

Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.5/05)

(Aktuelle Infos: 22.07. – 31.08.05)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

30.08.2005 Boddenschutz an der Ostsee auf 750 km² (Natur)
27.08.2005 Küstenkanuwandern mit Kite-Unterstützung (Ausrüstung)
25.08.2005 GPS-Handys mit Plotter-Funktion (Ausrüstung)
24.08.2005 Bericht über „Sea Challenge Fyn“ (Revier/Ausland)
23.08.2005 Effizientes Trinken unterwegs (Ausrüstung)
23.08.2005 Kanu-Magazin: 6 Seekajaks im Test (Ausrüstung)
23.08.2005 Seekarten (Ausbildung)
23.08.2005 Westküste Nordamerikas (Revier/Ausland)
10.08.2005 Südsizilien/Malta (Revier/Ausland)
07.08.2005 Seenotfall vor einer Steilküste (Ausbildung)
07.08.2005 Paddelstil & Co. (Ausbildung)
07.08.2005 Toggles: 10 nicht ganz haltlose Punkte (Ausrüstung)
07.08.2005 Bootstest: Aquanaut (PES) (GB: Valley) (Ausrüstung)
06.08.2005 Küsten-Grenzverkehr: Rund Usedom (Revier/Ausland)
05.08.2005 Hurrikan-Wellen (Geschichte)
04.08.2005 Einweisungsfahrt Langeness (5.-7.08.05) (Fragen & Antworten) (Ausbildung)
03.08.2005 Felssturz: Tödlicher Unfall im Geiranger Fjord (N) (Revier/Ausland)
01.08.2005 Dehnen: Vor- oder Nachteile? (Gesundheit)
28.07.2005 Grenadines (Kleine Antillen) (Revier/Ausland)
27.07.2005 Stockholmer Schärengarten (S) (Revier/Ausland)
26.07.2005 Integrierte Steueranlage von Pietsch & Hansen: Schadensfall (Ausrüstung)
25.07.2005 Risikopersönlichkeiten (Ausbildung)
24.07.2005 Celtic Sea Paddler (Ausbildung)
24.07.2005 Tourentipp: Richtung Neuwerk (3 Tage mit max. 135 km) (Revier/Inland)
23.07.2005 Shetland Inseln (GB) (Revier/Ausland)
22.07.2005 Kajakkonstruktion per Software (Ausrüstung)

30.08.2005 Boddenschutz an der Ostsee auf 750 km² (Natur)

Der WWF informiert in eine Presse-Info über Folgendes:

„Das sensible Meeresgebiet Strelasund/Zudar südlich der Insel Rügen wird künftig durch eine freiwillige Vereinbarung geschützt. Darauf einigten sich Umweltminister Prof. Wolfgang Methling, lokale Angel- und Wassersportvereinen und der WWF am Montag im Yachtclub Strelasund. Sie unterzeichneten eine gemeinsame Vereinbarung mit dem Titel „Naturschutz, Wassersport und Angeln im Bereich Strelasund/Zudar“. Das Abkommen komplettiert eine Reihe von Vereinbarungen für vier Teilbereiche im Gebiet Greifswalder Bodden und Strelasund. Damit ist das Gewässer auf seiner Gesamtfläche von 750 km² geschützt.

Den Rahmen für das Übereinkommen bildet die freiwillige Vereinbarung für das Gesamtgebiet Greifswalder Bodden und Strelasund, die im Februar vergangenen Jahres mit den Wassersport- und Angelverbänden des Landes geschlossen wurde.

Der Strelasund ist Teil des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“. „Die Region ist ein wichtiger Rastplatz für Zugvögel“, erläutert Cathrin Münster vom WWF-Projektbüro Ostsee. Die Vereinbarung regelt das Befahren der Wasserflächen so, dass den Bedürfnissen von Naturschutz und Nutzern gleichermaßen Rechnung getragen wird. Dabei galt den Buch-

ten und Wieken besonderes Augenmerk. Das Abkommen wurde innerhalb von zwei Jahren erarbeitet, über 20 Vereine waren daran beteiligt.

Cathrin Münster dankte allen Beteiligten für ihr Durchhaltevermögen, denn am Strelasund war lange und kontrovers verhandelt worden. „Jetzt werden wir daran gemessen, ob die Vereinbarungen auch eingehalten werden“, sagte sie und kündigte hierzu die Einrichtung einer ehrenamtlichen Gebietsbetreuung an. In Kürze werden ein Faltblatt sowie ein Poster zum Thema erscheinen, um besonders auch auswärtige und unorganisierte Wassersportler und Angler über die Vereinbarungen zu informieren.“

Link:

www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02645/

www.wassersport-im-bodden.de/v2/index.php

vgl. zu bisher getroffenen Vereinbarungen auch:

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

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf

27.08.2005 Küstenkanuwandern mit Kite-Unterstützung (Ausrüstung)

Im SEEKAJAKFORUM.de ist unter der Rubrik „Wissen“ ein Beitrag von **Jörg Knorr** zum Thema:

„Kite Kayaking mit Powersled“

erschienen. Er stellt den „Powersled“ (ca. 2 qm) vor und weist auf die wichtigsten Aspekte hin, die es gilt zu beachten, wenn wir sicher mit unserem Seekajak segeln, pardon kiten wollen.

Link: www.seekajakforum.de/wissen4.html

25.08.2005 GPS-Handys mit Plotter-Funktion (Ausrüstung)

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

„Mobile Kartenspieler“

3 GPS-Geräte vor:

- **Magellan Explorist 600**
Preis: ca. 570,- Euro
Wasserdichtigkeit: Ja
Schwimmfähigkeit: Ja
Abmessungen: 5,3x11,7x3,3 cm
Gewicht mit Batterien: 153 g
Display: 3,6x4,6 cm (Auflösung in Pixel: 120x160)
Kartenplotter: Daten von Seekarten derzeit noch nicht herunterladbar!!
Problem: Gerät noch nicht seekartentauglich!
→ www.nordwest-funk.de
- **Geonav 4c**
Preis: ca. 770,- Euro
Wasserdichtigkeit: IPX7
Schwimmfähigkeit: Nein
Abmessungen: 16,4x4,5x8,5 cm
Gewicht mit Batterien: 450 g
Display: 5,3x7,1 cm (Auflösung in Pixel: 240x320)

Kartenplotter: Daten von Seekarten herunterladbar

Problem: relativ hoher Stromverbrauch!

→ www.geonav.nl

- **Lowrance iFinder H2O**

Preis: ca. 324,- Euro

Wasserdichtigkeit: IPX7i

Schwimmfähigkeit: Nein

Abmessungen: 14,2x6,5x2,4 cm

Gewicht mit Batterien: 247 g

Display: 4,3x5,6 cm (Auflösung in Pixel: 180x240)

Kartenplotter: Daten von Seekarten herunterladbar

Das Gerät **Geonav 4c** besticht durch sein großes Display, welches um knapp das 2,3-fache größer als das obige Magellan-Gerät ist. Ein ähnlich großes Display bietet derzeit nur noch das folgende – wegen seiner Antenne – jedoch etwas unhandlichere Geräte (s. hierzu YACHT; Nr: 10/05, S.71-77:

- **Garmin GPS Map 276 C**

Preis: ca. 800,- Euro

Wasserdichtigkeit: IPX7

Schwimmfähigkeit: Nein

Abmessungen: 14,5x8,1x4,8 cm

Gewicht mit Batterien: 390 g

Display: 8,0x5,4 cm (Auflösung in Pixel: 480x320)

Kartenplotter: integrierte Karten von Küste, Seen + Flüssen

→ www.garmin.de

Ob eine solche Display-Größe wirklich praktikabel für das Küstenkanuwandern ist, sodass eine Orientierung auch unterwegs im für Dickschiffe nicht so wichtigen Flachwasserbereich (z.B. Wattenmeer) möglich ist, muss jeder selber überprüfen. Das Display soll zumindest bei „unterschiedlichen Lichtverhältnissen und Blickwinkeln sehr gut“ sein. Leider ist die Compactflash-Karte von Geonav für Deutschland (Straße und See) mit über 400,- Euro recht teuer. D.h. wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer werden wohl noch einige Jahre warten müssen, bis die Preise für die Karten soweit gesunken sind, dass es sich für uns lohnt, solche digitalen Kartensätze zu kaufen und jährlich upzudaten.

Quelle: YACHT, Nr. 18/05, S.71-73 – www.yacht.de

siehe auch: Aktuelle Info vom 4.05.08

24.08.2005 Bericht über „Sea Challenge Fyn“ (Revier/Ausland)

Auf der Homepage von Nanuk.de berichtet **Andreas Thier** über eine Wettfahrt in 7 Tagesetappen rund um die dänische Insel Fünen (ca. 287 km).

Link: (Hinweis: Die Schreibfehler in den Links sind in den Links integriert und daher zu übernehmen.)

www.nanuk.de/inhalt/berichte/sea_challenge_05/seachallenge_05.htm

www.seachallengefyn.dk/deutch/index.htm

23.08.2005 Effizientes Trinken unterwegs (Ausbildung)

Wer unterwegs auf dem Meer mit seinem Seekajak schneller vorankommen will, sollte nicht allein auf ein schnelles Kajak setzen, sondern u.a. an den folgenden „Schrauben“ drehen:

- die Vorbereitung (Erholung, Routenplanung & Transportgewichtsbeschränkung)

- die Kondition
- die Paddeltechnik
- die Ausrüstung (Steueranlage & Paddel)
- die Routenplanung
- die Versorgung.

Der letzte Punkt wird in KANU MAGAZIN angesprochen, jedoch mehr unter dem Aspekt der „Bequemlichkeit“ als unter dem Aspekt, dass derjenige, der sich schneller versorgen, hier: Trinken, kann, auch schneller vorankommen kann.

Stephan Glocker stellt in dem Beitrag:

„Camelbak & Co. – Ein geiler Sack auch für Paddler“

einen Trinksack vor, den nicht nur Fußwanderer, sondern auch Wasserwanderer nutzen können. Der Sack wird am besten auf dem Ackerdeck oder unter Deck verstaut, nicht jedoch - wie St.Glocker empfiehlt - auf dem Rücken, da dies nicht nur die Rolle wesentlich erschwert, sondern u.U. auch das Kajak kippliger werden lässt. Der Trinkschlauch wird in Höhe der Brust irgendwo an der Schwimmweste so befestigt, dass wir ohne einen Handgriff zu tätigen bzw. ohne das Paddel lange weglegen zu müssen, trinken können. Der Vorteil: Da wir weniger Zeit zum Trinken verlieren, trinken wir häufiger. Dadurch bleiben wir länger leistungsfähig und kommen schneller voran.

Vorgestellt wird das folgende Modell:

- **Camelbak Unbottle 100** (2-3 Liter)
Preis: ca. 30,- bzw. 37,- Euro
Besonderheit: Weite Öffnung zum besseren Trocknen und Reinigen; bakterienhemmende Beschichtung;
Zusatzrüstung: Isolierbeutel;

Im GLOBETROTTER-Katalog werden weitere solcher Trinksystem angeboten:

- **Playtypus Falt-Flaschen (Hoser 2 bzw. Big Zip 2)** (2 Liter)
Preis: ca. 20,- bzw. 25,- Euro
Besonderheit: Big Zip hat weite Öffnung zum besseren Trocknen und Reinigen;
- **Deuter Steamer** (1-3 Liter)
Preis: ca. 20,- bis 25,- Euro
Besonderheit: Weite Öffnung zum besseren Trocknen und Reinigen;
Zusatzrüstung: Thermo Bag; Reinigungsbürste für Trinkwasserschlauch;
- **Smart Tube Trinkschlauch-System**
Preis: ca. 15,- Euro
Besonderheit: Schlauch lässt sich an vielen Getränkeflaschen mit Schraubverschluss befestigen.

Das Problem dieser Trinksysteme war bislang, dass sie nach Verwendung nicht so leicht zu reinigen und zu trocknen waren. Die Hersteller oben haben wohl darauf eine Antwort gefunden. Ansonsten empfiehlt St.Glocker, Flaschen mit zu kleinen Öffnungen mit Gebissreiniger-Tabletten zu reinigen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/05, S.55 – www.kanumagazin.de

Bezug: z.B. www.globetrotter.de

23.08.2005 Kanu-Magazin: 6 Seekajaks im Test (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN berichten **Norbert Erdmann**, **Jürgen Hoh** und **Stephan Glocker** in dem Beitrag:

„Willkommen in der S-Klasse“

über den Test von insgesamt 6 "Edel-Seekajaks" („Salzwasser-Gleiter“). Der Titel ist natürlich schon etwas missverständlich. Wird damit die Volumen-Klasse "S" oder die Premium-Klasse à la Mercedes gemeint? Wahrscheinlich gilt Letzteres, denn es werden ausschließlich Seekajaks ab 340 Liter und weit aufwärts getestet, also Seekajaks der M-, L- und XL-Klasse:

- Current Design Solstice GTS HV (CDN) (385 Liter; 537x56 cm)
- Kajak Sport Artisan Millennium (FIN) (370 Liter; 557x54 cm)
- Lettmann Nordstern Expedition (D) (425 Liter; 555x58 cm)
- Valley Nordkapp Jubilee (GB) (340 Liter; 550x54 cm)

aber auch:

- Galasport Metax 520 (CZ) (?? Vol., 520x58 cm)
- Prijon Millenium (D) (380 Liter; 501x56 cm).

Abgesehen davon, dass ich mich frage, warum es KANU MAGAZIN nicht schafft, selber das Volumen des „Metax 520“ zu ermitteln, habe ich meine Zweifel, dass die letzten beiden Boote irgendetwas mit der "S-Klasse" zu tun haben könnten? „Typisch KANU MAGAZIN!“, kann ich da nur sagen. Wenn Seekajaks vorgestellt werden, schauen die Redakteure wohl nicht groß nach, mit was für Booten die salzwassererfahrenen Kanutinnen und Kanuten auf der Nordsee unterwegs. Zumindest trifft das dieses Mal für die letzten beiden Boote zu. Nun, die Tester haben das anscheinend auch gemerkt und versprechen daher für die Zukunft weitere Seekajak-Tests von Herstellern, die eher der Seekajakbranche zuzuordnen sind, wie z.B. North Shore (GB), P&H (GB), Welhonpesä (FIN) und Wilderness (USA), aber warum nicht auch Kirton (GB), Necky (CDN), Nigel Dennis (GB), Pietsch & Hansen (D), Qajaq (I) und Skim (S)?

Leider trägt KANU MAGAZIN auch bezüglich des Volumens nicht groß zur Transparenz bei. Eigentlich könnten wir doch von einer Fachzeitschrift gleich zu Anfang des Berichts einen deutlichen Hinweis darüber erwarten, dass es sich bei den getesteten Seekajaks ausschließlich um solche für "große & schwere" Jungs handelt. Zumindest möchte ich keinem "kleinen & leichten" Mädchen empfehlen, mit einem dieser Boote ab 4-5er Windbedingungen unterwegs draußen auf dem Meer eine Tagestour zu unternehmen.

Ansonsten halte ich diesen KANU MAGAZIN-Test in Nr. 5/05 für beachtlich & lobenswert, zumindest vom Ansatz her! Es wird versucht, viele wichtige Kriterien eines Seekajaks zu testen und anschließend zu bewerten:

- **Bootsprofil:** träge oder agil, unruhig oder gutmütig
- **Funktion:** Funkt. Steuer, Zugriff & Dichtheit Laderaum, Handling
- **Sonstiges:** Sicherheit, Ausstattung, Verarbeitung
- **Fahreigenschaften** (unterschieden nach „ohne & mit Gepäck“): Geradeaus, Tempo, Wendigkeit, Anfangs- & End-Stabilität, in Wind & Wellen
- **Volumenklasse:** Sportgeschoss, Wochenendtour, Große Fahrt
- **Einsatzbereich:** Ententeich, Leichte Brise, schwere See

- **Skill-O-Meter:** Einsteiger, Fortgeschrittener, Experte
- **Fahrergröße:** zierlich, durchschnittlich, riesig.

Schließlich gibt es noch zwei abschließende Bewertungen nach Schulnoten, und zwar zum einen als Note für das **Preis/Leistung**-Verhältnis und zum anderen als Note für den **Gesamteindruck**.

Durch die Quantifizierung der Eigenschaften über Balkendiagramme (mit insgesamt 40 Unterteilungen), 3-stufige Bewertungen (ungeeignet/passabel/geeignet) bzw. 3 alternative Zuordnungen sowie Noten (bis Note 6, und zwar genau bis auf eine Stelle hinter dem Komma) sieht alles sehr objektiv aus. Aussagefähig sind solche Quantifizierungen jedoch nur dann, wenn diese Ergebnisse auch **reproduzierbar** sind, d.h. wenn z.B.:

- a) dieselben Tester einen Monat später bei einer Testwiederholung zu denselben Ergebnissen kämen;
- b) dieselben Tester einen Monat später bei einem Test, in dem auch andere Seekajaks mit einbezogen werden, die bislang getesteten Seekajaks wieder genauso bewerteten;
- c) andere Tester im Falle a) bzw. b) ebenfalls zu denselben Ergebnissen kämen.

Ich habe i.S. Reproduzierbarkeit meine Zweifel, da die Tester nicht offen legen bzw. vermutlich gar nicht dazu in der Lage sind, offen zu legen, wie sie zu den einzelnen Bewertungen kommen. Das setzt nämlich voraus, dass die Tester vorher:

- 1) nicht nur die **Testkriterien** nennen (was sie ja getan haben),
- 2) sondern auch eine **Punktbewertung** vornähmen und dabei offen legten, welche Eigenschaftsausprägung wie viel Punkte brächten,
- 3) und schließlich uns sagten, wie sie die einzelnen Eigenschaftsmerkmale im Verhältnis zueinander **gewichteten** bzw. den Preis bewerteten, um auf diese Weise nachvollziehbar zu machen, wie sie zu dem „Gesamturteil“ (hier: „Gesamteindruck“) bzw. dem „Preis/Leistung“-Verhältnis (in USA spricht man von „Best Buy“) kommen.

Zumindest der „Gesamteindruck“ wird lt. KANU MAGAZIN *„nicht errechnet, sondern gibt den Eindruck des Kanu-Testteams wieder.“*

Dennoch möchte ich den Ansatz von KANU MAGAZIN, unterschiedliche Seekajak vergleichend zu bewerten, begrüßen. Irgendwann muss doch damit mal angefangen werden. Immerhin ist doch KANU MAGAZIN kein Mitgliedermagazin sondern eine Profi-Zeitschrift (Eigenwerbung: *„Europas größte Zeitschrift für Paddler“*) und da ist es an der Zeit, dass sie im Stil der „Stiftung Warentest“ arbeiten, statt einfach nur Prospektaussagen „nachzuplappern“ und die Beurteilungen davon abhängig zu machen, wie teuer das einzelne Produkt ist. In Anbetracht dessen aber, dass die Tester eigentlich doch höchstens Semi-Profis sind, ist es aber schon anerkennenswert, dass sie dieses heikle Thema der Offenlegung der Bewertungsmaßstäbe anpacken und in Heft 5/05 eine erste Lösung vorschlagen.

Übrigens, mit diesem Vorschlag übertrifft KANU MAGAZIN in vielen Punkten den amerikanischen SEA KAYAKER. Lediglich bei der Bestimmung:

- des **Wasserwiderstandes** in Abhängigkeit von Beladung und Tempo,
- der **Anfangs- und Endstabilität** in Abhängigkeit der Beladung
- des Wasserlinienlänge in Abhängigkeit von der Beladung
- des **Volumens** und des **Gewichts**

ist der SEA KAYAKER bislang unschlagbar, auch wenn die meisten dieser Werte über Modellrechnungen per Computerprogramm gewonnen werden. Aber irgendwann wird wohl

auch KANU MAGAZIN einmal dahin kommen, sich ein solches Computerprogramm anzuschaffen. In allen anderen Punkten scheint KANU MAGAZIN kritischer zu testen als der SEA KAYAKER es tut:

Z.B. achten die Tester vom SEA KAYAKER auf die folgenden Testkriterien und beurteilen sie rein verbal (s. SEA KAYAKER, Nr. August/05, S.16-18), wobei jedoch im Gegensatz zum KANU MAGAZIN offen gelegt wird, wie groß & schwer die Tester sind und mit wie viel Gepäck bzw. bei welchen Gewässerbedingungen sie paddeln:

- a) **Erster Eindruck:** Materialverarbeitung (Finish), ausblanciertes Tragen per Hand möglich?, Toggles, Deck-Fittings, Sitzkomfort und -halt, Handhabung von Steuer/Skeg u.a.
- b) **Stabilität & Manövrierbarkeit:** Anfangs-/Endstabilität, Geradeauslauf, Wendigkeit, Reaktion auf Kanten, Wind-/Seegangsempfindlichkeit, Wirksamkeit von Skeg/Steuer u.a.
- c) **Tempo:** Beschleunigung und Endgeschwindigkeit, Surfen u.a.
- d) **Rollen & Retten:** Rolleigenschaften, Wiedereinstieg (per Paddlefloat) u.a.
- e) **Touren („Cruising“):** Transportkapazität, Dichtigkeit der Gepäckklukendeckel u.a.
- f) **Zusammenfassung („The Bootom Line“):** Eignung für welche Kanuten, Lob & Kritik u.a.

Zumindest bei dem Test dieser 6 Seekajaks gingen die Tester von KANU MAGAZIN sehr kritisch vor. Sogar das „Prijon“-Boot wurde kräftig kritisiert und die Firma Prijon dazu auch:

“Prijon verfolgt von vornherein kein klassisches Salzwasser-Konzept.“

Damit ist eigentlich alles i.S. Prijon gesagt. Im „Gesamturteil“ schlägt sich das auch nieder; denn der „Prijon Millenium“ erhält die schlechteste Note. Dass diese Note noch „2,6“ lautet, ist ebenfalls typisch für die Produktbewertungen kommerzieller Zeitschriften. Eigentlich kennen die keine 3, 4, 5 oder gar 6, sondern nur gut, sehr gut, ausgezeichnet, super, megageil Damit der Werbekunde Prijon nicht ganz so pikiert reagiert, hat KANU MAGAZIN ihm wohl mit der nicht nachvollziehbaren Bewertung von „Preis/Leistung“ einen Gefallen getan; denn hier schnitt das Prijon-Boot, das weder „kentertüchtig“ (Ausnahme: doppelte Abschotung, jedoch mit welcher Verklebung) noch „navigationstüchtig“ ausgestattet ist, mit der Note „1,8“ am besten von allen 6 Seekajaks ab, während beim „Gesamteindruck“ mit der Note „1,5“ Valleys Nordkapp Jubilee „gewann“.

Beachtenswert an diesem KANU MAGAZIN-Test finde ich auch, dass die Seekajaks nicht nur gelobt werden; denn solches Lob hilft dem Leser nur weiter, wenn die Tester möglichst viele Seekajaks unter allen Gewässerbedingungen getestet haben. Lediglich dann können sie sich doch ein Urteil bilden, welches als Kaufentscheidungshilfe dienen kann. Als ich früher Seekajaks testete, hatte ich mich daher fast ausschließlich darauf konzentriert, kritische Eigenschaftsmerkmale zu finden, weil diese beobachtet und somit nicht abstreitbar sind. Trotzdem vermisse ich es, dass KANU MAGAZIN nur das Testgebiet (Insel Fehmarn), nicht jedoch die Testbedingungen offen legt. Unter einer Bildunterschrift wird wohl von „*mal Wellen, mal Ententeich, mal Sonne, mal Gewitter*“ gesprochen, nach den Fotos zu urteilen, hatten die Tester aber nur „Ententeichbedingungen“ erlebt. Das schmälert ein wenig zumindest die Aussagekraft der positiven Beurteilungen.

Ach ja, die Tester waren so frei und haben zugestanden, dass u.a. der deutsche Valley-Händler „außer Konkurrenz“ beim Test zugegen war. Wer diesen kennt weiß, wie energisch er sich für „Skeg-Seekajaks“ einsetzt und wie vehement er dafür eintritt, die Eigenschaften eines Boots ohne Einsatz des Steuers zu testen. Anscheinend hat er die Tester mit seiner Meinung beeindrucken können; denn bei Prüfung der Kriterien „**Geradeauslauf**“ und „**Wendigkeit**“ durfte nicht das Steuer eingesetzt werden. Nun, bei einem Rückenwind ab 4-5 Bft. wären diesbezüglich sicherlich andere Ergebnisse zustande gekommen, aber das Krite-

rium „Surfen“ fehlt leider. Und wenn in die Beurteilung auch „Wendemanöver bei einem 5-6er Wind“ (mit Steuer- bzw. Skegeinsatz) eingeflossen wäre, hätten sich die Skeg-Boote sicherlich noch ein paar weitere kaufentscheidende Minus-Punkte eingefangen.

Was gibt es Konkretes an diesem Test auszusetzen?

1) Nicht ganz klar sind mir die Bewertungen, die im Rahmen der Einstufungen bei der Volumenklasse, dem Einsatzbereich, dem Skill-O-Meter und der Fahrergröße vorgenommen werden. Bei jeder dieser 4 Kategorien werden 3 Gruppierungen unterschieden, in der dazugehörigen Bewertung (hier: geeignet/passabel/ungeeignet) gibt es aber manchmal nur 2 Zuordnungsmöglichkeiten, manchmal aber auch 4!?

2) Ich vermisse beim „Prijon Millenium“ den Kritikpunkt, dass der Süllrand so ungünstig gestaltet ist, dass ein „Kenterbruder“ unter erschwerten Bedingungen kaum noch in der Lage ist, die Spritzdecke über den Süllrand zu legen. (Zumindest habe ich das einmal bei Brandungsübungen erlebt: Der Kenterbruder war so genervt, dass er sein Kajak verließ und einfach an Land schwamm.)

3) Die elastischen ovalen Lukendeckel von Kajak-Sport und Valley (sog. „Stülpdeckel“) werden zu sehr gelobt. Die finnischen Stülpdeckel (Kajak-Sport) sind nämlich so elastisch, dass die ovalen Deckel – ohne dass wir das merken - leicht etwas verdreht aufgesetzt werden können, sodass sie anschließend nicht ganz dicht sind. Und die steiferen britischen Stülpdeckel (Valley) sind eigentlich so steifen, dass Leute mit längeren Fingernägeln Probleme beim Öffnen der Deckel bekommen können. Im Winter werden diese Deckel dann besonders steif, sodass eigentlich nur noch „notorische Valley-Fans“ die Deckel ohne zu murren auf & zu kriegen. Abgesehen davon kenne ich kaum einen Küstenkanuwanderer, der ein Seekajak mit diesen ovalen Stülpdeckeln hat, die nicht nach Jahren undicht geworden sind. Das ist auch der Grund, warum Lettmann bei seinem „Polar“, wirklich ein Seekajak der M-Klasse mit „S-Klasse“-Format (i.S. von Mercedes), nur elastische runde finnische Stülpdeckel verwendet.

4) Es fehlt ein Hinweis darauf, dass Lettmann den „Nordstern“ mit verschiedenen Volumina anbietet, d.h. je nach Kundenwunsch wird das Seekajak flacher gelegt und folglich weniger voluminös, sodass statt der 425 Liter Volumen auch nur ca. 360 Liter und weniger geordert werden können.

5) Die Gewichtsangaben, die KANU MAGAZIN für die 6 Seekajaks angibt, sollten einmal kritisch hinterfragt werden. Ich würde mich nicht wundern, wenn hier Einfachheit halber die Herstellerangaben genannt werden, statt selber eigene Daten mit einer geeichten Waage zu ermitteln. (Ähnliches trifft sicherlich auch für die Volumenangaben zu!). Die Tester deuten wohl an, dass die Gewichtsangabe nur das „*Circa-Gewicht des leeren Bootes (mit 2 Schotts, ohne Steuer, Pumpe etc.)*“ umfasst, aber was soll der Leser mit solch einer Angabe anfangen und was ist mit „etc.“ gemeint. Der Leser will nicht wissen, wie leicht die pure Bootsschale ist, sondern wie viel das Seekajak fahrfertig, d.h. im seetüchtigen Zustand wiegt, inkl. Süllrand Lukendeckel, Steuer-/Skeganlage, Pumpe, Kompass, Rettungshalteleinen, Toggles und Farbe. Abgesehen davon habe ich schon manche Kanuten getroffen, deren Carbon/Kevlar-Seekajaks nur unwesentlich leichter waren als jene aus Diolen. Anscheinend gibt es hier erhebliche Fertigungs- und somit Gewichtstoleranzen.

Zum Schluss möchte ich mit einem Vorurteil aufräumen, das auch vom KANU MAGAZIN immer wieder geschürt wird, nämlich Seekajaks mit Carbon/Kevlar-Matten als „Edel-Seekajaks“ mit „High-end-Fasern“ einzustufen. Die wenigen Kilos, die wir mit diesen Fasern einsparen können, sind eigentlich das Geld nur dann Wert, wenn wir so alt sind, dass wir ein schweres Kajak nicht mehr allein oder mit Partnerhilfe aufs Autodach heben können. Ansonsten bieten diese Fasern für ein Küstenkanuwanderer bzw. –schlenderer einen großen Nachteil: nämlich äußerst empfindlich gegen Steinberührungen zu sein.

Last not least würde ich den Testern von KANU MAGAZIN empfehlen, statt des unerklärten Kriteriums „**Sicherheit**“, das Kriterium **Seetüchtigkeit** zu verwenden und in dieses differenziert zumindest die Aspekte der „Kentertüchtigkeit“ (betrifft wirklich fest verklebte Abschottungen sowie funktionstüchtige Lenzpumpen, Rettungshalteleinen, Toggles u.a.) und „Navigationsüchtigkeit“ (betrifft funktionstüchtiges Kartendeck und Kompass) einfließen zu lassen. KANU MAGAZIN tut wohl den Herstellern aber nicht seiner Leserschaft einen Gefallen, wenn es lediglich in einer extra Spalte pauschal auf die wichtigsten Ausrüstungsteile verweist, aber nicht deutlich aufzeigt, welcher der Hersteller diese Teile in seine Seekajaks nicht einbaut.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/05, S.46-53 – www.kanumagazin.de

23.08.2005 **Seekarten** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN arbeitet **Jürgen Hoh** in dem Beitrag:

„**Paddeln à la carte**“

die Bedeutung von Seekarten für das Küstenkanuwandern heraus.

Die Seekarte ist in der Tat eine wahre Fundgrube für nautische Informationen. J.Hoh zeigt die wichtigsten Infos auf. Es Fehlen höchstens ein paar Hinweise zur Befeuerung von Seezeichen. Zu Recht verweist er auch darauf, dass sich die Höhe des Seekartennulls (SK) seit Anfang 2005 um ca. 50 cm nach unten verschoben hat, d.h. tiefer liegt. Leider versäumt er es jedoch, darauf hinzuweisen, dass es zumindest in Deutschland noch 2 – 3 Jahre dauern wird, bis dass das hierfür zuständige BSH alle Seekarten auf das neue Seekartennull umgestellt hat. Relevant ist das jedoch nur für die Nordsee und nur für jene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die wissen möchten, wann eine Wattfläche vor ihnen trocken fällt bzw. „unter geht“.

Ansonsten werden ein paar wertvolle Hinweise gebracht:

- Wir müssen nicht überall auf dem Meer mit Seekarten arbeiten, sondern nur dort, wo sich die Gezeiten auf Wassertiefe und Strömung auswirken, aber auch dort, wo unübersichtliche Fahrwasserstraßen verlaufen. Das trifft insbesondere für die Nordsee zu. D.h. wer z.B. entlang der Ostseeküste Deutschlands, Dänemarks, Schwedens, Finnlands und Polen paddelt bzw. entlang der norwegischen Küste, der benötigt eigentlich keine Seekarten. Eine topografische Karte im Maßstab 1:50.000, gegebenenfalls auch 1:100.000 ist voll ausreichend. ... und wer ein halbes Jahr unterwegs ist, der muss schon allein aus Platzgründen auf 1:400.000er Karten zurückgreifen und kommt trotzdem an, auch wenn er nicht immer punktgenau weiß, wo er sich gerade befindet!
- Seekarten taugen nur etwas fürs Meer. Wer Infos über das Land entlang der Küste haben möchte, sollte ebenfalls auf topografische oder touristische Karten zurückgreifen. Eigentlich sollten wir solche Landkarten bei unseren Seetouren immer dabei haben; denn spätestens bei einem unverhofften Landgang ist es ganz gut zu wissen, wo die nächsten Häuser stehen und Wege verlaufen, aber auch wo die günstigen Anlande- und Biwakplätze liegen.
- Wir sollten uns die Karten – auch wenn es meist teurer ist – schon zu Hause besorgen, da sie vor Ort nicht immer erhältlich sind. - Leider finden wir in dem Beitrag keine Info darüber, wo wir uns Seekarten beschaffen können, z.B. bei der Firma HanseNautic – www.hansenautic.de . Es wird empfohlen, sich vorher mal deren „Handmappe“ zuschicken zu lassen, in dem fast alle Seekarten und die wichtigste nautische Literatur aufgeführt werden.

- Leider fehlt ein Hinweis darüber, was für unterschiedliche Seekartentypen angeboten werden, nämlich die eigentlichen Seekartenblätter (Format DIN A0), meist im Maßstab 1:50.000, und die Sportbootkartensätze (Format DIN A2), die mehrere Blätter einer größeren Region i.d.R. im Maßstab 1:50.000 enthalten. Z.B. für die Deutsche Bucht sind die folgenden Seekarten bzw. Sportbootkartensätze erhältlich:

Seekarten:

- Nr. 90 (Schiermonnikoog – Juist (Ost))
- Nr. 89 (Juist (Ost) – Wangerooge (West))
- Nr. 2 (Spiekeroog (Mitte) – Neuwerk)
- Nr. 44 (Neuwerk – Büsumer Bucht)
- Nr. 105 (Friedrichskoog – St.Peter-Ording)
- Nr. 106 (St.Peter-Ording – Hooge)
- Nr. 107 (Pellworm – Sylt (Mitte))
- Nr. 109 (Sylt (Mitte) – Römö (Süd))

Sportbootkarten-Sätze:

- D 3015 (Helgoland, Jade bis Borkum)
- D 3014 (Deutsche Bucht, Brunsbüttel bis Wangerooge und Helgoland)
- D 3013 (Nordfriesische Inseln mit Helgoland)
- D 3011 (Weser, Wesermündung bis Bremen)
- D 3010 (Elbe, Hamburg bis Cuxhaven)

Übrigens, die Sportbootkartensätze sind etwas teurer, dafür decken sie ein größeres Gebiet ab. Wer aber mit Kartenkopien arbeiten möchte, die passgenau auf den Tourenverlauf ausgerichtet sind, der sollte jedoch auf die großen Seekarten zurückgreifen.

- Zu bemängeln ist der Hinweis, dass *„für Paddler die jährlichen Karten-Neuaufgaben kaum relevant sind.“* Das mag für topografische Karten zutreffen, nicht aber für Seekarten; denn gerade im Bereich der Nordsee ist es nicht immer möglich, auf Land zu paddeln. Wir folgen dann meist den Fahrwasserstraßen, die durch Tonnen ausgezeichnet sind. Die Tonnen können, was ihre Nummerierung und Position betrifft, verändert werden bzw. ganz wegfallen. Wer dann nicht mit der aktuellen Karte paddelt, könnte Probleme bekommen, wenn er nicht ganz so ortskundig & „navigationsstüchtig“ ist.
- *„Die beste Karte nützt nichts, wenn sie unter Deck verstaut ist.“* Da spricht J.Hoh nur einen von vielen Punkten an, die die Kartenarbeit betreffen. Weitere Punkte sind, dass die Seekarte:
 - (a) wasserdicht zu verpacken ist. J.Hoh empfiehlt hierfür eine wasserdichte Kartentasche im Format DIN A3 zu verwenden. U.a. bietet die Firma Ortlieb entsprechende Taschen mit Klettverschluss an, die leider nicht 100 %-ig wasserdicht sind, außerdem neigten – früher (?) - Ortliebtaschen dazu, zu vergilben. Die Firma Zölzer bietet hier lichtfesteres Material und wasserdichtere Verschlüsse (mit Schraubklemme) an. Dennoch halte ich solche Kartentaschen nicht für optimal: die verpackte Seekarte kann Falten bilden und die Hülle kann beschlagen. Beides erschwert die Lesbarkeit. Außerdem wird die Karte durch das dauernde Umlegen & -Falten strapaziert. Ich empfehle daher, sich maßgeschneidert auf die gewünschten Touretappen (während einer Etappe ist es nämlich schwerlich möglich, die Seekarte aus der Hülle zu nehmen und umzulegen bzw. –falten) DIN A3-Farbkopien anzufertigen und diese einzulaminieren, und zwar so, dass auf der Vorder- & Rückseite je eine Kartenkopie liegt.
 - (b) nicht irgendwo auf Deck liegt, sondern vor einem auf dem Kartendeck des Seekajaks liegt, und zwar durch 2-3 Kartenhaltegummis so fixiert, dass Wind & Brecher die Karte nicht von Deck wehen bzw. spülen können.
 - (c) gut eingesehen werden kann. D.h. auf dem Kartendeck darf kein anderes „Gerödel“ (z.B. Gepäcknetz; Kompass) verstaut werden und die Seekarte darf nicht vor lauter hin- & her-, kreuz- & quer-laufenden Haltegummis unlesbar werden.
 - (d) auch dann noch im DIN A3-Querformat auf dem Kartendeck verstaut werden kann.

- (e) nur dann problemlos eingesehen werden kann, wenn das Kartendeck recht eben und nicht so weit nach vorn geneigt ist.
- (f) vorher zu präparieren ist; denn wer die wichtigsten Infos einer Seekarte, nämlich die Bezeichnungen der Tonnen, nicht per Kugelschreiber neben der Tonne groß & deutlich wiederholt, wird bei Seegang bzw. Regen kaum in der Lage sein, unterwegs im Seekajak zu erkennen, welche Bezeichnungen die Tonnen auf der Seekarte vor ihm haben.

Nun, das waren ein paar Anmerkungen zu J.Hohs Beitrag im KANU MAGAZIN. Nichts Neues für einen Experten, sicherlich auch nicht für den Autor. Aber wenn ihm KANU MAGAZIN für solch einen Beitrag nur 2 Seiten zur Verfügung stellt, können wir nicht mehr erwarten; denn auf diesen Seiten müssen ja noch 1-2 Fotos/Skizzen untergebracht werden und dazu noch eine Werbeanzeige. Heraus kommt dann ein Beitrag, der nur alles anreißen kann. Schade, dass „Europas größte Zeitschrift für Paddler“ nicht mehr Platz für solch einen Fachbeitrag zur Verfügung stellt!

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/05, S.56-57 – www.kanumagazin.de

Links:

Über die Leuchtfeuerbeschriftung: www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf

Über das aktuelle Seekartennull: www.kanu.de/nuke/downloads/LAT.pdf

Über Navigationstüchtigkeit: www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf

23.08.2005 **Westküste Nordamerikas** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Karen Darke** in dem Beitrag:

„A Rite of Passage. Finding a Way into the Wilderness“

von einer 63-tägigen Tour mit Behinderten, die von Vancouver (CDN) nach Juneau (Alaska) führte (mit übersichtlicher Kartenskizze).

Zum selben Revier finden wir auch einen Beitrag (inkl. Literaturangaben) in KANU MAGAZIN, geschrieben von **Lars Schneider**, mit dem Titel:

„Bella Bella Bye Bye – Seekajaktour mit Regenwaldblick“

L.Schneider hat sich jedoch auf die „Central Coast of British Columbia“ (CDN) beschränkt, welche auch als „Great Bear Rainforest“ bekannt ist. Er startet zu einer 24-tägigen Rundtour von Bella Bella aus im Faltboot.

Als beste Zeit wird Juni bis Mitte September empfohlen. Aber: *„Es muss jedoch immer mit sehr schlechtem Wetter gerechnet werden!“*

Was das Übernachten betrifft lesen wir: *„Geeignete Zeltplätze zu finden ist nicht immer einfach. Viele (der über 1.000) Inseln bieten keine Möglichkeit anzulanden. ... Eine große Hilfe sind die „Coast Recreation Maps“ mit eingezeichneten Campingmöglichkeiten.“*

... und bezüglich der Verpflegung wird der folgende Hinweis gebracht: *„Unterwegs gibt es keine Möglichkeit, Proviant nachzukaufen.“*

Quelle:

SEA KAYAKER, Aug. 05, S.42-49 – www.seakayakermag.com

KANU MAGAZIN; Nr: 5/05, S.18-23 – www.kanumagazin.de

10.08.2005 **Südsizilien/Malta** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **G.Penzel** in dem Beitrag:

„**Inseln der Götter und Gelehrten**“

über Siziliens Südosten und Malta. Im SO von Sizilien ist es trockene und rau. Die Küste ist relativ flach. Der Süden ist in der Mitte hügelig, nach Westen hin gibt es lange Sandstrände. Malta ist nahezu vegetationslos und die Küstenlinien schroff.

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

„An der Südküste Siziliens im Sommer über Tag Seebrise aus SW bis 4 Bft. An der Westküste Wind meist aus NBW, gelegentlich aus W.

Auf Malta Wind aus NW, bis auf N oder NE drehend. Windstärke 4 – 5 Bft., Fallböen in Landnähe. Im Frühjahr und Herbst des Öfteren Schirokko, später im Winter Grigal. Dieser im Schnitt 3 Tage dauernde Wind kommt aus NE mit Stärke 9-10 Bft. Düseneffekt zwischen Malta und Gozo.“

Quelle: YACHT, Nr. 17/05, S.32-39 – www.yacht.de

07.08.2005 **Seenotfall vor einer Steilküste** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichten **Grant Hermann** und **Gail Green** in dem Beitrag:

„**The Loss of a Son. An Accident on Lake Superior**“

über einen tödlich ausgegangenen Seenotfall, der sich im August 2004 an einer Steilküste am Lake Superior (USA) ereignet hat.

Was war passiert?

Zwei durchschnittlich erfahrene Kanuten (Vater & Sohn) paddelten in Einer-Seekajaks aus PE (Länge: ca. 518 cm; doppelt abgeschottet) ohne Kälteschutzbekleidung und ohne Kenntnis der Windvorhersage von einem ihnen bekannten Strandabschnitt in Richtung einer mit Höhlen durchsetzten Steilküste. Der Vater war ein begeisterter Schwimmer, der öfter auch längere Strecken im kalten Wasser schwamm. Die Lufttemperaturen lagen bei knapp über +15° C, die Wassertemperaturen bei +13° C und die Windstärke betrug etwa 6 Bft. in Böen 8 Bft. Der Einsatzort befand sich im Windschutz. Die Wellen waren ca. 60 – 90 cm hoch und bereitete den beiden Kanuten schon beim Hinauspaddeln Schwierigkeiten. Da sie sich aber draußen sicher fühlten, paddelten sie in Landnähe weiter Richtung der Steilküste, die jedoch auf einer Strecke von ca. 5 km kaum Ausstiegsmöglichkeiten bot.

Die Steilküste lag genau außerhalb des Windschutzes. Die draußen im ungeschützten Bereich sich entfaltenden Wellen waren ca. 120 bis 180 cm hoch. Als sie auf die Steilküste trafen, erzeugten sie eine schier undurchdringliche Kreuzsee (sog. „Egg-Carton Waves“), die mit Klapotis durchsetzt war und eine Höhe von bis zu 240 cm erreichte. Verbunden mit dem nun auch voll einsetzenden Wind änderten sich die Gewässerbedingungen schlagartig. Kaum dass die beiden Kanuten diesen ungeschützten Bereich erreicht hatten, bekamen sie Probleme mit dem Seegang und dem Windruck. Der Sohn - er war nur mit Shorts, einem T-Shirt und einer Schwimmweste bekleidet – kenterte zuerst, stieg aus und kletterte auf sein im Wasser treibendes Kajak.

Leider verfügte der Vater über keine Schleppleine, mit der er verhindern konnte, dass sein Sohn samt Kajak auf die Klippen trieb. Irgendwann verließ der Sohn sein Kajak und kletterte

aufs Heck des Kajaks seines Vaters. Auf dem Weg in einen etwas geschützten Bereich kenterte jedoch auch der Vater und musste ebenfalls aussteigen. Beide verloren im Seegang den Bootskontakt und trieben in eine der Höhlen. Nach etwa einer Stunde, während der sie innerhalb einer Höhle immer wieder vom chaotischen Seegang durcheinander gewirbelt und des Öfteren von einander getrennt wurden, litt der Sohn so stark an Unterkühlung, dass er nicht mehr handlungsfähig war. Der Vater erkannte, dass nur noch dann eine Überlebenschance bestand, wenn er allein aus der Höhle hinaus schwimmt und Hilfe holt. Unterwegs zu einem etwas sicheren Strandabschnitt wurde er im Wasser schwimmend von einigen Wanderern entdeckt, die per Handy Rettung anforderten. Dem Vater gelang es selber noch, das Land zu erreichen und die ca. 1,5 km zurück zu seinem Auto zu laufen. Knapp 50 Minuten später erreichte die Coast Guard den Unfallort. Ein Rettungsschwimmer – gesichert mit einer ca. 30 m langen Leine – schwamm vom Rettungsboot zum Verunglückten und barg ihn. 8 Std. später starb dieser im Krankenhaus.

Fazit & Konsequenzen?

Im Abschnitt „**Lessons Learned**“ wird hauptsächlich und richtigerweise darauf hingewiesen:

- wie wichtig es ist, dass die Kanuten in der Lage sind, in Kenntnis der Küstenstruktur, der Windstärke und Windrichtung sowie der einlaufenden Dünung Aussagen über die zu erwartenden **Gewässerbedingungen** (hier: Seegang und Winddruck) zu machen.

Das setzt natürlich voraus, dass sie sich vorher die Wetter- und Windvorhersage beschaffen und über entsprechend aussagefähiges Kartenmaterial von der Küste verfügen. Bei Kenntnis der Faustformel zur Bestimmung des „Salzwasserschwierigkeitsgrads“ (SSG), wäre es dann ein Leichtes gewesen zu erkennen, dass bei 6 Bft. Wind:

- a) im ablandigen Bereich außerhalb des Startplatzes der SSG = II-III („mäßig schwierig“ bis „schwierig“) beträgt (= 6 minus 2 abzüglich einem Korrekturfaktor von 1 bis 2 wegen ablandiger Windverhältnisse);
- b) im auflandigen Bereich der Steilküste jedoch der SSG = V-VI beträgt („äußerst schwierig“ bis „Grenze der Befahrbarkeit“) (= 6 minus 2 plus einem Korrekturfaktor von 1 (wegen Kreuzseen) bis 2 (zusätzlich wegen Grundseen)).

Leider wird nur am Rand darauf eingegangen:

- wie wichtig es ist, die nötigen **Paddeltechniken** zu beherrschen, d.h. dass wir bei solch einem chaotischen Seegang außerordentlich „kippstabil“ und in der Lage sein müssen, blitzschnell stützen zu können. Einen Hinweis darüber, dass wir so etwas vorher üben sollten, und zwar idealerweise in der Brandung nahe eines sicheren Strandes, wird nicht gebracht.

Ebenfalls wird eher beiläufig:

- die **Kälteschutzbekleidung** (z.B. Neopren, nicht jedoch Trockenanzug, Neoprenkopfhaut, Paddelpfötchen) erwähnt. Es wird jedoch nicht erläutert, vor was alles eine solche Bekleidung schützen soll. Sie dient nämlich nicht nur dem Schutz vor Auskühlung durch den Windchill, dem wir immer dann ausgesetzt sind, wenn wir in unserem Seekajak paddeln, sondern auch dem Schutz vor Auskühlung durch den Waterchill, mit dem wir genau dann zu tun bekommen, wenn wir kentern (hier: „Kälteschock“), aussteigen und im Wasser treiben (hier: Unterkühlungsgefahr).

Schließlich wird ganz darauf verzichtet, darauf hinzuweisen:

- dass es bei der Beherrschung der **Rolle**, zumindest aber der **Rettungsmethoden** (hier: der Wiedereinstiegsmethoden) u.U. möglich gewesen wäre, doch noch pad-

delnd aus dem kritischen Seegangsbereich hin zu jenem nahen Strandabschnitt zu kommen, den der Vater später schwimmend erreichte. Das setzt natürlich ein entsprechend „kentertüchtig“ ausgerüstetes Seekajak voraus (hier: nicht nur doppelte Abschottung, sondern auch Toggles, Rettungshalteleinen und fest eingebaute Lenzpumpe).

Last not least fehlen auch Hinweise auf die Bedeutung von:

- **Seenotsignalmitteln**. Immerhin waren laut Bericht zur selben Zeit Wanderer entlang der Steilküste unterwegs gewesen, die später den Vater im Wasser schwimmend entdeckten. Mit Hilfe z.B. 1-2 leistungsfähigen Fallschirm-Signalraketen (Steighöhe: ca. 300 m; Brenndauer: ca. 40 Sek.) hätten die beiden Havaristen u.U. die Chance gehabt, viel früher auf sich aufmerksam zu machen.
- **Schutzhelmen**. Hatten doch die beiden Kanuten vor, auf der Luvseite einer Steilküste zu paddeln, die vor lauter Klippen kaum Anlandemöglichkeiten bot.

Dafür wird schon vorher bei der Schilderung des Unfallherganges:

- auf die Möglichkeit hingewiesen, mit Hilfe einer **Schleppleine** bzw. des „**Hecktransport**“ (hier: der Kenterbruder klettert von hinten bzw. seitlich aufs Heck des Kajaks seines Retters, dann legt er sich ganz flach aufs Deck und hält sich mit den Händen an der Schwimmweste des Retters bzw. am Süllrand fest, während er seine Beine im Wasser baumeln lässt, um auf diese Weise das Kajak des Retters zu stabilisieren) den Gekenterten aus der Gefahrenzone zu bringen. Nur, wer jemals versuchte, im brechenden bzw. kreuzenden Seegang zu paddeln, weiß jedoch, wie schwierig es ist, dann noch zusätzlich jemanden zu schleppen.

U.U. hätte hier der „**Solo-Päckchen-Schlepp**“ noch die größte Chance geboten, den kritischen Seegangsbereich zu überstehen. Hierbei wird wie folgt vorgegangen:

Der Kenterbruder steigt mit Hilfe des Retters wieder in sein Kajak ein (hier per „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“). Dann hält er sich am Achterdeck des Kajaks seines Retters fest, um nicht erneut zu kentern, während der Retter versucht, paddelnd einen weniger kritischen Bereich zu erreichen. Wenn der Kenterbruder darauf achtet, dass sein Bug nicht den Retter am Paddeln stört, dürfte durchaus die Chance bestehen, etwas Strecke zu paddeln.

Übrigens, als potenzieller „Retter“ habe ich extra in Höhe des Kartendecks meines Seekajaks einen Gurt mit Steckverschluss befestigt. Für den Fall, dass ich einen nicht mehr seegangstüchtigen Kanuten solo schleppen muss, lege ich den Gurt um den Bugtoggle bzw. die Rettungshalteleine des zu schleppenden Kajaks und ziehe den Gurt so fest, dass ich Strecke paddeln kann, ohne dass der Bug des zu schleppenden Kajaks mich allzu sehr beim Paddeln stört.

Es wird jedoch versäumt, in diesem Zusammenhang das Thema:

- **Gruppengröße** anzusprechen. Zeigt doch dieser Seenotfall, dass nicht nur ein Solo-Paddler, sondern auch eine Zweier-Gruppe recht hilflos sein kann. Zumindest was das Schleppen betrifft, hätte eine Dreier-Gruppe eine größere Chance gehabt, dem Wellenchaos zu entrinnen, vorausgesetzt, dass zumindest ein sehr erfahrener Kanute dabei ist, der griffbereit eine Schleppleine verstaut hat. Der hätte dann nämlich den gekenterten Kanuten, der mit dem zweiten Kanuten sicherheitshalber – d.h. um eine erneute Kenterung zu verhindern - ein Päckchen bildet, mit etwas mehr Glück in einen weniger kritischen Bereich schleppen können.

Fit for Fun

Der Seenotfall zeigt erneut auf, dass nur dann das Küstenkanuwandern Spaß macht, wenn wir fit sind für eine Tour hinaus aufs Meer. Gemeint ist dabei nicht nur:

- die **körperliche Fitness** (hier: Kraft & Ausdauer),

sondern u.a. auch:

- die **Fitness in Sachen Paddeltechnik** (hier: Seegangstüchtigkeit, die voraussetzt, dass wir die flache und hohe Paddelstütze beherrschen und über Brandungserfahrungen genügend „kippstabil“ geworden sind),
- die **Fitness in Sachen Rettungstechniken** (hier: Kentertüchtigkeit, die nur dann gegebenen ist, wenn wir die Rolle, zumindest aber die entsprechenden Lenz- und Wiedereinstiegsmethoden beherrschen),
- die **Fitness in Sachen Beurteilung der Gewässersituationen** (und zwar nicht nur vor Ort, was die Kenntnis des Seewetterberichts und der Küstenformation voraussetzt und bedingt, dass wir über entsprechende Beurteilungsmaßstäbe zur Bestimmung des Gewässerschwierigkeiten verfügen),
- und die **Fitness in Sachen Ausrüstung** (hier: seetüchtiges Kajak inkl. entsprechender Zusatzausrüstung, wie z.B. Kälteschutzbekleidung, Schutzhelm, Schleppleine und Seenotsignalmittel).

Leider wird das nicht wenigen Küstenkanuwanderinnen und –wanderern erst dann bewusst, wenn sie unterwegs in Schwierigkeiten geraten. Wer also nicht immer bloß aus den eigenen Fehlern lernen möchte, dem ist anzuraten, von den Erfahrungen Dritter zu profitieren, d.h. zusammen mit erfahrenen Küstenkanuwanderinnen und –wanderern auf Tour zu gehen bzw. an Kursen zum Küstenkanuwandern teilzunehmen. In Deutschland bieten solche Kurse der DKV (über seine an der Küste liegenden Landes-Kanu-Verbände) (z.B. www.hamburgerkanu-verband.de/termineall.php?show=7), die Salzwasserunion e.V. (www.salzwasserunion.de) und einige kommerzieller Veranstalter an (z.B. www.nanuk.de)

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. August/05, S.50-53 – www.seakayakermag.com

07.08.2005 **Paddelstil & Co.** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER gibt **Joe Glickman** in dem Beitrag

„Race to Recreation“

ein paar Tipps zum richtigen Paddelstil und der dazugehörigen Ausrüstung. Ihm ist es dabei bewusst, dass viele Kanutinnen und Kanuten nicht daran interessiert sind; denn sie wollen mit ihren Seekajaks gar nicht schnell fahren, sondern eigentlich nur etwas „schlendern“ bzw. höchstens „wandern“. Dennoch ist es wichtig zu wissen, wie wir etwas effizienter paddeln können; denn wenn es mal gegen an windet bzw. strömt oder die Strecke doch einmal etwas länger ist, fällt uns das Paddeln einfach etwas leichter. Außerdem bleibt der, der sein Paddel richtig einsetzt, von Handgelenk-, Ellenbogen-, Schultern und Wirbelsäulenproblemen eher verschont.

Folgende Punkte stellt Joe Glickman besonders heraus:

- Richtig Sitzen: D.h. wer in seinem Seekajak wie in einem Sessel sitzt und gemütlich sich nach hinten legt, kommt einfach langsamer voran. Vielmehr sollten wir recht gerade sitzen, möglichst etwas nach vorne geneigt. Wir können das Paddel dann etwas weiter vorne einsetzen und es kräftiger durchziehen.
- Paddeln heißt nicht nur mit den Armen, sondern auch mit Schultern, Rumpf, Hüfte und Beinen zu arbeiten: D.h. wer nur mit den Armen paddelt, verzichtet darauf, die Kraft jener Muskeln zu nutzen, die in den Schultern, Rumpf, Hüftbereich und Beinen sitzen. Der Oberkörper muss beim Paddeln mitrotieren und die Beine mittreten, damit die Kraft des Paddelschlages sich voll entfalten kann. Dazu ist es wichtig, dass wir locker auf unserem Sitz Halt finden und die Füße einen Widerstand haben. Allzu enge Cockpits mit Steuerpedalen, die sich ständig bewegen, wenn wir mit den Beinen arbeiten, behindern uns, effizient voran zu kommen. Natürlich muss das Cockpit so gestaltet sein, dass wir im Falle eines kritischen Seegangs unsere Schenkel spreizen und so unseren Halt stabilisieren können.
- „Lighter is Right“: Je schwerer ein Seekajak ist (inkl. Fahrtengepäck), desto mehr strengt das Paddeln an. Wer sich jedoch kein Carbon-Kevlar-Seekajak leisten kann, sollte wenigstens darauf achten, dass das von ihm mitgeschleppte Gepäck nicht so viel wiegt bzw. dass er wenigstens ein leichteres Paddel benutzt. Übrigens, was das Paddel betrifft, wird die Meinung vertreten, dass Einer-Fahrer kein Paddel verwenden sollten, das länger als 220 cm ist.
- Steuer: Nun, mit einem Steuer lässt es sich leichter und folglich auch schneller bzw. weiter paddeln, vorausgesetzt natürlich, dass die Steuerpedalen die Beinarbeit nicht behindern. Gerade die bei den britischen Seekajaks angebrachte seitliche Pedalerie verhindert eine effiziente Beinarbeit, da die Pedalen bei jeder Beinbewegungen nicht nur nachgeben, sondern auch einen Steuerschlag auslösen.
- Teamarbeit: Bei Radfahrern ist Teamarbeit, d.h. Windschattenfahren, selbstverständlich. Wer also nicht ganz so schnell paddeln kann, sollte sich von der Welle, die die schnelleren Kanuten hinter sich herziehen, mitnehmen lassen.
- Paddeln statt Stützen: Wer voran kommen will, schafft das nur mit Vorwärtsschlägen und nicht mit Stützschlägen. Auch im kritischen Seegang heißt die Devise „Paddeln, Paddeln und nochmals Paddeln.“ Wenn es kabblig wird, sollten wir versuchen, mit etwas Sicherheitsreserve zu paddeln, statt immer wieder zu stützen. Empfohlen wird, die Hände nicht mehr in Augenhöhe zu halten, sondern tiefer, damit der Schwerpunkt etwas nach unten verlegt wird. Außerdem sollten die Paddelblätter nicht mehr so dicht am Kajak, sondern etwas weiter weg und folglich etwas flacher geführt werden. Schließlich sollte zur Erhöhung der Stabilität das Paddelblatt etwas länger durchs Wasser geführt werden. Auf diese Weise setzen wir einen Paddelschlag ein, der zugleich eine gewisse Stützwirkung erzeugt, ohne dass aus dem Kajak die Fahrt genommen wird. Außerdem bedeutet ein höheres Tempo mehr Stabilität und folglich mehr Sicherheit.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. August/05, S.22-29 – www.seakayakermag.com

07.08.2005 **Toggles: 10 nicht ganz haltlose Punkte** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER, Nr. August 2005, S.6-7, äußert sich **Derek Hutchinson**, neben **Frank Goodman** (Valley) einer der Väter seetüchtiger Kajaks, in einem Leserbrief über die Bedeutung von:

„**Toggles**“.

Toggles sind **Halteknebel**, die i.d.R. bei den britischen Seekajaks an Bug und Heck befestigt sind:

- Sie dienen den Kanutinnen und Kanuten jedoch nicht in erster Linie dazu, den Landtransport eines Kajaks zu erleichtern, denn dafür wären die bei Binnenkajaks üblichen Trageschlaufen nicht minder geeignet, sondern um nach einer Kenterung im Wasser treibend das vollgelaufene Seekajak festhalten zu können, und zwar so, dass dem „Kenterbruder“ nicht die Hand bzw. einzelne Finger „abgedreht“ werden, wenn sich sein gekentertes Seekajak im Seegang um die Längsachse dreht.

Letzteres ist besonders wichtig; denn wenn uns unterwegs draußen auf dem Meer gelingt, nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg bei unserem Seekajak zu bleiben, erhöht das unsere **Überlebenschancen**, weil wir dann:

- nicht so leicht von unserem Seekajak getrennt werden können und uns so die Möglichkeit zum Wiedereinstieg erhalten bleibt;
- uns länger über Wasser halten können, da es uns leichter fallen wird, uns an unserem Seekajak festzuhalten;
- leichter von Rettungskräften entdeckt werden können, wenn wir bei unserem Seekajak bleiben.

Damit uns ein Toggle dies ermöglichen kann, sind folgende **Anforderungen** an ihn zu stellen:

- Die Halteleine, mit dem der Toggle mit dem Seekajak verbunden ist, muss am äußersten Bug- und Heckende befestigt sein, und zwar muss diese Halteleine so lang sein, dass ein „Kenterbruder“ in der Lage ist, den Toggle zu halten, ohne dass er dabei mit seinen Händen Bug bzw. Heck berührt.
- Die Halteleine sollte eine Einheit bilden; denn bei zwei Leinen könnte es passieren, dass ein „Kenterbruder“ beim Halten mit seinen Fingern zwischen den Leinen gerät und diese beim Drehen seines Seekajaks um die Längsachse gequetscht bzw. gebrochen werden könnten. Da zum Toggle meist zwei Leinen führen, sollten wir diese so zusammen binden/verkleben/nähen, dass sie wie eine Leine anzusehen sind.
- Übrigens, Toggles können am Heck nur dann wirklich genutzt werden, wenn dort keine „Flip-Off“-Steueranlage montiert ist; denn diese erhöht das Risiko, dass wir uns beim Halten unseres Seekajaks im Wasser verletzen. (Das gilt übrigens nicht bei verstellbaren Skegs bzw. im Heck integrierten Steueranlagen, sofern Flosse bzw. Steuerblatt ins Unterwasserschiff eingezogen sind.)

Toggles erscheinen uns manchmal etwas lästig, da sie, wenn wir sie nicht benötigen – und das ist die meiste Zeit der Paddelei – am Bug & Heck herum hängen und vom Seegang immer wieder gegen das Unterwasserschiff gestubbt werden. Wenn das stört, der befestigt die Toggles mit einer dünnen Elastikleine auf dem Oberdeck, jedoch so, dass diese Leine beim Ergreifen des Toggles nicht zu einem Sicherheitsproblem wird.

Toggles können dazu beitragen, dass ein „Kenterbruder“ im Wasser treibend nicht sein Seekajak verliert. Voraussetzung dafür ist, dass wir nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg den **Griffkontakt** zu unserem Seekajak halten. D.h.:

- schon beim Ausstieg müssen wir versuchen, uns mit einer Hand am Süllrand zu halten, und anschließend sollten wir uns sofort entlang der Rettungshalteeinen nach vorn (hinten stört u.U. die Steueranlage bzw. die Deckslast) zum Bug-Toggle hangeln.

Wenn wir den ständigen Griffkontakt vernachlässigen bzw. zu langsam den Bug-Toggle erreichen, könnte es passieren, dass der brechende Seegang – wann kentern wir denn sonst – unser Seekajak ergreift, es aus unseren Händen reißt und mitnimmt.

Toggles sind jedoch kein „Allheilmittel“ gegen Bootsverlust und das Halten am Toggle ist nicht immer ganz problemlos, d.h. nicht ganz ohne **Gefahren**:

- Nicht bei jedem Seegang hat ein „Kenterbruder“ die Kraft, stets den Griffkontakt zu seinem Seekajak aufrecht zu erhalten. Für den Fall, dass wir unser Seekajak nicht mehr halten können, bietet es sich – nicht nur für „Solo“-Küstenkanuwanderinnen und –wanderer – an, uns zusätzlich mit einer „Life-Line“ zu sichern. Siehe hierzu den Beitrag auf der DKV-Homepage:
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf
- Bei brechendem Seegang kann es passieren, dass die Brecher den „Kenterbruder“ auf sein Seekajak schmeißen. Insbesondere Kopfverletzungen sind dann nicht auszuschließen. Gerade wenn wir uns in einer Brandungszone nahe eines Strandes befinden, sollten wir uns je nach Seegang überlegen, den Griffkontakt zum Seekajak aufzugeben. Wer jedoch mit einem Trockenanzug bekleidet ist, muss sich bewusst sein, dass er damit kaum Strecke schwimmen kann. Auch hier verhindert eine „Life-Line“, dass wir den Griffkontakt zu unserem Seekajak endgültig verlieren.

Toggles leisten damit einen Beitrag zur „Kentertüchtigkeit“ eines Seekajaks, ohne dabei den Landtransport zu erschweren.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

07.08.2005 **Bootstest: Aquanaut (PES) (GB: Valley) (Ausrüstung)**

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

- **Aquanaut (3-Lagen PE mit Schaumkern) (Hersteller: Valley Canoe Products)**
522x57cm, ca. 341 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 379 Liter)
3-fach Abschottung, Skeg
mit integriertem Kompass (vor dem Buglukendeckel)
Sitzluke: 75x36 cm (mit verstellbaren Schenkelstützen)
Lukendeckel (aus Weichplastik): 2 große ovale und 1 runder Deckel
Gewicht: 30,5 kg
Extras: Heckumklappsteueranlage; Fußpumpe, Kompass,
größere Sitzluke: 85x48cm (?)

Die 3 Testpersonen (Körpergewicht: 91 kg, 82 kg bzw. 75 kg (+23 kg Gepäck)), die Tages-touren bis 5 Bft. Wind) unternahmen, haben nur sehr wenig an diesem Seekajak auszusetzen:

- etwas schwer (Hinweis: zu den 30,5 kg kommt noch das Gewicht der Lenzpumpe);
- etwas Wasser in beiden Hecken-Bereichen (bei einer Testperson).

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.

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

Aquanaut (PES) (544x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg
 max. Kränkungsmoment: 98 Nm bei 40°

Zum Vergleich ein Seekajak-Rennboot:

FW 2000 (562x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 2,89 kg
 max. Kränkungsmoment: 22,2 Nm bei 45-55°

Extreme (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 2,93 kg
 max. Kränkungsmoment: 67,9 Nm bei 35-45°

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,51 kg
 max. Kränkungsmoment: 73,3 Nm bei 45°

Artisan Millenium (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = 3,25 kg
 max. Kränkungsmoment: 90,9 Nm bei 45°

Inuk (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg
 max. Kränkungsmoment: 71,8 Nm bei 40°

Sirius M (520x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg
 max. Kränkungsmoment: 62,2 Nm bei 40°

Storm (PE) (517x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg
 max. Kränkungsmoment: 67,9 Nm bei 35°

Bahiya (GFK) (533x52 cm; ca. 299 Liter Volumen) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 3,67 kg
 max. Kränkungsmoment: 51,4 Nm bei 35°

Romany Explorer (533x55 cm; ca. 340 Liter) - Nigel Dennis (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,55 kg
 max. Kränkungsmoment: 90,0 Nm bei 40°

Viking (498x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg
 max. Kränkungsmoment: 70,3 Nm bei 40°

Viviane (580x55cm; ca. 392 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg
 max. Kränkungsmoment: 101,7 Nm bei 55°

Barracuda (PE) (508x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,23 kg
 max. Kränkungsmoment: 67,9 Nm bei 45°

Yukon Eski (500x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,49 kg
 max. Kränkungsmoment: 61,0 Nm bei 40°

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

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

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

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

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

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. Kränkungsmoment: 88,2 Nm bei 40°

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

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)
 0,44 / 0,92 / **1,87** / 2,56 / 3,95 / 6,99 kg
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg
 max. Kränkungsmoment: 93,6 Nm bei 40°

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. Kränkungsmoment: 110,6 Nm bei 40°

Anmerkung: Den **Aquanaut** gibt es auch in GFK (535x55cm, 21-26 kg, ca. 340 Liter Vol., auch mit Handdeckspumpe) und in PE (ca. 27 kg; sonst wie PES). Der **Aquanaut** (PES) ist der Volumenklasse „M“ zuzuordnen. Wer auf dem Meer nur Tagestouren unternimmt (Tagesgepäck: 10 kg) und ab 4-5 Bft. Wind nicht in Bedrängnis geraten möchte, der sollte nicht nur guten Sitzhalt (hier: Schenkel-, Fuß- und Hüfthalt) haben, sondern auch möglichst über 60 kg wiegen.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. August 2005, S.16-18 – www.seakayakermag.com

Technische Daten: www.seakayakermag.com/PDFs/Aug05Aquanaut_stats.pdf

Hersteller: www.valleyseakayaks.com

Händler: www.nanuk.de

Infos über weitere Seekajaks: www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf

06.08.2005: **Küsten-Grenzverkehr: Rund Usedom (Revier/Ausland)**

Eckehard Bohnsack (KSG Hildesheim) hat im Juli 2005 mit dem Seekajak die Insel Usedom umrundet und vorher die Ausführungen zum Grenzübertritt nach Polen auf der DKV-Homepage gelesen:

www.kanu.de/nuke/downloads/Einreise-Polen.pdf

(s. auch: Kanu Sport, Nr 5/04, S.14-15). Dabei ist ihm nicht ganz klar geworden, wie das mit dem Ab- und Anmelden in Deutschland und in Polen zu sehen ist. Hier sein Erfahrungsbericht:

Nach Polen und zurück

Vom Peenestrom aus kommend habe ich mich in **Kanin** abgemeldet und bin weiter zum Campingplatz Bellin am südlichen Ufer des Kleinen Haffs gepaddelt. Nach einer Übernachtung habe ich am folgenden Tag das **polnische Grenzwachboot** aufgesucht und wurde sehr freundlich empfangen. Nach meinem Ziel gefragt, wurde ich an die Behörden in **Swinemünde** verwiesen. Dort in Swinemünde wurde ich wieder nach meinem Ziel gefragt. Nachdem ich angegeben hatte, gleich wieder auf der Seeseite Richtung Deutschland zu paddeln, wurden nur meine Daten vom Personalausweis notiert. Auf ein förmliches Ein- und Ausklariieren wurde verzichtet. So gestaltete sich die Durchfahrt durch Polen recht unkompliziert.

Unsere Bundespolizei

Bei der Fahrt entlang der Seeseite von Usedom wurde ich offenbar von der deutschen Bundespolizei (so heißt der Grenzschutz seit 01.07.05) beobachtet, was auch sofort einige Handlungen auslöste. Da ich nur bis zum nächsten Campingplatz (Ückeritz) paddeln wollte, habe ich in **Heringsdorf** an der Seebrücke angelegt, um zu versuchen, bei der dortigen Grenzkontrollstelle wenigstens meinen Ausweis vorzuzeigen. Diese war jedoch nicht besetzt. Als ich jedoch wieder zu meinem Boot zurückkam, warteten dort schon drei Beamte (zwei weitere kamen später noch hinzu) auf mich, um mir eine Ordnungswidrigkeit wegen illegalem Grenzübertritt anzuhängen. Nur mit Mühe ist es mir gelungen, die Beamten zu überzeugen, dass ich nichts verheimlichen wollte, selber auf der Suche nach der Bundespolizei gewesen bin und letztlich nur amtlichen Ratschlägen gefolgt bin (den Tipp mit der Seebrücke hatte mir ein Beamter in Kanin bei der Ausreise gegeben). Als ich übrigens Tage später auf **Ruden** anlandete, war keinerlei Bundespolizei anwesend, sodass ich mich dort auch gar nicht hätte zurückmelden können. Die Grenzübergangsstelle Ruden ist offenbar auch nur noch sporadisch besetzt.

Fazit

Das Problem scheint mir weniger bei der Einreise nach Polen und den polnischen Behörden zu liegen, als vielmehr bei der Rückreise nach Deutschland und übereifrigen deutschen Behörden, da die Grenze zu Polen noch Schengen-Außengrenze ist. Um Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, würde ich daher Folgendes empfehlen:

- Bei der Einreise nach Deutschland auf der Seeseite von Usedom würde ich das nächste Mal direkt hinter dem Grenzzaun am Strand anlegen und Kontakt zu den dortigen Beamten aufnehmen. Angeblich wird der Strand ständig von einem Fahrzeug aus überwacht.
- Andernfalls würde ich telefonischen Kontakt mit der zuständigen und immer besetzten Grenzübergangsstelle **Ahlbeck** aufnehmen und mich beraten lassen (Tel. 038378/2300 bzw. 23011)
- Notfalls würde ich zu Fuß ohne Boot zum – für den Fußgängerverkehr zuständigen - Grenzübergang Ahlbeck gehen und dort mein Anliegen vorbringen.

Oder wir warten bis 2007; denn ab dann soll Polen auch zum Schengen-Abkommen gehören. Vermutlich wird dann vieles einfacher.

Text: Eckehard Bohnsack (eMail: eckehard.bohnsack@web.de)

05.08.2005 **Hurrikan-Wellen** (Geschichte)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird unter dem Titel:

„Die größten Hurrikan-Wellen“

darüber berichtet, dass der Hurrikan „Ivan“ im Golf von Mexiko die mit 28 m wohl die bislang höchste Welle entstehen ließ. Sie näherte sich bis 80 km an die Küste. Gemessen wurde mit Unterwasserdrucksensoren, die im Meer installiert waren.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 5.08.05 – www.abendblatt.de

04.08.2005 **Einweisungsfahrt Langeness (5.-7.08.05) (Fragen & Antworten)** (Ausbildung)

Erläuterungen:

FW = Fahrwasser; WFW = Watt-FW; WH = Wattenhoch;
 HW = Hochwasserzeit; NW = Niedrigwasserzeit (nicht immer bekannt);
 MHW = Mittleres Hochwasser (bezogen auf Seekartennull/SKN-LAT);
 SKN = LAT: niedrigster astronomischer Wasserstand) (ab 2005 im Gezeitenkalender zu finden!)
 früher: SKN = MSpNW (mittleres Springniedrigwasser (bis 6 Jahren noch auf dt. Seekarten zu finden!))
 MTH = Mittlerer Tidenhub (nicht immer bekannt);
 SA = Sonnenaufgang; SU = Sonnenuntergang (jeweils bezogen auf Cuxhaven);
 cm/s = cm in Sekunde; kn = Knoten = 1 sm/h

Gezeiten-/Stromdaten: (s. Gezeitenkalender 2005; Stromatlas 2002)

Hoch-/Niedrigwasserzeiten für Helgoland: (Gezeitenkalender, S.11)

05.08.05: HW = 1:04 + 13:16; NW = 07:38 + 20:07 Uhr (= Neumond = Beginn der Spring-Zeit)

06.08.05: HW = 1:41 + 13:52; NW = 08:15 + 20:42 Uhr (= Spring-Zeit)

07.08.05: HW = 2:13 + 14:25; NW = 08:48 + 21:14 Uhr (= Spring-Zeit)

Gezeitenunterschiede zu Helgoland (Korrekturwerte): (Gezeitenkalender, S.15)

Schlüttsiel HW = 2:03; NW = 2:13 Std.

Gröde (Anleger) HW = 1:49; NW = ? Std.

Hooge (Anleger) HW = 1:35; NW = 1:34 Std.

Langeness (Hilligenley) HW = 1:33; NW = 1:34 Std.

Amrum (Wittdün) HW = 1:31; NW = 1:26 Std.

Südwesthörn HW = 2:31; NW = ? Std.

Dagebüll HW = 2:21; NW = 2:16 Std.

Föhr (Ley Nord) HW = 2:31; NW = 2:40 Std.

Amrum (Odde) HW = 1:10; NW = 1:17 Std.

Mittleres Hochwasser (SKN-LAT/MSpNW) bzw. Tidenhub: (Gezeitenkalender, S.111)

Helgoland: 3,0/2,6 bzw. 2,4 m (1/12 = 0,2 m)

Amrum (Odde) 2,7/2,2 bzw. 2,1 m (1/12 = 0,18 m)

Amrum (Wittdün) 3,4/2,8 bzw. 2,7 m (1/12 = 0,22 m)

Südwesthörn 3,3/2,8 bzw. ? m

Dagebüll 3,7/3,1 bzw. 3,0 m (1/12 = 0,25 m)

Langeness (Hilligenley) 3,4/2,9 bzw. 2,9 m

Hooge (Anleger) 3,4/2,9 bzw. 2,9 m

Gröde (Anleger) 3,8/3,4 bzw. ? m

Schlüttsiel 3,7/3,3 bzw. 3,2 m (1/12 = 0,28 m)

Sonnenaufgang/-untergang (Cuxhaven): (Gezeitenkalender, S.121)

5.-6.8.05: SA = 5:46 – 5:49 Uhr; SU = 21:15 – 21.1 Uhr
Beginn einlaufende bzw. auslaufender Strom: (Stromatlas, S.5/6 bzw. S.11/12)
 Gatt Amrum/Japsand (Norderaue) bzw. Sylt/Amrum (Hörnumtief):
 Beginn einlaufend = minus 4 Std. bzw. minus 3:30 Std. vor HW Helgoland
 Beginn auslaufend = plus 2:30 Std. nach HW Helgoland

Aufgabe 1: (Verfolgung des Wetterberichts)

a) Vor der Tour

Aufgabe: Schneidet ab Montag, 1.08.05, bis Donnerstag, 4.08.05, die Wetterkarte aus der Tageszeitung heraus und klebt diese Wetterkarten auf ein Blatt Papier (bitte mitbringen!) Macht euch Gedanken zur Wetterentwicklung.

Surft Donnerstagabend, 4.08.05 im Internet und lasst euch die Wetterdaten ausdrucken:

www.seewetter.de (identisch mit: www.wetteronline.de/segel.html)

>Aktuelle Seewetterangaben-Online, und zwar bezogen auf die Nordfriesische Küste (hier: >Nordsee >Deutsche Bucht >Nordfriesische Küste; Vorhersage und abfragen, und zwar: >Wind (3-Tage-Vorhersage) sowie >Trend (weitere 3 Tage-Vorhersage).

b) Während der Tour

1. Frage: Welche Möglichkeiten gibt es, um unterwegs den Seewetterbericht, die Windprognose bzw. die Wasserstandsvorhersage abzurufen?

Antwort:

→ Radio: NDR Info = 972kHz + 702 kHz: 0.05+8.30+22.05 Uhr
 DF/DR = 1.269+177+6.005+6190 kHz: 1.05+6.40+11.05+22.05 Uhr
 DW = 6.075+9.545 kHz: 13.55 Uhr
 → Telefon (Seewetterbericht): 0190/1169-22 Deutsche Buch (Bandansage)
 → Telefon (DWD-Wind- & Sturmwarnungsbericht): 040-6690-1209 (Bandansage)
 → Telefon (BSH-Wasserstandsvorhersage): 040-31903190 (persönliche Auskunft)

Aufgabe 2: Starttag (5.08.05)

Schlüttsiel → Oland (Hafen) (oder: → Hilligenley)

Annahmen für alle Tourenplanungsaufgaben:

- a) Wir paddeln möglichst bei Stauwasser bzw. mit dem Strom.
- b) Wenn wir gegen den Strom paddeln sollen, wird das ausdrücklich vermerkt.
- c) Für die Stauwasserphase setzen wir 0:30 Std. an. Während dieser Zeit strömt es i.d.R. nur gering.
- d) I.d.R. kippt der Tidenstrom (Stromkipp = SK) bei Hochwasser (HW) bzw. Niedrigwasser (NW). Bei Abweichung, die dem Stromatlas entnommen werden können, wird mit SK statt mit HW bzw. NW gearbeitet.
- d) Wir paddeln möglichst – wegen der besseren Orientierung bzw. wegen des Stroms immer entlang des Fahrwassers (FW) (Ausnahme: Seeseite der Inseln).
- e) Wir gehen von einem Wanderfahrer tempo von 5 km/h (bzw. 3 kn) aus. Strömung bzw. Gegen-/Rückenwind werden ignoriert, aber es wird nicht vergessen, dass wir in der Realität manchmal schneller, manchmal aber auch langsamer sind. Außerdem sind in den 5 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit kleinere „Trink“-Pausen mit einberechnet.
- f) Wenn wir bei den Lösungen Zeit- und Höhenangaben machen, die bis auf die Minuten bzw. den Zentimeter genau sind, dann geschieht dies deshalb, damit die Berechnungen leichter nachvollzogen werden können. In Wirklichkeit kommt es nicht so ge-

nau auf die Minute bzw. auf den Zentimeter an, da der Tiden- & Wettereinfluss nicht so exakt vorhersagbar sind.

Benötigte Unterlagen: **Gezeitenkalender 2005, Stomatlas 2002**, z.B. **Seekarte D 107**

Hinweis: Wir tragen die in den Aufgaben 2 ff. zu ermittelnden Daten in die am Schluss beige-fügte **Tourenplanungstabelle** ein. Wie wir das machen sollen, kann der Musterlösung entnommen werden.

Fragestellung: Können wir am **Freitagnachmittag, 5.08.05**, von **Schlüttsiel** hinüber zur **Hallig Oland** paddeln und gegebenenfalls sogar weiter bis nach **Hilligenley/Langeness**?

Variante (früh):

2. Frage: Wann können wir am 5.08. frühestens von Schlüttsiel nach Oland paddeln? (Bestimme hierfür Hochwasserzeit (HW) Schlüttsiel!)

Antwort:

Frühstart Schlüttsiel = HW Schlüttsiel = 15.19 Uhr

HW-Schlüttsiel = 15.19 Uhr =

= 13.16 Uhr (HW Helgoland) + 2.03 h Korrekturfaktor Schlüttsiel

→ Start Schlüttsiel frühestens um 15.19 Uhr / Ankunft Oland = 16.19 Uhr

Ausnahme:

Wenn wir wollen, könnten wir auch früher starten, und zwar:

entweder zu Beginn der Stauwasserphase, d.h. 0:30 Std. früher = **14.49 Uhr**;

oder max. 1 Std. vor HW, wobei wir dann noch etwas Gegenstrom haben: **14:19 Uhr**.

Empfehlung:

Wegen der etwas schwierigen Ausstiegsmöglichkeit im Hafen von Oland bietet es sich an, schon möglichst früh zu starten, um möglichst früh nach HW in Oland anzukommen.

3. Frage: Wie lang ist der kürzeste Weg von Schlüttsiel nach Oland? Welchen Kurs müssen wir fahren?

Antwort:

Der kürzeste Weg beträgt **ca. 5 km**.

Zunächst fahren wir vom Hafen aus zur Tonne Schl 20. Dann halten wir auf die Buhnen/Lahnungen der Südost-Spitze von Oland zu (Kurs: 245°) (kann mit Hilfe eines „Kartenwinkelmessers“ ermittelt werden). Anschließend geht es im Abstand zu den Lahnungen immer an der Südseite von Oland entlang bis zur Hafeneinfahrt von Oland. Zu Beginn des kleinen Hafens wird an den Steinpackungen auf der Westseite ausgestiegen. Lediglich bei niedrigem Wasserstand wird an der Rampe am Ende des Hafens auf der Ostseite angelandet.

Hinweis: Die Zelte sollten auf der Westseite des Hafens aufgebaut werden. Ein Wasserhahn und die Mülltonne befinden sich auf der Ostseite. Für die Übernachtung im Hafen ist Kurtaxe zu entrichten (zu bezahlen beim ehemaligen Bürgermeister, der im 2. Haus rechts beim Deichaufgang wohnt).

4. Frage: Müssen wir nicht eigentlich immer entlang des Fahrwassers paddeln, um nach Oland zu kommen?

Antwort:

Nein; denn es führt kein Fahrwasser direkt zum Hafen von Oland.

Würden wir jedoch dem vorgegebenen Fahrwasser folgen, müssten wir mit der Strömung entlang des Fahrwassers Schlütt bis zur Tonne Schl 8 fahren, um dann anschließend gegen die Strömung den Prickenweg hinauf nach Oland zu paddeln.

Wie wir der Seekarte entnehmen können, wäre das jedoch ein Umweg; denn wir müssten statt nur 5 km insgesamt ca. 10 km paddeln.

5. Frage: Wann sind wir etwa da?

Antwort:

Nach ca. 1 Std., d.h. um ca. **16.19 Uhr**, sofern wir um 15.19 Uhr gestartet sind.
(Ausnahme: Gegenwind erschwert bzw. Rückenwind erleichtert das Vorankommen)

Variante (spät):

6. Frage: Wann müssen wir am 5.08. spätestens in Schlüttsiel wegfahren, um noch auf Hallig Oland anzukommen? (Denkt daran, dass das Watt irgendwann trocken fällt!)

Anmerkung: Beachte bei der Berechnung, dass lt. Gezeitenkalender das MHW von Schlüttsiel auf SKN-LAT bezogen ist, während die Seekarte noch mit dem alten SKN-MSpNW arbeitet. Vermindere daher die MHW-Angabe des Gezeitenkalenders um 0,4–0,5 m auf 3,3 m.

Antwort:

Die flachste Stelle vor Oland beträgt $1_2 = 1,20$ m Watthöhe (= Trockenfallende Höhe über Seekartennull). Wenn wir davon ausgehen, dass wir noch mindestens 0,5 m Wasser unterm Kiel haben möchten, müssen wir spätestens bei einem Wasserstand von 1,70 m in Oland (Hafen) einlaufen.

In Anbetracht dessen, dass das „Mittlere Hochwasser“ (MHW-SKN) ca. 3,3 m beträgt (= MHW Schlüttsiel) und der „Mittlere Tidenhub“ (MTH) 3,2 m, fällt das Wasser nach HW Schlüttsiel \approx HW Oland nach der „Zwölfer-Regel“ in der:

1. Std. um 0,28 m (Wasserstand = 3,02 m),
2. Std. um 0,56 m (Wasserstand = 2,46 m)
3. Std. um 0,84 m (Wasserstand = 1,62 m).

D.h. nach ca. 2:45 Std. nach HW Schlüttsiel (= 15.19 + 2:45 = 18.04 Uhr) müssten wir im Hafen von Oland sein.

Da Sonnenuntergang (SU) erst um 21.15 Uhr ist, muss also nicht früher angelandet werden. Wenn wir erst um 18.04 Uhr in Oland anlanden möchten, können wir nicht den direkten Weg nach Oland paddeln, sondern müssen dem flachen Watt, das höher als ca. 1_2 liegt, ausweichen. Die Fahrtstrecke beträgt dann ca. 8 km, wofür wir ca. 1:36 Std. benötigen. Das bedeutet, dass wir spätestens um 18.04 Uhr minus 1:36 Std. = **16.28 Uhr** von Schlüttsiel aus starten müssten.

Wenn wir später starten, gibt es Probleme, und zwar nicht nur bei der Überfahrung des langsam trocken fallenden Watts, sondern auch beim Ausstieg im verschlickten Hafen.

Übrigens, nur ein höherer Wasserstand würde einem einen noch späteren Start ermöglichen. Der erhöhte Wasserstand müsste aber auf starken westlichen Wind zurückzuführen sein und nicht auf Springtide; denn wir befinden uns beim Anlanden in Oland in der 3. – 4. Std. also innerhalb einer Zeit während der es kaum Wasserstandsunterschiede zwischen Spring- und Nipptide gibt.

Zur Info: Wir haben vom 5.-8.8.05 Springtide (mit Neumond am 5.8.05).

Variante (Fahrt direkt bis nach Hilligenley/Langeness):

Fragestellung: Können wir stattdessen am 5.08. auch von Schlüttsiel aus direkt nach Langeness (Hilligenley = Warft am Süd-West-Ende von Langeness) paddeln?

7. Frage: Welches Fahrwasser sollten wir entlang paddeln, um nach Hilligenley zu kommen?

Antwort:

Zunächst fahren wir das Fahrwasser Schlütt (Sch) entlang bis zur Tonne Schl 8, dann wechseln wir hinüber zum Langeness-Fahrwasser (L), und zwar zur Tonne L 32. Ca. 500 m vor der Tonne L 18 wird dann auf den Anleger bzw. die verschlickte Bucht vor Hilligenley zugehalten und ausgestiegen.

Hinweis: Die Gaststätte auf der Warft „Hilligenley“ ist **DKV-Kanustation**. Auf der südwestlich davor gelegenen Wiese dürfen die Zelte aufgebaut werden. Anschließend melden wir uns in der Gaststätte an und bezahlen unsere Übernachtungsgebühr. Das WC der Gaststätte darf benutzt werden. Dort gibt es auch Trinkwasser. Auf der Rixwarft nebenan können übrigens Fahrräder für eine Inselrundtour gemietet werden!

8. Frage: Wie lang ist die Strecke bis nach Hilligenley, wenn wir immer dem Fahrwasser entlang paddeln, und wie lange brauchen wir, um Hilligenley per Kajak zu erreichen.

Antwort:

Der Strecke ist ca. **17 km** lang. Wir benötigen dafür ca. **3:24 Std.**

Bei entsprechendem Rückenwind und wenn wir zur Zeit der stärksten Strömung paddeln, können wir es natürlich auch – wenn wir uns anstrengen - in **1:30 Std.** schaffen. Bei Gegenwind dagegen dauert es wahrscheinlich je nach unserer Kondition etwas länger.

9. Frage: Wann können wir frühestens in Schlüttsiel starten?

Antwort:

Bei HW Schlüttsiel sollte gestartet werden = **15.19 Uhr**. Dann würden wir 3:24 Std. später um **18.43 Uhr** in Hilligenley anlanden können.

Anmerkung: Wir könnten natürlich auch früher starten, nämlich früh morgens.

Unter Beachtung der folgenden Daten:

NW Hilligenley = 9.12 Uhr =
= 7.38 Uhr (NW Helgoland) + 1:34 h Korrekturfaktor Hilligenley
mit SA = 5.46 Uhr

→ Start Schlüttsiel frühestens um 5.48 Uhr / Ankunft Hilligenley = 9.12 Uhr

wäre es möglich, auch kurz nach Sonnenaufgang um **5.48 Uhr** zu starten. 3:24 Std. später würden wir dann in Hilligenley anlanden, d.h. um **9.12 Uhr**.

10. Frage: ... und wann spätestens? (Bestimme hierfür, wann HW in Schlüttsiel und Niedrigwasserzeit (NWZ) in Hilligenley ist!)

Antwort:

Unter Beachtung der folgenden Daten:

HW Schlüttsiel = 15.19 Uhr =
NW Hilligenley 21.41 Uhr =
= 20.07 Uhr (NW Helgoland) + 1:34 h Korrekturfaktor Hilligenley
mit SU = 21.15 Uhr

→ Start Schlüttsiel spätestens um 17.51 Uhr / Ankunft Hilligenley = SU = 21.15 Uhr

läge der **späteste Starttermin bei 17.51 Uhr** (= 21.15 Uhr SU minus 3:24 Std. Fahrtzeit).

11. Frage: Wenn wir auf dem Fahrwasser Schlütt paddeln, wie stark kann die Strömung maximal westlich von Gröde-Appelland sein? (Stromatlas!)

Antwort:

Laut Stromatlas haben wir:

→ den stärksten auslaufenden Strom 6 Std. vor HW Helgoland (s. Stromatlas, S.3)

→ und den stärksten einlaufenden Strom 1 Std. vor HW Helgoland (s. Stromatlas, S.8).

Die Stromgeschwindigkeit beträgt dann 90-110 cm/Sekunde (= 1,8-2,2 kn bzw. **3,3-4,1 km/h**).

Übrigens, um leichter umrechnen zu können, sollten wir uns merken, dass 50 cm/s = 1kn (= 1,852 km) entspricht.

Hinweis: Diese Werte stellen die Stromgeschwindigkeit bei mittleren Tidenverhältnissen dar. Während der Springzeit kann sie um ca. 10% höher und während der Nippzeit um ca. 10% niedriger liegen.

Weitere Info-Quelle über Gezeit-Stromgeschwindigkeit in der Deutschen Bucht:

→ www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/kartedb.htm

Aufgabe 3: Zweiter Tag (6.08.05) Oland → Langeness/Hilligenley

12. Frage: Wann ist am 6.08. Sonnenaufgang?

Antwort: SA = **5.48 Uhr**

13. Frage: Wie lang ist die Strecke von Oland bis Langeness (Hilligenley) und wie lange brauchen wir mit dem Kajak, um diese Strecke zu paddeln?

Antwort:

Die Strecke beträgt ca. **13 km**. Dafür benötigen wir ca. **2:36 Std.**

14. Frage: Wann können wir frühestens in Oland starten?

Antwort:

Wir sollten frühestens bei HW Oland starten.

Da es Daten für HW Oland nicht gibt, greifen wir auf die Daten des benachbarten Ortes Schlüttsiel zurück:

HW Oland \approx HW Schlüttsiel = 3.44 Uhr =

= 1.41 Uhr (HW Helgoland) + 2:03 h Korrekturfaktor Schlüttsiel,

mit SA = 5.48 Uhr

→ Start Oland: frühestens bei SA = 5.48 Uhr / Ankunft Hilligenley = 8.24 Uhr

d.h. frühestens kann um **3.44 Uhr**, wegen SA = 5.48 Uhr, jedoch erst **5.48 Uhr** gestartet werden. – Leider ist dann der Wasserstand schon etwas niedrig,

15. Frage: und wann spätestens?

Antwort:

Wir sollten spätestens bei NW Langeness/Hilligenley in Hilligenley anlanden:

NW Hilligenley = 9.49 Uhr =

= 8.15 (NW Helgoland) + 1:34 h Korrekturfaktor Hilligenley

→ Start Oland spätestens um 7.13 Uhr = 9.49 Uhr (NW Hilligenley) minus 2:36 Std.

Da wir für die ca. 13 km lange Strecke nach Hilligenley ca. 2:36 Std. benötigen, müssen wir in Oland starten um: **7.13 Uhr** = 9.49 Uhr NW Hilligenley minus 2:36 Std.

16. Frage: Was machen wir, wenn es morgens mit 6 Bft. bläst.

Antwort:

Die Weiterfahrt nach Hilligenley steht in Frage. 6 Bft. Wind entsprechen einem Salzwasser-Schwierigkeitsgrad (SSG) von ca. IV („sehr schwierig“). Die meisten Kanuten können das nicht mehr auf dem Meer abwettern.

Alternativen:

Entweder wir warten auf Windrückgang bzw. wettern u.U. einen Tag auf Oland ab.

Wenn dann der Wind immer noch nicht nachgelassen hat, erkundigen wir uns auf der Hallig, ob zumindest die schwächeren Kanuten gegen Entgelt per Motorboot zurück nach Schlüttsiel gebracht werden könnten. Oder wir fragen nach, ob wir nicht gegen Entgelt per Gepäck-Lore über den Lorendamm zum Festland transportiert werden könnten.

Kommt der Wind aus nördlicher Richtung, hätten wir jedoch eine Chance, sofern die Kanuten „windtüchtig“ sind, ganz dicht entlang der ablandigen, da südlichen Halligkante von Langeness im Wellen- und Windschutz hinüber bis nach Hilligenley zu paddeln: Wir sollten dann 1 Std. vor HW Oland (= **14.55 Uhr** = 13.52 HW Helgoland + 2:03 Std. Korrekturfaktor Schlüttsiel minus 1 Std.) starten; denn dann haben wir entlang der Halligkante von Langeness noch

genügend Wasser unterm Kiel. Übrigens, haben wir erst einmal Langeness erreicht, gibt es immer wieder Ausstiegsmöglichkeiten, von denen wir per Bootswagen über Land den Fährhafen nahe der Rixwarft (südwestl. von Hilligenley) erreichen können.

Kommt der Wind aus südlicher Richtung könnten wir mit den Bootswagen übersetzen auf die Nordseite von Oland (Badestelle), um dann von dort aus während der Hochwasserphase entlang der nördlichen Halligkante bis zum alten Hafen (Vorsicht: Schlick!) nahe der Maienswarft zu paddeln. Spätestens dort setzen wir dann aus und rollern hinüber zum Fährhafen.

Natürlich sind solche Fahrten im ablandigen Bereich nicht ganz unkritisch. Wer nicht diszipliniert dicht unter Land paddelt und stets darauf achtet, dass sein dem Wind zugewandtes Paddelblatt (sog. „Luv-Blatt“) möglichst flach geführt wird, könnte u.U. kentern und dann in die größere See draußen vor den Halligen getrieben werden.

Aufgabe 4: Zweiter Tag (6.08.05)

Oland → Gröde → Hooge → Japsand → Langeness

17. Frage: Wie lang ist die Strecke von Oland bis Gröde (Westhafen), von Gröde bis Hooge (Segelhafen), von Hooge (Segelhafen) bis Japsand und vom Japsand bis Langeness (Hilligenley)?

Antwort:

Folgenden Strecken sind zu überwinden:

Oland → Gröde = ca. **4,5 km**

Gröde → Hooge (Segelhafen) = ca. **14 km**

Hooge → Japsand (Nord) = ca. **5 km**

Japsand → Rixwarft/Hilligenley = ca. **7 km**.

→ Gesamtstrecke Oland → Halligen & Sände → Hilligenley = **30,5 km**

18. Frage: Wann sollten wir in Oland starten? (Bestimme hierzu HW Gröde und siehe zu, dass bei möglichst wenig Strömung hinüber nach Gröde gepaddelt wird!)

Antwort:

HW Gröde = 3.30 Uhr =

= 1.41 Uhr (HW Helgoland) + 1:49 h Korrekturfaktor Gröde

SA = 5.48 Uhr

Da die in Hilligenley endende Tour mit 30,5 km recht lang ist und etwas Zeit vorhanden sein sollte, um Gröde, Hooge und Japsand zu besichtigen, sollten wir möglichst früh starten.

Außerdem sollte so gestartet werden, dass wir im Fahrwasser Schlütt möglichst wenig Stromabdrift haben.

D.h. da wir für die ca. 4,5 km lange Strecke hinüber von Oland nach Gröde ca. knapp 1 Std. benötigt, sollte wir schon 1 Std. vor HW Gröde starten, d.h. um **2.30 Uhr**. Nach einer halben Stunde erreichen wir dann das Fahrwasser Schlütt bei Stauwasser und können so ohne große Stromabdrift Gröde ansteuern.

Hinweis: Leider ist eine solche Zeitplanung wegen des späten Sonnenaufgangs (SA = 5.48 Uhr) nicht realisierbar. D.h. wir können unsere Tour erst um **5.48 Uhr** von Oland aus starten und müssen folglich bei der Querung des Schlütt-Fahrwasser mit Stromabdrift rechnen. Gegebenenfalls müssen wir sogar Gröde links liegen lassen, d.h. an der Hallig vorbei paddlen.

19. Frage: und wann müssen wir spätestens auf Japsand sein? (Bestimme hierzu NW Japsand! Überprüfe dabei, ob diese identisch ist mit dem Strömungswechsel Richtung Ost?)

Antwort:

Da es keine NW-Daten für Japsand gibt, greifen wir auf NW Hooge zurück und ziehen davon ca. 5 Min. ab. Warum gerade 5 Min.? Nun, wenn die Tide für die ca. 14 km lange Strecke

von Hooge nach Gröde ca. 14 Min. benötigt (vgl. hierzu die Korrekturfaktoren), dann wird sie für die ca. 5 km lange Strecke ca. 1/3 der Zeit benötigen, also ca. 5 Min.!

NW Japsand = **9.44 Uhr** =
 = 8.15 Uhr (NW Helgoland) + 1:34 h Korrekturfaktor Hooge minus 0:05 h
 Stromkipp (SK) = 3.30 h vor HW Helgoland = **10.22 Uhr** =
 = 13.52 Uhr (HW Helgoland) minus 3:30 h

Übrigens, lt. Stromatlas ist ca. 3:30 h vor HW Helgoland Stromkipp. Da HW Helgoland um 13.52 Uhr ist, müsste ca. 3:30 Std. vorher an der Nordspitze von Japsand die Tide kippen, da es dann langsam beginnt, wieder Richtung Ost zu strömen = **10.22 Uhr**.

Liegt hier ein Widerspruch vor zu NW-Japsand = 9.44 Uhr? Nun, addieren wir noch 0:30 h Stauwasserzeit auf, müsste lt. Gezeitenkalender-Berechnung um 10.14 Uhr der Oststrom einsetzen. Die Differenz von 0:08 h ist jedoch zu vernachlässigen. Begründet werden kann diese Differenz damit, dass der Stromatlas nur im Stunden-Takt Stromdaten angibt und Werte, die dazwischen liegen, nur geschätzte Werte sind; denn 4 h vor HW Helgoland ist vor Japsand noch ein Weststrom zu beobachten, 1 Std. später, also 3 h vor HW strömt es jedoch schon wieder Richtung Ost. Also kann vermutete werden, dass so ungefähr 3:30 Std. vorher der Tidenkipp/Strömungswechsel stattfinden wird.

20. Frage: Ermittle die Fahrtzeit nach Gröde, Hooge und Japsand und berechne, wie viel Zeit uns verbleibt, um etwas Pause auf Gröde, Hooge und Japsand machen zu können?

Antwort:

Nach Gröde benötigen wird ca. 1 Std. (= **4,5 km**);
 von Gröde nach Hooge 2:48 Std. (= **14 km**)
 und von Hooge zum Japsand 1 Std. (= **5 km**).

Wenn wir davon ausgehen, dass wir bei einem Start von Oland um 5.48 Uhr in Gröde um 6.48 Uhr anlanden und um 9.44 Uhr in Japsand wieder startbereit sein möchten, stehen uns für die ca. 19 km lange Tour von Gröde über Hooge bis Japsand insgesamt **3 Std.** zur Verfügung. Für die Paddelerei benötigen wir dafür ca. **3:48 Std.** D.h. theoretisch haben wir keine Zeit, um auf Gröde, Hooge und Japsand kurz herum laufen zu können. Theoretisch reicht sogar noch nicht einmal die Zeit aus, um diese Strecke hin zum Japsand bis NW Japsand zu schaffen. Aber das geht nur aus der theoretischen Zeitplanung hervor. Praktisch haben wir jedoch die folgenden Möglichkeiten:

(a) Wir starten von Oland aus nicht um 5.48 Uhr, sondern schon 0:30 Std. früher bei Beginn der Morgendämmerung um 5:18 Uhr. Da wir bis zum Sonnenaufgang nicht im Fahrwasser paddeln, dürfte ein solcher Frühstart bei guter Wetterlage vertretbar sein. Auf diese Weise haben wir 0:30 Std. gewonnen und das Zeitdefizit liegt nicht mehr bei 0:48 Std. sondern nur noch bei 0:18 Std.

(b) Wir paddeln ab Gröde mit dem Tidenstrom, der lt. Stromatlas max. mit 3,3-4,1 km/h schnell strömt. Sofern kein westlicher Wind mit 3 Bft. und mehr weht, hätten wir durchaus eine Chance, die 19 km lange Strecke Gröde – Japsand nicht in 3:48 Std., sondern in 2 Std. zu paddeln, sodass wir durchaus noch Zeit für einen Landgang auf Gröde und Hooge hätten (und zwar: je 0:45 Std.).

(c) Gegebenenfalls lassen wir bei unserer Tour Gröde und Hooge „links liegen“, d.h. fahren von Oland gleich hinaus zum 21 km entfernt liegenden Japsand (ca. 4:12 Std. Paddelzeit). D.h. wir würden bei einem Start um 5:48 Uhr von Oland aus um ca. 10.00 Uhr in Japsand anlanden. Bei guter Wetterlage (kein Gegenwind) könnten wir die Strecke mit ablaufendem Strom voraussichtlich sogar unter 3 Std. zurücklegen, sodass sogar ein Landgang auf Hooge (am Eingang zum Seglerhafen) möglich wäre.

21. Frage: Unterwegs nach Hooge treffen wir auf die Tonne SA 22. Was bedeutet die Kennung: FI(2)R.9s?

Antwort:

FI(2)R.9s → Blitzfeuer (**Flashing**) mit Gruppe von 2 Blitzen in Rot; Wiederkehr: alle 9 Sek.

Übrigens, ein Blitz (FL) dauert ca. 1 Sek., ein Blink (LFI) ca. 2 Sek. und ein Funkel (Q) weniger als 1 Sek. wobei der nächste Funkel schon nach ca. 1 Sek. kommt; folgt der nächste Funkel schon nach 0,5 Sek. handelt sich um ein Schnelles Funkelfeuer (VQ).

22. Frage: Wann sollten wir von Japsand aus frühestens hinüber nach Hilligenley paddeln und wann spätestens?

Antwort:

Frühester Starttermin wäre bei NW Japsand = **9.44 Uhr**, sondern zu Beginn des auflaufenden Wassers (Stromkipp):

Start Japsand frühestens = SK Japsand = **10.22 Uhr** =
= 3.30 h vor 13.52 Uhr (HW Helgoland)
Ankunft Hilligenley frühestens = 11.46 Uhr = 10.22 Uhr + 1.24 Std.

Der späteste Starttermin orientiert sich am HW Hilligenley:

Start Japsand spätestens = HW Hilligenley minus 1:24 Std. = **14.01 Uhr** =
= 13.52 Uhr (HW Helgoland) + 1:33 h Korrekturfaktor Hilligenley minus 1:24 Std.
Ankunft Hilligenley spätestens = HW Hilligenley = 15.25 Uhr

23. Frage: Bei welcher Wetterlage ist solche eine Tour von Oland über Gröde, Hooge, Japsand bis nach Hilligenley überhaupt empfehlenswert?

Antwort:

Ab 5 Bft. Wind liegt ein Schwierigkeitsgrad von SSG=III (= „schwierig“) vor. Die meisten Kanuten werden dann überfordert sein.

D.h. wir sollten diese Strecke nur dann paddeln, wenn die Windprognose nicht mehr als 4 Bft. Wind voraussagt (SSG=II).

Aber auch dann können schon Kanuten Probleme bekommen; denn erstens kann ein SSG=II als „mäßig schwierig“ angesehen werden und zweitens können unterwegs Grundseen bzw. Wind-gegen-Strom-Situationen schnell zu einer Erhöhung des Schwierigkeitsgrads beitragen.

Außerdem müssen wir berücksichtigen, dass wir bei der Tour wegen des späten Sonnenaufgangs und des frühen Hochwassers auf Oland kaum Zeitreserven haben. D.h. bei einem 4er Gegenwind werden weniger seegangserfahrene und weniger ausdauernde Kanuten Probleme haben, genügend Tempo zu machen.

Aufgabe 5: Zweiter Tag (6.08.05)

Weiterfahrt: Japsand → Amrum/Kniepsand → Föhr (West)

Fragestellung: Ist es möglich, am 6.08. von Japsand gleich bis nach Amrum (Kniepsand) und u.U. weiter bis nach Föhr (West) zu paddeln?

24. Frage: Wie lang ist die Strecke von Japsand bis zur Südostspitze des Kniepsand von Amrum?

Antwort:

Die Strecke beträgt ca. **7 km**, wofür wir ca. **1:24 Std.** Paddelzeit benötigen.

Das gilt jedoch nur dann, wenn keine Strömungsabdrift und kein Gegenwind einem am Fortkommen behindert.

25. Frage: Wann sollten wir hinüber zum Kniepsand paddeln?

Antwort:

Die Querung sollte bei **Stauwasser** erfolgen.

„Stauwasser“ in der **Norderaue** (das ist das Tief, welches zwischen Amrum und Japsand liegt) ist lt. Stromatlas um ca. 4 h vor HW Helgoland. Da es aber dann schon wieder vor Japsand Richtung Nord strömt, sollten wir 4:45 h vor HW Helgoland von Japsand aus starten. U.U. haben wir dann noch eine Abdrift Richtung Süd-West, die aber nach dem Tidenkipp durch eine Abdrift Richtung Nord-Ost kompensiert wird.

Da HW Helgoland = 13.52 Uhr ist, sollte wir 4:45 Std. früher vom Japsand aus Richtung Kniepsand starten, und zwar um **9.07 Uhr**.

Das ist relativ früh und wäre nur zu erreichen, wenn wir 5.48 Uhr in Oland starteten und ohne Landgang die 21 km direkt nach Japsand paddelten, und zwar mit dem Strom und ohne Gegenwind. Dann dürften wir nach knapp 3 Std. auf Japsand eintreffen und könnten dann nach einer kleinen Pause weiter hinüber zum Kniepsand paddeln.

Wem das alles zu knapp ist, der müsste z.B. etwas schneller paddeln: Die 21 km lange Strecke könnten wir günstigenfalls (mit Strom aber kein Gegenwind) bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 9 km/h nach 2:20 Std. Paddelzeit, also um 8:18 erreichen, sodass wir noch genügend Zeit haben (und zwar: 0:49 Std.), uns auf dem Japsand zu erholen.

26. Frage: Wann sollte wir nicht mehr hinüber nach Amrum paddeln? Ermittle hierzu die maximale Strömungsgeschwindigkeit im Tief Norderaue (in Höhe Amrum/Japsand)? Bis zu welcher Windstärke aus welcher Richtung können wir mit "normalen" Küstenkanuwanderern hinüber paddeln (Schwierigkeitsgradabschätzung? Wie sieht es bei Wind-gegen-Strom-Bedingungen bzw. bei Rücken- bzw. Gegenwind aus?

Antwort:

Lt. Stromatlas strömt es:

1 Std. vor NW Japsand (= 5 h vor HW Helgoland) in der Norderaue nordwestlich vom Japsand mit 90-110 cm/s (= 3,2-4,0 km/h) in Richtung SW
 Bei NW Japsand = 10-30 cm/s (= 0,4-1,1 km/h) in Richtung N
 1 Std. nach NW Japsand = 110-130 cm/s (= 4,0-4,7 km/h) in Richtung NO
 2 Std. nach NW Japsand = 130-150 cm/s (= 4,5-5,4 km/h) in Richtung NO
 3 Std. nach NW Japsand = 150-170 cm/s (= 5,4-6,1 km/h) in Richtung NO
 4. Std. nach NW Japsand (= HW Helgoland) = 110-130 cm/s (= 4,0-4,7 km/h) in Richtung NO
 5 Std. nach NW Japsand = 70-90 cm/s (= 2,5-3,2 km/h) in Richtung NO
 HW Japsand (1:30 h nach HW Helgoland)
 6 Std. nach NW Japsand = 10-30 cm/s (= 0,4-1,1 km/h) in Richtung N
 7 Std. nach NW Japsand = 70-90 cm/s (= 2,5-3,2 km/h) in Richtung SW

D.h. wir sollten wirklich versuchen, in der Zeit zwischen 1 Std. vor und 1 Std. nach Tidenkipp die Passage über die Norderaue hinter uns zu bringen.

Lediglich wenn wir beabsichtigen, vom Japsand hinüber nach Wittdün (Amrum) zu kommen, können wir von der Strömungsabdrift etwas profitieren, wenn da nicht der Strom der Süderau wäre, der mit 110-130 cm/s (= 4,1- 4,8 km/h) einem schon in der 1. Std. gegen an strömt.

Wenn dann noch ein 4er Wind aus westlicher Richtung bläst, werden wohl die meisten nicht mehr Richtung Kniepsand voran kommen.

Und ein 4er Wind aus nördlicher bis östlicher Richtung würde auf Grund der Wind-gegen-Strom-Situation einen kräftigen Seegang entstehen lassen, der einen ebenfalls am Fortkommen hindert.

Rückzug: Es bleibt einem dann nichts anders mehr übrig, als mit dem auflaufendem Wasser zurück nach Hooge oder hinüber nach Hilligenley (s. 22. Frage) zu paddeln. Setzt dann ein östlicher Wind mit 4 Bft. ein, werden wir jedoch auch dort auf Grund der Wind-gegen-Strom-Situation einen kräftigen Seegang erleben.

27. Frage: Könnten wir auch auf der Brandungsseite (Kniepsand) von Amrum weiterpaddeln? Schafft wir es, bis zur Amrum-Odde zu kommen: Bei welchem Wind? Wie viel km? Wie läuft der Strom? Wie viel Zeit? Wann sollten wir spätestens dort oben sein?

Antwort:

Es ist durchaus möglich entlang der Brandungsseite des Kniepsands weiter bis hoch zur Odde von Amrum zu paddeln.

Jedoch sollte der Wind nicht mit mehr als 3 Bft. aus West wehen; denn anderenfalls können wir Brandungsverhältnisse erleben, die nur Kanuten mit entsprechenden Brandungserfahrungen überstehen.

Wagen wir die Brandungsfahrt trotzdem, müssen wir notfalls die Tour abbrechen und am Kniepsand auf Wetterbesserung warten. Übrigens eine Landpassage mit Bootswagen ist wegen der großen Sandflächen, die vielfach aus lockerem Sand bestehen, u.U. nur unter großem Kraftaufwand möglich. Empfehlenswerter wäre es jedoch, statt bei starker Brandung den Kniepsand entlang zu paddeln, nach der Querung der Norderaue Kurs auf den Hafen von Wittdün (mit Fährverbindung zum Festland) zu nehmen und dann entweder den Seglerhafen von Amrum bzw. die Weststrand von Föhr oder Wyk auf Föhr (mit Fährverbindung zum Festland) anzulaufen.

Die Strecke von der Südwest-Spitze Amrums bis hoch zur Amrum-Odde beträgt ca. **16 km**. Da es auf der ersten Hälfte leicht gegen an strömen wird (Richtung SO), sollten wir – sofern die Brandung es erlaubt - möglichst dicht entlang der Sandkante paddeln. Mit entsprechenden Pausen werden wir wohl für diese Strecke ca. 4-5 Std. benötigen.

Spätestens bei HW Amrum (Odde) = **15.02 Uhr** =

= 13.52 Uhr HW Helgoland + 1:10 h Korrekturfaktor

sollten wir Amrum-Odde erreicht haben. Ist das machbar?

Nun, wir wollten um 9.07 Uhr vom Japsand aus starten. Wir benötigen für die ca. 6,5 km lange Passage über die Nordaue ca. 1:18 Std. (= 10.25 Uhr)

und brauchen für die Passage entlang des Kniepsand ca. 4-5 Std. (= 14.25-15.25 Uhr).

D.h. inkl. der Stauwasserphase müssten wir bei guter Wetterlage (d.h. kein Gegenwind, der mit mehr als 3 Bft. bläst) die Passage bis Amrum-Odde schaffen.

Übrigens, lt. Stromatlas strömt es bei Amrum-Odde ab 2:30 Std. nach HW Helgoland wieder hinaus, d.h. ab **16.22 Uhr** (= 13.52 Uhr HW Helgoland + 2:30 h). D.h. auch aus dem Blickwinkel der Strömungsrichtung haben wir genügend Zeitreserven, um bis Amrum-Odde zu kommen.

Aber was machen wir nun auf Amrum-Odde. Es handelt sich um ein **Naturschutzgebiet**, das wir wohl zu Fuß und per Kajak umrunden können und dürfen, an dessen Rand aber das Zelten absolut verboten ist. Daher stellt sich die folgende Frage:

28. Frage: Ist es möglich, noch am selben Tag von Amrum-Odde bis hinüber zur Westseite von Föhr zu paddeln (hier: ca. 500m nördlich des Kurhauses)? (Wie viel km? Wann empfiehlt es sich, direkt dort hinüber zu paddeln? Wie viel Stunden nach HW Amrum-Odde sollte wir spätestens dort hinüber paddeln (hier: Bestimmung der Watthöhe (= trockenfallende Höhe über SKN) und Anwendung der 12er-Regel, die ja etwas darüber aussagt, wie viel Meter nach wie viel Std. das Wasser fällt!).

Antwort:

Natürlich können wir noch hinüber paddeln. Der direkte Weg ist ca. 2,5 km lang. D.h. in ca. 0:30 Std. sind wir drüben, sofern wir noch genügend Wasser unterm Kiel haben.

Wenn wir bei HW Amrum-Odde = **15.02 Uhr** starten, gibt es keine großen Probleme. Die Strömung läuft wohl noch schwach mit max. 30-50 m/s (= 1,1-1,9 km/h) Richtung Nord, aber das stört bei der Querung hinüber nach Föhr nur anfänglich im Bereich des Prickenweges und das auch nur dann, wenn wir zusätzlich noch mit einem kräftigen Seitenwind aus südlicher Richtung zu kämpfen haben.

Die Watthöhe beläuft sich jedoch auf max. $\frac{1}{5}$ (= 1,5 m). Bei 2,2 m MHW (SKN) und 2,1 MTH sollte wir jedoch bald nach HW queren; denn nach der „Zwölfer-Regel“ fällt das Wasser in der:

1. Stunde um $1/12 = 0,18$ m auf 2,02 m
2. Stunde um $2/12 = 0,36$ m auf 1,66 m,

d.h. wenn wir noch mindestens 0,50 m Wasser unterm Kiel haben möchten, sollten wir spätestens 1 Std. nach HW Amrum-Odde = **16.02 Uhr am Weststrand von Föhr anlanden, d.h. spätestens um 15.02 Uhr Amrum-Odde verlassen.**

Wenn wir später starten, ist es jedoch auch nicht kritisch. Wir paddeln dann halt Richtung Süd den Prickenweg entlang – leider jedoch noch gegen den Tidenstrom - und queren etwas später, wo das Watt nicht so hoch ist.

29. Frage: Nördlich von Japsand liegt die Leucht-Tonne SA 10 / Langeness 1. Welche Farbe hat sie und was bedeuten diese Farben?

Antwort:

RGR = Rot-Grün-Rot. Dies bedeutet, dass das Hauptfahrwasser nach Steuerbord abzweigt.

Was bedeutet die Kennung: FI(2+1)R.15s ?

Antwort:

FI(2+1)R.15s → **Flashing-Feuer mit Gruppen von 2+1 Blitzen (rot), Wiederkehr: alle 15 Sek.**

30. Frage: Abends sehen wir von Föhr aus im Süden von Sylt den Leuchtturm von Hörnum. Er hat die folgende Kennung: FI(2)9s 48m 20M. Was bedeutet das?

Antwort:

FI(2)9s48m 20M → **Flashing-Feuer mit Gruppen von 2 Blitzen, die alle 9 Sek. wieder kommen. Die Höhe der Lichtquelle beträgt 48 m und die Nenntragweite beträgt 20 Seemeilen (= 37 km).**

Aufgabe 6: Letzter Tag (7.08.05) Hillengley/Langeness → Schlüttsiel

31. Frage: Wann sollten wir am 07.08. frühestens in Hilligenley starten Richtung Schlüttsiel?

Antwort:

**Start Hilligenley frühestens = NW Hilligenley = 10.22 Uhr =
= 8.48 Uhr (NW Helgoland) + 1:34 h Korrekturfaktor Hilligenley
Ankunft Schlüttsiel frühestens = 13.46 Uhr = 10.22 Uhr (NW Hilligenley) + 3:24 Std.**

32. Frage: Wie lang ist die Strecke und wann sind wir etwa am Ziel?

Antwort:

Die Strecke ist ca. **17 km** lang, wofür wir ca. **3:24 Std.** benötigen.

D.h. sofern das Wetter mitspielt, sind wir um **13:46 Uhr** in Schlüttsiel.

Hinweis: Letztlich hängt jedoch die Paddelzeit, dass soll hier nochmals betont werden, immer auch von der Leistungsfähigkeit der Gruppe ab. Bei einem 5er Rückenwind benötigte ich mal für diese Strecke nur knapp 1:45 Std. und bei einem 6er Gegenwind benötigten ein anderes Mal ein erfahrendes Pärchen in zwei Einer-Seekajaks 2:15 Std.!

33. Frage: Wann sollten wir spätestens in Hilligenley starten?

Antwort:

Wir sollten ca. 3:24 Std. vor HW Schlüttsiel starten = **15.46 Uhr** =

= 14.25 HW Helgoland + 2:03 h Korrekturfaktor Schlüttsiel minus 3:24 Std.

34. Frage: Wie sollten wir uns verhalten, wenn Wind mit 6 Bft. angesagt ist?

Antwort:

Bei 6 Bft. ist mit einem IV-er Schwierigkeitsgrad (SSG) zu rechnen.

Bei nördlichem Wind hätten wir noch eine Chance in der Landabdeckung von Langeness und Oland zu paddeln (SSG = IV minus 1 = III), sofern die Kanuten seetüchtig sind.

Bei östlichem Wind haben wir eine Wind-gegen-Strom-Situation, die den Seegang teilweise unangenehm aufsteilen lässt (SSG = IV plus 1 = V). Bei dem Winddruck würden weniger starke Kanuten schnell an ihre konditionellen Grenzen stoßen und u.U. fast doppelt solange paddeln. D.h. statt die Strecke in 3:24 Std. zu paddeln, benötigt wir u.U. 5-6 Std. bis Schlüttsiel.

Bei westlichem Wind haben wir eine Wind-mit-Strom-Situation, der den Seegang etwas glätten würde (SSG = IV minus 1 = III). Wer das Surfen beherrscht, dürfte dann weniger Probleme haben.

Da neben Hilligenley der Fährhafen liegt, bietet sich folglich an, dass zumindest die weniger erfahrenen Kanuten per Fähre zurück nach Schlüttsiel fahren. Wir müssen jedoch damit rechnen, dass bei einer größeren Anzahl von Kajaks das Fährpersonal sich zunächst weigert, alle Kajaks mitzunehmen. Gegebenenfalls sollten wir darauf bestehen, mit dem Kapitän der Fähre zu sprechen.

Aufgabe 7: Letzter Tag (7.08.05)

Föhr (West) → Langeness → Schlüttsiel

oder: Föhr (West) → Dagebüll (Fährhafen)?

Fragestellung: Können wir an diesem Tag von Föhr (West) direkt nach Hilligenley/Langeness paddeln?

35. Frage: Wann müssen wir spätestens früh morgens in Föhr (West) starten, um kurz nach Hochwasser in Hilligenley/Langeness anlanden zu können

Antwort:

Zunächst einmal müssen wir wissen, wie lang die Strecke ist, wobei davon ausgegangen wird, dass wir versuchen, möglichst auf dem direkten Weg von Föhr (West) nach Hilligenley zu kommen.

D.h. wir paddeln am Rand des Prickenwegs (wegen des noch auflaufenden Tidenstroms) hinunter zur Norderaue, steuern dann die Leucht-Tonne 23 an (bis dahin sind es ca. 9 km) und fahren über den Marschnack/Schweinsrücken (s. Anmerkungen zur 38. Frage) zunächst Kurs 130° Richtung Leuchtturm Nordmarsch (im Westen von Langeness) und dann weiter zum Anleger Rixwarft nahe Hilligenley (ca. 7 km)

Die Strecke ist insgesamt ca. **16 km** lang. Wir benötigen dafür ca. **3:12 Std.**

Wir sollten bei Hochwasser das Fahrwasser der Norderaue überquert, d.h. die Leucht-Tonne 23 erreicht haben.

Da wir davon ausgehen, dass diese Zeit mit HW Amrum (Wittdün) übereinstimmt, sollten wir ca. 1:48 Std. vor HW Amrum (Wittdün) starten.

HW Amrum (Wittdün) = 3.44 Uhr =

= 2.13 Uhr (HW Helgoland) + 1:31 h Korrekturfaktor Wittdün

SA = 5.49 Uhr

Theoretischer Start Föhr (West) = 1.56 Uhr = 3.44 Uhr (HW Wittdün) minus 1:48 h

Übrigens, lt. Stromatlas läuft das Wasser dort in der Norderaue bis 2:30 Std. nach HW Helgoland auf (= 4.43 Uhr), während HW dort so kurz nach 3.44 Uhr ist. Aber auf das Stauwasser können wir nicht warten; denn dann hätten wir beim Marschnack/Schweinsrücken nicht mehr genügend Wasser unterm Kiel!

In Hilligenley würden wir dann 3:12 Std. später, d.h. um ca. **5.08 Uhr** (mit HW Hilligenley = 3.46 Uhr) anlanden.

Das müsste reichen, um über das Watt westlich von Langeness zu kommen. Voraussetzung dafür ist, dass der Wasserstand nicht niedriger ausfällt und dass die Wattangaben der Seekarte in diesem Bereich noch aktuell sind.

Verspäten wir uns jedoch nur um 1 Std., weil wir etwa zu spät starten oder starker Gegenwind uns am Fortkommen behindert, wird es Probleme geben; denn die max. Watthöhe beträgt $\underline{2}_3$, d.h. 2,30 m. Bei MHW (SKN) von 2,9 m und einem MTH von 2,8 m fällt gemäß „Zwölfer-Regel“ in der

1. Std. nach HW das Wasser um $1/12 = 0,23$ m von 2,9 auf 2,67 m;

2. Std. nach HW das Wasser um $2/12 = 0,46$ von 2,67 auf 2,21 m.

D.h. wenn wir erst am Ende der 1. Std. nach HW diesen Bereich des Watts queren, haben wir kaum noch Wasser unter dem Kiel, nämlich: 0,37 m. Am Ende der 2. Std. nach HW bleiben wir jedoch schon im Watt stecken.

36. Frage: Darf während der Dunkelheit, d.h. in der Zeit zwischen SU und SA zwischen Föhr und Langeness gepaddelt werden?

Antwort:

Leider ist diese Tour von Föhr (West) nach Hilligenley (Langeness) am 7.08.05 wegen SA = 5.49 Uhr nicht realisierbar. Die ganze Tour fände in der Dunkelheit statt, was nicht zulässig ist, da i.d.R. wir Küstenkanauwanderer nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beleuchtung verfügen!

Natürlich könnten etwas „hartgesottene“ Seakayaker auf die Idee kommen, einfach bei Dunkelheit zu paddeln. Über den Wattflächen südwestlich von Föhr bzw. westlich von Langeness wäre das nicht weiter kritisch, aber es müsste das dazwischen liegende, etwas stärker befahrene Fahrwasser der Norderaue gequert werden. Wer dann nicht über die richtige Lichterführung verfügt, verstößt gegen § 10 SeeSchStrO.

Natürlich könnten wir statt mit dem Nachhochwasser (= erstes HW) mit dem Mittaghochwasser (= 2. HW) direkt Richtung Langeness paddeln, aber wir kämen dann an diesem Tag nicht mehr mit den Kajaks (sondern nur noch mit der Fähre) weiter bis nach Schlüttsiel, dem Endpunkt unserer 3-tägigen Tour; denn das Wasser läuft bei Hilligenley von 15.58 bis 22.48 Uhr (= NW Hilligenley) ab. Sonnenuntergang ist jedoch schon um 21.11 Uhr.

37. Frage: Welche Anforderungen müsste ein Seekajak erfüllen, um mit ihm zwischen SU und SA (d.h. bei Dunkelheit) entlang der Küste paddeln zu dürfen?

Antwort:

Ein "Fahrzeug unter Ruder" (z.B. Seekajak) muss mindestens

(a) ein "fest angebrachtes" "weißes Rundumlicht" führen,

(b) das "über den ganzen Horizont sichtbar" ist

(c) und eine „Mindesttragweite von 2 sm“ hat.

(siehe: SeeSchStrO § 10 (2), § 8 (1)+(2); KVR 21 (e))

Zu weiteren Infos hierüber siehe: → www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf

Anmerkung: Das bedeutet natürlich nicht, dass dann die Tour mit Ziel Schlüttsiel unmöglich wird. Wir müssten dann nur eine andere Route und einen anderen Startzeitpunkt wählen.

38. Frage: Ist es überhaupt erlaubt, über die Wattflächen des Marschnack und Schweinsrücken zu paddeln?

Antwort:

Diese Wattflächen westlich von Langeness werden auf der Seekarte mit „VSG/RSG 01.04-01.10“ gekennzeichnet. Es handelte sich hierbei um „Vogelschutzgebiete“ und „Robbenschutzgebiete“, die während der Zeit vom 1.4. bis 1.10. – mit Ausnahme der Fahrwasser – nicht befahren werden dürfen. Die Querung dieser Wattflächen ist folglich nicht erlaubt (gem. Befahrensverordnung).

Anmerkung: Die Überfahrung der Wattflächen westlich von Langeness, und zwar: Marschnack und Schweinsrücken, ist jedoch inoffiziell erlaubt. Es ist wohl noch lt. Befahrensverordnung Vogelschutzgebiet (VSG) und Robbenschutzgebiet (RSG), aber lt. Nationalparkgesetz ist ein großer Teil dieser Wattflächen aus der Zone I herausgenommen worden. Außerdem besteht die Nationalparkverwaltung nicht mehr auf diese VSG/RSG-Bereiche. Stattdessen wünscht sie sich vielmehr ein entsprechendes RSG südwestlich von Hilligenley. Letzteres sollte daher unbedingt respektiert werden, auch wenn dieser Wunsch noch nicht in den Seekarten als RSG-Bereiche eingetragen wurde!

39. Frage: Haben wir etwas beim Queren des Fahrwasser der Norderaue zu beachten?

Antwort:

Bei der Querung des Fahrwassers ist zu beachten, dass es sich hier um ein Fahrwasser handelt, dass etwas häufiger von – teilweise recht schnellen - Fahrgastschiffen befahren wird. Daraus leiten sich folgende **Fahrregeln** ab, die eigentlich generell bei der Querung eines jeden Fahrwassers beachtet werden sollten:

- Das Queren von befahrenen Fahrwassern sollten wir Kanuten soweit wie möglich vermeiden. (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9; KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben))
- Müssen wir jedoch unbedingt ein Fahrwasser queren, so dürfen wir die im Fahrwasser fahrenden Schiffe nicht behindern. (SeeSchStrO §25 (2))
- Geringste Zweifel, ob nun Kollisionsgefahr besteht oder nicht, sollte einen dazu veranlassen, die Querung noch nicht vorzunehmen. (SeeSchStrO §3 (1))
- Zudem haben wir durch unser Verhalten der im Fahrwasser fahrenden Schifffahrt deutlich zu machen, dass wir warten werden. (SeeSchStrO §25 (6))
- Queren wir Kanuten ein Fahrwasser, sollten wir das nur gemeinschaftlich in einer Gruppe von Kanuten (Pulk) tun. (SeeSchStrO §3 (1))
- Die Querung selber sollte möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung des Fahrwassers ("Volle Beitseite") erfolgen.
Auf diese Weise erreichen wir nicht nur, dass wir als Kanuten von der Schifffahrt eher gesehen werden können, sondern auch, dass wir das Fahrwasser schneller queren und folglich auf der anderen Fahrwasserseite früher ankommen können. (KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben, aber überall dort zu empfehlen, wo Fahrwasser gerade auch von anderen Schiffen befahren werden))
- Jeder muss prüfen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen. (KVR 7 (a))
- Kreuzt sich unser Kurs mit einem andern Schiff, so sollten wir Kanuten davon ausgehen, dass wir u.U. nicht gesehen werden und entsprechend danach handeln. ("David-gegen-Goliath-Prinzip") (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9)
- Bei Kollisionsgefahr muss jede Kurs- bzw. Geschwindigkeitsänderung rechtzeitig ausgeführt werden und so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug sie auch optisch erkennen kann; notfalls ist durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegzunehmen; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses bzw. der Geschwindigkeit sollen vermieden werden. (KVR 8 (a), (b) + (e))

Zu weiteren Infos hierüber siehe: → www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf

Fragestellung: Ist es stattdessen möglich von Föhr (West) über Japsand nach Schlüttsiel zu paddeln?

40. Frage: Wie können wir sonst noch am 7.08.05 von Föhr (West) aus nach Schlüttsiel zurückkehren?

Antwort:

Z.B. könnten wir von Föhr (West) aus mit ablaufendem Wasser Richtung Japsand (Nordspitze) (zumindest bis zum südwestlichen Bereich des Schweinsrücken) paddeln, dort den Tidenkipp abwarten und mit ablaufendem Wasser dann – alternativ über Langeness oder Hooge – Richtung Schlüttsiel paddeln.

Der 1. Streckenabschnitt von Föhr (West) – Japsand beträgt 17 km (= max. 3:24 Std. Paddelzeit).

Wir sollten spätestens bei NW Japsand (\approx NW Hooge – 0:05 h) = **10.17 Uhr** (= 8.48 Uhr NW Helgoland + 1:34 h Korrekturfaktor Hooge – 0:05 h) auf Japsand anlanden und folglich ca. 3:24 Std. früher von Föhr (West) aus starten = **6.53 Uhr** (SA = 5.49 Uhr). Vernünftiger wäre es jedoch, dann auf Japsand anzulanden, wenn Stromkipp ist = 4:30 h vor HW Helgoland = **9.55 Uhr**. D.h. wir sollten in Föhr (West) schon um **6.31 Uhr** in die Kajaks steigen. Wegen der ablaufenden Strömung, die auf weiten Teilen der Strecke mit uns läuft, könnten wir, sofern es nicht mit 4 Bft. gegen an bläst, auch etwas später starten.

Da wir am ersten Tag über Hooge gepaddelt sind, paddeln wir nun über Langeness.

Der 2. Streckenabschnitt von Japsand bis Schlüttsiel (über Langeness) beträgt 23 km (= 5:36 Std. Paddelzeit). HW Schlüttsiel ist um 16.28 Uhr (= 14.25 Uhr HW Helgoland + 2:03 h Korrekturfaktor Schlüttsiel). Da wir um ca. 9.55 Uhr auf Japsand anlanden, verbleiben uns bis zu Ankunft in Schlüttsiel **6:33 Std.**

Solange kein Gegenwind uns das Paddeln erschwert, ist wegen des auflaufenden Stroms damit zu rechnen, dass wir schneller als die angenommen 5 km/h paddeln werden, vermutlich mindestens 8 km/h, sodass wir in ca. 3 Std. Paddelzeit Schlüttsiel erreichen könnten. Das reicht eigentlich, um noch insgesamt ca. 3 Std. für Pausen auf dem Japsand, Hilligenley und sogar noch auf Gröde verbringen zu können, sofern es uns nicht danach drängt, möglichst schnell bei unseren Autos zu sein und möglichst früh nach Hause zu kommen.

Fragestellung: Könnten wir von Föhr (West) aus auch nach Dagebüll paddeln?

41. Frage: Wann müssen wir in Föhr (West) aufbrechen, wenn wir Richtung Dagebüll fahren wollen? Wo halten wir uns bei Niedrigwasser auf. Wann sind wir frühestens in Dagebüll, wann müssen wir spätestens in Dagebüll sein?

Antwort:

Statt Richtung Langeness/Schlüttsiel zu paddeln, könnten wir auch Richtung Fährhafen Dagebüll fahren. Per Taxi/Anhalter könnten dann die Autos geholt werden, die wir in Schlüttsiel parken.

Wir müssten mit ablaufendem Wasser den Prickenweg entlang in Richtung Norderaue paddeln (ca. 9 km).

Achtung unterwegs ist „Rücksicht“ auf die Seehunde zu nehmen, die bei niedrigem Wasserstand am Rande des Prickenwegs auf halbem Weg zur Norderaue dort auf dem Watt lagern. Wir sollten daher einen möglichst großen Abstand zu den Seehunden halten, anderenfalls gehen sie ins Wasser und den Touristen, die zur selben Zeit für viel Geld mit einem Fahrgastschiff eine Fahrt zu den Seehundsbänken unternehmen, vermessen wir ihr Erlebnis! Das muss nicht sein, oder?

Am nördlichen Rand der Norderaue können wir an der Wattkante des Nordmannsgrund den Tidenkipp abwarten und dann mit auflaufendem Wasser nach Dagebüll paddeln (ca. 19 km).
Starttermin: spätestens 1:48 Std. vor NW Wittdün:

NW Wittdün = 10.14 = 8.48 (NW Helgoland) + 1:26 h Korrekturfaktor Wittdün

Start Föhr (West) = 8.24 Uhr = 1.48 Std. vor 10.14 Uhr (NW Wittdün)

Ankunft Dagebüll (früh) = 10.14 Uhr (NW Wittdün) + 0:30 h (Pause) + 3:48 h = 14.32 Uhr

Ankunft Dagebüll (spät) = HW Dagebüll = 16.46 Uhr (14.25 (HW Helgoland) + 2:21 h Korrek.

Da wir an der Wattkante ca. 0:30 Std. Pause machen und anschließend für die 19 km bis Dagebüll ca. **3:48 Std.** benötigen, können wir frühestens 4.18 Std. nach NW Wittdün in Dagebüll anlanden = **14.32 Uhr**.

Der späteste Anlandezeitpunkt wäre HW Dagebüll = **16.46 Uhr**. Wir hätten dann sogar noch Zeit, um auf Wyk/Föhr einen kurzen Pausenstopp einlegen zu können.

42. Frage: Wie paddeln wir von Föhr (West) aus weiter, wenn es mit 5 Bft. und mehr bläst.

Antwort:

Nun, eine Fahrt hinüber Richtung Langeness ist nur noch sehr erfahrenen Kanuten anzuraten.

Eine Fahrt Richtung Dagebüll wäre jedoch teilweise noch möglich, nämlich dicht entlang der Südufers der Insel Föhr. Zumindest von 2 Std. vor bis 2 Std. nach HW Föhr (Wyk) ist diese Passage fahrbar. (Mit Hilfe der „Zwölfer-Regel“ lassen sich die genauen Werte ermitteln!)

Bei westlichem Wind bekommen wir wohl Probleme mit der Brandung, aber bei einer Kenterung treiben wir wenigstens ans sichere Land. Wenn ein Paddeln nicht mehr möglich ist, landen wir an und versuchen per Bootswagen weiter zu kommen, und zwar zum Fährhafen von Wyk.

Bei nördlichem Wind paddeln wir – ebenfalls während der Hochwasserphase - im Wind- und Wellenschutz von Föhr. Bleiben wir ganz dicht am Ufer und halten das „Luv-Blatt“ möglichst flach, dürften wir Wyk ohne Kenterung erreichen. Anschließend geht es auf die Fähre und wir setzen nach Dagebüll über bzw. wir machen eine Halligfahrt per Dampfer (Umsteigen in Wittdün) zurück nach Schlüttsiel.

Ist den Kanuten eine solche Tour nicht zumutbar, bleibt einem nichts anderes übrig, als zu warten, bis dass der Wind abflaut, bzw. wir rollern gleich per Bootswagen quer über die Insel bis zum ca. 19 km entfernten Fährhafen Wyk. So etwas habe ich meinen Kameraden schon einige Male zugemutet. Deshalb ist es so wichtig, einen intakten & funktionstüchtigen Bootswagen dabei zu haben. Je größer bzw. breiter die Räder, desto leichter kommen wir voran!

43. Frage: Im Westen steht der Leuchtturm „Nordmarsch“.

Was bedeutet die Kennung: LFI(3)WR.20s 13m 14/11M ?

Antwort:

LFI(3)WR.20s 13m 14/11M:

→ Blinkfeuer (Long-Flashing) mit Gruppen von 3 Blinks (je 2 Sek.) mit Weiß/Rot-Sektoren; Wiederkehr: alle 20 Sek.; in 13 m Höhe; Nenntagweite: Weiß 14 sm / Rot 11 sm.

Zu weiteren Infos hierüber siehe: → www.kanu.de/nuke/downloads/Befueuerung.pdf

Aufgabe 8: Ausweichroute

44. Frage: Was machen wir, wenn es am 5.08. im Schüttsiel mit einem 5-6er Wind aus West bläst und regnet und die Seewetterprognose keine Wetterbesserung verspricht?

Antwort:

Unter solchen Bedingungen lohnt es sich weder nach Oland noch weiter nach Langeness zu paddeln. Solche Touren wären wohl machbar, aber recht anstrengend. Außerdem können wir auf den beiden Halligen bei solchen Wetterverhältnissen kaum etwas unternehmen. Schließlich kann eine Fahrt hinüber noch Hooge, Amrum bzw. Föhr nicht empfohlen werden.

45. Frage: Bieten sich irgendwelche Alternativtoure an?

Antwort:

Eine Möglichkeit bestände darin, auf die Ostsee-Seite zu wechseln, d.h. hinüber zur ca. 50 km entfernt liegenden Schlei zu fahren. Wir könnten nordöstlich neben der Hubbrücke von Lindaunis einsetzen und am 1. Tag nach Schleimünde (ca. 19 km), am 2. u. 3. Tag je nach Windrichtung Richtung Eckernförde oder Kiel bzw. Flensburg paddeln.

Bei westlichen bis nördlichen Winden bieten sich folgende beiden Varianten an:

(a) Eckernförde (ca. 28 km);

(b) Richtung Kiel (mit Querung der Eckernförder Bucht von Langholz nach Surendorf (ca. 6 km)) (z.B. bis Schilksee = ca. 32 km; bis Kanu-Vereinigung Kiel = ca. 49 km)

Bei westlichen bis südlichen Winden bietet sich folgende Variante an:

(c) Richtung Flensburg (mit Querung der Geltinger Bucht von Birk-Nack nach Habernis (ca. 6 km)) (z.B. bis Langballigholz = ca. 34 km; bis Erster Flensburger Kanu-Klub = ca. 56 km).

Die in Lindaunis abgestellten Autos könnten per Taxi geholt werden.

Musteraufgabe mit Lösung:**Dagebüll ↔ Föhr (Wyk) (5. bzw. 7.08.05)**

(Seht hierzu auch die Einträge in der Touren-Planungstabelle unten.)

46. Frage: Wie lange fahren wir im Dagebüller Fahrwasser?

Antwort: Bis Tonne 38; dann fahren wir Kurs West auf das Süd-Ost-Ende von Föhr; jedoch u.U. per "Seilfähre", da im Fahrwasser Föhrer Ley der Strom Richtung Süd läuft!

47. Frage: Wie lang ist die Strecke und wie viel Zeit benötigen wir etwa?

Antwort: 10 km; ca. 2 Std.

a) Wann sollten wir am 05.08.05 in Dagebüll frühestens starten?

Antwort: bei HW Dagebüll = HW Helgoland + 2:22 h = 13:16 + 2:21 = 15.37 Uhr

b) und wann spätestens?

Antwort: Da um 21.15 Sonnenuntergang ist (SU), empfiehlt es sich daher, 2 1/2 Std. vorher von Dagebüll aus zu starten, um etwas Reservezeit zu haben = 18.45 Uhr.

c) Wenn wir das Fahrwasser **Föhrer Ley** (liegt direkt östlich vor Föhr) queren, wie stark ist dort der stärkste ablaufende Strom?

Antwort: 50-70 cm/s (ca. 1 kn - 1,4 kn; ca. 1,8 km/h - 2,6 km/h) (Merke= 50 cm = 1 kn)

d) Bis wie viel Wind (gemessen in Bft.) könnten wir mit normalen Küstenkanuwanderern noch paddeln?

Antwort: Bis 4 Bft (Windprognose, dann haben wir noch Reserve, wenn es 1 Bft. stärker weht; denn ab 5 Bft. können wir mit einem „Salzwasserschwierigkeitsgrad“ (SSG) = III (5 minus 2) rechnen; weht es gegen den ablaufenden Strom, kommen wir sogar schon bei 4 Bft. aus West einen SSG = III heran (4 minus 2 plus 1); Ausnahme: bei östlichem Wind, denn bei Wind mit Strom ist der Seegang niedriger, z.B. 5 Bft. Ost: SSG = II (5 minus 2 minus 1). Leider müssen wir jedoch bei Ostwind in der **Föhrer Ley** mit Kappelwasser rechnen, da wir dort einen Südstrom haben, d.h. dann erhöht sich für ca. 1,5 km der SSG = III (5 minus 2).

48. Frage: Können wir am Sonntag, 7.08.05 eine Retourtour von Dagebüll nach Föhr (Wyk) und zurück planen und durchführen? Ermittle die entsprechenden Zeiten für Start und Ankunft (zur Lösung siehe die unten aufgeführte Tabelle).

Anlage: Tourenplanungstabelle (Musteraufgabe)

Küstenkanuwandertour: Nordsee (Dagebüll/Föhr)	
Anreise: Freitagnachmittag, 05.08.05, 14.00 Uhr	
Beginn: startbereit 15.37 Uhr	Ende: Sonntag, 7.08.05, spätestens 16.46 Uhr
Springzeit: 5.-8.08.05, anschließend: Mittzeit: 9.-12.08.05	
Tidenhub in m: Wasserstandsangaben über NDR 2 (nach den 9- bzw. 22-Uhr-Nachrichten);	

Dagebüll: Mittleres Hochwasser (MHW) = 3,1 m (LAT = 3,7 m); Mittlerer Tidenhub (MTH) = 3,0 m
Sonnenaufgang/-untergang: 5.08.: SU 21.15 Uhr (Cuxhaven)
wichtige Hinweise: (wildes Zelten verboten, daher Beachtung der 1-Std.-Regelung: 1 Std. vor SU aufbauen / nach SA abbauen) Achtung: Am Süd-Ost-Ende von Föhr gibt es keine Übernachtungsmöglichkeit!

Datum	von: → nach:	km	Std.	Startzeit → Ankunftszeit	HWZ	NWZ	Bemerkungen (z.B. Beginn ein- bzw. auslfd. Strömung / HW-Helgoland)
5.08.05	Dagebüll nach Föhr (Wyk)	10	2	15.37 17.37	15.37	22.23	Dagebüll Föhr (Wyk) aber: SU 21.15 max. Südstrom auf Föhrer Ley = 1-1,4 kn
Retourtour 7.08.05	Dagebüll nach Föhr (Wyk)	10	2	8.43 10.43	4.34	10.43	
7.08.05	Föhr (Wyk) nach Dagebüll	10	2	14.4616.46	16.46	10.43	frühester Start: 10.43 spätester Start: 14.46

Anlage: Tourenplanungstabelle: Langenesse & Revier

Küstenkanuwandertour: Schlüttsiel – Oland – Gröde - Hooge – Japsand – Hilligenley – Amrum/Kniepsand – Föhr (West) – Dagebüll
Anreise: 5.08.05 (Ankunft Schlüttsiel: 13.30 Uhr)
Beginn: 5.08.05 um 14.45 (startbereit) Ende: 7.08.05 (ca. 16 Uhr)
Springzeit: 5.-8.08.05 (mit Neumond: 5.08.05); Nippzeit: 13.-16.08.05
Tidenhub in m: Wasserstandsangaben über NDR 2 (nach den 9- bzw. 22-Uhr-Nachrichten); 2,1 m (Amrum-Odde) bis 3,2 m (Schlüttsiel)
Sonnenaufgang: 6.08. = 5.48 Uhr / 7.08. = 5.49 Uhr; Sonnenuntergang: 5.08. = 21.15 / 6.08. = 21.13 Uhr
Windvorhersage: 5.08. = W4 / W4-5; 6.08. = NW 4 / NW 5; 7.08. = W4
wichtige Hinweise: (wildes Zelten verboten, daher Beachtung der 1-Std.-Regelung: 1 Std. vor SU aufbauen / nach SA abbauen)
wichtige Ausrüstung: (z.B. seegangs-, kenter- navigationstüchtiges Kajak / Bootswagen mit großen, breiten Rädern / Verpflegung & Trinken für die gesamte Tour / Nicosignal am Körper / Schleppleine / wasserdichte Taschenlampe / kleines Knicklicht / Duck-Tape)

Datum	von: → nach:	km	Std.	Startzeit → Ankunftszeit	HW	NW	Bemerkungen (z.B. SK = Stromkipp = Beginn ein-/auslfd. Strömung)
Freitag: 5.08.05	Schlüttsile → Oland	5	1:00	15.19 → 16.19	15.19	22.20	frühestens: 14.49 Wasserstandprobleme?
Zelten im Hafen von Hallig Oland (Kurtaxe beim 2. Haus östlich der Hallig-Gaststätte bezahlen.)							
Alternative: Schlüttsiel → Oland → Langeness							
5.08.05	Schlüttsiel → Oland	5	1:00	14.49 → 15.49	15.19		Stauwasser-Start = 0.30 h vor HW
	Oland → Hilligenley/Langeness	13	2:36	16.30 → 19.06		21.41	(30 min. Pause) SU = 21.13 Uhr
Zelten im westlich der Warft Hilligenley (Übernachtungsgeld bei der Gaststätte „Hilligenley“ bezahlen.)							
Samstag: 6.08.05	Oland → Hilligenley	13	2:36	5.48 – 7.13 → 8.24-9.49	3.44	9.49	Zeitspanne für Start SA = 5.48 Uhr
Alternative: Oland → Hooge → Japsand → Langeness (Gröde wird wg. Zeitmangel ausgelassen!?)							
6.08.05	Oland → Hooge (Seglerhafen)	17	3:24	5.18 → 8:42 (7:18)	3.44	9.49	Frühstart (wg. Strom schneller!?) SA = 5.48 Uhr
	Hooge → Japsand (Nord)	5	1:00	7:50 → 8.50 (10.22)		9.44	(SK = 10.22 Uhr)
	Japsand → Langeness (Hilligenley)	7	1:24	10.22-14.01 → 11.46-15.25	15.25	(10.22)	Zeitspanne für Start (SK = 3:30-HW Helg.)
Alternative: Japsand → Amrum (Kniepsand) → Föhr (West)							

6.08.05	Japsand → Amrum (Kniepsand)(SO)	7	1:24	9.07 → 10.31		(10.22)	(SK Norderaue)
	Amrum (Kniepsand) → Amrum-Odde	16	4:00	11.00 → 15.00	15.02	(16.22)	Fahrtzeit inkl. Pause (SK=2:30+HW Helg.)
	Amrum-Odde → Föhr (West)	2,5	0:30	15.32 → 16.02	15.02		Wasserstandprobleme?
Biwakieren auf Föhr (West) (südl. der Strandkörbe / WC am Strandweg)							
Sonntag: 7.08.05	Langeness (Hilligenley) → Schlüttsiel	17	3:24	10.22- 13.04 → 13.46-16.28	16.28	10.22	Zeitspanne für Start
Alternative: Föhr (West) → Langeness/Schlüttsiel							
7.08.05 NO!!!	Föhr (West) → Tonne 23	9	1:48	1:56 → 3.44	3.44		Wg. SA = 5.49 Uhr nicht durchführbar!
NO!!	Tonne 23 → Hilligenley	7	1:24	3.44 → 5.089	3.46		nicht durchführbar!

Datum	von: → nach:	km	Std.	Startzeit → Ankunftszeit	HW	NW	Bemerkungen (z.B. SK = Stromkipp = Beginn ein-/auslfd. Strömung)
Alternative: Föhr (West) → Japsand → Langeness → (Gröde?) → Schlüttsiel							
7.08.05	Föhr (West) → Japsand (Nord)	17	3:24	6.31 → 9.55	3.23	(9.55) 10.17	SA = 5.39 Uhr (SK = 4:30-HW Helg.)
	Japsand → Langeness	7	1:24	10.55 → 12.19		(10.55)	(SK = 3:30 HW Helg.)
	Langeness → Gröde	12	2:12 (1:45)	12.50 → 15.02 (14.35)			(wg. Strom schneller!?)
	Gröde → Schlüttsiel	7	1:24	15.05 → 16.29	16.28		
Alternative: Föhr (West) → (Wyk/Föhr?) → Dagebüll							
7.08.05	Föhr (West) → Wattkante Norderaue	9	1:48	8.26 → 10.14		10.14	= NW Wittdün
	Wattkante (Norderaue) → Wyk/Föhr	10	2:00	10.45 → 12.45		13.51	Ausstieg: SO-Spitze
	Wyk → Dagebüll	11	2:12	14.00 → 16.12	16.46		Ausstieg: Badestelle

Haftungsausschluss: Die Teilnahme an dieser Tour erfolgt auf eigenem Risiko und auf eigene Kosten!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

03.08.2005 Felssturz: Tödlicher Unfall im Geiranger Fjord (N) (Revier/Ausland)

In der WESTFÄLISCHE RUNDSCHAU berichtet Th.Körner in dem Beitrag:

„Felsbrocken tötet Schwerterin bei Fjord-Tour im Kajak“

von einer Gruppe von 8 Kanuten die anlässlich einer mehrtägigen Tour in den Geiranger Fjord paddelten und dabei von einem plötzlich einsetzenden Felssturz überrascht wurden. Eine Kanutin wurde von den Felsbrocken tödlich getroffen. „Nach Meinung von Experten hat vermutlich schmelzendes Eis die Lawine ausgelöst.“

Linke: www.westfaelische-rundschau.de

01.08.2005 Dehnen: Vor- oder Nachteile? (Gesundheit)

In der Zeitschrift TEST nimmt Prof. J. Freiwald (Uni Wuppertal, Arbeitsbereich Bewegungswissenschaften) in dem Beitrag:

„Dehnen – Muss das wirklich sein?“

u.a. zu den folgenden Fragen Stellung:

- **„Was sollen Freizeitsportler also tun – dehnen oder nicht dehnen?“**
Gegen Verletzungen beugen wir am besten vor, wenn wir uns ausreichend aufwärmen und dabei schon sportarttypische Bewegungen vorwegnehmen, jedoch weniger intensiv.
- **„Bei welchen Sportarten kann Stretching die Leistung verbessern, bei welchen verschlechtern?“**
Beim Dehnen wird das Bindegewebe verformt. Das reduziert die Sprung- und Schnellkraft. Freizeitsportler merken das jedoch gar nicht. Für Sportler, die sehr beweglich sein müssen, kann regelmäßiges Dehnen, auch direkt vor der sportlichen Aktivität (z.B. vor Eskimotierübungen?), nützlich sein.
- **„Sollten Läufer dehnen?“**
Das ist nicht notwendig. Aber wer extrem viel läuft (bzw. paddelt?), kann dehnen, um einseitige Bewegungen und Körperhaltungen auszugleichen.
- **„Wozu raten Sie Sportlern, die an Kraftgeräten trainieren?“**
Wenn es nicht auf maximale Leistung ankommt, können Kraftsportler dehnen. Direkt nach dem Training sollten sie jedoch vorsichtig sein; denn Dehnen klemmt die Blutversorgung ab, und das schadet der Erholung des Muskels. Als Erstes sollten sie für Flüssigkeits- und Mineralstoffausgleich sorgen, also trinken. Günstig ist auch lockeres Laufen. Danach können wir dehnen, wenn es uns Spaß macht.
- **„Verhindert Stretching Muskelkater?“**
Nein, weder vor noch nach dem Sport. Muskelkater ist die Folge kleinster Muskelrisse auf Zellebene. Wenn wir noch mal dran ziehen, macht das die Muskeln auch nicht wieder heil.
- **„Kann Stretching zur Steigerung der Beweglichkeit beitragen?“**
Hierfür ist Dehnen unverzichtbar. Die Beweglichkeit kann durch regelmäßiges Dehnen lange gehalten oder sogar verbessert werden.
- **„Ist Stretching mit Risiken verbunden?“**
Nein! Nur stark überbewegliche Personen, die z.B. schon mal die Schulter ausrenkt haben, sollten eher vorsichtig sein.
- **Wie lange soll gedehnt werden und wie häufig?**
Höchstens 3x 10 Sekunden pro Muskelgruppe!
Je nach Bedürfnis 1x bis 2x pro Woche oder täglich!

Quelle: TEST, Nr. 8/05, S.94-95 – www.test.de

Literatur:

Slomka,G./Regelin,P.: Stetching – aber richtig (BLV-Verlag 2005)

Links:

- Beier,U.: **Dehnen: In or Out?**

- www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 10.10.04 (Gesundheit)
- **Dehnübungen schaden oft mehr als sie nutzen**
→ www.aerztlichepraxis.de/aktuell/artikel/1079688875/allgemeinmedizin/ernaehrung
 - **Muskeln in Gefahr. Vor Freizeit-Sport nicht dehnen!**
→ www.medicaltribune.de/GMS/bericht/muskelgefahr
 - Wiemann,K./Kamphöfner,M.: **Verhindert statisches Dehnen das Auftreten von Muskelkater nach exzentrischem Training?**
→ <http://www2.uni-wuppertal.de/FB3/sport/bewegungslehre/wiemann/mukade.pdf>

28.07.2005 Grenadines (Kleine Antillen) (Revier/Ausland)

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

„Sail ,n Dive: Karibik Extra Grenadines“

über die Inselkette der Grenadines (nördlich von Venezuela, südlich von Martinique), die zu den „Kleinen Antillen“ zählt. Auf einer Länge von ca. 170 km erstrecken sich über 23 Inseln, mit Grenada im Süden und St. Vincent im Norden.

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

„Sie können das ganze Jahr über mit Passat rechnen. In den Wintermonaten weht er meist aus NO, in den Sommermonaten mehr aus SO. Die größte Stärke erreicht er zwischen Januar und März. Hurrikansaison ist von Juni bis November.“

Den englischsprachigen Wetterbericht kann über „Sun Radio“ (Grenada) (78,9+98,5+105,5MHz) um 07.00+18.00 Uhr bzw. „Radio Grenada“ (540 KHz) und „St.Vincent Radio“ (705 KHz) um 07.00 (nach den Nachrichten) empfangen werden.

Es gilt das amerikanische Betonungssystem (B) mit Steuerbord = Rot.

Quelle: SEGELN, Nr., 8/05, S.53-59 – www.segelmagazin.de

27.07.2005 Stockholmer Schärengarten (S) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet A.Fritsch in dem Beitrag:

„Ein Sommernachtstraum“

über das vor Stockholm liegende Schärengbiet, welches rund 24.000 Inseln und Schären auf einer Fläche von 150x60 km umfasst.

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

„Der Schärengarten ist im Sommer ein Schwachwind-Revier mit im Mittel 3 – 4 Bft. Bei Hochdrucklagen setzt am späten Vormittag Seebrise ein, die sich langsam steigert und nachts einschläft. Kap- und Düseneffekte können erhebliche Abweichungen in der Windrichtung verursachen, weniger in der Windstärke.“

Quelle: YACHT, Nr. 16/05, S.14-23 – www.yacht.de

Links:

- www.skargardsstiftelsen.se
- www.stockholmtown.com

Literatur:

Claußen,G.&H.: Schweden 2 (Südküste & Ostküste) (4.Aufl.) S.201-262

Kartenmaterial:

Empfohlen wird der schwedische Sportbootkartensatz Nr. 620001 S Serie A, für das Küstenkanuwandern geeigneter sind jedoch i.d.R. topografischen Karten im Maßstab 1:50.000 („Gröna Kartan“), und zwar die folgenden Nummern: 9I NV+NO; 10I NO+SO; 10J NV+NO+SV; 11J NO+SO+SV; 11K

26.07.2005 Integrierte Steueranlage von Pietsch & Hansen: Schadensfall (Ausrüstung)

Nicht alles kann perfekt sein, insbesondere dann nicht, wenn wir es falsch behandeln! Unterwegs auf dem Meer hat sich plötzlich bei ruhiger See bei meinem Seekajak vom Typ „**Oland**“ (Hersteller: Pietsch & Hansen) das Steuerblatt von der Steuerachse gelöst, sodass Steuerausschläge nicht mehr möglich waren.

Was ging diesem Schaden voraus? Nun, vor 2-3 Jahre hatte ich das erste Mal vergessen bei flachem Wasser das Steuerblatt auf Flosse zu stellen bzw. hineinzuziehen. Bei etwas See-gang passierte es dann, dass das Steuerblatt bei einer Grundberührung verbogen wurde. Mit der Hand bog ich es an Land wieder gerade. Ein anderes Mal robbte ich mit meinem Kajak rückwärts ins Wasser. Da das Steuer versehentlich draußen war, verbog es erneut. Ich richtete es wieder richtig aus, damit ich es einziehen konnte. Da es anschließend klemmte und nicht mehr so leicht ausgefahren werden konnte, bog ich es nochmals mit der Hand gerade. Insgesamt ist das Steuerblatt wohl 5-6 Mal hin- und her gebogen worden. Das reichte, um die beiden Schweißstellen, mit der das Steuerblatt an der Steuerachse befestigt ist, „ermüdeten“ und dann irgendwann ohne Vorwarnung sich lösten, sodass das Steuerblatt keinen Halt mehr hatte.

Damit Besitzer von Pietsch & Hansen-Seekajaks (hier: Habel, Amrum, Oland) nicht Ähnliches passiert und dann bei Wind & Welle Probleme bekommen, zurück an Land zu paddeln, sollte sie spätestens beim 4 Mal Verbiegen die Schweißstellen inspizieren. Falls die Schweißstelle an der Steuerhalterung/-Achse nicht mehr ganz stabil aussieht, sollte bei Pietsch & Hansen Ersatz bestellt werden. Solange das Steuerblatt noch an der Steuerachse hängt, ist nämlich der Austausch recht leicht selber vorzunehmen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

25.07.2005 Risikopersönlichkeiten (Ausbildung)

In DIE ZEIT setzt sich **Sabine Etzold** in dem Beitrag:

„Der Messner in uns.

Verhaltensforscher auf der Suche nach der Risikopersönlichkeit“

mit den Faktoren auseinander, die jemanden dazu verleiten, ein Risiko einzugehen.

Das dürfte für das Küstenkanuwandern von Interesse sein; denn die Kanuten im Besonderen neigen doch vielfach dazu, sich mehr oder weniger riskant zu verhalten! Wie können wir es uns sonst erklären, dass immer wieder Kanuten aufs Meer hinaus paddeln, obwohl sie selber und auch ihre Ausrüstung nicht „seetüchtig“ ist.

Folgende Faktoren arbeitet S.E. heraus:

- Die Wagemutigen unterscheiden sich von den „Normalen“ „durch ihre Freude an der Gefahr.“

- Die Wagemutigen (sog. „Sensation Seeker“) können „Monotonie & Langweile viel schlechter ertragen als andere.“ Sie werden nach einer Zeit der Ruhe „hochgradig unruhig und unleidlich.“ Sie haben ein „Bedürfnis nach abwechslungsreichen, neuen Eindrücken“ und sind dabei bereit, „physische und soziale Risiken auf sich zu nehmen“.
Insgesamt werden hierbei die folgenden Typen unterschieden: Abenteuer- und Thrill-, Erfahrungs- & Missbrauchs-Sucher sowie Langweile-Vermeider.
- Aber Wagemut ist jedoch nicht nur eine reines Persönlichkeitsmerkmal, sondern hat auch etwas mit Situation zu tun: „Als wirklich riskant wird eine Handlung dann erlebt, wenn es nicht nur etwas zu gewinnen, sondern bei ungünstigem Verlauf auch etwas zu verlieren gibt.“ D.h. „die Lust am Risiko ist nicht primär ein Persönlichkeitsmerkmal, sondern eine Frage der Umstände.“ Oder anders formuliert: Wagemutige haben „keine Angst vor Gefahren, sondern scheuen Verluste.“ Und weiter: „Sie meiden jede Veränderung umso ängstlicher, je sicherer sie sich gerade fühlen.“
Das liefert auch eine Erklärung dafür, dass Kanuten, die am letzten Tag auf einer Insel draußen auf dem Meer wegen ungünstiger Gewässerbedingungen festsitzen, es trotzdem wagen, zurück ans Festland zu paddeln; denn die Scheu, am nächsten Tag nicht rechtzeitig bei der Arbeit zu erscheinen, ist halt größer als die Angst vor Wind & Seegang. Besonders häufig sind wagemutige Handlungen bei „Alles-oder-Nichts“-Situationen zu beobachten. Z.B. wir geraten unverhofft in Gewitterböen, die wir nur meistern, wenn wir alles geben. Nur derjenige, der seine Angst nicht im Griff hat und in Panik gerät, wird in einer solchen Situation scheitern und gegebenenfalls kentern.
- Wagemut hat aber auch etwas damit zu tun, inwiefern man auf eine Situation ängstlich reagiert. Manche sind einfach weniger ängstlich als andere. Natürlich wird der nicht so schnell ängstlich reagieren, der erfahren ist und die Situation besser beurteilen und meistern kann. Aber zwei Personen mit denselben Voraussetzungen (hier: Erfahrung, Ausrüstung) können dennoch unterschiedlich ängstlich auf eine bestimmte Situation reagieren, da sie von ihren „Dispositionen/Vererbung“ und von ihrer „früh-kindlichen Erziehung/Prägung“ (zum risikosuchenden bzw. –meidenden Verhalten) her sich unterscheiden.
- Wagemutig sind aber nicht nur eher die, die nicht so leicht ängstlich werden, sondern insbesondere jene, die über folgendes Merkmal menschlichen Verhaltens verfügen, die „Neigung für Risk & Fight“, d.h. neben den üblichen Neigungen, die eine Persönlichkeit ausmachen (nämlich: Extraversion, Neurotizismus, Offenheit, Altruismus und Gewissenhaftigkeit), ist die Bereitschaft, Risiko einzugehen und zu kämpfen, ein weiteres Merkmal, welches uns prägt. Diese „Neigung zur Risikobereitschaft“ wird dabei durch zwei Gegensätzen bestimmt, nämlich zum einen davon, dass wir es vorziehen, „Chancen zu suchen und Wagnisse einzugehen“, und zum anderen, dass wir im voraus darauf achten, die „Verluste einzukalkulieren“. D.h. „Menschen mit hoher Risikobereitschaft haben immer beides in sich, sowohl das Streben nach Erfahrung, Eroberung, Lust, Sinnlichkeit, als auch die Neigung zu Kontrolle, Vorsicht, Planung.“
Solche Menschen sind auch unter uns Küstenkanuwanderern und –wanderinnen anzutreffen. Wobei die beiden Seiten der Risikobereitschaft, nämlich Action & Kontrolle unterschiedlich ausgeprägt sein können. Nur so ist es verständlich, dass es Kanuten gibt, deren „Kontrollverhalten“ so stark ist, dass sie sich niemals trauen, aufs Meer hinaus zu paddeln, obwohl sie eigentlich davon träumten, bei einem 12er Wind mit ihrem Kajak durch die Brandung zu kämpfen.. Und auch umgekehrt: Dass es Kanuten gibt, deren „Kontrollverhalten“ so schwach ausgeprägt ist, dass sie vor lauter Action gar nicht daran denken, dass etwas passieren könnte. Die kontrollverdrängenden Kanuten unterscheiden sich dabei – quasi in einer Art Momentaufnahme - in ihrem äußerlichen Handeln nicht von den risikobereiten und zugleich kontrollbesessenen Kanuten, die sich des Risikos, in dass sie sich begeben, bewusst sind, aber trotzdem hinaus paddeln, da sie wissen, dass ihnen auf Grund ihrer Erfahrungen & ihres Könnens sowie dank der Unterstützung durch ihre Mitpaddler eigentlich nichts passieren kann.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/
Quelle: DIE ZEIT, Nr.21/05, S.37

24.07.2005 **Celtic Sea Paddler** (Ausbildung)

Die **South East Kayaking Group of Irish Sea Paddlers** (ISKA) haben eine Homepage mit interessanten Infos über Paddeltouren, Navigation, Rolltechnik, Unterkühlung u.v.a.m.

Beachtenswert ist insbesondere der Beitrag über:

„Kayak Navigation: Natural Transits and Drift“

in dem nicht nur per Text erklärt, sondern auch per Bild-Animation anschaulich gezeigt wird, wie in Gewässern mit Strom- bzw. Windabdrift die „Seilfähren-Technik“ so eingesetzt wird, dass keine „Hundekurve“ gepaddelt wird:

→ www.celticseakayaking.com/Navigation.htm

Übrigens, für all jene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, denen es zu aufwändig ist, mit Hilfe des Einsatzes von GPS ihre Abdrift zu kontrollieren, ist die „Seilfähren-Technik“ die einzig verbleibende Möglichkeit, ihre Abdrift in den Griff zu bekommen. Sie setzt jedoch voraus, dass vor einem 2 anpeilbare ortsfeste Navigationspunkte liegen (z.B. Bäume, Berg, Windkraftanlage, Kirche; Leuchtturm, Seezeichen).

Bei der Seilfähren-Technik greift wir auf die „Deckpeilung“ zurück, d.h. wir suchen uns zwei hintereinander liegende, sich ab-/überdeckende Punkte aus, die direkt auf unserem geplanten Kurs liegen. Wenn wir keine „Hundekurve“ paddeln wollen, müssen wir dann stets so paddeln, dass die beiden Punkte sich „decken“. Wandert z.B. der vordere Punkt im Vergleich zum hinteren Punkt:

- nach **links** aus, heißt das, dass wir nach rechts abtreiben und mehr nach links vorhalten müssen;
- nach **rechts** aus, heißt das, dass wir nach links abtreiben und mehr nach rechts vorhalten müssen.

Link: www.celticseakayaking.com

24.07.2005 **Tourentipp: Richtung Neuwerk (3 Tage mit max. 135 km)** (Revier/Inland)

Die Insel Neuwerk gehört zusammen mit den beiden benachbarten Düneninseln, den Vogelschutzinseln Scharhörn und Nigehörn, zum im Jahr 1990 gegründeten „Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer“.

Schutzzweck des Nationalparks

„Schutzzweck dieses Nationalparks ist es, das Wattenmeer einschließlich der Inseln in seiner Ganzheit und seiner natürlichen Dynamik um seiner selbst willen und als Lebensstätte der auf diesen einmaligen Lebensraum Watt angewiesenen Arten und der zwischen diesen Arten bestehenden Lebensgemeinschaften zu erhalten und vor Beeinträchtigungen zu schützen. ... Insbesondere sind Sand- und Schlickwatten, Priele, Sande, Platen sowie Dünen und die diese Landschaftsteile untereinander verbindende, ungestörte und natürliche Entwicklungsdynamik zu erhalten. Weiter ist die ursprüngliche Dünen- und Salzvegetation zu

schützen ... Schließlich sind für die auf den Lebensraum Watt angewiesenen Arten als Lebensstätten insbesondere die geeigneten Fischlaich- und Fischaufzuchtgebiete, die Liege- und Aufzuchtplätze der Seehunde auf der Robbenplate, dem Wittsand und dem Bakenloch, die Brut- und Rastplätze der Seeschwalben auf Neuwerk, Nigehörn und Scharhörn, die Brut- und Rastplätze sowie Nahrungsgebiete der verschiedenen Wattvogelarten und die Mauserplätze der Brandenten zu erhalten.“ (§ 2 Gesetz Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer)

... etwas über die Insel

Neuwerk ist eine ungefähr 2x2 km große Insel, die - von Naturschutzflächen einmal abgesehen - im Wesentlichen land- und gastwirtschaftlich genutzt wird. Sie liegt nordwestlich von Cuxhaven ca. 12 km Luftlinie entfernt bzw. im nördlich von Spieka-Neufeld (ca. 15 km) bzw. im südöstlich von Helgoland (ca. 45 km). Aus der Sicht des Küstenkanuwanderns besteht der Reiz einer Neuwerk-Tour nicht in der Besichtigung dieser Insel, sondern in der Fahrt dorthin:

„Das Meer ist das Ziel.“

Es ist schon beeindruckend, fast ohne Landschaft durch eine unendlich weit erscheinende Wattlandschaft zu paddeln, die bei diesigem Wetter kaum Orientierungspunkte liefert ... und in der Ferne ziehen – manchmal vom Horizont halb verdeckt – die großen Containerschiffe vorbei, so schemenhaft, dass manche meiner Mitkanuten schon die Meinung vertraten, kein Schiff sondern Helgoland vor sich zu haben.

Dennoch sollte bei einer Neuwerk-Tour nicht nur der „Weg“ das „Ziel“ bleiben. Z.B. ist der aus dem 14. Jahrhundert stammende, 38 Meter hohe und mit 3 m dicken Backsteinwänden sowie einem quadratischen Grundriss versehene Leuchtturm, der einst sogar Klaus Störtebeker Zuflucht bot und nun auch für Touristen ein paar Betten reserviert hält, eine Besteigung wert. Bei guter Sicht ist das ganze Fahrtenrevier zu überblicken, welches wir bei einer verlängerten Wochenendtour befahren können.

Mit kurzen Unterbrechungen gehört Neuwerk schon seit 700 Jahren zu Hamburg. Damals hieß die Insel noch „Nova O“ (neue Insel), später „Nige O“ (nicht zu verwechseln mit „Nigehörn“, der im Westen im Scharhörner Watt künstlich geschaffenen Vogelschutzinsel). Vor noch nicht langer Zeit plante Hamburg auf Neuwerk einen Tiefseehafen anzulegen. Nachdem sich diese Pläne zerschlagen haben, griffen die „Naturschützer“ zu und erreichten es, dass das ganze Gebiet schließlich 1990 zum „Nationalpark“ erklärt wurde. Spätestens die uns nachfolgenden Generationen werden den Naturschützern dafür danken.

Wer Neuwerk besucht, darf nicht denken, allein dort zu sein. Es gibt wohl dort keinen Bade-tourismus, dafür aber einen Watttourismus. Vom nahen Duhnen (Vorort von Cuxhaven) und Sahlenburg kommen nämlich an den Wochenenden die Urlauber zu Fuß bzw. per Pferdekutsche übers Watt nach Neuwerk. In der Seekarte ist der offizielle 9 bis 11 km lange Wattwanderweg eingezeichnet. Meist geht es jedoch erst am nächsten Tag wieder zurück ans Festland. Während dieser Zeit herrscht in der Nähe der Gasthöfe „Partystimmung“. Übernachtet wird – sofern sich überhaupt schlafen gelegt wird -, entweder im Gasthof, im „Heuhotel“ (d.h. im Stroh) oder auf der Wiese (im Zelt).

Auf solch einer Wiese können auch die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ihre Zelte aufschlagen. Am nahesten zu den beiden Ausstiegsstellen:

- auf der Westseite der Insel: West-Rampe (südlich des Radarturms);
- auf der Südseite der Insel die Badetreppe (östlich des kleinen Seglerhafens);

liegt die Wiese des Gasthofes „Das alte Fischerhaus“. Die ca. 500 m zwischen Wasser und Wiese können per Bootswagen überbrückt werden.

Auch wenn die Küstenkanuwanderung im Mittelpunkt einer solchen Tour steht, sollten wir es nicht versäumen, eine Inselwanderung (ca. 4 km langer Rundgang immer auf dem Deich entlang inkl. Abstecher zum Leuchtturm) zu unternehmen. Wenn ein ganzer Ruhetag drin ist, könnten wir auch die 8 km über den Wattwanderweg hinüber zur Vogelschutzinsel Scharhörn wandern. Zuvor müssen wir uns jedoch beim Vogelwart anmelden und sein Okay abwarten (Tel. 04721-28584).

1. Vorsicht

Das Revier um Neuwerk herum ist **windanfällig**. Insbesondere an seiner Westseite (hier: Westseite des Großen Knechtsandes, der Hohenhörnsände und von Scharhörnriff) ist es mit Untiefen durchsetzt, bei denen bei einlaufender Dünung bzw. bei Winden ab 3 Bft. mit Brandung und Grundseen zu rechnen ist, die nicht jede Küstenkanuwanderin bzw. jeder Küstenkanuwanderer beherrschen wird.

Spätestens ab 4 Bft. Wind ist aber auch innerhalb des Reviers mit Schwierigkeiten zu rechnen, und zwar insbesondere bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen werden wir unterwegs auf steileren und kabbligeren Seegang (sog. „**Stromkabblung**“) treffen.

Schließlich ist die etwaige Querung des mind. 2 km breiten Fahrwassers der Unterelbe (hier: Norder- und Mittelrinne) nicht ganz unproblematisch und sollte nur bei wenig Seegang & Wind gewagt werden, und zwar auch dann nur, wenn sich kein großes Schiff am Horizont zeigt. Allein die Bedenken, das stark befahrene Fahrwasser nicht vor Durchfahrt des nächsten Schiffes queren zu können, sollte uns dazu veranlassen, die Passage des Schiffs erst einmal abzuwarten, statt mit „Tempo machen“ zu versuchen, doch noch rechtzeitig vor Annäherung des Schiffs das Fahrwasser hinter uns zu lassen!!!

Last but not least sollten wir uns nur dann mit Kajaks in dieses Revier wagen, wenn die ganz Mannschaft „seetüchtig“ ist:

- D.h. wir sollten eine solche Tour hinaus aufs Meer nicht solo unternehmen.
- Außerdem reicht es nicht aus, wenn wir mit unseren Seekajaks im Seegang („Seegangstüchtigkeit“) oder gar in der Brandung („Brandungstüchtigkeit“) paddeln können.
- Vielmehr müssen wir auch navigieren („Navigationstüchtigkeit“),
- eine Kenterung überstehen („Kentertüchtigkeit“),
- gegebenenfalls sogar eine Seenotfall melden können („Seenotttüchtigkeit“).
- Außerdem müssen wir so ausgerüstet sein, dass die Schifffahrt uns sehen kann („Verkehrstüchtigkeit“)
- und wir uns selber unterwegs mit Trinken & Essen versorgen können, und zwar auch dann noch, wenn es bläst & kachelt („Reisetüchtigkeit“).

2. Nationalparkregelungen zum Befahren & Betreten

Wer nach einer aktuellen Seekarte navigiert und immer den Fahrwassern entlang paddelt (hier: Weser-Elbe-Wattfahrwasser, Robinsbalje, Elbe-Neuwerk-Wattfahrwasser und Wattweg „Neuwerkloch, sowie südlich der Mittelrinne) oder sich am Rand der Grenzen zur „Zone I“ aufhält (hier: Robbenloch, Nordertill, Westseite Scharhörnriff), dürfte keine Probleme mit dem Naturschutz bekommen (siehe hierzu auch die weiteren Ausführung über Befahrung, Betreten und Trittsteine unter „**Kurz-Infos**“).

3. Tourenverlauf

Als Startort für in Touren Richtung Neuwerk kommt in erster Linie **Spieka-Neufeld** in Frage. Je nachdem, welchen Kurs wir einschlagen, sind es 21 km (Direktfahrt) bzw. 48 km (westlich entlang des Großen Knechtsandes). Aber es ist natürlich auch möglich, von woanders her Neuwerk anzusteuern. Zur Auswahl stehen dabei:

- **Cuxhaven** (ca. 21 km) (bzw. noch weiter elbaufwärts)

und für „Experten“ auch:

- **Wangerooge** (ca. 50 km)
- **Horumersiel** (ca. 52 km)
- **Fedderwardsiel** (ca. 52 km)
- **Bremerhaven** (ca. 67 km)
- **Büsum** (östlich an Trischen vorbei) (ca. 44 km)
- **Friedrichskoog** (ca. 37 km)
- **Neufeld** (westl. von Brunsbüttel) (ca. 59 km).

Welche Route gewählt wird, hängt von den Gewässerbedingungen (hier: Wind-, Seegangs- und Strömungsverhältnisse) und der Leistungsfähigkeit der an der Tour teilnehmenden Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ab.

Im Folgenden wird eine 3-tägige Tour vorgestellt, die von Spieka-Neufeld aus startet, auf Neuwerk für 2 Nächte ein Standquartier einplant und nach Spieka-Neufeld wieder zurückführt:

1. Tag: Anfahrt Spieka-Neufeld - Neuwerk

Variante A1: Schlechtwetterroute (Direktfahrt): Östlich am Großen Knechtsand vorbei, dann übers Neuwerkloch nach Neuwerk (mind. 21 km);

Variante A2: Schönwetterroute (östlich am Großen Knechtsand vorbei, dann Umweg über Scharhörnriff): Wie A1, dann aber westliche Umfahrung des Scharhörnriffs und weiter über Elbe-Neuwerk-Fahrwasser nach Neuwerk (ca. 44 km)

Variante A3: Schönwetterroute (Umweg über Knechtsand): Westliche Umfahrung des Großen Knechtsands, dann übers Robbenloch und Neuwerkloch nach Neuwerk (ca. 48 km);

2. Tag: Tagestouren Rund Neuwerk bzw. Scharhörn

Variante T1: Schlechtwetterroute (Rund Neuwerk): Entlang Elbe-Neuwerk-Fahrwasser, dann Umfahrung im Uhrzeigersinn immer an der Wattkante des Eitzensand entlang über das Wattenhoch des Elbe-Weser-Fahrwassers zum Neuwerkloch und zurück nach Neuwerk (ca. 30 km)

Variante T2: Schönwetterroute (Rund Scharhörn): Entlang Elbe-Neuwerk-Fahrwasser, dann Umfahrung entgegen dem Uhrzeigersinn immer an der Wattkante des Scharhörner Watt entlang westlich vorbei an Scharhörnriff, schließlich über Robbenloch und Neuwerkloch zurück nach Neuwerk (ca. 33 km)

Variante T3: Schönwetterroute (Umweg Wrackbesichtigung): (inkl. Unterelbe-Querung hinüber u.a. zum Wrack der „Ondo“): Querung des Fahrwassers der Unterelbe von Tonne EN 1 zum Leuchtturm Großer Vogelsand, dann weiter zu den Wracks, und wieder zurück mit Querung der Unterelbe von Tonne 12 nach Tonne 11 (ca. 10 km), dann weiter auf der Route von T2 bzw. zurück zur Tonne EN 1 (ca. 13 km) und von dort aus weiter auf der Route von T1.

3. Tag: Rückfahrt Neuwerk - Spieka-Neufeld

Variante R1: Schlechtwetterroute (Direktfahrt): (wie A1, jedoch retour) (mind. 21 km).

Variante R2: Schönwetterroute (Umweg über Scharhörnriff): (wie A2, jedoch retour) (ca. 44 km);

Variante R3: Schönwetterroute (Umweg über Knechtsand): (wie A3, jedoch retour) (ca. 48 km).

4. Fahrtenzeitpunkt/-raum & Tempo

Wann es in die Kajaks geht und wie lange wir drinnen bleiben, wird im Wesentlichen von der Tidenströmung bestimmt. Alle vorgestellten Touren werden so geplant, dass – mit wenigen Ausnahmen - immer **mit der Tide bzw. bei Stauwasser** gepaddelt wird. (Siehe hierzu auch die weiteren Ausführungen unter "**Kurz-Infos**"). Außerdem wird dabei angenommen, dass wir im Schnitt ca. 5 km/h schnell paddeln. I.d.R. sind wir wohl schneller, insbesondere wenn wir achterlichen Wind haben und mit der Strömung paddeln, aber irgendwie macht sich dieses Plus an Tempo nicht immer bemerkbar, zumindest was die "Ankunftszeit" betrifft; denn entweder strengen wir uns nicht so an, wenn Wind & Strom einen unterstützen oder wir machen unterwegs länger Pause, da wir ja wissen, dass wir noch genügend Zeitreserven haben. Und wenn wir trotzdem schneller am Ziel sind, ist das doch immerhin besser, als wenn wir zu spät kommen und u.U. dann gegen Strom & Wind anpaddeln müssen. Außerdem haben wir auf diese Weise Zeitreserven einplant, die wir dringend benötigen, wenn der Wind plötzlich aufbrist und von vorne kommt bzw. wenn ein Mitpaddler plötzlich „schlappt“ macht (hier: Seekrankheit/Sehnenscheidenentzündung/Konditionsschwäche; Steuer-/Skeg-Schaden u.ä.).

Übrigens, es empfiehlt sich, vor Beginn der Tour die nötigen Daten (z.B. über Hoch-/Niedrigwasserzeit, Streckenkilometer, Stromgeschwindigkeit, Start-/Ankunftszeit, Sonnenaufgang/-untergang) aufzuschreiben, um während, aber auch vor der Tour stets Zugriff zu den wichtigsten Planungsdaten zu haben bzw. den anderen Kanutinnen und Kanuten einen Überblick über den Tourenablauf zu verschaffen (s. hierzu die Anlage „Beispiel Tourenplanung“). Auf der DKV-Homepage kann als Formular eine entsprechende "Tourenplanungstabelle" abgerufen werden, in die wir die nötigen Touren-Daten eintragen können:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf

5. Anreise nach Spieka-Neufeld

Die Anreise dürfte kein Problem sein; denn Spieka-Neufeld ist auf Straßenkarten (bis 1:200.000) vermerkt und liegt etwa 14 km südwestlich von Cuxhaven direkt am Watt westlich von Nordholz. Wenn wir Spieka-Neufeld erreicht haben, geht es über den Deich am Krabbenfischer- und Seglerhafen vorbei über einen großen Parkplatz bis zur Rampe nahe einer kleinen Gaststätte. Am Parkplatz sollten wir möglichst auf dem höchsten Punkt (wegen Überflutungsgefahr bei Sturmflut) unsere Autos abstellen. Dem Gastwirt sollten wir auch mitteilen, wann wir wieder von unserer Tour zurückkehren. Ist die Gaststätte schon geschlossen, empfiehlt es sich, wenigstens an einem Auto ein Zettel zu hinterlassen, auf dem vermerkt ist, wann wir planen, voraussichtlich von unserer Tour hinaus ins Wattenmeer zurückzukommen. Er hatte uns nämlich von einer Gruppe Kanuten erzählt, die, ohne eine Nachricht zu hinterlassen, ihre Autos abstellten. Als sie nach 8 Tagen immer noch nicht zurück waren, hatte ein besorgter Mitbürger die Seenotrettung alarmiert!

Zelten ist leider am Parkplatz nicht erlaubt. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Zeltplatz ist ein reiner Wohnwagenplatz und nicht für uns verfügbar. Deshalb sollten wir weitab von Gaststätte und Zeltplatz auf der Wiese in der Nähe des Segelboothafens erst nach Sonnenuntergang unser Biwak aufschlagen und darauf achten, dass wir nicht auffallen.

6. Mögliche Tourenalternativen

Erläuterungen:

HW = Hochwasser-Zeit; NW = Niedrigwasser-Zeit (lt. Gezeitenkalender)

(AB) = Fahrwasserbezeichnung (lt. Seekarte)

SA = Sonnenaufgang; SU = Sonnenuntergang (lt. Gezeitenkalender)

Anreisefahrten: A; Tagesfahrten: T; Retourfahrten: R.

Welche der im Folgenden beschriebenen Tourenvorschläge wir auswählen, um nach Neuwerk bzw. wieder zurück zum Festland zu kommen, hängt von unserem **Können** und unserer **Ausrüstung**, aber auch von den zu erwartenden **Gewässerschwierigkeiten** ab. Wenn wir nur mit dem Wind zu kämpfen haben, nicht aber mit weiteren Schwierigkeiten (z.B. Stromkablung, Wind-gegen-Strom, Brandung, Grundseen), so dürften wir bis 4 Bft. Wind mit "mäßig schwierigen" Gewässerbedingungen rechnen. (Siehe hierzu auch die weiteren Ausführungen unter "**Kurz-Infos**".)

6.1. Anfahrt nach Neuwerk (3 Varianten):

Es bieten sich 3 Touren an. Eine führt über das Watt direkt nach Neuwerk und ist für jene geeignet, die nur über weniger Brandungserfahrungen & Kondition verfügen. Die anderen führen hinaus auf die Nordergründe (Seeseite westlich des Großen Knechtsands) bzw. das Scharhörnriff (Westseite des Scharhörner Watt) vorbei. Sie erfordert Ausdauer - und sofern bei westlichen Winden ab 3 Bft. gepaddelt wird - genügend Brandungserfahrungen.

Variante A1: Direttissima Spieka-Neufeld – Neuwerk (mind. 21 km)

Es handelt sich hier um die "Schlechtwetterroute" oder jene Route, die wir wählen sollten, wenn etwas weniger ausdauernde und weniger „brandungstüchtige Küstenkanuwanderinnen bzw. -wanderer mit der Gruppe paddeln.

<p><u>Route:</u> Spieka-Neufeld (Einsetzen: Rampe nahe Gaststätte) – Prickenweg Richtung NW – Spiekaer Tief – ab Tonne WE 12a: Weser-Elbe-Wattfahrwasser (WE) Richtung NNW – ab rotweißer Kugel-Tonne „Ostertill – Weser-Elbe“ hinüber in die Einfahrt zum Neuwerkloch – weiter entlang des Prickenwegs Richtung Seglerhafen im Süden von Neuwerk (Ausstieg: Badetreppe).</p>

<p><u>Achtung:</u> Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.</p>
--

<p><u>Entfernungen:</u></p>

<p>Spieka-Neufeld – WE 12a = 7 km;</p>
--

<p>WE 12a – Einfahrt Neuwerkloch = 9 km;</p>
--

<p>(Fahrt entlang Nordertills, um Tidenwechsel abzuwarten: ? km)</p>
--

<p>Einfahrt Neuwerkloch – Seglerhafen (Neuwerk) = 5 km;</p>

<p><u>Start in Spieka-Neufeld:</u> HW Spieka-Neufeld, spätestens 2.30 Std. nach HW; denn danach fällt u.U. der Prickenweg trocken;</p>
--

<p><u>Stromkipp Neuwerkloch:</u> 5:30 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhörnriff;</p>
--

<p><u>Ankunft Neuwerk (Süd/Seglerhafen):</u> möglichst zwischen 2 Std. vor bis 2 Std. nach HW Neuwerk; denn außerhalb dieser Zeitspanne könnte das Watt kurz vor Neuwerk noch trocken gefallen sein.</p>
--

Damit wir nicht so früh die Einfahrt zum Neuwerkloch erreichen und dort nicht zu lange auf den Tidenwechsel warten müssen, starten wir möglichst spät, und zwar 2 Std. nach HW Spieka-Neufeld von der Rampe (nahe der Gaststätte) aus. Anschließend geht es über den Prickenweg hinüber zum Spiekaer Tief und von dort, wenn die Leucht-Tonne WE 12a/Spieka genau im Norden steht, hinauf zu dieser Tonne WE 12a und weiter entlang des (WE)-Wattfahrwassers, durch das Neucappeler Tief bis zur Kugel-Tonne „Ostertill / Weser-Elbe“ (hier biegt das (WE)-Wattfahrwasser nach Osten ab und diese Kugel-Tonne kennzeichnet die Mitte des Fahrwassers).

Nun müssen wir uns etwas die Zeit vertreiben; denn es lohnt sich erst ca. 3 Std. vor HW Neuwerk das Neuwerkloch hinauf zu paddeln. Wem es jedoch interessiert, wie das trocken gefallene Watt aussieht, kann natürlich früher starten und sich langsam mit der Tide in Richtung Neuwerk treiben zu lassen. Wer will, kann natürlich auch versuchen zu treideln. Die Insel betreten sollten wir 100 m östlich des Seglerhafens (liegt im Süden von Neuwerk) an der Badetreppe. Über die Holzstufen lassen sich die Seekajaks leichter an Land holen als über die Steinpackungen am Rande des Seglerhafens.

Insgesamt wird die Tour bei einer reinen Fahrzeit von ca. 4:15 Std. (ohne Verlängerung) frühestens nach ca. 7 Std. beendet sein.

Übrigens, das Neuwerkloch zählt zur „Zone I“ des „Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer“. Lt. § 5, Absatz (3), Punkt 10. NP-HH-Gesetz ist es erlaubt, links und rechts des Prickenweges auszusteigen und Pause zu machen. Die Passage bis zum Neuwerkloch ist jedoch noch dem „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ zuzurechnen. Lt. § 11 Punkt 4. NP-NS-Gesetz ist es dort erlaubt, die Wattflächen der „Zone I“ (Ruhezone), sofern sie am Rand eines Fahrwassers liegen, vorübergehend vom Schiff im Umkreis von 50 m vom trocken gefallenen Boot aus zu betreten. D.h. es wäre erlaubt, den Tidenwechsel auch an der Wattkante westlich des (WE)-Fahrwassers (hier: Neucappeler Tief bzw. Hohenhörnsände) abzuwarten.

Variante A2: Direttissima Spieka-Neufeld – Neuwerkloch (Einfahrt) – Umweg Seeseite (Scharhörnriff) – Neuwerk (ca. 44 km)

Bis zur Einfahrt ins Neuwerkloch gilt das zu **Variante A1** geschrieben. Ab Neuwerkloch in Richtung Seeseite handelt es sich um eine „Schönwetterroute“. Sollte sich die Wetterlage plötzlich verbessern bzw. können wir die Leistungsfähigkeit der Mitpaddler besser einschätzen und verfügen wir noch über genügend Zeitreserven, bietet es sich an, statt in Höhe von Neuwerkloch (Einfahrt) den Tidenwechsel abzuwarten bzw. sich bis zum Tidenwechsel auf dem Nordertill „die Zeit zu vertreiben“, einfach weiter zu paddeln und Scharhörnriff westlich zu umfahren (ca. 24 km von Neuwerkloch bis (EN)-Fahrwasser).

Um Kraft zu schonen, sollte stets im tieferen Wasser von Scharhörnriff gepaddelt werden, d.h. genügend Abstand zur Wattkante von Scharhörnriff gehalten werden. Im Norden von Scharhörnriff warten wir dann den Tidenwechsel ab. Von Spieka-Neufeld bis dorthin sind das ca. 29 km. Bei günstiger Wetterlage müsste diese Strecke dank der Tidenströmung in max. 5 Std. zu schaffen sein. Wenn nicht, dann können wir immer noch den Nordertill zurück zum Neuwerkloch und weiter nach Neuwerk paddeln.

Nach der Pause am Rand von Scharhörnriff paddeln wir am Rande des Fahrwassers der Unterelbe wieder in Richtung Neuwerk, und zwar zunächst bis zum Eingang des Elbe-Neuwerk-(EN)-Fahrwassers und dann dieses hinauf bis nach Neuwerk. An der West-Rampe kurz hinter dem Radarturm bietet es sich an auszusteigen. 3 Std. vor HW Neuwerk werden wir wohl auf Neuwerk eintreffen.

Für die ca. 44 km werden wir wohl mindestens 7 Std. benötigen.

Fortsetzung der Route A1: ... ab rotweißer Kugel-Tonne „Ostertill – Weser-Elbe“ geht es nicht hinüber in die Einfahrt zum Neuwerkloch sondern weiter in Richtung Nordertill – Robbenloch – Umrundung Scharhörnriff – Fahrt am Rande des Unterelbe-Fahrwassers – Einfahrt Elbe-Neuwerk-(EN)-Fahrwasser - Neuwerk (Ausstieg: West-Rampe).

Achtung: Bei westlichen Winden ab 3 Bft. bzw. bei einlaufender Dünung könnten auf der Seeseite vor Scharhörnriff Brandungsbedingungen herrschen! Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

Spieka-Neufeld – Kugel-Tonne „Ostertill / Weser-Elbe“ = 15 km;

Kugel-Tonne – Umrundung Scharhörnriff (Nordseite) (Tidenwechsel): 13-14 km (je nach Wasserstand);

Scharhörnriff (Nord) - Einfahrt (EN)-Fahrwasser = 10 km;

Einfahrt (EN)-Fahrwasser – Neuwerk (West-Rampe) = 5 km;

Start in Spieka-Neufeld: HW Spieka-Neufeld, spätestens 2.30 Std. nach HW; denn danach fällt u.U. der Prickenweg trocken; wenn wir jedoch die Option offen halten wollen, Scharhörnriff zu umfahren, sollten wir spätestens 1:30 Std. nach HW Spieka-Neufeld verlassen!

Stromkipp Scharhörnriff: 5:30 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhörnriff);

Ankunft Neuwerk (West-Rampe): frühestens 4 Std. vor HW Neuwerk; denn davor könnte das Watt kurz vor Neuwerk noch trocken gefallen sein, was aber nicht weiter schlimm ist; denn dann treideln wir das letzte Stück durchs Watt bis zur West-Rampe.

Variante A3: Spieka-Neufeld – Umweg Seeseite (Nordergründe / Gr. Knechtsand) – Neuwerkloch - Neuwerk (ca. 48 km)

Es handelt sich hier um eine „Schönwetterroute“:

Route: Spieka-Neufeld (Einsetzen: Rampe nahe Gaststätte) – Prickenweg Richtung NNW – Kurs Tonne WE 10 Dorum (Weser-Elbe (WE)-Wattfahrwasser) – Robinsbalje-(R)-Fahrwasser – ca. 2 km westlich von Tonne R2 Kurswechsel Richtung Robbenloch – Nordertill – Einfahrt Neuwerkloch – Neuwerk (Seglerhafen)

Achtung: Bei westlichen Winden ab 3 Bft. bzw. bei einlaufender Dünung können auf der Seeseite westlich des Großen Knechtsand Brandungsbedingungen herrschen! Ab 4 Bft. Wind wird der See-gang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

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

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

Neuwerkloch (Süd) – Neuwerk = 5 km

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

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

Stromkipp Robbenloch: 5:30 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhorn

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

Da wir eine lange Strecke vor uns haben, bietet es sich an, schon bei HW Spieka-Neufeld zu starten. Ob wir wirklich zu diesem Zeitpunkt starten können, hängt davon ab, wann Sonnenaufgang bzw. wann Sonnenuntergang ist. Müssen wir doch die ca. 48 km lange Strecke innerhalb der Zeit zwischen Sonnenaufgang & –untergang hinter uns bringen.

Weiterhin ist der Startzeitpunkt davon abhängig zu machen, ob wir nach ca. 22 km am westlichen Ende der Robinsbalje auf einem Wattrücken Pause machen möchten. Die Wattflächen sind dort sehr flach, sodass wir dort frühestens 1 Std. vor NW dort eintreffen sollten. Da wir für die 22 km theoretisch ca. 4:20 Std. benötigen, sollten wir spätestens 2 Std. nach HW Spieka-Neufeld von Spieka-Neufeld aus los paddeln.

Übrigens, wir befinden uns bis zur Einfahrt ins Neuwerkloch im „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“, d.h. es ist uns erlaubt, am Rande des Fahrwassers der Robinsbalje trocken zu fallen und das Watt im Umkreis von 50 m zu betreten (s. **Variante A1**).

Nach der Pause auf einer Sandbank am Rande der Robinsbalje geht es dann hoch in Richtung Robbenloch. Es ist auflaufendes Wasser, d.h. lt. Stromatlas werden wir nun etwas gegen den Strom paddeln. Das hätten wir wohl vermeiden können; denn bis 6 Std. nach HW bzw. 5,5 Std. vor HW Helgoland strömt es westlich des Großen Knechtsand in nördliche Richtung, aber dann hätten wir in der Nähe der Robinsbalje keine Pause auf einem Wattrücken machen können! Erst wenn wir in den Nordertill hinein paddeln, wird es wieder mit uns strömen. Ab der Einfahrt in das Neuwerkloch gilt das zu **Variante A1** Geschriebene: Es lohnt sich erst, ca. 3 Std. vor HW Neuwerk das Neuwerkloch hinauf zu paddeln

Für die ca. 48 km werden wir wohl mindestens ca. 8 Std. unterwegs sein.

6.2. Tagesfahrten von Neuwerk aus (3 Varianten):

Wenn wir uns auf Neuwerk befinden, sollten wir nicht nur ans **Kanuwandern**, sondern auch an das **Fußwandern** (z.B. einmal rund Neuwerk ca. 4 km immer auf der Deichkrone entlang)

denken oder an das **Wattwandern** (z.B. einmal über den ca. 8 km langen Wattweg hinüber zur Vogelschutzinsel Scharhörn, was jedoch nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung beim Vogelwart zulässig ist (Tel. 04721-28584).

Zum Paddeln selber bieten sich zunächst 2 Varianten an, und zwar zum einen die Umrundung von Neuwerk (östlich an Neuwerk vorbei) und zum anderen die Umrundung von Scharhörn (richtiger rund Scharhörner Watt und Neuwerker Watt). Bei beiden Varianten ist es möglich, einen Umweg zu paddeln, und zwar hinüber zu den Wracks, die nördlich des Fahrwassers der Untereibe liegen. Welche Variante wir wählen, hängt letztlich vom Wind und der Leistungsfähigkeit der Kanuten ab. Schon ab 3 Bft. Wind aus westlicher Richtung kann es Probleme bei der Umfahrung von Scharhörnriff (hier: Brandung) bzw. bei der Querung des Fahrwassers der Untereibe (hier: steiler Seegang) geben. Wenn dann bei der Querung des Fahrwassers noch die Wellen dazu kommen, die von der Berufsschiffahrt hervorgeufen werden, paddelt sicherlich der eine oder andere Kanute an seinen Grenzen.

Variante T1 (Rund Neuwerk): Neuwerk – Umfahrung im Uhrzeigersinn östlich um Neuwerk herum – über Elbe-Weser-Wattfahrwasser und Neuwerkloch zurück nach Neuwerk (ca. 30 km)

Es handelt sich hier um eine „Schlechtwetterroute“:

Route: Neuwerk (Einsetzen: West-Rampe) – Elbe-Neuwerk-(EN)-Fahrwasser – rechts herum entlang der Wattkante des Kleinen Vogelsand und des Eitzensand – Weser-Elbe-(WE)-Wattfahrwasser - Einfahrt Neuwerkloch – Neuwerk (Seglerhafen)

Achtung: Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

Neuwerk – Tonne EN 2 = 5 km

EN 2 – Wattenhoch (WE)-Fahrwasser = 11 km

Wattenhoch – Neuwerkloch (Süd) = 9 km

Neuwerkloch (Süd) – Neuwerk (Seglerhafen) = 5 km

Start Neuwerk (West-Rampe): spätestens 4 Std. nach HW Neuwerk, wenn später gestartet wird, ist es auch nicht schlimm, wir müssen dann u.U. nur einige 100 m entlang des trocken gefallen Priel des EN-Fahrwassers treideln.

Stromkipp Wattenhoch WE-Fahrwasser: 0:30 Std. nach HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ HW Neuwerk;

Problem: Wenn das Wattenhoch vor HW Neuwerk gequert wird, herrscht auf dem (WE)-Wattfahrwasser ein Gegenstrom, da das Wasser noch aufläuft; spätestens im Neuwerkloch werden wir jedoch ablaufendes Wasser haben.

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

Wenn wir auf die Besichtigung der Wracks jenseits des Fahrwassers der Untereibe verzichten wollen, sollten wir möglichst spät an der West-Rampe von Neuwerk einsetzen, am besten 5:30 Std. nach HW Neuwerk, auch wenn wir ein paar 100 m im trocken gefallen Priel treideln müssen. Anschließend paddeln wir dann im Stauwasser zur ca. 5 km entfernt liegenden Tonne EN 2.

Für die 11 km lange Strecke bis zum Wattenhoch haben wir ca. 6 Std. Zeit und können folglich ganz gemütlich mit dem Tidenstrom bis dorthin paddeln, wenn wir nach dem Wattenhoch des (WE)-Wattfahrwassers keinen Gegenstrom haben wollen. In Anbetracht dessen, dass wir sowieso irgendwann bei dieser Tourenvariante auf Gegenstrom stoßen werden (entweder auf dem (WE)-Wattfahrwasser oder im Neuwerkloch), könnten wir diese Tour auch so planen, dass wir bei HW Neuwerk wieder Neuwerk erreicht haben. Von Tonne EN 2 bis Neuwerk sind das ca. 25 km, was wir in ca. 6 Stunden schaffen könnten, wobei wir immer noch eine Reserve von ca. 2 Std. hätten.

Wir sollten also nach Tonne EN 2 in Richtung Wattenhoch (WE)-Wattfahrwasser paddeln. Das Wattenhoch ist an einer Rettingbake zu erkennen, auf dem die Wattwanderer, die un-

terwegs nach Neuwerk bzw. Sahlenburg sind, flüchten können, sofern sie sich bei ihrer Wanderung verschätzt haben und von der Flut bzw. vom Gewitter überrascht werden; denn der Rettungsturm ist wie ein „Faraday-Käfig“ konstruiert worden, der ca. 6 Wanderern Schutz bieten kann.

Anschließend paddeln wird gegen die auflaufende Strömung des (WE)-Wattfahrwassers an, wobei wir uns am Rande des Fahrwassers aufhalten sollten, da es dort nicht so stark gegen an strömt. Wenn wir die Einfahrt zum Neuwerkloch erreicht haben, geht es dann mit dem restlichen auflaufendem Wasser nach Neuwerk (Seglerhafen) zurück (s. Anmerkungen zur **Variante A1**).

Sicherlich werden bei der Passage gegen den Strom manche Kanuten zu murren anfangen; denn nur 3,5 km rechts von uns liegt Neuwerk. Da sieht es mancher nicht ein, einen ca. 14 km langen Umweg zu paddeln, und dass teilweise noch gegen die Strömung. Ja, so denken halt manche Kanuten! Aber warum sind sie dann mitgekommen, wenn nicht zum Paddeln? Abgesehen davon darf lt. Befahrensverordnung nicht abgekürzt werden, da wir dann durch VSG/RSG-Gebiet paddeln würden, was nicht erlaubt ist. Dass wir von unseren Seekajaks aus bei überflutetem Watt kaum einen Vogel auf der Wasseroberfläche schwimmen bzw. über der Wasseroberfläche fliegen sehen - einzig ab und an eine Seeschwalbe, die in der Nähe unserer Seekajaks stoßtauchend nach Fischen sucht - spielt dabei keine Rolle. Einzig entschuldigbar wäre jedoch gegebenenfalls, wenn wir mit unseren Seekajaks, nachdem wir die Rettungsbake erreicht haben, dem Buschwerk folgten, welches den Wattwanderern den Weg nach dem noch 3,5 km entfernt liegenden Neuwerk weist, aber rechtens ist das nicht!?

Für die ca. 30 km werden wir je nach Fahrtentaktik zwischen 6 und 8 Std. benötigen. Die nicht ganz erlaubte Abkürzung über den Wattwanderweg verkürzte die Strecke auf knapp 20 km und die Paddelzeit auf etwas über 4 Std.

Variante T2 (Rund Scharhörner): Neuwerk – Umfahrung entgegen Uhrzeigersinn westlich um Scharhörner herum – über Nordertill und Neuwerkloch zurück nach Neuwerk (ca. 34 km)

Es handelt sich hier um eine „Schönwetterroute“:

Route: Neuwerk (Einsetzen: West-Rampe) – Elbe-Neuwerk-(EN)-Fahrwasser – links herum entlang der Wattkante des Scharhörner Watt – Scharhörneriff – Robbenloch – Nordertill - Einfahrt Neuwerkloch – Neuwerk (Seglerhafen)

Achtung: Bei westlichen Winden ab 3 Bft. bzw. bei einlaufender Dünung können auf der Seeseite vor Scharhörneriff Brandungsbedingungen herrschen! Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

Neuwerk – Tonne EN 1 = 5 km

EN 2 – Scharhörneriff (West) = 12 km

Scharhörneriff (West) – Neuwerkloch (Süd) = 12 km

Neuwerkloch (Süd) – Neuwerk (Seglerhafen) = 5 km

Start Neuwerk (West-Rampe): spätestens 3 Std. nach HW Neuwerk;

Stromkipp Scharhörneriff (West): 5:30 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhörner;

Problem: Wenn das Watt vor Scharhörneriff (Watt westlich von Scharhörner) gequert wird, ist der Wasserstand sehr niedrig, die Seekajaks fangen an zu saugen und wir kommen nur langsam voran. Deswegen sollten wir uns möglichst weit weg von der Wattkante halten.

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

Wenn wir auf die Besichtigung der Wracks jenseits des Fahrwassers der Unterelbe verzichten wollen, sollten wir möglichst 3 Std. nach HW Neuwerk bei der West-Rampe aufs Wasser gehen, entlang des (EN)-Fahrwassers bis zur Tonne EN 1 paddeln, dann in westliche Richtung abbiegen und immer entlang der Wattkante des Scharhörner Watt fahren. Nachdem wir

am Scharhörnriff weit ausgeholt haben, um nicht in allzu flachem Wasser paddeln zu müssen, geht es dann mit dem auflaufendem Strom über das Robbenloch, den Nordertill zurück zum Neuwerkloch und hoch zum Seglerhafen von Neuwerk (s. Anmerkungen **Variante A1**).

Übrigens, ausgestiegen werden darf am „Trittstein“ von Scharhörnriff und am Rand des Neuwerkloch.

Für die 34 km lange Strecke werden wir ungefähr 7 Std. benötigen.

Übrigens, diese Route kann auch anders herum gefahren werden. Wir müssten dann spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk vom Seglerhafen aus starten, das Neuwerkloch herunter paddeln, dann dem Nordertill und dem Robbenloch folgen. Am Scharhörnriff warten wir den Tidenwechsel ab, bevor es mit der Strömung am Rande des Fahrwassers der Unterelbe entlang zum Elbe-Neuwerk-Fahrwasser und weiter nach Neuwerk (West-Rampe) geht.

Variante T3 („Wrackbesichtigung“): Neuwerk – Tonne EN 1 – Unterelbefahrwasserquerung (Tonne 13 - Tonne 14) – Leuchtturm Großer Vogelsand – Wrackbesichtigung – Unterelbefahrwasserquerung (Tonne 12 – Tonne 11) – weiter auf Variante T 2 bzw. zurück zu Tonne EN 2 und weiter auf Variante T 1 (zusätzlich ca. 10 bzw. 13 km)

Es handelt sich hier um eine „Schönwetterroute“. Spätestens ab 4 Bft. Wind wird der See-gang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen. Treten zusätzlich noch Wellen auf, die von der vorbeifahrenden Berufsschiffahrt stammen, ist mit weiteren Problemen zu rechnen.

Wird der Umweg anlässlich der **Variante T1** geplant, kann zur selben Zeit wie bei T1 von Neuwerk (West-Rampe) aus gestartet werden, nämlich 5:30 Std. nach HW Neuwerk, denn nach der Wrackbesichtigung verfügen wir über genügend Zeit, um beim Tidenkipp noch das Wattenhoch des (WE)-Fahrwasser zu erreichen.

Wird der Umweg im Rahmen der **Variante T2** geplant, sollte nicht 3 Std. nach HW Neuwerk, sondern schon 2 Std. früher, d.h. 1 Std. nach HW Neuwerk von der West-Rampe aus gestartet werden, damit wir nach der Wrackbesichtigung noch rechtzeitig zum Tidenkipp die West-seite von Scharhörnriff erreichen können.

Übrigens, bei der **Querung des Fahrwassers der Unterelbe** ist zu beachten, dass es sich hier um ein Fahrwasser handelt, das besonders stark frequentiert ist von besonders großen und schnellen Schiffen der Berufsschiffahrt befahren wird. Daraus leiten sich folgende **Fahr-regeln** ab, die eigentlich generell bei der Querung eines jeden Fahrwassers beachtet werden sollten:

- Das Queren von befahrenen Fahrwassern sollten wir Kanuten soweit wie möglich vermeiden. (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9; KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungs-gebiete vorgeschrieben))
- Müssen wir jedoch unbedingt ein Fahrwasser queren, so dürfen wir die im Fahrwasser fahrenden Schiffe nicht behindern. (SeeSchStrO §25 (2))
- Geringste Zweifel, ob nun Kollisionsgefahr besteht oder nicht, sollte einen dazu veranlassen, die Querung noch nicht vorzunehmen. (SeeSchStrO §3 (1))
- Zudem haben wir durch unser Verhalten der im Fahrwasser fahrenden Schiffahrt deutlich zu machen, dass wir warten werden. (SeeSchStrO §25 (6))
- Queren wir Kanuten ein Fahrwasser, sollten wir das nur gemeinschaftlich in einer Gruppe von Kanuten (Pulk) tun. (SeeSchStrO §3 (1))
- Die Querung selber sollte möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung des Fahrwassers ("Volle Beitseite") erfolgen.
Auf diese Weise erreichten wir nicht nur, dass wir als Kanuten von der Schiffahrt eher gesehen werden können, sondern auch, dass wir das Fahrwasser schneller

queren und folglich auf der anderen Fahrwasserseite früher ankommen können. (KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben, aber überall dort zu empfehlen, wo Fahrwasser gerade auch von anderen Schiffen befahren werden))

- Jeder muss prüfen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen. (KVR 7 (a))
- Kreuzt sich unser Kurs mit einem andern Schiff, so sollten wir Kanuten davon ausgehen, dass wir u.U. nicht gesehen werden und entsprechend danach handeln. ("David-gegen-Goliath-Prinzip") (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9)
- Bei Kollisionsgefahr muss jede Kurs- bzw. Geschwindigkeitsänderung rechtzeitig ausgeführt werden und so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug sie auch optisch erkennen kann; notfalls ist durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegzunehmen; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses bzw. der Geschwindigkeit sollen vermieden werden. (KVR 8 (a), (b) + (e))

6.3. Rückfahrt nach Spieka-Neufeld (3 Varianten):

Es bieten sich zur Rückfahrt nach Spieka-Neufeld dieselben 3 Tourenvarianten an, die schon bei der Anfahrt nach Neuwerk ausgewählt wurden. Sie werden dieses Mal jedoch genau anders herum gefahren.

Variante R1: Direttissima Neuwerk - Spieka-Neufeld (mind. 21 km)

Es handelt sich hier um die "Schlechtwetterroute":

Route: Neuwerk (Einsetzen: Badetreppe nahe Seglerhafen) – Neuwerkloch – (Warten auf Tidenwechsel) – Kugel-Tonne „Ostertill“ – Weser-Elbe-(WE) Wattfahrwasser bis Leucht-Tonne WE 12a – Spiekaer Tief - Prickenweg - Spieka-Neufeld (Aussetzen: Rampe nahe Gaststätte);

Achtung: Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

Neuwerk (Seglerhafen) – Neuwerkloch (Süd) = 5 km;

Fahrt entlang Nordertills um Tidenwechsel abzuwarten: ? km;

Neuwerkloch (Süd) – Tonne WE 12a = 9 km;

WE 12 a - Spieka-Neufeld = 7 km;

Start in Neuwerk: spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk; denn danach könnte das Watt kurz vor Neuwerk noch trocken gefallen sein;

Stromkipp Neuwerkloch: 5:3 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhörn;

Ankunft in Spieka-Neufeld: frühestens 2:30 Std. vor HW Spieka-Neufeld; denn davor ist u.U. der Prickenweg noch trocken gefallen;

Wir sollten spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk am Seglerhafen in die Seekajaks steigen. Nach Erreichen der Mündung des Neuwerkloch in den Nordertill/Ostertill müssen wir zunächst die Zeit bis zum Tidenwechsel überbrücken. Anschließend geht es mit dem Tidenstrom über das (WE)-Wattfahrwasser bis zur Leucht-Tonne WE 12a und dann weiter, jedoch nicht mehr entlang des (WE)-Wattfahrwassers, sondern knapp 2 km Kurs S bis wir links in der Ferne die Pricken des Spiekaer Tief entdecken. Schließlich geht es über den Prickenweg bis nach Spieka-Neufeld.

Variante R2: Neuwerk – Umweg Seeseite (Scharhörnriff) – Robbenloch - direttissima Spieka-Neufeld (ca. 44 km)

Es handelt sich hier um eine "Schönwetterroute":

Route: Neuwerk (Einsetzen: West-Rampe) – Elbe-Neuwerk-(EN)-Fahrwasser – links herum entlang der Wattkante des Scharhörner Watt – Scharhörnriff – Robbenloch – Nodertill - Einfahrt Neuwerkloch (siehe hierzu **Variante T2**) – und weiter wie bei **Variante R1**

Achtung: Bei westlichen Winden ab 3 Bft. bzw. bei einlaufender Dünung können auf der Seeseite vor Scharhörnriff Brandungsbedingungen herrschen! Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

Neuwerk – Tonne EN 1 = 5 km

EN 1– Scharhörnriff (West) = 12 km

Scharhörnriff (West) – Tonne „Ostertill“ = 12 km

Tonne „Ostertill“ – Spieka-Neufeld = 15

Start Neuwerk (West-Rampe): spätestens 3 Std. nach HW Neuwerk;

Stromkipp Scharhörnriff (West): 5:30 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhörnriff;

Problem: Wenn das Watt vor Scharhörnriff gequert wird, ist der Wasserstand sehr niedrig, die Seekajakas fangen an zu saugen und wir kommen nur langsam voran. Deswegen sollten wir uns möglichst weit weg von der Wattkante halten.

Ankunft Spieka-Neufeld (Rampe): frühestens ab 2:30 Std. vor HW Spieka-Neufeld; denn vorher ist das Watt kurz vor Spieka-Neufeld noch trocken gefallen.

Gestartet wird wie bei **Variante T2** an der West-Rampe Neuwerks spätestens 3 Std. nach HW Neuwerk in Richtung Unterelbe. Das Watt von Scharhörnriff wird bei NW Scharhörnriff passiert. Anschließend geht es mit auflaufendem Wasser über Robbenloch, Nordertill, Kugel-Tonne „Ostertill“, (WE)-Wattfahrwasser, Spiekaer Tief bis nach Spieka-Neufeld (Rampe) (s. ab Kugel-Tonne Ostertill auch **Variante R1**). Frühestens 2:30 vor HW Spieka-Neufeld müsste genügend Wasser vor der Hafeneinfahrt stehen.

Variante R3: Neuwerk – Neuwerkloch - Umweg Seeseite (Gr. Knechtsand) – Spieka-Neufeld (ca. 48 km)

Es handelt sich hier um eine „Schönwetterroute“:

Route: Neuwerk (Einsetzen: Badetreppe nahe Seglerhafen) – Neuwerkloch – Nordertill – Robbenloch – Robinsbalje (westl von Tonne R 2) – Weser-Elbe-(WE)-Wattfahrwasser (WE 10) – Spiekaer Tief - Prickenweg - Spieka-Neufeld (Aussetzen: Rampe);

Achtung: Bei westlichen Winden ab 3 Bft. bzw. bei einlaufender Dünung können auf der Seeseite westlich des Großen Knechtsand Brandungsbedingungen herrschen! Ab 4 Bft. Wind wird der Seegang schwieriger, und zwar nicht nur bei Wind-gegen-Strom-Verhältnissen.

Entfernungen:

Neuwerk (Seglerhafen) – Neuwerkloch (Süd) = 5 km;

Neuwerkloch (Süd) – Nordertill – Robbenloch (West) – Robinsbalje (West) (R 2) = 21 km

Tonne R 2 – Leucht-Tonne WE 10 – Spiekaer Tief - Spieka-Neufeld = 22 km;

Start in Neuwerk (Seglerhafen): spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk; denn danach könnte das Watt kurz vor Neuwerk schon trocken gefallen sein;

Stromkipp Robinsbalje (West): 5 Std. vor HW Helgoland (lt. Stromatlas) ≈ NW Scharhörnriff;

Ankunft in Spieka-Neufeld (Rampe): frühestens 2:30 Std. vor HW Spieka-Neufeld; denn davor ist u.U. der Prickenweg noch trocken gefallen.

Starten sollten wir an der Badetreppe nahe des Seglerhafens von Neuwerk spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk. Mit ablaufendem Wasser geht es dann 21 km lang übers Neuwerkloch auf den Nordertill bis zum Ende des Robbenloch, dann links ab in Richtung Robinsbalje, die wir westlich von Tonne R 2 erreichen. Spätestens ab hier paddeln wir mit auflaufendem Wasser die letzten 22 km über die Robinsbalje, Leucht-Tonne WE 10 zum Eingang des Prickenweges von Spieka-Neufeld zur Rampe von Spieka-Neufeld. Frühestens 2:30 vor HW Spieka-Neufeld müsste genügend Wasser vor der Hafeneinfahrt stehen.

7. Kurz-Infos

(a) Gewässercharakteristik:

Das Revier ist **windanfällig** und mit Untiefen durchsetzt (Grundseen). Entlang der Seeseite westlich der Sände Großer Knechtsand, Hohenhörnsand und Scharhörnriff Watt

kann bei auflandigem Wind (hier: westliche Winde) Brandung entstehen. Ab 3 Bft. Wind können daher die meisten Kanuten bei einer seeseitigen Umfahrung dieser Sände bzw. Wattflächen in Schwierigkeiten geraten.

Dasselbe trifft zu, wenn aus westlicher Richtung **Dünung** einläuft. D.h. auch wenn es nicht windet, herrscht dann Brandungsgefahr, sei es, dass die Windsee vom Tag zuvor als Dünung einrollt bzw. dass ein Sturm im Osten von Schottland einen Seegang entstehen ließ, der als Dünung bis in diesen Bereich des Wattenmeeres vordringen kann.

Außerdem ist in den großen Prielen Robinsbalje und Nordertill sowie im Bereich der Untereibe mit **Tiden-Strömung** zu rechnen (normalerweise bis zu max. 4 - 4,7 km/h einlaufend bzw. 3,2 – 4,0 km/h auslaufend). Bläst dann der Wind gegen die Strömung, ist mit besonders steiler, brechender See zu rechnen.

Ebenfalls ist zu beachten, dass die Gewässerbedingungen nicht über Tage konstant bleiben. D.h. es kann durchaus passieren, dass wir bei "Ententeichbedingungen" den Sprung hinüber nach Neuwerk schaffen, aber bei der Rückfahrt gegen einen 5-6er Wind anpaddeln müssen. Wer solch einem Wetterwechsel nicht gewachsen ist, sollte daher rechtzeitig, bevor die Gewässerbedingungen sich verschlechtern, zurück zum Festland paddeln oder - sofern er das verpasst hat - lieber mit dem Fahrgastschiff nach Cuxhaven zurückfahren, als sich und andere in Gefahr zu bringen. Leider sind wir als Kanuten nicht immer willkommen bei der Schiffsmannschaft.

Weiterhin ist auf der Untereibe auf die **Berufsschiffahrt** zu achten. Diese Schiffe sorgen nicht nur für höheren, teilweise brechenden Seegang, sondern auch für Stress, und zwar insbesondere dann, wenn wir wider „Guter Seemannschaft“ eine Querung wagen, obwohl sich ein Schiff auf Kollisionskurs mit uns befindet. Deshalb sollten wir nur dann eine das Fahrwasser der Untereibe queren, wenn keine Kollisionsgefahr besteht. Außerdem sollte die Querung im Pulk und im rechten Winkel zur Fahrwasserrichtung erfolgen. Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

„Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns“

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

Außerdem sollte uns bewusst sein, dass bei allen hier beschriebenen Touren, erst viele Stunden nach dem Start die Möglichkeit zum Landgang besteht. I.d.R. werden wir bei jeder Tour mindestens 7-8 Std. auf dem Wasser sein. Das setzt nicht nur genügend „Sitzfleisch“, sondern auch Ausdauer voraus. Insgesamt wird während der 3 Tage über 130 km gepaddelt. Wer im Monat zuvor, weniger gepaddelt ist, sollte sich nicht wundern, wenn er an einem solchen Neuwerk-Wochenende an die Grenzen seiner Kondition stößt und folglich die anderen Mitpaddlern daran hindert, so wie geplant voranzukommen.

Schließlich sollten wir uns nur dann in dieses Revier wagen, wenn Mannschaft & Boot **see-tüchtig** sind. Siehe hierzu auch die folgenden Beiträge, die als Download auf der DKV-Homepage abrufbar sind:

(a) "Safety first - Was man vor Antritt einer Küstenkanuwandertour bedenken sollte!"

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

(b) „Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise“

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

(c) „Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände – 10 praktische Tipps“

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

(b) **Gewässerbedingungen (Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG)):**

Welche der vorgeschlagenen Routen wir auswählen, um nach Neuwerk, um Neuwerk herum und retour zum Festland zu kommen, hängt vom **Können** und der **Ausrüstung** der Kanutinnen und Kanuten ab, aber auch von den zu erwartenden **Gewässerschwierigkeiten**. Wenn wir nur mit dem Wind zu kämpfen haben, nicht aber mit weiteren Schwierigkeiten (z.B. Stromabblung, Wind-gegen-Strom-Verhältnisse Brandung, Grundseen), so dürften wir gemäß der **Faustformel** ($SSG = \text{Windstärke Bft. } \cdot 2$) bis:

- 3 Bft. Wind mit "unschwierigen" Gewässerbedingungen (Salzwasserschwierigkeitsgrad I),
- 4 Bft. Wind mit "mäßig schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG II),

- 5 Bft. Wind mit "schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG III),
- 6 Bft. Wind mit "sehr schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG IV),
- 7 Bft. Wind mit "äußerst schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG V) rechnen
- und ab 8 Bft. Wind an die allgemeine Befahrbarkeitsgrenze (SSG VI) stoßen.

Werden wir unterwegs mit weiteren Schwierigkeiten konfrontiert, so ist der Schwierigkeitsgrad entsprechend zu erhöhen, z.B. bei

- Brandung bzw. Grundseen um +1 bis +5 Grad (seeseitig zu erwarten);
- Wind gegen Strom: + 1 Grad (in den großen Prielen zu erwarten);
- Strom über Untiefen: + 1 Grad (in den großen Prielen zu erwarten);
- langer Windweg (Fetch), lange Wirkdauer: + 1 Grad (seeseitig zu erwarten);
- Nebel: + 1 Grad (überall zu erwarten);
- Luft-/Wassertemperaturen unter +5°C: + 1 Grad (nicht im Sommer zu erwarten);
- dichter Schiffsverkehr: + 1 Grad (bei Querung der Unterelbe zu erwarten);
- Gewitter: + 5 Grad (je nach Wetterlage überall zu erwarten);
- Seeuntüchtiges Kajak, fehlende Kameradenhilfe, unsichere Rolle und Land ist schwimmende nicht zu erreichen: + 5 Grad (bei „Flusspaddlern“ zu erwarten).

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

„Gewässerschwierigkeiten (Küste) – 3 Berechnungs-Varianten“

→ www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

Übrigens, jene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die über keine Brandungserfahrungen verfügen, sollten sich nur Touren bis zu einem Schwierigkeitsgrad von SSG=II zutrauen, d.h. nur bis 4 Bft. Wind aufs Meer hinaus paddeln und alles dran setzen, nicht in Bereiche hinein zu paddeln, wo sie auf weitere Schwierigkeiten stoßen könnten, z.B. auf der Seeseite des Neuwerker Reviere.

(c) Navigationstüchtigkeit:

Sie setzt voraus, dass:

- wir über ein **Kartendeck** verfügen, auf dem die Seekarte brandungs- und windsicher gelagert werden kann.
Wer hier mit nur einem Kartenhaltegummi arbeitet, statt möglichst mit 3 Gummis, bzw. wer das Kartendeck zu einem Gepäckdeck missbraucht, bzw. wer hier über eine zu große Sitzluke verfügt, sodass die Seekarte viel zu weit vor einem vorne auf dem Oberdeck lagert, der wird wohl Probleme beim Ablesen der Seekarte bekommen, außer es ist ihm gelungen, seine Seekarte vor sich auf der Spritzdecke so zu platzieren, dass die Befestigung der Seekarte einem nach einer Kenterung nicht beim Unter-Wasser-Ausstieg behindert!
- wir auf dem Kartendeck eine **aktuelle Seekarte** liegen haben.
Wer hier etwa mit einer älteren Seekarte bzw. gar mit einer Straßenkarte arbeitet, könnte Orientierungsprobleme bekommen!
- wir die Seekarte **präpariert** haben, indem die Breiten-/Längengrade, aber auch die Seezeichen, an denen wir vorbei fahren wollen, deutlich markieren (in dem wir z.B. mit Kugelschreiber die Bezeichnungen etwas größer eintragen, damit wir die Buchstaben bzw. Zahlen der Tonnen bei Seegang bzw. Wasserspritzer schneller erkennen können).
- wir die Seekarte so **wasserdicht verpackt** haben, dass wir trotz Wassertropfen jeden Teil der Seekarte erkennen können, ohne dass uns z.B. Falten oder beschlagene Innenteile der Kartenhülle die Sicht auf die Seekarte nehmen können.
Wer - statt eine wasserdichte Kartentasche zu verwenden - die benötigten Seekarten einlaminiert, dürfte diesbezüglich keine Probleme beim Ablesen der Seekarte bekommen!

- wir in der Lage sind, unterwegs im brechenden Seegang den Kompass zu abzulesen und die Seekarte auch zu **lesen**.
Wer das nur kann, wenn er das Paddeln einstellt bzw. das Paddel zur Seite legt, um die Seekarte bzw. den Kompass in die Hände zu nehmen, wird wohl bei Seegang auf die Navigationsarbeit verzichten müssen.
- wir imstande sind, **mit Hilfe der Seekarte und der Beobachtung des Seegangs** abzuschätzen, wo auf Grund der Lage der Untiefen Bereiche und Durchlässe sich befinden (könnten), wo es weniger stark bzw. gar nicht brandet.

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

"Navigationstüchtigkeit. Anforderungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns"

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

(d) Fahrtenzeitpunkt & -raum:

Wann es in die Kajaks geht und wie lange wir auf dem Wasser bleiben, wird im Wesentlichen von der Tidenströmung bestimmt. Alle Touren hier werden so geplant, dass immer **mit der Tide bzw. bei Stauwasser** gepaddelt wird; d.h:

- vom Festland direkt zur gegenüberliegenden Inseln geht es frühestens bei **Hochwasser (Stauwasser)** bzw. etwas später mit **ablaufendem** Wasser,
- von der Insel Neuwerk weg, geht es zunächst mit ablaufendem Wasser;
- zum Wattenhoch hin geht es so mit **auflaufendem** Wasser, dass wir das Wattenhoch in etwa bei **Stauwasser** erreichen;
- haben wir das Wattenhoch überpaddelt, geht es mit **ablaufendem** Wasser weiter übers Watt;
- zum Festland zurück geht es frühestens bei **Niedrigwasser (Stauwasser)** bzw. etwas später mit **auflaufendem** Wasser.

Natürlich, wir können auch gegen den Tidenstrom paddeln, wie wir ja auch Flüsse und Bäche gegen den Strom hoch paddeln können. Wer das im Wattenbereich der deutschen Nordsee wirklich vor hat, sollte sich aber zuvor mal die Passage auf dem Stromatlas anschauen und überprüfen, mit welcher Stromgeschwindigkeit gegen an er unterwegs zu rechnen hat. Außerdem sollte er dann - wenn schon, denn schon - nicht mitten im Gatt bzw. im Fahrwasser/Priel oder draußen, weit ab vom Strand gegen an paddeln, sondern die Nähe zur Wattkante bzw. zum Strand suchen. Wird er dann dabei noch von einem kräftigen **achterlichen Wind** unterstützt, hat er wohl gegen eine steile, brechende See anzukämpfen, ansonsten aber hat er durchaus eine Chance, voran zu kommen.

(e) Anreise Spieka-Neufeld:

Spieka-Neufeld liegt etwa 14 km südwestlich von Cuxhaven direkt am Watt westlich von Nordholz. Um die Einsatzstelle zu erreichen, müssen wir über den Deich am Krabbenfischer- und Seglerhafen vorbei über einen großen Parkplatz bis zur Rampe nahe einer kleinen Gaststätte fahren.

(f) Zelten:

In Spieka-Neufeld ist das Zelten am Parkplatz nicht erlaubt. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Zeltplatz ist ein reiner Wohnwagenplatz und nicht für uns verfügbar. Deshalb sollten wir weitab von Gaststätte und Zeltplatz auf der Wiese nahe des Seglerhafens erst nach Sonnenuntergang unser Biwak aufschlagen und darauf achten, dass wir nicht auffallen.

Auf Neuwerk empfiehlt es sich, gegen Gebühr auf der Wiese beim Gasthofes „Das alte Fischerhaus“ zu zelten. Die Wiese liegt im Süden der Insel zwischen West-Rampe (westlich des Radarturms) und Seglerhafen (südlich der Insel). Die ca. 500 m zwischen Wasser und Wiese können per Bootswagen überbrückt werden. – Ansonsten ist das wilde Zelten auf

Neuwerk verboten und sollte wirklich beachtet werden, auch wenn die Wiese neben dem Segelschiffhafen geradezu zum Biwakieren einlädt.

(g) Nationalpark-Befahrens-/Betretungsregelungen:

Wer nach einer aktuellen Seekarte navigiert und immer dem Fahrwasser entlang paddelt, dürfte keine Probleme mit dem Naturschutz bekommen. Auf der Seekarte sind besondere Schutzgebiete, die - teilweise nur für einen vorgegebenen Zeitraum - nicht befahren werden dürfen, aufgeführt, und zwar "**Robbenschutzgebiete**" (**RSG**) und "**Vogelschutzgebiete**" (**VSG**). Außerdem können wir der Seekarte die Grenzen der "**Ruhezone**" (**Zone I**) entnehmen, die gemäß §4 Abs.1 der "*Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee*" (NPNordSBefV) nur in der Zeit von 3 Std. vor HW (= Hochwasser) bis 3 Std. nach HW befahren werden dürfen (sog. "**3-Std.-Regelung**"), d.h. während der Zeit 3 Std. vor NW (= Niedrigwasser) bis 3 Std. nach NW darf in der "Zone I" genauso wenig gepaddelt werden, wie in "RSG/VSG"-Bereichen. Es gibt jedoch eine Ausnahme: Führen **Fahrwasser** durch diese Gebiete, so darf auf diesen gepaddelt werden, und zwar auch dann, wenn diese durch die "Zone I" bzw. durch RSG/VSG-Bereiche führen.

Weiterhin dürfen wir uns lt. "*Nationalparkgesetz Niedersächsisches Wattenmeer*" (2001) am Rande der Fahrwasser, und zwar auch innerhalb der "Zone 1", zum "vorübergehenden Aufenthalt im Umkreis von 50 Metern um das Boot trocken fallen" lassen (§ 11 Punkt 4.). Für das Revier Neuwerk ist folglich das Trocken fallen und Aussteigen am Rand des Elbe-Weser-Wattfahrwassers und der Robinsbalje möglich.

Im Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer dürfen wir lt. "*Nationalparkgesetz Hamburgisches Wattenmeer*" (2001) nur auf der Westseite vom Scharhörner Watt (Scharhörnriff), an beiden Rändern von Neuwerkloch und am östlichen Rand des Elbe-Neuwerk-Fahrwassers aussteigen (§5, Abs. 3, Punkt 10. NPG-HH). Ein Aussteigen am nördlichen und südlichen Rand des Scharhörner Watt ist jedoch nicht erlaubt.

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

"Regelungen zum Befahren & Betreten – Nordsee / Wattenmeer (NL/D/DK)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahren&Betreten-Nordsee.pdf

Weitere Links:

(a) Nationalparkamt Hamburg:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

(b) Nationalparkgesetz Hamburgisches Wattenmeer (2001):

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de/8archiv/images/docs/Gesetz

(c) Nationalparkgesetz Niedersächsisches Wattenmeer (2001)

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

>"Der Nationalpark" >"Rechtsgrundlagen" >"Nationalparkgesetz online"

(d) Befahrensverordnung Nordsee (1995):

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de/8archiv/images/docs/Bef.reg.Watt

(h) „Trittsteine“:

Trittsteine sind Pausen-/Rastplätze, die beim Küstenkanuwandern – häufig schon seit Jahrzehnten – genutzt werden, um sich zu regenerieren bzw. um den Tidenwechsel abzuwarten. Vor Neuwerk gibt es insgesamt 3 solcher „Trittsteine“, einen „amtlicher“ und zwei „traditionelle“:

- Trittstein "Scharhörnriff": Es ist ein "**amtlicher**" Trittstein, der ein idealer Platz für jene ist, die das Scharhörner Watt und Neuwerker Watt umrunden möchten. Das Betreten ist nur möglich während der Niedrigwasserphase. Da er sich in der "Ruhezone" befindet, sollten Störung der Natur unbedingt vermieden werden. Deshalb ist es auch nicht immer empfehlenswert, mit aller Gewalt zu versuchen, von der Wattkante aus die Kajaks per Boots-

wagen zu verladen und exakt zu jenem, max. 2 – 2,5 km entfernt liegenden Ort zu transportieren, den sich der Gesetzgeber im Hamburger Rathaus als Trittstein ausgedacht hat (hier: 53°57,5 N und 8°21,7 E).

Übrigens, für die Vogelschutzinsel Scharhörn und Nigehörn gilt ein **Anlandeverbot!** Lediglich Wattwanderern ist es nach Anmeldung beim Vogelwart: (Tel. 04721-28584) gestattet, zu Fuß von Neuwerk aus über den Wattwanderweg zur Vogelschutzinsel Scharhörn zu laufen.

- "Neuwerkloch" (Wattfläche am Eingang des Priels): Es ist ein möglicher Platz für jene, die von Spieka-Neufeld bzw. dem "Nordertill" bzw. dem Weser-Elbe-Wattfahrwasser" her kommend hier die Tide abwarten wollen, um nach Neuwerk weiter zu paddeln. Er liegt anfangs der Einfahrt des "Neuwerkloch" auf der nordwestlichen Seite inmitten der "Zone I" (VSG/RSG), die ganzjährig gesperrt ist.
Übrigens, obwohl der Ufersaum des "Neuwerkloch" zur "Zone I" zählt, dürfen Kanuten sich lt. NPG Küstenkanuwanderer auf beiden Seiten trocken fallen lassen und das Watt von ihren Kajaks aus betreten.
- "Kleiner Vogelsand" (Wattfläche an der Einfahrt des Elbe-Neuwerk-Fahrwassers): Ein möglicher Platz für jene, die von Cuxhaven bzw. Büsum oder Scharhörnriff bzw. Helgoland her kommend hier die Tide abwarten wollen, um nach Neuwerk weiter zu paddeln. Er liegt anfangs der Einfahrt des "Elbe-Neuwerk-Fahrwassers" auf der östlichen Seite in der "Zone I".
Übrigens, obwohl der Ufersaum des Fahrwassers zur "Zone I" zählt, dürfen sich lt. NPG Kanuten - jedoch nur - auf der östlichen Seite trocken fallen lassen und das Watt von ihren Kajaks aus betreten. Der westliche Ufersaum ist VSG/RSG und ganzjährig gesperrt.

(i) Gezeiten- & Stromangaben: (Bezug: z.B. → www.hansenautic.de)

- BSH (Hrsg.), Gezeitenkalender. Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete (jährlich neu) (sog. „Tidenkalender“);
siehe auch als 3-Tage-Übersicht:
→ www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp
- BSH (Hrsg.), Der Küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht, 2002 (sog. „Stromatlas“);
siehe auch als 2-Tage-Übersicht:
→ www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Stroemungen/index.jsp

(j) Kartenmaterial: (Bezug: z.B. → www.hansenautic.de)

- Sportbootkartensatz Nr. 3014 (Helgoländer Bucht) (1:50.000);
oder:
- Seekarte Nr. D4 und D2 1:50.000;

Hinweis: Am besten machen wir uns von den Originalkarten DIN A3-Farbfotokopien von den in Frage kommenden Routen, tragen dann per Kugelschreiber Datum & Maßstab sowie – etwas deutlicher - die Kennzeichnung der relevanten Tonnen ein und lassen jeweils zwei Blätter einlaminiert. Das hat den Vorteil, dass die Karten auf See leichter ablesbar sind als in einer Kartenhülle. Außerdem werden die Originalkarten geschont.

(k) Seewetterbericht:

- NDR 4 (702 kHz): 00.05 + 08.30 + 22.05 Uhr;
- Deutschland Funk/-Radio (1.269 bzw. 177 o. 6.005 o. 6.190 kHz): 01.05 + 06.40 +11.05 o 21.05 Uhr;
- Deutsche Welle (6.075 o. 9.545 kHz): 13.55 Uhr;
- Internet: www.seewetter.de

- per SMS (z.B. 30 SMS Abrufe pro Jahr 20,- Euro): Anmeldung über www.wetterwelt.de bzw. per Telefon (Mo.-Fr. 12.00-15.00 Uhr): 0431-560 66 68

Siehe auch die Übersicht über verschiedene Radio-/UKW-Sprechfunkfrequenzen, Telefon-Nummern und Internet-Adressen, die als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

„See-Wetterbericht (D)“

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

(l) Literatur: (Bezug: z.B. → www.hansenautic.de)

- J.Werner, Törnführer Nordseeküste 1 (Cuxhaven bis Den Helder) (4.Aufl.);
- J.Werner, Törnführer Nordseeküste 2 (Elbe bis Sylt) (3.Aufl.);
- DSV, Revierführer Nordsee (1997);
- R.Pott, Farbatlas Nordseeküste und Nordseeinseln. Ausgewählte Beispiele aus der südlichen Nordsee (Borkum - Sylt) aus geobotanischer Sicht, 1995;
- R.Hanewald, Deutschlands Nordseeinseln, 1994.

(m) Links:

- Text zum Küstenkanuwandern auf der DKV-Homepage:
→ www.kanu.de/kueste/
- Aktuelle Infos zum Küstenkanuwandern (hrsg. von U.Beier & U.Ewald):
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html
- DKV-Online-Bibliothek 2005: Küstenkanuwandern (Touren)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

(n) Ausbildungsangebote:

Für jene, die sich nicht sicher fühlen, aufs Meer hinaus zu paddeln, bietet der DKV über seine Landes-Kanu-Verbände und lokalen Vereine Touren & Kurse an. Um was für Veranstaltungen es sich hierbei handelt, kann den jährlich neu herausgegebenen beiden DKV-Programm-Heften entnommen werden:

- DKV-Sportprogramm (ca. 170 S.)
- DKV-Bildungsprogramm (ca. 130 S.)

Die dort enthaltenen Daten können auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

- www.kanu.de > „Termin-Datenbank“

Übrigens, all jene DKV-Veranstaltungen, die nur das Küstenkanuwandern betreffen, sind auf der Homepage des Hamburger Kanu-Verband e.V. aufgeführt:

- www.hamburger-kanu-verband.de/termineall.php?show=7

Anlage: Tourenplanungstabelle einer Neuwerk-Tour (8.-10.07.05)

Tourenplanungs-Tabelle:
Richtung NEUWERK/SCHARHÖRNRIF (8.-10.7.05)
Anreise: (Ort/Tag/Uhrzeit) 7.07.05, abends
Beginn: (Ort/Tag/Uhrzeit) 8.07.05, 5.00 Uhr startbereit (HW Spieka-Neufeld: 2:52 Uhr)
Ende: (Ort/Tag/Uhrzeit) 10.07.05, spätestens 16.00 Uhr (HW Spieka-Neufeld: 16.03 Uhr)
Spring- bzw. Nippzeit: (Zeitraum) Nipp tide vom 6.-8.07.05
Tidenhub in m: (für relevante Orte lt. Tidenkalender, Wasserstandsangaben über NDR 2 (nach den 9- bzw. 22-Uhr-Nachrichten) bzw. über BSH-Telefon: 040-31903190): lt Tidenkalender: Neuwerk/Scharhörn: ca. 3,0m (1/12=0,25); Spieka-Neufeld: ca. 3,1 m (1/12=0,26m)

zur Konstruktion eines Kajaks per PC verwiesen, die **Ross Leidy** auf seiner Homepage anbietet:

Link: www.blueheronkayaks.com
