

Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.6/05)

(Aktuelle Infos: 1.09. – 15.10.05)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

- 15.10.2005 Rund Island (Revier/Ausland)
- 14.10.2005 Durchschnittstempo beim Küstenkanuwandern? (Geschichte/Ausbildung)
- 13.10.2005 Geschafft: Über 12.000 km durch Europa im Faltboot! (Geschichte)
- 11.10.2005 3. Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2005/2006 (Literatur)
- 09.10.2005 Seetüchtigkeit (Ausbildung/Ausrüstung)
- 06.10.2005 Tod nach Kenterung in der Brandung (Ausbildung)
- 02.10.2005 GPS beim Kanufahren (Ausrüstung)
- 02.10.2005 Kroatische Adria (Revier/Ausland)
- 01.10.2005 Tourenrückmeldung (Passage Plan): Extern bzw. intern? (Ausbildung)
- 30.09.2005 Bilanzbericht 20 Jahre Nationalpark in Nordfriesland (Natur)
- 24.09.2005 Erkältung und Sport (Gesundheit)
- 22.09.2005 Gerhard Mercator (Geschichte)
- 21.09.2005 Brasilien (Revier/Ausland)
- 21.09.2005 UKW-Seefunk Handgeräte-Test (Ausrüstung)
- 20.09.2005 Trans-Europa-Kajak-Tour (Revier/Ausland)
- 19.09.2005 Seenotfall bei ablandigem Wind (Ausbildung)
- 19.09.2005 Bootstest: Touryak (PE) (D: Prijon) (Ausrüstung)
- 19.09.2005 Hohe Stütze vs. Rolle (Ausbildung)
- 17.09.2005 Homepage Leuchtturm-Atlas.de (Revier/Inland)
- 15.09.2005 Großprojekte gefährden Nationalpark in Nordfriesland (Natur)
- 11.09.2005 Aphorismen (Ausbildung)
- 11.09.2005 Wiedereinstieg per „Eskimo-Rettung“ (Ausbildung)
- 11.09.2005 Sehnen- und Bänderprobleme (Gesundheit)
- 11.09.2005 Dürfen wir einen draußen allein weiter paddeln lassen? (Ausbildung)
- 10.09.2005 25 Std. treibend im 17° C kalten Seewasser (Ausbildung)
- 09.09.2005 Wann geht die Sonne auf bzw. unter? (Ausbildung)
- 07.09.2005 Nebel (Wetter)
- 07.09.2005 Seegangs- & Regenentrübung (Radar) (Ausrüstung)
- 06.09.2005 Homepage des dänischen Seakayakers Peter Unold (Literatur/Links)
- 05.09.2005 20 Jahre Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (Natur)
- 04.09.2005 Küsten-Grenzverkehr Deutschland – Polen (Revier/Inland/Ausland)
- 04.09.2005 Jedermannsrecht (Schweden) (Revier/Ausland)
- 03.09.2005 Seenotsignalmittelprüfung (Pyro-Schein) (Ausbildung)
- 02.09.2005 Gewebepband (Duck Tape) (Ausrüstung)
- 01.09.2005 Weiße oder schwarze Kleidung bei Hitze (Ausrüstung)

15.10.2005 **Rund Island** (Revier/Ausland)

Im Newsletter SEA PADDLER wird darüber berichtet, dass der Brite Sean Morley (40) 2006 versucht, im Seekajak solo Island zu umrunden (ca. 2.400 km). Ihm gelang es übrigens im Jahr 2004, erfolgreich Großbritannien und Irland solo zu umfahren (ca. 7.200 km).

1977 schafften wohl Nigel Foster und Geoff Hunter die Umrundung Islands im Seekajak. Aber solo hat das bislang noch keiner geschafft, auch nicht der Schotte Jonathan Burleigh,

dem 2003 nur noch knapp 250 km fehlten, um den Kreis zu schließen. Das Wetter bereitete ihm doch unüberwindbare Schwierigkeiten.

Links:

è www.seapaddler.co.uk/KayakingKNews.htm

è www.expeditionkayak.com

14.10.2005 **Durchschnittstempo** **beim** **Küstenkanuwandern?** (Geschichte/Ausbildung)

Wie schnell paddeln wir eigentlich beim Küstenkanuwandern? Wie schnell könnten wir „theoretisch“ sein?

- Der Skandinavier **Petri Sutinen** (31) schaffte im finnischen Seekajak „Avalone Vivane“ (581x55cm; ca. 400 Liter Vol.) von Kajak-Sport (das Blaue Band von Schweden („Blue-Ribbon“ / „Bla Band“) (**2.119 km**) in 23 Tagen. D.h. durchschnittlich paddelte er **91,1 km/Tag**.

Planungsdaten: Küstenkanuwandern

Bei der Planung meiner persönlichen Küstenkanuwandertouren setze ich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h (bzw. 3 Knoten) an. Das ist nicht viel, berücksichtigt aber kleinere Pausen und Sonstiges (z.B. Probleme mit Wind; Welle, Tide, Material- & Mannschaft). In der Realität wird bei meinen Touren wohl selten schneller als 7 km/h gepaddelt (Ausnahme: Surfkurs, d.h. mit dem Wind und mit der Tide).

Im Geschwindigkeitsbereich von 5 – 8 km/h bewegen sich wohl die meisten Küstenkanuwanderer. Lediglich die Küstenkanu-Schlenderer unter uns, werden etwas langsamer sein, und die Küstenkanu-Racer ein bisschen schneller. Letztlich hängt unser Paddeltempo nicht nur von unserer Kondition und unserer Ausrüstung aber, sondern auch davon, wie viel Gepäck wir mit schleppen, welche Strecke wir vor uns haben, wie die Gewässerbedingungen sind (hier: Wind, Strömung, Temperatur), ob wir im Zeitdruck sind (hier: baldiger Tidenkipp, nahende Dunkelheit), wie viel Pausen wir unterwegs einlegen wollen und auf was wir uns unterwegs konzentrieren wollen (hier: auf das Paddeln an und für sich, auf die uns begleitenden Kameradinnen und -kameraden, auf die Landschaft & Natur?).

Theorie: Rumpfgeschwindigkeit

Wie schnell wir in einem Kajak theoretisch sein können, wird durch die „Rumpfgeschwindigkeit“ bestimmt. Es handelt sich lt. Wikipedia dabei um einen „*theoretischen Wert für die bei Verdrängerfahrt mögliche Höchstgeschwindigkeit. (Sie ist die Ausbreitungsgeschwindigkeit des vom Schiff selbst erzeugten aus Bug- und Heckwelle bestehenden Wellensystems. Bei Rumpfgeschwindigkeit ist das Schiff zwischen seiner Bug- und Heckwelle „gefangen“.*“ Die Rumpfgeschwindigkeit (RG) (gemessen in km/h) kann nach der folgenden Formel ermittelt werden:

$$RG \text{ (km/h)} \approx 4,5 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge (m)}}$$

Daraus ergeben sich für die folgenden Wasserlinienlängen folgende Rumpfgeschwindigkeiten, wobei auf die Werte zurückgegriffen wird, die SEA KAYAKER für die Gesamtlänge (GL) und die Wasserlinienlänge (WL) ermittelt hat. Die Wasserlinienlänge WL bezieht sich dabei auf 113 kg Zuladung (Person inkl. Gepäck) und R bedeutet

Wasserwiderstand (Resistance), der bei 9,3 km/h und einer Zuladung von 113 kg per Computerprogramm ermittelt wurde

4,25 m è 9,3 km/h:

* Chatham 16 (Necky/CDN):	GL = 4,97 m – WL = 4,09 m è 9,1 km/h / R = 4,37 kg
* Infinity Active (Kaja-Sport/FIN):	GL = 4,21 m – WL = 4,17 m è 9,2 km/h / R = 4,52 kg
* Touryak (PE) (Prijon/D):	GL = 4,63 m – WL = 4,23 m è 9,3 km/h / R = 3,37 kg
* Avatar 16.0 (PE) (Perception/US):	GL = 4,88 m – WL = 4,33 m è 9,4 km/h / R = 3,97 kg
* Seayak (PE) (Prijon/D):	GL = 4,85 m – WL = 4,34 m è 9,4 km/h / R = 3,95 kg

4,50 m è 9,5 km/h:

* Yukon Eski (Prijon/D):	GL = 5,00 m – WL = 4,39 m è 9,4 km/h / R = 3,49 kg
* Capella (P&H/GB):	GL = 5,04 m – WL = 4,39 m è 9,4 km/h / R = 3,90 kg
* Looksha IV (Necky/CDN):	GL = 5,15 m – WL = 4,41 m è 9,5 km/h / R = 3,95 kg
* Bahiya (P&H/GB):	GL = 5,33 m – WL = 4,52 m è 9,6 km/h / R = 3,67 kg
* Storm (PE) (Curr.Design/CDN)	GL = 5,17 m – WL = 4,53 m è 9,6 km/h / R = 3,67 kg
* Viking (Kajak-Sport/FIN):	GL = 4,98 m – WL = 4,55 m è 9,6 km/h / R = 3,64 kg
* Quest (P&H/GB):	GL = 5,36 m – WL = 4,56 m è 9,6 km/h / R = 3,67 kg
* Aquanaut RM (Valley/GB):	GL = 5,18 m – WL = 4,56 m è 9,6 km/h / R = 3,59 kg
* Cortez 16.5 (Dagger/USA):	GL = 5,03 m – WL = 4,57 m è 9,6 km/h / R = 3,60 kg
* Aquanaut (Valley/GB):	GL = 5,37 m – WL = 4,57 m è 9,6 km/h / R = 3,31 kg

4,75 m è 9,8 km/h:

* Point K1VR (Point 65° N/S):	GL = 5,08 m – WL = 4,63 m è 9,7 km/h / R = 3,53 kg
* Nordkapp H ₂ O (Valley/GB):	GL = 5,47 m – WL = 4,63 m è 9,7 km/h / R = 3,51 kg
* Romany Explorer (Dennis/GB):	GL = 5,33 m – WL = 4,64 m è 9,7 km/h / R = 3,55 kg
* Artisan Millen. (Kajak-Sport/FIN)	GL = 5,56 m – WL = 4,80 m è 9,9 km/h / R = 3,25 kg
* Kodiak (PE) (Prijon/D):	GL = 5,07 m – WL = 4,80 m è 9,9 km/h / R = 3,38 kg
* Avocet (PE) (Valley/GB):	GL = 4,92 m – WL = 4,81 m è 9,9 km/h / R = 3,92 kg
* Solstice GT (Cur.Design/CDN):	GL = 5,36 m – WL = 4,81 m è 9,9 km/h / R = 3,56 kg
* Barracuda (PE) (Prijon/D):	GL = 5,08 m – WL = 4,84 m è 9,9 km/h / R = 3,23 kg

5,00 m è 10,1 km/h:

* Point K1XP (Point 65°N/S):	GL = 5,49 m – WL = 5,05 m è 10,1 km/h / R = 3,11 kg
* Extreme (Current Design/CDN):	GL = 5,77 m – WL = 5,10 m è 10,2 km/h / R = 2,93 kg

5,25 m è 10,3 km/h:

* Inuk (Kirton/GB):	GL = 5,51 m – WL = 5,35 m è 10,4 km/h / R = 2,95 kg
* Avalon Viviane (Kajak-Sport/FIN):	GL = 5,80 m – WL = 5,38 m è 10,4 km/h / R = 2,99 kg

5,50 m è 10,6 km/h:

* FW 2000 (Nelo/P):	GL = 5,62 m – WL = 5,48 m è 10,5 km/h / R = 2,89 kg
---------------------	---

d.h. die Benutzung eines Seekajaks mit einer Wasserlinienlänge von 5,00 m statt von 4,50 m erhöht unser potenzielle Höchstgeschwindigkeit max. um 0,6 km/h, vorausgesetzt es herrschen Ententeichbedingungen und wir haben nicht nur die Kraft, ein solch langes Seekajak auf diese Geschwindigkeit zu bringen, sondern auch die Kondition, um dieses Tempo längere Zeit zu halten!

Übrigens, die obige Gegenüberstellung mit dem Wasserwiderstand bestätigt überwiegend die Bootsbauerweisheit „Länge läuft!“, ... aber nur dann, wenn die „Wasserlinienlänge“ zugrunde gelegt wird. Leider sind derzeit die Seekajakproduzenten im In- und Ausland nicht in der Lage, Angaben über die „Wasserlinienlänge“ ihrer Seekajaks zu machen.

Abgesehen davon, ist der Wasserwiderstand eines Seekajaks nicht nur abhängig von seiner Wasserlinienlänge, sondern u.a. auch von:

- Breite (è „Breite bremst!“)
- Kielsprung (è „Kielsprung kurvt!“)
- Spantenform (è „Rundspant rennt!“)
- Rumpfform (è „Konkav fährt brav!“)
- Bug- und Heck-Form (?)
- Steuer- vs. Skeganlage (è Vorwärts- vs. Rundschläge)
- Oberflächenbeschaffenheit des Rumpfes
- Gewicht (è „Leicht läuft!“)
- Gepäcklagerung (è „Gut getrimmt ist halb gepaddelt!“)
- Sitz-, Fuß- und Schenkelhalt (è „Beineinsatz beschleunigt!“)

Praxis: Küstenkanu-Racer

Wie schnell wir in einem Seekajak tatsächlich sein können, darüber geben uns die folgenden Zeiten Aufschluss:

- 4. Hiddenseemarathon des Stralsunder KC (25.06.05) - 75 km (Stralsund- Hiddensee – Stralsund):
11,85 km/h è **Andreas Flunker** (VKB Bremen) (Bestzeit: 6:40 Std.) (Andreas ist ein ehemaliger Silbermedaillengewinner im K-2 bei einer Weltmeisterschaft)
11,08 km/h è **Mark Zimmermann** (VKB Bremen) (Mit der Zeit von 6:47 Std. wurde er Zweiter)
Gepaddelt sind beide im finnischen Seekajak „Arctic Star 570“ (570x56cm; 405 Liter Vol.) von Welhonpesä (FIN)
- Arctic Sea Kayak Race (Marathon über 42 km)
11,3 km/h è **Fredrik Ness** (Norwegen) (Bestzeit 2005)
Gepaddelt wurde in einem „Inuk“ (550x50cm; 305 Liter Vol.) von Kirton (GB).
9,2 km/h è **Grete Pettersen** (Norwegen) (Bestzeit 2005)
9,2 km/h è **Freya Hoffmeister** (Deutschland) (Bestzeit 2004)
Gepaddelt wurde in einem „Polar“ (530x53cm; 315 Liter Vol.) von Lettmann (D).
- Gepäckfahrt Bremen – Usedom (Zwischenmessung auf dem Nord-Ostsee-Kanal):
8,57 km/h è **Mark Zimmermann** (d.h. 1 km in 7 Minute).
Er paddelte 2004 mit voll beladenem „Arctic Star 570“.
- Skagerrak-Querung (Arendal/Norwegen – Hirtshalts/Jütland/Dänemark) (114 km):
9,5 km/h è **Roy Willi Johansen** (ca. 12 Std. für die 114 km)
6 km/h è **Volker Siep** (d.h. 19 Std. für die 114 km). Er paddelte 2002 im britischen „Icefloe“ (516x62cm; Skeg) von P&H.

Hochleistungskanuten

Wie schnell könnten wir denn maximal sein, wenn wir maximal talentiert, optimal trainiert und in einem Renn-Kajak saßen? Nun, einige der derzeitigen Maximalwerte von Rennfahrern (Rennfahrerinnen) hat Peter Unold (Aarhushavkajakklub DK) auf seiner Homepage zusammengestellt, die neueren Zeiten können „Kanu Sport“ (10/05) entnommen werden

- 35-km-Marathon-Championship in Zamora (2002):
13,73 km/h (K-1: **Fernandez Busto**)
12,27 km/h (K-1: **Elisabetta Introini**)
14,63 km/h (K-2: Herren).

- 6.000-m-Langstrecke bei der Deutschen Meisterschaft in Köln (2005):
13,94 km/h (K-1: **Lutz Liwowski**)
12,43 km/h (K-1: **Miriam Frenken**)
15,50 km/h (K-2: Herren)
16,69 km/h (K-4: Herren)
- 200-m-Kurzstrecken-Rekorde:
21,18 km/h (K-1: **Olivier Lasak** / Szeged 1992)
18,48 km/h (K-1: **Birgit Fischer** / Milano 1994)
23,83 km/h (K-4: Herren / Weltmeisterschaft Zagreb 2005).
- 53-km-Ozean-Rennen (Hawaii: Moloka-Ohau):
15,24 km/h (Surf-Ski: **Oscar Chalupsky** / 11. Molokai Challenge (2005))

Hightech-Aussichten

Die derzeitige "Schallmauer" von 21,18 km/h im Einer-Rennkajak kann wohl nur noch mit Hilfe technischer Innovationen durchbrochen werden, z.B. mit Hilfe von Tragflügeln:

- Der absolute Geschwindigkeitsrekord liegt bei Verwendung eines **K-1 Hydrofoil-Kajaks** (Modell: „Flyak“ (Norwegen)) derzeit bei **24,8 km/h**.

Text: U.Beier

Links:

è <http://unold.dk/paddling/articles/hpvspeedrecords.html>

è www.havspaddlarnas-bla-band.net/rekord.html

è www.askr.no

è www.foilkayak.com

è www.southafrica.info/what_happening/sports/molokai2005.htm

è <http://de.wikipedia.org/wiki/Rumpfgeschwindigkeit>

è www.seekajakforum.de (s. einzelne Diskussionsbeiträge zum obigen Thema)

13.10.2005 **Geschafft: Über 12.000 km durch Europa im Faltboot!** (Geschichte)

Franziska und Rainer Ulm (geb. 1971 bzw. 1964) waren 5 ½ Jahr unterwegs und haben es nun endlich doch geschafft. Am 1.05.2000 starteten sie in 2 zu Einern umgebaute Zweier-Klepperfaltbooten („Aerius Quatro XT“) von Ulm aus auf der Donau. Jeder hatte ca. 100 kg Gepäck an Bord. Am 14.10.2005 werden Sie nach 1991 Tagen um 12 Uhr die Alster von Hamburg erreichen.

Insgesamt haben die beiden ca. 12.000 km zurückgelegt. Unterwegs wurden viele Pausentage eingelegt und Gastfreundschaften geschlossen & gepflegt. Nicht alles lief glatt. So mussten 1 Lebensmittelvergiftung und 2 Bandscheibenoperationen überstanden werden.

Zunächst paddelten sie die **Donau** hinunter bis aufs **Schwarze Meer**, welches sie nach 77 Tagen erreichten (Bericht Nr. 1-2). Dann ging es entlang der Küste des Schwarzen Meeres durch den **Bosporus** bis nach Istanbul (Bericht Nr. 3-4) und weiter durch das **Marmarameer** (1.11.00) entlang der **türkischen Ägäis-Küste** bis zur Halbinsel Bodrum (Bericht Nr. 5-9). Von dort aus erfolgte am 20.04.01 die Querung hinüber zur griechischen Insel Kos (Bericht Nr. 10). Nach dem **Inselhopping in der Ägäis** (Bericht Nr. 11+12) paddelten beide durch den Golf von Korinth aufs **Ionische Meer** (Bericht Nr. 11-13). 5 Monate waren sie insgesamt in Griechenland unterwegs. Die ca. 65 km lange Querung hinüber nach Italien zum Kap St. Maria di Leuca wurde am 14.10.01 von der Insel Korfu aus angegangen. Danach paddelten sie immer entlang der **italienischen „Stiefel“-Küste**, bis sie um den 14.2.03 **Frankreich** erreichten (Bericht Nr. 15-20). Zwischendurch stand Rainers erste Bandscheibenoperation in

Rom an. ... Weiter ging es zur spanischen Grenze (Bericht Nr. 21-23) und dann hinunter nach **Gibraltar** (Bericht Nr. 24-27). In den Hafen von Tarifa, dem südlichsten Punkt Spaniens, liefen sie am 13.2.04. ein. Über die **spanische und portugiesische Atlantikküste** erreichten sie schließlich den spanischen Hafen Portosion (nahe **Kap Finisterre**) (Bericht Nr. 28-32). Die zweite Bandscheibenoperation stand an (14.02.05). Danach ging es weiter, jedoch nicht mehr wie geplant entlang der Küste. Nach einem größeren „Landtransport“ setzten sie ihre Boote in den Kanal Nivernais (nahe Lyon/Frankreich) ein. Nun zogen sie als Wasserweg Kanäle und Flüsse vor. Über **Paris** (11.05.05), **Belgien**, den **Niederlanden** erreichten sie Deutschland an ihrem 1960. Tag Emden (13.09.05). (Bericht Nr. 33 ff.). In **Hamburg-Blankenese** trafen sie am 10.10.05 ein. Morgen, den 14.10.05, wollen sie so um 12 Uhr in die Binnen-Alster einlaufen und sich feiern lassen. Das haben sie auch verdient.

Respekt vor der Leistung dieser beiden und Dank an die vielen kommerziellen und privaten Sponsoren; denn ohne die Hilfsbereitschaft Dritter ist kaum solch eine 5 ½ Jahre dauernde Tour zu bewältigen. Zu nennen sind insbesondere die Firmen Mammut und Victorinox, aber auch Klepper, Hilleberg (für das Zelt „Saivo“) u.v.a.m. wie z.B. die Alpha-Klinik in München, deren Ärzte auf ihr Honorar verzichtet haben. Unerwähnt bleiben sollten nicht die schier unzähligen einheimischen Helfer vor Ort, die vor lauter Begeisterung & Anerkennung immer wieder die beiden tatkräftig unterstützten.

Leider sind die ins Netz gestellten Bericht nicht sehr aufschlussreich und etwas bruchstückhaft, was jedoch verständlich ist; denn sicherlich werden die beiden ein Buch über ihre Europa-Tour schreiben ... da darf natürlich vorweg nicht alles schon erzählt worden sein!

Ob Kanuten über 5 Jahre benötigen müssen, um ca. 12.000 km zurückzulegen, sei dahingestellt. Ohne die Pflege der Gastfreundschaft vor Ort, ohne Probleme mit Körper, Ausrüstung Wetter & Behörden und quasi blind dafür, was an Land alles zu sehen & erleben ist, können 12.000 km eigentlich auch in einem Jahr herunter „geschrubbt“ werden. Zumindest ein paar Hamburger Wasserwanderer haben das schon geschafft.

Text: U.Beier

Link: www.ulm-outdoor.de

11.10.2005 **3. Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2005/2006** (Literatur)

Zum 100 Geburtstag des Faltbootes ist es **Herbert Kropp** gelungen, die 3. Ausgabe des von ihm herausgegebenen Faltbootjahrbuchs fertigzustellen:

Binsenbummeln und Meeresrauschen III

Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2005/2006

hrsg. von **Herbert Kropp**

Faltenreichverlag, Oldenburg 2005 (368 S.) (Preis: 23.50 Euro inkl. Porto)

Abgesehen von den vielen historischen relevanten Beiträgen, dürften für das Küstenkanuwandern u.a. die folgenden Artikel von besonderem Interesse sein:

- Staude,H.-J.:
Durch das Halligmeer. Wattrippel, Faltboot und Bahn, S.64-69.
- Götz,W.:
Fliegende Quajaq-Gerippe. Metamorphosen dreidimensionaler Hohlkörper, S.125-128.
- Vogeley,M.:
Im Faltboot durch die Straße der Eisberge (Kertilsfjord in Südgrönland), S.129-139)

- Zimmermann,K.:
Achtung: Eisbrecher. Ist Paddeln ein Wintersport? Erlebnisse und Ausrüstungstipps, S.148-154.
- Schmidt,H.:
Im Faltboot über den Ärmelkanal (Faltboot historisch I. ...) (1927), S.213-216
- Naumann,D.:
Die Inseln. Eine nicht ganz übliche Inselbetrachtung, S.223-226.
- Kahl,R.+R-J.:
Kerala – Land der Kokospalme. Eine Paddelreise im Süden Indiens, S.227-234.
- Hüwe,St.:
Sognefjord, Norwegen, S.242-243.
- Gieger,T.:
50.000 km im Faltboot. Oskar Specks abenteuerliche Reise von Deutschland nach Australien, S.256-262.
- Schuth,A.:
Der internationale Faltbootmarkt 2004 (eine Marktübersicht), S.264-276;
s. auch: S.345-360
- Remarque,E.M.:
Eine Faltbootfahrt in Patagonien (1923), S.277-278.
- Cords,H.:
Tagebuchnotizen einer Wattenmeerfahrt, S.320-325.
- Schröder,W.:
Im Faltboot über den Kanal (1927), S.326-328.

Band I (2003/04) ist noch erhältlich, Band II (2004/05) ist schon vergriffen.

Bezug: kropp@faltenreich.de

Infos: www.faltenreich.de

09.10.2005 **Seetüchtigkeit** (Ausbildung/Ausrüstung)

Im Folgenden sollen hier exemplarisch die Anforderungen an das "seemännische Verhalten" für das Küstenkanuwandern aufgezeigt werden; denn das Paddeln unterwegs auf dem Meer entlang der Küste ist nicht vergleichbar mit dem Paddeln auf Bächen, Flüssen & Seen. Küstenkanuwandern z.B. im Wattenmeer ist auch etwas ganz Anderes als das Wandern mit dem Kajak dicht entlang eines Ostseestrandes.

Spätestens bei einer Wattenmeertour („Insel-, Hallig-, Sandbank- bzw. Leuchtturm-Hopping“) reicht es grundsätzlich nicht mehr aus:

- nur „**paddeltüchtig**“ zu sein, d.h. über ein Boot zur Verfügung, dass mit Spitzbeutel, Spritzdecke und Paddel ausgerüstet ist, und es zu beherrschen.
- Vielmehr ist "**Seetüchtigkeit**" gefragt. D.h. wir müssen zusätzlich auch seetüchtig sein, und zwar betrifft das Mannschaft & Material!

Es genügt also nicht, wenn wir nur über irgendein Kajak verfügen, mit dem wir im Seegang paddeln können.

Wir dürfen uns auch nicht damit zufrieden geben, ein seetüchtiges Kajak (Seekajak) und sonstige Zusatzrüstung zu besitzen, die wir bei einer Tour hinaus auf das Meer benötigen.

Nein, wir müssen als Kanutin bzw. Kanute selber seetüchtig sein, d.h. imstande sein, den Seegang zu beherrschen, eine Kenterung zu meistern, eine Tour zu planen und unseren Weg zu finden, ohne dass wir unterwegs:

- zum Verkehrshindernis (hier: Kollisionsgefahr) werden,
- versehentlich in gesperrte Naturschutzgebiete (hier: Störung der Natur) hineingeraten
- bzw. schlapp machen (hier: Gefahr für sich selber und alle Gruppenteilnehmer).

Im Folgenden soll auf die einzelnen **Kriterien der Seetüchtigkeit** (siehe Übersicht) eingegangen werden, wobei unterschieden wird, ob sie:

- die Kanutin bzw. den Kanuten
- oder das Kajak
- oder die mitzuführende Ausrüstung

betreffen. Bei der Aufzählung ist zu bedenken, dass natürlich nicht bei jeder Tour alle die hier aufgeführten Punkte unbedingt mitzuführen sind:

- Je schwieriger eine Tour wird (abhängig von den Gewässerbedingungen, der Länge der Tour und den Anlandemöglichkeiten) (z.B. Helgolandtour),
- und je mehr Verantwortung die einzelne Kanutin bzw. der einzelne Kanute trägt (z.B. Fahrtenleitung),

desto wichtiger ist es jedoch, möglichst alle Anforderungen an die Seetüchtigkeit zu erfüllen.

Übersicht: Kriterien der Seetüchtigkeit

- **Seegangstüchtigkeit** (das betrifft die Fähigkeit, mit dem Kajak auch noch im unerwartet brechenden Seegang paddeln zu können);
- **Kentertüchtigkeit** (das betrifft die Fähigkeit, nach einer Kenterung mit Ausstieg in das Kajak wiedereinsteigen und mit dem Kajak wieder weiterpaddeln zu können, und zwar auch bei Seegang);
- **Navigationstüchtigkeit** (das betrifft die Fähigkeit, den Kurs so legen und nachpaddeln zu können, dass einem auch plötzlich eintretende Unwägbarkeiten seitens Wind, Tide, Sicht, Gewässer, Zeiteinteilung und Gruppe keine Probleme bereiten);
- **Verkehrstüchtigkeit** (das betrifft die optische Auffälligkeit und somit die Chance des "Sehen & Gesehen-Werden", und zwar nicht nur von den anderen Gruppenteilnehmern, sondern auch von der übrigen Schifffahrt);
- **Seenottüchtigkeit** (das betrifft die Möglichkeit, im Falle eines Seenotfalles nicht nur eine Chance zum Überleben zu haben, sondern auch eine Chance zu haben, auf den Seenotfall aufmerksam machen zu können);
- **Reisetüchtigkeit** (das betrifft zum einen das Vermögen, unterwegs dem Seegang und die für das Meer typischen Licht- & Sichtverhältnisse physisch & psychisch gewachsen zu sein, und setzt zum anderen ein Kajak voraus, dass es erlaubt, nicht nur all die für eine Küstentour wichtigen Ausrüstungsgegenstände mitzuführen, sondern auch "handgriffrei" zu nutzen bzw. griffbereit darüber zu verfügen).

Wer nicht seetüchtig ist, braucht natürlich nicht für immer auf eine Wattenmeertour zu verzichten. Er muss sich nur vorher die Zeit nehmen, sich fit für das Meer zu machen. **Erfahrene Kameraden** können einem da sicherlich helfen, sich langsam über die Ostsee an die Nordsee "heranzutasten". Wem hier die entsprechenden Kontakte fehlen, kann Verbindung mit den an der Küste liegenden **DKV-Landeskanuverbänden** (LKV) aufnehmen (è www.kanu.de > Vereinssuche > Küste)

a) Seegangstüchtigkeit

Kanutin/Kanute:

- Brandungserfahrungen (Brecher von vorn, von der Seite, von achtern; Starten/Anlanden);
- Beherrschung der nötigen Paddeltechnik bei Wind und Welle (zumindest: flache/hohe Stütze, Heckruderschlag, Wriggen);
- richtige Trimmung des Seekajaks (hier: Gepäckverteilung)

Kajak:

- seegangstüchtige Bootsform:
= kippstabil, aber Kanten muss möglich sein!
= kursstabil, aber Kurskorrekturen müssen möglich sein!
= windunempfindlicher, aber ohne zu Bohren!
- Längenunter-/obergrenzen:
mit Steuer: ca. 430-580 cm;
mit variablem Skeg: ca. 465-560 cm;
ohne alles: ca. 500-540 cm;
- Breitenunter-/obergrenze: ca. 52-62 cm;
- nicht zu viel Volumen (Windempfindlichkeit): Beladung (gemessen in kg) mindestens 30 % des Volumens (gemessen in Liter);
- passende Sitzluke (Schenkel-/Fuß-/Hüfthalt) (ansonsten kann es Probleme mit Sitzhalt & Spritzdecke geben!);
- fest sitzende, wasserdichte Spritzdecke;
- Schenkelstützen (am besten variabel einstellbar!);
- Möglichkeit zur Kurskorrektur (ein-/hochziehbares Steuer),
zumindest zum Kurshalten (variables Skeg);
- wasserdichte Gepäckluken.

Zusatzausrüstung:

- Spritzdecke (brandungsfest) (mit Träger, 8-10 mm Gummi, Stützstab bei großen Decken (über 75 cm); gegebenenfalls aus Neopren);
- Paddel (stabil, damit es Grundberührung aushält (nicht unter ca. 700 g (?);
gegebenenfalls nicht so voluminöse Blätter bzw. ungedrehtes Paddel (geringere Windempfindlichkeit);
- alle Ausrüstung muss wind- und brandungsfest gelagert werden können (straffes Gepäcknetz);

b) „Kentertüchtigkeit“

Kanutin/Kanute:

- Beherrschung der flachen/hohen Paddelstütze;
- Beherrschung der Lenz- & Wiedereinstiegstechniken (X-; V-; Parallel-Wiedereinstieg);
- Beherrschung des Paddlefloat-Wiedereinstieg (z.B. Reentry & Paddlefloat-Roll)
- Beherrschung der Rolle (zumindest bei Solo-Touren);

Kajak:

- mind. doppelte Abschottung (Ausnahme: Faltboote (hier: Kentersocken));
- fest installierte Lenzpumpe (Ausnahme: Faltboote);
- mehrfach befestigte Rettungshalteleine auf Vorder-/Achterdeck (mind. 6 mm);
- frei schwingende Halteknebel (Toggles) am Bug-/Heckende;
- niedriges bzw. griffiges Süllrandende (erleichtert u.U. das Rollen bzw. dass befestigen der Spritzdecke);
- im Deck integrierte Beschläge (Verletzungsgefahr (?));

Zusatzausrüstung:

- Spritzdecke (leicht schließbar nach Kenterung; Probleme bei 10mm-Gummi);
- schnell lösbare Paddelsicherungsleine (z.B. mit Steckverschluss);
- Schutzhelm (bei Brandungsfahrten);
- Hand-Lenzpumpe (sofern eine fest installierte Pumpe fehlt) (griffbereit);
- Life-Line (um nicht das Kajak zu verlieren) (griffbereit);
- alle Ausrüstung muss kenterfest gelagert werden können (straffes Gepäcknetz auf dem Achterdeck; verschließbare Beutel unter Deck);

c) „Navigationstüchtigkeit“

Kanutin/Kanute:

- Erfahrungen mit der terrestrischen Navigation;
- Kenntnis der Seezeichen;
- Kenntnis der geplanten Route;
- Einschätzung der Gewässerbedingungen (um leichteren Kurs finden zu können) und Gezeitenverhältnisse;

Kajak:

- fest installierter Kompass;
- eben gerundetes, großes Kartendeck;
- 2-3 Seekarten-Haltegummis (wind-/brandungs-/kenterfest);
- Kartendeck geeignet für Karten im Format DIN-A3 (quer);
- Kartendeck frei von Gepäcknetz (erschwert Einsicht in die Karte);
- kleine Sitzluke (ideal zum Kartenstudium: max. ca. 65 cm Innenlänge)
- vorderer Süllrand sollte plan mit dem Kartendeck verlaufen.

Zusatzausrüstung:

- Armbanduhr;
- Gezeitenkalender;
- Seekarten (aktuell) (z.B. DIN A3-Farbkopie einlaminiert statt Kartentasche) bzw. topografische Karten (möglichst 1:50.000);
- Stromatlas;
- Wetterinfo (z.B. Radio bzw. Handy (SMS));
- Handkompass (?) (zum Peilen) (griffbereit);
- Stirnlampe (wasserdicht) (griffbereit bei Nachtfahrt);
- GPS (zur Absicherung des Kurses und der Geschwindigkeit bei schlechter Sicht/Abdrift/Gegenwind) (griffbereit);

d) „Verkehrstüchtigkeit“

Kanutin/Kanute:

- Bekleidung (auffällige Farbe) (hier: Mütze, Jacke, Rettungsweste);
- Kenntnis der Fahr- und Vorfahrtsbestimmungen;

Kajak:

- gelbe oder orange Bootfarbe;
- mehrere Reflexstreifen auf dem Vorder-/Achterdeck.

Zusatzausrüstung:

- Paddel (die Paddelblätter sollten z.B. gelbe Farbe haben zwecks Sichtbarkeit);
- Taschenlampe (wasserdicht) (griffbereit sofern Nachtfahrt droht!);
- Nicosignal und Pfeife (griffbereit);

e) „Seenottüchtigkeit

Kanutin/Kanute:

- Kenntnis des richtigen Verhaltens im Seenotfall (z.B. möglichst am Kajak bleiben; nicht unnötig herumschwimmen; gezielt Seenotsignalmittel einsetzen; Ort aufsuchen, wo ein Handy-Empfang möglich ist);

Kajak:

- auffällig Bootsfarbe;
- Toggles;
- Rettungshalteleinen;
- griffbereite Lagermöglichkeit für Seenotsignalmittel;

Zusatzausrüstung:

- Bekleidung (sichtbar; insbesondere was die Kopfbedeckung betrifft);
- Bekleidung (Kälteschutz) (hier: Neo-/Trockenanzug, Fußschutz, Neo-Kappe)
- Rettungsweste (ohnmachtsicher, gegebenenfalls mit Gischtschutz (Spraycap)) (am Körper)
- Handseenotsignalmittel (weißes Blinklicht; Handy, UKW-Sprechfunk (scheinpflichtig); Nicosignal; Seenotfallschirmraketen (PyroSchein); Handfackel; Rauchsignal; Pfeife) (griffbereit);
- Schleppleine (griffbereit);
- Taschen-/Stirnlampe (wasserdicht) (griffbereit);
- Life-Line (Verbindung zum Kajak) (griffbereit);

f) „Reisetüchtigkeit“

Kanutin/Kanute:

- fit (hier: gesund; d.h. auch fieberfrei seit ca. 5 Tagen);
- genügend Kondition (um auch mal 2-3 Std. ohne Pause paddlen zu können);
- nicht ausgehungert, durstig und fröstelnd;
- keine Angst vor der Weite des Meeres;
- nicht empfänglich für Seekrankheit;

Kajak:

- Gepäcknetz (griffbereit zugänglich auf dem Achterdeck, z.B. für Verpflegung, Schleppleine, Südwester/Sonnenhut, Sonnencreme, Lippenschutzcreme, Paddelfloat);
- Haltegummis für Reservepaddel.

Zusatzausrüstung:

- Bekleidung (wind- und möglichst wasserdicht) (Waterchill/Windchill);
- Paddelpfötchen (Wind-/Kälteschutz);
- Kopfbedeckung (Regen-/Wind-/Sonne-/Kälteschutz);
- Sonnenbrille;
- Sonnencreme;
- Trinkmöglichkeit (z.B. Trinkbeutel mit Trinkschlauch)
- Verpflegungsmöglichkeit (z.B. Brotdose griffbereit im Gepäcknetz).

Text: U.Beier

Links:

(siehe hierzu die DKV-Homepage: www.kanu.de/kueste/ > Download)

Besser Küstenkanuwandern – 70 Fehler, die gemacht werden können:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf

„Gut geplant ist halb gepaddelt“ – Allgemeine Tipps zur Auswahl des Reviers u.a.:

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

DKV-Grundlinien für natur- und landschaftsverträglichen Kanusport :

è www.kanu.de/nuke/downloads/DKV-Grundlinien-Natur.pdf

Routenwahl:

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

Gruppenfahrt entlang der Küste – 10 erfolgversprechende Kernpunkte:

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

Kameradschaft – 10 hilfreiche Pluspunkte:

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

Gemeinschaft - 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln:

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

„Der Langsamste bestimmt das Tempo“ – 10 störende Problemfelder:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf

Angstbewältigung – 5 beruhigende Aspekte:

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

Solo-Küstentouren – 10 überlebenswichtige Fragen:

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

Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns:

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

Navigationstüchtigkeit – Anforderungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns:

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

Leuchtfeuerbeschriftung (Befeuerung):

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

Gezeitenplanung Nordsee:

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

Aktueller Wassersand nach 12er-Regel – Berechnungstabelle mit 2 Beispielen:

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

Zur Arbeit mit dem Stromatlas:

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

Pricken – Die Seezeichen des Wattenmeeres:

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

Wattenhoch – Die „Wasserscheide“ des Wattenmeeres:

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

Tourenplanungs-Tabelle:

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

Seekajak-Kauf 10 praktische Hinweise:

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

Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände – 10 praktische Tipps:

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

Volumen & Sitzhalt – Zwei kaufentscheidungsrelevante Kriterien:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

Sausichere Seekajaks – Zur Kippligkeit von Seekajaks (10 wacklige Tatsachen):

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

Toggles - 10 nicht ganz haltlose Punkte:

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

Sichtbarkeit – 10 einleuchtende Punkte:

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

Beleuchtung - Gesetzliche Regelung fürs Küstenkanuwandern:

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

Paddel - Schaft, Steifigkeit, Gewicht, Länge, Blatt, Drehung, Material u.a.:

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

Trockenanzüge – Ein Muss fürs Küstenkanuwandern? (Kauf- und Trageempfehlungen)_

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

Schwimmweste oder Rettungsweste? Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?:

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

„Life-Line“ – Ein Muss zumindest beim Solo-Küstenkanuwandern:

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

Seenot-Signalmittel – Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen:

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

Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk:

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

Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausstattung:

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

Gepäckverteilung – 2 x 5 gewichtige Aspekte:

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

Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang:

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

Anleitung zum Brandungsfahren:

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

Brandungstaktik – 10 vermeidbare Schwachstellen:

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

Re-Entry & Roll – 7 Phasen vom Wiedereinstieg bis zum Weiterpaddeln:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf

„T-Lenz-Methode“ – 10 Schritte bis zum wieder fahrtüchtigen Kajak::

è www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf

Unabgeschottete Kajaks: Lenzprobleme – Liften, Lenzen & Pumpen:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf

Großgewässer-Gefahr Nr. 1:

Unterkühlung: è www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

Ernährung beim Paddeln – 10 leistungsbestimmende Aspekte:

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

Trinken beim Paddeln – 10 leistungssteigernde Tipps:

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

Sehnenscheidenentzündung – 10 schmerzhafte Punkte:

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

Seekrankheit vermeidbar? – Ursachen, Prophylaxe u.a.:

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

Hitzeerschöpfung – Hitzschlag – Sonnenstich:

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

See-Wetterbericht (Deutschland):

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

Wind- & Wetterprobleme:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Wind&Wetter.pdf

Wetterregeln:

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

Zum Einfluss des Windes auf Seegang, Staudruck, Belastung beim Küstenkanuwandern:

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

Böen: 4 windige Varianten – Über Bewegungs- & Wolkenturbulenzen und Böenphänomene:

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

Gewässerbedingungen – Bestimmungsfaktoren & Probleme:

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

Gewässerschwierigkeiten (Küste) – 3 Berechnungsvarianten:

è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

06.10.06 Tod nach Kenterung in der Brandung (Ausbildung)

In der Online-Ausgabe der „EMDER ZEITUNG“ erschien am 11.09.05 eine Meldung mit der Überschrift:

„Kajak-Ausflug nach Baltrum endete tödlich“

in der über einen Seenotfall in der Brandung an der Nordostspitze von Norderney berichtet wurde.

Was war passiert?

Eine Gruppe von Kanuten paddelte am Samstag, 10.09.05, kurz nach 8 Uhr mit ablaufendem Wasser von Neßmersiel aus zunächst entlang des Fahrwassers der Neßmersieler Balje zum 5 km entfernt liegenden Hafen der Insel Baltrum. Unterwegs trennte sich die Gruppe. Drei Einer-Fahrer, G. (52), J. (61) und H. (69), wollten mit ihren seetüchtigen Kajaks in der letzten Stunde vor Niedrigwasser (NW Baltrum Westende: 10.28 Uhr) durchs Gat zwischen Norderney und Baltrum („Wichter Ee“) in die Brandung am Rande der „Othelloplate“ paddeln, um dort ein wenig im brechenden Seegang zu paddeln, während ein Pärchen im Zweier die Brandung mieden und daher gleich zum Baltrumer Hafen weiter fuhren. Die Dreier-Gruppe plante, später bei auflaufendem Wasser nachzukommen.

Der Seewetterbericht des Seewetterdienst Hamburg prognostizierte auf Grund der Wetterlage vom 10.09.05, 11 Uhr GZ, für die Deutsche Bucht einen „Nordost-Wind um 5, ostdrehend, einzelne Schauerböen“. Die Stationsmeldung von Norderney gab um 10 Uhr GZ einen Wind aus Ostnordost mit 4 Bft. und eine Lufttemperatur von +17° C an. Lt. Zeitungsmeldungen lagen die Wassertemperaturen bei +18°/19° C. Es herrschten normale Tidenbedingungen (Mittzeit). Das Wasser strömte lt. Stromatlas 1 Std. vor Niedrigwasser (= 5 Std. nach Hochwasser Helgoland) mit max. 0,4 km/h aus dem Gat. Gegebenenfalls strömte es jedoch wegen des bei ablaufendem Wasser immer enger werdenden Gats etwas stärker.

Als die Dreier-Gruppe in die Untiefen am Rande der „Othelloplate“ gerieten, sorgten Strömung, Windsee und einlaufende Dünung für relativ schwieriges, vereinzelt mit „Klapotis“ durchsetztes Kabbelwasser. Ein Kanute (J.) kenterte. Beim Versuch, dem Gekenterten zu Hilfe zu kommen, kenterte der zweite Kanute (G.), der ansonsten die Rolle sicher beherrscht. Der dritte Kanute (H.) war zuvor am Kabbelwasser vorbei hinaus durch die Brandung gepaddelt, um mit dem nächsten Brecher zurück zu surfen. Als er wieder bei seinen beiden Kameraden war, sah er sie an ihren Seekajaks hängend im Wasser treiben. Da der zuerst Gekenterte (J.) der schwächere von beiden war, wollte er ihm helfen. An einen Wiedereinstieg mit Partnerhilfe war wegen des immer noch kabbeligen Wassers nicht zu denken. So entschied er sich dazu, J. per Schleppeleine ins ruhigere Wasser zu schleppen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die im Gepäcknetz auf dem Achterdeck mit einem Karabiner gesicherte Schleppeleine herauszuholen, warf H. schließlich dem Gekenterten die Schleppeleine zu und begann ihn, immer noch an seinem Seekajak hängend, Richtung Land zu schleppen.

Nach ca. 5 Minuten war plötzlich kein Zug mehr auf der Schleppeleine. J. hatte die Leine losgelassen. H. kehrte sofort um und warf J. erneut die Schleppeleine zu. Dabei überraschte ihn eine aufsteilende, hoch aufspritzende Kabbelwelle (sog. „Klapotis“). H. wollte mit der hohen Stütze eine Kenterung zu vermeiden. Der Wellenkamm war jedoch schon direkt unter ihm, sodass er ins Wellental stützte und reinfiel. Mit weit ausgestrecktem Arm versuchte er sich mit ein paar Wriggschlägen an der Wasseroberfläche zu halten, um sich dann wieder aufzurichten. Aber es wollte nicht klappen. H. kenterte und musste ebenfalls aussteigen. Als er neben seinem Seekajak hing und Richtung J. schwamm, spürte er einen stechenden

Schmerz in der Schulter (Später stellte es sich im Krankenhaus heraus, dass er sich wohl bei der Kenterung die Schulter ausgekugelt hatte.).

Bei J. angekommen, meinte dieser nur: „*Ich fühle mich schlapp.*“ H. schlug vor, mit J.s Hilfe wieder in sein Seekajak einzusteigen, da es ihm zu mühsam erschien, Richtung Land zu schwimmen. J. half, H. schaffte es auch, rittlings hinter der Sitzluke zu sitzen. Seine ausgekugelte Schulter hinderte ihn jedoch daran, seine Beine in die Sitzluke zu stecken und dort Platz zu nehmen. Jedenfalls kenterte er erneut. H. schlug daher vor, dass J. versuchen sollte einzusteigen. Dieser lehnte das aber mit den Worten „*Das schaffe ich nicht!*“ ab. Daraufhin regte H. an, dass beide zusammen an seinem Seekajak hängend Richtung Land schwimmen. Gesagt, getan. Als H. nach einer Weile mit den Füßen Grundberührung bekam, dreht er sich um und sah, wie J. auf dem Rücken liegend neben dem Seekajak trieb. H. ließ sofort sein Seekajak los, eilte zu J. und winkte G., der in der Zwischenzeit mit Paddlefloat in sein Seekajak eingestiegen war, um Hilfe. J. wurde auf eine nahe trockengefallene Wattfläche gezogen. G. ergriff ab dann die Initiative. Er begann sofort mit der Wiederbelebung. Zwischenzeitlich holte H. das Handy heraus, sodass G über Tel.-Nr. 112 einen Notruf tätigte, die Lage kurz schilderte und darum bat, sofort einen Rettungshubschrauber an die Nordostspitze von Norderney zu schicken. Ca. 15 Minuten später schon traf ein ADAC-Rettungshubschrauber mit Notarzt ein und danach auch ein Rettungswagen von Norderney. Der Notarzt konnte jedoch nicht mehr helfen. Er deutete Herzversagen als Todesursache an.

Übrigens, H. wurde per Hubschrauber zur Beobachtung ins Krankenhaus von Norderney geflogen. G. sicherte die Seekajaks seiner beiden Kameraden und paddelte über Baltrum zurück nach Neßmersiel. Am nächsten Tag fuhr G. per Fähre zurück nach Norderney, besorgte sich von der Norderneyer Polizei eine Sondergenehmigung und holte mit seinem Pkw (mit Allradantrieb) die beiden noch an der Nordostspitze liegenden Seekajaks.

Fazit

Alle drei Kanuten kamen aus der Region. Sie waren ausgebildete und erfahrene Küstenkanuwanderer, die eigentlich über die nötigen Grundqualifikationen verfügten, die zum Paddeln entlang der Küste benötigt werden. Z.B. besaßen J. und H. einen A-Schein der Salzwasserunion (SaU). Seit Jahren paddelten sie jährlich des Öfteren auf dem Meer. Dabei suchten sie immer gern die Brandungszone auf und konnten auch damit umgehen, wenn sie mal kenterten. Sie paddelten in britischen Seekajaks (J. im „Skerray“ und G. u. H. im „Pintail“), waren mit Feststoffschwimmweste, Long-John (Neo) sowie Paddeljacke bekleidet und fuhren immer als Gruppe, um im Falle der Not sich gegenseitig helfen zu können.

Bzgl. des Windes kann gesagt werden, dass ein 4er Wind auf der Seeseite der ostfriesischen Inseln Brandung erzeugen kann, die nur für erfahrene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer beherrschbar ist. In Anbetracht dessen, dass der Wind aus ONO kam, ist aber davon auszugehen, dass die Brandung nicht ganz so hoch war, wie wir sie bei einem Wind aus N, der schon länger weht, erwarten könnten. Außerdem hinderten die Sände des „Norderriff“ (nordwestlich von Baltrum) die Windsee daran, ungebremst auf die Untiefen der „Othelloplate“ zu laufen. Abgesehen davon ereigneten sich die Kenterungen auf der Westseite der „Othelloplate“, wo quasi „ablandige“ Verhältnisse herrschten. Jedoch vereinten sich dort die um die Untiefe herum laufende Windsee mit der einlaufenden Dünung, die in den vorgelagerten Flachstellen zu brechen anfang. Nach Ansicht von H. waren aber die Brecher nicht sehr hoch. Dennoch genau dort wo beide Wellensysteme im flacheren Wasser am Rande der „Othelloplate“ auf den ablaufenden Tidenstrom trafen, entstand ein Kappelwasser, das schließlich alle drei Kanuten zum Kentern brachte.

Besondere Kälteschutzkleidung (hier: Trockenanzug bzw. Neo-Hose & -Jacke plus Neo-Haube) war bei den vorherrschenden Luft- und Wassertemperaturen nicht unbedingt

erforderlich. Dass nachträglich u.U. das Tragen eines Schutzhelmes empfehlenswert erscheint, war in Anbetracht der Windverhältnisse und der Bodenbeschaffenheit vor Ort (sandiger Wattboden) nicht vorhersehbar und ist auch bei solchen Küstenkanuwanderungen entlang der ostfriesischen Inseln nicht üblich.

Der verunglückte Kanute verhielt sich ruhig und war noch sicherlich ca. 10 Minuten im Wasser ansprechbar. Er trieb zum Schluss auf den Rücken liegend ohnmächtig im Wasser. Ob hier eine halbautomatische Rettungsweste, die nach ihrer Auslösung für die nötige ohnmachtsichere Schwimmlage sorgt, Schlimmeres hätte wirklich verhüten können, kann nachträglich nicht mehr beurteilt werden.

Im Nachhinein könnte hier wohl die Auffassung vertreten werden, dass H. nach dem alten „Retter-Grundsatz“: „*Erst die Person, dann das Material!*“ hätte handeln sollen. D.h. er hätte statt zu versuchen, J. zusammen mit dessen Seekajak zu schleppen, sofort J. auffordern können, sich am Heck oder besser noch – wegen des direkten Augenkontakts - am Bug seines Seekajaks festzuhalten, um ihn dann vorwärts- bzw. rückwärtspaddelnd auf die in der Nähe liegenden trockengefallenen Wattflächen zu schleppen. Aber wie kann er ahnen, dass sein langjähriger Paddelkamerad, der mit ihm wenige Wochen zuvor in der dänischen Südsee über Stunden gegen einen 6er Wind angepaddelt war, plötzlich Probleme mit dem Kreislauf haben könnte. Kentern in der Brandung ist doch für das Küstenkanuwandern nichts Ungewöhnliches. „*Man muss sich nur zu helfen wissen!*“ Wie die Schilderung des Vorganges zeigt, wussten sich G. und H. zu helfen. H. wusste auch, wie er J. helfen konnte. Und wenn er nur geahnt hätte, dass es hier um „*Leben oder Tod*“ ginge, dann hätte er sicherlich nicht nur versucht, J. direkt ohne dessen Seekajak Richtung Land zu schleppen, sondern er hätte auch – als er zusammen mit J. Richtung Land schwamm – ihm bestimmt direkter beigestanden. Aber wie hätte er dies aus J.s Worten, dass er sich „*schlapp*“ fühlt, heraushören können; denn wer in der Brandung kentert und aussteigen muss, ist eigentlich fast immer außer Atem und schnell erschöpft.

Der Auslöser für den tödlichen Ausgang der Kenterung in der Brandung bleibt etwas „rätselhaft“. Ob dieser Vorfall überhaupt je hätte besser beherrscht werden können, ist nicht klar. Der Eintritt des Todes nach der Anstrengung einer Kenterung mit längerem Schwimmen in der Brandung könnte unbestritten auch ein schicksalsvoller, unvermeidlicher natürlicher Vorgang gewesen sein. Wir fühlen mit den Angehörigen und bedauern, dass ein solch begeisterter und erfahrener Küstenkanuwanderer so plötzlich während der Ausübung seines liebsten Hobbys aus dem Leben schied.

Konsequenzen für das Brandungspaddeln: 10 Problemfelder

Auch wenn dieser konkrete Todesfall wenig Material für eine Fehleranalyse liefert - denn eine Kenterung als solche ist nicht lebensgefährlich und gehört zum Küstenkanuwandern wie Seegang und Wind - soll er zum Anlass genommen werden zu fragen, mit welchen Problemen wir zu rechnen haben, wenn wir in die Brandung hineinpaddeln.

(1) Brandungsbedingungen:

Wie der Fall zeigt, stellt die Brandungszone eine nicht zu unterschätzende Gefahr für das Küstenkanuwandern dar. Jede Kanutin und jeder Kanuten muss vor Antritt einer Tour entlang der Küste wissen:

- wo unterwegs Brandungsbedingungen auftreten können (auf der Seeseite der west-, ost- und nordfriesischen Inseln müssen wir immer mit Brandung rechnen),
- durch welche Faktoren die vorherrschenden Brandungsbedingungen beeinflusst werden können (hier: Untiefe, Wind, Windsee, Dünung, Strom, Hindernisse) und mit welchen davon während der geplanten Tour zu rechnen sind,

- dass Brandung über lokal isolierten Flachstellen besonderes Kappelwasser erzeugen kann, da dort die Brecher nicht so kontrolliert in Reih & Glied aufgereiht heranrauschen, wie wir es an lang gestreckten Sandstränden beobachten können, sondern vielmehr von allen Himmelsrichtungen kommend aufeinander zu rauschen und zusammenklatschen können, dass das Wasser teilweise Meter hoch in die Luft spritzen kann.
- wie solche Bereiche umfahren werden können (kann mit Hilfe der Seekarte auf Grund des Seeganges erkannt werden),
- dass Tidenströmung einen in die Brandungszone treiben kann, ohne dass es möglich ist, dies durch einen Kurswechsel zu verhindern,
- bzw. was zu tun ist, wenn durch die Brandung gepaddelt wird (Beherrschung der flachen und hohen Stütze und zwar zur brechenden Welle hin).

(2) Paddeltechnik:

Wer ohne Brandungserfahrungen im Brandungsbereich paddelt, riskiert sofort zu kentern. Aber auch der, der seit Jahren in der Brandung paddelt, kann nicht sicher sein, jeden Brecher zu meistern. Brandungserfahrungen sammeln wir, wenn wir ganz gezielt immer und immer wieder in die Brandung hinein fahren und mit den Brechern spielen. Dabei sollten wir ganz von vorne anfangen. 30-40 cm kleine Brecher reichen anfangs für die Übungen aus. Erst danach bietet es sich an, in immer höhere Brandung zu fahren, sodass wir lernen:

- vom Strand aus durch die Brandung hinauszupaddeln,
- mit der Brandung hinein zum Strand zu paddeln (Surfen),
- die Brandung von der Seite zu nehmen (und zwar von beiden Seiten), dabei gilt es vor allem zu erfahren, wie wir durch den Einsatz der flachen bzw. hohen Stütze uns über Wasser halten können, ohne uns dabei die Schulter auszukugeln;
- in der Brandung zu kentern und mit Hilfe der Brecher wieder hoch zu rollen,
- mit der Brandung umzugehen, wenn wir kentern und aussteigen müssen.

Schließlich sollten wir einmal üben, in der Brandung einen im Wasser treibenden Kanuten an den Strand zu schleppen (sog. „Personen-Schlepp“), sei es:

- dass dieser hinten – vorausgesetzt das „Retter-Kajak“ verfügt über genügend Volumen (so ab 330 Liter) - auf das Achterdeck des „Retter-Seekajaks“ klettert und sich dort flach hinlegt,
- bzw. dass dieser sich am Heck oder - sofern dort eine Heckumklappsteueranlage befestigt ist - am Bug festhält. Bei einem „Bug-Personen-Schlepp“ kann der „Retter“ sich jedoch nur rückwärts paddelnd dem Strand annähern; denn der Körper des zu Schleppenden wirkt wie ein Treibanker.

Auf diese Weise erleben wir praxisnah, mit welcher Kraft Brandung auf uns einwirken kann, was für Brecher wir noch meistern können und welche Gefahren in der Brandung auf uns lauern können.

(3) Kenterung:

Wer nach einer Kenterung in der Brandung aussteigen muss; dem drohen die folgenden Gefahren:

Gefahr Nr. 1 – Ausbleibende Kameradenhilfe:

Nach einem Ausstieg innerhalb einer Brandungszone können einem Dritte kaum helfen. Die Wucht der Brecher auf das einzelne Seekajak ist für alle Beteiligten nicht kalkulierbar. Zusammenstöße und Überschläge sind je nach den Umständen unvermeidbar. Verletzungen

des Retters und des Gekenterten können dann nicht ausgeschlossen werden. Die Folge ist, dass der „Kenterbruder“ erst dann mit Kameradenhilfe rechnen kann, wenn Strömung bzw. Wind ihn mit seinem Seekajak aus der Brandungszone getrieben haben.

Gefahr Nr. 2 – Bootsverlust:

Erfolgt die Kenterung nahe des sicheren Strandes und befindet sich der „Kenterbruder“ in jenem Bereich der Brandungszone, wo die Brecher einen automatisch an den Strand spülen, ist der kurzzeitige Verluste des Seekajaks nicht weiter schlimm, da es anschließend am Strand samt der über Bord gegangenen Ausrüstungsstücke wieder eingesammelt werden kann.

Kritisch wird es jedoch, wenn die Kenterung weitab vom sicheren Strand erfolgt. Besteht dann die Gefahr, dass wir abtreiben, sollte mit allen Mitteln versucht werden, den Kontakt zum eigenen Seekajak nicht zu verlieren. Kanuten, die sich unterwegs mit einer „Life-Line“ sichern, haben es da leichter.

Warum ist es nun so wichtig, dass wir bei unserem Seekajak bleiben? Nun, die Chance von unseren Kameraden bzw. von herbeigerufenen Rettungskräften entdeckt zu werden, ist am größten, wenn wir nicht von unserem Seekajak getrennt werden. Von weitem im Seegang einen Kopf im Wasser zu entdecken, der u.U. sogar mit einer schwarzen Neo-Haube bedeckt ist, wird nämlich äußerst schwierig sein.

Gefahr Nr. 3 - Das eigene Seekajak:

Nach einer Kenterung geht eine große Gefahr von unserem eigenen Seekajak aus. Der nächste Brecher naht bestimmt. Er packt unser Seekajak und reißt es mit. Wenn es sich zwischen dem Brecher und uns befindet, schleudert der Brecher es auf uns drauf. Verletzungen sind dann nicht auszuschließen.

Befindet wir uns dagegen zwischen Brecher und Seekajak:

- kann uns der Brecher auf unser Seekajak schmeißen, was nicht minder Verletzungen hervorrufen kann,
- bzw. der Brecher kann das Kajak uns aus den Händen reißen, was unweigerlich zu Hand- bzw. Armverletzungen führt, wenn wir dann die Hand nicht sofort lösen können. Genau deshalb sollten Seekajaks mit frei schwingenden Halteknäbeln – sog. „Toggles“ – ausgerüstet sein, da wir an solchen Toggles unser Kajak halten können, ohne dass die Hand z.B. beim Drehen des Kajaks eingeklemmt werden kann!

Aber auch dann, wenn wir uns seemännisch verhalten und uns am Bug-Toggle unseres Seekajaks halten, sind Verletzungen nicht immer zu verhindern. Unser Seekajak kann sich dann wohl sehr schnell an der Fließrichtung der Brecher ausrichten, sodass wir es leichter festhalten können, aber dass der Brecher uns auf den Bug unseres eigenen Seekajaks drücken kann, ist durchaus möglich. Wer dann einen Schutzhelm und eine Feststoffweste trägt, kann die Verletzungsgefahr minimieren aber nicht ausschließen.

Eine weitere Gefahr liefert eine außen am Heck befestigten Steueranlage. Wir sollten daher nach einer Kenterung in der Brandung jeglichen Kontakt mit der Steueranlage vermeiden. Da uns aber auch ein Skeg oder das Steuerblatt einer integrierten Steueranlage verletzen kann, wird empfohlen, nach dem Ausstieg stets zum Bug-Toggle und nicht zum Heck-Toggle zu schwimmen.

Schließlich geht eine weitere Gefahr vom Seekajak aus, und zwar dann wenn wir (schon) nah am Strand im Wasser stehen und unser Seekajak in den Händen halten. Wir müssen dann aufpassen, dass kein Brecher das Seekajak auf uns schleudern kann. Beinbrüche sind

dann schon bei einem ca. 50 cm hohen Brecher nicht auszuschließen. Es gilt also auch im Flachen, ein Seekajak stets nur am Bug-Toggle zu halten. Außerdem sollten wir uns einem Seekajak nur so annähern, dass die Brandung es nicht auf uns treiben kann.

Gefahr Nr. 4 – Die Seekajaks der Kameraden:

Sobald Kameraden versuchen, einem Kenterbruder inmitten der Brandungszone zu helfen, kann es schnell gefährlich werden. Zusammenstöße und Überschläge sind dann je nach den Umständen unvermeidbar. Schon das sich Annähern an das gekenterte Seekajak kann nicht immer kontrolliert erfolgen. Sei es:

- dass bei Annäherung von Wellenluv ein Brecher einen zusammen mit dem eigenen Seekajak auf das gekenterte Kajak schmeißt,
- bzw. bei Annäherung von Wellenlee ein Brecher das gekenterte Kajak auf das Kajak des Retters schleudert.

Haben wir aber ohne Zusammenstoß das Kajak des „Kenterbruder“ erreicht, ist die Gefahr jedoch noch nicht gebannt; denn nun reicht eine weiterer Brecher aus, um das ganze Päckchen bestehend aus Kenter- und Retter-Kajak samt Mannschaft durcheinander wirbelt und auseinander reißt.

Wenn wir dennoch meinen, in der Brandung einem Gekenterten helfen zu müssen, sollten wir uns in seiner Nähe aufhalten und ihm gut zureden und erst dann helfen, wenn er aus dem kritischen Seegangsbereich heraus getrieben ist. Lediglich wenn der „Kenterbruder“ den Kontakt zu seinem Seekajak verloren hat bzw. Unterstützung dringend nötig erscheint, bietet es sich an, ihn per „Personen-Schlepp“ Richtung Strand bzw. aus der Gefahrenzone heraus zu schleppen.

Gefahr Nr. 5 – Hindernisse:

Sehr gefährlich ist ein Zusammenstoß mit einem Hindernis (hier: Meeresgrund, Felsen, Bühnenreste o.ä.), und zwar:

- direkt nach der Kenterung
- bzw. unterwegs, wenn uns nach einem Ausstieg Brecher immer und immer wieder überspülen,
- oder spätestens dann, wenn die Brandung uns ans Ufer treibt. Erwarten uns dann statt eines flachen Sandstrandes etwa ein steiler Strand, felsiger Untergrund bzw. Bühnen, besteht größte Lebensgefahr.

Wir sollten uns daher sehr genau überlegen, ob wir überhaupt in einen Brandungsbereich hinein paddeln, wo wir mit kritischen Hindernissen rechnen können.

Übrigens, da Brandung meistens in Strandnähe anzutreffen ist, müssen wir grundsätzlich immer mit der Gefahr rechnen, dass wir nach einer Kenterung in der Brandung Grundberührung haben. Wer dann einen Schutzhelm und eine Feststoffschwimmwest trägt, ist besser geschützt, als wenn „oben ohne“ gepaddelt wird. - Bei meinen vielen Wanderfahrten, die entlang der west-, ost- und nordfriesischen Küste immer durch die Brandungszone führten, gelang es mir jedoch nicht, meine Mitkanuten nachhaltig zu überzeugen, während der Fahrt durch die Brandung einen Schutzhelm zu tragen, sodass ich in der Zwischenzeit selber nur noch bei gezieltem Brandungstraining mit Schutzhelm paddle. Insofern kann den drei Kanuten, die in der „Wichter Ee“ in die Brandung fuhren, keinen Vorwurf gemacht werden, dass sie ohne Schutzhelm unterwegs waren. Es muss jedoch jeder Kanutin und jedem Kanuten bewusst sein, dass es nicht auszuschließen ist, dass wir nach einer Kenterung in der Brandung bei einer Grundberührung bzw. später beim Halten unseres Seekajaks unserem Kopf so kräftig stoßen können, dass wir anschließend unfähig

sind, uns an unserem Kajak weiter festzuhalten bzw. zu schwimmen bzw. den Auslöser zum Aufblasen des Schwimmkörper unserer Rettungsweste zu betätigen.

Brandung ist jedoch nicht nur gefährlich, wenn wir kentern und aussteigen müssen, sondern auch schon dann, wenn wir in ihr paddeln:

(4) Kollisionen:

Ein weiteres Problem beim Brandungspaddeln ist es, die Kollision mit den ebenfalls in der Brandungszone paddelnden Kanutinnen und Kanuten zu vermeiden. Gerade bei noch nicht so erfahrenen Kanuten kommt das relativ häufig vor, da sie die Kraft eines Brechers noch nicht so richtig einschätzen können. Dabei ist das relativ einfach. Wir brauchen nur in der Brandung so weit seitlich versetzt zu anderen Kanuten zu paddeln, dass ein Brecher keinen anderen Kanuten auf uns schleudern kann bzw. dass wir nicht selber von einem Brecher auf einen anderen Kanuten geschmissen werden können. Sollte dennoch wegen einer Unaufmerksamkeit ein Zusammenstoß unvermeidbar sein, hilft gegebenenfalls vor dem Zusammenstoß eine „Notkenterung“. Auf alle Fälle sollte jedoch vermieden werden, mit den Händen das nahende Kajak eines Dritten aufzuhalten; denn in der Brandung sind kaum kontrollierte und gezielte Handbewegungen möglich. Verletzungen von Fingern, Hand bzw. Arm sind dann nahezu vorprogrammiert.

(5) Kondition:

Küstenkanuwandern kann so entspannend sein. Bei Wind ab 4-5 Bft bzw. beim Fahren in der Brandung wird jedoch das Paddeln immer mehr zu einer sportlichen Betätigung. Insbesondere in der Brandung erfolgt der Übergang zum Leistungssport fließend. Paddeltechnisch auf die Brandung vorbereitet zu sein, reicht dann allein nicht mehr aus. Wir müssen auch über die entsprechende Kondition verfügen, die Brandung zu überstehen.

Erst recht gilt das, wenn wir in der Brandung kentern und aussteigen müssen. Der Versuch, wiedereinzusteigen bzw. sich am Kajak zu halten und Richtung Flachwasser zu schwimmen - und das unter Bedingungen, die einem nicht immer die Luft zum Atmen bieten – bringt die meisten von uns an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Wer körperlich nicht 100%ig fit ist:

- sondern durch zurückliegende Krankheit noch geschwächt ist (mindestens 5 Tage vorher fieberfrei!)
- bzw. mangels sportlicher Betätigung über nur wenig Kondition verfügt,

sollte eigentlich die Brandungszone möglichst meiden oder wenigstens so gestalten, dass er nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg sofort mit seinem Füßen Grundberührung hat bzw. sofort an den Strand gespült oder in ruhigeres Wasser getrieben wird.

(6) Temperaturen:

Paddeln in der Brandung ist wie Stehen in der Brandung. Beim ersten richtigen Brecher, der uns überspült, sind wir nass. Wer dann keinen Neo bzw. Trockenanzug trägt bzw. keine Paddeljacke (mit Latexverschluss an Hals, Handgelenken und Taille), der ist fast so nass wie nach einer Kenterung. Wollen wir also länger in der Brandung paddeln, sollten wir uns davor schützen, nicht bis auf die Haut nass zu werden; denn „Waterchill„ und Windchill tragen dazu bei, dass wir schneller auskühlen können, als uns lieb ist. Spätestens nach einer Kenterung bei Wassertemperaturen von unter ca. +15° C ist die richtige Kälteschutzkleidung angesagt, anderenfalls droht baldige Handlungsunfähigkeit wegen einsetzender Unterkühlung.

(7) Atmung:

Aber auch spätestens dann, wenn uns die Luft ausgeht und wir Wasser einatmen, werden wir handlungsunfähig. Der Todesfall wegen akutem Lungenversagen („Acute Respiratory Distress Syndrom“ (ARDS)) ist dann nicht mehr auszuschließen. Leider können wir nach einer Kenterung in der Brandung nicht immer dann Luft einatmen, wenn wir es wollen, sei es:

- dass uns ein Kälteschock daran hindert, kontrolliert zu atmen. I.d.R. können wir beim unverhofften Untertauchen ins Wasser, welches unter +13° C kalt ist, einen Kälteschock erleiden, sofern wir nicht eine entsprechende Kälteschutzkleidung tragen, zu der neben einem Neo- bzw. Trockenanzug auch eine Neo-Haube gehört. Jedoch müsste der Körper äußerst erhitzt sein, dass auch das plötzliche Eintauchen in +18°C kaltes Wasser für einen gefährlich werden könnte.
- dass wir einfach von einem Brecher zu lange unter Wasser gehalten werden oder wir die Spritzdecke nicht sofort aufbekommen und folglich nicht so schnell aussteigen können und nun nachdem Auftauchen genau dann einatmen wollen, wenn der nächste Brecher uns überspült.
- dass wir wegen einer Kopfverletzung (hier: Grundberührung bzw. Zusammenstoß mit dem eigenen Kajak) bzw. Erschöpfung so stark geschwächt sind, dass wir nicht mehr in der Lage sind, unseren Kopf aus dem Wasser zu halten. I.d.R. kann eine ohnmachtsichere Rettungsweste dafür sorgen, dass unser Kopf auch noch im Fall der Ohnmacht über Wasser gehalten wird, vorausgesetzt uns ist es gelungen, zuvor den Auslöser zum Aufblasen der Rettungsweste zu finden und zu ziehen. Wenn wir das nicht mehr schaffen – aber nur dann -, wäre eine Feststoffschwimmweste, die i.d.R. nicht ohnmachtsicher ist, die bessere Alternative. Zumindest könnten wir nicht untergehen.

(8) Solo contra Gruppe:

Wie schon geschrieben wurde, ist die Rettung in der Brandung äußerst schwierig. Diese Schwierigkeit spitzt sich zu, wenn der gekenterte Kanute solo unterwegs ist. Keiner kann ihm dann in der nächsten Zeit helfen. Er ist ganz allein auf sich und seine Fähigkeiten (z.B. Wiedereinstieg per „Reentry & Paddlefloat-Roll“, großes Balancegefühl) und seine Ausrüstung (z.B. Kajak mit hoher Anfangsstabilität, doppelte Abschottung, fest installierte Lenzpumpe; Trockenanzug, verfügbare Seenotsignalmittel) angewiesen. Viel leichter haben es Kanutinnen und Kanuten, wenn sie zusammen im Schutz einer Gruppe paddeln. Eine Gruppengröße von zwei ist besser als solo, aber schlechter als drei. Bei drei Gruppenteilnehmern in jeweils eigenen Kajaks, kann der eine sich um den in Not geratenen Kanuten kümmern und der andere Hilfe herbeirufen und dann anschließend seinem Kameraden bei der Rettung des Kameraden unterstützen. D.h. das Paddeln in der Gruppe erhöht die Sicherheit, was jedoch nicht viel nützt, wenn mit nicht seetüchtigen Kajaks aufs Meer hinaus gepaddelt wird.

(9) Rettung:

Kentern stellt beim Küstenkanuwandern, insbesondere beim Brandungsfahren nichts Außergewöhnliches dar. Dennoch zeigt die Kenterung an der „Othelloplate“, dass sie schnell zum ganz persönlichen „GAU“ oder – sofern alle Kanutinnen und Kanuten einer Gruppe kentern – zum „Super-GAU“ werden kann. Da wir nicht vorher wissen, ob dieser „GAU“ tatsächlich eintritt, sollten wir anfänglich jede Kenterung sehr ernst nehmen. Das gilt insbesondere dann, wenn der „Kenterbruder“ im Wasser Probleme bekommt, wie z.B.:

- große Atemnot,
- starker Hustenreiz,
- Schmerzen im Brustbereich,
- Blauverfärbung der Zunge,
- Erbrechen,

- Bewusstseinsänderungen (wie Müdigkeit, Schläfrigkeit, Verwirrtheit),
- blutiger Speichel sowie Schaum aus Mund oder Nase.

In Anbetracht dessen, dass Brandung meist einen Vorteil bietet, und zwar dann, wenn sie in der Nähe der Watkante auftritt, brauchen wir uns eigentlich keine Sorgen um das Material zu machen; denn das wird nach einer Kenterung ohnehin bald an Land gespült. D.h. wir können uns voll & ganz dem gekenterten Kanuten widmen. Sollte er Probleme haben, bietet es sich an, ihn aufzufordern, sich z.B. am Bug des Retter-Kajak festzuhalten. Dort kann er angesprochen werden und sich seinerseits erst einmal etwas ausruhen, bevor der Retter ihn dann in Richtung Land schleppt.

Zeigen sich die oben aufgeführten Symptome, ist eigentlich der Seenotfall eingetreten. D.h. aus seemännischer Sicht:

- ist der „Kenterbruder“ aufzufordern, sofern er über eine halbautomatische Rettungsweste verfügt, diese sofort prophylaktisch aufzublasen.
- Außerdem sind sofort die entsprechenden Seenotsignalmittel zu benutzen (z.B. rote Fallschirm-Leuchtraketen, orangefarbene Rauchsignale, mehrere rote Leuchtkugeln; Notruf über UKW-Handfunk (Kanal 16) bzw. – das wasserdicht verpackte – Handy (Not-Nr. 112 bzw. 124124), um auf die Notlage aufmerksam zu machen; denn je früher Hilfe herbeigerufen wird, desto eher kann fachkundig geholfen werden. Lösen wir erst den Seenotalarm aus, wenn wir am Strand sind, kann es schon zu spät sein.

In der Brandung setzt das jedoch voraus, dass wir diese Seenotsignalmittel griffbereit lagern, damit wir sie auch im Notfall erreichen können. Dass dies nicht immer möglich ist, sollte uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderer zu Denken geben; denn die vielfach übliche Lagerung dieser Seenotsignalmittel in der Sitzluke reicht nicht immer aus. Im kabbeligen Seegang sind wir nämlich nicht immer in der Lage, die Spritzdecke zu öffnen und die Seenotsignalmittel heraus zu holen, ohne selber in Kentergefahr zu geraten.

Parallel dazu bzw. danach (sofern kein Dritter über Seenotsignalmittel verfügt) ist es aus rettungsmedizinischer Sicht erforderlich, sich um das „Opfer“ zu kümmern:

- Der gekenterte Kanute darf weder unkontrolliert sich selbst überlassen werden, geschweige denn einen Moment aus den Augen gelassen werden.
- Das Hauptaugenmerk ist darauf zu richten, dass er atmen kann und sein Kreislauf geschont wird.
- Deshalb sollte auch davon Abstand genommen werden, ihm irgendwelche Aufgaben zur eigenen Rettung zu übertragen, die ihn zusätzlich belasten können.

Dies alles ist vorrangig gegenüber der eigentlich angestrebten Annäherung ans feste Ufer.

Notfalls muss der Retter aus seinem Seekajak aussteigen, zum „Kenterbruder“ schwimmen und alles versuchen, seinen Kopf über Wasser zu halten. Verfügt dieser über eine halbautomatische Rettungsweste, die noch nicht aufgeblasen ist, sollte er den Auslöser (rechts unten) suchen und ziehen. Dann sollte er zusammen mit ihm „*Auge in Auge!*“ – damit er sich ständig über seinen Zustand einen Eindruck verschaffen kann – im Wasser treiben und ihn dazu motivieren durchzuhalten.

Gegebenenfalls bietet es sich – sofern die Brandung dies ermöglicht - an, dass beide sich z.B. im hinteren Bereich des Achterdecks (sollte sich dort eine Heckumklapp-Steueranlage befinden, käme das Vorderdeck infrage) festhalten, und zwar so, dass der Retter den „Kenterbruder“ stets im Auge hat. Halb schwimmend, halb von der Brandung angetrieben könnten sie sich ins Flache retten. Ob im Falle der Ohnmacht:

- der Retter auf die Auftriebskraft des Seekajaks verzichtet, es abtreiben lässt und sich ganz um den Ohnmächtigen kümmert oder gar versucht, den Ohnmächtigen durch das Drehen des Seekajaks aufs Kajak und somit aus dem Wasser zu ziehen,
- oder ob er – sofern verfügbar – einen dritten Kanuten herbeiruft, der sie beide versucht, per „Personen-Schlepp“ ans Land zu bringen,

muss der Retter allein vor Ort entscheiden. Letztlich hängt diese Entscheidung auch davon ab, ob der Ohnmächtige eine ohnmachtsichere Rettungsweste trägt, wie stark die Brandung ist, wohin die Strömung einen treibt und wie nahe das rettende Ufer ist.

(10) Wiederbelebung:

Ein im Wasser ohnmächtig treibender Kanute ist ohne Rücksicht auf Materialverluste (hier: Verlust der Kajaks) zu bergen. Nachdem der Mund des Ohnmächtigen gesäubert wurde, erfolgt die Atem- und Pulskontrolle und notfalls die Reanimation (hier: Atemspende im Wechsel mit Herzdruckmassage). Gleichzeitig alarmiert ein Dritter den Notarzt (Handy-Nr. 112) bzw. die Seenotrettung (Handy-Nr. 124124). Der Notarzt allein entscheidet darüber, ob und wann die Wiederbelebung abzubrechen ist.

Schlussbemerkung

Der Todesfall im Gat zwischen Norderney und Baltrum wird wohl nie ganz geklärt werden. Drei Kanuten kentern, aber nur zwei überleben die Kenterung. Der Dritte könnte einen Kreislaufkollaps erlitten und danach Wasser eingeatmet haben oder sein Herz hielt der Belastung nicht stand und versagte. Da er noch nach der Kenterung lebte und sich kurzzeitig an seinem Seekajak festhalten konnte, ist das alles vermutlich erst dann passiert, als er schon im Wasser trieb. Das sollte uns allen zu Denken geben und uns dazu veranlassen, ab unseren nächsten Touren hinaus aufs Meer darauf zu achten, dass wir nicht nur entsprechend ausgerüstet, sondern auch fit sind, damit wir alle Chancen haben, eine Kenterung zu überstehen. Trotz alldem das Küstenkanuwandern ist durch dieses Unglück nicht gefährlicher geworden.

Anmerkung: Ich danke H. für seine Bereitschaft, mich über den Fall zu informieren, und Eckehard Schirmer (LKV-SH) für wertvolle Hinweise zur Beurteilung des Sachverhalts.

Links:

Ostfriesland (Seeseite): 10 Knackpunkte zur Befahrung:

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

Anleitung zum Brandungsfahren:

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

Brandungstaktik: 10 vermeidbare Schwachstellen

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

Brandungsübungen bei starken bis steifen Winden: 10 sicherheitsrelevante Aspekte:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pdf

Schwimm- oder Rettungsweste: Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?

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

Trockenanzüge: Ein Muss fürs Küstenkanuwandern? Kauf-, Trage- & Pflegeempfehlungen:

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

Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände: 10 praktische Tipps:

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

Toggles: 10 nicht ganz haltlose Punkte:

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

Life-Line:

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

Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben: Analyse eines missglückten Ausstiegs:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IV.pdf

Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung:

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

Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk:

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

Notfallkarte:

è www.kc-konstanz.de/html/downloads.html > PDF-Datei „Notfallkarte“

Herz-Lungen-Wiederbelebung:

è <http://de.wikipedia.org/wiki/Herz-Lungen-Wiederbelebung>

02.10.2005 **GPS beim Kanufahren** (Ausrüstung)

In KANU SPORT erscheint von **Ralf Schönfeld** ein Kanu-Sport-Praxistipp über

GPS beim Kanufahren

Teil 1: GPS-Grundlagen und digitale Karten

Im Teil 1 wird zunächst ein allgemeine Überblick über die Leistungsfähigkeit von GPS-Handgeräten gebracht und auf ein paar Probleme hingewiesen (z.B. kann auch der Körper die Satelliten-Signale abschatten bzw. das Gerät liefert nur dann zuverlässige Richtungs-Informationen, wenn es mindestens mit 1 km/h voran bewegt wird).

Anschließend werden ein paar Infos über die Arbeit mit Papier- und Digitalkarten gebracht. Wichtig ist es insbesondere bei Papierkarten, dass wir dessen „Karten-Datum“ und das „Koordinaten-Gitter“ (= Format der Positionsangabe) kennen und das GPS-Gerät entsprechend darauf einstellen.

Im Teil 2 soll erläutert werden, wie die Tourenplanung mit GPS und PC-Software erfolgt.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 10/05, S.26-27 – www.kanu.de

02.10.2005 **Kroatische Adria** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Ewald Traub** in dem Beitrag

Kroatien – Blitz und Bora

über eine Tour entlang der kroatischen Küste:

1. Tag: Zeltplatz Rabac (Istrien) – Beli (Cres);
2. Tag: bis zum Zeltplatz Glatovok (Insel Krk);
3. Tag: bis Bucht von Kap Bracol (Insel Krk);
4. Tag: Pause wegen Wind;
5. Tag: Rundtour nach Baska und zur Insel Prvic;
6. Tag: über Insel Plavnik zurück zur Insel Cres (Bucht Poje);
7. Tag: bis Osor (Insel Cres);
8. Tag: bis zur Insel Porec
9. Tag: Autos umsetzen zum Zeltplatz Bijar bei Osor (Cres) und weiterpaddeln bis zur Insel Mali Osir;
10. Tag: bis zur Insel Mali Losinj;
11. Tag: vorbei an Ilovik und Sv. Petar bis zur Insel Silba;
12. Tag: bis zur Insel Skarda;
13. Tag: vorbei an der Insel Dugi Otok bis zur Insel Rava;
14. Tag: über Iz, Ugljan und Rivani ging es zur Insel Sestrunj;
15. Tag: bis zum Ort Molat auf der Insel Molat;

16. Tag: bis zur Bucht Uvala Dobra auf der Insel Premuda;
17. Tag: kurz vor Gewitter bis zur Leuchtturminsel Grujica und weiter zur Insel Losinj;
18. Tag: vorbei an den Inseln Susak, Male, Vele Srakane und Susak und weiter zum Zeltplatz Bijar (Cres).

Quelle: KANU SPORT, Nr. 10/05, S.16-19 – www.kanu.de

Literatur:

Ch.Rieger/G.Scholz: Annäherung an ein adriatisches Paddelrevier, in: Kanu Sport 7/05

O.Hagelstein: Sommergewitter über den dalmatinischen Inseln, in: Kanu Sport 7/04

W.Kupfer: Durch die kroatische Inselwelt, in: Kanu Sport, Nr. 6+7/03

s. auch Kurzfassung dazu: è www.hamburger-kanu-verband.de/tourall.php?sparte=7

M.Arnau: Robinson für Anfänger (Seekajak-Touren in Kroatien), in: Kanu Magazin 6/02

O.Hagelstein: Durch die dalmatinischen Inseln, in: Kanu Sport, Nr. 9/01

G.Siebke: Erinnerungen an Dalmatien, in: Kanu Sport 5/86

U.Beier: Bora: ein kroatischer Fallwind. Erläuterungen zu ihrer Entstehung

è www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf (2/05/04)

01.10.2005 **Tourenrückmeldung: Intern bzw. extern?** (Ausbildung)

Wie können Dritte herausbekommen, ob unterwegs auf dem Meer eine Gruppe von Kanutinnen und Kanuten in Schwierigkeiten geraten ist und Hilfe benötigt? Nun, folgende Möglichkeiten bestehen z.B.:

- Notruf per UKW-Sprechfunk (über Kanal 16),
- Notruf per Handy (über Tel.-Nr. 124124 (Seenotleitung) bzw. Nr. 112 (Allgemeine Notrufnummer)),
- Notruf per Seenotsignalmittel (z.B. Abschuss einer roten Fallschirm-Leuchtrakete, Zündung einer roten Handfackel bzw. eines orangefarbenen Rauchsignals, Abschusses mehrerer roter Leuchtkugeln bzw. entsprechendes Handsignal wie langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme),
- Notruf wegen Ausbleibens einer vereinbarten Rückmeldung nach Abschluss einer Tour (sog. „Tourenrückmeldung“).

Im Folgenden soll die verschiedenen Varianten und Möglichkeiten der Tourenrückmeldung vorgestellt werden. Generell ist dabei zu unterscheiden zwischen der „externe“ Tourenrückmeldung (die Rückmeldung erfolgt hier an Dritte, die sog. „Kontrollstelle“, die nicht zur Fahrtengruppe gehören) und der „internen“ Tourenrückmeldung (die Rückmeldung erfolgt hier innerhalb der Gruppe, sobald während einer Tour eine Aufspaltung der Gruppe stattgefunden hat).

Externe Tourenrückmeldung

Für die externe Tourenrückmeldung eignet sich z.B. ein Tourenplan (sog. "Passage Plan"). Er war bislang - d.h. vor dem "Handy-Zeitalter" – nicht ganz unproblematisch. Die Salzwasserunion e.V. empfahl früher ihren Mitgliedern - wahrscheinlich in Anlehnung an ihre Vorbilder, die Briten -, die DGzRS über eine geplante Tour vorab zu informieren. Vor Ort bei den jeweiligen SAR-Wachen des DGzRS wurde das aber nur dann - und zwar mehr oder weniger kopfnickend/-schüttelnd - zur Kenntnis genommen, wenn eine große Überquerung anstand (z.B. Festland – Helgoland; Rügen - Bornholm). Bei einer entsprechenden Anfrage von mir an die DGzRS-Zentrale anfangs der 90er Jahre, war die Reaktion jedoch negativ. D.h. die DGzRS sah es bis dahin nicht als ihre Aufgabe an, gezielt darauf zu achten, ob die gemeldeten Küstenkanuwanderinnen und -wanderer abends wieder sicher irgendwo angelandet sind und sich zurückmelden.

Im Folgenden werden vier Varianten externer Meldemöglichkeiten aufgezeigt (è **Übersicht 1**). Welche dieser Varianten zu empfehlen sind, hängt letztlich vom Einzelfall ab. Die einzelnen Küstenkanuwanderinnen und –wanderer müssen selber abwägen, wie groß das Risiko ist, unterwegs einen Seenotfall zu erleiden. Dabei sollten sie sich jedoch bewusst sein, dass sie eigentlich dann, wenn eine solche Tourenrückmeldung sich nahezu aufdrängt, nämlich bei extrem schlechten Wetter und einer extrem kritischen Passage, die „Gute Seemannschaft“ dafür spricht, diesen Tourenabschnitt gar nicht anzutreten, sondern zumindest auf Wetterbesserung zu warten.

Übersicht 1: Externe Meldemöglichkeiten

<u>Variante 1:</u> Passage Plan inkl. tägliche Rückmeldungen	Hinterlegung eines Tourenplanes bei einer Kontrollstelle mit täglicher telefonischer Rückmeldung am Abend zu einem festgelegten Zeitraum, bei der etwaige Tourenänderungen mitgeteilt werden.
<u>Variante 2: (Optimum)</u> Tägliche An- & Rückmeldungen	Während einer Tour findet eine tägliche An- und Rückmeldung bei einer Kontrollstelle mit Angaben über die geplante Tagesetappe statt.
<u>Variante 3: (Best-Praxis)</u> Sporadische An- & Rückmeldungen	Nur anlässlich kritischer Tagesetappen erfolgt eine An- und Rückmeldung bei einer bzw. wechselnden Kontrollstellen mit Angaben über die geplante Tagesetappe.
<u>Variante 4: (Minimum)</u> Passage Plan mit Rückmeldung am Ende der Tour	Hinterlegung des konkreten bzw. ungefähren Tourenplanes bei einer Kontrollstelle mit Hinweis auf den Zeitpunkt, wann die Tour beendet ist.
<u>Erläuterungen:</u> Vor Beginn der Tour ist mit der Kontrollstelle zu vereinbar, wann eine Suchmeldung z.B. in Deutschland an die SAR-Seenotleitstelle in Bremen (Tel.: 0421/536870 bzw. per Handy: 124124) herauszugeben ist: <ul style="list-style-type: none"> (a) entweder wenn die Rückmeldung nach einem bestimmten Zeitraum (z.B. 21.00-22.00 Uhr) plus x Std. bzw. x Tage nicht erfolgt ist, wobei die Zeitspanne „x“ vorher zu vereinbaren ist; (b) oder wenn die Rückmeldung nach (a) nicht erfolgt ist und die Wetterlage am Tag der Tagesetappe sehr kritisch war (z.B. ab 5-6 Bft.); (c) oder wenn zusätzlich zu (b) auch angekündigt wurde, dass eine sehr kritische Passage zu überwinden ist und danach eine Rückmeldung ausdrücklich vereinbart wird; (d) oder wenn die Rückmeldung nach dem geplanten Ende der gesamten Tour plus x Tage nicht erfolgt ist. 	

Die Varianten 1 bis 3 sind praktikabel, sofern sichergestellt werden kann, dass innerhalb des vorgegebenen Zeitraumes (inkl. Zeitspanne) eine Meldung abgegeben werden kann, was eigentlich nur über Handy bzw. UKW-Sprechfunk möglich ist und das auch nur dann, wenn ein Funkkontakt hergestellt werden kann.

Variante 2 stellt die optimale Lösung des Tourenrückmeldeproblems dar. Die „Kontrollstelle“ wird zweimal täglich auf dem Laufenden gehalten, egal wie harmlos bzw. kritisch die Gewässerbedingungen sind. Anlässlich der täglichen Rückmeldung kann die „Kontrollstelle“ rechtzeitig über Änderungen von Kurs bzw. Etappenziel informiert werden.

Variante 3 scheint am praktischsten zu sein; denn nicht jede Etappe ist kritisch und bedarf der Rückmeldung bei einer „Kontrollstelle“. Zu Variante 3 zählt auch jene recht unverbindlich erscheinende Kommunikations-Praxis:

Wir melden uns vor einer Tour z.B. beim Hafenmeister bzw. Campingwart ab und nennen unser Etappenziel. Sollte sich unterwegs das Wetter extrem verschlechtern, empfiehlt es sich dann natürlich, sich bei diesen Personen zurückzumelden, und zwar insbesondere dann, wenn wir unser Etappenziel (z.B. Hafen, bzw. Zeltplatz) nicht erreicht haben. Hierfür bietet es sich an, dass wir uns vorher von diesen Personen die Tel.-Nr. geben lassen.

Wenn keine der Varianten 1 bis 3 gewählt wird, sollten wir uns zumindest für Variante 4 entscheiden. Zu Variante 4 zählt auch das Auslegen eines Zettels hinter der Frontscheibe eines der Autos, welche am Startort zurückgelassen werden, mit einem der beiden Hinweise:

- „Wir sind mit dem Seekajak unterwegs und kehren am Tag x zurück.“
- „Wir sind mit dem Seekajak unterwegs. Falls Sie fragen haben, rufen Sie uns unter der Tel. Nr. xxxx/xxxxxx an.“

Es ist nämlich schon einmal passiert, dass besorgte Passanten die Polizei alarmierten, weil seit Tagen Autos von Kanuten am Wegesrand bzw. auf einem Parkplatz stehen, ohne dass diese zurückgekehrt seien. Als kein Kontakt zu Angehörigen hergestellt werden konnte, informierte die Polizei die Seenotleitstelle. Als auch festgestellt wurde, dass die in der Nähe liegenden Zeltplätze keine Kanuten beherbergten, stieg schließlich ein Rettungshubschrauber auf, um nach den scheinbar überfälligen Kanuten zu suchen.

Variante 4 ist „besser als gar nichts“! Immerhin wird nach uns erst gesucht, wenn wir überfällig sind. Die Chancen für uns sind dann fifty/fifty. Ist uns etwas unterwegs auf dem Wasser, weitab von der Küste passiert, so ist es ohnehin zu spät, gerettet zu werden. Sind wir aber entlang der Küste oder an Land in große Schwierigkeiten geraten, besteht sicherlich eine Chance, uns irgendwo an Land doch noch zu finden.

Die us-amerikanische Zeitschrift „Sea Kayaker“ hat für solche eine Meldung ein Formular entworfen (sog. „Float Plan“) (s. **Übersicht 2**), in dem auf 1 Seite die folgenden Informationen enthalten sind, damit die „Suchmannschaft“ weiß, auf was sie bei der Suche alles zu achten hat:

Übersicht 2: Float Plan-Formular

- Datum der „Überfälligkeit“, ab dem die Suchmeldung herauszugeben ist;
- Angabe der infrage kommenden Rettungsinstitution (z.B. Seenotleitstelle);
- Name der Kanutinnen und Kanuten; Alter; Telefon-Nr.; Farbe von Kajak, Schwimmweste, Bekleidung; Leistungsstand; medizinische Infos;
- Auflistung möglicher Signalmittel, die mitgeführt werden;
- Aufliste der Kommunikationsmittel (hier: UKW-Handfunk, Handy inkl. Tel.-Nr. und vereinbarte Zeiten der Kontaktaufnahme);
- sonstige Ausrüstung: Zelte (Farbe), Erste Hilfe-Material; Wasser für x Tage; Verpflegung für y Tage;
- Start- und Anlandeort (Datum und Uhrzeit);
- eingesetzte Autos (z.B. Modell, Farbe, Kfz-Nr.);
- Geplante Route, Übernachtungsplätze inkl. Alternativen.

Quelle: Sea Kayaker

Dieser „Float Plan“ soll wohl bei einer zuverlässigen dritten Person („Kontrollstelle“) hinterlegt werden, die im Fall, dass die Kanutinnen und Kanuten von ihrer Tour nicht zum vereinbarten Zeitpunkt zurückkehren, diesen Plan an eine zuständige Stelle weiterleitet, damit nach den „Vermissten“ gesucht wird.

Übrigens, sollten die „Kontrollstelle“ eine Suchmeldung herausgeben, ist zu empfehlen, der Seenotleitstelle

- a) den beängstigenden Sachverhalt zu schildern,
- b) dann die Frage zu stellen, ob u.U. die Wetterlage in der entsprechenden Region sich plötzlich derart verschlechtert haben könnte, dass eine "Notanlandung" irgendwo auf einem Sand, einer Insel bzw. an der Küste nicht mehr möglich gewesen sein könnte;
- c) anheim zu stellen, ob sie es für nötig erachtet, die vermissten Kanuten zu suchen.

Auf diese Weise wird die Seenotleitstelle veranlasst, in eigener Verantwortung und nicht auf Grund des verzweifelten Drängens des "verängstigten" Anrufers zu handeln.

Sollte wir mit der „Kontrollstelle“ ausdrücklich vereinbaren, bei Ausbleiben einer Rückmeldung den Seenotfall auszurufen, muss es uns bewusst sein, dass nach uns gesucht wird. Falls eine solche Suche nicht notwendig ist, müssen wir auf jedem Fall – gegebenenfalls auch über Dritte – alles versuchen, die „Seenotleitstelle“ (z.B. über Handy Tel. 124124) zu erreichen und ihr mitzuteilen, dass kein Grund zur Sorge besteht.

Interne Tourenrückmeldung

Die interne Tourenrückmeldung kommt in Frage, wenn unterwegs einzelne Teilnehmer sich von der Gruppe kurzzeitig trennen. Generell sollte bei Gruppenfahrten gelten, dass alle Gruppenteilnehmer sich darüber einig sind, wie dann Kontakt untereinander aufzunehmen ist. In **Übersicht 3** wird ein entsprechende Szenario vorgestellt und erläutert.

Übersicht 3: Internes Vermissten-Szenario

Vor Beginn einer Tour:	
Grundvoraussetzungen:	(a) Jeder kennt die Handy-Nr. der anderen Gruppenteilnehmer. (b) Vereinbarung, wann die Handys einzuschalten sind und zu welchem Zeitraum (z.B. 21.00 – 22.00 Uhr) unbedingt Handy-Kontakt aufzunehmen ist. (c) Hinweis, dass sich Gruppenteilnehmer von einer Gruppe nur dann trennen dürfen, wenn vorher ein fester Zeitpunkt vereinbart wurde, zu dem sich alle an einem ebenfalls zuvor vereinbarten Ort treffen.
Während der Tour:	
(1) Gruppe: Relevant für jene Gruppenmitglieder, die am <u>Standquartier</u> zurückgeblieben sind bzw. die sich am vereinbarten <u>Treffpunkt</u> einfinden und nun auf die Rückankunft der anderen warten, bzw. für jene Gruppenmitglieder, von denen sich kurzzeitig andere Gruppenmitglieder <u>trennen</u> , ohne dass diese wieder zur Gruppe zurückfinden.	(a) Alle Handys sind zum Zeitpunkt, ab dem Gruppenmitglieder vermisst sind, einzuschalten. (b) Der Handy-Kontakt zu den „vermissten“ Gruppenmitgliedern ist zu suchen. (c) Zu einem fest vorgegebenen Zeitraum ist alles zu unternehmen (hier: Aufsuchen eines besseren Empfangsortes), um den Handy-Kontakt zu den „Vermissten“ herzustellen. (d) Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist bei kritischem Wetter die Seenotrettung zu alarmieren; bei <u>unkritischer Wetterlage</u> ist spätestens am nächsten Tag (z.B. 10.00 Uhr) die Seenotrettung zu informieren.
(2) Vermisste: Relevant für jene Gruppenmitglieder, die „vermissten“ werden könnten.	(a) siehe (1) (a). (b) Der Handy-Kontakt zur Gruppe ist zu suchen. (c) siehe (1) (c) (d) Nach Ablauf des Zeitraumes ist die Seenotrettung darüber zu informieren, in welcher Situation sich die möglicherweise „vermissten“ Gruppenmitglieder befinden und dass gegebenenfalls nach ihnen gesucht wird. (e) Befinden sich jedoch die „vermissten“ Gruppenmitglieder in Seenot, bleibt es ihnen überlassen, die Seenotrettung schon viel früher zu alarmieren. (f) In den Fällen (d) und (e) ist die Seenotrettung zu bitten, den Handy-Kontakt zur Gruppe zu suchen und ihr mitzuteilen, in welcher Lage sich die „vermissten“ Gruppenmitglieder befinden.
(3) Alle: Relevant für alle Gruppenmitglieder, die sich unterwegs auf dem Meer aus welchen Grund auch immer „verlieren“.	(a) Die „vermissten“ Gruppenmitglieder sollten exakt zu jenem Ort zurückpaddeln, an dem sie zuletzt mit den übrigen Gruppenmitgliedern zusammen waren. (b) Es ist eine „Suchmannschaft“ zu bilden, die exakt zu jenem Ort zurückpaddelt, an dem die „Vermissten“ zuletzt gesehen wurden. (c) Der <u>Rest der Gruppe</u> geht – sofern möglich – auf Warteposition

	bzw. landet an einem mit der „Suchmannschaft“ vereinbarten Ort an und wartet dort, bis die „Suchmannschaft“ wieder zurückkehrt. (d) Unabhängig davon gelten für die Gruppe wie für die „Vermissten“ das unter Punkt (1) und (2) Gesagte.
--	---

Natürlich können wir die Meinung vertreten, dass eine Gruppe sich niemals trennt, d.h. immer zusammenbleibt. Das ist aber leichter gesagt als getan! Je größer eine Gruppe ist bzw. je unterschiedlicher der Leistungsstand bzw. die Interessen der einzelnen Gruppenmitglieder sind, desto schwieriger wird es, die Gruppe zusammenzuhalten. Ein Fahrtenleiter arbeitet mit den verschiedensten Tricks, damit seine Gruppe nicht auseinander fällt:

- „Der Langsamste bestimmt Tempo und Kurs!“
Alle Gruppenmitglieder werden auf dieses Motto eingeschworen.
- „Ein erfahrener Kanute fährt immer als Letzter!“
Auf diese Weise will der Fahrtenleiter wenigstens das schlimmste verhindern, nämlich das unterwegs ein Teilnehmer abhanden kommt.
- „Bildung kleinerer Untergruppen für Gleichgesinnte!“
Z.B. bilden schnellere und langsamere Kanuten je eine Untergruppen (mit max. 4-5 Seekajaks), was zumindest sicherstellen sollte, dass die Mitglieder einer Untergruppe zusammenbleiben.

Dennoch kann es immer wieder geplant sein oder passieren, dass die Teilnehmer einer Gruppe sich kurzzeitig trennen können, z.B. weil sie wegen unterschiedlicher Interessen bewusst Auseinandergehen (z.B. die einen wollen lieber paddeln und die anderen ziehen es vor zu pausieren; oder: einige paddeln schon mal voraus und anderen lassen sich zurück fallen) bzw. weil irgendetwas Unvorhersehbares dazwischen gekommen ist (z.B. Kenterung, Navigationsfehler, Schwächeanfall, Disziplinlosigkeit).

Da ein Trennung bzw. Absonderung einzelner Teilnehmer einer Gruppe nie ganz ausgeschlossen bzw. verhindert werden kann, ist es wichtig, dass alle wissen, was zu tun ist:

- um Kontakt mit den andern aufzunehmen,
- um wieder zusammenzufinden
- um Hilfe herbeizuholen bzw. um zu verhindern, dass die anderen Teilnehmer der Gruppe unnötigerweise nach einem suchen lassen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

Seenot-Signalmittel: Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen

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

Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausstattung:

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

Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk:

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

Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln

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

Der Langsamste bestimmt das Tempo – 10 störende Problemfelder

è www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf

Float Plan (Melde-Formular):

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

30.09.2005 **Bilanzbericht 20 Jahre Nationalpark in Nordfriesland** (Natur)

Im WWF-NEWSLETTER wird der Bilanzbericht zum 20-jährigen Bestehen des Nationalpark Schleswig-Holsteinischen Wattenmeers vorgestellt:

„Der Zustand der artenreichen Natur an der Küste hat sich seit Gründung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer deutlich verbessert. Blühende Salzwiesen und eine eindrucksvolle Vogelwelt sind heute Markenzeichen des Schutzgebietes und Grund zur Freude für alle Besucher. Allerdings sei es noch ein weiter Weg, bis der Nationalpark auch internationalen Ansprüchen genüge. Dies geht aus einer von der Schutzstation Wattenmeer und dem WWF vorgelegten Bilanz anlässlich des 20. Geburtstages des Nationalparks am 1. Oktober hervor.

„Insgesamt ist der 20. Geburtstag des Nationalparks ein Feiertag für den Naturschutz in Deutschland“, sagte Hans-Ulrich Rösner, Leiter des WWF-Projektbüros Wattenmeer. Es sei heute mit über 4.400 Quadratkilometern der größte Nationalpark zwischen Nordkap und Sizilien. Auf früher intensiv bewirtschafteten Salzwiesen blühen heute wieder Strandflieder, Salzaster und Meerstrandwermut. In der Folge nahmen die Brutbestände vieler Vogelarten wie beispielsweise des Rotschenkels wieder zu.

Die artenreiche Vogelwelt der Wattenmeerregion habe zudem vom 1989 erlassenen Jagdverbot profitiert. „Die jährlichen Ringelganstage zählen zu den touristischen Höhepunkten des Nationalparks“, erklärt Rainer Schulz von der Schutzstation Wattenmeer. „Ohne Jagd sind die Tiere so zutraulich geworden, dass man sie oft ganz aus der Nähe beobachten kann. Heute stehen die aus Nord-Sibirien in das Watt kommenden Ringelgänse nicht mehr auf dem Speiseplan, sondern als Attraktion im Veranstaltungskalender.“

Den größten Nachholbedarf sieht der Bericht in der Fischerei. Die Fangfläche habe sich seit dem Gründungsjahr des Nationalparks kaum verringert, noch immer könne sich die Unterwasserwelt kaum ungestört entwickeln. „Wir müssen künftig gemeinsam mit der Fischerei erreichen, dass der Nationalpark gut geschützt ist und trotzdem eine nachhaltige Küstenfischerei stattfinden kann“, fordert Rainer Schulz. Auch die Ölförderung im Nationalpark, zahlreiche Baumaßnahmen und die Raketentests in der Meldorfer Bucht widersprechen dem Schutzgedanken.

Der Bericht begrüßt ausdrücklich das Bekenntnis der neuen Landesregierung aus CDU und SPD zum Nationalpark. Zugleich fürchten die Naturschützer jedoch angesichts erheblicher Finanzkürzungen um die Zukunft des Schutzgebietes. „Das Nationalparkamt kann schon bald seine Aufgaben nicht mehr erfüllen. Auch die für den Tourismus so wichtige Betreuung der Besucher wird schlechter werden“, kritisiert WWF-Sprecher Rösner. „Die politische Zustimmung zum Nationalpark ist nur glaubwürdig, wenn auch die nötigen Gelder fließen.“ Er verweist auf das Wattenmeer in den Niederlanden. Hier habe die Regierung die Zeichen der Zeit erkannt und beschlossen, in den kommenden 20 Jahren 800 Millionen Euro zusätzlich für den einmaligen Naturraum zur Verfügung zu stellen.

Quelle: WWF-Newsletter v. 30.09.05 -
www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02694/index.html

Link:
Bericht: 20 Jahre Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer – WWF und Schutzstation Wattenmeer ziehen Bilanz (30.05.05) (16 S.)
è www.wwf.de/imperia/md/content/pdf/30.pdf

Literatur:
Nationalparkamt: 20 Jahre Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (24 S.)
Bezug: hendrik.brunckhorst@nationalparkamt.de / www.wattenmeer-nationalpark.de/

24.09.2005 **Erkältung und Sport** (Gesundheit)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird darauf hingewiesen, dass wir bei Erkältung keinen Sport treiben sollten. „Immer wenn Fieber im Spiel ist, sollte eine längere Ruhepause eingelegt werden.“ Empfohlen wird, „5 Tage fieberfrei“ zu sein, bevor wieder angefangen wird, sich zu verausgaben. Wer das nicht beachtet, ist nicht nur weniger leistungsfähig, sondern läuft Gefahr, sich eine „bakterielle Superinfektion“ einzufangen.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 24.09.05, S.42 – www.abendblatt.de

22.09.2005 **Gerhard Mercator** (Geschichte)

Das folgende Buch über den Kartografen Gerhard Mercator ist erschienen:

Nicholas Crane: Der Weltbeschreiber (22,90 Euro)

N.Crane erzählt das ereignisreiche Leben des im 16. Jhd. in Ostflandern geborenen Mercator, der mit der winkeltreuen Projektion die Navigation revolutioniert hat.

Verlag: Droemer

21.09.2005 **Brasilien** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **H.Mertes** in dem Beitrag:

„Im Reich der Großen Insel“

über die Bucht „Baia da Ilha Grande“, die ca. 100 km südwestlich von Rio liegt. Die Bucht ist sehr zerklüftet und mit vielen kleinen Inseln und der großen Insel „Ilha Grande“ durchsetzt. Im Sommer, d.h. zwischen November und April, liegen die Lufttemperaturen stets über +25° C und die Wassertemperaturen stets über +23° C. Jedoch müssen wir mit 11 – 13 Tagen Regen/Monat rechnen, d.h. der Sommer ist tropisch feucht.

Quelle: YACHT, Nr. 20/05, S.38-47 – www.yacht.de

21.09.2005 **UKW-Seefunk Handgeräte-Test** (Ausrüstung)

In der YACHT stellt **O.Schmidt** in dem Beitrag:

„Alles in einer Hand“

5 Handgeräte für den UKW-Seefunk vor, die einem Praxis und Labortest unterzogen wurden:

- **ICOM IC-M1Euro V**
Preis: ca. 470,- Euro
Gewicht: 280g
Wasserschutz (lt. Hersteller): „wasserdicht“
Batterie: Li-Ion
Betriebszeit: ca. 4 Tage
Bewertung: „sehr gut“

- **ICOM IC-M31**
Preis: ca. 300,- Euro
Gewicht: 360g
Wasserschutz (lt. Hersteller): IP X7

Batterie: NiCd
Betriebszeit: ca. 1 Tage
Bewertung: „ausreichend“

- **RAY 101 E**

Preis: ca. 300,- Euro
Gewicht: 360g
Wasserschutz (lt. Hersteller): IP X7
Batterie: Mignon NiMh
Betriebszeit: ca. 2,5 Tage
Bewertung: „gut“

- **SIMRAD HT 50**

Preis: ca. 500,- Euro
Gewicht: 400g
Wasserschutz (lt. Hersteller): IP 68
Batterie: NiMh
Betriebszeit: ca. 3 Tage
Bewertung: „gut“

- **SIMRAD HAT 51**

Preis: ca. 560,- Euro
Gewicht: 400g
Wasserschutz (lt. Hersteller): IP 67
Batterie: NiMh
Betriebszeit: ca. 2,5 Tage
Bewertung: „gut“

Weitere Infos z.B. über Ladezeit, Sendeleistung und Höreindruck finden wir im Testbericht, wobei anzumerken ist, dass die Unterschiede zwischen 1 und 5 Watt Sendeleistung lt. YACHT nur von einem „geübten Funker“ herausgehört werden können.

Übrigens, die Reichweite wird nicht so sehr von der Sendeleistung (gemessen in Watt), sondern von der Art der Antenne (bei Handgeräten sehr klein), insbesondere aber vom „Funkhorizont“ (entspricht dem Sichthorizont) bestimmt. Gehen wir davon aus, dass wir beim Küstenkanuwandern beim Paddeln das UKW-Handfunkgerät in 1 m Höhe halten, beträgt die Reichweite zu:

- einem anderen Kanuten, der in seinem Seekajak sitzt, ca. 8 km;
- einem Segler, dessen Antenne in 16 m Höhe angebracht ist, ca. 20 km;
- einer Küstenfunkstelle, deren Antenne in 30 m Höhe angebracht ist, ca. 25 km,
- Helgoland, sofern oben am Helgoländer Leuchtturm eine Antenne angebracht ist, die sich dann in 82 m Höhe befände, ca. 39 km.

Ob unserer Ruf auch von Dritten gehört werden, hängt davon ab, ob (1.) dieser in unserer Reichweite liegt, (2.) der Funkkontakt nicht durch hohen Seegang bzw. dazwischen liegende Inseln gestört wird und (3.) dieser den Not- und Anrufkanal 16 abhört. Lt. YACHT ist *„Deutschland einer der letzten Staaten mit permanenter Hörbereitschaft auf Kanal 16. Die meisten internationalen Küstenfunkstellen sind nur noch per DSC (Digitaler Selektivruf) erreichbar, wofür UKW-Handys nicht taugen.“*

Die entsprechende Berechnungsformel für die Ermittlung der Reichweite lautet:

- Reichweite (km) = $3,89 \times (\sqrt{HE(m)} + \sqrt{HK(m)})$
mit: HE = Höhe Empfängerantenne; HK = Höhe Kanutenantenne

Seit nunmehr 5 Jahren ist es in Deutschland erlaubt, UKW-Handgeräte als Hauptgerät zu nutzen, sodass wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer diese Geräte verwenden dürfen, auch wenn wir über keine eingebaute Seefunkanlage verfügen. Voraussetzung dafür ist jedoch Folgendes:

- Seefunkzeugnis (sog. „Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker I“ bzw. „Short Range Certificate (SRC)“)
- Gebührenpflichtige Anmeldung des Gerätes bei der Bundesnetzagentur und Frequenzzuteilung.

UKW-Handfunkgeräte dürfen nicht auf Binnengewässern und auch nicht an Land genutzt werden. D.h. an Land mit dem UKW-Handy mal kurz den Seewetterbericht abzuhören, ist eigentlich nicht zulässig.

Quelle: YACHT, Nr. 20/05, S.123-127 – www.yacht.de

Links:

Bundesnetzagentur: www.bundesnetzagentur.de

Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk: www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf

20.09.2005 **Trans-Europa-Kajak-Tour** (Revier/Ausland)

Der Franzose **Ludovic Mabire** plant zusammen mit einem Partner für Mitte 2007 bis Anfang 2008 eine Küstenkanuwandertour von Finnland (Nuorgam) bis nach Kreta (Gavdos).

Insgesamt will er die Küsten von 9 Ländern befahren, und zwar Finnland, Schweden, Dänemark, Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich, (ohne Portugal und Spanien), Italien und Griechenland, und dabei in ca. 250 Tagen etwa 7.500 km zurücklegen.

Infos: mabire.ludovic@free.fr

19.09.2005 **Seenotfall bei ablandigem Wind** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **John Kraske** in dem Beitrag:

„Crossing the Line“

von einem Seenotfall, der sich an einem Neujahrstag am „Puget Sound“ (Nordwestküste der USA) ereignet hatte.

Was war passiert?

John, ein erfahrener Seekajak- und Wildwasserfahrer sowie Kajakausbilder, wollte mit seinem Bekannten Chris, einem erfahrenen Bergsteiger, aber wenig erfahrenen Kanuten den ersten Tag im neuen Jahr mit etwas Paddeln verbringen. Wegen eines stärkeren Windes aus Südwest änderten sie den Plan, eine Insel zu umrunden, stattdessen suchten sie sich eine windgeschützte Passage aus. Der Wind blies dort ablandig, sodass jeder in einem Einer-Seekajak im Schutz der Nordwest-Küste paddeln konnten. Bis zum nächsten Kap waren es ca. 2 km. Kurz vorm Kap wollten sie wieder umkehren und zurück paddeln. So weit, so gut.

Obwohl es Chris eigentlich bewusst war, dass sie diese Passage genau deshalb gewählt hatten, weil sie im Windschutz lag, entfernte er sich langsam immer mehr von John und von der im Lee liegenden Küste. John rief ihm ein paar Mal zu, dichter entlang der Küste zu paddeln, aber irgendwie schien er das zu ignorieren. In der Zwischenzeit waren sie knapp einen Kilometer gepaddelt. John wurde allmählich ungeduldig und sprintete hinaus zu Chris,

um ihn zurück zu holen. Als er sich Chris bis auf ca. 15 m angenähert hatte, kenterte dieser im Seegang. John ging längsseit, versuchte das gekenterte Seekajak per T-Lenzmethode zu lenzen, was ihm jedoch bei dem Wind & Seegang nicht möglich war, ohne selber in Gefahr zu geraten zu kentern. Deshalb legte er das Kenter-Kajak parallel zu seinem Kajak und forderte – da Chris ein wenig zögerlich war (!) – seinen Kameraden in aller Schärfe auf, wieder einzusteigen, dabei hielt er mit einer Hand die Sitzluke des Kenter-Kajaks und mit der anderen Hand (!) sein Paddel. Anschließend lenzte er mit einer Handlenzpumpe und Chris mit einer Wasserflasche (!) die randvoll mit Wasser gefüllte Sitzluke. Ab und an schwappte wohl eine Welle ins Cockpit, aber sie schafften es schließlich, die Sitzluke zu lenzen und anschließend (!) wieder die Spritzdecke zu schließen. Da Chris sein Paddel nicht festgehalten hatte (!), war es fort getrieben. Zum Glück aber hatte John ein Reservepaddel auf seinem Achterdeck. Er holte es heraus und gab es Chris.

Chris fing an zu frieren, trug er doch nur Fleece-Bekleidung und darüber eine Paddeljacke (!), ideal zum Paddeln, schlecht aber nach einer Kenterung im Winter. Seine Paddelschläge waren ohne viel Kraft, sodass er kaum noch gegen den Wind zurück zur Küste vorankam. Da kenterte er ein zweites Mal ... und alles begann wieder von vorne: Längsseit gehen, einsteigen, lenzen, Spritzdecke schließen. Dazwischen versuchte John Chris zu beruhigen und ihn wach zu halten. Der Einsatz einer Schleppleine kam nicht infrage, da Chris zu unsicher in seinem Seekajak saß, dennoch versuchten beide erneut jeder für sich Richtung Süd zur Küste zu paddeln. Bald darauf kenterte Chris zum dritten Mal

Nachdem Chris wieder in seinem Seekajak saß, das Cockpit gelenzt und die Spritzdecke geschlossen war, band John beide Seekajaks mit einem Seil zusammen; denn eine vierte Kenterung wollte er nicht mehr riskieren. Dann trieben sie langsam immer weiter hinaus, ohne die Gewissheit zu haben, irgendwo an einer der vor ihnen weit verstreut liegenden Inseln zu stranden. John sprach ständig Chris an, um ihn Hoffnung zu machen und wach zu halten. Zwischendurch schaute er immer wieder in die Runde, ob nicht ein Schiff in Sicht war. Plötzlich entdeckte er eines, ca. 3 – 4 km entfernt. John öffnete seine Spritzdecke, holte sein Sicherheitsbeutel heraus und schloss erneut die Spritzdecke. Dann kramte er ein halbes Dutzend, knapp Bleistift große Signalmunition („Pencil Flares“) hervor. Die erste Signalkugel schoss er ab und verbrannte sich dabei seinen Daumen. Das Schiff änderte jedoch nicht seinen Kurs. John schoss die nächste Signalkugel ab und siehe da, das Schiff kam langsam auf sie zu. Da entdeckte er, dass von hinten ein kleines Fährschiff ebenfalls Kurs auf sie genommen hatte. Der Rest war Rettungsroutine. Beide wurden samt ihrer Seekajaks an Deck der Fähre geholt. Chris wurde versorgt und anschließend ins Krankenhaus gebracht.

Konsequenzen?

Dieser Seenotfall zeigt Parallelen zu jenem Seenotfall auf, über dem im SEA KAYAKER; Nr. Aug./05, berichtet wurde (è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfall-VIII.pdf). Dort verunglückte ein Küstenkanuwanderer tödlich, als er aus dem Windschatten heraus in stärkeren Wind geriet, der ihn kentern und auf eine Steilküste treiben ließ. In dem hier geschilderten Fall wurde ebenfalls im Windschatten gestartet. Dabei unterschätzte vermutlich der verunglückte Kanute die Gefahr, außerhalb des Windschattenbereichs zu paddeln. Er paddelte zu weit hinaus, wurde von Wind & Seegang überfordert und kenterte. Letztlich ohne Hilfe der alarmierten Berufsschiffahrt hätte auch diese Kenterung tödlich enden können.

- Dieser Fall zeigt deutlich, dass wir bei **ablandigen Wind** sicher paddeln können, aber nur dann, wenn wir uns im windgeschützten Bereich aufhalten. Je weiter wir uns aus dem Landschutz herauswagen, desto kritischer kann es werden. Irgendwann bietet jedoch die Küste keinen Windschutz mehr. Wie groß dieser Bereich ist, hängt von der Höhe der Küste ab. Spätestens nach 1 – 2 km kommt der Wind auf der Meeresoberfläche an und beginnt dann, seine ganze Kraft zu entfalten. Manchmal macht er sich aber auch schon vorher durch Fallböen bemerkbar. Wer also den Landschutz verlässt, muss damit rechnen, in Schwierigkeiten zu geraten. Kentert er,

bricht eigentlich der GAU aus; denn nun treibt der „Kenterbruder“ langsam immer weiter hinaus und zwar in einen Bereich, wo der Seegang mit der Entfernung zur Küste immer rauer wird.

Wie stark nun der Wind und wie groß der Seegang war, kann dem Bericht leider nicht entnommen werden. Fest steht jedoch, dass beides den „Kenterbruder“ überfordert hatte.

- Sein Paddelkamerad, der sich dieser Gefahr voll bewusst war, handelte zu zögerlich. Leider kann dem Bericht nicht entnommen werden, warum der „Kenterbruder“ sich soweit abtreiben ließ. War es **Unerfahrenheit** bzw. **Unvernunft** oder hatte er etwa **Probleme mit der Steueranlage** (US-amerikanische Seekajaks sind häufig mit einem Steuer ausgerüstet) bzw. war sein Seekajak **falsch getrimmt**?
- Da John der bei weitem erfahrenere Kanute war, hätte er sofort seinen Kameraden, der wohl sehr sportlich, aber über nur wenig Paddelerfahrungen verfügte, **„zurückpfeifen“** müssen! Aber wer tut das schon gerne? Jedoch: Warum gehen zwei bei unwirtlichen Gewässerbedingungen am Neujahrstag aufs Meer paddeln, wohl bewusst, dass sie es nach einer Kenterung maximal 40 Minuten im Wasser aushalten können, und paddeln dann doch nicht zusammen?

Ab dem Zeitpunkt der Kenterung hat John eigentlich sehr seemännisch gehandelt:

- Er erkannte recht früh, dass ihm bei dem Seegang die Anwendung der **T-Lenzmethode** Probleme bereiten könnte.
- Er setzte zurecht auf **„Reentry and Pump“**, d.h. auf den sofortigen Wiedereinstieg und das anschließende Wiederauspumpen des Cockpits des „Kenterkajaks“. Auch wenn eine fest installierte Handlenzpumpe effizienter hätte eingesetzt werden können, gelang es ihm, mit einer – insofern stimmte diesbezüglich auch seine Ausrüstung - **Handlenzpumpe** das Cockpit des „Kenterbruders“ zu lenzen. Zu bemängeln ist lediglich, dass er die Spritzdecke des Kenter-Kajaks erst nach dem Lenzen schloss. So nahm er es in Kauf, dass zwischendurch immer mal wieder eine Welle Wasser ins Cockpit schwappen ließ. Vernünftiger wäre es gewesen, erst die Spritzdecke zu schließen und anschließend die Handlenzpumpe über den Spritzdeckenkamin ins Cockpit zu führen und dann zu pumpen.
- Ihm war es bewusst, dass sein Kamerad bald immer stärker **unterkühlen** wird und unternahm alles, um ihn **zum Durchhalten zu motivieren** und ihn durch **ständige Ansprache** wach zu halten.
- Er war darauf vorbereitet, **Seenotsignalmittel** einzusetzen und gebrauchte sie anschließend mit Bedacht. D.h. statt sofort, nachdem ihm der Seenotfall bewusst war, alle seine Seenotsignalmittel hintereinander „abzballern“, wartete er, bis ein Schiff in ihre Richtung fuhr und schoss erst dann zunächst eine und nach einer Minute noch eine Seenotsignalkugel in die Luft. Dass er sich dabei den Daumen verbrannte ist typisch für manche Signalmittel, die nicht so sehr dafür konstruiert sind, dass sie sitzend in einem wackeligen Seekajak abgeschossen werden.
- Spätestens nach der dritten Kenterung seines Kameraden erkannte er, dass es ab sofort lebensgefährlich werden könnte, von ihm zu verlangen, weiter zu paddeln. D.h. er blieb bei ihm und bildete mit ihm und seinem Seekajak ein **„Päckchen“** (Floß), welches er zusätzlich an seinem Kajak mit einem Stück Seil sicherte.

John bemängelte selber u.a. Folgendes:

- Er bedauert es, dass seine „Gefahrenaufklärung“ in Sachen Paddeln bei ablandigen Bedingungen wohl zu dürftig war und dass er seine „Aufsichtspflicht“ gegenüber seinem unerfahrenen Kameraden nicht energisch genug nachgekommen ist.
- Er bedauerte es, dass beide ihre Paddel nicht mit Hilfe einer Paddelsicherungsleine vorm Forttreiben gesichert hatten.
Dabei ist es doch so leicht, selber aus einer ca. 1,50 m langen ca. 4 mm dicken Elastikleine eine solche Sicherungsleine zu basteln, an deren einem Ende eine Schlaufe geknotet wird, welche um den Paddelschaft gelegt wird, und an deren anderem eine – jederzeit mit einer Hand zu öffnende - Steckschnalle befestigt wird. Das Gegenstück der Steckschnalle wird am besten am Rande eines Kartenhaltegummis verknotet. Übrigens, statt einer Steckschnalle einen Klettverschluss zu verwenden, ist nicht zu empfehlen, da dieses sich unter Zug zu leicht öffnen kann.
- Er bedauert es, dass er nicht auf die Idee kam, ein „Päckchen“-Schlepp zu versuchen. Z.B. hätte sich beim Schleppen der „Kenterbruder“ parallel neben seinem Retter aufhalten können, und zwar seitlich so versetzt:
 - (a) dass beide Bootsspitzen in dieselbe Richtung zeigen („Bug neben Bug“), der „Kenterbruder“ sich aber hinter seinem Retter im Heckbereich dessen Seekajaks festhält;
 - (b) dass beide Bootsspitzen in die entgegengesetzte Richtung zeigen („Bug neben Heck“), der „Kenterbruder“ sich aber vor seinem Retter im Bugbereich dessen Seekajaks festhält.Der „Kenterbruder“ muss sich dabei so festhalten, dass sein Retter in der Lage ist, vorwärts zu paddeln. Am leichtesten dürfte der „Bug-neben-Bug“-Transport funktionieren, da hierbei es weniger Probleme mit dem Seekajak des „Kenterbruders“ gibt; denn wenn der „Kenterbruder“ nicht aufpasst, wird der Bug seines Seekajaks quergetrieben, sodass sein Retter kaum noch Vorwärtsfahrt machen kann. Um das zu verhindern, habe ich an meinem Seekajak in Höhe des Kartendecks seitlich ein kurzes Band mit Steckverschluss montiert, welches ich im Falles des „Päckchen“-Schlepps am Toggle des zu schleppenden Seekajaks befestige, sodass dieses immer dicht an der Seite meines Seekajaks bleibt. Übrigens, eine andere Möglichkeit, den „Kenterbruder“ vor einer Re-Kenterung zu bewahren wäre – sofern beide über ein Paddel-Float verfügen – jene, zunächst an beiden Paddelblättern des „Kenterbruders“ je ein Paddel-Float zu befestigen und ihn dann zu schleppen. Solange mit dem „Kenterbruder“ nicht innerhalb von Brechern gepaddelt wird, müsste es ihm möglich sein, sich mit Hilfe der Floats oben zu halten!?
- Er bedauert es, dass sie bei diesen winterlichen Gewässerbedingungen nicht im Trockenanzug, zumindest aber im „Long John“ plus Paddeltrockenjacke gepaddelt sind.

Insbesondere ein Trockenanzug (inkl. Füßlingen) bietet in Kombination mit warmer Unterbekleidung und einer Neopren-Kopfhaube maximalen Schutz gegen Unterkühlung. So bleiben wir bei einer Wassertemperatur von +6° und rauer See nur zwischen 0,4 – 1,3 Std. handlungsfähig, sofern wir ledig „leicht bekleidet“ sind. Tragen wir einen 4,8 mm Neopren-Anzug, erhöht sich die Zeitspanne auf 1,6 – 4,7 Std. Schützen wir uns dagegen mit einem intakten Trockenanzug (inkl. dicker Fleece-Bekleidung) gegen das kalte Wasser, verbleiben uns je nach unserer Konstitution 2,9 – 8,8 Std. Übrigens ein Trockenanzugträger muss damit rechnen, dass er bei solchen Gewässerbedingungen nach 5,7 – 18,2 Std. bewusstlos wird. Nur eine Rettungsweste, die für die nötige Ohnmachtsicherheit sorgt, kann noch die Zeitspanne bis zum Eintreten des Herzstillstands hinauszögern. Spätestens nach 9,1 – 30,0 Std. ist alles „vorbei“.

- Er bedauert es, dass er nicht über **leistungsfähigere Seenotsignalmittel** verfügte. Daher besorgte er sich gleich nach dem Seenotfall eine **Seenotsignalpistole** mit ausreichender Munition (6 Raketen), die er ab sofort in einer wasserdichten Kiste vorne auf Deck lagert. Wegen der Schwierigkeiten, als Kanute die Berechtigung zum Führen einer solchen Signalpistole zu erhalten, und wegen der erschwerten Bedingungen, eine solche Pistole zu lagern, würden u.U. auch **große Fallschirmsignalraketen** (mit ca. 300 m Steighöhe und ca. 40 Sek. Brenndauer) sowie je ein **Handrauchsignal** und eine **Handfackel** genügen.
Ich selber habe im Cockpit 2 Fallschirmsignalraketen und auf Deck ein Rauchsignal sowie eine Fackel gelagert. Weitere Fallschirmsignalraketen verstaute ich bei meinen mich begleitenden Kameraden, um im Notfall entsprechenden darauf Zugriff zu haben. Zusätzlich sollte jeder meiner Mitpaddler über ein **Nicosignal** (mit 6 Signalkugeln) (mit ca. 80 m Steighöhe und ca. 7 Sek. Brenndauer) verfügen, welches griffbereit am Körper zu befestigen ist.
- Er bedauert es, dass er über kein **UKW-Handfunkgerät** verfügte, mit dem er viel leichter hätte Kontakt mit den sich in der Nähe vorbei fahrenden Schiffen aufnehmen können.
Da die beiden sich in unmittelbarer Landnähe aufhielten, hätte u.U. sogar ein **Handy** genügt, um Hilfe herbei zu rufen, vorausgesetzt, dass es griffbereit gelagert und wasserdicht verpackt ist.

Schließlich wollte John in Zukunft darauf achten, dass die ihn begleitenden Kameraden etwas seetüchtiger sind. Es reicht einfach nicht aus, bei Flachwasserbedingungen paddeln zu können, wenn nicht weit davon entfernt, Gewässerbedingungen anzutreffen sind, die volle Bootsbeherrschung erfordern.

Fazit

Dass der Seenotfall sich an der felsigen Pazifikküste der USA ereignete, sollte uns nicht denken lassen, hier bei unseren Sandstränden an **Nord- & Ostsee** seien wir sicher vor solchen Gefahren ablandiger Windverhältnisse. Insbesondere bei:

- südwestlichem Wind entlang der Ostseeküste Usedom,
- südlichem bis nordwestlichem Wind an Rügens Küste,
- südlichem Wind entlang der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns,
- südlichem, westlichem bis nördlichem Wind entlang der Ostseeküste von Schleswig-Holstein,
- bei östlichem Wind entlang der Nordseeküste von Schleswig-Holstein,
- und bei südlichem Wind entlang der Nordsee von Niedersachsen

sind ablandige Gewässerbedingungen zu beobachten, die – sofern wir uns darüber nicht im Klaren sind – uns in Bedrängnis bringen können, wenn wir mit unseren Seekajaks den Landschutz verlassen. Besonders gefährlich kann es auf der Nordsee werden, wenn die Tide in Windrichtung strömt; denn wenn wir unter solchen Bedingungen kentern, treiben wir mit unserem Seekajak noch schneller hinaus. Wenn wir dann nur zu Zweit unterwegs sind, kann es nach einer Kenterung mit Ausstieg insbesondere dann Probleme geben, wenn der Mitpaddler nicht leistungsfähig genug ist, d.h. weder kenter- noch seegangstüchtig ist. Insofern sollte uns bewusst sein, dass wohl eine **Tour zu zweit** sicherer sein kann als eine **Solo-Tour**, aber halt nicht so sicher wie eine **Tour zu dritt**. Zumindest bei diesem Seenotfall hier hätte ein seegangstüchtiger dritter Kanute die Sicherung des „Kenterbruders“ übernehmen und so dazu beitragen können, dass die Kenterung von Chris nicht zum Seenotfall wird. Nach dem Wiedereinstieg von Chris hätte nämlich dieser Dritte zusammen

mit ihm ein „Päckchen“ bilden können, das dann von John - sofern er Zugriff zu seiner Schleppleine gehabt hätte - Richtung Land geschleppt worden wäre.

Übrigens Touren entlang der Küste stecken voller **Imponderabilien**. Auch erfahrene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer können nie ganz ausschließen, selber in solch eine misslich Lage zu geraten, sei es, dass sie unterwegs:

- Probleme mit ihrer **Gesundheit** bekommen (z.B. Seekrankheit, ausgekugelter Arm, Sehnenscheidenentzündung, Unterkühlung, unzureichende Versorgung mit Nahrung bzw. Getränken, Krämpfe, Migräneanfall, Krankheit),
- Probleme mit ihrem **Material** haben (z.B. Beschädigung von Steuer bzw. Skeg, undichte Gepäckluke bzw. Spritzdecke, zerbrochenes Paddel, Brillenverlust),
- einfach an ihre persönlichen **Befahrbarkeitsgrenzen** stoßen (z.B. rapide Verschlechterung der Gewässerbedingungen, die zurückzuführen sind auf Wind, Seegang, Strömung bzw. Sicht).

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct./05, S.41-45 – www.seakayakermag.com

Links:

Seetüchtigkeit – Ein Muss beim Küstenkanuwandern

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

Routenwahl

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

Gruppenfahrten entlang der Küste – 10 erfolversprechende Kernpunkte

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

Kameradschaft – 10 hilfreiche Punkte

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

Gemeinschaft – 10 vermeidbare Fehler ...

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

Der Langsamste bestimmt das Tempo? 10 störende Problemfelder

è www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf

Angstbewältigung – 5 beruhigende Aspekte

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

Zum Einfluss des Windes auf Seegang, Staudruck und Belastung

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

Gewässerbedingungen – Bestimmungsfaktoren & Probleme

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

Gewässerschwierigkeiten (Küste) – 3 Berechnungsvarianten

è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

Sausichere Seekajaks – Zur Kippligkeit von Seekajaks: 10 wacklige Tatsachen

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

Volumen & Sitzhalt - Zwei kaufentscheidungsrelevante Kriterien

è www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang – 10 tempobeeinflussende Situationen

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

Gepäckverteilung – 2x5 gewichtige Aspekte

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

Anleitungen zum Brandungsfahren

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

Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung

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

Ernährung beim Paddeln - 10 leistungsbestimmende Aspekte

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

Trinken beim Paddeln – 10 leistungssteigernde Tipps

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

Sehnenscheidenentzündung – 10 schmerzhafte Punkte

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

Seekrankheit vermeidbar? Ursachen – Prophylaxe – Gewöhnungseffekt

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekrankheit.pdf
Hitzeerschöpfung – Hitzschlag – Sonnenstich – eine tabellarische Gegenüberstellung
è www.kanu.de/nuke/downloads/Hitzschlag.pdf
T-Lenz-Methode – 10 Schritt bis zum wieder fahrtüchtigen Kajak
è www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf
Life-Line – Ein Muss zumindest beim Solo-Küstenkanuwandern
è www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf
Schwimmweste oder Rettungsweste – Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?
è www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf
Trockenanzüge – Ein Muss fürs Küstenkanuwandern?
è www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf
Seenot-Signalmittel – Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen
è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausstattung
è www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf
Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk
è www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf
Sichtbarkeit – 10 einleuchtende Punkte
è www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf

19.09.2005 **Bootstest: Touryak (PE) (D: Prijon) (Ausrüstung)**

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

- **Touryak (PE/Knickspant) (Hersteller: Prijon)**
463x61cm, ca. 380 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 422 Liter)
2-fach Abschottung, Flippoff-Steueranlage (neues schlankeres Modell)
Sitzluke: 84x42 cm (mit verstellbaren Schenkelstützen)
Lukendeckel (Plastikdeckel + Neoabdeckung): 2 unterschiedlich große ovale Deckel
Gewicht: 27,7 kg
inkl. Paddlefloat-Halterung
2 Toggles (jedoch nicht kentertüchtig)
Rettungshalteleinen (jedoch zu dünn)
Sitz (in Längsrichtung verstellbar)
ohne Kompasshalterung (ist selber nachzurüsten)
ohne navigationstüchtiges Kartendeck (ist selber nachzurüsten)
ohne Lenzpumpe (ist selber nachzurüsten)

Die 3 Testpersonen (Körpergewicht: 64 kg (+ 16 kg Gepäck), 75 kg bzw. 91 kg), die Tagestouren bei 3-5 Bft. Wind) unternahmen, haben u.a. Folgendes an diesem relativ kurzen Seekajak auszusetzen:

- der hintere Süllrand ist zu hoch und stört u.U. beim Rollen;
- dem 91-kg-Testfahrer drückten die Schenkelstützen;
- beim Paddeln pendelt der Bug etwas hin & her;
- nicht schnell zu beschleunigen;
- etwas Feuchtigkeit in den Gepäckräumen.

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.

Bedenkenswert ist, dass es sich beim **Touryak** um ein relativ kurzes & breites sowie um ein relativ voluminöses Seekajak handelt (hier: 463x61 cm bei ca. 380 Liter Vol.). Er ist der Volumenklasse „L“ 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 75 kg wiegen.

Beachtenswert ist, dass dieses Boot einen der höchsten Krängungsmomente aufweist (max 104 Nm bei 40° Krängungswinkel und 68 kg Körpergewicht plus 45 kg Gepäckgewicht) und damit theoretisch ein Seekajak ist, welches im beladenen Zustand sehr kippstabil sein müsste. Das dürfte wohl beim Paddeln im seitlichen Seegang hinderlich sein, wer aber unterwegs auf einer Gepäckfahrt viel Wert darauf legt, gemütlich im Kajak zu sitzen, sich unbeschwert umzuschauen, gründlich die Seekarte zu studieren, mit Thermoskanne/Verpflegungskiste/Fotoapparat/Fernglas/Angel zu hantieren, dem müsste das eigentlich gefallen. Übrigens, bei einer Tagestour ohne Gepäck ist das Krängungsmoment mit 31,1 Nm (bei 30° und 68 kg Körpergewicht) wohl wesentlich niedriger (es entspricht dem Niveau des „Seayak“), aber immer noch höher als bei den meisten anderen Seekajaks.

Bemerkenswert ist, dass dieses Boot bei 9,3 km/h einen relativ niedrigen Wasserwiderstand aufzuweisen (hier: 3,37 kg). Damit schlägt der **Touryak** u.a. die folgenden „waschechten“ Seekajaks: „Nordkapp H₂O“ (Valley), „Sirius M“ (P&H), „Bahiya“ O(P&H), „Romany Explorer“ (Nigel Dennis), „Viking“ (Kajak Sport), „Quest“ (P&H), „Avocet“ (PE) (Valley), „Aquanaut (PES)“ (Valley). Eigentlich spricht Länge, Breite und PE-Material gegen einen solchen Wert. Da die Werte theoretisch über ein PC-Rechenmodell ermittelt werden, vermute ich einen Programmfehler, der u.U. Seekajaks mit Knicksparnt fälschlicherweise bevorzugt ... aber warum liegt dann der Wert bei 4,7 km/h noch im vertretbaren Bereich!?

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

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

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

** Nm = Newtonmeter – Je höher, desto kippstabiler!

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

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. Krängungsmoment: 22,2 Nm bei 45-55° (bei 113 kg Ladung)

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

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,51 kg
max. Krängungsmoment: 73,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Artisan Millenium (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = 3,25 kg

max. Kränkungsmoment: 90,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg

max. Kränkungsmoment: 71,8 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Kränkungsmoment: 62,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Kränkungsmoment: 67,9 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Kränkungsmoment: 51,4 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,55 kg

max. Kränkungsmoment: 90,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg

max. Kränkungsmoment: 70,3 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg

max. Kränkungsmoment: 101,7 Nm bei 55° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,23 kg

max. Kränkungsmoment: 67,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,49 kg

max. Kränkungsmoment: 61,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Kodiak (PE/Knickspant) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg

max. Kränkungsmoment: 96,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Quest (536x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Kränkungsmoment: 70,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Aquanaut (GFK) (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg

max. Kränkungsmoment: 80,1 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Avocet (PE o. GFK) (492x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 3,92 kg

max. Kränkungsmoment: 70,0 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)

Touryak (PE/Knickspant) (463x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg

max. Kränkungsmoment: 104 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg

max. Kränkungsmoment: 98 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Avatar 16.0 (PE) (488x57 cm; ca. 287 Liter Vol.) – Perception (USA)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,97 kg

max. Kränkungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Chatham 16 (GFK) (497x56 cm; ca. 316 Liter Volumen) – Necky (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg

max. Kränkungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg

max. Kränkungsmoment: 93,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Faltboot:

K-1 Expedition (499x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,91 kg** / 5 kn = 3,80 kg

max. Kränkungsmoment: 110,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Kurzboot:

Kestrel 140 (424x66 cm; ca. 359 Liter Vol.) – Current Design (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 4,34 kg

max. Kränkungsmoment: 108,5 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. October 2005, S.12-14 – www.seakayakermag.com

Technische Daten: www.seakayakermag.com/PDFs/Oct05Touryakstats.pdf

Hersteller: www.prijon.com

Infos über weitere Seekajaks:

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

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

19.09.2005 **In der Brandung: Hohe Stütze vs. Rolle?** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER vertritt **Raoul Adamchak** in dem Leserbrief:

„Shoulder Safety“

die Auffassung, dass es bei hohen Brandungswellen problematisch ist, die „Hohe Stütze“ einzusetzen, da die Gefahr, die Schulter auszukugeln zu groß ist. Stattdessen empfiehlt er, gezielt zu kentern, um dann nach dem Durchrauschen des Brechers wieder hoch zu rollen.

Übrigens, die Rolle als Alternative bietet sich an, wenn die Brandung die Kopfhöhe überschreitet. Wir sollten dann:

- zur Welle hin oder von der Welle weg zu kentern.
- Der herannahende Brecher wird dann das Kajak mitnehmen und den darunter liegenden Körper in die richtige Position bringen,

- und zwar so, dass wir eigentlich nur noch das Paddel von der Parallel-Position in die 90°-Position zu bringen brauchen.
- Solange der Brecher einen mitnimmt, reicht es aus, nur leicht an unserem ausgelegten Paddel zu ziehen, um uns mit der dabei erzeugten Stützwirkung hoch in Richtung Wasseroberfläche zu ziehen.
- Wichtig ist es nur, den richtigen Moment abzapassen. Ziehen wir zu früh, wird uns der über uns hinweg rauschende Brecher u.U. nochmals um die Längsachse drehen, ziehen wir zu spät – das trifft dann zu, wenn der Brecher seine Kraft verloren hat und unserer Kajak nicht mehr mittransportiert -, müssen wir uns auf unserer eigenen Rollkünste verlassen, da der Brecher uns dann nicht mehr beim hoch Rollen unterstützen kann.

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct./05, S.10 – www.seakayakermag.com

Literatur: Seekajak, Nr. 22, S.21

17.09.2005 **Homepage Leuchtturm-Atlas.de** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAKFORUM.de wird auf die folgende Homepage verwiesen:

www.leuchtturm-atlas.de

Dort finden wir eine Menge Infos zum Thema Leuchttürme/-feuer. Besonders interessant sind die Infos über die einzelnen deutschen Leuchttürme, die auf der Nord- und Ostsee der Schifffahrt den Weg weisen. Unter:

www.leuchtturm-atlas.de/region.html >Menü

finden wir Kartenübersichten von:

- Ems
- niedersächsische Nordsee
- Jade
- Weser
- Elbe
- schleswig-holsteinische Nordsee und Oste
- mecklenburg-vorpommerische Ostsee

auf den die einzelnen Leuchtfeuer eingezeichnet sind. Klicken wir auf ein spezifisches Leuchtfeuer, wird ein Foto des Leuchturms gezeigt inkl. einer Menge maritimer Daten.

15.09.2005 **Großprojekte gefährden Nationalpark in Nordfriesland** (Natur)

Im WWF-NEWSLETTER wird über Folgendes berichtet:

„Anlässlich des bevorstehenden 20. Geburtstages des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer mahnen der WWF und die Schutzstation Wattenmeer mehr Respekt für die empfindliche Küstennatur an. „Die Vielzahl von Großprojekten in der Küstenregion macht der Natur zu schaffen“, so Hans-Ulrich Rösner vom WWF. „Wenn es so weitergeht, dann wird in Zukunft zwischen Dämmen und Deichen, Förderinseln und Pipelines, Kabeln und Windparks, Flussvertiefungen und Sperrwerken nicht mehr viel Nationalpark übrig sein“, befürchtet die Biologin Silvia Gaus von der Schutzstation Wattenmeer.

Schon in der Vergangenheit setzten Bauprojekte dem Schutzgebiet zu: Kurz nach seiner Gründung wurde im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer eine Ölbohrinsel errichtet. Weitere Eingriffe folgten. In diesem Jahr kam eine Pipeline hinzu, für die im Watt eine der größten Baustellen des Bundeslandes eingerichtet wurde. Negative Folgen für das Wattenmeer drohen laut WWF und Schutzstation in Folge der für eine verbesserte Zufahrt zum Hamburger Hafen geplanten Elbvertiefung. Die zu befürchtende Änderung des Strömungssystems zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven gefährde nicht nur die Natur an der Elbe, sondern würde auch den Nationalpark in Mitleidenschaft ziehen.

Für die geplanten Offshore-Windparks sind zahlreiche Hochspannungskabel quer durch den noch unberührten Wattboden vorgesehen. An der Wattkante der Insel Sylt sollen natürliche Übergänge vom Land ins Watt durch Beton und Steine versiegelt werden, um so die Insel vor Erosion zu schützen. Den gleichen Effekt könnte man nach Ansicht der Umweltverbände mit weit weniger Schaden für die Natur auch durch die Aufspülung von Sand erzielen. Zudem wird auf Sylt diskutiert, eine kilometerlange Seebrücke in das Walschutzgebiet des Nationalparks hinein zu bauen. In der Folge schlugen Kommunalpolitiker von der Insel Föhr vor, einen Straßendamm nach Amrum zu bauen. Erst Naturschützer stoppten eine massive Erhöhung und Verbreiterung des Dammes vom Festland zu den Halligen Oland und Langeneß. Eine Genehmigung lag gar nicht vor. Wie sich später zeigte, könnte man den Damm auch mit weniger Aufwand erhalten.

Auch wenn einzelne solcher Bauten für die Natur verkraftbar sein mögen, so kämen die Probleme durch ihre Summe. Deshalb fordern der WWF und die Schutzstation Wattenmeer von Behörden und Regierungen, alle Eingriffe in den Nationalpark gebündelt zu betrachten. „Statt Einzelfälle am Fließband zu genehmigen, brauchen wir eine integrierte Planung“, betont WWF-Biologe Rösner. Sonst bestehe die Gefahr, dass die Nationalparke im Wattenmeer durch viele kleine Einschnitte ihren Charakter als ungestörte Naturgebiete verlieren. „Wenn wir das Wattenmeer für kommende Generationen erhalten wollen, müssen wir respektvoller mit dieser einzigartigen Landschaft umgehen“, betont Silvia Gaus.

Quelle: WWF-NEWSLETTER v. 15.09.05 –
www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02675/index.html

11.09.2005 **Aphorismen** (Ausbildung)

Aphorismen sind Lebensweisheiten, von denen wir recht wenig in den gängigen Berichten über Touren entlang der Küste finden. Eine Ausnahme hiervon macht **Alfred A. Lang**. Sein im SEEKAJAK unter dem Titel:

„Cast a cold eye ...“

erschienener Beitrag ist nur so gespickt mit solchen „Paddlerweisheiten“:

Über Land und Leute:

- *„Einmal wieder wurde mir bewusst, dass bei sogenannten lokalen Spezialitäten man immer hinterfragen sollte, warum sie eigentlich nur lokale Verbreitung erlangt und ihren Siegeszug nicht um die ganze Welt angetreten hatten.“*
- *„Wirklich unbefangen kann man nur dann reisen, wenn man noch jung ist. Je älter man wird, desto mehr expandierten die Areale der Welt, die nicht mehr jungfräulich-neutral erscheinen; zu viele Plätze sind dann befrachtet mit Erinnerungen der Vergangenheit.“*

Über Ausrüstung:

- *„Ich betrachte mein Boot und empfand tiefe Zufriedenheit, dass ich die klassische Frage fast aller jungen Männer zu Beginn ihrer Lebensplanung „Frau oder Hund?“ in einem Anfall unreifer Narretei einmal glaubte weise zu lösen durch den Kauf eines Kajaks.“*
- *„Blick auf mein Boot: Bei herkömmlicher Betrachtung eine bloße Sache, ein Gegenstand. Nach den Maßstäben meiner Gefühlswelt jedoch weit mehr: Ein emotionaler Anker. Allein schon das Hineinzwängen in die enge Luke zu Beginn einer jeden Fahrt ergab verschiedene Herangehensweisen: Ist dies bloß das Besteigen eines Sportgegenstandes? Ist es der Beginn einer Reise ins eigene Ich?“*
- *„Flann O’Brien stellt die These auf, durch intensive und lange Berührung von Mensch und Materie würden sich die Atome von Mensch und Materie im Laufe der Zeit miteinander vermischen. Ich überlege nun, ob es auf Dauer nicht vollkommen ausreichend wäre, meine Rettungsweste etwa nur nachts zu tragen, während des Schlafens.“*

Über Tourenplanung:

- *„In order to discover new oceans you must have courage to loose sight of the shore.“ (St. Exupéry)*
- *“Man muss lernen, sich vom Bekannten ins Unbekannte zu begeben. Man muss lernen, die Angst vor dem Unbekannten zu verlieren. Man muss es wieder und wieder trainieren. In aller Regel wird man sehen, dass die Angst schwindet. Zwar unmerklich nur, aber sie schwindet.“*

Unterwegs auf Tour:

- *„Erst wenige Stunden auf einer zerklüfteten Insel und schon in ihren Sog geraten: Den Sog der Ruhe. Schon meine Paddelstrecke heute, kaum mehr als zwei Kilometer, schien ein gutes Omen für den Übergang der Unruhe zur Ruhe: Welch angenehmer Kontrast zu dem, was noch gestern war.“*
- *„Eine starke Gruppe gibt Sicherheit, vielleicht zeitweilig sogar Geborgenheit. Und manchmal erlebt man sogar die mathematische Besonderheit, dass der Mut der Einzelnen sich nicht nur addierte, sondern multiplizierte.“*
- *„Bemerkenswert die diametral entgegengesetzte Bewertung völlig identischer Sachverhalte durch die menschliche Psyche. Das, was uns vorher als Schrecken erschien, wird, wenn die Dinge sich verschlechtern und dann doch noch eine Wendung zum Besseren, zum Ursprünglichen also, eintritt, nunmehr als positiv betrachtet.“*
- *„Wenn du merkst, dass ein Pferd tot ist, steig ab. Diesen schnörkellos-schlichten Indianer-Ratschlag sollte ich zukünftig besser auf meine Paddeltouren übertragen, ihn auch konsequent beherzigen: Sich ändernde Umstände sollten einen zur sofortigen, unverzüglich Anpassung zwingen; manchmal sogar zum vorzeitigen Beenden einer Fahrt.“*
- *„Die neurologischen Muster des angstvollen Verhaltens können noch eine Weile weitermarschieren und sich so benehmen, als ob die Angst immer noch die Führung hätte.“*

Über Notsituationen:

- *Steilküstenpaddeln „zumindest bei auflandigen Winden, gewährt Anhängern der These, Fahrten mit einer gewissen Todeschance hätten hohen therapeutischen Wert, Gelegenheit, ihre These zu überprüfen.“*
- *„Es gibt einen Grad der Furcht, der das Unglück geradezu magnetisch herbeizuziehen scheint.“*

- „Was ich nun erlebe, ist ein Abenteuer. Die meisten Menschen leben, ohne jemals ein solches Abenteuer zu erleben.“
- Kayaker „cast a cold eye on life, on death. Pass by!“

Über Solo-Fahrten:

- „Immer, wenn ich allein lospaddelte, startete ich mit dem Gefühl, alle Karten in meiner Hand zu haben. Damit befand ich mich in einem jener Irrtümer, die keine Belehrung durch Dritte je ganz beseitigen lässt.“
- „Alleinpaddeln scheint mir heute als ein Spiel mit unberechenbaren Jokern, wo das Geheimnis des Nicht-Scheiterns leider nicht nur die eigene Stärke ist und wo man zu oft mit seinem eigenen Gespenst ins Auge des Chaos paddelt.“

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 97/05, S.17-19, und Nr. 98/05, S.26-31 – www.salzwasserunion.de

11.09.2005 **Wiedereinstieg per „Eskimo-Rettung“** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt Christian Harms in dem Beitrag:

„Eskimo Reentry (Eskimo Wiedereinstieg)“

eine Wiedereinstiegsmethode vor, die eine Kombination aus „Reentry and Roll“ (Unterwassereinstieg mit anschließender Rolle) und „Eskimo-Rescue“ (Eskimorettung) darstellt, d.h.

- (1) nach einer Kenterung mit Ausstieg steigt der „Kenterbruder“ im bzw. unter Wasser wieder in seine Sitzluke ein (= „Reentry“)
- (2) statt nun aber hoch zu rollen, hält der „Kenterbruder“ seine Arme links und rechts von seinem gekenterten Seekajak aus dem Wasser und wartet, dass der „Retter“, der mit seinem Seekajak Warteposition in der Nähe des Kenterbruders Stellung bezieht, dicht an sein Seekajak herangepaddelt kommt (= No Roll),
- (3) sodass dieser sich an dessen Bug - oder sonst wo am Seekajak des Retters - hochziehen kann (= Eskimo-Rettung).

Der Beitrag enthält 4 Fotos, auf denen zu sehen ist, dass der „Kenterbruder“ sich am Bug des Retter-Seekajaks hochzieht. In der Realität, d.h. bei Seegang (wann kentern wir denn sonst?) ist das kritisch; denn beim Herannahen des Retters, kann es passieren, dass der Retter allzu schwungvoll:

- sich mit dem Bug seines Seekajak annähert und den Arm des „Kenterbruders“ rammt und u.U. verletzt;
- sich mit dem Bug annähert, dabei falsch „zielt“, sodass der „Kenterbruder“ nicht den Bug des Retter-Seekajaks zu fassen bekommt.

Deshalb ist es empfehlenswerter, wenn der Retter sich nicht mit dem Bug direkt im 90° Winkel zum Seekajak des „Kenterbruders“ nähert, sondern seitlich herangepaddelt kommt, sodass der „Kenterbruder“ dann die Möglichkeit hat, sich irgendwo – was er halt zu fassen bekommt - längsseits des Retter-Seekajaks hoch zu ziehen. Das hat zudem den Vorteil, dass der Retter sich mit seinem Paddel am Seekajak des „Kenterbruders“ abstützen“ kann (hier: flache oder hohe Stütze) und folglich nicht so leicht selber gekentert wird. Außerdem liegt der Retter mit seinem Seekajak sofort neben dem Seekajak des „Kenterbruders“, sodass auf diese Weise dessen Re-Kenterung verhindert werden kann. Mit dem Aufrichten des „Kenterbruders“ nämlich ist es allein nicht getan. Er muss ja anschließend seine Sitzluke lenzen, die Spritzdecke schließen und sein Paddel, welches hoffentlich noch an der

Sicherungsleine hängt, klar machen. Das sind alle Handlungsschritte, die einen etwas unsicheren Kanuten im Seegang leicht wieder kentern lassen.

Nachteilig an dieser Wiedereinstiegsmethode ist, dass:

- der Unterwassereinstieg noch mehr Training erforderlich macht, als der Wiedereinstieg mit Hilfe anderer Methoden (z.B. V- bzw. Parallel-Wiedereinstieg); wer jedoch diesen Unterwassereinstieg beherrscht, wird, sofern er einen Retter hat, der in der Lage ist, im Seegang rechtzeitig zur Stelle zu sein, schneller wieder aufrecht in seinem Seekajak sitzen;
- die Sitzluke des gekenterten Seekajaks randvoll Wasser ist; aber bei Seegang garantieren auch die anderen Wiedereinstiegsmethoden nicht, dass die Sitzluke nicht voll läuft;
- bei kalten Wassertemperaturen (unter ca. 15° C) der Unterwassereinstieg – wenn überhaupt – nur dann empfehlenswert ist, wenn der „Kenterbruder“ neben der Kälteschutzkleidung (hier: Neo oder Trockenanzug) eine Neopren-Haube trägt. Anderenfalls besteht erhöhte Unterkühlungsgefahr. Aber auch dann würde ich bei Kaltwasserbedingungen kein Risiko eingehen wollen und stattdessen jene der beiden obigen Wiedereinstiegsmethoden bevorzugen, mit dem ich den „Kenterbruder“ am schnellsten aus dem Wasser bekomme („Reentry and Pump“).

Text: U.Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 98/05, S.34

è www.salzwasserunion.de/seekajak/sk.htm#eskimo-reentry

11.09.2005 **Sehnen- und Bänderprobleme** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK stellt Dr. med. **Heinrich Roling** in dem Beitrag:

„Seekajakpaddeln und Sehnen-/Bänderprobleme“

die wichtigsten gesundheitliche Probleme vor, die uns Sehnen bzw. Bänder bereiten können.

Die Ursachen dafür, dass wir beim Küstenkanuwandern solche Probleme bekommen können, liegen meist daran, dass:

- unsere Arm eine eigentlich ungewohnte „Haltearbeit“ leisten;
- diese Haltearbeit äußerst gleichförmig abläuft, und zwar über einen langen Zeitraum in steter Wiederholung und in hohem Tempo bzw. hoher Kraftanstrengung;
- und zwar in einer etwas verkrampften und nicht immer optimalen Sitzposition.

Betroffen von diesen Problemen sind:

- Schultern: Problembereich sind die Rotatorenmanschetten. Um Verletzungen der Schulter zu vermeiden, sollte weniger aus der Schulte heraus, sondern mehr aus dem Oberkörper heraus (Rotationstechnik) gepaddelt werden. – Zu vermissen sind Behandlungsempfehlungen.
- Ellenbogen: (Tennisellenbogen) Die Schmerzen sind weniger auf eine Entzündung, sondern auf degenerative Erscheinungen zurückzuführen. Die Selbstheilungsrate in den ersten 6 Wochen ist sehr hoch. Deshalb sollten wir vorübergehend auf das Paddeln verzichten, wenn wir Probleme mit den Ellenbogen bekommen. Danach sollten wir uns überlegen, ob wir nicht mit einem anderen Paddel (z.B. Ergo-Paddel) weniger Probleme bekommen.

- Hand: Die Sehnenscheidenentzündung stellt eine Überlastungserkrankung dar (Entzündung am daumenseitigen Handgelenk: geschwollen, gerötete und druckschmerzhaft). Es sollte eine Paddelpause eingelegt werden. – Zu vermischen sind Verhaltensempfehlung und der Hinweis, dass falsche Paddeltechnik (ungeöffnete Druckhand) und Kälte Sehnenscheidenentzündung auslösen können. Die andere Überlastungserkrankung ist das Carpaltunnelsyndrom (Handwurzel-Tunnelsyndrom) (Kennzeichen: gerade nachts fühlen sich Zeige-, Mittel- und Ringfinger „pelzig“ an. – Zu vermischen sind Behandlungs- und Verhaltensempfehlungen.
- Beine/IRücken: (Reizung des Beckenbandes). – Zu vermischen sind ebenfalls Behandlungs- und Verhaltens- & Sitzempfehlungen.

Der Autor ist Orthopäde, Sportmediziner und Seekajakfahrer. Schade, dass er sich in dem Beitrag nur recht oberflächlich mit den einzelnen Krankheiten auseinandergesetzt hat. Ich hätte erwartet, dass er uns bzgl. der einzelnen Krankheitserscheinungen erzählt:

- wie wir uns körpergerechter verhalten sollten (betrifft unsere Paddeltechnik),
- welche körpergerechtere Ausrüstung wir wählen sollten bzw. wie wir unserer Ausrüstung körpergerecht anpassen könnten,
- und wie wir die einzelnen Krankheitserscheinungen behandeln könnten, wenn wir unterwegs auf einer mehrtätigen Tour sind (Outdoor-Therapie).

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 98/05, S.32-33 – www.salzwasserunion.de

Link: z.B. zum Thema "Sehnenscheidenentzündung":
www.kanu.de/nuke/downloads/Sehnenscheidenentzuendung.pdf

11.09.2005 **Dürfen wir einen draußen allein weiter paddeln lassen?** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK wird eine

„Stellungnahme des C/B-Kreises zum Langeoog-Zwischenfall“

veröffentlicht, die von **Bernhard Hillejan** verfasst wurde und Bezug auf einen Bericht von **Hakola Dippel** (Seekajak 97/05, S.34-35) nimmt.

Hakola Dippel war Fahrtenleiter einer Tour, die spät nachmittags von Langeoog zurück nach Spiekeroog führte. Zu seiner Gruppe gehörten 2 Kanuten. Bei der Durchfahung der Brandung, kenterte ein Kanute. Während der andere Kanute langsam in der Brandungszone weiter Richtung Spiekeroog paddeln sollte, half der Fahrtenleiter dem „Kenterbruder“, zurück an Land zu kommen, wo dieser die Tour abbrach. Als er dem dritten Kanuten folgte, verfehlten sich beide. In der Dunkelheit erreichte der Fahrtenleiter schließlich das angepeilte Ziel, ohne dort den dritten Kanuten anzutreffen. Da dieser nicht per Handy erreichbar war, wurde die Seenotrettung alarmiert. Schließlich meldete sich der Vermisste über Handy spät abends vom Langeooger Strand, wo er nach einer Kenterung an Land getrieben war.

Bernhard Hillejan betont, dass:

- *„Seekajaktouren unter schwierigen Bedingungen zum Repertoire geführter Touren und Ausbildungsveranstaltungen gehören, entsprechend vorbereitete und ausgerüstete Teilnehmer vorausgesetzt.“*

Dem kann nur zugestimmt werden. Die Nordsee ist keine „Mordsee“. Wer auf sie mit einem Seekajak hinaus fährt, gefährdet nicht automatisch sein Leben. Entsprechend ausgebildet, ausgerüstet, fit & erfahren ist die Nordsee auch noch im V-er-Schwierigkeitsgrad kontrolliert

befahrbar. Wir müssen nur lernen, solche Gewässerbedingungen zu beherrschen. Der beste Weg dorthin, ist „learning by doing“. D.h. schon zu Beginn einer „Küstenkanuwanderkarriere“ sollten wir uns in die Brandung begeben und lernen mit ihr zu „spielen“; denn wer erfährt, wie er sich in der Brandung zu behaupten hat, den kann so schnell ein starker bis steifer Wind nichts anhaben. Insofern ist es per se kein Fehler von Hakola Dippel gewesen, auf der Rücktour von Langeoog nach Spiekeroog bei einem Wind NW 5-6 Bft. die Brandungsseite zu wählen. U.U. war es jedoch ein Fehler, mit seiner Gruppe den „Ritt durch die Brandung“ zu wagen. Das gilt zumindest für den Kanuten, der gleich zu Beginn der Brandung gekentert war und danach jeglichen Mut zur Weiterfahrt verloren hatte. Der zweite Kanute dagegen schien leistungsfähig genug zu sein; denn immerhin hat er es allein geschafft, bis ans Ostende von Langeoog zu paddeln. Erst dort kenterte er und ging dann an Land. Aber wie kann ein Fahrtenleiter zu Beginn einer Tour die Leistungsfähigkeit eines Kanuten einschätzen. Meine Erfahrung ist, dass viele Kanuten, sofern sie bestrebt sind, an einer bestimmten Tour teilzunehmen, den Fahrtenleiter mehr oder weniger bewusst über ihre Leistungsfähigkeit täuschen. Der Grund dafür liegt gegebenenfalls darin, dass sie sich gar nicht vorstellen können, welche schwierige Gewässerbedingungen draußen auf sie warten könnten. Dies ist ein Problem, das jedem Fahrtenleiter bewusst sein muss, sodass er – sofern ein Kanute plötzlich an seine Leistungsgrenzen stößt – sofort handeln kann, ohne dass gleich der Notfall eintritt.

Bernhard Hillejan kritisiert im Wesentlichen die *„situativ getroffene Entscheidung (des Fahrtenleiters), den Teilnehmer allein (in der Brandung) zu(rück) lassen, und sei es auch nur vorübergehend, da hierdurch die Verbindung mit dem knappen Zeitfenster eine Komplikationskaskade ausgelöst wurde, die mit Bordmitteln nicht zu beheben und letztlich nur das Eingreifen von Rettungskräften zu beherrschen war. Tatsächlich hätten sie auch schlimmer enden können.“* Der Fahrtenleiter hätte folglich bei dem nachmittags auf 5-6 Bft. zunehmenden Wind aus NW:

- spätestens nach der Kenterung die Tour abbrechen können;
- zumindest aber gemeinsam mit dem zweiten Kanute entlang der Brandungsseite von Langeoog Richtung Spiekeroog paddeln können, *„da der Kurs parallel zur Langeooger Küste jederzeit einen (gemeinsamen!) Abbruch und Biwak am Strand ermöglicht hätte.“*
- oder über die Wattseite zurück nach Spiekeroog paddeln können;

Abschließend wird vorgeschlagen, sich Gedanken u.a. darüber zu machen:

- wie eine Gruppenführung bei schwierigen Gewässerbedingungen auszusehen habe,
- wie ein An- und Abmelden einer Tour unter besonderen Bedingungen zu formulieren ist
- und welche Ausrüstung bei Tagestouren mitzuführen ist (letztlich wohl unter dem Aspekt, jederzeit auf ein Notbiwak eingerichtete zu sein).

Zu vermissen ist jedoch ein Hinweis darauf:

- dass eine Ausbildung zum Küstenkanuwandern immer auch eine Ausbildungseinheit in Sachen Brandungsfahren enthalten müsste;
- wie vor Antritt einer Tour der Leistungsstand der beteiligten Kanuten überprüfen ist (z.B. Demonstration der Rolle bzw. der hohen Stütze vor Antritt der Fahrt).

Text: U.Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 98/05, S.12 – www.salzwasserunion.de

Links:

Zum Seenotfall:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VII.pdf

Gruppenfahrten entlang der Küste - 10 erfolgversprechende Kernpunkte:

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

Kameradschaft - 10 hilfreiche Pluspunkte:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf

Gemeinschaft – 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln:

www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf

Der Langsamste bestimmt das Tempo? 10 störende Problemfelder:

www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf

Angstbewältigung – 5 beruhigende Aspekte:

www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewaeltigung.pdf

Tourenrückmeldung (Passage Plan): Extern bzw. intern?

www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf

10.09.2005 **25 Std. treibend im 17° C kalten Seewasser** (Ausbildung)

In der Zeitschrift SEGELN wird im dem Beitrag:

„Das musst du schaffen!“

darüber berichtet, dass ein Segler (52) ca. 28 km vor der Nordwestküste von Jütland (DK) bei einem 6 Bft. Nordwestwind von einer Welle über Bord gerissen und ins ca. 17° C kaltes Wasser gespült wird. Erst nach 25 Std. wird er von Strandspaziergängern 200 m vom Strand entfernt treibend im Wasser entdeckt und dann durch lokale Rettungskräfte gerettet.

Der Segler trug gut isolierende Seglerbekleidung und eine Rettungsweste, jedoch verfügte er über keine Seenotsignalmittel. 11 Std. danach wurde die Küstenwache alarmiert. Sie suchte u.a. mit Hubschrauber und Rettungsbooten nach ihm. Konnten ihn jedoch nicht entdecken. Der im Wasser Richtung Küste schwimmende Segler sah den Hubschrauber. Außerdem sichtete er mehrmals Schiffe. Insgesamt müssen 26 Berufsschiffe in seiner Nähe vorbei gefahren sein. Eines hätte ihn sogar beinahe überfahren. Als er gerettet wurde hatte er noch eine „erstaunlich hohe Körpertemperatur von 34,6 Grad“. Übrigens, die geschätzte mögliche Überlebenszeit lag lt. SEGELN zwischen 8-14 Std. Die Suche selber wurde nach 20 Std. eingestellt. *„Eine an der Person mitgeführte Leuchte oder Rettungssignalgeber wie Nicosignal hätte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu einer schnelleren Rettung auf See geführt. Auch die überwiegend graue Kleidung erschwerte die Suche.“*

Dieselben Temperaturen vorausgesetzt kühlt kaltes Wasser den Körper 25mal schneller aus als Luft. SEGELN gibt u.a. folgende Verhaltensempfehlungen, um dem Wärmeverlust hinauszuzögern:

1. Der Verunglückte sollte seine Kleidung dicht verschließen, keine Schuhe ausziehen.
2. Er sollte die Embryo-Haltung einnehmen, d.h. Knie anziehen und Arme an den Körper legen.
3. Er sollte nicht schwimmen, da dies den Wärmeverlust beschleunigt und dazu führt, dass er sich vom Unfallort fortbewegt, sodass dadurch die Suche der Retter erschwert wird.
4. Ist der Verunglückte von den Rettern geortet worden, sollte er nicht den Rettern entgegen schwimmen, sondern passiv bleiben und erst aktiv werden, wenn es um die eigentliche Bergung geht.
5. Falls er Seenotsignalmittel mitführt, sollte er diese nur dann einsetzen, *„wenn eine große Chance besteht, damit gesehen zu werden.“*

Übrigens, in der Literatur finden wir zur Überlebenszeit im kalten Wasser die folgenden Angaben (s. DKV-Homepage):

- US-Coast Guard (2002): Bei +15,5 – 21,0 ° C beträgt die „Zeit bis zur Erschöpfung bzw. bis zur Bewusstlosigkeit 2-7 Std. und die „erwartete Überlebenszeit“ 2-40 Std.
- INM-Report (1997): Bei +15° C beträgt die „Überlebenszeit bei 50%iger Überlebensrate“ 12 Std. (ohne Auftriebsmittel) bzw. über 24 Std. (mit Auftriebsmittel). Die „Wahrscheinlichkeit der Überlebensrate“ verteilt sich dabei wie folgt, sofern Auftriebsmittel getragen werden: 90% bei 5 Std., 85% bei 10 Std., 80% bei 15 Std. und 70% bei 25 Std.

Quelle: SEGELN, Nr.9/05, S.88-91 – www.segelmagazin.de

Link:

U.Beier: Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf (S.8-12)

09.09.2005 **Wann geht die Sonne auf bzw. unter?** (Ausbildung)

Im „Gezeitenkalender für die Deutsche Bucht ...“ finden wir die Angaben für Sonnenaufgang (SA) und Sonnenuntergang (SU) bezogen auf Cuxhaven. Wer es genauer wissen möchten - gegebenenfalls auch für einen Ort, der weiter entfernt von Cuxhaven liegt -, kann auf die Homepage von **Jürgen Galupki** surfen. Wenn wir die Koordinaten des gewünschten Ortes eingibt, erhalten wir die Daten in 4-fach Variation:

- offizieller Zeitpunkt (= tatsächlicher SA bzw. SU gemäß offizieller Zeitmessung (GZ))
- civiler Zeitpunkt (= Beginn bzw. Ende der Dämmerung)
- nautischer Zeitpunkt (= Umriss der Sonne können auf See noch schemenhaft wahrgenommen werden)
- astronomischer Zeitpunkt (= Ende bzw. Beginn der absoluten Dunkelheit)

Z.B. ist lt. Gezeitenkalender am 21.06.05 (oder: 21.09.05) SA bzw. SU in:

- Cuxhaven: SA 4.53 Uhr (oder: 7:09) bzw. SU 22.00 Uhr (oder: 19.26 Uhr)

Über Glupkis Berechnungsprogramm erhalten wir folgende Zeiten:

- Borkum (Ort): 53,592° N / 6°,667° E

SAo 5.05 (7.19)	SUo 22.09 (19.38) Uhr
SAc 4.12 (6.44)	SUc 23.02 (20.13) Uhr
SAn 2.34 (6.02)	SUn 00.41 (20.54) Uhr
SAa - (5.18)	SUa - (21.38) Uhr
- Cuxhaven (Kugelbake): 53,892 N / 8,688 E

SAo 4.53 (7.08)	SUo 22.00 (19.27) Uhr
SAc 3.58 (6.32)	SUc 22.54 (20.02) Uhr
SAn 2.13 (5.50)	SUn 00.39 (20.44) Uhr
SAa - (5.06)	SUa - (21.28) Uhr
- Sylt (Nordspitze): 55,058° N / 8,417° E

SAo 4.46 (7.09)	SUo 22.09 (19.28) Uhr
SAc 3.47 (6.32)	SUc 23.08 (20.05) Uhr
SAn - (5.49)	SUn - (20.48) Uhr
SAa - (5.03)	SUa - (21.34) Uhr
- Usedom (Mitte): 54,000° N / 14,000° E

SAo 4.31 (6.46)	SUo 21.40 (19.06) Uhr
-----------------	-----------------------

SAC 3.36 (6.11)	SUC 22.34 (19.41) Uhr
SAN 1.48 (5.29)	SUN 00.22 (20.23) Uhr
SAA - (4.44)	SUA - (21.08) Uhr

Link: www.galupki.de/kalender/sunmoon.php

07.09.2005 **Nebel** (Wetter)

Nebel kann lt. Seewetteramt auch „*als eine auf der Meeresoberfläche aufliegende Schichtwolke*“ angesehen werden. In der YACHT stellt **M.Beilken** in dem Beitrag

„Wie Nebel entsteht“

die verschiedenen Nebelarten vor, z.B.

- (Advektions-)Abkühlungsnebel (Kaltwassernebel, Seenebel, Frühjahrsnebel):
Er entsteht, wenn warme, feuchte Luft über kaltes Wasser driftet. Das kalte Wasser kühlt die warme, feuchte Luft so weit herunter, dass diese kondensiert. Nebel tritt insbesondere im Mai/Juni in der Ostsee östlich von Bornholm auf, aber auch an der Süd- und Ostküste Großbritanniens. Da vor Ort sich das kalte Wasser nicht so schnell erwärmen und die darüber von weither driftende warm-feuchte Luft nicht so schnell an Feuchtigkeit verlieren kann, ist der Kaltwassernebel solange von Dauer, wie der Wind seine Richtung nicht ändert. Deshalb herrscht an der Ostküste von Neufundland immer dann Nebel, wenn der Wind aus dem Süden kommt; denn dann wird vom Golfstrom genährte warm, feuchte Luft über das vom Norden herunter strömende kalte Wasser des Labradorstroms getrieben.

Von Juni bis August wird die deutsche Nordsee und die Ostsee weniger von Nebel heimgesucht. Im September und Oktober ändert sich das dann wieder. Insbesondere im Bereich östlich von Jütland und Schleswig-Holstein ist dann folgende Nebelart zu beobachten:

- Strahlungsnebel (auch als Hochnebel zu beobachten):
Er tritt dann auf, wenn anlässlich einer Hochdrucklage sich die Luft nachts bei Windstille stärker abkühlt, was insbesondere in den Herbstmonaten passiert (sog. Bodennebel). Wird der Nebel – und das ist für das Küstenkanuwandern von Interesse – früh morgens bei einsetzender Brise aufs Meer hinaus getrieben, ist er entlang der Küste als Nebelbank zu erleben. Diese Nebelbänke sind teilweise örtlich sehr begrenzt und können genauso schnell wieder verschwinden, richtiger: weiter driften.

Eine weitere Nebelart ist der:

- Mischungsnebel (Küstennebel, Frontennebel):
Hier trifft an der Küste feuchte Seeluft mit trockener Landluft zusammen. Es findet ein Luftvermischung mit Feuchteausaustausch statt, der zur Kondensation und somit zu Nebel führen kann, wenn die Wasserdampfgehalt in der Mischluft auf 100% ansteigt. Er kann sich insbesondere morgens bilden, wenn die Seebrise einsetzt. Wie beim Strahlungsnebel ist es dann möglich, dass die Nebelbänke verdriften hinaus aufs Meer verdriften können. Der Mischungsnebel soll sich aber auch dann bilden können, wenn der Landwind über dem Meer abgekühlt wird.

Übrigens, geraten wir beim Küstenkanuwandern in Nebel, sollten wir „*möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen.*“ (BSH-Sicherheitsregel Nr. 8)

Quelle: YACHT 19/05, S.20-22 – www.yacht.de

Literatur: Seewetteramt: Seewetter (DSV-Verlag: 2002, S.144-147)

07.09.2005 **Seegangs- & Regenenttrübung (Radar)** (Ausrüstung)

Haben wir beim Küstenkanuwandern eine Chance vom Radar eines Schiffes entdeckt zu werden. In der YACHT wird in dem Beitrag:

„Das Echo-Prinzip“

u.a. hierauf eingegangen. Zwei technische Einstellungen eines Radargerätes können dazu beitragen, dass ein Seekajak nicht auf dem Radarbild gesehen werden kann:

- Seegangsentrübung: „Sie verringert im Nahbereich die Empfindlichkeit, sodass die unerwünschten Echos von Wellen unterdrückt werden. Kleine Ziele können dabei verloren gehen.“
- Regenenttrübung: „Regentropfen und Schneeflocken reflektieren die Radarstrahlen. So sind herannahende Fronten auf dem Bildschirm als Eintrübung sichtbar. Diese Regenschleier lassen sich mit der „Rain Clutter“-Einstellung unterdrücken. Leider verschwinden dadurch auch schwache Echos, etwa von kleinen Booten.“

Quelle: YACHT 19/05, S.68-71 – www.yacht.de

06.09.2005 **Homepage des dänischen Seakayakers Peter Unold** (Literatur/Links)

Der Mitbegründer und langzeitige Vorsitzende der dänischen Küstenkanuwandervereinigung „Havkajakroerne“, **Peter Unold** aus Aarhus (DK), hat eine eigene Homepage, in dem eine Vielzahl von Thema i.S. Küstenkanuwandern angesprochen werden:

- Kayakdesign
- Technique
- Navigation
- Touring
- Boats
- Weather
- Safety

Außerdem bezieht er in seinem:

- „Blog“

lfd. Stellung zur aktuellen Themen. Über das „Archiv“ können diese Infos abgerufen werden. Peter Unold schreibt auf englisch.

Link: <http://unold.dk/paddling/>

05.09.2005 **20 Jahre Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer** (Natur)

Im WWF-NEWSLETTER wird über Folgendes berichtet:

„Am 1. Oktober 2005 wird der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer 20 Jahre alt. Nach Ansicht der beiden vor Ort tätigen Naturschutzverbände **WWF** und **Schutzstation**

Wattenmeer geht es der Natur durch diesen hohen Schutzstatus schon viel besser: So werden im Wattenmeer kaum noch Vögel gejagt, viele Salzwiesen blühen wieder, und die Boden zerstörende Fischerei auf Herzmuscheln wurde gestoppt. Als großen Fortschritt werten die Verbände, dass 1999 der Nationalpark vor Sylt und Amrum durch ein Schutzgebiet für die hier heimischen Schweinswale erweitert wurde.

Der Nationalpark dient nicht nur dem Schutz des Wattenmeers, sondern bietet zudem ganz besondere Naturerlebnisse für Millionen von Besuchern. Der Nationalpark ist deshalb eine der tragenden Säulen des Tourismus an der Nordseeküste. „Das Watt ist in ganz Deutschland der berühmteste Promi, den die Menschen mit der Nordseeküste verbinden“, meint Hans-Ulrich Rösner vom WWF-Projektbüro in Husum. Die Schutzstation Wattenmeer hat seit der Gründung des Nationalparks bei rund 90.000 Führungen mehr als 2 Millionen Menschen durch die Salzwiesen, Dünen, Wattgebiete und Strände geleitet. Die Schutzstation war es auch, die 1963 mit dem Vorschlag für ein „Großreservat Halligmeer“ erstmals den Gedanken ins Spiel brachte, das Wattenmeer großflächig zu schützen. Heute ist der Verband von 20 Stützpunkten aus auf den Inseln, Halligen und dem Festland aktiv. Für die verschiedenen Naturschutzorganisationen im Nationalpark arbeiten mittlerweile mehr als 100 meist junge Menschen, viele von ihnen im Freiwilligen Ökologischen Jahr oder Zivildienst. Damit gibt es keinen anderen Nationalpark in Europa mit einem vergleichbaren privaten Engagement.

Der WWF und die Schutzstation Wattenmeer kämpften schon in den 1970er Jahren gegen kilometerlange Eindeichungen quer durch das Wattenmeer. Ihrem hartnäckigen Engagement an der Küste ist es mit zu verdanken, dass das Wattenmeer in Schleswig-Holstein 1985 zum Nationalpark ernannt wurde - das ist der höchste Naturschutzstatus, den ein Gebiet in Deutschland erreichen kann. 1986 folgte der Wattenmeer-Nationalpark Niedersachsen, 1990 erhielt auch das Hamburger Watt das begehrte Prädikat.

Auf staatlicher Seite konzentriert sich das Land Schleswig-Holstein vor allem auf die Umsetzung und Überwachung der Schutzvorschriften und wirbt in den Gemeinden für den Naturschutz. Nationalpark-Ranger und große Informationszentren wie das Multimar Wattforum in Tönning mit jährlich mehr als 200.000 Besuchern sind an einen „Nationalpark-Service“ ausgegliedert, an dem auch die Naturschutzverbände beteiligt sind. Rainer Schulz von der Schutzstation Wattenmeer lobt die gute Zusammenarbeit der staatlichen und privaten Stellen: „Ob bei Forschungsprojekten, Umweltbildung oder Öffentlichkeitsarbeit - im Nationalpark stimmt die Chemie zwischen den Akteuren. Das kommt letztlich der Natur zugute.“

Auch bei den Tourismus-Unternehmen sehen WWF und Schutzstation einen positiven Bewusstseinswandel, da verstärkt „nationalparkfreundliche“ Ausflugsfahrten und Unterkünfte angeboten werden. Doch geschehe dies bislang noch zögerlich. Hans-Ulrich Rösner vom WWF: „Leider beteiligt sich die Wirtschaft noch längst nicht überall an der gesellschaftlichen Aufgabe Nationalpark.“ Immer wieder gebe es Maßnahmen, die nicht im Einklang mit dem Erhalt der weltweit einmaligen Landschaft und der großen Artenvielfalt stehen. So monieren die Naturschützer, dass im Nationalpark noch immer zu intensiv gefischt und zuviel gebaut werde. Eine Ölbohrinsel und Raketenübungen verschandeln nach Ansicht von Rainer Schulz nicht nur das optische Erscheinungsbild des Nationalparks: „Ölförderung und Raketen haben im Wattenmeer einfach nichts verloren.“

Der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ist mit einer Fläche von 441.000 Hektar der größte in Mitteleuropa. In Deutschland gibt es zurzeit 14 Nationalparke, weltweit sind es fast 4.000. Der erste Nationalpark, Yellowstone, wurde 1872 in den USA eingerichtet. In einem Nationalpark muss die Natur großflächig geschützt und ihre ungestörte Entwicklung ermöglicht werden. Der Schutzstatus darf nur vergeben werden, wenn große Teile der Landschaft noch sehr ursprünglich sind.“

Quelle: WWF-NEWSLETTER v. 5.09.05 -
www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02654/index.html

04.09.2005 **Küsten-Grenzverkehr Deutschland – Polen** (Revier/Inland/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Eckehard Bohnsack** in dem Leserbrief:

„Grenzübertritt mit Tücken“

über seine Erfahrungen beim Paddeln von Deutschland nach Polen (Oderhaff) und retour (Ostseeseite).

Quelle: KANU SPORT, Nr. 9/05, S.6 – www.kanu.de
Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Einreise-Polen.pdf >Anhang

04.09.2005 **Jedermannsrecht (Schweden)** (Revier/Ausland)

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

„Allemansrätten: Die schwedische Variante des Jedermannsrecht“

über die schwedische Variante des Gemeingebrauchs.

Übrigens, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg haben auch ein „Jedermannsrecht“. Es gilt jedoch nur für Fuß-, Rad- und Kanuwanderer.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 9/06, S.37 – www.kanu.de
Links:
www.kanu.de/nuke/downloads/Allemansraetten.pdf
www.naturvardsverket.se/allemanratten/

03.09.2005 **Seenotsignalmittelprüfung (Pyro-Schein)** (Ausbildung)

Bislang war es möglich, dass Küstenkanuwanderinnen und –wanderer nach erfolgreich bestandener „Sachkundenachweis“ (SKN) pyrotechnische Seenotsignalmittel der Klasse T2 erwerben durften (hier: Signalaraketen; der Erwerb von Handfackeln und Rauchsignalen bedarf nicht eines SKN).

Geregelt wird dies über das Waffengesetz (WaffG) und die Allgemeine Waffenverordnung (WaffV) sowie über die Sprengstoffverordnung (SprengV). Die Prüfungen werden i.d.R. je nach Bundesland über Prüfungsausschüsse (PA) des DSV bzw. DMYV organisiert. Die Ausbildung erfolgt i.d.R. anlässlich der Ausbildung zum Erwerb des Sportbootführerscheins, wobei es bislang nicht erforderlich für den Erwerb des SKN war, dass wir im Besitz des Sportbootführerscheins sind.

Lt. PA-Bremen hat sich das nun geändert. Bei der letzten Novellierung des Waffen- und Sprengstoffrechts sind die Gruppen (z.B. Surfer, Kanuten, Alpinisten), die bislang den SKN erwerben konnten, nicht mehr berücksichtigt worden. Wassersportler können daher ab sofort nur noch dann den SKN erwerben, wenn sie über einen Sportbootführerschein verfügen.

Da Signalaraketen gerade für die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer das effizienteste Mittel sind, mit dem sie einen Seenotfall anzeigen können:

- Signalraketen (nur mit SKN)
Leuchtdauer (ca. 30-40 Sek.)
Steighöhe (ca. 300 m)
Leuchtstärke (ca. 30.000 Candella)
Sichtweite (max. 30 Seemeilen)
- Signalkugeln à la Nico (ohne SKN)
Leuchtdauer (ca. 5 - 7 Sek.)
Steighöhe (ca. 45 - 80 m)
Leuchtstärke (ca. 9.000 – 10.000 Candella)
Sichtweite (max. 5 Seemeilen)

(Quelle: Boote 12/03)

wird der DKV sich um Klärung des Sachverhaltens bemühen und nach einer Lösung suchen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: Prüfungsausschuss Bremen: www.pa-bremen.de/pyro.htm >FAQ

02.09.2005 **Gewebeband (Duck Tape)** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN stellt **Stephan Glocker** in dem Beitrag:

„**Duck Tape – Hymne an eine Wunderwaffe**“

die Vorteil eines Gewebebandes (Duck Tape) vor. Eigentlich können wir mit Gewebeband fast alles provisorisch flicken: Kajak, Paddel, Schuhe, Paddelpfötchen, Neo- bzw. Trockenanzug, Zelt. Manch schwören sogar darauf, mit Gewebeband Blasen zu behandeln.

Deshalb sollte eine Rolle Tesa-Band bzw. das amerikansiche Duck Tape bei Touren immer dabei sein; denn was das Pflaster für den Paddler ist, das ist Gewebeband für die Ausrüstung.

Welches der vielen in Outdoorläden (teuer) bzw. Baumärkten (billiger) angebotenen Gewebebänder am besten für unser Zwecke geeignet ist, muss jeder selber ausprobieren. Kanu Magazin empfiehlt eher „Duck Tape“, weil es besser kleben und reißfester sein soll. Je größer die Rolle, desto preiswerter wird das Band.

Übrigens, wer Gewebeband stets griffbereit dabei haben will, wickelt einfach 1 m davon auf den Paddelschaft.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/05, S.58 – www.kanumagazin.de

01.09.2005 **Weißer oder schwarze Kleidung bei Hitze?** (Ausrüstung)

In DIE ZEIT nimmt **Chr.Drösser** zur folgenden Frage Stellung:

„**Schwarz oder weiß: Stimmt es, dass in heißen Ländern das Tragen von schwarzer Kleidung vorteilhafter als das Tragen von weißer Kleidung ist?**“

Nun, auf der einen Seite absorbieren schwarze Oberflächen mehr Sonnenstrahlen als weiße, deshalb heizen sie sich leichter auf. Auf der anderen Seite strahlt Schwarz mehr Wärme ab. D.h. schwarze Kleidung kann die vom menschlichen Körper produzierte Wärme leichter nach außen ableiten.

Was wiegt nur stärker? Bei der Untersuchung von schwarzen und weißen Vögeln konnte festgestellt werden, dass bei Windstille die schwarzen Vögel besonders heiß wurden. Ab 3 Bft. Wind waren jedoch die schwarzen Vögel von Vorteil. Am günstigsten war dabei ein luftiges schwarzes Federkleid.

In Bezug auf eng anliegende T-Shirts wurde bei Laborversuchen festgestellt, dass die Versuchspersonen im schwarzen Baumwoll-Shirt mehr schwitzten als jene im weißen Polyester-Shirt. Insgesamt waren aber die Unterschiede sehr gering.

Quelle: DIE ZEIT, Nr. 36/05, S.37 – www.zeit.de/stimmts

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

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

Newsletter **Sea Paddler**, hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones (GB):
è www.seapaddler.uk

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

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

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

Seekajakforum (D):
è www.seekajakforum.de > Wissen

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

*** * ***