

# Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.13/06)

(Aktuelle Infos: 16.07. – 31.08.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

-----

30.08.2006 GPS-Handempfänger mit Kartenplotter (Ausrüstung)  
26.08.2006 Gezeitendaten Deutsche Bucht (Ausbildung)  
25.08.2006 Tourenbericht: Rund Sylt (ca. 90 km in 3 Tagen) (Revier/Inland)  
23.08.2006 Ibiza (Revier/Ausland)  
19.08.2006 Rettungshalteleinen: dünn & labbrig? (Ausrüstung)  
18.08.2006 Rund Island (Geschichte)  
17.08.2006 Multifunktionsuhren-Test (Ausrüstung)  
16.08.2006 Meerwasser: heilend oder infektiös? (Gesundheit)  
15.08.2006 GPS – Allgemeine Aspekte (Ausrüstung)  
12.08.2006 Rund Bornholm (Revier/Ausland)  
06.08.2006 EPIRB-Seenotbojen (Ausrüstung)  
03.08.2006 GPS-Gerät: Garmin GPSmap 60CSx (Ausrüstung)  
02.08.2006 Mauserzeit (Revier/Inland)  
01.08.2006 Island-Inseln (Revier/Ausland)  
31.07.2006 Tour von Schüttsiel bis hinüber nach Amrum/Föhr und retour (Ausbildung)  
25.07.2006 Rettungsweste vom Discounter Lidl (Ausrüstung)  
25.07.2006 Ibiza (Revier/Ausland)  
24.07.2006 Langlütjen II (Wesermündung) (Revier/Inland)  
21.07.2006 Paddeltechnik: Kurven (Ausbildung)  
19.07.2006 Lübecker Bucht (Revier/Inland)  
19.07.2006 Rettungsübung: Bergung eines „ohnmächtigen“ Kanutens (Ausbildung)  
19.07.2006 Signalmöglichkeiten zur Ansteuerungsunterstützung (Ausbildung)  
19.07.2006 Faltbootsegeln (Ausbildung/Ausrüstung)  
19.07.2006 Non-Stop Spiekeroog – Roter Sand – Horumersiel (Revier/Inland)  
19.07.2006 Selbstrettung nach Kenterung (Ausbildung)  
18.07.2006 Handy mit GPS (Ausrüstung)  
17.07.2006 Zwei-Personen-Leichtzelt-Test (Ausrüstung)

-----

30.8.2006 **GPS-Handempfänger mit Kartenplotter (Ausrüstung)**

In SEGELN werden unter dem Titel:

„**Taschenatlas**“

4 GPS-Handempfänger mit elektronischen Seekarten vorgestellt.

2 Geräte erhalten die Note „gut“:

- **Magellan eXplorist XL** (Bildschirm: 5,2x7 cm) (Preis: ca. 580,- Euro)
- **Lowrance Ifinder H2oc** (Bildschirm: 4,3x5,7 cm) (Preis: ca. 450,- Euro)

und 2 Geräte die Note „befriedigend“:

- **Geonav 4 Gipsy** (Bildschirm: 5,2x7 cm) (Preis: ca. 770,- Euro)
- **Garmin 76 cx** (Bildschirm: 3,8x5,6 cm) (Preis: ca. 700,- Euro)

Ob die gezeigten Ausschnitte aus der elektronischen Seekarte übersichtlich und – unter den Bedingungen des Küstenkanuwanderns. hell, nass und kipplig – abrufbar und ablesbar sind, muss jeder selber prüfen.

Die elektronischen Seekarten müssen dazu gekauft werden (Preis: zwischen 200,- – 700,- Euro) (Aktualisierung: mind. 80,- Euro). Das ist für diejenigen, denen bislang schon die Seekarten aus Papier zu teuer waren, eine Menge Geld, obwohl die elektronischen Karten dann je nach Auswahl den halben Kontinent abdecken.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 9/06, S.30-33 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)

-----

### 26.08.2006 **Gezeitendaten Deutsche Bucht** (Ausbildung)

Bislang stellte das BSH im Internet die Gezeitendaten der Deutschen Bucht nur für die kommenden 3 Tage zur Verfügung. Nun hat sich das BSH dazu entschlossen, die Daten jeweils für die kommenden 7 Tage ins Netz zu stellen.

**Link:** [www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp)

-----

### 25.08.2006 **Tourenbericht: Rund Sylt (ca. 90 km in 3 Tagen)** (Revier/Inland)

Der Himmel war wolkenverhangen und prophezeite nichts Gutes. Der Wind blies seit Stunden mit 5-6 Bft. aus Süd-West. Die Möwen segelten im Hangwind der Dünen. Die See brandete und die Brecher schäumten, wie wir es von Sylt gewohnt sind und auch erwarten. Der Strand war menschenleer. Nur ab und an sahen wir einen Surfer sein Segel in den Brechern wetzen. (Kitesurfer ließen sich noch nicht blicken, den die gab es damals noch nicht.) Es schien überhaupt nichts los zu sein, wenn da nicht wir, zwei handvoll Küstenkanuwanderer, entlang gepaddelt wären. Wir wirkten – sofern wir überhaupt zwischen den Wellen ausgemacht werden konnten – sicherlich etwas verloren und hilflos, wie wir da in unseren Seekajaks inmitten der Brandungszone gegen Wind, Wellen und Strömung ankämpften.

#### **„Brecher Nr. 7“**

Die Brecher hatten mich bislang verschont, obwohl sie es des Öfteren versuchten, mich umzuschmeißen oder an den Strand zu spülen. Seit über 4 Stunden fuhr ich nonstop kurz hinter der ersten Brandungszone. Das ist genügend Zeit, um das Gehebe der Brandung zu studieren: In der Tat, jede siebte Welle ist wirklich etwas höher als die anderen, aber auch jeder siebte Brecher baut sich gewaltiger auf, als seine sechs Vorgänger. Er schlägt wohl ebenfalls Schaum, ist aber längst kein Schaumschläger mehr. Dennoch schaffte ich es immer wieder irgendwie, stets Abstand von dem berüchtigten „Brecher Nr. 7“ zu halten. Aber dann war es soweit. Einem Seehund gleich tauchte er plötzlich vor mir auf. Es bestand kein Zweifel, ich war's, der auf die Probe gestellt werden sollte. Sekunden vorher noch sah ich ihn getarnt als eine graue Wand. Ich versprach mir eine Fahrstuhlfahrt mit Rundblick auf die Kameraden. Doch dann wechselte er schlagartig die Farbe, ging von grau in schwarz und dann in weiß über. Statt still zu wogen, fing er an zu rauschen. Die Fahrstuhlfahrt konnte ich vergessen. Duschen & Baden und das in einem Waschgang waren angesagt. Ich hatte gerade noch Zeit, mich Richtung Kaventsmann zu schmeißen, da erreichte er mich auch schon, diese Lawine aus Wasser, und begrub mich samt Seekajak in seinem Gemisch aus Luft & Salzwasser. Dann riss er mich mit, zunächst seitwärts, dann auf rückwärts drehend. Mein Seekajak fing an zu surfen, erst gerade, dann zur anderen Seite ausbrechend. Schließlich gab er

es aber auf und ließ mich hinter sich. Als der Spuk vorbei war, sah ich wieder vor, statt hinter mir über den Schaumkämmen die Hochhäuser von WESTERLAND, wie sie mir aus der Ferne zuwinkten. Ja, das ist Küstenkanuwandern „live“.

## **Paddeln nach „Fahrplan“**

Wer Sylt umrunden will, der muss als erstes in den aktuellen „Tidenkalender“, dem „Fahrplan“ fürs Küstenkanuwandern, schauen und prüfen, an welchem Wochenende das überhaupt möglich ist. Dann hat er sich um einen Urlaubstag zu kümmern; denn für die knapp 90 km Fahrstrecke benötigen wir schon, wenn wir uns nicht quälen wollen, 3 Tage. Außerdem müssen die Kameradinnen und Kameraden gefunden werden, die ebenfalls noch Urlaub für solch eine Tour opfern können, dürfen und wollen; denn allein sollten wir hier nicht unterwegs sein.

Steht der Zeitraum und die Gruppenzusammensetzung fest, müssen wir uns die aktuellen Seekarten besorgen und an die Feinplanung machen, wohl wissend, dass der Pflichtabruf des Seewetterberichts am Tag vor dem Start alle Planungen über den „Deich“ spülen kann.

Bei der Festlegung der Route sollte uns klar sein, dass eine echte Umrundung von Sylt nicht mehr möglich ist. Befahrungsverbote in der Zone 1 (hier: Vogelschutzgebiet, welches nicht in der Zeit vom 1.4.-1.10. befahren werden darf) des „Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ und Betretungsverbote des nur der Eisenbahn vorbehaltenen „Hindenburgdamms“ stehen dem entgegen. Per Seekajak können nur noch drei Seiten des viereckigen „Rund“-Kurses befahren werden. Die östliche Seite ist im Pkw oder per Fahrrad zurückzulegen, außer wir sind bereit, eine ca. 6 km lange Passage im Osten von Sylt (RANTUMBECKEN – KEITUM - MUNKMARSCH) per Bootswagen zu überwinden.

Am besten paddeln wir von der Seeschleuse des dänischen Flusses VIDAA aus los. Sie fließt westlich der dänischen Stadt HØJER ins Wattenmeer. Gestartet werden sollte, wenn Hochwasser (HW) an der Seeschleuse von HØJER ist ( $\approx$  HW MUNKMARSCH = HW HELGOLAND + 2:57 h). Liegt die HW-Zeit nach 14 Uhr, wird es übrigens knapp, das erste Etappenziel zu erreichen, nämlich das ca. 36 km ferne WENNINGSTEDT, welches sich ein paar Kilometer nördlich von WESTERLAND hinter dem „Roten Kliff“ versteckt hält.

WENNINGSTEDT ist ein strategisch wichtiger Platz, und zwar nicht nur deshalb, weil wir wieder erst 10 km südlicher ungestört lagern können. Verschlechtert sich nämlich am zweiten Tag die Wetterlage, haben wir von hier aus die Möglichkeit, per Bootswagen:

1. zum Anleger bei MUNKMARSCH (5 km im Osten von WENNINGSTEDT) zu wandern, um dann von dort aus die ca. 23 km zurück zum Startort zu paddeln, bzw.
2. die 4 km zum Bahnhof von WESTERLAND zu ziehen, um von dort aus per Zug zurück ans Festland zu gelangen, bzw.
3. hinunter zum ca. 22 km entfernten, an der Südspitze von Sylt gelegenen Hafen von HÖRNUM zu karren, um von dort auf bessere Wetterverhältnisse für den dritten Tag zu hoffen. (Übrigens, tritt keine Wetterbesserung ein, empfiehlt es sich, per Dampfer von HÖRNUM über WITTDÜN/Amrum und WYK auf Föhr nach DAGEBÜLL zu schipern, um dann von dort aus per Taxi die Autos zu holen!)

Ist das Wetter in Ordnung, d.h. der Seegang an der Brandungsseite von Sylt erträglich, wird natürlich die ca. 26 km lange Strecke bis HÖNRUM per Seekajak zurückgelegt.

Am letzten Tag geht es dann wieder Richtung Ost zurück zum schleswig-holsteinischen Festland. Wir erreichen es am schnellsten, wenn der ca. 26 km von HÖRNUM entfernt gelegene „Hafen“ (Sielanlage am Deich) der nordfriesischen Häuseransammlung SÜDWESTHÖRN angepeilt wird. Von HÖRNUM aus können wir dort nur mit „auflaufendem Wasser“ hinkommen. So um Hochwasser sollte SÜDWESTHÖRN erreicht sein. Ab dann

läuft nämlich das Wasser wieder ab und das Watt vor dem Siel fällt kilometerweit trocken, zum Zeitpunkt des Niedrigwassers (NW) sogar bis hinüber zur Insel Föhr.

Übrigens, die Autos lassen wir am besten am Parkplatz des Startorts stehen und holen sie am Ende der Tour per Taxi (vorher Tel.-Nr. besorgen bei der Gaststätte am Startort am VI-DAA-Siel) (ca. 28 km) zurück.

## **Ahoi, wir stechen in See**

### **Der erste Tag zum Aufwärmen:**

Die Zeit war im doppelten Sinn knapp. Zum einen waren wir alle erst am Starttag angereist und zum anderen wollten wir am Ende der Tagesetappe noch vor „Küchenschluss“ eine gebratene Scholle essen, und zwar im „Kliffkieker“ von WENNINGSTEDT. Die Seekajaks (8 Einer, 1 Zweier) wurden direkt am Parkplatz neben der Seeschleuse von HØJER gepackt, auf den Bootswagen gelegt und über den Deich ans Wasser transportiert. Mit etwas Verspätung ging es auf das noch strömungslose Wasser.

LIST und die ca. 18 km entfernte Nordspitze von Sylt lag deutlich vor uns. Gepaddelt sind wir aber zunächst immer den Seezeichen entlang. Wer nämlich allzu früh über den dänischen „JORDSAND“ abkürzen will, wird u.U. mit extremem Flachwasser bestraft. Außerdem wollten wir die „Zone 1“ des Nationalparks links liegen lassen. Wenn auch dieser Teil des Wattenmeeres „ROBBENSÄNDE“ genannt wird, war – wie üblich bei Hochwasser – nichts, wirklich überhaupt nichts zu sehen. Zumindest die Wasseroberfläche glich einer Wasserwüste.

Als wir die „Tonne 10“ nahe der Südwestspitze der Wattfläche „KNÆKKET“ passierten, lagen wir voll in der Strömung. 3 km/h soll sie hier betragen und sich noch auf über 4 km/h steigern. Auch wenn wir gerne paddeln, wollten wir doch diese flotte Passage möglichst effizient nutzen, d.h. schnell hinter uns bringen.

Nachdem wir nahe der „Tonne 15“ den Gezeitenstrom der Sylter Nordostspitze („Ellenbogen“) mit seinen planschenden Strömungswellen ausgekostet hatten und froh waren, dass kein 5er Wind aus W diese Wellen zusammenpresst und soweit in die Höhe streckt, dass wir meinen könnten, ihre Spitzen seien mit Schnee bedeckt, paddelten wir von der Strömung getragen im ICE-Tempo nonstop bis zur Seeseite weiter. Kurz bevor es anfang zu „branden“, gingen wir nach 22 km Padderei an Land. Von dort aus konnten wir die in der Tat „mörderischen“ (!) Bühnenreste aus Eisen, die parallel zum Strand verlaufen, inspizieren. Wer hier – direkt am nördlichsten Punkt des Weststrandes (in Höhe Leuchtturm „List West“ mit der Kennung „Oc.WRG.6s19m14-10M“) – durch die Brandung ans Ufer paddelt, kann den Rest der Strecke zu Fuß zurücklegen, sofern er dazu noch fähig ist. Also: lieber etwas früher anlanden bzw. – je nach Wetter – einen großen Bogen seewärts paddeln, als sich von der Tideströmung, dem Wind oder der Brandung in diese verrostete „Eisenspeerlandschaft“ drücken zu lassen.

Apropos Kennung des Leuchtturms „List West“: „Oc.WRG.6s19m14-10M“ bedeutet, dass ein unterbrochenes Licht (Occulting) in 3 Farben ausgestrahlt wird, welches alle 6 Sekunden wiederkehrt, und zwar von einem 19 m hohen Turm, dessen weißes Licht 14 Seemeilen, dessen grünes Licht 10 Seemeilen und dessen rotes Licht 10-14 Seemeilen weit sichtbar ist. Der Seekarte ist dabei zu entnehmen, in welchem Sektor welche Lichtfarbe zu sehen ist.

Während der Pause hatten wir genügend Zeit, um uns am Strand die Beine zu vertreten bzw. von der Brandung den Rücken massieren zu lassen. Leider reichte die Zeit nicht, die ausgedehnten Wanderdünen des „Listlandes“ aufzusuchen (deren Betreten jedoch verboten ist). Wer das bedauert, kann das nächste Mal Sylt per Fahrrad besuchen. Das lohnt sich; denn Sylt hat nicht nur Brandung und Dünenlandschaft aus der „Froschperspektive“ zu bieten. Auf dem 28,5 km langen und manchmal nur 600 m breiten Sylt gibt es u.a. auch altfrie-

sische Kapitänshäuser in KEITUM (Deutschlands schönstem Friesendorf), ein Heimatmuseum, zwei naturkundliche Infozentren, 18 Landschafts- und Naturschutzgebiete (z.B. „Rantumbecken“, das größte Seevogelschutzgebiet der deutschen Küste), 25 besondere Pflanzen (z.B. Lungenenzian und Sonnentau), 100 Brutvogelarten, etwa 120 Zugvogelarten, 12 Pizzarien, 23 Eisdielen, 56 Wanderwege und 1 Fahrradweg von der Nord- bis zur Südspitze.

Bis zu den ersten Strandkörben kurz vor WENNINGSTEDT waren es nur noch knapp 14 km. Für Flussfahrer ist das eine zähe Strecke, denn in der Regel spüren wir nicht mehr die Tidenströmung. Außerdem sorgt die eintönig erscheinende Dünenlandschaft nicht für soviel Abwechslung, dass wir es deutlich merken, wie wir in unseren Kajaks vorankommen. Da wir, anders als vor drei Jahren, diesmal nicht von der Sonne verwöhnt wurden, blieben auch die „Nackten“ aus, die ich damals Backe an Backe, bzw. Brust an Brust fast 40 km lang aneinandergereiht bestaunen durfte. Keiner von ihnen ließ sich diesmal blicken, auch nicht die mit Pullover und „unten ohne“. Dafür sind Schlechtwettertage „Naturtage“. Etwas abseits der Orte ist dann kaum noch ein Mensch zu sehen. Gut für die Strandläufer, Regenpfeifer und Austernfischer. Sie können wieder ungestört am Strand entlang tippeln und sich voll der Beutesuche hingeben. Schlecht für die Lach- und Silbermöwen, die ohne „Touristenfutter“ wieder selbst dafür sorgen müssen, satt zu werden.

Spätestens 8 Stunden nach dem Start sollten wir unser erstes Etappenziel WENNINGSTEDT erreicht haben; denn dann fängt es mit ca. 1 km/h gegenan zu strömen. Haben wir dann Wind aus südwestlicher Richtung, erhöht sich nicht nur die Strömungsgeschwindigkeit, sondern wir müssen zusätzlich auch noch gegen den Winddruck anpaddeln. Wer sich da abends auf ein frisch zubereitetes Fischgericht gefreut hat, kann Pech haben; denn ab 22 Uhr haben die meisten Köche hier am Kliff Feierabend.

Übrigens, es ist ratsam, kurz vor Beginn der Strandkorblandschaft zu biwakieren, und zwar unterhalb des „Roten Kliffs“, einer ca. 30 m hohen Abbruchkante aus eiszeitlichem Geschiebelehm, die 4 km nordwärts bis nach KAMPEN reicht und von den winterlichen Sturmfluten allmählich zu rotem Sand zerbröseln wird. Hier stören wir die Natur am wenigsten. Und wenn wir unser Lager erst kurz vor Dunkelheit auf- und vor 8 Uhr wieder abbauen, fallen wir auch nicht negativ bei der Kommune auf. Für die Touristen selbst sind wir jedoch immer eine willkommene Abwechslung zwischen Strandburg bauen, Drachen steigen lassen, Füße vertreten, Surfer gucken und – falls die Sonne mal scheint – Brandungs- oder Sonnenbaden.

### **Der zweite Tage zum Abkühlen:**

Runde 24 km Paddeln auf der Brandungsseite standen uns bevor und dann nochmals 2 km auf der Wattseite bis kurz vor dem Hafen von HÖRNUM. Da ist es wichtig, dass wir mit und nicht gegen die Strömung paddeln. Laut „Strömungsatlas“ strömt es zwischen 5 Std. nach HW Helgoland und 1 Std. nach dem nächsten HW Helgoland südwärts bis zur Südspitze von Sylt.

Der Wind vor WENNINGSTEDT erreichte 5-6 Bft. und kam aus SW. Die Brandung war beeindruckend, auch wenn keine Gefahr bestand, dass die Flut vom „Roten Kliff“ ein Haus herunterspülen wird. Damals vor drei Jahren war die See hier spiegelglatt und leuchtete strahlend blau; denn es wehte etwas flau aus Ost. Der Windhauch schaffte es mal gerade, den Strandhafer auf den Dünenkämmen in Bewegung zu versetzen. Ein jeder Paddler hätte aufs Wasser gehen können. Und heute? Es sollte hart werden; denn die eingeplanten 6 Std. reichten bei diesem Wind nicht aus, um mit der Strömung – sofern es überhaupt noch strömte – HÖRNUM per Seekajak zu erreichen.

Wir bildeten zwei Gruppen mit je zwei Gruppenleitern, da bei solch einer See ein einzelner Paddler überfordert ist, um auf dem Wasser stets alle Kameraden im Auge zu haben. Zunächst peilten wir das nahe WESTERLAND an. Dann sollte entschieden werden, ob wir weiter paddeln konnten bzw. wollten.

Einen Kameraden nach dem anderen schoben wir, die noch nicht in ihren Seekajaks saßen, in die Brandung. Einzelne schafften es auf Anhieb, die erste Brandungszone zu durchfahren, andere benötigte dagegen mehrere Anläufe. Einer traute es sich nicht zu, aufs Wassere zu gehen; ich versorgte ihn mit meinem Bootswagen, da seiner wohl altbewährte, aber zu schmale Räder hatte. Ein anderer traute sich alles zu, hatte aber einfach Pech. Immer dann, wenn er die erste Brandungswelle durchfahren wollte, bäumte sich diese erschreckend hoch auf und spuckte ihn samt Seekajak am Strand wieder aus. Als er dabei einmal mit seinem „Habel“ kerzte, sich rückwärts überschlug und ein Stück vom Heck abbriss, gab er auf, obwohl draußen seine Gruppe auf ihn wartete; denn er war einer der beiden Gruppenleiter. Ich war der andere, auf den draußen ebenfalls gewartet wurde. Als ich als letzter die vorderste Brandungszone durchfahren hatte, zusammen mit einem hilfsbereiten Kameraden, waren die anderen aber schon weg, d.h. in Richtung WESTERLAND unterwegs; denn es gibt nichts Unangenehmeres, als –zig Minuten zwischen den Brechern untätig auf andere warten zu müssen.

Kurz vor WESTERLAND waren wir – 6 Einer-Fahrer und ein Zweier-Pärchen – wieder vereint. Die Gruppeneinteilung wurde neu vorgenommen, ein neuer Gruppenleiter ernannt, und weiter ging es; denn an Abbruch dachte wohl manch einer, aber fand wohl nicht die Gelegenheit, seine Meinung auch deutlich kundzutun.

Es war mühsam, bei diesem Wind seitlich von vorn voranzukommen. Wir machten bloß um die 3 km/h Fahrt über Grund. Die Fußgänger am Strand überholten uns. Der Zweier hatte die meiste Mühe. Bot etwa der hoch aus dem Wasser ragende Bootskörper des „Pacific“ zuviel Windwiderstand oder war die Besatzung nicht fit oder stark genug? Ich weiß es nicht. Schließlich ging der Zweier hinter WESTERLAND ans Land, nichts ahnend, dass der Strand bei auflaufendem Wasser zum Bootswagentransport überhaupt nicht geeignet ist, so breit und groß auch die Räder des Bootswagen sein mögen.

Meine 4er-Gruppe schrumpfte so auf zwei Paddler zusammen. Wir machten zwischen den Brechern Tempo, um die andere Gruppe einzuholen. Drei von den Vieren trafen wir etwas später ebenfalls am Strand an. Sie machten ein Zeichen, das auf „Trink-Pause“ hindeutete. „Okay“, dachte ich mir, „das ist ihre Entscheidung. Hauptsache sie kommen wieder durch die Brandung. Aber wo ist denn der vierte Mann?“

Ich fuhr ein britisches Seekajak, einen „Sirius“ (PH), der recht schmal (52 cm) und niedrig gebaut ist. Er ist ein typischer „Nassläufer“, der seinen Weg in der Welle, nicht auf der Welle sucht. Dafür bietet er dem Wind kaum Widerstand. Ideal für den heutigen Tag. Nass waren wir ohnehin alle. Gleich zu Beginn der Tour beim Start durch die Brandung wurden wir alle „geduscht“. Dass sich beim Durchfahren der ersten Brecher mein „Sirius“ etwas mehr durch die Welle bohrte als manches 60 cm breite Dickschiff, war nicht entscheidend für die Grad der „Duchnässung“. Wohl aber erleichterte diese Fahreigenschaften des „Sirius“ mir die Fahrt hinaus; denn je breiter ein Seekajak ist, desto eher steilt es in der Brandung auf. Das erhöht aber den Wasserwiderstand des Seekajaks erheblich. Die Folge: es wird von den Brechern mitgenommen und wieder zurück an den Strand geschmissen.

Ich versuchte, Tempo zu machen, um den ersten einzuholen, abzubremesen und den Anschluss zu meiner „Klein-Gruppe“ wieder herzustellen, denn bei solchem Wetter hier draußen allein zu paddeln, ist trotz Strandnähe zu riskant. Die Brecher waren wohl weit harmloser, als sie vom Strand aus erschienen. Rauschten doch die meisten von ihnen an uns vorbei, mächtig Eindruck schindend, aber ohne uns mitzunehmen. Wir konnten uns jedoch nicht sicher sein, ob es nicht doch einmal so abläuft, wie es in der Einleitung zu diesem Beitrag von mir geschildert wurde, bzw. wie das Gedicht „Der letzte Kuss“ von J.Mariss es beschreibt:

*Gnadenlos schön*

*ist das Meer.  
Es lacht dich an,  
es lädt dich ein zum Kuss  
und kaum, dass du  
die kühlen Lippen  
auf den deinen spürst,  
verschlingt es dich  
mit seiner salzig nassen Zunge.*

Zumindest unser „Solo“-Paddler konnte es bald am eigenen Leib erleben: Ein Brecher baute sich urplötzlich direkt rechts neben ihm auf, brach, nahm ihn mit, drehte ihn ein paar mal um die Horizontal-, Vertikal- und Querachse herum und schmiss ihn schließlich aus der Sitzluke. Beim Halten des Seekajaks am Bug-Toggle schleuderte die Kabbelsee den Bug gegen seinen Kopf, stieß seine Brille fort und hinterließ eine Platzwunde an der Stirn. Wir sahen ihn mit seinem Seekajak fest im Griff endlos lange an den Strand treiben und warteten; denn hier zu helfen, war nicht ungefährlich. Schließlich erreichte er den Strand und gab uns kurz darauf ein Zeichen: „*Alles okay, fahrt ohne mich weiter!*“ Ich nahm das erleichtert zur Kenntnis; denn ein Jahr zuvor hatte ich zusammen mit ein paar Kameraden schon einmal von hier aus, nahe des einst für die Schifffahrtsnavigation wichtigen 193 m hohen Funkmasten (ehemalige US-Loran-Station), die Strecke bis nach HÖRNUM per Bootswagen zurücklegen müssen, da nach einer Mittagspause die Brandung so steil auf den Strand schlug, dass an einen Starten per Seekajak nicht mehr zu denken war.

Wir hatten noch knapp 6 km vor uns bis HÖRNUM (Westseite). An die derzeit noch 4 km lange Umfahrung der von den Sturmfluten arg in Mitleidenschaft gezogenen Südspitze „HÖRNUM ODDE“ war ohnehin nicht zu denken. Wenn wir dort mit unseren Seekajaks einträfen, würde es mit 3-4 km/h westwärts strömen, und zwar gegen einen 4-5 Bft. starken westlichen Wind: das versprach Kabbelwasser pur, vermischt mit Brandung, Kaventsmännern, Klapotis und Strudeln. Okay, den einen oder anderen würde so etwas schon reizen. Das Dumme dabei wäre nur, dass im Falle einer Kenterung mit Ausstieg der „Kenterbruder“ nicht an den sicheren Strand treiben würde – wie bei der Passage zwischen WENNINGSTEDT und HÖRNUM ODDE – sondern abtreiben würde hinaus in die offene See. Dort aber sind die Brecher nicht mehr „bloß“ 1 m hoch, sondern 2-3 m und höher. Nein, das ist nichts für Küstenkanuwanderer, die schon seit über 7 Stunden unterwegs waren.

Die zurückgebliebenen Kameraden hatten in der Zwischenzeit aufgeholt, jedoch dezimiert um ihren Gruppenleiter, der sich nicht mehr durch die Brandung getraut hatte. Zu viert paddelten wir weiter und erreichten schließlich erschöpft, ausgelaugt, hungrig und durstig die Brandungsbadestelle von HÖRNUM: Routiniert landeten wir am Strand an, d.h. mit einem Kurs von 45° zum Strand näherten wir uns dem Land, ließen uns ohne Widerstand von der Brandung auf 90°, also parallel zum Strand, drehen und uns quer ans Ufer transportieren. Nur einer versuchte mit einem 0°-Kurs, also surfend, auf dem kürzesten und scheinbar schnellsten Weg das trockene Land zu erreichen. Doch die Brandung war stärker, als er dachte. Sie drehte ihn so unerwartet schnell quer, dass er nicht mehr zur Welle hin stützen konnte. Die Folge: Er kenterte und wurde, einmal am Rollen, von der Brandung gleich an den Strand gerollt.

Hektisch zogen wir unsere Kajaks aus dem Spülsaumen der Brandung. Dann kehrte Ruhe ein. Ganz gemächlich wechselten wir die Kleidung, vesperten ohne Hetze, trugen langsam die Seekajaks über den Deich, genossen ohne Stress in der Deichkneipe ein großes Bier und zogen schließlich zufrieden mit uns und dem Tag unsere Ausrüstung durch die Stadt hinüber zum Katamaran-Liegeplatz am Strand auf der Wattseite direkt neben dem 48 m hohen Leuchtturm (Kennung: „Fl(2)9s48m20M“) (mit 750.000 Candela soll er das hellste Leuchtfeuer an der deutschen Nordseeküste haben (Reichweite: 37 km)).

Apropos Kennung des Hörnumer Leuchtturms: „FI(2)9s48m20M“ bedeutet, dass 2 Blitzlichter (Flash) ausgestrahlt werden, die alle 9 Sekunden wiederkehren, und zwar von einem 48 m hohen Turm, dessen Licht 20 Seemeilen weit sichtbar ist. Übrigens, ein Blitz leuchtet ca. 1 Sekunde auf, der nächste Blitz folgt nach einer Dunkelphase, die ebenfalls ca. 1 Sekunde dauert.)

Wir trafen als letzte ein. Die übrigen Bootswagenwanderfahrer waren schon da. Alle hatten die Straße als Fahrweg gewählt. Nur ein Bootswagen war 15 m (!) vor dem Ziel auseinandergebrochen. Zwei Seekajaks hatten Heckschäden und ein Kamerad einen „Dachschaden“. Ansonsten war alles in Ordnung. Jene Kameraden, die lediglich die Querpassage von HÖRNUM per Bootswagen hinter sich gebracht hatten, waren – wen wundert's - am zufriedensten mit sich und dem Fahrtenleiter.

Abends umrundeten noch einige von uns zu Fuß HÖRNUM ODDE. An der Südspitze konnten sie mit ansehen, wie die Flut im 30-Sekunden-Takt scheibchenweise meterhohe und meterbreite Strandstücke abriss und fortspülte. Der Seegang war hier draußen ob seiner offensichtlichen Unberechenbarkeit beeindruckend. Keiner wünschte es sich, so etwas mal im Seekajak erleben zu müssen; denn die See lief hier „Amok“!

### **Der letzte Tag zum Erholen:**

Windstärke 6 aus West prognostizierte der Seewetterbericht. Wir saßen beim Frühstück im Windschatten der Ost-Dünen und merkten nichts davon. Das Wattenmeer lag völlig glatt vor uns. Immer häufiger zeigte sich die Sonne. Etwa 1 ½ Std. nach Niedrigwasser (NW) HÖRNUM ODDE setzt die Strömung Richtung Festland ein. Ca. 26 km sind es bis nach SÜDWESTHÖRN. Wir planten – beginnend mit „Tonne 20“ – immer nur den Seezeichen entlang zu paddeln (bis „Tonne 29“). Dann wollten wir uns an den Pricken orientieren. Erst knapp 4 km vor SÜDWESTHÖRN; wenn die Pricken Richtung Süden schwenken, wollten wir Kurs Ost auf das recht spät auszumachende Sielhaus des schifflosen Hafens zu paddeln. Eine 1,5 km westlich von der Hafeneinfahrt liegende gelbe „Kabel-Tonne“ kann uns dabei den Weg weisen. Übrigens, wer zu pünktlich von HÖRNUM aus startet bzw. zu schnell und ohne Pause durchpaddelt, muss bei niedrigen Wasserständen damit rechnen, dass er 2-3 km vor SÜDWESTHÖRN mit seinem Seekajak auf Grund läuft. Dann heißt es warten, bis die Tide das Wasser genügend steigen lässt.

Es war ein Bilderbuchtag. Eine anfänglich mäßige, später frische Brise (4-5 Bft.) schob uns vor sich her. Wenn der Küstenkanuwanderer surfen kann, dann ist er zufrieden. Meine Kameraden waren es. Sie zeigten es mir, wie sie mit einem Seekajak mit Steuer Tempo machen können. Allen voran fuhr „Altmeister“ Jürgen Pietsch in dem von ihm selbst konstruierten „Amrum“. Ich hatte da im „Sirius“ (mit verstellbarem Skeg) einfach das Nachsehen. Der eine oder andere Seehund des „HÖRNUMTIEFS“ kann es bestätigen. Die in der „Zone 1“ liegende Wattfläche „FÖHRER SCHULTER“ ließen wir allein schon deshalb rechts liegen, weil es dort flacher ist und weniger stark strömt.

Am frühen Nachmittag kamen wir alle zusammen in SÜDWESTHÖRN an. Der Rest war das Übliche: Ausrüstung säubern, Autos holen, packen, Touristenfragen beantworten, packen, essen & trinken, verabschieden, Heim fahren, Eindrücke schildern, duschen und schlafen; denn der nächste Tag war wieder ein „echter“ Arbeitstag, d.h. so einer zum Geldverdienen und nicht bloß zum „Schinden“. Ob wir an einer Sylt-Umrundung auch dann noch so viel Gefallen fänden, wenn Paddeln unser Beruf wäre (und die nächste Gruppe am Deich stände und auf ihren Guide wartete) oder wenn wir uns schon werktags körperlich so schinden müssten?

### **Know How**

- Sylt: 38,5 km lange und zwischen 600 m und 12,6 km breite Düneninsel mit Moränen-Geestkern, die während der Saale-Eiszeit (vor 120.000 Jahren) geschaffen, vom steigenden Meeresspiegel herausgebildet, von den Sturmfluten geformt, vom Tourismus geprägt, von insgesamt 6 Leuchttürmen beschienen und durch einen 11 km langen Eisenbahndamm mit dem schleswig-holsteinisches Festland verbunden ist.
- Gefahrenhinweis: Es handelt sich um ein Küstenrevier für erfahrene Küstenkanuwandererinnen und -wanderer. Paddler ohne Nordsee-Erfahrung sollten nur zusammen mit Revierkundigen diese Tour unternehmen.
- Gewässercharakteristik: Gezeitengewässer mit einem mittleren Tidenhub von bis zu 2 m (Südwesthörn: ca. 3 m) und einer Strömungsgeschwindigkeit an der Nordspitze von bis zu 4,6 km/h bzw. Südspitze von bis zu 3,7 km/h bzw. an der Brandungsseite von 1,1 km/h bis 1,8 km/h.
- Start: Vidaa-Seeschleuse, südwestlich von Højer (Dänemark), erreichbar über die Grenzübergänge Aventoft-Ubjerg bzw. Böglum-Saed. Biwakiermöglichkeit am Parkplatz 1 km östlich der Seeschleuse. Parkmöglichkeit direkt am Parkplatz neben der Seeschleuse.
- Ziel: Südwesthörn (Schleswig-Holstein), 8 km nördlich von Dagebüll. Rückfahrt zum Start z.B. per Taxi (ca. 28 km); damit ein Taxi auch verfügbar ist, sollte die Taxitour vorher telefonisch vereinbart werden.
- Fahrtenplanung: ca. 88 km in 3 Tagen  
Etappen: Højer-Wenningstedt (ca. 36 km), Wenningstedt-Hörnum (ca. 26 km), Hörnum-Südwesthörn (ca. 26 km);  
Startzeit: frühestens ab Hochwasser Højer (= 3 Std. nach Hochwasser Helgoland);  
Ankunftszeit: spätestens bei Hochwasser Südwesthörn;
- Ausrüstung: u.a. seetüchtiges Seekajak (u.a. mit doppelter Abschottung, Lenzpumpe, Kompass, Kartenhalterungsgummi, Rettungsshalteleinen); Schwimm- bzw. Rettungsweste, Reservepaddel, Seenogsignalmittel; Bootswagen, Tragegurte, Seekarte (z.B. Nr. D107 u. D108 oder Sportbootkartensatz „Nordfriesisches Inseln (3013)); Verpflegung & Getränke für 3 Tage (da nicht immer sicher ist, ob die wenigen Orten zu Zeiten angelaufen werden können, wenn die Läden geöffnet sind).
- Seewetterbericht: z.B.  
per Radio: (Deutschlandfunk/Deutschlandradio auf 1.269+6.190+177+6.005 kHz) um 1.05+6.40+11.05+21.05 Uhr);  
per Telefon: Deutscher Wetterdienst, Tel. 069-8056-2551.  
per SMS: Abo-Dienst über [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)
- Übernachtungen: Biwakiermöglichkeit außerhalb von Ortschaften am Strand bei Beachtung der 1-Std.-Regelung (d.h. 1 Std. vor Sonnenuntergang ist das Biwak aufzubauen und 1 Std. nach Sonnenaufgängen wieder abzubauen!), ansonsten sind die etwas beschwerlich erreichbaren Zeltplätze (in Kampen, Wenningstedt, Westerland, Rantum und Hörnum) per Bootswagen anzufahren. Zur Orientierung an Land eignet sich die „Kompass-Wanderkarte“ Sylt (Nr. 701) (Maßstab 1:40.000).
- Literatur: (Bezug: [www.hansenautic.de](http://www.hansenautic.de) )  
Tidenkalender (Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht, hrsg. vom BSH (jährlich neu) – [www.bsh.de](http://www.bsh.de)  
Stromatlas (Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht, hrsg. vom BSH (2002)) – [www.bsh.de](http://www.bsh.de)  
Törnführer: J.Werner, Nordseeküste (Elbe bis Sylt) (3.Aufl. 2003, 235 S.)
- Link:  
Tourentipp: U.Beier, Rund Sylt (ca. 90-120 km in 3-4 Tagen)  
è [www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf)

(überarbeiteter Wiederabdruck aus: Kanu Magazin, Nr. 4/95, S.63-67)

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

-----

23.08.2006 **Ibiza** (Revier/Ausland)

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

### „Ruhige Runde“

über eine – wenn auch Segelboot- - Tour rund Ibiza mit einem Abstecher zur nahen Insel Formentera (ca. 150 km).. Eine Vielzahl von Buchten werden per Foto bzw. Skizze vorgestellt.

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

*„In den Sommermonaten kann es, wie überall auf den Balearen, zu längerer Flaute bei hohen Temperaturen kommen. In der Regel aber weht in dieser Zeit eine leichte Tagesbrise (Thermik) aus östlichen Richtungen. In den anderen Jahreszeiten hängt der Wind von der Großwetterlage ab, er ist dann meist wechselhafter und stärker, dazu muss mit mehr Niederschlag gerechnet werden.“ (Mai und Juni: je 3 Regentage; Juni, Juli und August: je 1 Regentag; September: 4 Regentage).*

**Quelle:** YACHT, Nr. 18/06, S.50-57 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Link:** è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Infos v. 26.07.06 (Revier/Ausland)

-----

19.08.2006 **Rettungshalteleinen: dünn & labbrig?** (Ausrüstung)

Rettungshalteleinen sind nicht zur Zierde da oder dafür, dass ein Seekajak etwas professioneller aussieht!

- Sie sind hauptsächlich dafür gedacht, dass im Falle einer **Rettungsaktion** nach einer Kenterung mit Ausstieg, sowohl Retter als auch „Kenterbruder“ in der Lage sind, sich am Seekajak des „Kenterbruders“ bzw. Retters festzuhalten.

Natürlich bietet sich zum Festhalten auch die Sitzluke an. Jedoch ist die Gefahr sehr groß, dass bei Wind & Seegang das Halten so anstrengend wird, dass der Griffhalt verloren geht. Die Folgen können kritisch sein und letztlich aus der Kenterung einen Seenotfall machen:

- Verliert der „Kenterbruder“ den Griffhalt zu seinem eigenen Seekajak („Kenterkajak“), kann dieses allmählich **fort treiben**. Die Retter werden dann zusätzlich mit der Schwierigkeit zu kämpfen haben, „Kenterbruder“ und „Kenterkajak“ zusammenzuführen.
- Findet der „Kenterbruder“ keinen Griffhalt am Seekajak seines Retters („Retterkajak“) bzw. findet der Retter keinen Griffhalt am „Kenterkajak“, dann können nur unter sehr erschwerten Bedingungen **Lenz- & Wiedereinstiegsmethoden** angewandt werden, ohne dabei sicher zu sein, dass der Wiedereinstieg doch noch klappen wird.

### **Anforderungen an eine Rettungshalteleine: nicht zu dünn & lose!**

Aber auch dann, wenn die Seekajaks jeweils über eine Rettungshalteleine verfügen, braucht der Erfolg der Rettungsaktion nicht gesichert zu sein. Wichtig ist nämlich dabei, dass die Rettungshalteleine **festen Halt** bietet und nicht die Gefahr besteht, dass beim Festhalten keine **Verletzungsgefahr** besteht (z.B. Einschneiden der Hände). Bei der Installation einer Rettungshalteleine auf einem Seekajak ist daher auf Folgendes zu achten:

- Die Rettungshalteleine darf nicht zu viel Lose haben, was erforderlich macht, dass zumindest die Halteleine im Bugbereich an möglichst **9 Haltepunkten** befestigt wird.
- Die Rettungshalteleine auf dem Vorderdeck sollte **vom Bug bis Sitzluke** reichen (hier: in Höhe des vorderen Süllrandes); denn nur dann ist es dem „Kenterbruder“ möglich, im Wasser treibend sich von seiner Sitzluke bis zum Bugtoggle vor zu hangeln, ohne dabei den Griffhalt mit seinem Seekajak zu verlieren, und nur dann lassen sich die verschiedenen Lenz- & Wiedereinstiegsmethoden effizient anwenden. Letzteres ist besonders wichtig; denn erst wenn die Rettungshalteleine bis kurz vor die Sitzluke reicht, hat der Retter das „Kenterkajak“ voll im Griff (hier: eine Hand an der Sitzluke, die andere an der Halteleine), sodass das „Kenterkajak“ nicht beim Wiedereinstieg des „Kenterbruders“ wegdrehen und so den Wiedereinstieg vereiteln kann, zum einen, weil das „Kenterkajak“ wieder voll Wasser läuft, und zum anderen, weil es dem „Kenterbruder“ nicht gelingt, in der Sitzluke seines Seekajaks Platz zu nehmen.
- Die Rettungsleine darf sich bei Belastung nicht allzu sehr **dehnen** (recken); denn wenn sie sich nach jeder Trage- bzw. Rettungsaktion lockert und länger wird, können die gewünschten Halterungspunkte nicht mehr für den nötigen straffen Halt sorgen. Deshalb sollte auch vermieden werden, die Rettungshalteleine **vom Bug bis zum Heck in einem Stück** durchlaufen zu lassen; denn je länger eine Leine ist, desto größer kann auch die Dehnung werden, die dann genau dort sich bemerkbar macht, wo „Kenterbruder“ bzw. Retter an der Leine Halt suchen.
- Die Rettungshalteleine sollte dick genug sein (**möglichst 8 – 10 mm Ø**). Spätestens bei 4 mm Ø und weniger kann sich bei größerem Zug eine Halteleine in die Hand des Retters einschneiden, sodass es ihm unmöglich wird, das Kenterkajak zu halten. Die Folge: Der Wiedereinstieg muss abgebrochen werden.

Es handelt sich hier um Mängel, die die Kentertüchtigkeit eines Seekajaks beeinträchtigen. Immer mehr Seekajakproduzenten sowie Küstenkanuwanderinnen und –wanderern ist das immer weniger bewusst. Deshalb sehen wir immer häufiger Seekajaks – die britischen sind davon nicht ausgenommen -, die insbesondere mit zu dünnen Rettungshalteleinen ausgerüstet sind.

### **Problem & Lösung:**

Aber wie kann dem abgeholfen werden? Nun, zum einen können wir versuchen, weitere Haltepunkte auf dem Vorderdeck zu installieren, die Leinenführung zu verkürzen und die Leinen auszutauschen gegen Leinen, die einen geringeren Reck und größerem Durchmesser haben. Segelfachgeschäfte bietet hierfür eine große Auswahl an, teilweise sogar mit eingewebten Fäden, die nachts den Schein einer Lampe reflektieren.

Gerade was die Verwendung dickerer Leinen betrifft, stoßen wir aber auf das folgende Problem:

- Wer hier Abhilfe schaffen will und mal versucht, die dünnen „Strippen“ durch eine Rettungshalteleine mit – empfehlenswertem – Durchmesser von 8-10 mm zu ersetzen, wird jedoch feststellen, dass die meisten **Halterung mit zu engen Löchern** versehen sind, sodass dickere Rettungshalteleinen gar nicht durchgefädelt werden können.
- Diesem Missstand kann jedoch dergestalt abgeholfen werden, dass über die zu dünne Rettungshalteleine einfach ein **Schlauch** gezogen wird. Im Aquarium-Handel bzw. auf Baumärkten gibt es farblose Schläuche mit den verschiedensten Durchmessern, z.B. welche mit 4 mm Innen-Ø und 6 mm Außen-Ø bzw. 6 mm Innen-Ø und 9 mm

Außen-Ø. Da solche Schläuche völlig glatt sind und keine Gewebestruktur besitzen, sind sie vielfach sogar hautschonender als dickere Seile.

Ja, das war's, was in Sachen Rettungshalteleinen zu sagen ist. Insbesondere die auf dem Vorderdeck installierte Rettungshalteleine trägt zur Kentertüchtigkeit eines Seekajaks bei. Natürlich dient die auf dem Achterdeck installierte Halteleine in erster Linie auch demselben Zweck, aber nur dann, wenn aus irgendwelchen Gründen der „Kenterbruder“ bzw. der Retter versuchen, am Heck der Seekajaks Halt zu finden.

Natürlich, wer nach einer Kenterung sicher rollen kann, könnte auf eine Rettungshalteleine verzichten, wenn da nicht der „Kenterbruder“ wäre, der ja nicht nur an seinem eigenen Seekajak nach Halt sucht, sondern auch am „Retterkajak“. D.h. auch das „Retterkajak“ ist mit einer Rettungshalteleine auszurüsten, damit sich der „Kenterbruder“ dort festhalten kann, sei es, um sich an ihnen entlang zum Bugtoggle des „Retterkajaks“ zu hangeln bzw. um beim Wiedereinstieg entsprechenden Halt am „Retterkajak“ zu finden. Wo sonst soll sich den der „Kenterbruder“ festhalten, wenn er sich z.B. bei der Anwendung der „Parallel-Wiedereinstiegsmethode“ über sein eigenes Seekajak hinüber auf das „Retterkajak“ hangeln will, um dann schließlich leichter in seine Sitzluke rutschen zu können? Bzw. wo will er sich denn sonst am „Retterkajak“ festhalten, wenn er mit Hilfe der „V-Wiedereinstiegsmethode“ versucht, wieder zurück in die Sitzluke seines Seekajaks zu schwingen?

### **Zusatznutzen:**

Abgesehen davon dient die Rettungshalteleine noch weiteren Zwecken, nämlich:

- das **Verstauen bestimmter Gegenstände** (hier: Reservepaddel, Bootswagen, Gepäck) (das betrifft insbesondere die Rettungshalteleine auf dem Achterdeck), das gegenseitige **Festhalten im Päckchen** bzw. das **Tragen des Seekajaks** an Land

zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

-----

### **18.08.2006 Rund Island (Geschichte)**

Dem israelische Küstenkanuwanderer **Rotem Ron** ist es als Erstem solo gelungen, Island zu umrunden. Die Tour dauerte insgesamt 48 Tage (13.6.-20.7.06). Seine täglichen Tagebucheintragungen können abgerufen werden unter:

**Link:** [www.seakayak.co.il/eblog/](http://www.seakayak.co.il/eblog/)

-----

### **17.08.2006 Multifunktionsuhren-Test (Ausrüstung)**

In OUTDOOR berichtet **Uli Benker** in dem Beitrag:

#### **„Messdiener: 8 Multifunktionsuhren im Test“**

über die Leistungsfähigkeit von Uhren, die mehr können, als nur die Zeit anzugeben.

Für das Küstenkanuwandern von Interesse ist dabei in erster Linie, wie gut der Barometer funktioniert und inwiefern die Uhren eine Kenterung überstehen. Deshalb werden hier nur Uhren aufgeführt, die wasserdicht bis 100 m sind:

- **Casio pro Trek Nanda Devi**

wasserdicht: bis 100 m  
Barometer: „Temperaturschwankungen verfälschen den Wert!“  
Ablesbarkeit des Display: 3 von 5 Sternen  
Preis: ca. 230 Euro

- **Polar AXN 300**

wasserdicht: bis 100 m  
Barometer: „Hochwertige Wetterstation mit allem, was man braucht!“  
Ablesbarkeit des Display: 5 Sternen  
Preis: ca. 230 Euro

- **Suunto X6 HR**

wasserdicht: bis 100 m  
Barometer: „Erstklassiges Werkzeug für die Wettervorhersage!“  
Ablesbarkeit des Display: 5 Sternen  
Preis: ca. 400 Euro

Dem Testbericht selber können noch Aussagen über die Funktion des Höhenmessers und sonstige Funktionen, sowie die Bedienbarkeit entnommen werden.

**Quelle:** OUTDOOR, Nr. 9/06 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)  
-----

## 16.08.2006 **Meerwasser: heilend oder infektiös?** (Gesundheit)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird unter dem Titel:

### „Infektion im Meerwasser“

darüber berichtet, dass das Robert-Koch-Institut davor warnt, bei offenen Wunden mit Salzwasser in Kontakt zu kommen, welches wärmer als 20° C ist. Dann können sich nämlich Vibrionen stärker vermehren und Wundinfektionen auslösen, die ein Absterben des Gewebes und Blutvergiftungen zur Folge haben können.

Da beim Küstenkanuwandern Verletzungen an Händen und Füßen nicht immer auszuschließen sind, sollten diese nicht nur entsprechend wasserdicht verbunden, sondern die möglicherweise doch mit Salzwasser in Berührung kommende Wunden sollte täglich desinfiziert werden.

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 16.8.06 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)  
-----

## 15.08.2006 **GPS – Allgemeine Aspekte** (Ausrüstung)

KANU MAGAZIN hat in seiner September/Oktobre (Nr.5/06) – Ausgabe eine neue Artikelseerie (sog. Workshop) eröffnet:

### „GPS-Orientierung für Paddler“

die von **Uli Benker** bearbeitet wird. Teil 01 hat den Titel:

### „Gewusst wie, gewusst womit“

ist ganz allgemein gehalten und bringt mehr oder weniger deutlich ein paar grundlegende Empfehlungen. Z.B.:

- „Obwohl wasserdicht, sollten die GPS-Geräte beim Einsatz auf Salzwasser oder im Wildwasser mit einer spezielle Hülle, die die Bedienung nicht einschränkt, geschützt werden.“

Anmerkungen: In Prospekten werden viele GPS-Geräte als „wasserdicht“ bezeichnet. Lsen wir genau nach, finden wir z.B. den Hinweis „wasserdicht bis 1 m (IPX7)“. Wenn wir uns überlegen:

- (a) dass Uhren, die bis 30 m wasserdicht ( $\approx 3$  Atmosphären/Bar) sind, nur als „water resist(ant)“ bezeichnet werden, die lediglich Folgendes erlauben: „Geringe Berührung mit Wasser (Handwaschen, Regen usw.)“ nicht jedoch „Leichte Berührung mit Wasser (Abwaschen, Küchenarbeit, Schwimmen usw.)“,
- (b) dass Uhren, die bis 50 m wasserdicht sind, zum Schwimmen geeignet sind,
- (c) und dass erst Uhren, die mindestens bis 100 m wasserdicht sind, auch zum Wassersport (Schnorcheln) geeignet sind,

so können wir uns vorstellen, wie wenig ein Gerät mit Tastatur wasserdicht ist, das nur den Druck von 1 m Wassertiefe „zeitweilig“ aushält.

Übrigens, die Norm IPX8 verspricht den „Schutz gegen dauerndes Untertauchen“ und die Norm IPX6 verspricht den „Schutz gegen starkes Strahlwasser“. Wenn wir uns also auf die Wasserdichtigkeit eines GPS-Gerätes verlassen möchten, dann sollte in den technischen Daten ausdrücklich versichert werden, dass das Gerät die beiden Normen IPX8 und IPX6 erfüllt. (è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 16.11.05)

Und auch dann noch sollte das GPS-Gerät – wie KM empfiehlt – extra wasserdicht eingepackt werden, da die Verpackung zusätzlich einen Stoßschutz bietet und es ermöglicht, das GPS-Gerät gegen Verlieren auf Deck zu sichern.

Solche wasserdichten Verpackungen haben jedoch ein Problem: In der Verpackung bildet sich irgendwann – spätestens bei kleinen Undichtigkeiten - bei Sonneneinstrahlung Wasserdampf, der dazu führt, dass das GPS-Gerät plötzlich nicht mehr funktioniert. Das Gerät ist dann aus der Hülle zu nehmen und in der Sonnen zu trocken. Nach wenigen Minuten ist es dann wieder funktionstüchtig. Dumm nur, wenn das auf hoher See bei Wind & Seegang erfolgt, wenn wir beide Hände für das Paddel benötigen. Es wird daher empfohlen, die Entstehung des Wasserdampfes mit entsprechenden Mitteln zu bekämpfen (z.B. Reiskörner, Chemie).

Apropos Schutzhülle, die auf dem Titelfoto abgebildete Hülle wird per Klettverschluss verschlossen, welcher nicht tauchdicht ist. Er lässt immer wieder mal etwas Wasser in die Hülle eindringen, welches bei Sonneneinstrahlung verdampft und das GPS-Gerät dann irgendwann ganz plötzlich nicht mehr weiter funktionieren lässt.

Schutzhüllen setzen weiterhin voraus, dass die Tastatur sich auf der Gerätevorderseite befindet und nicht zu winzig ist. Die an den Seiten angebrachte Tastatur lässt sich i.d.R. nur schwer bedienen.

- Ein „GPS-Empfänger bestimmt die Position – freie Sicht zum Himmel vorausgesetzt – auf 10 bis 15 m genau, bei Empfang spezielle Korrektursignale (EGNOS genannt) sogar auf ein 1 – 3 m.“

Anmerkungen: Eigentlich könnten wir von einer Fachzeitschrift erwarten, dass sie – z.B. was EGNOS betrifft – nicht nur irgendwelche Prospektangaben wiederholt, sondern kritisch informiert, was das noch in der Testphase sich befindende EGNOS wirklich leisten kann; denn EGNOS wurde eigentlich für die Luftfahrt konzipiert, die über einen freien Horizont verfügt. (è [www.kowoma.de/gps/waas\\_egnos.htm](http://www.kowoma.de/gps/waas_egnos.htm) )

- Die MOB-Taste („Man-Over-Board-Taste“) ist „vor allem für Seekajaker ein nützliches Feature, etwa wenn der Kollege kentert und aussteigen muss. Auch wenn man durch Brandung und Strömung abgetrieben wird, kann man so den ‚Schwimmer‘ schnell wieder finden ...“

Anmerkungen: Der Druck auf die MOB-Taste kennzeichnet den Punkt der Kenterung. Nicht nur die Paddler, sondern auch der Kenterbruder wird durch Brandung, Strömung bzw. Wind abgetrieben, sodass die Markierte Position das Auffinden des Ken-

terbruders erleichtert. Wer jedoch die Abdrift des Kenterbruders dabei nicht berücksichtigt, werden wir den Kenterbruder niemals finden.

- *„... die jüngste Gerätegeneration von Garmin ist mit SiRFstarIII-Chip .. (ausgerüstet). Mit ihnen navigiert man auch dort zuverlässig, wo andere Modelle mit Empfangsproblemen kämpfen: in engen Schluchten und dichtem Laubwald.“*
- *„Falls Sie mit einem Farbdisplay liebäugeln: Unbedingt auch vor dem Laden bei Tageslicht (am besten in der Sonne) ausprobieren. Hier bestehen enorme Unterschiede.“*  
Anmerkungen: Die Ablesbarkeit ist bei vielen GPS-Geräten ähnlich problematisch wie bei Handys. D.h. wenn die Geräte in eine Hülle gepackt werden, die dann von der Sonne beschienen wird und schließlich auch noch etwas beschlägt, dann hat man mit den meisten Geräten Schwierigkeiten, mit ihnen zu arbeiten.
- Je nach Hersteller *„sind aufladbare Seekarten erhältlich.“*  
Anmerkungen: Leider ermöglichen die meisten GPS-Geräte es nicht, auf dem Display einen Kartenausschnitt anzuzeigen, der einem eine übersichtliche Navigation erlaubt, sodass wir zur Orientierung immer noch eine See- oder topografische Karte auf Deck haben sollten. Außerdem sind die Preise für die elektronischen Seekarten für Kanuten, die 4-5 mal im Jahr aufs Meer paddeln und bislang es scheuten, dafür aktuellen Seekarten zu kaufen, zu hoch. Wir werden wohl noch ein paar Jahre warten müssen, bis die Preise für solche aufladbare Seekarten, die stets auf dem neuesten Stand sein müssten, für das Küstenkanuwandern akzeptabel sind.
- *„So komfortabel aufladbare Karten auch sind, unbedingt erforderlich sind sie nicht. ... Wer auf Karten verzichtet, spart – bei gleichem Funktionsumfang – bis zu 250 Euro. .... (Wer jedoch nicht darauf verzichten will, sollte dann auf) Modelle mit wechselbaren Speicherkarten setzen.“*
- *„Solange Ihr Gerät mindestens 500 Wegepunkte, 20 Routen und 10 Tracks speichert ... sind Sie selbst für mehrwöchige Touren gerüstet.“*  
Anmerkungen: Bei Touren auf dem Meer reichen 20 Routen nicht aus. Meistens fallen wegen der Zahl alternativer Routen schon bei einer 3-4 tägigen Tour 10 – 15 Unterrouuten an. Wer dann nicht immer auf seinen PC zurückgreifen will, um Zugriff zu weiteren Routen zu erhalten, sollte daher darauf achten, dass das GPS-Gerät mindestens Platz für 50 Routen hat.

**Anmerkungen:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr. 5/06, S.58-61 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

-----

## 12.08.2006 **Rund Bornholm** (Revier/Ausland)

Anfang Juni 1987 paddelte ich mit einer Gruppe in 7 Tagen rund Bornholm:

1. Tag: Exhibitiontour (Sandvig – Allinge – Gudhjem) (ca. 18 km)
2. Tag: Traumtour (Gudhjem – Christiansø – Gudhjem) (ca. 36 km)
3. + 4. Tag: Tort(o)ur (Gudhjem – Svaneke – Dueodde) (ca. 33 km)
5. Tag: Tourismus (Ruhetag)
6. Tag: Gewalttour (Dueodde – Rønne – Hasle – Helligpeder) (ca. 46 km)
7. Tag: Sauwettertour (Helligpeder – Teglkås – Vang – Hammerhus – Sandvig) (ca. 13 km)

Der Bericht erschien 1988 in KANU SPORT (Nr. 6/88). Ich habe den Beitrag aktualisiert und durch die Folgenden Kurz-Infos ergänzt.

**(a) Gewässercharakteristik:**

Das Revier ist windanfällig. Spätestens ab 4 Bft. auflandigem Wind ist mit Reflektionswellen (an den Steilküsten auf der Nordhälfte der Insel) bzw. mit Brandung (an den Sandstränden im Süden der Insel) zu rechnen. Der bei einem 4er Wind zu erwartende Salzwasserschwierigkeitsgrad von SSG = II (4 Bft. minus 2) ( $\approx$  mäßig schwierig), erhöht sich dann schnell auf SSG = III ( $\approx$  schwierig) bis SSG = IV ( $\approx$  sehr schwierig):

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf) .

**(b) Seetüchtigkeit:**

Kanute und Kajak sollten seetüchtig (insbesondere: seegangstüchtig, kentertüchtig, reise-tüchtig und seenottüchtig) sein:

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf) .

An die Navigationstüchtigkeit stellt eine Bornholmumrundung nicht so große Anforderungen, da - mit Ausnahme der Fahrt hinaus zu den Erbseninseln – es immer dem Ufer entlang geht.

**(c) Paddelzeit:**

Mit idealem Paddelwetter ist zwischen Juni und September zu rechnen. Auf Bornholm scheint die Sonne häufiger als am Festland. Im Mai ist das Wasser noch recht kalt.

**(d) Anreise:**

Folgende Fährfahrten bieten sich an:

- Travemünde – Trelleborg und Ystad – Rønne;
- Køge (südl. von Kopenhagen) – Rønne (am preiswertesten);
- Saßnitz – Rønne.

**(e) Idealer Startort:**

Zeltplatz in Sandvig („Sandvig Familie Camping“), denn von dort aus können wir je nach Windrichtung erst die West- bzw. Ostseite entlang paddeln. Außerdem haben wir bei der Anreise von Rønne hoch nach Sandvig die Möglichkeit, etwas Sightseeing zu betreiben und Bornholm vom Land aus kennenzulernen.

**(f) Streckenlänge & Alternativen:**

Rund Bornholm sind es ca. 110 km, die sich auf ca. 146 km erhöhen, wenn hinüber zu den Erbseninseln (Fredriksø und Christiansø) gepaddelt wird. Wie viel Paddeltage für die Um-rundung anzusetzen sind, hängt letztlich von der Leistungsfähigkeit der Küstenkanuwande-rinnen und –wanderer, sowie vom Wetter (zusätzliche Ruhe- und Schlechtwettertage), ab.

Wem das zu viel ist und wer von Land & Leuten etwas mehr erleben & erfahren will, der kann natürlich in Sandvig auf dem Zeltplatz sein Standquartier aufschlagen (notfalls bei Schlechtwetter eine kleine Hütte mieten) und sich auf ein paar „Spritztouren“ beschränken. Es bieten sich an z.B.:

- Sandvig – Vang – Sandvig (ca. 16 km)
- Hasle – Sandvig (per Fahrrad zurück nach Hasle zum Auto) (ca. 16 km)
- Sandvig – Gudhjem – Sandvig (ca. 34 km)
- Snogebæk – Dueodde - Snogebæk (je nach Lust & Laune mind. 10-20 km)

Wem das zu wenig ist, dem kann nur noch insofern geholfen werden, dass er sich die Fährfahrt Ystad – Rønne einspart und stattdessen ca. 25 km östlich von Ystad bei Sandhammar sein Kajak zu Wasser lässt und die über 40 km lange Strecke hinüber zur Nordspitze von Bornholm nach Sandvig paddelt. Es sollte einem jedoch dann bewusst sein:

- dass zwischen Schweden und Bornholm ein sehr dicht befahrenes Fahrwasser liegt,
- dass wir wegen der möglichen Gewässerbedingungen schon 100%ig seetüchtig sein müssen
- und dass wir es eigentlich nur bei Flautenbedingungen bzw. Rückenwind (max. 3 Bft. aus SW) wagen sollte; denn 6-7 Std. benötigen wir schon für die Querung.

Übrigens, lt. Aussagen des Campingwartes von Sandvig sind im Jahr 2005 Polen die ca. 110 km lange –Strecke von der Insel Wollin (Polen) nach Bornholm hin & zurück gepaddelt, nun, um die Fährkosten zu sparen. Stralsunder Kanuten haben es auch schon mal von Rügen aus versucht (knapp 90 km), Hamburger Kanuten auch, aber die brachen ihre Tour schon ab, bevor sie die Küste von Rügen verließen.

### **(g) Übernachtungsmöglichkeit:**

Wildes Zelt ist generell in Dänemark nicht erlaubt.

Auf der westlichen Seite von Bornholm bieten sich zwischen Dueodde (Südspitze) und Sandvig (Nordspitze) keine Zeltplätze für Küstenkanuwanderer an. Es gibt jedoch genügend Biwakiermöglichkeiten, die sicherlich geduldet werden, wenn wir uns an die „1-Std.-Regelung“ halten, d.h. erst 1 Std. vor Sonnenuntergang unser Lager aufbauen und es 1 Std. nach Sonnenaufgang wieder abbauen.

Auf der östlichen Seite gibt es nicht so viele Biwakiermöglichkeiten, dafür aber genügend Zeltplätze. Übrigens, die Anmeldung beim Zeltplatz wird erleichtert, wenn wir über eine „Camping Card International“ verfügen, welche über den DKV bezogen werden kann (Tel.: 0203-99759-0).

Übrigens, auf dem Zeltplatz in Sandvig sollte möglichst auf der rechten Seite ganz außen, unten nahe der öffentlichen Parkflächen gezeltet werden. Dann ist die Entfernung zum Wasser nicht so weit. Außerdem können die Autos dicht daneben, aber außerhalb des Zeltplatzes an eine wenig befahrenen Weg stehen und während der Tour stehen bleiben, ohne dass dafür zu bezahlen ist.

### **(h) Seewetterbericht:**

Zu empfangen entweder per Radio:

- Radio: D-Funk/-Radio (1.269+6.190+177+6.005 kHz):  
um 1.05+6.40+11.05+21.05 Uhr
- Telefon: Deutscher Wetterdienst (DWD) (48-Std.-Vorhersage) 0049(69)8056-2559
- SMS: Z.B. bietet die Firma Wetterwelt.de eine 36-Stunden-Vorhersage (mit 6-stündigen Abstand) über eine gewünschte Station (hier: BOR = Bornholm) an, und zwar betreffend. Windrichtung/-stärke, Böen, Wellenhöhe, Wetterart (z.B. Nebel, Regen, Gewitter). Die Vorhersage wird jeweils um 10 und 22 Uhr aktualisiert und kann auch im Ausland abgerufen werden. Die Anmeldung kann erfolgen über  
è [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)  
è oder per Tel. 0431-5606668 (Mo-Fr 14-18 Uhr).  
Kosten: für 19,- Euro können 1 Jahr lang 30x die Wetterinfos abgerufen werden.

### **(i) Kartenmaterial:**

Seekarten sind für die Bornholmumrundung nicht nötig, auch nicht für die Querung hinüber zu den Erbseninseln, sofern von Land aus die Inseln angepeilt werden können. Empfehlenswert sind die folgenden Landkarten:

- topografische Karte Nr. 1812 (1:100.000);
- topografische Karten Nr. 1812 IV u. III (1:50.000);
- Wander- und Radtourenkarte von Kompass Nr. 236 (Bornholm) (1:50.000), zusätzlich mit touristischen Informationen.

Es empfiehlt sich, die Karte im Format DIN A3 zu fotokopieren (in Farbe) und wasserfest – mit je 1 Blatt auf Vor- und Rückseite - einzulaminieren. Zuvor ist jedoch die Kopie etwas zu kürzen, damit das Laminat (Format DIN A3) seitlich genügend Klebefläche hat, und zusätzlich die Ränder des Laminats mit Tesafilm zu verkleben, damit die seitlichen Klebeflächen beim Verbiegen sich nicht so leicht lösen.

#### **(j) Seenotruf:**

- Dänische Seenotrettung = z.B. per Handy: Tel. 0045-89433099
- Notfalls: Deutsche Seenotrettung in Bremen = Tel. 0049-(0)421-53687-0

#### **(k) Schießgebiet:**

Im Süden von Bornholm, nahe Boderne liegt ein Schießgebiet. Wenn dicht entlang des Strandes gepaddelt wird treffen wir auf einen Wachpost, der uns sagt, wie wir uns zu verhalten haben (i.d.R. ist ca. 3 km aufs Meer hin auszuweichen).

#### **(l) Bootswagen:**

Bis 3 Personen ist ein Bootswagen unerlässlich. Ansonsten reichen fast immer Trageriemen aus.

Der vollständige Beitrag kann auf der DKV-Homepage abgerufen werden.

Link: [www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Bornholm.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Bornholm.pdf)

#### 06.08.2006 **EPIRB-Seenotboje** (Ausrüstung)

Die Firma SIMRAD bietet vier verschiedene Seenotbaken an. Die Folgende dürfte für das Küstenkanuwandern von Interesse sein:

- **EG 50** (mit GPS-Empfänger und Handauslösung) (ca. 865,- Euro)

Link: [www.simrad.de](http://www.simrad.de)

#### **Weiteres Gerät:**

ACR AquaFix 406 (ca. 850,- Euro inkl. Codierung)

è [www.kuestenkanuwandern.de/laktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/laktuell.html) > Info v. 7.11.05 (Ausrüstung)

#### 03.08.2006 **GPS-Gerät: Garmin GPSmap 60CSx** (Ausrüstung)

Auf der Homepage von KOWOMA.de ist ein Bericht über das GPS-Gerät „Garmin GPSmap 60CSx“ erschienen. Dank seiner kritischen Infos scheint er sich von den unzähligen Berichten, die in Zeitschriften erscheinen, deutlich abzuheben.

Link: [www.kowoma.de/gps/geraetetests/GPSmap60CSx/GPSmap60CSx\\_p1.htm](http://www.kowoma.de/gps/geraetetests/GPSmap60CSx/GPSmap60CSx_p1.htm)

-----  
02.08.2006 **Mauserzeit** (Revier/Inland)

Es ist Mauserzeit! Das Wattenmeer zwischen den Knechtsänden bis hinauf nach Sylt ist das Rückzuggebiet mausernder Brand-, Eider- und Trauerenten. Die Mauserzeit beginnt Ende Juni und endet Anfang Oktober.

Insbesondere die alljährliche Mauser der Brandenten im Dithmarscher Wattenmeer ist ein weltweit einzigartiges Schauspiel: Einige Kilometer von der Küste entfernt versammelt sich nahezu der gesamte europäische Bestand der Brandenten. Bis zu 200.000 (zweihunderttausend) Tiere treffen sich dann dort auf den Prielen zwischen den trockengefallenen Wattflächen. Dort wechseln sie ihre Federn, weil sich ihre wasserabweisenden und wärmeisolierenden Eigenschaften abgenutzt haben. Im Gegensatz zu Vögeln werfen aber Enten alle alten Schwungfedern gleichzeitig ab. Die Folge: für etwa 4 Wochen sind sie nicht flugfähig.

Wenn wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer dann vorbei kommen, herrscht Stress & Panik. Da die Brandenten nicht mehr fliegen können, versuchen sie schwimmend bzw. tauchend zu entkommen. Sollten wir einmal in einen Schwarm mausernder Enten geraten, sollte uns das bewusst sein. Am Besten wäre es, den mausernden Enten rechtzeitig großräumig auszuweichen. Das „Dumme“ ist nur, dass zum einen die Enten großflächig die Wattflächen belegen, und dass zum anderen uns Tide und Priele bzw. Fahrwasser den Kurs vorgeben. Sollten wir uns also einem Schwarm mausernder Enten nähern, heißt es, rücksichtig zu nehmen, d.h. so langsam zu paddeln, dass es den Enten möglich ist, ohne allzu viel Hektik auszuweichen.

U.a. in den folgenden Bereichen des Wattenmeeres sind derzeit mausernde Enten anzutreffen:

- Knechtsände (westlich von Cuxhaven) (Brandenten)
- Scharhörner Watt (westlich von Neuwerk) (Brandenten)
- Klotzenloch, Zehnerloch, Schatzkammer (westlich von Friedrichskoog und Neufelderkoog) (Brand- u. Eiderenten)
- Buschsandfahrwasser (westlich von Trischen) (Brand- u. Eiderenten)
- Bielshöver Loch, Flackstrom, Dieksander Priel (nördlich u. östlich von Trischen) (Brand- u. Eiderenten)
- Tertiusand (westlich von Büsum) (Eiderenten)
- Helmsand (westlich von Melldorf) (Eiderenten)
- Wesselburener Loch (nordwestlich von Büsum) (Brand- u. Eiderenten)
- Heversteer (südwestlich von Südfall) (Eiderenten)
- Süderoog- und Norderoogsand (westlich von Pellworm) (Brand- und Eiderenten)
- Dagebüller Fahrwasser (nördlich von Langeness u. Oland) (Eiderenten)
- Föhrer Ley (westlich von Dagebüll) (Eiderenten)
- Linsand (nordwestlich von Föhr) (Eiderenten)
- südlich u. nördlich des Hindenburgdamms (Sylt) (Eiderenten).

Alle diese Bereiche sind besonders schutzwürdig. In viele von ihnen darf sowieso nicht gepaddelt werden, da sie als Vogelschutzgebiete (VSG) in der Zeit von April und September für die Schifffahrt gesperrt sind. Ausgenommen von diesem Befahrungsverbot sind jedoch offizielle Fahrwasser, die i.d.R. mit Tonnen bzw. Pricken gekennzeichnet sind. Da wir im Fahrwasser großflächig rastenden Enten nicht großräumig ausweichen können, sollten wir uns überlegen, ob es so sinnvoll ist, gerade jetzt in der Hochzeit der Mauser zwischen Mitte Juli und Mitte September diese Mausergebiete aufzusuchen.

Der Gesetzgeber des Nationalparkgesetzes für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (17.12.99) hat die Naturschutz- und Wassersportverbände aufgefordert, freiwillig eine Regelung zu vereinbaren, die insbesondere die Befahrung des Klotzenlochfahrwassers, des Flackstromfahrwassers und des Fahrwassers im Wesselburener Loch in der Zeit vom 1.7. bis 15.9. eines jeden Jahres beschränken soll (§4).

Das zuständige Nationalparkamt in Tönning hat daraufhin in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Naturschützern und –nutzern die folgenden Empfehlungen erarbeitet und zur allgemeinen Beachtung empfohlen:

- „Die nördlich von Trischen ins Watt führenden Priele Bielshövener Loch, Flackstrom und Dieksander Priel sollten während der Hauptmauserzeit der Brandenten vom 10.7. – 10.9. ganz gemieden werden.“
- „Das im östlichen Bereich sehr flache Klotzenloch sollte während der Mauserzeit vom 10.7. – 10.9. nicht befahren werden. Der vom Klotzenloch abzweigende Priel Schatzkammer sollte aus Gründen des Naturschutzes ganz gemieden werden.“

Übrigens, einige der Mausegebiete sind durch weiße Bojen mit Nationalpark-Logo gekennzeichnet.

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Links:** [www.wattenmeer-nationalpark.de](http://www.wattenmeer-nationalpark.de)

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

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

**Literatur:**

Beier,U.: **Brandgangsschutz und Befahrungsempfehlungen**

(Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/SH-Befahrung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/SH-Befahrung.pdf)

01.08.2006 **land-Inseln** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT schildern **Joachim Fischer & Maria Rhein** in dem Beitrag:

„**Zwischen den land-Inseln mit dem Faltboot**“

die Erlebnisse ihrer land-Tour. Angereist sind sie per Flugzeug (nach Stockholm), Fährschiff (nach Mariehamn) und Bus (zur Einsatzstelle nach ?).

**Quelle:** KANU-SPORT, Nr. 8/06, S.12-17 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

31.07.2006 Tour von Schüttsiel bis hinüber nach Amrum (Revier/Inland)

Im Rahmen einer DKV-Ausbildungsfahrt wurde vom 28.-30.7.06 von Schüttsiel aus eine Tour gestartet, die über Oland (1. Nacht), Gröde, Hooge, Japsand, Amrum, Föhr (2. Nacht) und Langeness wieder zurück nach Schlüttsiel führte. Die schriftlichen Unterlagen zur Planung dieser ca. 95 km langen Tour können auf der DKV-Homepage abgerufen werden. Insgesamt stellen sich bei der Tourenplanung 46 Fragen, deren Lösungen für die obigen Termin exemplarisch aufgezeigt werden.

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness.pdf)

25.07.2006 **Rettungsweste vom Discounter Lidl** (Ausrüstung)

Die Zeitschrift SEGELN hat mal die Rettungsweste untersucht, die der Discounter Lidl vom 19.-24.6.06 zum Preis von 69,99 Euro im Sonderangebot hatte. Die Weste wird von der italienischen Firma „Pegaso Marine“ vertrieben, aber vom namhaften deutschen Hersteller „Bernhardt Apparatebau“ nach den gängigen Normen hergestellt. D.h. formal müsste sie fehlerfrei sein. Reklamiert wird jedoch:

- fehlender Ersatzteilversorgung über Lidl;
- keine Befestigungsmöglichkeit für Spray-Caps;
- kein Life Belt;
- fehlender D-Ring, um den Verunfallten zu bergen;
- Weste bringt Person nicht in ohnmachtssichere Lage.

Lt. SEGELN ist die Weste nicht für Segler geeignet.

Für das Küstenkanuwandern ist höchstens der Aspekt der „Ohnmachtssicherheit“ von Relevanz. Dabei ist jedoch anzumerken, dass bei Test in diesem Jahr festgestellt wurde, dass alle Westen mit 150 Newton Auftrieb ( $\approx 15$  kg) nicht in der Lage sind, eine bekleidete Person ohne dessen Zutun in die ohnmachtssichere Rückenlage zu drehen. Lediglich die Rettungswesten mit 275 Newton Auftrieb erfüllen dieses Kriterium.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 8/06, S.45 – [www.segelnmagazin.de](http://www.segelnmagazin.de)

**Literatur zu Testberichten:**

o.V.: **Westen ohne Wert? 15 Rettungswesten (unter 100 Euro) im Test;**

aus: Segeln 6/06, S.26-31 – [www.segelnmagazin.de](http://www.segelnmagazin.de)

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 24.05.06 (Ausrüstung)

Matzek.M./Schmidt,H.: **Die Grenzen der Sicherheit – 29 Rettungswesten: Sieger & Versager;** aus: Yacht 14/06, S.69-85 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 28.06.06 (Ausrüstung)

-----

25.07.2006 **Ibiza** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet **L.König** in dem Beitrag:

„**Sterne des Südens: Ibiza**“

über die Baleareninsel Ibiza.

Über **Wind, Wetter, Gezeiten & Strom** ist Folgendes zu lesen:

- *Sommermonate: man kann mit gutem Wetter rechnen (längere Flauten);*
- *Am Tag: kräftige thermische Winde in Küstennähe;*
- *Frühjahr und Herbst: vom Atlantik hereinziehende Tiefs beeinflussen das Wetter und können Starkwind von SW über NW auf NE bringen;“*
- *Herbst: mit Gewitterstürmen muss gerechnet werden;*
- *Wetterberichte:*  
= im Radio auf 95,8 MHz um 18.00 und 18.30 in Deutsch;  
= Radio Österreich international (6.155 + 13.730 kHz): 6.09 Uhr (Mo-Sa) und 6.04 Uhr (So) sowie 16.15 Uhr (täglich); außerdem (5.945 + 6.155 kHz): 18.15 Uhr (UTC) (täglich).
- *Tidenhub & Gezeitenstrom: minimal;*
- *Luftdruck & Wind: kann zu Wasserstandsschwankungen führen und in einigen Passagen kräftigen Strom verursachen;*
- *Klima:*

- = Sommer – Herbst: es kann sehr heiß werden;
- = Mai bzw. Oktober: angenehme Temperaturen.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 8/06, S.28-33 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)

**Literatur:**

Victor,C.: **Beach Party. In Ibiza sind alle willkommen ...**

aus: Segeln, Nr. 8/02, S.94-99 – [www.segeln-magazin.de](http://www.segeln-magazin.de)

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 28.07.02 (Revier/Ausland)

Fritsch,A.: **Die milde Wilde (Ibiza)**

aus: Yacht 23/02, S.18-26 - [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Infos v. 6.11.02 (Revier/Ausland)

-----  
**24.07.2006 Langlütjen II (Wesermündung) (Revier/Inland)**

Im SEEKAJAKFORUM.de berichtet **Manfred Hilbers** darüber, dass „im Januar 2006 die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Oldenburg, die beiden Weserforts Langlütjen I + II an Privatleute im Rahmen einer Versteigerung verkauft hat. Während Langlütjen I (L1) in der Vergangenheit häufig von Spaziergängern über den Damm vom Festland besucht wurde, war Langlütjen II (L2) nur per Boot oder Wattwanderung zu erreichen. Das Betreten beider Forts war schon früher verboten. Die neue Eigentümerin von L1 verbietet aus ökologischen Gründen Fremden den Zutritt weiterhin komplett, zumal L1 in der Schutzzone I des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer liegt.

Der neue Eigentümer von L2, der Bremer Kaufmann Jens-Torsten Bausch, verfolgt da eine etwas andere Strategie. Er will in den nächsten 2 Jahren das Deckwerk im Norden der Insel wieder herstellen, damit die Insel nicht weiter von der Kraft der Wellen beschädigt und zerstört wird. Teile des Forts will er außerdem restaurieren. Zudem sucht Herr Bausch nach einer Nutzungsmöglichkeit für die Insel, die in Einklang mit den Auflagen aus Nationalpark und Denkmalschutz steht, um zumindest einen Teil der Investitionssumme wieder zu verdienen. So haben vor Kurzem Theateraufführungen des Ensembles „Das letzte Kleinod“ unter spektakulären Bedingungen stattgefunden. L2 befindet sich in der Schutzzone II.

Langlütjen II war über viele Jahrzehnte ein beliebtes Ziel von Wassersportlern und Wattwanderern. Das Betreten der Insel ist in diesen Jahren von den Behörden geduldet worden, nach dem Motto „... wo kein Kläger, da kein Richter...“ Das ist nun vorbei. Bei einem zufälligen Treffen vor einigen Tagen teilte mir Herr Bausch mit, dass er es Besuchern nicht erlaube, die Insel zu betreten, solange er dort keine permanente Aufsicht habe. Das habe zum einen versicherungsrechtliche Gründe, zum anderen habe er festgestellt, dass insbesondere Paddler viel Müll und Dreck auf der Insel hinterlassen hätten und er nicht gewillt sei, diesen permanent wegzuräumen.

Ich habe darauf hingewiesen, dass ich mir nicht vorstellen kann, dass sich organisierte Kanuten so verhalten.

Ich habe Herrn Bausch gegenüber erklärt, dass wir Kanuten im Laufe der letzten 20 Jahre sehr viele Ziele und Rastplätze an der deutschen Nordseeküste allgemein und in der Wesermündung insbesondere verloren haben durch Nationalpark-Gesetzgebung und „technischen Fortschritt“ bei der Automatisierung der Leuchttfeuer. Insofern ist L2 einer von wenigen Plätzen bisher übrig geblieben und nun auch verloren. Ich habe ihm angeboten, in Kontakt zu bleiben und ggf. über eine Kooperation mit unserem Verein oder dem Kanu-Verband weiter zu sprechen. Herr Bausch erklärte, dass er nach Fertigstellung der vorgesehenen Bauarbeiten und Sicherheitsmaßnahmen darauf zurückkommen wolle.

Mein Appell geht an alle Kanuten, die dieses Revier befahren, sich entsprechend zu verhalten, damit diese letzte Chance nicht auch noch endgültig verloren geht.“

**Text:** Manfred Hilbers (KVU-Bremerhaven e.V.) - [www.kvu-bremerhaven.de](http://www.kvu-bremerhaven.de)

-----

21.07.2006 **Paddeltechnik: Kurven** (Ausbildung)

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

„**Tactics for Turning**“

welche Paddelschläge einzusetzen sind, um bei Wind & Wellen effizient den Kurs zu ändern, d.h. Kurven zu paddeln. Für jene, die über kein wirksames Steuer verfügen, stehen die folgenden Paddeltechniken zur Auswahl:

- **Bogenschlag vorwärts**
- **Bugrunder (sog. Ziehschlag)**
- und **Heckrunder**.

Natürlich gibt es auch noch den **Konterschlag** (Bremschlag) bzw. **Bogenschlag rückwärts**, aber diese Schläge bremsen ein Seekajak stark ab und werden nur dann eingesetzt, wenn all die anderen Schläge keinen Erfolg bringen bzw. die Kurskorrektur wichtiger ist als die Aufrechterhaltung der Bootsgeschwindigkeit.

Folgende Situationen werden beschrieben:

- **Paddeln bei Windstille:**  
Das Seekajak läuft recht leicht durchs Wasser.  
(a) Wenn nach rechts gekurvt werden soll, genügt es, wenn wir mit einem „Bogenschlag vorwärts“ auf der linken Seite die Kurve nach rechts einleiten.  
(b) Dabei bietet es sich an, dass wir unser Seekajak nach links ankanten, damit die Veränderung der Hydrodynamik des Seekajaks das Kurven nach rechts unterstützt.
- **Paddeln bei Seitenwind:**  
Das Seekajak läuft etwas unruhiger im Wasser. Der Bug gleitet wohl noch relativ leicht durchs Wasser, nicht jedoch das Heck, da sich dort bei Seitenwind das Wasser verwirbelt. Die Folge: Da der Bug wegen weniger Wasserverwirbelungen stärker vom Wasser geführt wird, driftet er nicht so leicht nach Lee wie das Heck. Das ist auch der Grund, warum ein – neutral getrimmtes - Seekajak immer dazu neigt, bei Seitenwind luvgerig zu werden.  
Anmerkungen: Deshalb wird auch ein Seekajak mit zunehmender Tempo bzw. zunehmenden Wind immer luvgeriger, was nur mit Hilfe von Paddeltechnik, Skeg bzw. Steuer korrigiert werden kann, d.h. ein Seekajak ohne Skeg ist dann – der richtige Trimm wird dabei vorausgesetzt – nur noch bei entsprechender Paddeltechnik beherrschbar, und zwar einer Paddeltechnik, die den Schwerpunkt darauf legt, das Seekajak auf Kurs statt auf Tempo zu halten!
- **Drehen zum Wind (Luv):** Diesen Trend zur Luvgerigkeit können wir mit Hilfe der Paddeltechnik unterstützen.  
(a) Soll nach rechts gekurvt werden, leiten wir das Kurven mit einem linken „Bogenschlag vorwärts“ ein  
(b) und – da nun am Ende des linken Bogenschlags das rechte Paddelblatt sich sowieso vorne befindet – ergänzen ihn mit einem rechten „Bugrunder“.  
(c) Dabei lege wir unseren Oberkörper etwas nach vorne, um das rechte Paddelblatt möglichst weit nach vorne zu bringen und so die Effizienz des „Bugruders“ zu erhöhen, und um unser Körpergewicht Richtung Bug zu verlagern und so die Luv-

gierigkeit, d.h. den Leedrift des dadurch etwas mehr aus dem Wasser ragenden Hecks zu erhöhen.

- (d) Wer sich bei dem durch den Wind verursachten Seegang noch traut, fördert die Rechtsdrehung seines Seekajaks noch dadurch, dass er es *links ankantet*.
- (e) Wem das „*Bugruder*“ nicht so geläufig ist wie das „*Heckruder*“, kann nach dem *linken „Bogenschlag vorwärts“* rechts mit einem „Heckruder“ das Kurven unterstützen.

„*Bogen- & Ruder-Schlag*“ sind so lange im Wechsel auszuführen, bis das Seekajak den gewünschten Kurs fährt, jedoch sollte dem „*Bugruder*“ ein *rechter „Vorwärtsschlag“* folgen, bevor der nächste *linke „Bogenschlag“* eingesetzt wird, um auf diese Weise nicht so viel Fahrt aus dem Seekajak zu nehmen.

Übrigens, das „*Bugruder*“ wirkt effizienter als das „*Heckruder*“, da es schneller eingesetzt werden kann und die Abdrift des Bugs nach Lee nicht nur verhindert, sondern den Bug sogar Richtung Luv zieht (deshalb wird statt von „*Bugruder*“ auch von „*Ziehschlag*“ gesprochen). Die Effizienz des „*Bugruder*“ wird dabei erhöht, je höher das Tempo, je weiter vorne das Paddelblatt eingesetzt und je optimaler das Paddelblatt angewinkelt wird.

Verfügt das Seekajak über ein Skeg, sollte es vor der Einleitung der Kurve eingezogen werden; denn im ausgezogenen Zustand erschwert es das Drehen des Seekajaks Richtung Luv. Verfügt das Seekajak über ein Steuer treten wir in die Pedal und leiten so die Kurve ein, ohne die Paddelschlagtechnik wesentlich zu ändern, d.h. wird setzen unsere „*Vorwärtspaddelschläge*“ fort, um kein Tempo zu verlieren.

Anmerkungen: Die Luvgierigkeit kann auch über den „*Lateralplan*“ erklärt werden, d.h. der seitlichen Ansicht des Unterwasserschiffs. Der Lateraldruckpunkt ist dabei jener Punkt bei Tempo Null, wo die Flächen des Unterwasserschiffs des Bugs gleich der Flächen des Unterwasserschiffs des Hecks ist.

- (a) Bei Tempo & Seitenwind wandert der Lateraldruckpunkt nach vorne. Das Seekajak wird luvgierig!
- (b) Wird das Skeg herausgefahren, wandert der Lateraldruckpunkt wieder nach hinten. Die Luvgierigkeit vermindert sich, wird aufgehoben oder schlägt in eine Leegierigkeit um, je nachdem wie weit das Skeg herausgefahren wird und wie groß das Skeg ist und wie getrimmt das Seekajak ist!  
Wird das Skeg eingefahren, wandert der Lateraldruckpunkt weiter nach vorn. Die Luvgierigkeit erhöht sich und das Seekajak dreht leichter in den Wind.
- (c) Wird das „*Bugruder*“ eingesetzt und das Paddelblatt fest im Wasser gehalten, wirkt es wie ein herausgelassenes Bug-Skeg. Der Lateraldruckpunkt verschiebt sich desto weiter nach vorne, je weiter vorne das Paddelblatt eingesetzt wird, wodurch die Luvgierigkeit noch weiter erhöht wird!
- (d) Wird das Körpergewicht nach vorne verlagert, taucht der Bug etwas tiefer ins Wasser, was den Lateraldruckpunkt weiter nach vorne wandern lässt. Das Seekajak wird noch luvgieriger und dreht dadurch leichter in den Wind!
- (e) Wird statt des „*Bugruder*“ das „*Heckruder*“ eingesetzt, verschiebt das den Lateraldruckpunkt nach hinten, was die Luvgierigkeit eigentlich vermindert und das Drehen zum Wind erschwert.
- (f) Gelingt dann einem „*Anfänger*“ z.B. trotz rechtem „*Heckruder*“ nicht die Drehung nach rechts in den Wind, leitet er i.d.R. einen rechten „Bogenschlag rückwärts“ ein, mit der Folge, dass das Tempo aus dem Seekajak genommen wird, sodass der Lateraldruckpunkt wieder nach hinten wandert, wodurch das Drehen nach Luv weiter erschwert wird.
- (g) Übrigens, haben wir im Heckgepäckraum zu schweres Gepäck geladen, wird das Seekajak hecklastig. Das Heck taucht dadurch tiefer ein. Der Lateraldruckpunkt

wandert nach hinten und Seekajak wird weniger luvgerig bzw. sofern es vorher neutral lief, leegierig.

Außerdem ragt der Bug nun weiter aus dem Wasser heraus, bietet eine zusätzliche Windangriffsfläche, was ebenfalls dazu führt, dass das Seekajak eher leegierig wird.

Wird dieses zusätzlich Gepäck jedoch in einem Gepäcksack auf dem Achterdeck verpackt, kann es möglich sein, dass dieser Sack zusätzliche Windangriffsfläche liefert, die u.U. dazu führen kann, dass die durch das Gepäckgewicht erzeugte zusätzlich Leegierigkeit kompensiert werden kann.

- **Drehen weg vom Wind (Lee):** Dabei wird – wenn wir z.B. nach links drehen wollen - vorgeschlagen:
  - (a) Tempo aufnehmen (fördert die Wirkung des Ruder-Schlages, aber erhöht eigentlich die Luvgerigkeit, obwohl Leegierigkeit erwünscht ist).
  - (b) Rechts ankanten.
  - (c) Linker „Bogenschlag vorwärts“.
  - (d) „Heckruder“ links. (was nicht nur verhindert, dass das Heck nach Lee abdriftet, sondern – bei entsprechendem Anwinkeln das Paddelblatts – dazu beiträgt, dass das Heck Richtung Luv gedrückt wird; außerdem vermindert sich mit dem Heckruder das Tempo, was das Seekajak weniger luvgerig werden lässt).Übrigens, das „Heckruder“ lässt den Lateraldruckpunkt nach hinten wandern und erhöht so die Leegierigkeit des Seekajaks und somit das Drehen weg vom Wind.

Allgemein gilt, dass der Wechsel zwischen den einzelnen Paddelschlägen möglichst schnell erfolgen soll. Ein kürzeres Paddel ist dabei förderlich.

Das Drehen kann erleichtert werden, wenn der **Seegang** genutzt wird.

- (a) Wollen wir zum Wind hin drehen, sollte das Heck nicht von einer Welle überspült werden; denn das Heck lässt sich leichter durch den Wind drehen als durchs Wasser. Außerdem unterstützt der Wind das Drehen des Seekajaks, da er das in der Luft hängende Heck nach Lee verbläst.
- (b) Wollen wir weg vom Wind Richtung Lee drehen, sollte der Bug in der Luft hängen und nicht in eine Welle bohren, letztlich weil dann der Wind den Bug leichter Richtung Lee verblasen kann.

Insbesondere bei **Brandung** von der Seite können Drehungen wie folgt erreicht werden (worauf in dem Beitrag jedoch nicht eingegangen wird!):

- (a) Wollen wir hin zu den ankommenden Brechern drehen, sollten wir – sobald der Brecher beginnt, uns mit unserem Seekajak seitwärts mitzunehmen - mit Hilfe einer „hohen Paddelstütze“ hin zur Welle dadurch die Drehung einleiten, dass wir das Paddelblatt im Wellenluf auf der Bugseite unseres Seekajaks ins Wasser tauchen. Das Heck unseres Seekajaks wird dann vom Brecher ungebremst mitgenommen, sodass der Bug anschließend hin zu den Brechern zeigt. Je nach der Kraft des Brechers, kann es dann natürlich passieren, dass wir ins Rückwärtssurfen kommen.
- (b) Wollen wir den Bug unseres Seekajaks Richtung Wellenlee drehen, sollten wir während der „hohen Paddelstütze“ das Blatt unseres Paddels stattdessen auf der Heckseite ins Wasser tauchen, und zwar ebenfalls im Wellenluf. Würden wir zum Wellenlee hin stützen, würde unser Seekajak vom Brecher auf das Paddelblatt gedrückt und darüber „stolpern“. Eine Kenterung wäre unausweichlich. Auch hier gilt, dass wir bei genügender Kraft des Brechers unser Seekajak nicht nur um 90° in Richtung auslaufendem Brecher gedreht bekommen, sondern dass unser Seekajak dann anfängt, mit dem Brecher mit zu surfen (Vorwärtssurf).

Sollten beim Paddeln im Wind keine Kurven eingeleitet werden, sondern nur kleinere Kurskorrekturen, sollten wir das allein mit „Bogenschlägen“ erreichen; denn der Einsatz des „Bug-

ruders“ würde zuviel Fahrt aus dem Seekajak nehmen. Lediglich bei einem **Rückenwindkurs** bietet es sich an, „Bogschläge“ mit dem „Heckruder“ zu kombinieren.

**Quelle:** SEA KAJAKER, Nr. August/2006, S.24-27 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

19.07.2006 **Lübecker Bucht** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK stellt **Barbara Fink** in dem Beitrag:

„**Die Lübecker Bucht – das Revier der Seekajakwoche 2006**“

die Lübecker Bucht vor und deutet ein paar interessante mehrtätige Touren an:

- Travemünde – Grömitz – (Querung der Lübecker Bucht) – Klein Klützhöved – Travemünde (3-Tages-Tour);
- Umrundung von Fehmarn (2-3-Tagestour) mit Anreise von Travemünde (ca. 2 Tage);
- Rund Insel Poel und Halbinsel Wustrow (1-2-Tagestour) mit Anreise von Travemünde (ca. 2 Tage).;
- bei schlechtem Wetter: Ausweichstour von Travemünde aus entlang der Trave in Richtung Lübeck.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 102/06, S.62-63 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

**Link:**

Rund Fehmarn è [www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Fehmarn.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Fehmarn.pdf)

-----

19.07.2006 **Rettungsübung: Bergung eines „ohnmächtigen“ Kanutens** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK erscheinen 3 Beiträge zum selben Thema: Bergung eines „ohnmächtigen“ Kanutens, und zwar:

- **Weber, M.-H.:** „Besichtigung des Vormann Jantzen
- **Thier, A.:** „Vormann Jantzen“ hier ist das Seekajak „Adrena Line“ ....
- **Driller, Th.:** Seekajaker an Bord der „Vormann Jantzen“

Leider können wir aus den Titeln nicht auf das spannende – wenn auch wenig relevante - Thema „*Wie retten wir draußen weitab von der Küste einen ohnmächtigen Kanuten*“ schließen. Dennoch sollten wir uns mal Gedanken machen, was zu tun ist, wenn eine Küstenkanuwanderin bzw. ein Küstenkanuwanderer unterwegs weitab vom sicheren Strand eine Schwächeanfall erleidet, kentert und nichts mehr zur eigenen Rettung unternehmen kann.

U.a. werden folgende Aspekte in den Beiträgen, die den Ablauf der Rettungsübung zur Bergung eines „ohnmächtigen“ Kanuten schildern, angesprochen:

- Es wird konstatiert, dass die zu Beginn einer Küstentour übliche Frage „Ist jeder fit?“ nicht immer wahrheitsgemäß beantwortet wird.  
Anmerkungen: Es ist nicht überraschend, dass ein über mehrere 100 km extra ange-reister Kanute vor Antritt einer Küstentour zugibt, nicht fit zu sein. Das sollte jedem Fahrtenleiter bewusst sein. Erleidet nämlich unterwegs eine Kanutin bzw. ein Kanute einen Schwächeanfall oder – was einem GAU gleichkäme – wird jemand ohnmächtig (Probleme könnte es insbesondere bei Diabetikern, Epileptikern und Herzkranken geben!), dann kann nicht mal kurz ans rettende Ufer gepaddelt werden, um zu warten, bis Besserung eintritt. Deshalb sollte gleich bei der Anmeldung zu einer Tour

darauf aufmerksam gemacht werden, dass Küstentouren gerade bei einer Wetterverschlechterung sportliche „Höchstleistungen“ von einem jeden Kanuten verlangen. Absolute Fitness ist Voraussetzung für die Teilnahme an einer solchen Tour. Dazu gehört nicht nur, dass die Teilnehmer gesund sind, sondern auch in der letzten Wochen nicht krank waren und die letzten 4 Wochen mindestens so viel gepaddelt sind, wie nun bei der geplanten Tour gepaddelt werden soll.

Vielmehr gehört auch dazu, dass alle Mitpaddler unterwegs in der Hektik der Paddelerei nicht vergessen sich mit Trinken & Essen genügend zu versorgen:

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Ernaehrung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Ernaehrung.pdf) -

Abgesehen davon kann auch Ohnmacht eintreten, weil unterwegs jemand kentert und in Panik gerät oder einen Kälteschock erleidet bzw. weil jemand in der rauen See von einem Mitpaddler gerammt und dabei verletzt wird.

- Der zuerst beim „Kenterbruder“ ankommende Mitpaddler ist gerade so in der Lage, den Kopf des „Ohnmächtigen“ aus dem Wasser zu halten.  
Anmerkungen: Es wird leider nicht hinterfragt, inwiefern es sinnvoll ist, beim „Ohnmächtigen“ – sofern er eine halbautomatische Rettungsweste trägt – die Aufblasautomatik auszulösen, um so zu erreichen, dass die „Ohnmächtige“ möglich dicht an der Wasseroberfläche treibt.  
Leider wird das Tragen einer Rettungsweste nicht von allen Küstenkanuwanderinnen und –wanderer präferiert, stattdessen werden Schwimmwesten vorgezogen, die über viele Taschen verfügen, die einen ab & an das Leben in der Sitzluke etwas erleichtern können, dabei gibt es auch heutzutage Rettungswesten mit zumindest einer Tasche. Außerdem ermöglicht z.B. ein Gepäcknetz auf dem Achterdeck, weitere Ausrüstungsteile zu verstauen.
- Die übrigen zu Hilfe eilenden Kameraden ziehen den „ohnmächtigen“ Kanuten aus der Sitzluke.  
Anmerkungen: Leider wird gar nicht zur Diskussion gestellt, ob es nicht sinnvoller wäre, bei Wassertemperaturen von ca. 7°C den „Ohnmächtigen“ in seinem Seekajak sitzen zu lassen und anderweitig über Wasser zu halten, um ihn dann mit vereinter Kameradenhilfe wieder aufzurichten und im „Päckchen“ (Floß von mind. 2 Kajaks) zu stützen.
- Mit großer Mühe wird der „Ohnmächtige“ auf ein „Päckchen“ gezogen, wobei es große Probleme gibt, ihn gänzlich aus dem Wasser zu ziehen und über Wasser zu halten, da das Floß nicht vollständig – und das auch nur mit großer Mühe – zusammengehalten werden kann.  
Anmerkungen: Es wird jedoch nicht darauf hingewiesen, Gepäckstücke (z.B. Bootswagen, Reservepaddel, Gepäcksack) vom Deck zu entfernen und notfalls über Bord zu schmeißen, sofern sie die Bergung des „Ohnmächtigen“ behindern. Außerdem wird nur angedeutet, wie hilfreich es in einem solchen Fall wäre, über die Möglichkeit zu verfügen, mit zwei Leinen/Riemen die beiden Kajaks im Floß zu fixieren, sodass diese nicht so leicht auseinander treiben können. Zu diesem Zweck führe ich stets einen Trageriemen unter dem Gepäcknetz auf dem Achterdeck. Stattdessen wird dem „Ohnmächtigen“ ein Paddelfloat unter das Gesäß geschoben, sodass dieser etwas höher aus dem Wasser herausragt. So etwas funktioniert natürlich nur bei „Ententeichbedingungen“.
- Da das Floß zu stark abtreibt, wird es von einem Dritten geschleppt und so auf Position gehalten, was dazu führt, dass die beiden Seekajaks, die das Päckchen bilden, auseinander gezogen werden.  
Anmerkungen: Der Zusammenhalt eines Päckchens stellt in der Tat ein Problem dar, wenn die Päckchen bildenden Kanuten alle Aufmerksamkeit der zu helfenden Personen widmen müssen. Gegebenfalls ließe sich ein Auseinanderdriften der Päckchen

bildenden Kajaks auch dadurch verhindern, wenn die Schleppleine nicht nur an dem Bug eines Seekajaks befestigt wird, sondern auch an den Bug des zweiten bzw. – sofern nötig – auch dritten Seekajaks.

- Per UKW-Sprechfunk wird ein Seenotkreuzer herbeigerufen. Dabei stellt sich heraus, dass es beim Seenotkreuzer Verständigungsprobleme gibt (hier: zu geringe Lautstärke und zu schnelle Sprechgeschwindigkeit).  
Anmerkungen: Wir berücksichtigen, dass diese Rettungsübungen bei 3-4 Bft. Wind veranstaltet wurden, wobei nach dem Wellenbild auf den Fotos auf höchstens 2 Bft zu schließen ist, sollte beim Küstenkanuwandern uns bewusst sein, dass bei einem Wind ab 5-6 Bft. sicherlich mit größeren Verständigungsproblemen zu rechnen ist, egal ob nun per UKW-Sprechfunk bzw. Handy der Kontakt zu Dritten gesucht wird. In Anbetracht dessen, dass (1.) dann auch noch mit Seegang zu rechnen ist, der zum ständigen Abbrechen des Funkkontakts führt, und dass (2.) es fraglich ist, ob dort, wo gepaddelt wird, stets ein Schiff sich in der Nähe befindet, welches den Seenotruf empfängt, sollte sich überlegt werden, ob nicht der Einsatz einer Seenotbake (mit GPS-Unterstützung) die effizientere Alternative darstellt. Z.B. bietet die Firma ACR mit dem Geräte „AquaFix 406“ ein entsprechendes Gerät an:  
è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf) .
- Dem herbeigeeilten Seenotkreuzer wird per „Nico-Signal“ die Position des „Päckchen“ angezeigt.  
Anmerkungen: Dabei wurde festgestellt, dass der erste Schuss nicht ausgelöst wurde. Das ist nicht weiter verwunderlich, weil manche Kanuten Nagellack über die Zündplättchen der Patronen streichen, um diese vor Korrosion zu schützen, aber anscheinend in Kauf nehmen, dass ein Schuss nicht mehr so leicht ausgelöst werden kann. Außerdem weist hier das „Nico-Signal“ eine Schwachstelle auf. Der Schlagbolzen des „Nico-Signals“ trifft nicht immer exakt die richtige Stelle des Zündplättchen, sodass es ab & an erforderlich ist, das Patronenmagazin etwas hin & her oder zur nächsten Patronen weiter zu drehen, um dann den nächsten Schuss auszulösen:  
è [www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf) .
- Da dass vom Seenotkreuzer ausgesetzte Tochterschiff „Butscher“ bei Annäherung an das „Päckchen“ durch die im Wasser treibende Schleppleine gefährdet werden kann, ist kurz vorher die Schleppleine zu bergen.  
Anmerkungen: Bei Rettungsaktionen mit Motor betriebenen Wasserfahrzeugen ist dieser Punkt unbedingt zu beachten. Solange der Motor läuft, haben Leinen nichts im Wasser zu suchen. Ebenfalls hat jede vom Retter über Bord geworfene Leine so kurz zu sein, dass sie nicht in die Schraube geraten kann. So konnte im Jahr 2004 in Kroatien ein Kanute nicht mehr gerettet werden, da die über Bord eines Segelbootes geworfene Sicherungsleine in die Schraube geriet und das Segelboot nicht in der Lage war, segelnd den abtreibenden Kanuten zu folgen:  
è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf) .

Zugegeben, es ist nicht gerade alltäglich, dass beim Küstenkanuwandern jemand ohnmächtig wird und kentert. Mir ist immerhin ein Fall bekannt, bei dem auf einem Binnengewässer ein Diabetiker einen Schwächeanfall erlitt, kenterte und verstarb, da die Kameraden nicht rechtzeitig seine Kenterung bemerkten. Es ist daher nicht abwegig, sich mit solch einer Situation auseinanderzusetzen.

Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass sich schon früher mit diesem Problem auseinandergesetzt wurde. So gibt es zu diesem Thema im SEEKAJAK insgesamt vier Beiträge:

- **Röling, H./Küppers, Th./Spiller, G.W.: Ohnmacht im Kajak, in: SK 51/95, S.65-66;**
- **Nicolai, P.: Ohnmacht im Kajak, in: SK 52/96, S.73-74;**
- **Belgraver, K.: Retten Ohnmächtiger, in: SK 52/96, S.74-75;**

- **Hillejan, B.: Retten und Bergen Bewusstloser. Bericht über einen Workshop, in: SK 77/01, S.17-19.**

Schade, dass auf die dort geschilderten – teilweise schon 10 Jahre zurückliegenden - Erfahrungen nicht zurückgegriffen wurde. Die veranstaltete Rettungsübungen, die in Kooperation mit der DGzRS (hier: Seenotkreuzer „Vormann Jantzen“) veranstaltet wurde, hätte dann u.U. effizienter ablaufen und die Berichterstattung dazu etwas strukturierter erfolgen können.

**Text:** Udo Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 102/06, S.49-51; S.52-55; S.56-57 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

### 19.07.2006 **Signalmöglichkeiten zur Ansteuerungsunterstützung** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK geht **Andreas Thier** in dem Beitrag:

„**'Vormann Jantzen' hier ist das Seekajak ,Adrena Line' ...**“

kurz auf die Frage ein, welche Möglichkeiten ein „Kenterbruder“ hat, um den Seenotretter zu sich hin zu lotsen. Folgende Signalmöglichkeiten werden aufgezeigt:

- z.B. Nico-Signal bzw. Fallschirmrakete;
- Handfackel;
- Stoboskoplampe;

Weiterhin bietet sich bei Annäherung des Seenotretters an, dass:

- der im Wasser schwimmende „Kenterbruder“ mit *„den Armen auf das Wasser schlägt. Die dadurch entstehende Gischt soll – lt. Hinweis des DGzRS - gut wahrnehmbar sein.“*

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 102/06, S.55 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

### 19.07.2006 **Faltbootsegeln** (Ausbildung/Ausrüstung)

Im SEEKAJAK berichtet **Hans-Jürgen Staude** in dem Beitrag:

„**Faltbootsegeln – die fliegende Dimension im Kajak**“

über einige Aspekte des Segelns mit einem Faltboot. Angesprochen werden. H.-J.Staude geht dabei auf Sicherheit & Technik ein. Insgesamt 19 Fotos machen den Beitrag recht anschaulich.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 102/06, S.34-41 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

### 19.07.2006 **Non-Stopp Spiekeroog – Roter Sand – Horumersiel** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK berichtet **Michael Kujawa** in dem Beitrag:

„**Der etwas andere Weg zum Zeltplatz Spiekeroog. Oder – Spiekeroog – Roter Sand – Horumersiel mit nur einer Tide**“

über eine Tour, die zunächst von Horumersiel (Wangersiel) nach Spiekeroog (Zeltplatz) und danach wieder retour führte. Folgende beiden Etappen sind dabei von allgemeinem Interesse:

- Horumersiel – Minsener-Oog-Wattfahrwasser - Wangerooger Wattfahrwasser – Harle-Gatt (Spiekeroog-Wangerooge) – Seeseite Spiekeroog – Spiekeroog (Westseite) (Zeltplatz): ca. 35 km  
Gestartet werden sollte frühestens ca. 0:30 h vor HW Wangersiel und angelandet spätestens ca. 1:00 h nach NW Spiekeroog. Sofern diese Strecke am 25.5.06 (Himmelfahrt) gepaddelt wurde, gelten dafür die folgenden Zeiten:  
Startzeit = 11.22 Uhr  
Anlandezeit = 18.36 Uhr.  
D.h. M.Kujawa hatte ca. 7:14 h Zeit, um die 35 km lange Strecke zurückzulegen, was ca. 4,8 km/h (2,6 kn) Durchschnittsgeschwindigkeit entspricht.
- Spiekeroog (Zeltplatz) – Seeseite Spiekeroog und Wangerooge - Leuchtturm Roter Sand – Horumersiel: ca. 55 km  
Gestartet werden sollte frühestens ca. 1:00 h vor NW Spiekeroog und angelandet spätestens ca. 0:30 h nach HW Wangersiel. Da diese Strecke am 27.5.06 (Samstag) gepaddelt wurde, gelten dafür die folgenden Zeiten:  
Startzeit = 5.57 Uhr  
Anlandezeit = 14.02 Uhr.  
D.h. M.Kujawa hatte ca. 8:05 h Zeit, um die 55 km lange Strecke zurückzulegen, was ca. 6,8 km/h (3,7 kn) entspricht.

Wenn der Wind das zulässt, müsste ein erfahrener und leistungsstarke Küstenkanuwanderer nicht nur die Hin-, sondern auch die Rücktour schaffen. Auf der Hinfahrt sollte es mit 5 Bft. aus West geweht haben und auf der Rücktour zunächst schwach umlaufend und am Ende mit 4 Bft. aus West bis Südwest. Insbesondere bei der Rückfahrt konnte mit starker Stromunterstützung gerechnet werden, was sich aber als problematisch herausstellte, als kurz vor Roter Sand gegen den Strom gepaddelt werden musste und auf der Strecke Roter Sand – Horumersiel der Wind gegen den Strom wehte.

Übrigens, die Rücktour startete M.Kujawa um 5.40 Uhr. Den Leuchtturm Roter Sand erreichte er um 9.40 Uhr und Horumersiel um 13.20 Uhr. Unterwegs hatte er weitab von Spiekeroog und Wangeroog am Harleriff mit Brandung, kurz vor dem Leuchtturm Roter Sand mit starkem südlichen Strom und „gigantischen Wellen“ und danach mit einem 4er Gegenwind und 1-2 m Welle, kruzzeitig auch mit Brandung zu kämpfen. In der Tat eine Tour, die nur was für Experten ist.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 102/06, S.26-27 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----  
**19.07.2006 Selbstrettung nach Kenterung (Ausbildung)**

Im SEEKAJAK berichtet **Eckart Pfeffer** über einen:

**„Workshop Selbstrettung auf Spiekeroog“**

In dem Beitrag wird hervorgehoben, dass „... harter Seegang bzw. körperliche Erschöpfung, die zur unfreiwilligen Kenterung führen, nicht zu simulieren sind. Selbstrettung ist deswegen keine Garantie für den Ernstfall. Wir propagieren das Paddeln in Gruppen. Die Gruppe ist unser Rückhalt und zweite Chance!“

Was das Training der Selbstrettung betrifft, ist diese Aussage jedoch nur als eine „Ausrede“ anzusehen. Wir können sehr wohl die Selbstrettung bei harten Bedingungen üben, wenn wir

es bloß täten, d.h. wir bräuchten nur, wenn wir mal wieder etwas länger draußen auf dem Meer unterwegs sind und es – wie so oft berichtet – mit 5-6 Bft. bläst, kentern und checken, welche Schwierigkeiten einem nun die Rolle bzw. der Wiedereinstieg nach dem Ausstieg bereitet. Leider sind zu einem solchen „Kentermanöver“ die wenigsten Fahrtenleiter bzw. Ausbilder bereit, was nicht zu kritisieren ist; denn letztlich tragen sie die Verantwortung, wenn etwas schief geht.

Folgende Aspekte werden in dem Beitrag u.a. angesprochen:

- **Nach der Kenterung im Cockpit sitzen bleiben:**

Nur wer nach einer Kenterung aussteigt, kann in Schwierigkeiten geraten. Wer dagegen hochrollt bzw. solange – in der Sitzluke sitzend – mit seinem Seekajak schwimmt, bis ein Kamerad ihm die Möglichkeit bietet, sich an dessen Seekajak festzuhalten und hochzuziehen, wird nur nass, d.h. unterkühlt weniger schnell, und ist sofort wieder bereit zum Weiterpaddeln.

Anmerkungen:

Leider ist nicht jeder Kanute in der Lage, nach einer Kenterung in der Sitzluke zu bleiben; denn wir fallen doch unvorbereitet ins Wasser. Nicht jeder ist während einer Kenterung imstand, vorher nochmals Luft zu holen. Außerdem befindet sich der Körper nicht in einer Ruhephase, die es ihm ermöglicht 30 Sekunden und länger unter Wasser auszuharren. Schließlich führt auch das kalte Wasser dazu, dass viele von uns beim Eintauchen ins Wasser sofort das Gefühl haben, außer Atem zu sein. D.h. viele Kanutinnen und Kanuten empfinden nach einer Kenterung sofort „Luftnot“. Die Folge: Sie denken nur noch ans Aussteigen, nicht aber ans Spritzdecke öffnen bzw. Rollen bzw. Schwimmen mit dem Seekajak.

Dennoch ist jeder Kanutin und jedem Kanuten zu empfehlen, mal zu versuchen, nach einer Kenterung in seinem Seekajak sitzen zu bleiben und mit ihm zu schwimmen. Nicht jeder schafft das, aber vielleicht gehört der eine oder andere von uns dazu, der es schaffen kann. Die SaU propagiert schon seit langem dieses „Kayak Swimming“ (eigentlich müsst es Kajak-Schwimmen heißen; denn nicht die Briten, sondern Bernhard Hillejan hat auf die Relevanz dieser Rettungsmethode hingewiesen). Es bietet für jene, die nicht Rollen können in der tat eine effiziente Möglichkeit, den nassen Ausstieg zu verhindern.

- **Rollen:**

Wichtig ist, dass zur richtigen Seite hochgerollt wird, d.h. es ist *„sozusagen die Orbitalbewegung der Wasserteilchen in der Welle auszunutzen. Auf der Rückseite einer heranrollenden Welle unterstützen die aufwärts strebenden Wasserteilchen das Paddelblatt, vor dem Wellenkamm hingegen ziehen sie ein Paddelblatt nach unten.“*

Anmerkungen:

Soweit so richtig, nur das ist reine Theorie. In der Praxis ist es beim Rollen im Seegang entscheidend, dass es leichter ist, zum „Wellenluf“ hochzurollen, da Wind bzw. Seegang den „Kenterbruder“ daran hindern, direkt senkrecht unter seinem Seekajak zu liegen. Vielmehr wird er stets zum Wellenluf hin versetzt unter seinem Seekajak hängen, sodass es ihm leichter fällt, sein Paddel Richtung Wasseroberfläche zu transportieren, um dann anschließend hochzurollen.

Übrigens, wenn die übliche kurze Bogenschlag-Rolle nicht klappt, sollten wir nicht sofort verzagen und aussteigen, sondern wie ein Kraulschwimmer versuchen, während des gescheiterten ersten Rollversuchs wenigstens Luft zu schnappen, um dann nochmals zur Rolle anzusetzen. Als Rollvariante bietet sich beim zweiten Versuch die lange Bogenschlag-Rolle (sog. „Bauernrolle“) an. Wegen des größeren Hebels lässt sie sich wohl nicht so schnell ausführen, dafür ist sie aufgrund der größeren Hebelwirkung effizienter und verzeiht ein paar Fehler (hier: Paddelblatt nicht ganz an der

Wasseroberfläche, zu geringer Hüftknick, zu wenig Rückenlage, unsauberer Bogenschlag).

- **Wiedereinstieg (Davor):**

Um zu verhindern, dass beim nassen Ausstieg der „Kenterbruder“ den Griffkontakt zu seinem Seekajak verliert, wird empfohlen, sich mit einer „Lifeline“ zu sichern, die am Heck des eigenen Kajak zu befestigen ist und „*unbedingt unter Zug einfach und schnell zu lösen*“ ist. Außerdem ist das Paddel mit einer Sicherungsleine vor Verlust zu sichern: „*Die Länge der Paddelleine soll das Hochrollen erlauben ... und auch unter Zug losnehmbar*“ sein. Schließlich muss die Sitzluke „*frei zugänglich sein. Fuß- oder Sitzmatten können verkleben ... Alles was sich an Deck oder im Cockpit selbständig gemacht hat, wird an seinen Platz zurückverbracht.*“

Anmerkungen:

Leider fehlt ein Hinweis, dass zunächst nach einer Kenterung mit Ausstieg unbedingt darauf zu achten ist, den Griffhalt zum eigenen Seekajak nicht zu verlieren, was bei kräftigem Seegang nur dann zu erreichen ist, wenn der „Kenterbruder“ sofort zum Heck (sofern sich dort keine Flip-off-Steueranlage befindet) oder Bug schwimmt und sich dort am Toggel festhält und auf Kameradenhilfe wartet.

Übrigens, die „Life Line“ sollte nicht nur unter Zug, sondern auch, wenn keine Zug drauf ist, leicht zu öffnen sein, was am ehesten sichergestellt werden kann, wenn sie mit einem Steckverschluss (ca. 3 cm breit) am Körper gehalten wird.

Was die Sitzluke betrifft, so sollte dort nichts gelagert werden, was sich lösen und beim Wiedereinstieg stören könnte. Z.B. genügt ein kleiner Gegenstand auf der Sitzschale, um die Rolle bzw. den Wiedereinstieg wesentlich zu erschweren. Wenn dennoch etwas aus der Sitzluke fällt und fort treibt, sollten wir nicht versuchen, es wieder „einzufangen“. Zumindest gilt das bei schwierigen Gewässerbedingungen. Die Rettung des „Kenterbruders“ hat Vorrang. Außerdem kann das Aufsammeln von „Treibgut“ weitere Kenterungen zur Folge haben.

Was die Paddelsicherungsleine betrifft, so kann ich eigentlich nur vor jenen kommerziellen Leinen warnen, die mit Klettverschluss statt Steckverschluss arbeiten. Immer wieder muss ich bei Touren feststellen, dass der Klettverschluss bei Beanspruchung nicht hält. Ob das nun an einem ausgefranzten Klettverschluss liegt oder an einem Handhabungsfehler, spielt dabei eigentlich keine Rolle. Dabei ist es so einfach sich eine Paddelsicherungsleine selber zu basteln: Man nehme ca. 1,80 m elastisches Seil (5 mm Ø), bilde an dem einen Ende eine Schlaufe mit doppeltem Knoten und befestige am anderen Ende eine Steckschnalle (ca. 3 cm breit) (wobei der Stecker zur Steckschnalle seitlich links oder rechts am Kartendeck befestigt wird). Vor einer Tour wird die Schlaufe um den Paddelschaft gelegt und zugezogen, anschließend wird die Steckschnalle in den Stecker gedrückt. Fertig! Sollte es nötig sein, die Paddelsicherungsleine vom Seekajak zu lösen, greifen wir zum Stecker der Steckschnalle und drücken ihn mit einer Hand auf. Eine gute Steckschnalle erkennen wir daran, dass sie auf Fingerdruck sofort aus dem Stecker springt.

- **Wiedereinstieg (Danach):**

Es wird erkannt, dass i.d.R. die Probleme des Wiedereinstiegs – sofern Kameraden hilfreich zur Seite stehen - nicht beim Wiedereinstieg selber, sondern beim Schließen der Spritzdecke und dem Lenzen des Seekajaks nach dem Wiedereinstieg beginnen. Festeingebaute Fuß- bzw. E-Pumpe könnten zumindest das Lenzen erleichtern. Der Wiedereinstieg unter Wasser mit anschließendem Spritzdeckeschließen und Hochrollen wird dagegen als zu schwierig und wenig effizient verworfen; denn bei einer Kenterung im Seegang wird sich die Sitzluke nach einem Ausstieg unweigerlich mit Wasser füllen.

Anmerkungen:

In dem Beitrag wird jedoch nicht darauf verwiesen, dass die Fußpumpe nur Solo-Paddlern zu empfehlen ist, da es sehr mühsam und zeitaufwändig ist, allein mit der Fußpumpe die Sitzluke zu lenzen.

Ebenfalls wird nicht auf das Problem hingewiesen, dass zumindest bei der Partnerrettung der kritischste Punkt des Wiedereinstiegs eigentlich jener Moment bildet, wenn der Retter das Päckchen mit dem „Kenterbruder“ auflöst. Sofern nämlich dabei nicht darauf geachtet wird, dass der „Kenterbruder“ möglichst schnell Fahrt aufnehmen kann, ist eine Re-Kenterung nicht auszuschließen. D.h. beim Auflösen des Päckchen sollte der Retter, der ja eigentlich der sichere Kanute ist, den „Kenterbruder“ nicht seitwärts wegdrücken, sondern vorwärts schieben, sodass der „Kenterbruder“ sofort lospaddeln kann.

- **Schwimmen mit dem eigenen Seekajak im Schlepp:**

Es wurde die Erfahrung gemacht, dass *„im Wasser zu schwimmen extrem erschöpfend ist. Genau wie jeder misslungene Einstiegsversuch. ... (außerdem) erwies sich (beim Schwimmen im Seegang) die Orientierung als schwierig.“*

Anmerkungen:

Viele Kanuten ist es gar nicht bewusst, dass Küstenkanuwandern ab 3-4 Bft. Wind zu einer „sportliche Angelegenheit“ wird, bei der die Grenzen persönlicher Leistungsfähigkeit schnell überschritten werden, wenn sie kentern und aussteigen müssen. Wer sich konditionell nicht auf eine Küstentour vorbereitet, braucht sich daher nicht zu wundern, wenn er unterwegs schlapp macht, spätestens nach einer Kenterung. Ein alter Kanute, der mit seinem relativ langsam „Pintail“ bei jeder Gruppenfahrt vorne weg paddelt, sagte einmal: *„Vom Paddeln bekommst du keine Kondition, du musst schon 3x in der Woche Krafttraining machen!“* Sicherlich ist das etwas übertrieben. Aber wer an einem verlängerten Wochenende 100 km entlang der Küste paddeln möchte, sollt schon darauf achten, dass er in den letzten 4 Wochen vorher wenigstens dieselbe Strecke im Kajak zurückgelegt hat, z.B. dergestalt, dass er in der Woche zweimal aufs Wasser geht und jeweils zum Training ca. 10-15 km paddelt. Außerdem ist es ganz hilfreich, wenn er an zwei weiteren Tagen in der Woche ca. 3-5 km joggt.

Leider wird in dem Beitrag nicht erwähnt, dass die Selbstrettung nicht erst nach der Kenterung, sondern vor der Kenterung einsetzt, nämlich dergestalt dass wir lernen mit einer flachen oder hohen Stütze eine Kenterung zu verhindern. D.h. Rettungsübungen beginnen nicht erst beim Üben z.B. der Rolle bzw. der P-, V-, Schwimm-, „Cowboy“- oder Paddlefloat-Wiedereinstiegsmethode, sondern schon beim Üben zunächst der flachen und dann der hohen Paddelstütze.

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 102/06, S.18-20 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

## 18.07.2006 **Handy mit GPS** (Ausrüstung)

Der finnische Handyhersteller **Benefon Oyi** bietet das folgende Gerät an:

- **TWIG Discovery:**

Mobiltelefon mit Handy mit integriertem GPS (Preis: ca. 500,- Euro)

Gerade für das Küstenkanuwandern wäre dies eine kompakte Alternative; denn sie erspart es uns, zwei Geräte griffbereit an Bord mitzuführen. Vermutlich wird das GPS-Gerät nicht so viele Anwendungsmöglichkeiten bieten wie ein konventionelles GPS-Gerät. In Anbetracht dessen, dass es eigentlich genügt, wenn das GPS einige zusätzliche Navigationshilfen bietet (z.B. Kursangabe sowie Ermittlung der Streckenlänge zu mehreren Wegepunkten, Anzeige

der Abdrift und der Geschwindigkeit über Grund), wäre vor dem Kauf eines solchen Handy&GPS-Gerätes zu prüfen, ob es wenigstens in der Lage ist, diese Aufgaben zu erledigen.

Folgende weitere Knackpunkte wären jedoch ebenfalls noch zu checken:

- Lesbarkeit des Displays bei Sonnenlicht;
- Betriebszeit/Stromverbrauch/Batterietypen;
- Anzahl Wegpunkten/Routen.

Link: [www.twigme.de](http://www.twigme.de)

-----

## 17.07.2006 **Zwei-Personen-Leichtzelt-Test** (Ausrüstung)

In OUTDOOR stellt **Boris Gnielka** in dem Beitrag:

### „Nimm's Leicht: 10 Leichtzelte für zwei Personen – Test“

den Test von 10 Leichtzelten vor. Mit „sehr gut“ schnitten die folgenden 3 Zelte ab:

- **Hilleberg Nallo 2** (Tunnel)  
Gewicht/Packmaß: 2,1 kg / 10 Liter  
Preis: ca. 530,- Euro  
Kommentar: *„... leicht, sturm- und regenfest, geräumig und einfach zu handhaben. ... tunneltypisches lautes Flattern im Wind (... dagegen helfen ein Paar Ohrstöpsel).“*
- **Lightwave G2 Ultra I**(Geodät)  
Gewicht/Packmaß: 2,1 kg / 9 Liter  
Preis: ca. 560,- Euro  
Kommentar: *„Ein selbsttragendes, geräumiges, aber teures Zelt. ... etwas umständlich öffnender Fronteingang ... empfindlicher Boden, im Test hielt er jedoch dicht.“  
Windstabil bis 90 km/h.“*
- **Vaude Ferret 1 Light** (Tunnel)  
Gewicht/Packmaß: 1,9 kg / 7 Liter  
Preis: ca. 350,- Euro  
Kommentar: *„... günstig, wetterfest und extrem leicht, aber nichts für Große (1,80 m Nutzlänge.“ Windstabil bis über 100 km/h.“*

Im Test dabei waren auch dabei:

- **Helsport Ringstind 2** („gut“): 1,9 kg; windstabil bis 80 km/h!
- **Marmot Nyx** („befriedigend“)
- **Mountain Equipment Dragonfly** („befriedigend“): 2,0 kg; am windstabilsten; hohe Bodendichte; schmales Innenzelt!
- **Mountain Hardwear Airjet 2** („gut“)
- **Robens Cloud 2** („gut“)
- **Salewa Zodiac 2** („gut“)
- **North Face Spectrum 23** („befriedigend“)

Quelle: OUTDOOR, Nr. 8/06, S.110-115 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)

-----

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

Homepage (D):

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

è [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

Homepage (D):

Aktuelle Infos des DKV-Referent für Küstenkanuwandern

hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

è [www.kuestenkanuwandern.de](http://www.kuestenkanuwandern.de) > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

è [www.kvu.der-norden.de](http://www.kvu.der-norden.de)

Homepage (D):

**Salzwasserunion** e.V. (Seekajakvereinigung)

è [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

**Seekajakforum** (D):

è [www.seekajakforum.de](http://www.seekajakforum.de) > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

è [www.skeg.de](http://www.skeg.de)

---

## **Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:**

**Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:**

è [www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de](http://www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de)

**Nationalpark Jasmund:** (NW-Rügen)

è [www.nationalpark-jasmund.de](http://www.nationalpark-jasmund.de)

**Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:**

è [www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de](http://www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de)

**Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:**

è [www.wattenmeer-nationalpark.de](http://www.wattenmeer-nationalpark.de)

**Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:**

è [www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de](http://www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de)

---

## **Infos über Tiere & Pflanzen:**

è [www.natur-lexikon.com](http://www.natur-lexikon.com)

è <http://de.wikipedia.org>

---

## **Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:**

Homepage (GB bzw. USA):

**Canoe & Kayak** (Zeitschrift)

è [www.canoekayak.co.uk](http://www.canoekayak.co.uk)

è [www.canoekayak.com](http://www.canoekayak.com)

Homepage (Japan):

**Qajaq Japan** (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

è [www.qajaqjpn.org](http://www.qajaqjpn.org)

Homepage (Frankreich):

**Connaissance du kayak de mer (CK/mer)** (Verein)

è [www.ckmer.com](http://www.ckmer.com)

Homepage (Frankreich):

**Pagayeurs Marins** (Verein)

è [www.pagayeursmarins.org](http://www.pagayeursmarins.org)

Homepage (Niederlande):

**Peddelpraat** (niederländischer Verein)

è [www.peddelpraat.nl](http://www.peddelpraat.nl)

Homepage (Niederlande):

**Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission**

è [www.nkbzeevaren.nl](http://www.nkbzeevaren.nl)

Homepage (USA):

**Sea Kayaker** (Zeitschrift):

è [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

Homepage (USA):

**Atlantic Kayak Tours** (Organisation): Ausbildungsthemen

è [www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml](http://www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml)

Newsletter (Australien):

**The New South Wales Sea Kayaker**

hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker"

è [www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm](http://www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm)

Newsletter (Großbritannien):

**Sea Paddler** (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

è [www.seapaddler.co.uk](http://www.seapaddler.co.uk)

Aktuelle Infos aus WWW (hrsg. von **Sea Paddler**):

è [www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm](http://www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm)

Newsletter **Treasna na dTonnta ("Across the Waves")** (Irland)

hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"

è <http://d130820.u28.host.ie/tnad/tnd29.htm>

(Ersetze die 29 (= Nr. 29/Okt. 2005) durch Zahlen von 1 – 28, um frühere Ausgaben aufzurufen.)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

è [www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html](http://www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html)

Newsletter: **WWF**

è [www.wwf.de/newsletter/](http://www.wwf.de/newsletter/) (Anmeldung)

**Le sites des passionésale kayak de mer en Méditerranée** (Frankreich):

è [www.chez.com](http://www.chez.com)

-----

**Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:**

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)  
è [www.cackletv.com](http://www.cackletv.com)

Half,W. (Hrsg.) (D):  
**Virtuelles Kajak-Museum**  
è [www.vikamus.de](http://www.vikamus.de)

Hoffmeister, Freya (D):  
è [www.qajaqunderground.com/freya/](http://www.qajaqunderground.com/freya/)  
è <http://freyahoffmeister.blogspot.com>

Morley,S.:  
è [www.expeditionkayak.com](http://www.expeditionkayak.com)

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

Stritzky, Otto v. (D):  
è [www.paddel-buecher.de](http://www.paddel-buecher.de)

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

Walpole, Jonathal  
è <http://web.cecs.pdx.edu/~walpole/kayaking.html>

-----

### **Infos über Seekajak-Expeditionen:**

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

Rotem, Ron (Rund Island (2006))  
è [www.seakayak.co.il/eblog/](http://www.seakayak.co.il/eblog/)

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

Walpole, Jonathal  
è <http://web.cecs.pdx.edu/~walpole/Expedition.html>

\*\*\* \* \*\*\*