

# Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.15/06)

(Aktuelle Infos: 1.11. – 30.11.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

- 
- 26.11.2006 Die Kegelrobbsaison beginnt (Natur)
  - 25.11.2006 Everglades (Florida) (Revier/Ausland)
  - 24.11.2006 „Schwebenetze“: ein Etikettenschwindel (Natur)
  - 23.11.2006 Gaskocher (Ausrüstung)
  - 22.11.2006 3-D-Rettungswesten (Ausrüstung)
  - 19.11.2006 Quer durchs dänische Wattenmeer (Varde-Höjer) (Revier/Ausland)
  - 18.11.2006 Gepäcktransportprobleme bei Flugreisen (Ausrüstung)
  - 18.11.2006 Rund Tasmanien (Revier/Ausland)
  - 15.11.2006 Inseln Lesbos und Chios (Ägäis/Griechenland) (Revier/Ausland)
  - 13.11.2006 Hydro-Skeg (Ausrüstung)
  - 12.11.2006 Etwas Neues von Kajak Sport (Finnland) (Ausrüstung)
  - 10.11.2006 Europäischer Paddel-Pass (Ausbildung)
  - 08.11.2006 Greifswalder Bodden: Freiwillig Vereinbarungen vs. gesetzliche Regelungen (Revier/Inland)
  - 06.11.2006 Venedig (Revier/Ausland)
  - 05.11.2006 Umrundung der Isle of Wight (England) (Revier/Ausland)
  - 04.11.2006 Seenotfall vor Anglesey (Wales) (Ausbildung)
  - 02.11.2006 Bootswagen (Ausrüstung)
- 

## 26.11.2006 **Die Kegelrobbsaison 2006/07 beginnt** (Natur)

In einer PRESSE-INFO von WWF u. Schutzstation Wattenmeer wird darüber berichtet, dass das erste neugeborene Kegelrobbsbaby der Saison in diesen Tagen auf einer Sandbank bei Amrum im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer geboren wurde. Weitere sind in den nächsten Wochen zu erwarten:

*„Im Gegensatz zu Seehunden, kommen die Kegelrobbsbabys mit dem weißen Fell zwischen November und Januar an hochwassergeschützten Sandbänken auf die Welt. Ein Teil der Jungtiere wird durch Stürme auch an touristisch genutzte Strände getrieben. Damit sie ihre Kräfte zum Wachsen sparen und gesäugt werden können, dürfen sie dort möglichst wenig gestört werden.“*

*Nationalparkbetreuer verschiedener Naturschutzverbände haben die Aufgabe, bis Ende Januar, ständig nach den jungen Robben auf den Stränden zu suchen. "Für die jungen Kegelrobbs organisieren wir eine Bewachung, damit sie von Spaziergängern ungestört von ihren Müttern gesäugt werden können", sagte Silvia Gaus, die das Kegelrobbschutzprojekt der Schutzstation Wattenmeer leitet. Die Touristen werden dann um die Jungtiere herumgelotst und lernen nebenbei auch viel Wissenswertes über die Robben.*

*"Die Rückkehr der Kegelrobbs gehört zu den großen Erfolgen des Wattenmeerschutzes", sagte Hans-Ulrich Rösner, Wattenmeerexperte des WWF. Die Kegelrobbe kehrte erst in den 60er Jahren ins Wattenmeer zurück, nachdem sie im Mittelalter ausgerottet war. "Heute bekommen sie ihre Jungen wieder an vier verschiedenen geschützten Stellen - auf Sandbän-*

ken im nieder-ländischen Wattenmeer, bei Juist, Helgoland sowie Amrum - und ihre Zahl nimmt ständig zu!"

*Inzwischen ist schon jede zehnte Robbe im Wattenmeer eine Kegelrobbe. Bei Zählungen wurden rund 2000 Kegelrobben und 15.000 Seehunde im gesamten, von Dänemark bis zu den Niederlanden reichenden Wattenmeer erfasst. Dabei können gar nicht alle Robben gezählt werden, weil nie alle gleichzeitig auf den Sandbänken liegen. Insgesamt gibt es deshalb wieder mehr als 20.000 Robben im Wattenmeer, die für viele Menschen auch ein wichtiges Urlaubserlebnis im Nationalpark geworden sind.“*

**Quelle:** WWF-Presse-Info v. 24.11.06

**Link:** [www.wwf.de/index.php?RDCT=4d6a2b5a0461e528cd51](http://www.wwf.de/index.php?RDCT=4d6a2b5a0461e528cd51)

-----

## 25.11.2006 **Everglades (Florida)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAKFORUM.de weist Chr.Kolde auf den folgenden Beitrag über die Everglades hin:

- **Karin Herrero:**  
**Jenseits der Mangrovenwälder. Auf Kajaktour im Küstengebiet der Everglades**  
(Florida Bay, Big Sable, Chickee, Reisetipps, Kartenübersicht)  
→ [www.stratalink.com/stratavarious/everglde1.htm](http://www.stratalink.com/stratavarious/everglde1.htm)

In den Reisetipps gibt es Infos über:

- mögliche Startorte (bei Rundtouren z.B. Flamingo)
- beste Reisezeit (Dez.-April)
- Ausrüstung (u.a. Insektenschutzjacke und 3-4 Liter Trinkwasser/Tag)
- Genehmigungen (hier: Backcountry Permit für max. 14 Tage zu ca. 10,- \$)
- Seekarten

### **Links über die Everglades:**

Everglades National Park:

→ [www.nps.gov/ever/home.htm](http://www.nps.gov/ever/home.htm)

→ [www.everglades.national-park.com](http://www.everglades.national-park.com)

Reisebeschreibung von F.Hohermuth/M.Hohermuth-Runge:

→ [www.hohermuth.com/nationalpark/everglades.htm](http://www.hohermuth.com/nationalpark/everglades.htm)

Weitere Links:

Auszug aus: [www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf) > USA

Harmon,M.:

**Paddling the Panhandle** (Apalachicola Bay /Northwest Florida)

aus: Sea Kayaker 1/03, S.34-47

→ [www.seakayakermag.com/2003/03/April/Apa/Apalachicola\\_1.htm](http://www.seakayakermag.com/2003/03/April/Apa/Apalachicola_1.htm)

Victor,C.:

**Tausend Meilen südwärts - Inracoastal Waterway: Norfolk (VA) - Miami (FL)**

aus: Segeln 11/03, S.100-105 - [www.segeln-magazin.de](http://www.segeln-magazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) Info v. 19.10.03 (Revier/Ausland)

Molloy,J.:

**Down on the Cape. Exploring the Southern Side of Everglades National Park**

aus: Sea Kayaker, April 2005, S.37-47 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

→ [www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html) > Infos v. 10.03.05 (Revier/Ausland)

**Literatur:**

Auszug aus: [www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf) > Florida

- Wachob,B. **Sea Kayaking in the Florida Keys**  
Pineapple Press (USA) 1997 (182.)
- Bannon,J. **Sea Kayaking Florida & the Georgia Sea Islands**  
Out There Press (USA) 1998 (175 S.).
- Gluckmann,D. **Sea Kayaking in Florida**  
(P.O. Drawer 16008, Southside Station, Sarasota, FL 344239, USA) 1996 (184 S.).
- Foster,N. **Guide to Sea Kayaking in Southern Florida**  
The Globe Pequot Press (USA) 1999 (227 S.).
- Molloy,J. **A Paddlers' Guide to Everglades Nationalpark**  
University Press of Florida 2000 (202 S.).
- Patton,K. **Kayaking the Keys**  
Fifty Great Paddling Trips in Florida's Southermost Archipelago  
University Press of Florida 2002 (208 S.) - [www.upf.com](http://www.upf.com)
- Huff,S. **Paddler's Guide to the Sunshine State (Florida)**  
University Press of Florida 2002 (448 S.) – [www.upf.com](http://www.upf.com)
- Molloy,J. **From the Swamp to the Keys: A Paddle trough Florida History**  
University Press of Florida 2003 (192 S.) - [www.upf.com](http://www.upf.com)
- Alderson,D. **Waters Less Traveled.**  
**Exploring Florida's Big Bend Coast**  
University Press of Florida (130 S.) – [www.upf.com](http://www.upf.com)

- 
- Williams,S. **The Gulf Islands National Seashore**  
**Exploring the Barrier Islands of Mississippi and North Florida**  
Sea Kayaker, Spring 92, S.30-38.
- Hahn,J. **Florida to Maine**  
Sea Kayaker, Oct.95, S.56-59.
- Kulczycki,Chr. **Too Late on Florida Bay**  
Sea Kayaker, Dec.95, S.226-30.
- Grimpe,S. **Den Horizont erweitern. Vier exotische Winterziele für Tourenpaddler**  
(Thailand, Bahamas, Florida, Hawaii).  
Kanu Magazin 2/99, S.20-26 - [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)
- Molloy,J. **Paddling the Saltwater Fringe of the Everglades: The Magrove Maze.**  
Sea Kayaker, Oct. 00, S.18-29 - [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)  
→ [www.johnnymolloy.com](http://www.johnnymolloy.com)
- Taylor,R.&K. **The Dry Tortugas (Florida)**  
Sea Kayaker, Oct. 00, S.34-45 - [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)
- Harmon,M. **Paddling the Panhandle**  
(Apalachicola Bay / Nordwest Florida).  
Sea Kayaker 1/03, S.34-47  
→ [www.seakayakermag.com/2003/03/April/Apa/Apalachicola\\_1.htm](http://www.seakayakermag.com/2003/03/April/Apa/Apalachicola_1.htm)
- Molloy,J. **Down on the Cape. Exploring the Southern Side of Everglades National Park**  
Sea Kayaker, April 2005, S.318-47 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)  
→ [www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html) > Infos v. 10.03.05 (Revier/Ausland)
- Williams,S.B. **On Island Time. Kayaking the Caribbean**  
(Florida, Bahamas, Hispaniola, Puerto Rico, Virgin Islands)  
University Press of Mississippi (2005) 256 S. – [www.upress.state.ms.us](http://www.upress.state.ms.us)
- 

24.11.2006 „Schwebenetze“: ein Etikettenschwindel (Natur)

In einer PRESSE-INFO des WWF wird darüber berichtet, dass die EU Fischereiminister haben auf Druck von Frankreich und Italien beschlossen haben, die seit Jahren verbotenen Treibnetze für die Jagd auf Schwertfische und die stark gefährdeten Roten Tunfische im Mittelmeer wieder zuzulassen. Die Netze laufen offiziell zwar unter der Bezeichnung "Schwebenetze". Sie sind aber nach Angaben des WWF nichts anderes als mit Ankern versehene Treibnetze:

*„WWF-Fischereiexpertin Heike Vesper: "Diese Entscheidung ist ein Skandal und ein weiterer trauriger Rückschritt der europäischen Fischereipolitik. Treibnetze können bis zu sechs Kilometer lang sein und treiben wie nahezu unsichtbare Gardinen im Wasser. Dadurch gefährden sie Delfine, Haie und andere Meeresbewohner. Die Tiere verfangen sich in den Netzen und sterben einen qualvollen Tod." Die Treibnetzfischerei im Mittelmeer war aus diesem Grund bereits 2002 von der EU verboten worden.*

*Die heutige Entscheidung sei ein Skandal, so der WWF. Der WWF weist darauf hin, dass der Abbau der Treibnetzfischerei in der Vergangenheit innerhalb der EU subventioniert wurde. "Es ist einfach unverschämt, dass sich die Nutznießer dieser Subventionen durch die Hintertür wieder für die Treibnetzfischerei stark machen", so Vesper.*

*Nach Ansicht des WWF verschleiern die Schwebenetze den Charakter herkömmlicher Treibnetze. Schwebenetze seien zwar mit einem Anker versehen, würden allerdings bis zur Wasseroberfläche auftreiben - dieser "Gardinen-Effekt" mache für die vom Beifang bedrohten Haie, Delfine und Meeresschildkröten keinen Unterschied.*

*Zudem ignoriere die EU mit dieser Entscheidung den alarmierenden Einbruch der Tunfischbestände im Mittelmeer. Der WWF hatte kürzlich in einer Studie gezeigt, dass die tatsächlichen Fangmengen 40 Prozent über den offiziellen Quoten liegen. In den Gewässern um die Balearen sind die Fangmengen seit 1995 um 85 Prozent gefallen. Konnten spanische und französische Fischer damals noch 14.699 Tonnen anlanden, waren es in dieser Saison nur noch 2.270 Tonnen. "Die EU setzt alles daran, dem Tunfisch endgültig den Garaus zuzumachen und den kleinen Fischern die Lebensgrundlage zu entziehen", so Vesper.*

**Quelle:** WWF-Presseinfo v. 22.11.06

**Link:** → [www.wwf.de/index.php?RDCT=01a17d3646bbaccf66b0](http://www.wwf.de/index.php?RDCT=01a17d3646bbaccf66b0)

## 23.11.2006 **Gaskocher** (Ausrüstung)

In OUTDOOR berichtet B.Gnielka in dem Beitrag:

### **„Sauber aufgetischt: 8 Kompakt- und Komfort-Gaskocher im Test“**

über die Qualitätsunterschiede einzelner Gaskocher. Unter „Kompakt-Kocher“ werden übrigens jene Kocher bezeichnet, die direkt auf die Gaskartusche geschraubt werden, während die „Komfort-Kocher“ frei auf der Erde stehen können und mit einem Schlauch an der Gaskartusche angeschlossen werden.

Der „Micron Stove“ (Primus) schnitt bei den Kompakt-Kochern und der „Spider“ (Markill) bei den Komfort-Kochern am besten ab. Lediglich der „Gravity EF“ (Primus) erhielt das Urteil „befriedigend“.

Leider gelingt es OUTDOOR nicht, dem Leser zu demonstrieren, warum es sich bei diesen Gaskochern um „die neueste Generation“ handelt, die ohne große „Übung, Erfahrung oder viel Geschick“ bedient werden können. Mein alter „Trangia“-Sturmkocher mit Gasbrenner hat mir bislang diesbezüglich keine Probleme bereitet und die einzig wirklichen Probleme, die Gaskocher mit sich bringen, nämlich:

- Kippprobleme (mancher Gaskocher kippt leicht um oder bieten dem Topf nicht genügend Halt),
- Windprobleme (fast alle Gaskocher benötigen einen extra Windschutz)
- Packprobleme (fast alle Gaskocher sind inkl. der Kochutensilien umständlich zu verpacken),

die sind dank der genialen Konstruktion automatisch gelöst. Warum wollen wir Küstenkanuwanderer uns mit anderen Gaskochern begnügen, wenn es den von „Trangia“ gibt?

Übrigens, wer einen Gaskocher während der kalten Jahreszeit einsetzt, der sollte auf Gaskartuschen zurückgreifen, die nicht nur Butan, sondern auch Propan enthalten. Sonst bleibt einem u.U. nichts anderes übrig, nachts die Gaskartusche mit in den Schlafsack zu nehmen. Und wer nicht immer das Geld für die teuren Gaskartuschen beim Outdoor-Ausrüster ausgeben will, der kann auch im Baumarkt Gaskartuschen kaufen, die sich wegen der mangelhaften Standfestigkeit jedoch nicht für die „Kompakt-Kocher“ eignen.

**Quelle:** OUTDOOR, Nr. S.108-111 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)

-----

## 22.11.2006 **3-D-Rettungsweste** (Ausrüstung)

Die Firma A-Tech hatte damit angefangen, eine Rettungsweste der Klasse 275 N mit asymmetrischen Auftriebskörper zu konstruieren, um das Drehen in die ohnmachtssichere Lage zu beschleunigen (Modell: „Sostechnik California Challenger 275“).

In SEGELN wird nun eine 275N-Rettungsweste von Secumar vorgestellt, die ebenfalls mit der Neukonstruktion der Auftriebskörper zu erreichen versucht, dass die Drehung in die ohnmachtssichere Lage ohne Probleme gewährleistet ist. Und zwar werden den Auftriebskörper vor der Brust zwei weitere Auftriebskörper/-flügel angefügt, die den nötigen Drehimpuls auslösen sollen. Es handelt sich dabei um das folgende Modell:

- Secumar „Tetra 3D“ (Auftriebsklasse: 275 N, inkl. Spraycap; Preis: ca. 380,- Euro)

Während die Rettungswesten mit den konventionellen Auftriebskörpern bei versehentlichem Auslösen ein Paddeln noch geradeso ermöglichen, ist das bei der „Tetra 3D“ nicht mehr gegeben. Ansonsten dürfte es – sofern der Tragekomfort okay ist – keine Einwände gegen solch eine Rettungsweste geben; denn beim Küstenkanuwandern empfiehlt es sich, die Auftriebskörper solch einer Rettungsweste erst dann aufzublasen, wenn ein Wiedereinstieg unmöglich ist.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 12/06, S.80 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)

**Bezug:** [www.secumar.com](http://www.secumar.com)

**Links:** Weitere Infos über Rettungswesten

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/060628\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/060628_a.html) (Yacht 14/06)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/060524\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/060524_a.html) (Segeln 6/06)

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf) (6/08/06)

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste-Eigenschaften.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste-Eigenschaften.pdf) (19/11/06)

-----

## 19.11.2006 **Quer durchs dänische Wattenmeer** (Varde-Højer) (Revier/Ausland)

*"Traue keinem Einheimischen!"* ... denn sie können sich nicht in deine Lage versetzen. Was du da im Seekajak treibst, ist für sie sowieso grober Unfug! Entsprechend hilfreich sind ihre Ratschläge. Trotzdem, wider besseres Wissen konnte ich es auch bei dieser Tour nicht lassen, einen Ortskundigen um Rat zu fragen. Das Revier des dänischen Wattenmeeres war

mir nämlich fremd. Außerdem fehlten mir genauere Informationen über den Gezeitenverlauf. Am Abend vor dem Start vom Hafentädtchen VARDE aus erkundigte ich mich daher vorsichtshalber vor Ort bei einem Kajütbootbesitzer, der gerade von seinem Boot kam, als wir unsere Zelte aufbauten. *"God aften, wie weit ist es auf der VARDE Å bis zur Mündung in die HO BUGT?" - "18 Seemeilen!" - "Was, das sind ja 33 Kilometer, ich habe aber auf der Karte nur 16 ausgeradelt?!"* (Lächeln) *Und wann ist an der Mündung Hochwasser?" - "Morgen früh." - "Um wie viel Uhr?"* - (Schulterzucken) *"Sehr früh! Wenn ihr es verpasst, fällt die Bucht so flach, dass ihr nicht durchkommt!" - "So ein Mist auch!"* Es war 23 Uhr. Dann müssten wir ja schon um Eins aufs Wasser, statt - wie geplant - um Fünf. Nach einigem Palaver mit den Kameraden einigten wir uns auf einen schnellen Spätstart: halb Vier Wecken und halb Fünf Starten! Und als wir am nächsten Morgen nach gut 2 Stunden Paddelerei die HO BUGT erreichten, waren wir alle mal wieder klüger; denn die Strecke auf dem Fluss war doch eher 16 km lang und die Bucht vor uns war wohl recht flach, aber für die Kajaks tief genug, sodass auch noch 2 Stunden nach Hochwasser die Bucht entlang des Prickenweges durchquert werden konnte.

## **Wattenmeer – Wat fürn Meer?**

Das Wattenmeer der Nordsee deckt etwa 500 km Küste ab. Es reicht von der niederländischen Insel TEXEL bis zur dänischen Insel FANØ, genau genommen bis zur Mündung des Flusses VARDE Å in die HO BUGT. Diese amphibische Landschaft ist für Holland, Deutschland und Dänemark etwas Einmaliges, wenn auch nicht - wie die Naturschützer es immer wieder gerne behaupten – etwas Einzigartiges für unsere Erde. Im steten Wechsel von Ebbe und Flut, die im Sechsstundenrhythmus abwechselnd das Landschaftsbild prägen, erscheinen mal endlose strömende, durch Untiefen und Sandbänke aufgewühlte Wasserflächen, mal endlose feuchte, durch Priele und Gezeitenströme zerrufte Wattflächen. Hier hält sich auf Dauer - vom Negativbeispiel Erdölbohrinsel mal abgesehen - kein Mensch, sondern nur die Natur. Entsprechend können wir diese Wattenmeerlandschaft auch nur richtig erleben, wenn wir die Natur zu schätzen wissen. Wer mit einem Seehund genauso wenig anzufangen weiß wie mit einer Schule Schweinswale, einem Schwarm Brandgänse, einem Pärchen Austernfischer, einer Kolonie Seepocken, einem Büschel Meersenf oder einer handvoll schlickigem Sand, der mag wohl noch in Westerland gut aufgehoben sein oder auf einem Ausflugsdampfer, aber in einem Kajak auf dem Wattenmeer hat er eigentlich nichts zu suchen. Spätestens dann, wenn Wind und Regen oder Sand mal einen Tag nur von vorne kommen, wird er es selber einsehen, dass das Wattenmeer nicht sein Paddelrevier ist! Außer er hat seine Leidenschaft für diese während der Eiszeit platt gedrückten und glatt geschmirgelten Landschaft entdeckt: Eine Landschaft, wo das Wasser auch ohne Gefälle strömt; wo der Wind Berge entstehen und die See Inseln verschwinden lässt; wo wir uns als "Inseleroberer" wie ein "Gipfelbezwinger" fühlen können; wo wir beim Starten schon das Ziel sehen können; wo die Wellen so hoch sein können, dass sie uns den Blick auf den "Horizont" verdecken; wo wir uns davon überzeugen können, dass die gerade hier wie eine Scheibe aussehende Erde eine Kugel ist; wo sich auf den Halligen die Häuser wie Zelte zusammenkauern; wo sich an manchen Stränden die Menschen tummeln, als sei sie zu Hause in der City.

## **Warum durch Dänemarks Wattenmeer?**

Das Wattenmeer ist überall sehr ähnlich: flach, Sand, Schlick, Muscheln, Möwengeschrei, Wasser, Wind, manchmal auch etwas Schaum und ein paar Klumpen Teer. Trotzdem reizte mich der dänische Teil des Wattenmeeres. Eine Durchquerung von Nord nach Süd, von VARDE bis HØJER lässt einem nämlich die ganze Vielfalt der Nordseeküstenlandschaft erleben, und zwar auf kleinstem Raum und das innerhalb von 3 Tagen.

**1. Unverbaute Kleinflusslandschaft:** Da wäre zunächst die VARDE Å. Dieser von den Gezeiten geformte Fluss gehört zu den wenigen Kleinflüssen der Nordsee, die völlig ungestört durch Sperrwerke, Deiche bzw. Schleusen direkt in die Nordsee fließen dürfen. Von der kleinen im Landesinneren liegenden Hafenstadt VARDE (18 Kilo Menschen plus Kirche, Muse-

um und Freizeitpark) sind es etwa 16 km bis zur Mündung. Es ist ein typischer Gezeitenfluss: kräftig mäandrierend, hohes Schilfufer, wechselnde Strömung, platte Landschaft.

**2. Flache "Boddenlandschaft":** Dann kommt die HO BUGT, eine ca. 14x4,5 km große Bucht, die wie ein Binnensee aussieht. Auf RÜGEN würde man solch eine Bucht "Bodden" nennen; denn sie ist wirklich nur "stiefeltief" und mindestens einmal am Tag noch flacher, wenn nämlich Ebbe herrscht und etwa die Hälfte der Bucht trocken fällt. Im Westen der Bucht liegt ein großer Sandhaken, die Halbinsel SKALLINGEN, und in der Mitte der Bucht, mitten drinnen im Watt, die kleine Insel LANGLI, die unter Naturschutz steht und nur vom 16.7.-1.9. betreten werden darf.

Wer in der Zeit liegt und nicht gehfau ist, kann eine Wattwanderung hinüber zur Insel machen. Spätestens eine Stunde vor Niedrigwasser sollte er jedoch wieder in seinem Kajak sitzen, sonst treibt ihn die Tide wieder zurück.

**3. Reißende Gezeitenstromlandschaft:** Am Ende der Bucht stoßen wir im "Gatt" zwischen der Halbinsel SKALLINGEN und der Insel FANØ auf das GRÅDYB, den nördlichsten Gezeitenstrom ("Tief") des dänischen Wattenmeeres. Im Wechsel der Gezeiten wird hier auf einer Breite von 1-2 km das Wasser zwischen Mündung der VARDE Å und ESBJERG herausgesaugt und 6 Std. später wieder hineingespült. Dabei kann das Wasser bis zu 3,5 km/h strömen.

Wenn hier der Wind aus Südwest kommt, mit 5 Bft. gegen die Tidenströmung bläst und ein Dampfer an einem vorbei fährt, dann können wir (alb-)traumhafte Seegangsbedingungen erleben. Wer so etwas liebt, dem ist zu empfehlen, sich durch die Wellen durchzukämpfen bis hinüber zur See- und Brandungsseite von FANØ und dort zu warten, bis das Wasser wieder aufläuft; denn die Sandinsel FANØ sollte nicht auf der Brandungs-, sondern auf der Wattseite umfahren werden.

Wer den Seegang jedoch fürchtet, tut gut daran, in Höhe des Ortes SÆDDING STRAND auf Niedrigwasser zu warten oder zunächst etwa 4 km dicht am nördlichen Rand des GRÅDYB entlang zu fahren in Richtung ESBJERG. Obwohl das Wasser eigentlich ablaufen sollte, läuft es dort am Rande noch auf, dank des Wasserdrucks aus der HO BUGT.

**4. Endlose Wattlandschaft:** Nun durchqueren wir auf der Ostseite von FANØ auf einer Strecke von etwa 18km ein Stück Wattlandschaft, die nicht typischer sein kann. Auch wenn einem die Brandungsseite von FANØ reizt, sollte wir uns für ihre Wattseite entscheiden; denn Brandung erleben wir noch genügend vor RØMØ, u.U. mehr als uns lieb ist. Außerdem ist FANØ die einzige Insel auf dieser Tour, die auf seiner Wattsseite umfahren werden darf.

Aber was bietet einem das Watt östlich von FANØ? Nun, einmal jede Menge Industrie im Osten auf dem Festland, da wo ESBJERG liegt, Dänemarks bedeutendster Nordseehafen. Übrigens, er wurde erst im letzten Jahrhundert errichtet, als wir Deutsche den Dänen HUSUM wegnahmen, damals 1864! Nun macht sich diese Stadt immer breiter am Rande Dänemarks unberührtster Wattenmeerlandschaft. Hässlicher geht es nimmer. Man muss diese Industriebauten - natürlich nur aus der Ferne - gesehen haben. Sie erinnern mich irgendwie an die Schlösser der LOIRE. Wir brauchen bloß die viele Türme durch Schornsteine und die Quadersteine durch Zement bzw. Stahl zu ersetzen. Nur wer bei dieser Tour durchs Watt von FANØ auch mal nach links hinüber zu diesen Monsterbauten des Industriezeitalters schaut, weiß erst so richtig den Blick nach rechts zu schätzen. Dort liegt ja die Insel mit ihren Dünen und Salzwiesen, die nur unterbrochen werden von NORDBY und SØNDERHO, zwei Schifferorte.

Insbesondere das idyllische SØNDERHO verdient einen Besuch. Nicht weil dies einst Dänemarks Hafen mit der größten Segelschiffsflotte war, sondern weil wir nicht eine solch große Anhäufung gut erhaltener reetgedeckter Häuser kaum noch irgendwo anders sehen wer-

den. Über 200 Gebäude sollen dort stehen. Die meisten von ihnen sind in Ost-West-Richtung aufgereiht, um den stürmischen Westwinden zu trotzen. Nachdem wir stundenlang nicht enden wollende Wasserflächen mit unseren Seekajaks durchpflügt haben, bietet dieser Ort willkommenen Auslauf nicht nur für die Beine, sondern auch für Augen und Seele.

**5. Geheimnisvolle Sandbankküstenlandschaft:** Südlich von FANØ erstreckt sich auf einer Länge von etwa 21 km eine von zwei großen Gezeitenströmen durchfurchte Sandbankküstenlandschaft sondergleichen. Wer hier nicht zurück schaut zur "Skyline" von ESBJERG, sondern voraus in Richtung RØMØ, sieht von seiner Paddlerperspektive aus nur noch eine mit Sandrücken durchsetzte Wasserfläche, welche zum Westen hin in einer brandenden See endet. Dieses Gebiet ist durchaus mit den KNECHTSÄNDEN vergleichbar, die westlich von CUXHAVEN im niedersächsischen Wattenmeer liegen, wenn nicht ein wesentlicher Unterschied bestände: die meisten Sände dürfen wir hier in Dänemark noch betreten, weil nur die wirklich schutzbedürftigen Abschnitte gesperrt wurden.

Auf den PETER-MEYERS-SAND wollte ich mit meinen Kameraden meinen Traum wenigstens für eine Nacht ausleben: Draußen weitab von der Küste auf einer Sandbank zu nächtigen und zu warten, bis die auflaufende Flut mir meine Füße leckt. Am darauf folgenden Tag sollte - bei einer nur 3-tägigen Tour - die Marschinsel MANDØ links liegen gelassen werden, um den Seegang vor den Sandbänken von FLAKSTJÆRTEN, KORESAND und RØMØ FLAK zu erleben. Sie sorgen für die Abwechslung, die wir brauchen, wenn überhaupt keine Seehunde auftauchen und keine Küstenseeschwalben direkt neben uns stoßtauchen wollen.

**6. Schäumende Brandungslandschaft:** Da wir nun im Training ist, dürfte uns die knapp 20km lange Brandungsseite von RØMØ nichts mehr ausmachen. Warum auch, ist doch Brandungspaddeln sehr kurzweilig, nur noch mit einer rauschenden Tiefschneeabfahrt vergleichbar. Wem das trotzdem nicht gefällt, muss auf eine brandungsfreie Gasse direkt vor dem Strand oder auf östliche Winde hoffen. Bei ablandigem Wind herrschen nämlich an der Westseite von RØMØ "Ententeichbedingungen". Bläst es aber mit 4Bft. und mehr aus westlicher Richtung, dann bauen sich bei Flut Brecher auf, die wir bei uns in Deutschland nur noch von Sylt oder den ostfriesischen Inseln kennen. Wer dann keinen Trockenanzug an hat, bekommt nicht nur einen nassen Kopf.

Zum Glück gibt es für jene, die so etwas nicht mögen, den Bootswagen. Sofern er über große, dickere Räder verfügt, dürften sie gar nicht viel langsamer als die paddelnden Kameraden sein. Aus sicherem Abstand können sie ihnen zuschauen, wie sie von den Brechern zum x-ten Male geduscht oder geschleudert werden. Vielleicht leistet irgendwann mal ein Kamerad einem etwas Gesellschaft.

Das wird aber immer nur notgedrungen, niemals freiwillig passieren; denn auf dem Strand von RØMØ sind wir nicht allein! Hunderte von Autos tummeln sich entlang des -zig Kilometer langen Strandes. Wer sein Handtuch an den sandigen Spülsaum legt, begibt sich eigentlich in Lebensgefahr, nicht weil ein Kaventsmann ihn ins Meer ziehen, sondern weil er von einem Auto überfahren werden könnte. Halb Hamburg soll hier unterwegs sein, natürlich auf Rädern. Zum Glück gibt es aber auch autofreie und somit menschenfreie Zonen. Außerdem ebbt gegen Abend der Autoverkehr ab. Dennoch sollten wir nur dort biwakieren, wo keine Reifenspuren entlangführen.

**7. Typisch deutsche Wattenmeerlandschaft:** Zum Schluss gibt es eine Wattenmeerpassage, die uns Deutschen eigentlich sehr vertraut sein müsste. Ein Verirren ist - entsprechende Sicht vorausgesetzt - nicht möglich, da endlich wieder Seezeichen vorhanden sind. Reichhaltig verteilt und präzise ausgelegt, damit wohl ja keiner aus versehen ins benachbarte Ausland abdriftet. Dank der drei (!) großen Gezeitenströme RØMØ DYB, HØJER DYB und LISTER LEY, die sich zwischen RØMØ und SYLT zum LISTER TIEF vereinigen, entsteht eine bis zu 5,5 km/h schnelle Tidenströmung. Sie versorgt einem mit genügend Schub, um

die 20 km bis zur See-Schleuse von HØJER im ICE-Tempo zu überwinden, vorausgesetzt wir haben achterlichen Wind.

Die Nordspitze von Sylt lassen wir rechts liegen - wenn wir nicht auf dem Sylter ELLENBOGEN Pause machen wollen. Dann geht es immer genau den Seezeichen des HØJER DYB entlang. Wer etwas abkürzen will, saugt sich unweigerlich mit seinem Kajak über den Untiefen vor Dänemarks einziger Hallig fest, das für Touristen gesperrte Vogelschutzgebiet JORDSAND. Übrigens, so gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges gewannen die Dänen dort eine große Seeschlacht. Die Opfer, knapp tausend holländische und schwedische Seeleute wurden auf JORDSAND begraben. Heute steht dort nur noch ein Vogelwärterhäuschen, und zwar auf Pfählen, damit sein Fußboden bei Sturmflut trocken bleibt.

Wenn wir JORDSAND links hinter uns haben, treffen wir rechts vor uns auf die südlichste dänische Seehundbank. Wer hier auf genügend Abstand zu den Seehunden achtet, hat am längsten was von ihnen. Dann bleiben sie nämlich wie auf einem Präsentierteller liegen.

## On Tour

**Donnerstag:** Drei Tag hatten wir uns Zeit genommen für die vollständige Durchquerung des dänischen Wattenmeeres. Donnerstagabend fuhren wir von Hamburg aus los, Richtung VARDE. Im Dunkel der Nacht schlugen wir direkt am Südufer des "Hafens" mitten im Ort auf einer typischen "Mittsommernachtswiese" unsere Zelte auf. Zu spät um deshalb zum öffentlichen Ärgernis zu werden!

**Freitag:** Die Nacht war kurz. Als es dämmerte, saßen wir schon in unseren Seekajaks. Mit dem Sonnenaufgang im Rücken glitten wir über das spiegelglatte Wasser der VARDE Å. Es war viel zu früh. Wir begegneten keinem Menschen, nicht einmal Angler. Ab und an sahen wir ein paar Kühe, die wohl zu müde zum "Hinter-uns-her-schauen" waren. Sogar die ansonsten scheuen Fischreiher blieben stehen. Wir genossen die Flusspadderei. Es ist entspannend, einfach nur vor sich her zu paddeln. Warum quälen wir uns nur immer so auf dem Meer herum?

Die HO BUGT war noch voll Wasser, trotzdem mussten wir uns nach den im Wasser ausgesteckt Pricken, richten. Wer sie ignorierte, saugte sich fest und kommt trotz doppelter Schlagzahl nur halb so schnell wie die Kameraden im Fahrwasser voran!

Im Tief vor FANØ war nicht viel los. Ein paar Wellen hier, ein paar dort. Wir hielten uns auf der nördlichen Seite in der (Kehr-)Strömung, die gegen die Tidenströmung lief. Kurz vor ESBJERG kreuzten wir das Fahrwasser und paddelten dicht an der Wattkante von FANØ entlang gegen die Strömung. Bei der Einfahrt nach NORDBY reichte es uns. Für diesen Morgen hatten wir erst einmal genug gepaddelt. Die Kajaks packten wir auf die Bootswagen und zogen sie 300 m übers Watt bis zu den Sandwiesen von FANØ. Sonnenpause mit Blick auf die nur 2 km entfernte Industrielandschaft von ESBJERG war angesagt. Jeder wurstelte vor sich hin. Manche holten den fehlenden Schlaf nach. Andere trockneten ihre morgentaudurchnässten Zelte. Die Mehrzahl machte eine Wanderung mit anschließender Besichtigung von NORDBY. Das Heimatmuseum soll sehenswert sein. Bei dem Sonnenschein suchten wir aber lieber die Veranda einer Kaffeestube auf.

Nach 4 Stunden "Zwangspause" gingen wir wieder aufs Wasser. Wir wollten kurz vor Hochwasser am Wattenhoch von FANØ sein, um dann beim Kippen der Tide mit der Strömung runter nach SØNDERHO zu paddeln. Die Durchfahrt zum Ort war nicht leicht zu finden. Versperrte uns doch der nicht enden wollende FUGLSAND den Weg. Leider war diesbezüglich die Seekarte nicht sehr informativ, zumindest dann nicht, wenn wir das erste Mal hier sind! Dennoch fanden wir den Anleger von SØNDERHO: ein kleine Sandauffahrt zum Ort, davor ein paar kleine Ruder- und Motorboote. Dass dieser Platz im Süden der Insel einst die Heimat von 74 Großseglern war, daran erinnerte einen nichts mehr. Nach einem selbstgemach-

ten Abendbrot und dem obligatorischen Rundgang durch die Gässchen der alten Schifferstadt stiegen wir nochmals in unsere Kajaks und paddelten in die Abenddämmerung hinein. Bei der nicht weit vom Ort entfernt liegenden Wiese nahe den Dünen an der Südspitze der Insel schieden sich dann die "Geister". Von meiner "Traumübernachtung" draußen auf dem PETER-MEYERS-SAND wollten plötzlich drei von fünf Kameraden überhaupt nichts mehr wissen. "Nur Sand, Muscheln und Salzwasser, nein das haben wir nicht mehr nötig! ... Wir kommen morgen nach." Gesagt, gehandelt! Schon landeten sie an und holten Gepäck heraus. Wie gerne wäre ich mit ausgestiegen, wenn da nicht "meine" Sandbank gewesen wäre. Immerhin waren wir schon über 15 Stunden unterwegs.

Langsam paddelte ich mit dem mir verbliebenen Kameraden um die Südspitze von FANØ herum, immer den Pricken eines Priels entlang. Einst sollte dies hier ein mächtiger Gezeitenstrom gewesen sein, das GALGEDYB. Es strömte mit uns. Die ersten Sandbänke tauchten auf. Alles sah so flach hier aus, dass wir den Eindruck gewannen, als ob die Möwen hier auf Stelzen liefen. *"Halten wir uns etwas links!" "Paddle zurück, ich sitze fest!" "Dort rechts sieht es trockener aus." "Da sitzen aber Seehunde!" "Las uns noch mal etwas nach links fahren."* Doch die Sandbänke wurden nicht höher, blieben nass. Draußen an der Wattkante rauschte die Brandung. Wir verloren langsam den Überblick. Die Aussichten für eine "Traumübernachtung" wurden immer schlechter, zumal wir an diesem Wochenende Springtide hatten. *"Morgen früh, so ab 4 Uhr, steht alles unter Wasser. Komm' las uns umkehren, zurück zu unseren Kameraden paddeln!"*

Obwohl wir noch Vollmond haben müssten, schien er nicht. Es war stockdunkel. Von Pricke zu Pricke tasteten wir uns gegen die Strömung des versandeten, stark mäandrierenden GALGEDYB hinauf. Irgendwann war das Wasser weg. Per Bootswagen ging es weiter über den geriffelten Wattboden, im Pendelverkehr; denn der eine Bootswagen hatte zu kleine Räder. Nur mit Mühe fanden wir im Dunkeln das zurückgelassene Boot. Als wir es endlich entdeckten, suchten wir nun das zur Insel vorgebrachte Boot. Ja, es war wirklich dunkel! Kurz vor Mitternacht erreichten wir das „Camp“ der anderen. Über 20 Stunden war wir an diesem ersten Tag auf gewesen, über 75 km hatten wir dabei in unseren Kajaks zurückgelegt. Das reicht!

**Samstag:** Die Sonne ging auf. Die Kameraden schliefen noch. Ich nutzte die Zeit, um SØNDERHO im Morgenlicht zu besichtigen. Heute wollten wir bis an die Südspitze von RØMØ paddeln. Dort, auf Dänemarks größter Nordseeinsel, die um die Jahrhundertwende über 50 Jahre zu Deutschland gehörte, wollten wir für eine Nacht unser Lager aufschlagen.

Mit dem letzten ablaufenden Wasser ging es "wiedervereint" in die Kajaks. Es gab viel zu erzählen und zu zeigen, was wir hier draußen in der letzten Nacht so erlebt und gesehen hatten. Dort vorne am Rand einer Sandbank lagerten wieder die Seehunde, da drüben am Spülsaum lag immer noch der tote Schweinswal. *"Mensch, der Sand liegt doch hier hoch auf im Trocknen! Warum seid ihr denn nicht hier geblieben?"* Wir beide antworteten nicht. *"Schiss gehabt?"* Wir schauten zum toten Schweinswal und nickten. *"Ja, wir hatten Angst ... um euch; denn ihr hättet uns hier im Sandbanklabyrinth zwischen FANØ und MANDØ niemals gefunden."*

Während es bis hierher eher ruhig verlief, immer mit der Strömung, sollte es von nun an spritzig vorangehen. Der Seegang über die vielen Untiefen tröstete uns darüber hinweg, dass die Strömung uns nicht mehr begleitete. Ein letztes Mal spürten wir noch einmal die Tide, wie sie uns im KNUDEDYB mit all den Wassermassen, die die letzte Flut hier zwischen ESBJERG und MANDØ hineintransportiert hatte, hinaus aufs Meer treiben wollte. Nördlich von RØMØ, in Höhe des JUVRE DYB, wollten wir Niedrigwasser, d.h. "Stillwasser", haben, damit uns die Strömung weder nach Westen noch nach Osten versetzt. Nach der Überquerung dieses Tiefs, welches das Watt zwischen MANDØ und RØMØ be-/entwässert, sollte dann erst einmal richtig Pause gemacht werden, und zwar auf dem RØMØ FLAK, einer Sandbank im Norden von RØMØ. Leider kam das Wasser schneller bzw. der Pausenplatz

war flacher als geplant. Auf alle Fälle mussten wir wieder in unsere Kajaks, da der Sand unterging. Wer zu langsam gegessen hatte, wurde nicht satt!

Vor uns lagen nun die Brandungsketten von RØMØ. Der Wind nahm zu und schließlich auch der Seegang. Die Strömung lief wieder mit uns, auch wenn es kaum zu merken war. Zusätzlich kam der Wind etwas von achtern. Die Erfahreneren unter uns suchten die Brecher in der letzten Brandungszone, die anderen hielt Ausschau nach den Lücken vor dem Strand, wo es nicht mehr so brandete. Doch es gab kein entrinnen, denn wir hatten Hochwasser-Zeit. Irgendwann brandete es überall! Der Wind hatte auf 5-6 Bft. zugenommen. Die Surfer schienen zu fliegen! Die ersten Ausfälle waren zu verzeichnen. Erst machte einer schlapp, weil ihm einfach die Kraft fehlte, in seinem steuerlosen englischen Seekajak Kurs zu halten. Dann gab der nächste auf, weil das Steuer seines altersschwachen nordfriesischen Seekajaks schlapp machte. Auf RØMØ ist das aber nicht weiter schlimm: Anlanden, Bootswagen raus und am Strand entlang ziehen. Ein, zwei Kilometer später kamen dann auch die hartnäckigsten Paddler an Land. Die Südspitze der Insel war ohnehin fast erreicht. Gut 36 km hatten wir an diesem Tag zurückgelegt. Was genug ist, ist genug!

Zunächst einmal brachten wir unsere Kajaks in eine autoverkehrsfreie Zone. Dann trödelte jeder so vor sich hin. Der Wind blies uns den von der Sonne getrockneten Sand um die Ohren. Wer was sagen wollte, musste nuscheln. Wer gegen den Wind pinkelte, bekam nasse Hände, und wer es mit dem Wind versuchte, wurde vom "Kehrwasser" geduscht! Abends schieden sich dann wieder die "Geister". Einige verzogen sich ins Hinterland, da sie den Sand nicht mochten. Unverständlich für mich, gehört doch der Sand zum Seekajakfahren, wie die Kälte zum Skifahren und das Schwitzen zum Wandern!

**Sonntag:** Der Wind war weg, die Wellen waren weg, die Autos waren noch weg und der Sand lag wieder dort, wohin er gehörte. Als die ersten Autos am Strand auftauchten, ließen wir unsere Kajaks ins spiegelglatte Wasser. Bei Stillwasser überquerten wir das 3 km breite Tief zwischen RØMØ und SYLT. Gestern wären wir hier nie rübergekommen. Auf dem ELLENBOGEN warteten wir aufs auflaufende Wasser. Die letzten 19 km bis zur See-Schleuse von HØJER waren ein Klacks, .... wenn da nicht plötzlich "Tonne 14" gefehlt hätte. Die Kameraden wurden unruhig. Einige machten sich kurzzeitig selbständig, jeder mit einer anderen Landmarke als Ziel vor Augen. Das war aber nicht weiter überraschend; denn bei "Binnenseewetterbedingungen" unterscheidet sich auch der disziplinierteste Seekajakfahrer in keinem Deut von einem Binnenseepaddler!

(überarbeiteter Wiederabdruck aus: NORDIS, Nr.4/98)

### **Kurz-Infos: Von Varde nach Højer in 3 Tagen (ca.120km)**

**Gewässercharakteristik:** Gezeitengewässer mit einem Tidenhub von 1,3 m bis 2,0 m (See-Schleuse Højer) und einer maximalen Strömungsgeschwindigkeit in den Tiefs zwischen den Inseln von 3,5 km/h bis 5,5 km/h (südlich von Rømø). Typische Wattenmeerlandschaft mit seinen vielen Inseln und Sandbänken zwischen denen bei Niedrigwasser, wenn 70% des dänischen Wattenmeeres trocken gefallen ist, die Gezeitenströme wie Flüsse entlang fließen und täglich etwa 1 Mrd. Tonnen Wasser hin und her transportieren.

**Beste Zeit:** Mitte Mai bis Mitte September.

**Anreise:** Anfahrt über die BAB Hamburg-Flensburg-Kolding (DK), dann Richtung Westen nach Esbjerg, kurz vorher Richtung Nord direkt nach Varde.

**Start:** Vom Südufer des Flusses Varde Å im Sportboothafen von Varde.

Ziel: Vidå-Seeschleuse, südwestlich von Højer (DK). Es empfiehlt sich, am Ende der Tour die Autos per Taxi zu holen (ca. 60 Euro). Tage vorher sollte mit dem einzigen Taxifahrer der Gegend (Tel. 045/74738119) Kontakt aufgenommen werden. An der See-Schleuse gibt es

einen öffentlichen Münzfernsprecher, von dem wir aus dann endgültig das Taxi bestellen können.

### **Fahrtenplanung:**

1.Tag: ca. 58km von Varde, durch die Ho Bugt, dann östlich an Fanø vorbei bis Sønderho (Südspitze Fanø); Startzeit: ca. 45 Min. vor Hochwasser (HW) Esbjerg (= 2:15 Std. nach HW Helgoland). Ca. 3 Std. nach HW Helgoland beginnt das Wasser an der Einmündung der Varde Å in die Ho Bugt abzulaufen.

Hinweis: Das HW muß früh morgens liegen, sonst schaffen wir die Tour nicht in 3 Tagen! Am südlichen Ufer der Varde Å einsetzen, dort auf der Wiese ist es u.U. (?) auch möglich zu biwakieren.

Übrigens, Hochwasserzeit am Wattenhoch von Fanø ist etwa identisch mit HW Esbjerg = 3 Std. nach HW Helgoland.

2. Tag: ca. 36km von Sønderho "off shore" bis Südspitze Rømø; Startzeit: ca. 3 Std. vor Niedrigwasser (NW) Knudedyb (Nordspitze Rømø) (= ca. 10 Min vor NW Helgoland). (Hinweis: Eine östliche Umfahrung der Inseln Mandø und Rømø ist aus Gründen des Naturschutzes nicht erlaubt!)

3. Tag: ca. 23km von Südspitze Rømø über Nordspitze Sylt bis Vidå-Seeschleuse Højer; Startzeit: ca. 1 Std. vor NW Nordspitze Sylt (= 40 Min. vor NW List West). Ankunft an der Seeschleuse (kurz vor der Schleuse am nördlichen Ufer aussetzen): ca. 3 Std. nach Start von Sylt aus. Das Telefonhaus steht hinterm Deich neben der Gaststätte.

### **Übernachtung:**

Es gibt keinen Zeltplatz in Varde.

Der Zeltplatz in Sønderho (nördlich vom Ort) ist nur bei HW erreichbar.

Der Zeltplatz von Rømø (hinterm Strand etwa in Höhe des Dammes zum Festland) ist nur nach kilometerlangem Bootswagentransport erreichbar.

Letztlich bleibt uns nichts anderes übrig, als zu biwakieren. Um nicht negativ aufzufallen, sollten wir unser Biwak jedoch frühestens 1 Std. vor Sonnenuntergang aufbauen und am nächsten Tag 1 Std. nach Sonnenaufgang wieder abbauen.

**Besonderheiten:** Ab 4 Bft. Windstärke aus westlicher Richtung sollten nur brandungserfahrene Seekajakfahrer die zweite Tagesetappe wagen, da wegen Brandung und Grundseen der Salzwasserschwierigkeitsgrad schnell auf 3 und mehr ansteigen kann. Als Ausweichroute empfiehlt sich eine Fahrt zur Insel Mandø und dann am nächsten Tag weiter über die Mündung der Ribe Å nach Ribe. Per Zug können wir von dort über Esbjerg nach Varde gelangen und die Autos abholen (nicht vergessen, das Taxi abzubestellen!).

### **Gezeiten:**

BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

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

### **Strömung:**

BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen (von Fanø bis Sylt) (2-Tage-Vorhersage)

→ [www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/db1/db1.htm](http://www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/db1/db1.htm)

### **See-Wetterbericht:** (z.B.)

#### Radio:

D-Radio (1269 bzw. 177 bzw. 6.005 kHz): 1.05 + 6.40 + 11.05 + 21.05 Uhr;

NDR 4 (702 kHz): 0.05 + 8.30 + 22.05 Uhr;

DK-Radio (243 bzw. 1062kHz): 5.45 + 8.45 + 11.45 + 17.45 +22.45Uhr (in Dänisch).

#### Telefon:

DWD-Seewetterbericht (48-Std.Prognose) (tägl. neu 9+21 Uhr): 0049(69)8056-2551

DWD-Telefon-Ansage für Nord-/Ostsee: 0049(40)6690-1209

DK-Met. Institut: (0045)38383663 (auch in Deutsch).

SWS-Abo-Dienst:

Die Anmeldungen kann erfolgen über

→ [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)

→ oder per Tel. 0431-5606668 (Mo-Fr 14-18 Uhr).

30 Abrufe kosten ca. 20,- Euro.

Internet:

→ [www.seewetter.de](http://www.seewetter.de) (Wetteronline.de)

**Bücher/Karten:**

J.Werner, Dänemark 1, 6.Aufl.2002, S..20-40.

O.Kofoed-Olsen, Törnführer Dänemark 3, Hamburg 1994, S.156-174.

K.Janke/B.P.Kremer, Düne, Strand und Wattenmeer. Tiere und Pflanzen unserer Küsten, Kosmos-Naturführer: Stuttgart 1993.

"(Danish) Waddensea - Portrait of a Wetland" (DIN A2-Faltblatt mit Kartenausschnitten zur Natur und Gewässer). Erhältlich für 15,-Dkr z.B. beim Touristenbüro von Ribe.

**Seekarten:** (erhältlich über: [www.hansenautic.de](http://www.hansenautic.de) )

1./2.Tag:

a) Deutsche Karte (1:130.000) Nr. D83 (Fanø Bugt und Horns Rev)

b) Dänische Karte (1:75.000) Nr. DK61 (bis Südspitze Fanø)

3. Tag:

a) Deutsche Karte (1:50.000) Nr. D108 (Sylt-Mitte bis Südspitze Rømø)

b) Dänische Karte (D1:75.000) Nr. DK60 (Fanø bis Sylt-Mitte)

Zur Orientierung an Land eignen sich die topographischen Karten "Danmark Topografisk Kort", Blad-Nr. 1111+12+13 (1:100.000) (wichtig, wenn wir die Tour abrechen müssen und dann den geeignetsten Landweg suchen.).

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

-----

**18.11.2006 Rund Tasmanien** (Australien) (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet die Britin **Justine Curgenvin** in dem Beitrag:

**„Rounding Tassie“**

über die erste Umrundung einer Frauengruppen (3 Küstenkanuwanderinnen) um die australische Insel Tasmanien. Insgesamt wurden in 37 Tagen ca. 1450 km zurückgelegt. Gestartet wurde südöstlich von Hobart, und zwar von Eaglehawk Neck. Der Beitrag zeichnet sich durch eine sehr übersichtliche Kartenskizze aus, der der Tourenverlauf inkl. Übernachtungsplätze zu entnehmen ist.

Gepaddelt wurde in Einer-Seekajaks mit Skeg (2 „Explorer“ und 1 „Greenlander“ von Sea Kayaking UK). An Bord waren stets Schutzhelme; denn der Küstenstreifen von Tasmanien ist durchweg felsig ... und wenn schon keine Windsee steht, ist stets mit Dünung (max. 30 m Höhe) zu rechnen. Beinahe scheiterten sie einmal an einer nur knapp 2 m hohen Dünung, die sich plötzlich vor ihnen zu einem Kaventsmann aufbaute und „erbrach“:

- Eine kenterte, stieg aus, verlor zunächst den Griffkontakt zu ihrem Kajak und dann das ganze Kajak.
- Die Zweite paddelte zur im Wasser schwimmenden Kameradin und forderte sie auf, möglichst weit auf das Achterdeck zu klettern und dort zu verweilen. Da kein Sicht-

kontakt zur Dritten bestand, wurde dann Richtung Strand gepaddelt. Lediglich dann, wenn wieder ein Brecher mal rauschend sich näherte, musste die Kenterschwester vom Deck herunter und sich vom Kajak entfernen, um eine weitere Kenterung bzw. Körperverletzungen zu vermeiden.

- Die Dritte wollte das gekenterte Kajak sichern und zurück zur „Kenterschwester“ schleppen. Die nachfolgenden Brecher vereitelten dies jedoch dergestalt, dass beide Kajaks zusammenstießen und sie kentern ließen. Nach dem Rollen verhedderte sie sich schließlich in der eigenen Schleppleine derart, dass sie nochmals kenterte, ohne jedoch erneut rollen zu können: *Es war das erste Mal, dass sie versucht hatte, in der Brandungszone eine Schleppleine einzusetzen, und sie schwor sich, dass niemals nochmals zu tun.*“

**Quelle:** SEA KAYAKER, No. Dec./06, S.44-53 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link:** → [www.cackletv.com/tasmania-trip-report.html](http://www.cackletv.com/tasmania-trip-report.html)

(mit Hinweis auf eine DVD, in der u.a. eine 30-minütige Dokumentation der Umrundung festgehalten ist)

-----

### 18.11.2006 **Gepäcktransportprobleme bei Flugreisen** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Mary McClintock** in dem Beitrag:

#### **„You can Get There – but Can Your Gear? Flying with Kayaking and Camping Gear”**

über mögliche Probleme, die wir haben können, wenn wir zu einer Seekajakexpedition per Flugzeug anreisen wollen.

Letztlich sollten wir uns immer vorher bei der Fluggesellschaft absichern, was wir mitnehmen dürfen. Außerdem sollte es uns bewusst sein, dass die Mitnahmebedingungen sich kurzfristig ändern können und das wir mit machen „Willkürentscheiden“ rechnen müssen, d.h. auf dem Hinflug war der Transport einzelner Gepäckstücke möglich, auf dem Rückflug plötzlich nicht mehr.

In Anbetracht dessen, dass zur Zeit Flüssigkeiten und Creme nur in begrenzter Menge transportiert werden dürfen, ist leicht nachvollziehbar, dass Reparaturharze, Brennflüssigkeiten, leer Bremsflüssigkeitsbehälter, Gaskartuschen, Esbit-Tabletten, Kerzen, Feuerzeuge, Streichhölzer, Seenotsignalmittel, Anti-Mücken- bzw. Anti-Bären-Mittel, Reinigungsmittel, Alkohol u.v.a.m. ebenfalls Probleme bereiten könnten, je nachdem ob es im Hand- oder Hauptgepäck mitgenommen werden soll.

Es wird daher empfohlen, diesbezüglich auf den Homepages der betreffenden Fluggesellschaft und der Transportverbände zu recherchieren.

Außerdem sollte geprüft werden, ob nicht manche problematischen Gepäckstücke vor Ort gekauft werden können, wobei wir uns bewusst sein sollten, dass nicht jedes Ausrüstungsteil verfügbar zu sein braucht und nicht immer unseren Wünschen entsprechen wird.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Dec./06, S.40-43 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Links:**

Transportation Security Administration (TSA) → [www.tsa.gov](http://www.tsa.gov)

Federal Aviation Administration (FAA) → [www.faa.gov](http://www.faa.gov)

-----

### 15.11.2006 **Inseln Lesbos und Chios (Ägäis/Griechenland)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtete **J.Jepsen** in dem Beitrag:

### „Nachsaison. Herbst in der Ägäis“

über das Revier rund um die nahe des türkischen Festlands liegenden Inseln Lesbos und Chios.

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

- „Von Mitte Juni bis September meist Meltemi.
- Auf offener See weht er aus nördlichen Richtungen.
- Unter Land regionale Verwirbelungen.
- An Kaps werden aus 5 bis 6 Windstärken schnell 7 bis 8.
- Ruhiger ist es vor 11 Uhr oder nach 17 Uhr.
- An manchen Tagen steht der Wind durch. Dann muss selbst in geschützteren Buchten zu jeder Tages- und Nachtzeit mit Fallböen gerechnet werden.“

Quelle: YACHT, Nr. 24/06, S.24-31 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

### 13.11.2006 **Hydro-Skeg** (Ausrüstung)

Im SEAPADDLER.co.uk wird eine neue technische Variante eines verstellbaren Skegs vorgestellt, und zwar das

#### „Hydro Skeg“

Es handelt sich dabei um ein von der britischen Firma Kari-Tek entwickeltes verstellbares Skeg, welches nicht mehr durch einen Seil- bzw. Bautendraht hoch gezogen bzw. herunter gelassen wird, sondern durch Öldruck, welches durch einen entsprechenden Schlauch geleitet wird.. Auf diese Weise ist eine bessere Feineinstellung möglich, ohne dass die Gefahr besteht, dass bei Grundberührungen bzw. Verschmutzungen die Verkabelung verklemmen kann.

Die Seekajaks von Nigel Dennis (neuerdings geführt unter dem Namen „Sea Kayaking UK“) können mit diesem Hydro-Skeg ausgerüstet werden (Preis: ca. 340,- Euro) . Außerdem ist es möglich, ältere Seekajaks mit Skeg entsprechend nachzurüsten.

Quelle: [www.seapaddler.co.uk/HydroSkeg.htm](http://www.seapaddler.co.uk/HydroSkeg.htm)

Bezug: Kari-Tek → [www.kare-tek.co.uk](http://www.kare-tek.co.uk)

-----

### 12.11.2006 **Etwas Neues von Kajak Sport (Finnland)** (Ausrüstung)

Ob's wirklich so neu ist, vermag ich nicht zu beurteilen. Zumindest mir ist das, was der finnische Seekajakhersteller Kajak Sport hier anbietet, das erste Mal aufgefallen:

- Markierung für ovale Gepäcklukendeckel aus Weichplastik: Solche ovale Deckel werden hauptsächlich von Valley (GB) und Kajak Sport (FIN) angeboten, aber auch von dritten Herstellern (z.B. Lettmann, Pietsch & Hansen, P&H) verwendet. Sie sind theoretisch dicht, praktisch unterliegen sie jedoch einem Handhabungsrisiko. Wenn nämlich der ovale Lukendeckel nicht auf 0° passgenau auf den dafür vorgesehenen Gepäcklakenrahmen gesetzt wird, ist der Deckel nicht mehr ganz dicht. Damit nun der Deckel passgenau befestigt werden kann bietet Kajak Sport am Lukendeckel und am Seekajak eine Markierung an, die das auf 0° genau Befestigen des Lukendeckels

möglich macht. Es ist zu hoffen, dass die anderen Seekajakhersteller dem folgen werden; denn der Wettbewerb lebt nicht nur von der Innovation, so klein sie auch sein mag, sondern auch von der Imitation.

- Steuerpedalen mit extra Fußhalt: Britische Seekajakhersteller, aber auch Prijon, bieten Steueranlagen für ihre Seekajaks an, die über Fußpedalen bedient werden, die seitlich am Innenschiff auf einer Schiene befestigt sind. Drücken wir mit dem Fuß auf die Pedale, schiebt diese sich auf der Schiene nach vorne und löst dadurch die Steuerbewegung am Steuerblatt aus. Der Nachteil solcher Steueranlagen besteht darin, dass jede Fußbewegung zur Steuerbewegung wird. Da nun Paddeln nicht nur Arm- und Rückenarbeit, sondern zu ca. 30 % auch Beinarbeit ist, muss der „Steuerpaddler“ praktisch auf den großen Teil seiner Beinarbeit verzichten. Lettmann & Zölzer tragen der Beinarbeit dergestalt Rechnung, dass ihre Steuerböcke, die in der Mitte des Innenschiffs i.d.R. auf einer Schiene befestigt sind, für entsprechenden Fußhalt, hier: Fersenhalt, sorgen. D.h. der Paddler gibt seinen Beinen über die festsitzende Ferse Halt, sodass die Beinarbeit voll zum Zuge kommen kann. Kajak Sport hat nun eine seitliche Pedalerie entwickelt, die auf den seitlichen Schienen fest einrastet. Die Steuerbewegung wird dabei dergestalt über die Pedalen ausgelöst, dass die Pedale mit den Fußspitzen nach vorne „gewippt“ werden kann. Ist keine Steuerbewegung gewünscht, wird mit der Fußmitte auf die Pedale gedrückt.

Link: [www.kajaksport.com](http://www.kajaksport.com)  
-----

#### 10.11.2006 **Europäischer Paddel-Pass** (Ausbildung)

Die Ausübung von Kanusport setzt gleichermaßen voraus, dass:

- technische Grundbegriffe beherrscht,
- die jeweiligen Sicherheitsanforderungen erfüllt
- und die Grundsätze für natur- und landschaftsverträgliches Paddeln berücksichtigt werden.

Diese Anforderungen finden auch im zusammenwachsenden Europa immer mehr Bedeutung. Die entsprechende Ausbildung aller Kanufahrerinnen und Kanufahrer ist daher eine wichtige Aufgabe der Arbeit des Deutschen Kanu-Verbands (DKV).

Um die in den Kanuvereinen des DKV oder bei anderen Anbietern erlernten Fähigkeiten nach international vergleichbaren Kriterien belegen zu können, hat der DKV die von der ECA erarbeiteten Grundsätze für einen Europäischen Paddel-Pass (EPP):

→ [www.EuroPaddlePass.com](http://www.EuroPaddlePass.com)

aufgegriffen und den Rahmenbedingungen in Deutschland angepasst:

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/EPP-BedingungenNovember06.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/EPP-BedingungenNovember06.pdf)

Die Erwerber des EPP haben damit - bezogen auf die jeweilige Qualifikationsstufe – einen Nachweis der beherrschten Mindestanforderungen für einen natur- und landschaftsverträglichen und sicheren Kanusport.

Der EPP soll aber auch dazu beitragen, die Bereitschaft zur Ausbildung zu steigern. Angesprochen sind hier alle Kanuvereine, ihre Ausbildungsaktivitäten zu steigern, und alle Kanufahrer, sich an Ausbildungsveranstaltungen zu beteiligen. Der DKV lädt deshalb alle aktiven Kanufahrer ein, den Europäischen Paddel-Pass zu erwerben und damit auch zum Ausdruck zu bringen, dass sie ihren Kanusport verantwortungsbewusst ausüben wollen.

Der EPP unterscheidet fünf verschiedene Qualifikationsstufen:

- **Stufe 1: Einsteiger (Weißes Paddel)**  
Revier: Zahmwasser Typ I
- **Stufe 2: Anfänger (Grünes Paddel)**  
Revier: Zahmwasser Typ I bis II
- **Stufe 3: Fortgeschrittene (Blaues Paddel)**  
Revier:  
a) Zahmwasser (Typ II bis III)  
b) Wildwasser (Typ I bis II)  
c) Küste (Typ I bis II)
- **Stufe 4: Könner (Rotes Paddel)**  
Revier:  
a) Wildwasser (Typ II bis III)  
b) Küste (Typ II bis III)
- **Stufe 5: Experte (Schwarzes Paddel)**  
Revier:  
a) Wildwasser (Typ III bis IV)  
b) Küste (Typ III bis IV)

Für das Küstenkanuwandern sind die Qualifikationsstufen 3 – 5 relevant. Im Folgenden sollen die Bedingungen für den Erwerb von EPP 3 – 5 (Küste) vorgestellt werden.

**Tab.: Voraussetzungen zum Erwerb von EPP 3 – 5 (Küste)**

<b>Bedingungen</b>	<b>EPP 3 (Blau)</b>	<b>EPP 4 (Rot)</b>	<b>EPP 5 (Schwarz)</b>
Allgemeines	EPP 2	EPP 3	EPP 4
Kondition	3 Std. Paddeln mit 2 kurzen Pausen, ca. 15 km	4 Std. Paddeln mit 3 kurzen Pausen ca. 20 km	5 Std. Paddeln mit 4 kurzen Pausen ca. 25 km
Erfahrungen	-	2 Gepäckfahrten auf unterschiedlichem Gewässer (ca. 30 km)	3 Gepäckfahrten auf unterschiedlichem Gewässer (ca. 30 km) (2 unterschiedliche Tidengewässer)
<b>Prüfungsablauf:</b> Praktische Prüfung während einer Ausbildungsfahrt Im seetüchtigen Einer-Kajak bzw. Einer-Faltboot. Mit Nachprüfung möglich.			
Prüfungsbedingungen	mind. 3 Bft. Wind, Brandung (bis 40 cm), 1-tägige Tour; Küste I-II	mind. 4 Bft. Wind, Brandung (40-75 cm), 2-tägige Gepäcktour im eigenen Boot; Küste II-III	mind. 5 Bft. Wind, Brandung (über 75 cm) 3-tägige Gepäcktour im eigenen Boot; Küste III-IV
<b>Prüfungsinhalt:</b> Sind Kenntnisse bzw. Fähigkeiten zu folgenden Themen vorhanden?			
<b>Ausrüstung:</b>	Auswahl und Beurteilung der erforderlichen Ausrüstung:		
	doppelte Abschottung Lenzpumpe Schwimm-/Rettungsweste Signalpfeife Fuß-/Hüft-/Schenkelhalt festsitzende Spritzdecke Schutzkleidung: - Wind, Nässe, Kälte Sonnenschutz Karte & Kompass Kartendeck	Deckskompass Kopfschutz (Brandung) Reservepaddel Barometer Taschenlampe Schleppleine Rettungsdecke Handrauchsignal Handfackel	Fallschirmsignalraketen UKW-Sprechfunk GPS-Gerät Seenotbaken Life-Line

	<p>Paddelsicherungsleine Rettungshalteleine Handseenotsignalmittel Reservekleidung Handy oder Radio Essen &amp; Trinken Reparaturmaterial Erste-Hilfe-Material</p>		
<b>Technik:</b>	<p>Aufwärmübungen Gepäckverteilung Bootstrimm Robbenstart Paddeltechnik: - vor-/rückwärts - Bogenschlag - Ziehschlag - Paddelstütze (flach/hoch) - Wriggen Päckchenbildung Seilfähre (vorwärts)</p>	<p>Starten/Anlanden: - bei Brandung (vor-/rückwärts) - an Spundwand/Fels Paddeltechnik (4 Bft.) Skeg-Paddel-Theorie: - Trimmen, Kanten - Heckruder Paddeln ohne Abdrift: - „Hundekurve“ Brandungspaddeln (bei 4 Bft): - von vorn/hinten/seitwärts - Surfen vorwärts Kehrwasserfahren</p>	<p>Paddeltechnik (5 Bft.) Brandungspaddeln (bei 5 Bft.): - Surfen rückwärts</p>
<b>Sicherheit (Praxis):</b>	<p>Schleppmethoden: - Solo-/V-Schlepp TX-Lenz-Methode Wiedereinstiegs-Methoden: - V-/Parallel-Einstieg Eskimorettung Rolle (einseitig)</p>	<p>Schleppen, Lenzen u. Wiedereinsteigen (bei 4 Bft.) Paddel-Float-Einstieg (bei Flachwasser) Päckchen-Schlepp Rollen (beidseitig)</p>	<p>Schleppen, Lenzen, Rollen u. Wiedereinsteigen (bei 5 Bft.) Reentry &amp; Roll Rollen seitwärts zur Brandung</p>

**Tab.: Voraussetzungen zum Erwerb von EPP 3 – 5 (Küste)** (Fortsetzung)

<b>Bedingungen</b>	<b>EPP 3 (Blau)</b>	<b>EPP 4 (Rot)</b>	<b>EPP 5 (Schwarz)</b>
<b>Sicherheit (Praxis):</b> (Fortsetzung)	<p>Bootstransport: - PKW - Bootswagen - Hand</p>		
<b>Sicherheit (Theorie):</b>	<p>Seetüchtigkeit: - Begriffserklärung Handsignale (Küste) Erste-Hilfe Kälteschock u. Unterkühlung (Folgen/Vorbeugung) See-Wetterbericht Fahrvorbereitung mit Seekarte/topo. Karte Auswahl von Start- u. Anlandeplätzen Gefahrenkenntnis: - Windstärke (Bft.) - auf-/ablandiger Wind - Windsee/Dünung - Brandung/Grundseen - Kreuzseen - Stromkabelung - Untiefen/Hindernisse - Steil-/Felsküsten - Wind gegen Strom - See-/Landwind</p>	<p>Wiederbelebung Wetterkunde: - Tiefs + Hochs (Windrichtung/Zugbahn) - Warm-/Kaltfront (Wolken/Wind/Temperatur) - Gewitter/Nebel Gezeitenkunde: - Wasserstand (12er-Regel) - Stromstärke - Stromkabelung Gewässerschwierigkeitsanalyse anhand der Seekarte Navigationskunde: - Deckpeilung - Standlinienpeilung - Kreuzpeilung Revierauswahl (in Abhängigkeit d. Gewässerschwierigkeiten)</p>	<p>Leitung von Gruppenfahrten: - Gruppenzusammenhalt - Untergruppenbildung - Angstbewältigung - Verantwortung Fahrtenplanung: - 3 Tage auf Nord-/Ostsee</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nebel/Dunkelheit</li> <li>- Gewitter</li> <li>- Schiffsverkehr</li> <li>Kompassarbeit</li> <li>Gezeitenkenntnisse:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestimmung von Hoch-/Niedrigwasser</li> </ul> </li> <li>Seezeichen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- laterale/kardinale</li> </ul> </li> <li>Verkehrsvorschriften (Vorfahrt-/Ausweichregeln SeeSchiffStrO und KVR)</li> <li>Bootsreparatur:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bootskörper/Steuer bzw. Skeg</li> </ul> </li> <li>Seenotrettung (DGzRS)</li> </ul>	Fahrtenplanung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Tage auf Nord-/Ostsee</li> </ul>	
<b>Umwelt:</b>	Kenntnis von Störwirkungen auf Tiere, Pflanzen, Mitmenschen Grundkenntnisse über: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Naturschutzvorschrift.</li> <li>- Abstandsregeln</li> <li>- Auswahl geeigneter Ein-/Ausstiegsstellen</li> <li>- Rundtouren</li> <li>- Befahrensregeln</li> <li>- Übernachtungsregeln</li> </ul>	Erkennen von: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seeschwalbe</li> <li>- Lach-/Silbermöwe</li> <li>- Austernfischer</li> <li>- Rotschenkel</li> <li>- Eiderente/Brandgans</li> <li>- Kegelrobbe</li> <li>- Strandflieder</li> <li>- Queller</li> <li>- Herzmuschel,</li> <li>- Sandklaffmuschel</li> <li>- Ohrenqualle</li> <li>- Kompassqualle</li> </ul>	Kenntnis relevanter Schutzzeiten für Vögel, Enten/Gänse, Seehunde

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

08.11.2006 **Greifswalder Bodden:**  
**Freiwillig Vereinbarungen vs. gesetzliche Regelungen**  
 (Revier/Inland)

In einer WWF-Presse-Info v. 21.07.2006 zieht das WWF-Projektbüro in Stralsund unter dem Titel:

**„Ein offenes Ohr für das Modellprojekt“**

eine positive Bilanz über die freiwilligen Befahrensvereinbarungen, die im Interesse des Naturschutzes für die Region um den Greifswalder Bodden (inkl. Usedom, Rügen, Strelasund und Zudar) getroffen wurden. Siehe hierzu die Infos auf der DKV-Homepage bzw. der vom WWF eingerichteten Homepage:

- [www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden.pdf) (5/07/04)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf) (19/07/04)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Strelasund-und-Zudar.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Strelasund-und-Zudar.pdf) (8/11/05)
- [www.wassersport-im-bodden.de](http://www.wassersport-im-bodden.de)

Die WWF-Presse-Info hat den folgenden Wortlaut:

*„Der WWF zeigt sich heute zum Abschluss seiner elftägigen Info-Segeltour zum Naturschutz im Greifswalder Bodden sehr zufrieden mit der Resonanz bei den Wassersportlern. „Hunder-*

te Gespräche mit Seglern haben uns gezeigt, dass die Menschen bereit sind, Rücksicht auf die Belange des Naturschutzes zu nehmen“, freut sich WWF-Projektleiterin Cathrin Münster in Neuhoof, der letzten Tourstation. Das WWF-Team, das mit einem historischen Zeesboot und zwei Segelyachten unter Panda-Flagge an der Ostseeküste unterwegs war, informierte in elf Häfen über die „Freiwillige Vereinbarung Naturschutz, Wassersport und Angeln im Greifswalder Bodden und in Strelasund“.

Erwartungsgemäß hätten einheimische Segler die Vereinbarung, die ihnen zahlreiche Beschränkungen auferlegt, gut gekannt. Bei den Touristen, die oft zum ersten Mal davon hörten, sei die Akzeptanz groß gewesen. „Wir haben erfahrene Wassersportler im WWF-Team. Diese Gespräche auf Augenhöhe haben die Menschen überzeugt“, berichtet Cathrin Münster.

Derzeit beobachtet der WWF an 18 Stellen im Schutzgebiet Greifswalder Bodden, ob die Vereinbarungen von Wassersportlern und Anglern auch tatsächlich eingehalten werden. „Nach unseren Gesprächen in den Yachthäfen sind wir optimistisch, dass es nur wenige Verstöße gibt. Und wenn jemand in ein Sperrgebiet segelt, dann geschieht das meist aus Unwissenheit“, erklärt die WWF-Sprecherin. In einigen Monaten veröffentlicht der WWF die Ergebnisse seiner Untersuchung.

Die freiwillige Vereinbarung läuft Ende 2007 aus. WWF, Angler- und Wassersportverbände sowie das Umweltministerium wollen die Regelung danach möglichst dauerhaft umsetzen. „Was wir hier im Greifswalder Bodden im Zusammenspiel aller Interessengruppen erreicht haben, hat Modellcharakter. Das zeigen auch die zahlreichen Anfragen aus anderen Regionen, in denen ähnliche Vereinbarungen diskutiert werden. Wir sind zuversichtlich, dass dieses Projekt dauerhaft funktioniert“, so Münster. Die Behörden erarbeiten derzeit für das europäische Natura2000-Gebiet einen Managementplan, in den die Vereinbarung zwischen Naturschützern und Wassersportlern einfließen soll. Damit bekämen die freiwilligen Regeln einen rechtlich verbindlichen Charakter.“

**Text:** WWF-Press-Info v. 21.07.06 - [www.wwf.de](http://www.wwf.de)

**Anmerkungen:** Freiwillige Vereinbarungen werden im Allgemeinen getroffen, um die Flut gesetzlicher Regelungen einzudämmen bzw. zukünftigen gesetzlichen Regelungen zuvorzukommen. Insofern ist es nicht so recht nachvollziehbar, warum der WWF nun nach Abschluss dieser Vereinbarungen bei den Behörden aktiv wird, um genau diese freiwilligen Vereinbarungen, die ja „Modellcharakter“ haben sollten und von denen der WWF überzeugt ist, „dass dieses (Modell-)Projekt dauerhaft funktioniert“, in entsprechenden staatlichen Regelungen festschreiben lassen möchte. Das kann als kein gutes Zeichen für vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Naturschützern und –nutzern verstanden werden. Erst werden die Vertreter der Angler und Wassersportverbände ins gemeinsame Boot „Natur“ gelockt und dann soll genau das, was unter dem Blickwinkel der „Freiwilligkeit“ vereinbart wurde, 1 zu 1 als Gesetz oder Verwaltungsvorschrift für unbegrenzte Zeit festgeschrieben werden. Nein, das hat nichts mehr mit Kooperation zu tun, wie sie unter gleichberechtigten Partner stattfindet. Sollte der WWF erreichen, dass diese freiwilligen Vereinbarungen von staatlicher Seite festgeschrieben werden, kann das bislang – auch vom WWF – attestierte Modell der „freiwilligen Vereinbarungen“ als gescheitert angesehen werden; diente es doch lediglich dazu, die Grundlagen für eine rechtlich verbindliche Regelung zu finden. Der WWF braucht sich nicht zu wundern, wenn in Zukunft der eine oder andere Wassersportverband mit großem Misstrauen die Aufforderung des WWFs zur Kenntnis nimmt, zusammen mit ihm freiwillige Vereinbarungen zu treffen. (U.Beier)

-----

06.11.2006 **Venedig** (Revier/Ausland)

In Globetrotters Kundenmagazin 4-SEASONS berichtet **Michael Neumann** in dem Beitrag:

## „Boot in Venedig“

über die Möglichkeit in der Lagune von Venedig zu paddeln:

- „Ob Tagestouren vom Basislager oder eine mehrwöchige Gepäcktour mit Camps auf unbewohnten Inseln - alles geht. Paddeln in Venedig ist in etwa so wie Fahrradfahren in der Großstadt – für den einen eine Horrorvorstellung, für andere der absolute Kick ... man kann in Venedig paddeln, bis man schwarz wird – die Möglichkeiten sind nahezu unbegrenzt.“

Empfohlen wird u.a. Folgendes:

- Campingplatz: San Nicolo – [www.campingsannicolo.com](http://www.campingsannicolo.com) (Lido di Venezia);
- Campingplatz: Miramare – [www.camping-miramare.it](http://www.camping-miramare.it) (Punta Sabbioni unweit Lido di Jesolo);
- Nautischer Reiseführer: H.Breidenbach: Die Lagune von Venedig;
- Sportbootkarte: Lagunenkarte Nr. 6 - Laguna Veneta (1:50.000)

**Quelle:** 4-SEASONS, Nr. Nov. (13)/06, S.63-67

**Link:** [www.4-seasons.de/magazin/issue/13\\_2006/singlepages/Reise2.pdf](http://www.4-seasons.de/magazin/issue/13_2006/singlepages/Reise2.pdf)

-----

## 05.11.2006 Umrundung der Isle of Wight (England) (Revier/Ausland)

*Wer als Tourist mit seinem Auto (inkl. Seekajak auf dem Dach) entlang der südenglische Küste fährt, sollte nicht nur einen Abstecher zur Isle of Wight (IOW) unternehmen, um sich per Rundtour mit dem Auto die Insel anzuschauen, sondern er sollte sich – nachdem er bei der Autofahrt Ausschau nach möglichen Übernachtungsplätzen gehalten hat - überlegen, die IOW einmal per Seekajak zu umrunden. Wenn das Wetter, die Kondition und die Seetüchtigkeit stimmt, könnte die knapp 100 km lange Tour nach 3 – 4 Tagen beendet werden, ungeachtet dessen, dass mancher Extrempaddler dafür nur 12 – 14 Stunden benötigt.*

*Der in England lebende Rainer Kumm, der Autor des folgenden Berichts, schaffte die Umrundung zusammen mit 11 weiteren Seakayakern in 2 Tagen. Es handelte sich dabei um eine Fahrt, die jedes Jahr im Juli vom „Portsmouth and District Canoe Club“ (PDCC) veranstaltet wird:*

### Mit der Tide zu den „Needles“

Start war um 9 Uhr (= 1 Std. vor Hochwasser Portsmouth) ca. 6 km westlich von Portsmouth bei Lee-on-the-Solent. Gerundet wurde wegen der günstigen Tidenverhältnisse entgegen dem Uhrzeigersinn. Das Wetter war heiß und sehr schwül, kaum Wind. 44 km sollte die erste Tagesetappe lang sein, zum Glück fast immer mit der Tidenströmung im Rücken.

Zunächst wurde der ca. 7 km breite „Solent“ (Meeresarm zwischen IOW und Festland) hinüber nach Cowes gequert. Dann ging es mit der Tide zügig voran. Nach weiteren ca. 7 km wurde die Einfahrt zum „Newton Harbour“ passiert und ca. 10 km später „Fort Victoria“. Ein naher Sandstrand bot sich als Pausenplatz an. Aber da es so flott strömte, wurde weiter gepaddelt zu den nur noch ca. 7 km entfernt liegenden „The Needles“, einer Engstelle mit charakteristischen 30 Meter hohen Kreidefelsen am südwestlichen Ende des „Solent“.

Dort wurden wir von einem kurzen aber äußerst heftigen Gewitter überrascht. Zeitweilig war es stockduster, die Sicht unter 100 Meter, und heftige Fallwinde erschwerten das Paddeln. Glücklicherweise konnten wir alle in einer Höhle wenige 100 Meter vor der äußersten Spitze der IOW Zuflucht finden so dass wir dies gleich zur Mittagspause nutzten.

Kurz hinter „The Needles“ liegt an der Südküste der IOW die „Scratchells Bay“. Anschließend galt es, die letzten ca. 13 km bis zum Campingplatz „Grange Farm“, der an der „Brighstone Bay“ liegt, hinter uns zu bringen. Ab 15 Uhr (= 5 Std. nach Hochwasser Portsmouth) strömte die Tide Richtung Ost, also mit uns. Dennoch ging es schon um 14 Uhr aufs Wasser. Bei meist mäßigem Seegang paddelten wir an der „Freshwater Bay“, der „Campton Bay“ und „The Undercliff“ vorbei. 2 Stunden später erreichten wir die „Brighstone Bay“. Unterhalb des Campingplatzes landeten wir an. Die Seekajaks ließen wir gesichert am Strand zurück. Dann erklommen wir mit unserem Gepäck zunächst einen Kieswall und anschließend einen steilen Pfad die Steilküste hinauf aufs Inselplateau.

Am nächsten Morgen mussten wir um 6 Uhr in den Seekajaks sitzen, um die Tide auf unserer Seite zu haben. Wer die Richtung des Tidenstroms selber errechnen will, sollte wissen, wann Hochwasser in Portsmouth ist (an dem 2. Tag war das um 11.04 Uhr) und in welchem Zeitraum die Tiden an der Südküste von IOW Richtung Ost strömt (hier: von 4.30 h vor Hochwasser Portsmouth bis 1 h nach Hochwasser Portsmouth). So kann jeder für sich ermitteln, dass an diesem zweiten Tag die Tide von 6.30 bis 12.00 Uhr Richtung Ost strömt.

Zunächst paddelten wir auf einer längeren Strecke 2-5 km weiter draußen, um Querströmungen zu vermeiden und den Tidenstrom richtig zu nutzen. Von unseren Seekajaks aus hatten wir einen atemberaubenden Überblick auf die meist sandig-kieselige Steilküste. Leider ist es dort nicht immer einfach, am Spülsaum vor der Felsküste eine geeignete Stelle zum Anlanden zu finden. Wenn dann ein Wind mit 3-4 Bft. und mehr aus Süd bis Südwest weht, erschwert zusätzliche Brandung das Anlanden.

### **Stromkabelung am „Rocken End“**

Nach ca. 12 km passieren wir „St. Catherine's Point“, die Südspitze von IOW. Dort am „Rocken End“ lässt sich genau das anschaulich beobachten und erleben, was landläufig als „Kapeffekt“ bezeichnet wird: In der Nähe von Kaps ist nicht nur mit der Erhöhung der Windstärke um 1-3 Bft., sondern auch mit einer Erhöhung der Stromgeschwindigkeit zu rechnen. Die Folgen können dann heftige Stromkabelung („tidal race“) sein, verbunden mit Grund- und Kreuzseen, die leicht 1-2 Meter erreichen können, und das auch bei ruhigem Wetter.

Wegen dieser Gefahr, achtete der Fahrtenleiter sehr darauf, dass die gesamte Gruppe weitab von der Steilküste paddelte. In der zu Beginn der Tour verteilten Unterlagen stand ebenfalls ein Warnhinweis: „*After St. Catherine's Point stay away from the shore!*“

Es war heißer, als uns der leichte Regen am Morgen erwarten ließ. Wir legten zu jeder vollen Stunde zum Trinken & Essen eine dringend benötigte 5-Minuten-Pause ein. Ich freute mich am meisten darüber; denn es war meine erste lange Gepäckfahrt auf dem Ärmelkanal und eigentlich hatte ich mich von der gestrigen Tagesetappe noch gar nicht so richtig erholt.

Wir paddelten an Ventor, Sandown und „Culver Cliff“ vorbei und erreichten gegen 11 Uhr Bembridge, das östliche Ende der IOW. Nahe der Landungsbrücke legten wir an und genossen unsere Mittagspause. Die brauchten wir auch; denn zum einen waren wir seit unserem morgendlichen Frühstart 5 Stunden unterwegs (immerhin galt es ca. 35 km zu überwinden), und zum anderen wollten wir mit der Strömung von Bembridge Richtung Lee-on-the-Solent paddeln. Erst 2 Std. nach Hochwasser Portsmouth sollte es in den östlichen Arm des „Solent“ hinein strömen, und zwar bis 5 Std. nach HW Portsmouth. Übertragen auf unsere zweite Tagesetappe strömte es folglich von 13.00 – 16.00 in Richtung Lee-on-the-Solent.

Noch knapp 20 km standen uns bevor. Um den Tidenstrom effizient zu nutzen, legten wir schon um 12.00 Uhr ab und folgten nicht - wie es nahe liegend wäre - einfach der Küstenlinie, sondern hielten auf „No Mans Land Fort“ zu, um dort das Hauptfahrwasser nach Portsmouth zu queren. Hier heißt es gut aufpassen; denn es verkehren neben den üblichen See-

schiffen auch Hovercrafts, Schnell- und Autofähren. Es gibt hier fast immer Kappelwasser und auch erhebliche Tidenströmungen – Vorsicht nahe an der Hafeneinfahrt und im Hauptfahrwasser von Portsmouth kann es bis zu 5 Knoten strömen. Das sind immerhin über 9 km/h! Hinzu kommen die Heckwellen der Motoryachten. Das Ergebnis ist dann „Kappelwasser pur“!

Der Rest war Routine. Nach kurzem Endspurt erreichten wir Lee-on-the-Solent, den Ausgangspunkt unserer insgesamt 98 km langen 2-tägigen Tour. Ich war ziemlich erschöpft aber glücklich über die für mich ungewöhnliche Leistung.

### **Kurz-Infos:**

Allgemeines: Die Isle of Wight (IOW) liegt an der südenglischen Küste zwischen Portsmouth und Bournemouth und gegenüber von Cherbourg (Frankreich). Ihre Umrundung (ca. 100 km) an einem Wochenende ist nur etwas für nicht nur konditionsstarke, sondern auch wirklich seetüchtige Küstenkanuwanderer, die auch mal auf Tidengewässern über 50 km am Tag und mehr paddeln können und dann noch für den Fall, dass der Wind zunimmt, über Reserven verfügen. Es bleibt natürlich jedem überlassen, weniger zu paddeln und Ruhetage einzulegen - die IOW ist ein Paradies für Geologen, Fossilien Sammler, Vogelbeobachter und Badefreunde: → [www.islandbreaks.co.uk](http://www.islandbreaks.co.uk)

### Startplatz und Übernachtungsmöglichkeiten:

Als Startmöglichkeit bietet sich auf Grund der Tidenverhältnisse Lee-on-the-Solent an, welches ca. 6 km westlich von Portsmouth liegt.

Ein paar Kilometer weiter, am Rande Gosports liegt der King Fisher Camping- und Caravanplatz, in Gehentfernung von Stokes Bay:

<http://www.kingfisher-caravan-park.co.uk/find.html>

Der PDCC ist mein Club, es gibt kein Clubhaus, wer Kontakt aufnehmen möchte kann das über die Website tun: → [www.pdcc.org.uk](http://www.pdcc.org.uk)

Auf der IOW wurde der Campingplatz „Grange Farm“ gewählt. Dieser liegt recht ideal auf der Mitte der Strecke an der Brighstone Bay: → [www.isleofwight.com/grangefarm/](http://www.isleofwight.com/grangefarm/)

Wetter: Die Tour sollte nur bei einer Windvorhersage von weniger als 4 Bft. unternommen werden, weil besonders bei Wind aus SW in Solent-Mitte mit einem „Düseneffekt“ zu rechnen ist, der bei Wind gegen Strom eine sehr steile See entstehen lässt. Außerdem ist außerhalb des schützenden Solent, also auf der Südseite der IOW, ab 3-4 Bft. aus SW-SO mit teilweise erheblichem Seegang (Stromkappelung, Grund-/Kreuzseen) zu rechnen, der sich an der Küste zu einer kräftigen Brandung aufbauen kann. Infos über Wetterprognosen sind erhältlich über:

→ Rundfunk: BBC Shipping Forecast – 198 kHz (01.48+06.20+13.01+18.54 Uhr)

→ Telefon (nur von England aus abrufbar):

(a) Marinecall - 2-Tage-Prognose: 0891-1819-61

(b) Marinecall - Kurzbericht mit stdl. Aktualisierung: 0891-226-61

(c) Coastalcall: 0891-60266-4

→ Televon (Deutscher Wetterdienst): (tägl. neu um 9.00+21.00 Uhr)  
für Englischer Kanal Ost: 0049(0)69-8056-2553

→ deutsches Handy: SMS-Abonnement (Infos über [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de) )

→ Internet:

(a) Deutscher Wetter-Dienst (60-Std.-Vorhersage):

[www.dwd.de/de/WundK/W\\_aktuell/Seewetter/Streckenwetter.htm](http://www.dwd.de/de/WundK/W_aktuell/Seewetter/Streckenwetter.htm)

(b) Met-Office: [www.met-office.gov.uk/weather/marine/shipping\\_forecast.html](http://www.met-office.gov.uk/weather/marine/shipping_forecast.html)

(c) BBC (24-Std. u. 5-Tage-Prognose): [www.bbc.co.uk/weather/coast/coastalforecast/](http://www.bbc.co.uk/weather/coast/coastalforecast/)

Gezeiten: Informationen hierzu gibt es unter:

- <http://easytide.ukho.gov.uk/EasyTide/EasyTide/index.aspx> (7-Tage-Prognose)
- [www.pol.ac.uk/ntsl/tides/](http://www.pol.ac.uk/ntsl/tides/)
- [www.bbc.co.uk/weather/coast/tides/](http://www.bbc.co.uk/weather/coast/tides/) (6-Tage-Prognose)

Längerfristige Gezeitendaten lassen sich ermitteln über:

- [www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf)
- <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi>

Weiterhin können Gezeitendaten z.B. der „Quick Tide South East“ (2007/2008) entnommen werden. Es handelt sich dabei um ein gefaltetes Stück Karton-Blatt (DIN A 4) mit einer Drehscheibe. Einer Tabelle kann der Datumscode für einen bestimmten Tag, und einer Landkarte die Ortskennzeichnung (in Farbe) entnommen werden. Die Drehscheibe wird entsprechend ausgerichtet und schon kann graphisch der Verlauf der Tide für den eingegebenen Tag abgelesen werden. Die Genauigkeit der Hochwasserangabe soll zwischen  $\pm \frac{1}{4}$  bis 1 Std. sein. Erhältlich über

- [www.quicktide.co.uk](http://www.quicktide.co.uk)

(Preis: 7,99 £). Die Ausgabe für „South East“ reicht von Bournemouth Richtung Ost bis über Bosten hinaus (englische Ostküste), sowie von Cherbourg (F) bis nach Vlissingen (NL).

Karten:

Unterwegs auf dem Wasser empfiehlt sich die amtliche britische Seekarte als Sportbootversion (Small Craft Edition), und zwar die Nr. BASC 5600, erhältlich in Deutschland über: → [www.hansenaudio.de](http://www.hansenaudio.de) bzw. vor Ort bei den zahlreichen Chandler genannten Yachtbedarfsläden in Gosport, Swanwick oder Warsash.

An Land hilft eine topographische Karte im Maßstab 1:50.000 am besten weiter, und zwar ist zu empfehlen die Karte von Ordnance Survey, Nr. 196: "Isle of Wight", die auch den Solent, Portsmouth und Southampton Waters mit einschließt.

Gefahren:

The Needles – Tidenstrom von bis zu 5 Knoten

St. Catherine's Point – Grund- und Kreuzseen, "Tidal race"

Hauptfahrwasser um Portsmouth – Schiffsverkehr plus Tidenstrom.

Wenige Anlandemöglichkeiten auf der Isle of Wight

Aktuelle Fahrpläne der Katamaran-Schnellfähren einholen! Wenn man sie sieht sind sie schon fast da.

Ausrüstung: Übliche seetüchtige Ausrüstung inkl. UKW-Sprechfunk (VHF) bzw. Handy. Die für diesen Abschnitt zuständige Küstenwache (Coast Guard) befindet unweit des kostenlosen Parkplatzes bei Lee-on-the-Solent. Sie sollte – was in Großbritannien durchaus von der Coast Guard gewünscht wird - auf dem Laufenden gehalten werden (Tel. 023-9255-2100). Einfach mal „Hello!“ sagen. Übrigens, die allgemeine Notruf-Nr., über die neben der Polizei und Feuerwehr auch die Coast Guard erreicht werden kann lautet in Großbritannien: 999.

Alternativen und Eingewöhnungstouren: Rund um Hayling Island (40 km): Start in Langstone Harbour, unweit der Fußgängerfähre. Achtung: die gelben Warnbaken beachten – militärischer Sicherheitsbereich in Portsmouth Harbour! Langstone Harbour bietet sehr schönes Flachwasser, in der Einfahrt kann es jedoch tidenabhängig bis zu 5 Knoten und mehr strömen. Reichlich Vögel und Fische.

Weiter eignen sich die folgenden Meeresbuchten (Naturhäfen) für Touren bei unsicherer Wetterlage: Langstone Harbour, Chichester Harbour und Portsmouth Harbour. Wer es ganz gemütlich haben will oder gar zu unsicherem Wetter kann man auch von Warsash aus (Marina, kostenloser Parkplatz, Slipway) den River Hamble bis Botley hoch paddeln, ab etwa 1-2 Std. vor Hochwasser, „Jolly Sailor“ Pub mit Steg nach ca. 3 km, reichlich Schnepfen u.a. Vögel nördlich der M27 Autobahn.

Touristisches: Portsmouth Naval Museum – historische Werften der Kriegsmarine.

In der weiteren Umgebung gibt es einige der berühmtesten vorgeschichtlichen Bauwerke Europas, z.B. Stonehenge, Avebury (was in meinen Augen noch grandioser ist), Winchester Hill Fort. Dies ist eines eisenzeitlichen Hügel-Forts von dem aus man einen Großteil der englischen Südküste überblicken kann.

Nächstes Paddelziel: Die Kreidefelsenküste westlich von Swanage bis „Durdle Door“ – Jurassic Coast Unesco Weltkulturerbe. Man kann auch auf dem „Dorset Coastal Path“ die steilen Hügel entlang wandern. Besonders bei stürmischem Wetter können hier atemberaubende Fotos geschossen werden. Gezeltet werden kann am Zeltplatz bei Lulworth oder z.B. in Langton-Matrovers unweit Swanage, wo allerdings kein Strandzugang mit Boot möglich ist. Dort in 10 Minuten Fußweg in einem ehemaligen Steinbruch mit dem Kletterfelsen „Dancing Ledge“ gibt es im Brandungsbereich von Land aus Seeanemonen zu besichtigen. Ein paar Kilometer im Hinterland ist die imposante Ruine von Corfe Castle zu sehen. Es gibt also reichlich Alternativen zum „Abwettern“ oder zum Ausruhen für den Fall, dass die IOW-Umrandung zu anstrengend war.

Weiterer Link:

→ [www.sesk.co.uk](http://www.sesk.co.uk) - Kontaktbörse für Seekayaker an der Südküste

**Text:** Rainer Kumm

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

**Anmerkung:** Ich danke U.Beier für seine vielfältigen Anregungen.

-----

#### 04.11.2006 **Seenotfall vor Anglesey (Wales)** (Ausbildung)

In BBC NEWS wird von einem Seenotfall berichtet, der sich westlich von Holyhead (Anglesey) zwischen North und South Stack ereignet hat.

Eine Gruppe von 19 Küstenkanuwanderern geriet in schwieriges Stromkabelung (tidal races). Vier kenterten dabei. Als der Wiedereinstieg im Seegang misslang und der Kontakt zum eigenen Seekajak verloren ging, wurde eine orangene Rauchfackel gezündet. Darauf sendete ein Kanute, der sich noch in seinem Seekajak befand, per Ukw-Sprechfunkgerät „Mayday“. Die Coast Guard schickte sofort vier Seenotrettungsboote und einen Rettungshubschrauber zum Ort des Seenotfalls.

Die Rettungsaktion wurde erschwert, da sich drei Gruppen gebildet hatten, die weit verstreut auf dem Wasser paddelten; denn die Rettungskräfte mussten bei jeder einzelnen Person prüfen, ob sie noch in der Lage war, ohne Hilfe an Land zu kommen.

Die Rettungsaktion lief erfolgreich ab. Zwei Kanuten mussten jedoch wegen Unterkühlung ärztlich versorgt werden.

**„All's well, that ends well.“**

Die Seenotretter haben diese Aktion mit „Gelassenheit“ zur Kenntnis genommen: „*Accidents do happen and I think that what was happened today.*“ (so Andy Carroll, coastguard watchmanager). Kenterungen auf dem Meer passierten in der Vergangenheit und werden

auch in der Zukunft immer wieder passieren. So sind bei meiner letzten Tour im September entlang der Seeseite von Spiekeroog von 8 Leuten 6 gekentert, wobei nur einer die Rolle geschafft hat. Das war nur eine nasse, aber keine „schlimme“ Angelegenheit; denn wann lernen wir wo schneller mit unseren Seekajaks im schwierigen Seegang zurechtzukommen als dort im Seegang?! Und wo lernen wir besser unsere Rettungstechniken zu vervollkommen als nach einer Kentierung im Seegang!? Wir müssen halt nur darauf achten, dass wir nach einer Kentierung und nach Fehlschlagen der Rettungsmethoden in der Lage sind, möglich zügig ans rettende Land zu kommen. Erst wenn letzteres nicht machbar ist, können uns schwierige Gewässerbedingungen echt Schwierigkeiten bereiten. Siehe hierzu den Seenotfall vor Baltrum:

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf)

Übrigens, das von den Seenotrettern geschilderte Problem, dass die Kanutinnen und Kanuten sich in drei Untergruppen aufgeteilt hatten und dadurch scheinbar weit verstreut auf dem Meer paddelten, ist verständlich aus deren Sicht. Aber aus Sicht des Küstenkanuwanderns ist es nahezu unabdingbar, dass sich eine Gruppe mit 19 Leuten in mindestens 3 Untergruppen aufteilt, und zwar nicht nur, um die Übersicht über die Gruppe nicht zu verlieren, sondern auch um zu verhindern, dass sich die Gruppenteilnehmern im schwierigen Seegang untereinander behindern.

Immerhin ist in dem Bericht nicht zu erfahren, ob der annähernden Rettungshubschrauber, dessen Rotorblätter einen Winddruck verursachen können, der etwa Windstärke 9 Bft. entspricht, weitere Leute zum Kentern brachte. Um dem vorzubeugen, ist es – sofern es der Seegang zulässt – ratsam, dass alle Gruppenteilnehmer Päckchen zu 2 bis 3 Seekajaks bilden; denn dem Rettungshubschrauber wegzupaddeln ist nicht möglich, da dieser sich ja die fliegenden Seenotretter davon überzeugen muss, ob jede einzelne Kanutin und jeder einzelne Kanute noch seetüchtig ist, d.h. keiner Hilfe bedarf.

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

**Link:** [http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/1/hi/wales/north\\_west/6117060.stm](http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/1/hi/wales/north_west/6117060.stm)

## 02.11.2006 **Bootswagen** (Ausrüstung)

In KANU SPORT ist der folgende Beitrag von U.Beier erschienen:

### „Sicherer Umgang mit dem Bootswagen“

Eine Nordseetour ohne Bootswagen im Gepäck ist mit viel Mühe, Umständen & Kameradenhilfe, aber auch mit Risiken verbunden. Ohne Bootswagen sind wir praktisch aufgeschmissen. Wie bekommen wir sonst das – meist Zelt, Ausrüstung und Verpflegung beladene - Seekajak z.B.:

- vom Parkplatz über den Deich sowie das Deichvorland zur etwas weiter entfernten Einsatzstelle draußen im Watt und später wieder retour?
- von der Anlandestelle über das trockengefallene Watt zur Hochwasserkante und dann weiter über den Sandstrand zum im Inselinneren gelegenen Zeltplatz?
- vom Zeltplatz bzw. Pausenplatz über unbefestigte Wege zu einem kilometerweit entfernt gelegenen brandungsgeschützten Startplatz auf der anderen Seite der Insel?
- vom Zeltplatz oder weit abgelegenen Strand zum nächsten Hafen, da wegen Wetterverschlechterung die Tour abgebrochen werden muß?

Im folgenden werden verschiedene Eigenschaftsanforderungen aufgeführt, die beim Kauf eines Bootswagens beachtet werden sollten, und einige Tips gebracht, die einem unterwegs den Kajak-Transport per Bootswagen erleichtern können.

## Eigenschaftsanforderungen

### 1) praktische Konstruktion:

- **einfach:** d.h. schnelles Zusammen- und Auseinanderbauen des Gestelles, dazu gehört auch leichtes Fest-/Entzurren der Bootswagenriemen;
- **zusammenhängend:** d.h. möglichst keine losen Teile (z.B. keine mehrfach ineinander geschachtelte Kunststoffgleitbuchsen, Schrauben, Splinte), damit nichts verloren gehen kann;
- **pflegefrei:** d.h. unempfindlich gegenüber Kontakt mit Sand und Salzwasser (kugelgelagerte Räder sind hier denkbar ungeeignet);
- **Nachkaufmöglichkeit:** insbesondere der Reifen und seiner Verschleißteile (hier: Schlauch, Kunststoffbuchsen/-gleitlager);
- **klein:** damit das Verpacken des Wagens im bzw. auf dem Kajak keine Probleme bereitet.

### 2) vielfältige Einsatzmöglichkeit:

- tauglich für **harte Wege:** hierfür genügen kleine Räder mit 20cm Durchmesser und 5cm Reifenbreite (Vorteil: geringes Packvolumen);
- tauglich für **sandige Wege:** hier empfehlen sich insbesondere große Räder (30,5x5cm); es eignen sich aber auch kleinere Räder, sofern sie über eine größere Reifenbreite verfügen (26x8cm); diese - eigentlich für Zweier geeigneten - Räder sind jedoch so voluminös, dass manche vorm Verstauen in einem Einer-Seekajak die Luft aus den Reifen lassen;
- **„Ein-Mann“-Bedienung:** d.h. es sollte möglich sein, dass wir auch allein das Kajak auf den Bootswagen legen können;
- **nicht zu hoch gebaut:** damit nicht ein 6er Wind den Bootswagen mit dem leeren Kajak umblasen kann, bzw. damit nicht jede schiefe Unebenheit den Bootswagen umkippen lässt;
- ... aber auch **nicht so niedrig gebaut:** dass wir nur noch in gebückter Haltung unser Kajak hinter uns herziehen können;
- **nicht zu leicht gebaut und in der Auflagefläche nicht zu schmal:** damit nicht nur das leere, sondern auch das voll beladene Kajak (60-70kg kommen da schon mal schnell zusammen!) problemlos, und zwar für Bootswagen und Kajak, transportiert werden kann.

## Praktische Tips für unterwegs

1) **Der aufgebaute Bootswagen läßt sich nicht so in Position bringen, das wir das Kajak allein draufpacken können:** Versuche mal, ein Paddel so ins Bootswagengestell zu legen, daß der Wagen beladbar ist und nicht umkippt. Zerbrich dabei aber nicht das Paddel.

2) **Das zu transportierende Kajak liegt einem zu schwer in der Hand:** Balanciere das Kajak insbesondere bei einer längeren Transportstrecke auf dem Bootswagen so aus, daß es an der Seite, wo wir es beim Transport anfassen, nur 1-2kg Übergewicht hat. Den Rest des Bootsgewichts kann nämlich viel leichter der Bootswagen tragen.

3) **Das zu transportierende Kajak ist überladen, so dass Gefahr besteht, dass entweder der Bootswagen bzw. das Unterwasserschiff überstrapaziert wird:** Verlagere den Bootswagen nach hinten. Das Gewicht, welches wir nun in der Hand halten, braucht nicht mehr der Bootswagen zu tragen bzw. das Unterwasserschiff auszuhalten. - Übrigens, diesen Tip können wir auch zurückgreifen, wenn der Bootswagen zu schwach bzw. das Unterwasserschiff (z.B. bei Faltbooten) zu weich ausgelegt ist.

4) **Die Räder des Bootswagen versinken im Sand:** Suche für den Kajaktransport eine Passage, wo der Sand nicht so weich bzw. schlickig ist oder durchquere diese Strecke mit mehr Tempo oder greife auf Tip 3) zurück; denn je weniger Gewicht ein Bootswagen trägt, desto weniger drückt er sich in den Sandboden ein. - Übrigens, je länger wir unseren Bootswagen mit aufgeladenem Kajak an der Anlandestelle im feuchten Sand stehen lassen, desto tiefer sackt er in den Sand ein, so dass wir dann häufig nur noch mit Kameradenhilfe in Schwung kommen. Natürlich könnten wir auch kurz den Kajak samt Bootswagen anheben und einen Meter daneben wieder auf den Sand setzen.

5) **Es fehlt einem die Kraft, das Kajak mit dem Bootswagen durch den Sand zu ziehen:** Stecke das Reservepaddel durch die Toggelhalterung und versuche, das Boot (allein oder zu zweit) mit beiden Händen am Paddelschaft zu ziehen. Ist einem die Last auf Hände bzw. Arme immer noch zu anstrengend, bzw. haben wir Bedenken, dass das Paddel beschädigt werden könnte (z.B. die bei Aluschäften übliche Schutzschicht aus Weichplastik könnte gequetscht werden) können wir stattdessen einen Riemen diagonal über die Schulter legen, am Toggel befestigen und ziehen.

6) **Die Riemen, mit denen das Kajak auf dem Bootswagen festgeschnallt ist, lassen sich nur beschwerlich lösen, da wir mit den klammen Fingern nicht die Verschlussschnallen öffnen können:** Tausche die Schnallen gegen - bei Rollsäcken verwendete - 2,5-3cm breite Steckschnallen aus.

7) **Es fällt uns so schwer, das Kajak richtig zu trimmen:** Mit Hilfe des Bootswagen lässt sich sehr genau der Gewichtsschwerpunkt des beladenen Kajaks ermitteln und somit feststellen, sofern wir den Trimpunkt des Kajaks kennen, ob das Gepäck rein vom Gewicht her richtig im Kajak auf Bug und Heck verteilt ist, d.h. ob die Trimmung stimmt.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 11/06, S.23 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

**Hinweis:** Ein Bootswagen, der fast alle oben genannten Kriterien erfüllt, bietet Freya Hoffmeister (Husum) an – [freyahoffmeister@hotmail.com](mailto:freyahoffmeister@hotmail.com)

→ [www.gajaqunderground.com/kayak-trolley.html](http://www.gajaqunderground.com/kayak-trolley.html)

-----  
**\*\*\* \* \*\*\***

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

Homepage (D):

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

→ [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)

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

Homepage (D):

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

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

Homepage (D):

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

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

**Seekajakforum** (D):

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

Seekajak Web-Magazin (D):  
hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg  
→ [www.skeg.de](http://www.skeg.de)

---

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

**Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:**  
→ [www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de](http://www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de)

**Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)**  
→ [www.nationalpark-jasmund.de](http://www.nationalpark-jasmund.de)

**Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:**  
→ [www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de](http://www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de)

**Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:**  
→ [www.wattenmeer-nationalpark.de](http://www.wattenmeer-nationalpark.de)

**Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:**  
→ [www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de](http://www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de)

---

### **Infos über Tiere & Pflanzen:**

→ [www.natur-lexikon.com](http://www.natur-lexikon.com)  
→ <http://de.wikipedia.org>

---

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

Homepage (GB bzw. USA):  
**Canoe & Kayak** (Zeitschrift)  
→ [www.canoekayak.co.uk](http://www.canoekayak.co.uk)  
→ [www.canoekayak.com](http://www.canoekayak.com)

Homepage (Japan):  
**Qajaq Japan** (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)  
→ [www.qajaqjpn.org](http://www.qajaqjpn.org)

Homepage (Frankreich):  
**Connaissance du kayak de mer (CK/mer)** (Verein)  
→ [www.ckmer.com](http://www.ckmer.com)

Homepage (Frankreich):  
**Pagayeurs Marins** (Verein)  
→ [www.pagayeursmarins.org](http://www.pagayeursmarins.org)

Homepage (Niederlande):  
**Peddelpraat** (niederländischer Verein)  
→ [www.peddelpraat.nl](http://www.peddelpraat.nl)

Homepage (Niederlande):  
**Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission**  
→ [www.nkbzeevaren.nl](http://www.nkbzeevaren.nl)

Homepage (USA):

**Sea Kayaker** (Zeitschrift):

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

Homepage (USA):

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

→ [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"

→ [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

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

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

→ [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"

→ <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)

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

Newsletter: **WWF**

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

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

→ [www.chez.com](http://www.chez.com)

---

## **Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:**

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)

→ [www.cackletv.com](http://www.cackletv.com)

Ferris, Gail (USA):

(Berichte und Fotos über alles, was nördlich des Polarkreises liegt)

→ [www.guillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html](http://www.guillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html)

Half,W. (Hrsg.) (D):

**Virtuelles Kajak-Museum**

→ [www.vikamus.de](http://www.vikamus.de)

Hoffmeister, Freya (D):

→ [www.qajaqunderground.com](http://www.qajaqunderground.com)

Morley,S.:

→ [www.expeditionkayak.com](http://www.expeditionkayak.com)

Schoevers; Axel (NL):

→ [www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm](http://www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm)

Stritzky, Otto v. (D):

→ [www.paddel-buecher.de](http://www.paddel-buecher.de)

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

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

-----

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

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

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

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

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

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