

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 17/07)

(Aktuelle Infos: 1.02. – 31.03.07)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

(Der Wiederabdruck dieser Beiträge ist in nicht kommerziellen Medien erlaubt.)

-
- 31.03.2007 DKV-Literaturlisten zum Thema Küstenkanuwandern (Literatur)
 - 30.03.2007 NORSAQ Traditional Kayak Workshops & Games (Frankreich) (Ausbildung)
 - 26.03.2006 Schwimmweste: Was stecken wir in die Taschen? (Ausrüstung)
 - 24.03.2007 Lebensraum Meer (Natur)
 - 23.03.2007 Das Tor ins Watt: Neuharlingersiel (Revier/Inland)
 - 22.03.2007 Prince William Sound (Alaska) (Revier/Ausland)
 - 21.03.2007 Patagonien (Chile) (Revier/Ausland)
 - 20.03.2007 West-Schottland (Revier/Ausland)
 - 20.03.2007 P&H-Seekajak Cetus (Ausrüstung)
 - 16.03.2007 Aktueller Wasserstand nach „12er-Regel“ (Ausbildung)
 - 14.03.2007 Seekajakhersteller North Shore wieder auf dem Markt (Ausrüstung)
 - 14.03.2007 Ölförderungspläne bedrohen Nationalpark Wattenmeer (Natur)
 - 12.03.2007 Reentry-Rope (Wiedereinstiegs-Steigbügel) Ausrüstung)
 - 10.03.2007 Nachtpaddeln (Ausbildung)
 - 10.03.2007 Schwerwetterrettung (Ausbildung)
 - 10.03.2007 Rund Møn (Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 10.03.2007 Funk oder Handy (Ausrüstung)
 - 10.03.2007 Handy-GPS (Ausrüstung)
 - 10.03.2007 Zur Problematik von Interessentenfahrwassern (Ausbildung)
 - 07.03.2007 Seenot-Signalmittel: eine Übersicht (Ausrüstung)
 - 05.03.2007 Neufundland – Irland: Atlantik-Querung im „Kabinen“-Einer (Abenteuer)
 - 04.03.2007 Cumulus-Wolken (Wetter)
 - 04.03.2007 Wolkengucken (Wetter/Literatur)
 - 03.03.2007 Vereinigte Arabische Emirate (Revier/Ausland)
 - 01.03.2007 XXL-Seekajak (Ausrüstung)
 - 28.02.2007 Wasserdichte Digitalkameras (Ausrüstung)
 - 23.02.2007 Wetterkunde und Windangaben (Wetter)
 - 23.02.2007 Wasserentkeimung (Ausrüstung)
 - 23.02.2007 Wasserentstanzung (Ausrüstung)
 - 21.02.2007 Kapverden (Revier/Ausland)
 - 21.02.2007 Samos (Griechenland) (Revier/Ausland)
 - 20.02.2007 Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit (Ausrüstung)
 - 19.02.2007 Zweier-Seekajaks (Ausrüstung)
 - 18.02.2007 Wettererscheinungen und Tiefdruckgebiete (Wetter)
 - 15.02.2007 Australien – Neuseeland: Querung im „Kabinen“-Zweier (Abenteuer)
 - 14.02.2007 Lange Seekajaks (Ausrüstung)
 - 13.02.2007 Solo-Querung Tasmanien – Neuseeland misslungen (Abenteuer)
 - 11.02.2007 Kombitour: Pazifik & Yukon (Revier/Ausland)
 - 11.02.2007 Nachtpaddeln (Ausbildung/Ausrüstung)
 - 10.02.2007 Kayak-Wiki (Literatur/Links)
 - 09.02.2007 DVD: Sea Kayaking pur (Literatur/Links)
 - 07.02.2007 Marokkos Küste (Revier/Ausland)
 - 05.02.2007 Elba (Italien) (Revier/Ausland)

04.02.2007 Qayaq-Newsletter (Literatur/Links)
02.02.2007 Dimethylsulfid: Der Geruch des Meeres (Ausbildung)
01.02.2007 Litoranea Veneta (nördl. Adria: Triest – Podelta) (Revier/Ausland)
01.02.2007 Handy: eine Mitnahmeempfehlung (Ausrüstung)
01.02.2007 Eine Nebelfahrt durchs Wattenmeer (Ausbildung)

31.03.2007 **DKV-Literaturlisten zum Thema Küstenkanuwandern** (Literatur)

Die vier DKV-Literaturübersichten zum Thema Küstenkanuwandern sind aktualisiert worden:

(1) **Literaturliste Küste: Grundlagen** (Umfang: 77 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Grundlagen.pdf

(2) **Literaturliste Küste: Touren** (Umfang: 65 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf

(3) **Online-Bibliothek Küste: Grundlagen** (Umfang: 100 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Grundlagen.pdf

(4) **Online-Bibliothek Küste: Touren** (Umfang: 59 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

Insbesondere die beiden Online-Bibliotheken dürften von praktischem Nutzen sein, da hier Beiträge sofort abgerufen werden können, sofern die Links sich nicht verändert haben.

Zusammenstellung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

30.03.2007 **NORSAQ Traditional Kayak Workshops & Games** (Frankreich) (Ausbildung)

Zusammen mit der französischen Seekajakvereinigung CK/Mer werden Mitte August 2007 auf der Halbinsel Quiberon Workshops (11.-21.08.07) und Kayak-Games (19.-25.08.07) angeboten. Übernachtet kann vor Ort in Zelten (5,- Euro/Person/Tag).

Folgende **Workshops** stehen auf dem Programm:

- Konstruktion eines grönländischen Kajaks (11.-21.08.07) (Teilnahme: 800,- Euro)
- Herstellung eines grönländischen Paddels (19.-20.08.07) (90,- Euro)
- Herstellung von Harpunen und Wurfhölzern (19.-20.08.07) (60,- Euro)

Bei den **Games** steht Folgendes im Vordergrund (20.-25.08.07) (50,- Euro):

- Paddeln entlang der Küste von Quiberon;
- Roll- und Stützübungen
- Paddeltechniken (auch mit traditionellem Paddel)
- Sicherheitsworkshop (Schleppen, Rettungstechniken, Ausrüstung)
- Gruppenwettbewerbe/-spiele

- Ropegames (grönländische Balanceübungen am Seil)
- Probefahrten mit grönländischen Kajaks
- Vorträge, Geschichten und Filme über Inuits

Weitere Infos: <http://norsaq.ifrance.com> oder norsaq@aol.com

26.03.2006 **Schwimmweste: Was stecken wir in die Taschen?** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER fragt sich **Christopher Cunningham** in dem Beitrag:

„What’s in Your PFD?“

was wir beim Küstenkanuwandern alles so in den Taschen unserer Schwimmweste (PFD = Personal Flotation Device) verstauen? Das ist ein nicht zu vernachlässigendes Thema; denn:

- *„If it ain’t on you, you don’t have it.“*

D.h. wir haben nichts von der noch so guten Sicherheitsausrüstung, wenn wir im Notfall nicht an die Ausrüstung herankommen. Das schließt auch jenen Fall ein, dass wir kentern und dabei den Griffkontakt zu unserem Seekajak verlieren. Dann können wir wirklich nur noch auf jene Ausrüstungsteile zurückgreifen, die wir am Körper (z.B. Schwimmweste) mit uns führen.

Einer meiner Mitpaddler hatte dieses Problem erkannt und sich daraufhin einen Rucksack aufs Rückteil seiner Schwimmweste genäht. So weit, so gut, nur nach einer Kenterung konnte er damit nicht mehr rollen; denn der Rucksack füllte sich mit Wasser und erschwerte das Rollen.

Wir sehen hier das eine Extrem, nämlich das Beladen der Schwimmweste mit Ausrüstungsteile, die uns nicht nur das Rollen bzw. Schwimmen nach einer Kenterung erschweren, sondern uns auch unbeweglicher machen könnten.

Das andere Extrem ist demgegenüber eine Schwimmweste, insbesondere eine Rettungsweste, die über keine Taschen verfügt, sodass wir eigentlich nichts verstauen können.

Dennoch habe ich mich für eine Rettungsweste entschieden, und zwar der Firma Secumar (Modell: Ultra 15). Wenigstens verfügt sie über eine Tasche, in die ich mein UKW-Sprechfunkgeräte verstauen kann. Zusätzlich habe ich einen Ring an die Weste genäht, an der ich ein Nicosignal, eine Trillerpfeife, ein Lippenstift (mit LSF) und – sofern die Gefahr besteht, in die Dunkelheit zu geraten: - eine Taschenlampe befestige. Das muss leider reichen! In Anbetracht dessen, dass ich keine „Solo-Touren“ unternehmen reichte es auch bislang. Bis auf den Lippenstift habe ich eigentlich bislang keine anderen an der Rettungsweste befestigten Ausrüstungsteile benötigt. Toi, toi, toi! Sollte ich jedoch eine kritische Querung unternehmen, so würde ich meine Seenotbake und mein Handy – statt in der Sitzluke zu lagern – irgendwo am Körper tragen.

Ja, und was packt sich **Christopher Cunningham** in seine mit mehreren Taschen ausgerüstete Schwimmweste? Folgendes zählt er auf:

- Messer, Laser-Signallampe, Autoschlüssel, Thermometer, Signalspiegel, 3 Seenot-signalkugel, UKW-Sprechfunkgerät, „Sea Seat“ (Schwimmkörper, auf den wir uns im Notfall setzen können), Schleppleine; und bei Nachttouren: Stroboskop- und Blitzlicht, Energieriegel und GPS-Gerät.

Der SEA KAYAKER hat nun ein paar Experten gefragt, was sie so alles in & an ihrer Schwimmweste verstauen. Die Antworten und ein paar Diskussionsbeiträge dazu finden wir unter:

→ www.seakayakermag.com/2007/07e-newsletters/March/PFDGear.htm

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, April 2007, S.4 – www.seakayakermag.com

24.03.2007 **Lebensraum Meer** (Natur)

In GEOkompakt Nr. 10 wird sich mit dem Thema:

„Lebensraum Meer“

befasst. Für das Küstenkanuwandern dürften eigentlich alle dort angesprochenen Themen von Interesse sein. Beeindruckend dabei sind insbesondere die viele Fotos:

- Korallenriffe: Die steinernen Gärten
- Gift: Das Arsenal der Schwachen
- Jäger: Eine neues Bild vom Weißen Hai
- Felsküste: Der härteste Lebensraum der Erde
- Tiefsee: Geschöpfe der Finsternis
- Anatomie: Das Prinzip Fisch
- Schwarm: Im Schutz der großen Zahl
- Das Watt: eines der produktivsten Ökosysteme
- Das Prinzip Panzer: Krustentiere
- Der Wald unter Wasser: Kelpwälder
- Die Nackten und die Schönen: Nacktschnecken
- Ein Meer von Winzlingen: Plankton
- Im Reich der grauen Riesen: Wale
- Leben am Gefrierpunkt: Polarregionen

Quelle: GEOkompakt, Nr. 10/07 (156 S.) – www.GEOkompakt.de

23.03.2007 **Das Tor ins Watt: Neuharlingersiel** (Revier/Inland)

Im letzten Jahr wurden im Hafen von Neuharlingersiel größere Umbaumaßnahmen angekündigt. Ein halbes Jahr später zeigen sich die ersten Auswirkungen dieser Umbaumaßnahmen: Die auf der Ostseite des Hafens liegende von Kanuten genutzte „Rampe“ und die dazugehörige „Parkmöglichkeit“ sind weg!

Ein Starten und Anlanden wird dieses Jahr nur noch auf der Westseite möglich sein, und zwar vor der eigentlichen Hafeneinfahrt im Bereich des DGzRS-Hauses. Dieser Bereich ist jedoch mit einigen Unannehmlichkeiten verbunden, da er in der Niedrigwasserphase (so zwischen 3 Std. vor bis 3 Std. nach Niedrigwasser) sehr verschlickt ist. Außerdem gibt es Probleme, mit mehreren Autos diesen Bereich anzufahren, da dort während der Ladephase der Fahrgastschiffe sehr viel Personen- und PKW-Verkehr herrscht. Abgesehen davon ist dort ein Parken nur sehr begrenzt und nicht über die Nacht möglich, sodass die privaten Parkhäuser hinter dem Deich gegen Entgelt in Anspruch zu nehmen sind. Das „Dumme“ dabei ist jedoch, dass diese Parkhäuser nicht durchgehend, sondern nur zu den Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Fahrgastschiffe geöffnet haben.

Wer von den Küstenkanuwanderinnen und -wanderern den Hafen von Neuharlingersiel meiden kann, sollte daher es vorziehen, einen anderen Hafen als Start-/Anlandeplatz auszuwählen. So bietet sich z.B. der Hafen von Harlesiel als Anlaufstelle an, und zwar existiert dort auf der Westseite des Hafens (weit vorne am Hafenausgang) ein Parkplatz, der von Wohnmobilen genutzt wird. I.d.R. wird es uns erlaubt, dort gegen Entgelt unsere PKWs abzustellen.

Leider liegt Harlesiel nicht so günstig wie Neuharlingersiel. Die Strecke hinüber nach Spiekeroog ist nun nicht mehr ca. 8 km, sondern 12 km lang und es kann bei stärkeren Winden nicht in der Niedrigwasserphase im Wellenschutz der Wattflächen hinüber gepaddelt werden, sondern es ist nun erforderlich kurz nach Hochwasser Richtung Spiekeroog zu starten, also dann, wenn es bei Wind aus W, N und O am meisten wellt.

Übrigens, der Hafen soll ins Watt hinein etwas verlängert werden und eine neue Rampe erhalten. In Anbetracht der Probleme, die wir Kanutinnen und Kanuten – ausgenommen ist die Hochwasserphase - schon bislang mit der Rampe hatten, bot es sich regelrecht an, bei den entsprechenden Stellen der Hafenverwaltung vorstellig zu werden und darum zu bitten, die Rampe so zu gestalten, dass sie leichter begehbar ist.

Anlässlich eines Gespräches mit dem **1. SaU-Vorsitzenden, Rüdiger Schäfer**, habe ich das Thema „Hafenumbau“ angesprochen und war mit ihm einig, dass die Rampe „seekajakfreundlicher“ zu gestalten ist. Wir haben verschiedene Lösungsmöglichkeiten andiskutiert (Treppe, seitliche Geländer, O-Ring mit Abseilmöglichkeit, Anlegerponton). Wegen der räumlichen Nähe haben wir vereinbart, dass der Bremer Rüdiger Schäfer den Kontakt zur Hafenverwaltung sucht. In der Zwischenzeit hat er erste Gespräche geführt. Im Moment spricht einiges dafür, dass uns ab 2008 das Ab- & Anlegen im Hafen von Neuharlingersiel leichter gemacht wird.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

22.03.2007 **Prince William Sound (Alaska)** (Revier/Ausland)

Im SEAPADDLER-Newsletter berichtet **Peter Dew** über eine 14-tägige Tour im Prince William Sound.

Link: www.seapaddler.co.uk/alaska2.htm

21.03.2007 **Patagonien (Chile)** (Revier/Ausland)

Im SEAPADDLER-Newsletter berichtet **Pete Bridgstock** über eine Tour entlang der patagonischen Küste. Gestartet wurde in Puerto Natales. Bei der Tourenplanung und –organisation wurde er von Bigfoot Expedition unterstützt. Erkundet wurde u.a. der „Canal of las Montañas“ und „Santa Maria Channel“. Nebenbei wurde auch noch die Landschaft per Bus erkundet.

Link: www.seapaddler.co.uk/Patagonia.htm

20.03.2007 **West-Schottland** (Revier/Ausland)

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

„Highlands & Islands“

über eine Tour entlang des westschottischen Küste (Mull, Skye, Äußere Hebriden).

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

- „*Sehr abwechslungsreich. Auch in den Sommermonaten muss man mit durchziehenden Tiefdruckgebieten, wechselnden Winden und Niederschlag rechnen. Zum Glück aber ändert sich die Wetterlage meist sehr schnell. Selbst im Sommer klettert das Quecksilber nur selten über 20° C.*“

Quelle: YACHT, Nr. 7/07, S.12-19 – www.yacht.de

20.03.2007 **P&H-Seekajak Cetus** (Ausrüstung)

Der britische Seekajakhersteller P& H hat ein neues Seekajak im Programm:

- **Cetus** (544x55 cm, 379 Liter Volumen)
Sitzluke: 87x51 cm; 31 cm hoch (vorne), starre Schenkelstützen
Gewicht: 26 kg
Gepäcklukendeckel: 2x ovale
Tageslukendeckel: 1x rund
Kartendeck: optional 1 Stauraum mit direktem Zugriff über runden Lukendeckel
Trimmung: Skeg

Wenn wir uns bewusst werden, dass Ende der 80iger Jahr kaum ein britisches Seekajak über mehr als 310 Liter Volumen verfügte, stellen wir fest, dass nun – als letzter Brite - auch P&H dazu übergegangen ist, für jene, die selber voluminöser sind bzw. die einen höheren Gepäckbedarf haben, auch ein Seekajak in der oberen L-Klasse (zwischen 350-400 Liter) anzubieten. Es wird sich wohl um ein „gemütlicheres“ Seekajak handeln, das sich eher zum Streck-Paddeln eignet als zum Spielen, insofern frage ich mich, warum das Heck dieses Seekajaks nicht so konstruiert ist (nämlich flach statt hoch auslaufend), dass hinten optional eine Flip-off-Steueranlage montiert werden kann, welche auch effektiv arbeitet, ohne dass vor der Montage etwas vom Heck abzuschneiden ist.

Bzgl. des Volumens zeigen sich die renommiertesten britischen Seekajakhersteller P&H, VALLEY und NIGEL DENNIS anpassungsfähig, wahrscheinlich um auch auf dem nordamerikanischen Markt zu bestehen.

Wenn die Drei in Sachen Steueranlage schon nicht die deutschen Seekajakhersteller PIETSCH & HANSEN und LETTMANN zum Vorbild nehmen und deren unter dem Achterschiff integrierte Steueranlagen imitieren, sollten sie wenigstens mal über den großen Teich schauen. Dann werden sie feststellen, dass manche nord-amerikanischen Hersteller bewusst auf die optische Komponente „hoch gezogenes Heck“ verzichten, damit die Steueranlage möglichst tief liegt und das Steuerblatt wirksam eingesetzt werden kann (z.B. CURRENT DESIGNS).

Übrigens, P&H hat in einer Sache hinüber zu uns Deutschen geschaut. Ich weiß nicht, wer hier in Deutschland der Erste war, der im Bereich des Kartendecks eine extra Stauluke vorgesehen hat, PRIJON oder LETTMANN? Zumindest finden wir jetzt bei dem **Cetus** von P&H ebenfalls flach aufs Kartendeck integriert eine solche zusätzliche, hier vierte Stauluke. Praktisch ist das schon. Ob das aber wichtig ist, muss jeder von uns allein für sich entscheiden; denn dort vorne, wo nun optional eine Stauluke platziert werden kann, lag bislang die fest installierte Handlenzpumpe COMPAQ 50. Das eine ist praktisch, das andere ist u.U. lebenswichtig. D.h. ich persönlich würde mich für die Handlenzpumpe und gegen das vierte Staufach entscheiden. Lediglich passionierten Solo-Kayakern (und natürlich Binnen-Paddlern) ist das Staufach zu empfehlen, da sie ohnehin sich für eine Fußlenzpumpe entscheiden sollten.

Wer es vorzieht, mit einem Skeg-Seekajak entlang der Küste zu paddeln, der sollte – solange das Volumen und der Sitzhalt stimmt – den **Cetus** in die engere Wahl einbeziehen, aber dabei nicht vergessen, dass P&H auch noch andere Seekajak im Angebot hat, die übrigens allesamt ohne wenn & aber seetüchtig sind:

1) P&H Seekajaks aus Faserverbundstoffen:

- **Capella 173** (525x58 cm; 385 Liter Volumen; Lukenlänge: 87 cm)
- **Cetus** (544x55 cm; 379 Liter Volumen; Lukenlänge: 87 cm)
- **Quest** (536x56 cm; 365 Liter Volumen; Lukenlänge: 74 cm)
- **Capella 167** (505x56 cm; 323 Liter Volumen; Lukenlänge: 80 cm)
- **Bahiya** (534x52 cm; 308 Liter Volumen; Lukenlänge: 72 cm)
- **Capella 163** (500x56 cm; 305 Liter Volumen; Lukenlänge: 80 cm)
- **Sirius M** (518x52 cm; 302 Liter Volumen; Lukenlänge: 73 cm)
- **Quest (LV)** (536x55 cm; 302 Liter Volumen; Lukenlänge: 74 cm)
- **Capella 161** (492x55 cm; 291 Liter Volumen; Lukenlänge: 79 cm)
- **Vela** (477x54 cm; 275 Liter Volumen; Lukenlänge: 72 cm)

2) P&H Seekajak aus Sandwich-PE:

- **Capella 166 (PE)** (505x56 cm; 349 Liter Volumen; Lukenlänge: 81 cm)
- **Capella 160 (PE)** (495x56 cm; 262 Liter Volumen; Lukenlänge: 80 cm)

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link zu britischen Seekajakherstellern:

P&H → www.phseekayaks.com / Import: www.gadermann.de

Sea Kayak UK (Nigel Dennis) → www.seakayakinguk.com / Import: www.nanuk.de

Valley → www.valleyseekayaks.com / Import: www.nanuk.de

16.03.2007 Aktueller Wasserstand nach „12er-Regel“ (Ausbildung)

Wir paddeln im Wattenmeer und wollen eine Wattfläche queren. Wattflächen haben dabei die Eigenschaft, dass sie bei Hochwasser überflutet und bei Niedrigwasser trocken gefallen sind. Wir wollen nun wissen, wann über eine bestimmte Wattfläche soviel Wasser ist, dass wir mit den Seekajaks flott darüber paddeln können. Um das auszurechnen benötigen wir:

- ein Seekarte, welche Angaben über die Watthöhen macht,
- und ein Gezeitenkalender, dem wir entnehmen können, wie hoch das Wasser steigen und wie niedrig es fallen kann.

Seekarte: Wie weit eine Wattfläche maximal aus dem Wasser herausragen kann, steht in der Seekarte, und zwar als Höhenangaben, die auf den Wattflächen gedruckt werden. Die Zahlen kennzeichnen dabei die Watthöhen ganz bestimmter Wattflächen und geben die „trockenfallende Höhe über Seekartennull (SKN)“ an. Bei einer Watthöhe von 2,70 m wird dabei folgende Kennzeichnung vorgenommen:

→ **2₇ = 2,70 m trockenfallende Höhe über SKN**

Basis dieser Watthöhenangabe ist SKN, d.h. Seekartennull, welches sich ab 2005 auf die „Lowest astronomical Tide“ (LAT), d.h. die niedrigste astronomisch mögliche Tide bezieht.

Leider dauert es noch bis 2011, bis alle deutschen Seekarten auf LAT umgestellt sein werden; denn bis 2005 galt als die Basis für SKN das „mittlere Springtidenniedrigwasser“ (MSPNW), welches nicht ganz so tief geht, d.h. so etwa zwischen 40 und 60 cm (durchschnittlich = 50 cm) höher liegt. (Da der Gezeitenkalender ab 2006 vollständig mit SKN-LAT arbeitet, sollten wir bei unseren folgenden Be-

rechnung zunächst den Titelinformationen der Seekarte entnehmen, auf welches SKN die Seekarte bezogen wird und der Einfachheit halber beim Gezeitenkalender eine Korrektur der Angaben für das Hochwasser (hier: Mittleres Hochwasser (MHW)) vornehmen, d.h. diese Angabe um ca. 50 cm vermindern (siehe hierzu: → www.kanu.de/nuke/downloads/LAT.pdf)

Die mit 2₇ gekennzeichnete Wattfläche ragt folglich bei Niedrigwasser um 2,70 m über die Wasserfläche hinaus, aber nur dann, wenn es sich bei dem Niedrigwasser um das astronomisch zu erwartende niedrigste Niedrigwasser handelt. Fällt das Niedrigwasser nicht so tief, dann schaut die Wattfläche nicht so hoch aus dem Wasser heraus.

Tidenkalender: Dem Tidenkalender können wir nun entnehmen, wie - bezogen auf bestimmte Orte - niedrig bei Niedrigwasser das Wasser fallen kann:

a) Verfügen wir über die kleine Broschüre: „Gezeitenkalender. Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete“ (hrsg. vom BSH jährlich neu) können wir Folgendes ableiten:

→ **MNW-Neuharlingersiel (Ostfriesland) = 0,6.**

MNW ist dabei als „mittleres Niedrigwasser“ zu verstehen, welches für diesen Hafenort durchschnittlich 0,60 m über SKN-LAT liegt. D.h. eine Wattfläche, die mit 2₇ gekennzeichnet ist, wird bei Niedrigwasser durchschnittlich nur 2,10 m aus dem Wasser ragen. Da es sich hier um mittlere Werte für Niedrigwasser handelt, muss uns jedoch bewusst sein, dass bei Springtide niedrigere NW-Werte und bei Nipptide höhere NW-Werte zu erwarten sind. In Anbetracht dessen dass die Unterschiede in der Deutschen Bucht jedoch nicht so groß sind, finden wir im kleinen „Gezeitenkalender“ nur die Angaben für das „mittlere Niedrigwasser“ (MNW).

b) Verfügen wir über die große Tabellensammlung „Gezeitentafeln Europäische Gewässer“ (hrsg. vom BSH jährlich neu) können wir jedoch exaktere Daten entnehmen, die auf den Tag genau errechnet werden und dabei alle astronomischen Konstellationen ins Kalkül ziehen (nicht jedoch meteorologische Bedingungen wie z.B. auf-/ablandiger Wind bzw. Luftdruckschwankungen), z.B.

→ **NW-Norderney/Riffgat = 0,7** (und zwar für 24.06.07, um 12.55 Uhr),

wobei wir den Tafeln entnehmen können, dass dieser Wert trotz Nipptide auch für Neuharlingersiel gültig ist = 0,7;

Da die Unterschiede zwischen den mittleren und tatsächlichen Werten aus der Sicht des Küstenkanuwanderns relativ klein sind, genügt es, wenn wir im Folgenden nur mit den Werten des „Gezeitenkalenders“ arbeiten.

D.h. wir können in Neuharlingersiel mit einem MNW von 0,60 m rechnen, woraus abzu leiten ist, dass dort ein 2₇ hohe Wattfläche bei Niedrigwasser um 2,10 m aus dem Wasser ragt (= 2,70 minus 0,60).

Da dem „Gezeitenkalender“ auch die Werte für das „Mittleren Hochwasser“ (MHW) für beide Ort zu entnehmen sind, und zwar

→ **MHW-Neuharlingersiel = 3,50 m.**

können wir ebenfalls errechnen, wie viel Meter die 2₇ hohe Wattfläche bei Hochwasser unter Wasser liegt, nämlich 0,80 m (bei Neuharlingersiel) (= 3,50 minus 2,70).

Wir wissen nun, wie weit eine Wattfläche bei Niedrigwasser aus dem Wasser ragt und bei Hochwasser unter Wasser liegt (und zwar bezogen auf mittlere Werte für NW und HW). Uns

interessiert jedoch zu erfahren, wie viel Stunden nach Hochwasserzeit (HWZ) diese überflutete Wattfläche trocken fällt bzw. wann nach NWZ diese trocken gefallene Wattfläche überflutet wird. Dazu müssen wir wissen, wie hoch die Wasserstandsveränderung zwischen HW und NW ist, d.h. wir müssen den „Mittleren Tidenhub“ (MTH) kennen. Lt. „Gezeitenkalender“ gilt hierfür der folgende Wert:

➔ **MTH-Neuharlingersiel bei 2,9 m.**

D.h. bei Neuharlingersiel sinkt die Tide innerhalb von ca. 6 Std. um 2,9 m.

Näherungsformel „12er-Regel“: Mit Hilfe einer Näherungsformel, die einigermaßen repräsentativ für die Wasserstandsveränderungen der Tide in der Deutschen Bucht ist, können wir ermitteln, um wie viel der Wasserstand in der 1. Std., in der 2. Std. und in der 6. Std. fällt. Bei der Berechnung greifen wir auf die „12er-Regel“ zurück, die besagt, dass die Tide,

in der 1. Std. nach HW um 1/12 fällt,	➔ X	= 0,50 (z.B. mit X= 0,50 m)
in der 2. Std. nach HW um 2/12 fällt	➔ XX	= 1,00
in der 3. Std. nach HW um 3/12 fällt	➔ XXX	= 1,50
in der 4. Std. nach HW um 3/12 fällt	➔ XXX	= 1,50
in der 5. Std. nach HW um 2/12 fällt	➔ XX	= 1,00
in der 6. Std. nach HW um 1/12 fällt	➔ X	= 0,50

Bei MTH-Neuharlingersiel = 2,90 m beträgt $X \approx 0,24$ (2,9 dividiert durch 12). Wenn wir nun wissen möchten, wie viel Stunden nach HWZ die 2,7 hohe Wattfläche vor Neuharlingersiel trocken fällt, brauchen wir lediglich im Stunden-Takt die Werte für den Tidenfall von MHW Neuharlingersiel abzuziehen:

MHW-Neuharlingersiel =	➔ 3,50 m
1 Std. später sinkt der Wasserstand um 1/12 MTH = 0,24 auf	➔ 3,26 m
2 Std. später um 2/12 MTH = 0,48 auf	➔ 2,78 m
d.h. nach knapp 2 Std. nach HWZ wird die 2,70 m hohe Wattfläche trockenfallen.	

Im Folgenden werden zwei konkrete Beispielsrechnungen für Ostfriesland bzw. Nordfriesland vorgenommen. Die Beispielsrechnungen werden über die ganze Phase einer Tide durchgeführt, sodass sie vollständig nachvollzogen werden können. Für eigene Berechnung wird am Ende des Beitrags als Anlage ein Formular zur Berechnung der Wasserstandsveränderungen beigelegt.

In der Realität wird jedoch der erfahrene Küstenkanuwanderer wahrscheinlich wie oben gezeigt vorgehen und zusätzlich alle Berechnung im Kopf durchführen, d.h.:

- Wir ermitteln zunächst das „Mittlere Hochwasser (MHW)“ (z.B. 3,50 m)
- und dann den „Mittleren Tidenhub“ (MTH) (z.B. 2,90 m)
- sowie gemäß der „12er-Regel“ 1/12 von MTH (= 0,24 m)
- Nebenbei merken wir uns die „Trockenfallende Höhe über SKN“ (z.B. 2,70 m).
- Nun errechnen wir von der Hochwasserzeit (HWZ) aus startend im 1-Std.-Takt die Wasserstandshöhe, und zwar solange bis wir den zum Paddeln minimalen Wasserstand gefunden haben (hier: Watthöhe + 0,50 m) ($3,20 = 2,70 + 0,50$):
 HWZ = 3,50 m; 1. Std. später = 3,26 m; 2. Std. später = 2,78 m; = 3,20 ?
 Der gesuchte Zeitpunkt liegt folglich bei 1 Std. nach HWZ.

D.h. bezogen auf das obige Beispiel ist es für uns wichtig zu wissen, wann an der Wattfläche vor Neuharlingersiel das Wasser 0,50 m über der Wattfläche (= 2,7), also bei 3,20 m liegt. Vor Neuharlingersiel trifft das nach knapp 1 Std. nach HWZ zu.

Variante 1: Überquerung bei ablaufendem Wasser D.h. für die Beispielsrechnung bedeutet dies, dass - wenn wir nach der Hochwasserzeit (HWZ), also mit ablaufendem Wasser, von Neuharlingersiel über die 2_7 hohe Wattfläche paddeln wollen - wir das spätestens 1 Std. nach HWZ Neuharlingersiel tun müssen, anderenfalls erschwert der niedrige Wasserstand das Paddeln bzw. ist die Wattfläche trocken gefallen und zwingt uns, auszusteigen und unsere Seekajak über die Wattfläche zu treideln oder zu ziehen.

Variante 2: Überquerung bei auflaufendem Wasser Aus dem Beispiel können wir auch folgern, dass wir, wenn wir mit auflaufendem Wasser zum Hafen von Neuharlingersiel paddeln wollen, dass wir frühestens 1 Std. vor HWZ Neuharlingersiel über diese Wattfläche paddeln können. Wer dort früher ankommt, läuft auf Grund und muss entweder warten, bis das Wasser gestiegen ist bzw. muss aussteigen und über die Wattfläche ziehen.

1. Berechnungsbeispiel: Ostfriesland (24.06.07)

Schritt 1: Aufgabenstellung

Überfahung des Wattenhochs „Hohe Bank“ („Harlesielier Wattfahrwasser“).

Schritt 2: Situation

- a) Sonntag, 24.06.07, Umrundung Spiekeroog mit Ziel Neuharlingersiel.
- b) Wann können wir **frühestens** das Wattenhoch des „Harlesielier Wattfahrwassers“ (Hohe Bank) überqueren (liegt zwischen den Tonnen „**OB 30** und **OB 28**“)

Schritt 3: Ermittlung der Basis-Daten

- ➔ **HW-Zeit Neuharlingersiel:**
HW Norderney 19.12+Korrektur Neuharlingersiel +0:28 = 19.40
- ➔ **Mittleres Hochwasser beim Wattenhoch:**
MHW (SKN-LAT) = ca. 3,5 m
(ermittelt durch Vergleich mit den Nachbarorten)
(Harlesiel = Neuharlingersiel=3,5m)
- ➔ **Mittlerer Tidenhub:**
MTH = ca. 2,9 m (Neuharlingersiel = 2,9m)
- ➔ **max. Trockenfallende Höhe über Seekartennull (SKN-LAT):**
 $1_7 = 1,70$ m (sog. Watthöhe)

(Quelle: Gezeitenkalender bzw. Seekarte)

Schritt 4: Ermittlung der Wasserstandsveränderungen

- ➔ **Berechnungsbasis lt „12er-Regel“:**
MTH 2,90 m dividiert durch 12 $\approx 0,24$ m (exakt = 0,2417m)

Abb. 1: Wasserstands-Veränderungen (absolut)

In der 1.Std. steigt/fällt das Wasser um: $1/12MTH = 2,90:12 = 0,24$ m
In der 2.Std. steigt/fällt das Wasser um: $2/12MTH = 0,24 \times 2 = 0,48$ m
In der 3.Std. steigt/fällt das Wasser um: $3/12MTH = 0,24 \times 3 = 0,72$ m
In der 4.Std. steigt/fällt das Wasser um: $3/12MTH = 0,24 \times 3 = 0,72$ m
In der 5.Std. steigt/fällt das Wasser um: $2/12MTH = 0,24 \times 2 = 0,48$ m
In der 6.Std. steigt/fällt das Wasser um: $1/12MTH = 2,90:12 = 0,24$ m

Daraus folgt: (mit WS = Wasserstand) bei MHW = 3,50 m

Abb. 2: Wasserstands-Veränderungen (bezogen auf MHW)

1 h vor HW liegt der WS um 1/12 niedriger, und zwar bei $\approx 3,26 \text{ m} = 3,50 \text{ (MHW)} - 0,24 \text{ m}$
 2 h vorher lag der WS um weitere 2/12 niedriger $\approx 2,78 \text{ m} = 3,26 - 0,48 \text{ m}$
 3 h vorher lag der WS um weitere 3/12 niedriger $\approx 2,06 \text{ m} = 2,78 - 0,72 \text{ m}$
 4 h vorher lag der WS um weitere 3/12 niedriger $\approx 1,34 \text{ m} = 2,06 - 0,72 \text{ m}$
 5 h vorher lag der WS um weitere 2/12 niedriger $\approx 0,86 \text{ m} = 1,34 - 0,48 \text{ m}$
 6 h vorher lag der WS um weitere 1/12 niedriger, und zwar bei $\approx 0,62 \text{ m (MNW)} = 0,86 - 0,24 \text{ m}$

Diese Werte können auch sofort in die 2. und 3. Spalte der Tabelle eingetragen werden. i.d.R. führen wir jedoch solche eine Berechnung im Kopf durch:

Abb. 3: Zusammenfassende Ergebnisse

Uhrzeiten	Wasserstands- veränderung (bezogen auf MTH)	Wasserstand (bezogen auf MHW)
HWZ = 19.40 Uhr für: Hohe Bank	Veränderung im Stunden- takt (Daumenregel)	MHW (SKN) = 3,5 m
(Rückwärts-Rechnung)	MTH = 2.9 m	Startpunkt: MHW
1 Std. vor HWZ = 18.40 Uhr	1/12 v. MTH = 0,24 m	WS = 3,50-0,24 \approx 3,26 m
2 Std. vor HWZ = 17.40 Uhr	2/12 v. MTH = 0,48 m	WS = 3,26-0,48 \approx 2,78 m
3 Std. vor HWZ = 16.40 Uhr	3/12 v. MTH = 0,72 m	WS = 2,78-0,72 \approx 2,06 m
4 Std. vor HWZ = 15.40 Uhr	3/12 v. MTH = 0,72 m	WS = 2,06-0,72 \approx 1,34 m
5 Std. vor HWZ = 14.40 Uhr	2/12 v. MTH = 0,48 m	WS = 1,34-0,48 \approx 0,86 m
6 Std. vor HWZ = 13.40 Uhr	1/12 v. MTH = 0,24 m	WS = 0,86-0,24 = 0,62*~ 0,60 m
NWZ = 13.29 Uhr	Summe=2,88*~2,90m=MTH * Rundungsfehler	Endpunkt: MNW

Schritt 5: Ermittlung „Trockenfallenden Höhe über SKN“

- (a) am Wattenhoch „Hohe Bank“ beträgt die sog. „Watteshöhe“
 = 1,7 = **1,70 m**
 → bei Niedrigwasser (NW) ragt das Wattenhoch
 = 1,70 m über dem Wasser heraus!
- (b) Da beim Wattenhoch „Hohe Bank“ der MHW = 3,50 m folgt:
 → bei Hochwasser (HW) liegt das Wattenhoch
 = 1,80 m unter Wasser!

Schritt 6: Wann können wir frühestens das Wattenhoch queren?

- (a) Vorgabe: 50 cm Wassertiefe
 → Wasserstand = 1,70 + 0,50 = 2,20 m
- (b) Frage: Wie viel Std. vor Hochwasser haben wir 2,20m Wasserstand? (s. Abb. 3)

= 3 Std. vor HW (19.40 Uhr minus 3 Std.) beträgt Wasserstand = 2,06 m

(c) **Folgerung:**

Kurz nach 16.40 Uhr müsste es möglich sein, das Wattenhoch zu queren!

2. Berechnungsbeispiel: Nordfriesland (21.07.07)

Schritt 1: Aufgabenstellung

Überfahrung einer Wattfläche zwischen Föhr und Amrum-Odde.

Schritt 2: Situation

- a) Samstag, 21.07.07, Fahrt vom Strand von Föhr (West) Kurs West direkt hinüber zur Nordspitze von Amrum (Amrum-Odde).
- b) Die Strecke beträgt ca. 2,5 km. Wann können wir frühestens die höchste Erhebung in der Mitte des Watts queren?

Schritt 3: Ermittlung der Basis-Daten

- **HW-Zeit Amrum-Odde:**
HW Helgoland 17.13 Uhr + Korrekturfaktor Amrum-Odde +1:09 h = 18.22 Uhr
- **Mittleres Hochwasser bei Amrum-Odde:**
MHW (SKN-LAT) 2,70 m (alter Wert bezogen auf MSpNW: 2,20 m)
- **Mittlerer Tidenhub bei Amrum-Odde:**
MTH = 2,10 m (mit „Steigungsfaktor“: MTH dividiert durch 12 \approx 0,18 m = 1/12 MTH)
- **Trockenfallende Höhe über Seekartennull (alt: MSpNW) bei Wattfläche::**
max. $\underline{1}_5$ = 1,50 m (sog. „Watthöhe“)

(Quelle: Gezeitenkalender bzw. Seekarte)

Schritt 4: Ermittlung der Wasserstandsveränderungen

→ **Berechnungsbasis lt. „12er-Regel“:** MTH 2,10 m dividiert durch 12 \approx 0,18 m

Abb. 1: Wasserstands-Veränderungen (absolut)

In der 1.Std. steigt/fällt das Wasser um: $1/12MTH = 2,10:12 = 0,18$ m
In der 2.Std. steigt/fällt das Wasser um: $2/12MTH = 0,18 \times 2 = 0,36$ m
In der 3.Std. steigt/fällt das Wasser um: $3/12MTH = 0,18 \times 3 = 0,54$ m
In der 4.Std. steigt/fällt das Wasser um: $3/12MTH = 0,18 \times 3 = 0,54$ m
In der 5.Std. steigt/fällt das Wasser um: $2/12MTH = 0,18 \times 2 = 0,36$ m
In der 6. Std. steigt/fällt das Wasser um $1/12MTH = 0,18 \times 1 = 0,18$ m

Daraus folgt: (mit WS = Wasserstand) bei MHW = 2,20 m SKN-MSpNW

Abb. 2: Wasserstands-Veränderungen (bezogen auf MHW = 2,20 m)

1 h vor HW liegt der WS um 1/12 niedriger,
und zwar bei = 2,02 m = 2,20 (MHW) - 0,18 m
2 h vorher lag der WS um weitere 2/12 niedriger = 1,66 m = 2,02-0,36 m
3 h vorher lag der WS um weitere 3/12 niedriger = 1,12 m = 1,66-0,54 m
4 h vorher lag der WS um weitere 3/12 niedriger = 0,58 m = 1,12-0,54 m
5 h vorher lag der WS um weitere 2/12 niedriger = 0,22 m = 0,58-0,36 m
6 h vorher lag der WS um weitere 1/12 niedriger
und zwar bei = 0,10 \approx 0,04 m (MNW) = 0,22-0,18 m

Diese Werte können auch sofort in die 2. und 3. Spalte der Tabelle eingetragen werden, i.d.R. führt man jedoch solche eine Berechnung im Kopf durch:

Abb. 3: Zusammenfassende Ergebnisse

Uhrzeiten	Wasserstands- Veränderung (bezogen auf MTH)	Wasserstand (bezogen auf MHW)
HWZ = 18.22 Uhr für: Amrum-Odde	Veränderung im Stunden- takt (Daumenregel)	MHW (SKN) = 2,20 m
(Rückwärts-Rechnung)	MTH = 2.1 m	Startpunkt: MHW
1 Std. vor HWZ = 17.22 Uhr	1/12 v. MTH = 0,18 m	WS = 2,20-0,18 = 2,02 m
2 Std. vor HWZ = 16.22 Uhr	2/12 v. MTH = 0,36 m	WS = 2,02-0,36 = 1,66 m
3 Std. vor HWZ = 15.22 Uhr	3/12 v. MTH = 0,54 m	WS = 1,66-0,54 = 1.12 m
4 Std. vor HWZ = 14.22 Uhr	3/12 v. MTH = 0,54 m	WS = 1,12-0,54 = 0,58 m
5 Std. vor HWZ = 13.22 Uhr	2/12 v. MTH = 0,36 m	WS = 0,58-0,36 = 0,22 m
6 Std. vor HWZ = 12.22 Uhr	1/12 v. MTH = 0,18 m	WS = 0,22-0,18 = 0,04* m ≈ 0,1 m
	Summe=2,16*≈2,10m=MTH * Rundungsfehler	Endpunkt: MNW

Schritt 5: Ermittlung „Trockenfallenden Höhe über SKN“

- (a) **an der Wattfläche östlich von Amrum-Odde beträgt die sog. „Wattöhe“ = $\underline{1}_5 = 1,50$ m**
 → d.h. bei NW ragt die Wattfläche = 1,50 m über dem Wasser (= SKN) heraus!
- (b) **Da bei dieser Wattenfläche der MHW = 2,20 m über SKN-MSpNW liegt, folgt:**
 → bei Hochwasser (HW) liegt diese Wattenfläche = 0,70 m unter Wasser!
 Übrigens, wenn das SKN auf LAT und nicht auf MSpNW bezogen ist, verändert sich die Wattöhe um + 0,50 m auf $\underline{2}_0 (=2,00$ m) und das MHW ebenfalls um + 0,50 m auf 2,70 m. Der MTH bleibt jedoch gleich, liegt also weiterhin bei 2,10 m.

Schritt 6: Wann können wir frühestens die Wattenfläche queren?

- (a) **Vorgabe: Wir wollen mindestens 50 cm Wassertiefe antreffen!**
 → Wasserstand = 1,50 (Wattöhe) + 0,50 = 2,00 m
- (b) **Frage: Wie viel Std. vor Hochwasser haben wir 2,00 m Wasserstand?**
 = 1 Std. vor HW (18.22 Uhr minus 1 Std.) beträgt Wasserstand = 2,02 m (s. Abb.3)
- (c) **Folgerung:**
 Kurz vor 17.22 Uhr müsste es möglich frühestens möglich sein, die Mitte der Wattfläche zwischen Föhr und Amrum-Odde zu queren!
- (d) **Unwägbarkeit:**
 Und was ist, wenn wir weiter südlich fahren und die Wattfläche bei $\underline{1}_1 (= 1,10$ m Wattöhe) queren? Nun, das können wir dann tun, wenn der Wasserstand 1,60 m (1,10+0,50m) beträgt. Lt. Abb. 3 haben wir 2 Std. vor HW einen Wasserstand von 1,66 m. Wir könnten dann also schon um 16.22 Uhr die Wattfläche queren.

Fazit: Kritische Beurteilung der 12er-Regel

Die 12er-Regel ist eine Daumenregel und liefert nur eine Näherungslösung, und zwar aus den folgenden Gründen:

1. Die 12er-Regel geht davon aus, dass die Steig- bzw. Falldauer einer Tide 6:00 Std. beträgt. In Wirklich liegt sie bei Ø 6:25 Std. (Z.B. gilt für Norderney jedoch: 5:50 -6:41 h (Zeitraum: 1.-15.5.06!))
2. Sie geht davon aus, dass die Wasserstandsveränderung gemäß der Normalverteilung erfolgt. Das braucht jedoch nicht immer zuzutreffen. Gerade im Wattenmeer können sich Veränderungen ergeben.
3. Sie arbeitet mit mittleren Gezeitenwerten (hier: MHW u. MTH). In Wirklichkeit schwanken diese Werte. Sie hängen von astronomischen bzw. meteorologischen Gegebenheiten ab (z.B. Spring-/Nipptide, Windstärke/-weg/-dauer/-richtung bzw. Luftdruck).
4. In die Berechnungen der 12er-Regel geht die „Wathöhe“ (hier: „Trockenfallende Höhe über Seekartennull“) ein. Diese Höhenangabe ist jedoch nur zum Zeitpunkt der Messung aktuell, d.h. schon beim Druck der Seekarte kann sich dieser Wert wieder verändert haben.
5. Bei den Berechnungen können wir für eine Wattfläche die Werte für HWZ, MHW und MTH nur durch Interpolation, Vergleich bzw. Schätzung ermitteln, da es i.d.R. für diese Flächen keinen Bezugspunkt im Gezeitenkalender mit entsprechenden Daten gibt.

Wir sollten trotzdem mit der 12er-Regel genau kalkulieren, jedoch uns bewusst sein, dass die Resultate nicht ganz genau sind. Das ist aber für das Küstenkanuwandern ohne große Bedeutung, da wir notfalls aus unserem Seekajak aussteigen und es über die Wattfläche ziehen können!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

14.03.2007 **Seekajakhersteller North Shore wieder auf dem Markt** (Ausrüstung)

SKEG.DE berichtet darüber, dass der britische Seekajakhersteller **North Shore** wieder seine Produktion aufgenommen hat und die folgenden beiden Seekajaktypen vertreibt, und zwar sowohl in PE als auch in Faserverbundstoff:

- **Atlantic** (520x55 cm;25 kg; 360 Liter Volumen)
Material: PE oder Faserverbundstoff
Volumenverteilung: Bug 65 L; Cockpit: 185 L; Tagesluke: 25 L; Heck: 85 Liter
Sitzluke: 68x40 cm mit festen Schenkelstützen
Gepäcklukendeckel: Bug rund 24 cm; Tagesluke rund 20 cm; Heck 41x23 cm
Skeg
integrierter Kompass
- **Shore Line** (488x55 cm;22 kg; 275 Liter Volumen)
Material: PE oder Faserverbundstoff
Volumenverteilung: Bug 45 L; Cockpit: 145 L; Tagesluke: 19 L; Heck: 66 Liter
Sitzluke: 76x40 cm mit festen Schenkelstützen
Gepäcklukendeckel: Bug rund 24 cm; Tagesluke rund 20 cm; Heck 41x23 cm
Skeg
integrierter Kompass

Ob auch wieder die Produktion der Knickspant-Modell **Polar** und **Buccaneer** wieder aufgenommen wird, war jedoch aus den Infos nicht ersichtlich.

Quelle: www.skeg.de/cms/news/637.php > Info v. 14.03.07

Link: www.northshoreseakayaks.com

14.03.2007 **Ölförderungspläne bedrohen Nationalpark Wattenmeer** (Natur)

Im WWF-PRESSE-NEWSLETTER fordert der WWF „den Energiekonzern RWE DEA auf, auf die angekündigten Ölbohrungen im Nationalpark Wattenmeer zu verzichten. "Auch die Industrie muss endlich lernen, Nationalparks zu akzeptieren. Das Wattenmeer wird schon heute durch Hafenbauten, Flussvertiefungen, Schiffsverkehr, Fischerei und Schadstoffe stark beansprucht. Der WWF wird nicht akzeptieren, dass dieser einzigartige Lebensraum aufs Spiel gesetzt wird", so Hans-Ulrich Rösner, Leiter des WWF-Wattenmeerbüros in Husum. Die Naturschützer fordern die Landesregierungen in Kiel, Hamburg und Hannover auf, allen neuen Absichten zur Ölförderung im Wattenmeer entgegen zu treten und sich klar zu ihren Nationalparks zu bekennen. "Wir hoffen, dass die Bohrungen politisch verhindert werden können. Notfalls wollen wir aber auch die rechtlichen Möglichkeiten hierfür prüfen", so der WWF.

Der WWF kritisiert den mangelnden Respekt vor den Wattenmeer-Schutzgebieten. "Es würde einen riesigen Aufschrei geben, wenn Energiekonzerne in den Nationalparks Yellowstone, Everglades oder Serengeti Öl fördern wollten. Das Wattenmeer ist ein ebenso wertvoller Lebensraum", so Rösner. Wenn die Pläne von RWE Dea Realität würden, führt dies die Nationalparks ins Absurde. "Es darf keine weiteren Industrieanlagen im Wattenmeer geben. Deutschland muss seine wertvollsten Naturgebiete ebenso glaubwürdig schützen, wie man es überall in der Welt in Nationalparks erwartet."

Bislang existiert bereits eine Ölförderplattform auf der "Mittelplate" im schleswig-holsteinischen Watt. Hier werden nach Angaben der Betreiber jährlich zwei Millionen Tonnen Rohöl gefördert. Schon mit der Nationalparkgründung im Jahr 1985 wurde diese zusätzliche Bedrohung des Wattenmeeres in Kauf genommen. "Trostpflaster" für den Naturschutz war damals die auch gesetzlich verankerte Festlegung Schleswig-Holsteins, dass es über diese Förderplattform hinaus keine weitere Ölförderung im Nationalpark geben dürfe. Auf diese Festlegung und auf die nationalen und europarechtlichen Regelungen im Naturschutz baut der WWF, wenn die Ölbohrungen nicht politisch oder durch Einsicht der beteiligten Firmen aufgehalten werden können.

Die angekündigten Probebohrungen sollen offenbar im Gebiet "Knechtsand" südwestlich von Cuxhaven in der Ruhezone des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer sowie vor der Dithmarscher Küste im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer stattfinden. Hier werden Ölvorkommen vermutet.“

Quelle: WWF-Presse-Newsletter v. 14.3.07

Link: www.wwf.de/index.php?RDCT=35d6c26254d967b573fa

10.03.2007 **Nachtpaddeln** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK finden wir folgenden ins Deutsche übersetzten Artikel von **Craig Jungers**:

„**Night Paddling**“ (erschieden in: SEA KAYAKER, Oct. 2006)

Der Beitrag wurde auch hier in den Aktuelle Infos kommentiert.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 1005/07, S.53-57 – www.salzwasserunion.de

Link: www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 11.02.07 (Ausbildung)

12.03.2007 Reentry-Rope (Wiedereinstiegs-Steigbügel) (Ausrüstung)

Auf der Homepage des britischen Seekajakhersteller P&H stellt **Mark Pecot** unter dem Titel:

„Rethinking Rescue Stirrups“

eine Leine vor, die Leuten, welche Probleme mit dem Wiedereinstieg nach einer Kenterung haben, den Wiedereinstieg erleichtern soll:

- Die Leine ist ca. 275 cm lang (und sollte ca. 8 mm dick sein).
- An einem Ende befindet sich eine Schlaufe (Auge), am anderen eine Kugel.
- Über die Leine wird ein Schlauch geschoben und mittig mit 2 Knoten fixiert.
- Hat nun jemand nach einer Kenterung Schwierigkeiten, wieder in die eigene Sitzluke zu steigen, werden das Retter- und Kenter-Seekajak möglichst in Bug-zu-Heck-Position parallel nebeneinander gelegt und der „Kenterbruder“ aufgefordert per „Parallel-Wiedereinstiegsmethode“ von außen in seine eigene Sitzluke zu steigen.
- Wenn der „Kenterbruder“ nun Schwierigkeiten hat, diese Wiedereinstiegsmethode anzuwenden – und der Wiedereinstieg per V-Methode vermutlich ebenfalls nicht erfolgreich sein wird – wird nun diese „Wiedereinstiegs-Leine“ um den Süllrand des Kenter-Seekajaks gelegt und geschlossen (hier: die Kugel wird durchs Auge gezogen und das Seil angespannt).
- An der Seite, wo sich der Kenterbruder befindet, hängt nun das Seil über und bildet eine große Schlinge, die beim Wiedereinstieg als „Steigbügel“ zu nutzen ist.
- Sollte dem „Kenterbruder“ der Wiedereinstieg wiederum misslingen und sich dabei mit einem Bein im „Steigbügel“ verheddern, sollte der Retter die Leinenverbindung lösen, indem er die Kugel aus der Schlaufe drückt.

So weit, so gut! Eigentlich sollten wir gar nicht mit Kanutinnen bzw. Kanuten aufs Meer hinaus paddeln, wenn sie nicht den Wiedereinstieg beherrschen! Aber es gibt Situationen, bei denen jemand so erschöpft ist (z.B. anstrengende Tour, schwierige Rettungsaktion), dass dem „Kenterbruder“ wider aller Erwartungen plötzlich nicht mehr der Wiedereinstieg gelingt. Auf solche eine Situation sollten wir stets vorbereitet sein. Diese „Rescue-Rope“ stellt dabei eine Alternative dar, die jedoch auch nicht den Wiedereinstieg „kinderleicht“ macht:

- Erstens schwimmt der „Steigbügel“ im Seegang hin & her, d.h. dem Kenterbruder muss es gelingen, diesen Bügel zu stabilisieren und einen Fuß darin so zu positionieren, dass es ihm möglich ist, sich auf sein Seekajak (möglichst auch etwas aufs Seekajaks des Retters) zu ziehen.
- Zweitens kann ich mir nicht vorstellen, dass im Notfall, wenn der „Kenterbruder“ am „Steigbügel“ wegrutscht und er nun den „Steigbügel“ zwischen seinen Beinen hat, es dem Retter möglich ist, die unter Zug stehende Leine aus dem Süllrand so herauszufummeln, dass er die Verbindung Kugel-Schlaufe lösen kann. Gegebenfalls müsste neben dieser Schließ-Verbindung eine zweite Schlaufe angebracht werden, die zum Herausziehen der Leine aus dem Süllrand dient. Am besten aber drehen wir das Kenter-Kajak so zum „Kenterbruder“, dass sich die Leine allein vom Süllrand löst.

Ich meine, eine solche Leine mitzunehmen, hat nur dann eine Chance, wenn wir sie „multifunktional“ gestalten könnten, und zwar entweder als „Traidelleine“ bzw. als „Tragegurt“, am besten wäre es, wenn wir es schaffen, dass diese Leine alle drei Funktionen erfüllt. Ich würde dann jedoch nicht auf ein 8 mm Seil, sondern auf ein 2 cm breites Gurtband (erhältlich in Bergsportgeschäften) zurückgreifen

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: www.phpaddlers.com > Beitrag auswählen

10.03.2007 **Rund Møn** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Olaf Hagelstein** in dem Beitrag:

„Rund Møn oder wo liegt Kap Arkona?“

über eine Umrundung dieser gegenüber von Rügen liegenden dänischen Insel. Gestartet wurde zu der 4-tägigen Tour vom Hafentort Hårbølle.

Quelle: Seekajak 105/07, S.28-33 – www.salzwasserunion.de

10.03.2007 **Schwerwetterrettung** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet **Nils Ohlsen** in dem Beitrag:

„Adrenalin und Feuerzangenbowle – Weihnachtstour 2007“

über eine Tour, die schließlich auch durchs Gatt zwischen Juist und Norderney führte. Bei schwerer Brandung bzw. Grundsee kentert jemand. Zur anschließend fälligen Rettungsaktion ist Folgendes zu lesen:

- *„Die Methode Unter-Wasser-Einstieg mit anschließendem Hochrollen am Bug des Retters erweist sich als die wohl einzige realistische Rettungsmethode in hohen brechenden Wellen. (Jedoch hat sich der Retter) beim Retten eine Handverletzung zugezogen, was zeigt, wie wichtig es ist, jeden Handgriff einer solchen Situation immer wieder möglichst unter Realbedingungen zu trainieren.“*

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 105/07, S.46-47 – www.salzwasserunion.de

10.03.2007 **Funk oder Handy** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK berichtet **Christian Harms** in dem Beitrag:

„Funk oder Handy im Seenotfall?“

über die beiden Alternativen, den Seenotfall zu melden.

Folgendes pro & contra aufgeführt:

- **UKW-Sprechfunkgerät**

Pro:

1. Ein Funkspruch erreicht alle, die in Signalweite eine Funkstelle betreiben.
2. Wir können ein Schiff, das auf Kollisionskurs fährt, anfunken, ohne seine Tel.-Nr. kennen zu müssen.
3. Im Notfall können wir von einem Seenotkreuzer angepeilt werden, sofern wir die Sprech Taste drücken.
4. Im Notfall können wir den sich annähernden Seenot-Hubschrauber anfunken und ihn einweisen. (Anmerkung: Wir müssten uns nur zuvor von der Seenotleitung den Kanal nennen lassen, damit wir die Retter auch ansprechen können (i.d.R. Kanal 10)).

Contra:

1. Offiziell müssen wir über ein UKW-Sprechfunkzeugnis verfügen, wenn wir ein solches Gerät betreiben wollen.
 2. Die Anschaffungskosten für ein wasserdichtes Gerät sind relativ hoch. Zusätzlich fallen für die Anmeldung und das Betreiben der Funkstelle einmalige und jährliche Gebühren an.
 3. Unser Funkspruch kann nur dann gehört werden, wenn quasi „Sichtverbindung“ zwischen uns und einer Funkstelle besteht.
 4. Unser Funkspruch wird nur dann gehört, wenn die anzufunkende Funkstelle angeschaltet und abgehört wird. Übrigens, Handelsschiffe über 300 BRT sind nicht mehr zur Hörwache verpflichtet.
 5. Wind und Wellengeräusche erschweren die Verständigung. Gegebenenfalls werden wir gehört, aber wir können nicht die Antwort verstehen.
- **Handy**
 - Pro:
 1. Mit einem Handy können wir gezielt Dritte ansprechen, sofern wir deren Tel.-Nr. kennen (z.B. Seenotleitung Bremen über Nr. 124 124).
(Anmerkung: Über die Tel.-Nr. 0049(0)421-536870 ist die Seenotleitung auch aus dem Ausland anrufbar. Es gibt Berichte, dass ein deutscher Segler in Griechenland der Seenotleitung Bremen seinen Seenotfall meldete und diese dann die Seenotmeldung weiter an die griechischen Kollegen leitete.)
 2. Wenn wir entlang der Küste paddeln, ist u.U. die Chance größer, per Handy eine Verbindung aufzubauen.
 - Contra:
 1. Mit einem Schiff können wir nur dann per Handy kommunizieren, wenn wir dessen Handy-Nr. kennen und wenn an Land ein Funkmast in Sichtweite steht.
 2. Die Seenotruf Nr. 124 124 über Handy ist nur im deutschen Netz erreichbar. (Anmerkung: Am Rand zur dänischen Grenze (z.B. Sylt) oder niederländischen Grenze (z.B. Borkum) kann es gut möglich sein, dass unser Handy sich nur noch über das ausländische Netz einwählt. Für diesen Fall sollte auf die Festnetz-Nr. der Seenotleitung Bremen: 0049(0)421-536870 zurückgegriffen werden.)
 3. Nicht über jedes deutsches Mobilfunksystem soll es möglich sein, über die Nr. 124 124 die Seenotleitung in Bremen zu erreichen, z.B. soll es bei O₂ und E-Plus Probleme geben. (Anmerkung: Ich habe persönlich über O₂ ohne Probleme mit der Seenotleitung Kontakt aufnehmen können. Wer über ein E-Plus-Gerät verfügt, möge über die Festnetz-Tel.-Nr. 0421-536870 Kontakt mit der Seenotleitung aufnehmen und einmal nachfragen, ob es nicht ausnahmsweise möglich ist, per Handy-Nr. 124 124 den Kontakt zu suchen (es klingelt nämlich dann dasselbe Telefon). Anschließend könnte dann im DKV-Forum (<http://forum.kanu.de>) bzw. Seekajak-Forum (www.seekajakforum.de) darüber berichtet werden.

Christians Harms Fazit lautet: Bislang hat sich die Alarmierung über Telefon bewährt. Anschließend kann eine Einweisung der Retter über Funk bzw. sonstige Seenotsignalmittel (hier: Fallschirmraketen, Wasserfärbemittel bzw. Fackel) stattfinden, wenn diese im Sichtbereich sind.

Zusammenfassung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 105/07, S.22-23 – www.salzwasserunion.de

10.03.2007 **Handy-GPS** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK berichtet **Siegfried Netzband** in dem Beitrag:

„Mit Handy und GPS-Maus: Auch so kann man heute nach GPS navigieren“

über die Möglichkeit, ein Handy mit Hilfe eines Zusatzgerätes (hier: GPS-Maus) zu einem GPS-Gerät umzufunktionieren.

Zu Hause am Schreibtisch mag das wohl eine mögliche Alternative sein, sofern wir über ein „GPS-taugliches“ Handy verfügen. Unterwegs auf dem Wasser könnte es jedoch Probleme geben, und zwar aus den folgenden Gründen:

- wir müssen ein zusätzliches Gerät mit uns führen (GPS-Maus); leider ist dem Beitrag nicht zu entnehmen, ob es genügt, wenn die GPS-Maus wasserdicht verpackt im Bugstauraum verstaut wird;
- die Displays unserer heutigen Handys sind in der Regel noch zu klein und bei Sonnenlicht noch nur schwer ablesbar sind, sodass wir Probleme bekommen könnten, die GPS-Infos abzulesen;
- die Batteriekapazität eines Handys ist noch begrenzter als die eines GPS-Handgerätes.

Aber ich würde mich nicht wundern, wenn in naher Zukunft Handys auf den Markt kommen werden, die ohne viel Zusatzausrüstung auf dem Meer einsetzbar sind. Wenn das einmal soweit sein wird, könnten wir zumindest bei Touren dicht entlang der Küste auf eine Seenotbake, die im Seenotfall unsere Position via Satellit an eine Rettungsleitstellen weiter funkt, verzichten; denn dann könnten wir gleich per Handy über die Handy-Tel.-Nr. 124 124 die Seenotleitung MRCC Bremen anrufen und per Knopfdruck unsere Positionskordinaten weitergeben.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 105/07, S.24-25 – www.salzwasserunion.de

10.03.2007 **Zur Problematik von Interessentenfahrwassern** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet **Siegfried Netzband** in dem Beitrag:

„Interessentenfahrwasser. Eine Herausforderung an die Seekajaknavigation“

über die navigatorischen Probleme, wenn eines Tages die für das Küstenkanuwandern so wichtigen Wattfahrwasser nicht mehr ausgetonnt bzw. ausgeprickt werden. Wer die bisherigen Veröffentlichungen von Siegfried Netzband kennt, weiß auch, was für eine Lösung er parat hat: Der Einsatz eines GPS-Gerätes zum Auffinden des erlaubten Kurses!

Der Hintergrund dieser Überlegungen ist der Versuch der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zu sehen, aus Kostengründen nicht mehr alle Fahrwasser im Wattenmeer zu kennzeichnen, d.h. auszutonnen bzw. auszupricken. Da in den Nationalparks des Wattenmeeres die Zone 1 (Ruhezone) bzw. die Vogelschutz- bzw. Robbenschutzgebiete (VSG/IRSG) grundsätzlich nur befahren werden dürfen, wenn wir innerhalb eines Fahrwassers fahren, hätte ein solcher Wegfall von Fahrwassern die Folge, dass einzelne Schutzgebiete nicht mehr per Boot gequert werden dürfte (Ausnahme: Die Ruhezone darf gemäß der 3-Std.-Regelung in der Hochwasserphase befahren werden). Im Rahmen der anstehenden Novellierung des Befahrensverordnung Nordsee (NPNordSBefV v. 1992 u. 1995) sollte dieser schleichenden Ausweitung eines praktischen Befahrensverbot vorgebeugt werden, und zwar mit dem Vorschlag, alle Fahrwasser, die bis 1992 im Wattmeer existierten, sollten als „Interessentenfahrwasser“ ausgewiesen werden, sofern nach 1992 die Betonung aus finanziellen Gründen eingestellt wurde.

Außerdem sollte bei der neuen Befahrensverordnung die Möglichkeit offen gehalten werden, bei begründetem Anlass z.B. für das Küstenkanuwandern extra Fahrwasser einzurichten, ohne dass diese jedoch als Fahrwasser zu kennzeichnen sind.

Die Vorschläge der Novellierung sind gemeinsam mit allen betroffenen Naturschutz- und Wassersportverbänden abgesprochen worden. Die Umsetzung in einen verbindlichen Verordnungstext bereitet jedoch noch einiges Kopfzerbrechen. Insofern kann es noch einige Zeit dauern, bis dass die Novelle in Kraft tritt. Dabei ist nicht sicher, ob auch solche „Interessentenfahrwasser“ eingeführt werden. Insofern haben wir noch einige Zeit, unsere navigatorischen Kenntnisse und die Fertigkeiten, mit einem GPS-Gerät perfekt umzugehen, an die Anforderungen, die „Interessentenfahrwasser“ an uns stellen würden, anzupassen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 105/07, S.12-13 – www.salzwasserunion.de

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

07.03.2007 **Seenot-Signalmittel: eine Übersicht** (Ausrüstung)

Seenotfällen können durch umsichtiges, seemännisches Verhalten vorgebeugt werden: Voraussetzung dafür ist, dass wir seetüchtig sind und in der Lage sind, die Gewässerbedingungen richtig einzuschätzen. Dennoch kann ein Seenotfall nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, sei es, dass:

- sich das Wetter verschlechtert,
- bzw. die eigene Gesundheit oder die Gesundheit der Mitpaddler unvorhersehbar Probleme bereitet,
- bzw. die eigene Ausrüstung oder die Ausrüstung der Mitpaddler unerwartet Schäden aufweist
- bzw. wir mit einem anderen Schiff kollidieren.

Für solch Fälle, müssen wir in der Lage sein, Dritte auf unsere Notsituation aufmerksam zu machen. D.h. wir müssen Dritte alarmieren und zu uns hinführen können. Hierzu benötigen wir Seenot-Signalmittel:

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

Damit wir auch wirklich gefunden werden können, ist es wichtig, möglichst bei unserem Seekajak zu bleiben (hier: Sicherung durch „Life-Line“):

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

und auffällig gekleidet zu sein (z.B. gelber Südwester statt schwarze Neokappe)

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

Wenn uns die Alarmierung nicht möglich ist, haben wir „schlechte Karte“, und zwar auch dann, wenn wir Dritte informiert haben, wo wir paddeln und ab wann sie nach uns suchen sollen (sog. Tourenrückmeldung/Passage-Plan):

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

Denn auch, wenn wir vermisst werden und nach uns schließlich gesucht wird, müssen wir erst einmal draußen auf dem weiten Meer gefunden werden.

Mögliche Signalmittel

Folgende Signalmittel kommen infrage, wobei natürlich nicht jedes der hier aufgezählten Signalmittel gleichermaßen effektiv sind:

1. Tonsignale:

- **Signalpfeife:** SOS durch Schallsignal ●●● — — — ●●●
- **Nebelhorn:** Dauerton

Einsatzprobleme:

Zumindest die Signalpfeife sollte an jeder Schwimm-/Rettungsweste befestigt sein. Wind- und Wellengeräusche erschweren die Hörbarkeit dieser Signalmittel, sodass auch Signalpfeifen mit über 100 dB(A) Schalldruck höchstens im Nahbereich zu hören sind. Außerdem kann das „Geräusch“ einer Signalpfeife als Möwenschrei missinterpretiert werden.

2. Sicht- bzw. Lichtsignale:

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

- **Handzeichen:** „Langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme.“ (offiziell anerkanntes Signal);
Bei Kentergefahr: Heben und Senken des mit beiden Händen festgehaltenen Paddels.
Nach Kenterung: Winken mit dem senkrecht aus dem Wasser gehaltenen Paddel.
- **Signalspiegel bzw. Taschenlampe:**
Mit dem per Spiegel eingefangenen Licht der Sonne oder dem Licht einer Glühbirne wird SOS signalisiert;
- **Blitzleuchten:** (mit ca. 15 Blinkintervalle pro Minute);
- **Handrauchfackel** (Keulenform): **orangener** Rauch
Brenndauer: mind. 60 Sek.;
Reichweite: ca. 5 km;
- **Handfackel** (Keulenform): **rotes** Licht
Brenndauer: mind. 60 Sek.;
Helligkeit: 15.000 Candella (cd);
Reichweite: ca. 22 km;
- **Signalkugeln** (z.B. „Nicosignal“): 6 Schuss **rote** bzw. **weiße** Signalsterne
Einhandbedienung;
Steighöhe: ca. 75 m;
Helligkeit: 8.000 cd;
Brenndauer: ca. 6 Sek.;
Reichweite: ca. 18 km (???) (nachts);
Reservemagazin leicht austauschbar;
Voraussetzung: Kl. Waffenschein für Sportbootführer nicht erforderlich!
- **Fallschirmraketen:** **rote** Signalkugel
Steighöhe: ca. 300 m;
Helligkeit: 30.000 cd;
Brenndauer: mind. 30-40 Sek.;
Reichweite: ca. 55 km (nachts);
Voraussetzung: Sachkundenachweis (sog. „Pyroschein“)!

Einsatzprobleme:

Die Handzeichen sind nur tagsüber und nicht sehr weit zu sehen, trotzdem sollten wir sie kennen.

Signalspiegel können nur auf Land effektiv eingesetzt werden. Sofern die Sonne scheint, können sie sehr stark aufblitzen, sofern es dem Hilfsbedürftigen gelingt, mit dem Spiegel das Sonnenlicht einzufangen und exakt in Richtung Retter zu leuchten.

Blitzleuchten strahlen das Licht stroboskopartig aus und sollten zur Reserve stets griffbereit gelagert werden. Entsprechendes gilt für eine wasserdichte Taschenlampe.

Rauchsignale sind Tag- und Nahbereichssignale (Sichtweite: max. 5 km). Sie dienen dazu, die alarmierten Retter auf sich aufmerksam zu machen, um so die Suche zu erleichtern.

Bei zu starkem Wind, wird der Rauch rasch verweht und verliert dabei deutlich an Signalwirkung. Vorsicht, um den Rauch nicht einzusatmen Signal im Lee halten!

Bei Handfackeln handelt sich um Nahbereichssignale (Sichtweite: bis 22 km). Sie sind sowohl tags als auch nachts bei jedem Wetter einsetzbar und dienen zum Heranführen der Retter. Vorsicht, wegen Funkenflug Fackel im Lee halten!

Das Nicosignal ist es ein absolutes Nahbereichssignal mit geringem Aufmerksamkeitswert. Es ist jedoch geeignet, Dritte, die einen suchen, auf sich aufmerksam zu machen.

Es ist sehr kompakt, sollte griffbereit gelagert und unterwegs möglichst öfter mit Süßwasser gespült werden. Sportbootführer dürfen das Signal auf dem Wasser ohne „Kleinen Waffenschein“ einsetzen, an Land muss es jedoch vor Zugriff durch Dritter sicher gelagert werden (d.h. Signalgeber und Patronen sind getrennt zu lagern!).

Bei den Fallschirmraketen handelt es sich um ein Fernsignal zur Erstalarmierung (Sichtweite in der Nacht: bis zu 55 km). Sollte die Wolkendecke zu niedrig hängen, darf nicht senkrecht gen Himmel geschossen werden. Leider kann jeder Kanute höchstens 2 solcher Fallschirmraketen im Seekajak mitführen.

3. Kommunikationssignale:

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

→ **Handy:** Tel.-Nr. 124 124 (nur Inland) oder 0421-536870 (Seenotleitung Bremen (MRCC))

→ **UKW-Sprechfunk:** Kanal 16 (Mayday Mayday)

Voraussetzung: UKW-Sprechfunkzeugnis!

Einsatzprobleme:

Beide Geräte sind wasserdicht und griffbereit zu verpacken.

Wind- und Wellenräusche erschweren die Kommunikation.

Hoher Seegang lässt den Funkkontakt abbrechen.

Das Handy benötigt Netzempfang (d.h. irgendwo am Horizont muss ein Sendemast stehen; d.h. weiter draußen bzw. verborgen hinter einem Deich oder einer Düne gibt es mit Sicherheit Empfangsprobleme (sog. Funklöcher).

Mit Hilfe des UKW-Sprechfunkgerätes kann mit der Sprechtaaste ein Signal ausgestrahlt werden, über das die Position des Hilferufenden angepeilt werden kann. Es setzt allgemein voraus, dass sich in der Nähe ebenfalls ein Sendemast/Leuchtturm oder eine Funkstelle befindet (Schiff) und dass die Funkstelle nicht nur angestellt ist, sondern auch abgehört wird.

4. Satelliten-Notfunkbaken:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf

Z.B. **ACR AquaFix 406:**

ein Funksignal wird von Satelliten (LEOSAR- und GEOSAR-Systeme) empfangen, geortet und an SAR-Stellen weitergeleitet.

Es handelt sich um eine Weiterentwicklung der EPIRB (= Emergency Position Indication Radio Beacon), die es ermöglicht, den Besitzer des Seenotsenders zu identifizieren.

Das schwimmfähige und bis 10 m wasserdichte Gerät verfügt über die folgenden Besonderheiten:

- Signal zur Alarmierung (Notfrequenz 406 MHz);
- Signal zum Auffinden (Peilfrequenz 121,5 MHz);
- Ausstrahlung der Koordinaten (über integriertem GPS);
- Sendezeit: mehr als 24 Std.;
- Abmessungen: 4,4x14,5x7,7 cm bei 340 g;
- Alarmierungszeit: ca. 5 Minuten / Positionsgenauigkeit: ca. 75 m;
- Preis: ca. 900 Euro zzgl. Codierung)

Einsatzprobleme:

Griffbereite Lagerung, am sichersten am Körper, damit auch nach dem Verlust des Seekajaks der Seenotsender eingesetzt werden kann.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

05.03.2007 Neufundland – Irland: Atlantik-Querung im „Kabinen“-Einer (Abenteuer)

Pete Bray gelang es 2001 im Kajak non-stop von Neufundland nach Irland zu paddeln. Er startete am 22.06.2001 in St. Johns (Neufundland/Kanada) und landete 76 Tag später nach Überwindung der ca. 3.300 km langen Strecke am 5.09.2001 in Belderrig (Donegal Bay / Irland) an.

Das Boot

Pete saß in einem extra für diesen Zweck vom Briten Robin Feloy (Kirton-Kayaks) konstruierten Seekajak mit Kabine im Achterschiff. Das Kajak war insgesamt 822 cm lang. Über Breite (ca. 80 cm?) und Höhe (ca. 90 cm?) wurden keine Daten bekannt gegeben. Gepaddelt wurde vom Cockpit aus. Geschlafen bzw. geruht wurde nachts bzw. bei stürmischem Wetter in der auf dem Achterdeck platzierten ca. 90 cm hohen Kabine. Bei entsprechender Vorsicht war es bei Helligkeit möglich, ohne Kentergefahr von dem einen Ort zum anderen zu wechseln.

Solo-Non-Stop-Paddel-Tour

Er paddelte die ganze Strecke, d.h. er verzichtete auf den Vortrieb eines Segels bzw. Drachens (Kite). Wir können jedoch davon ausgehen, dass der Kabinenaufbau bei Wind eine Angriffsfläche bot, die, sofern der Wind aus westlicher Richtung kam – aber nur dann -, für entsprechenden Vortrieb Richtung Irland sorgte.

Bei seiner Tour wurde er nicht durch Dritte vor Ort unterstützt. Wohl aber kontaktierte er per Satelliten-Telefon fast täglich einen Betreuer in Großbritannien bzw. auf Neufundland. Ein solcher Kontakt schmälert nicht seine Leistung, er hat aber sicherlich mit dazu beigetragen, daraus die nötige Kraft zum Weiterpaddeln zu schöpfen. Abgesehen davon waren mehrmals Telefongespräche erforderlich, um sich Rat für die Reparatur einzelner Materialien einzuholen.

Unterstützung durch Wind & Strom

Die wohl tourenentscheidende Unterstützung erhielt er jedoch durch den überwiegend aus westlicher Richtung wehenden Wind und den Golfstrom (sofern er strömte und Pete sich mitten drin befand); denn ohne beide Naturgewalten wäre eine solche Querung sicherlich nicht mit einem Kajak möglich. Leider blies es nicht immer aus Westen, sodass er manchmal befürchtete, auf dem immerhin ca. 2.700 km entfernt liegenden Island anlanden zu müssen. Außerdem musste der Weg zum Golfstrom erst einmal zurückgelegt werden. Dabei konnte er jedoch anfänglich auf die Unterstützung durch den Labrador Strom hoffen.

Wie viel der ca. 3.300 km von Pete per Paddelschlag zurückgelegt wurden und wie viel Kilometer dem Wind bzw. der Strömung zuzurechnen sind, darüber finden wir leider keine Hinweise. In Anbetracht dessen, dass sich Pete des Nachts – bei Sturm sogar bis zu 4 Tage - in der Kabine befand und sich treiben ließ, wäre es jedoch durchaus möglich gewesen, die Wind- und Strömungsdrift zu ermitteln; da ein in seinem Kajak eingebautes Satelliten-Tracking-System laufend die Positionsdaten funkte.

Rechentechnisches Manöver

Aber wir können – zumindest was seine Fahrtgeschwindigkeit über Grund betrifft - selber folgende Rechnung aufmachen und auf diese Weise Rückschlüssel auf die eigentliche Kilometerleistung ziehen:

- Wir wissen, dass Pete vom 22.6.01, ca. 20 Uhr, bis 5.9.01, ca. 20 Uhr unterwegs war. Das macht rechnerisch 75 Tag = 1.800 Std. Wir wissen weiterhin, dass der direkte Weg Neufundland – Irland ca. 3.300 km lang ist. Eine veröffentlichten Kartenskizze mit Route können wir entnehmen, dass Pete etwas zick-zack gepaddelt ist, was zu einer Verlängerung der Strecke um ca. 10 % geführt haben könnte, d.h. die Strecke verlängert sich insgesamt auf ca. 3.600 km. Daraus können wir rein rechnerisch zunächst ein Stundenmittel von ca. 2 km/h bestimmen (= 3.600:1.800).
- Da wir wissen, dass Pete von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang nicht paddelte und sich stattdessen in seiner Kabine aufhielt, und zwar – abhängig von der Jahreszeit – anfänglich 7 Std. und am Ende der Tour ca. 10:40 Std. – kommen wir auf durchschnittlich 8:50 Std. Nicht-Paddelzeit je Tag und folglich auf ca. 660 Std. Ruhezeit insgesamt.
- Zur Ruhezeit sind hinzuzurechnen die Zahl der Sturmtage, während der Pete ebenfalls nicht paddelte. Leider veröffentlichte Pete kein Tagebuch, sodass ich nicht genau weiß, an wie viel Tagen es ihm wegen Sturm nicht möglich war zu paddeln. Seinen Berichten kann ich nur ab & an entnehmen, dass mal wieder Sturm herrschte und er 4 Tage Auszeit nehmen musste. Ohne Pete's Berichte daraufhin nochmals exakt durchzulesen, gehe ich davon aus, dass er mindestens bei 5 Stürmen jeweils 4 Tage nicht paddeln konnte. In Anbetracht dessen, dass Pete knapp 11 Wochen unterwegs war, nehme ich mal bei seiner Schilderung der Wetterlage auf dem Atlantik im Sommer 2001 an, dass er jede Woche mindestens 1 Sturmtag hatte. Wenn ich weiterhin annehmen, dass Pete während 5 Wochen jeweils 4 Sturmtage je Woche hatte, verbleiben noch 6 Wochen mit jeweils 1 Sturmtag je Woche. D.h. neben den oben angenommen 20 Sturmtagen kommen noch weitere 6 Sturmtage dazu, sodass wir bei 26 Sturmtagen auf eine zusätzliche Ruhezeit von ca. 390 Std. (je Tag = durchschnittlich max. 15:10 h Paddelzeit) kommen. In Anbetracht der oben angenommen 1.800 Std., die Pete insgesamt auf dem Atlantik verbrachte, kalkuliere ich hier zunächst mit ca. 1.050 Std. (= 660+390 Std.) Ruhezeit..
- Aber auch während der verbleibenden ca. 750 Std. (= 49 Paddeltage) paddelte Pete nicht pausenlos durch. Durchschnittlich standen ihm ca. 15:10 Std. je Paddeltag zur Verfügung. Wenn ich davon ausgehen, dass er ca. 2 Std. je Paddeltag zum Ausrühen, Verpflegen und Ausrüstung pflegen benötigte, komme ich bei ca. 49 angenommenen Paddeltagen auf eine pausenbedingte zusätzliche Ruhezeit von ca. 100 Std., was zur Erhöhung der Gesamt-Ruhezeit auf 1.150 Std. (= 660+390+100 Std.) führt. Auf Grund dieser Annahmen komme ich dann auf 650 Std., die Pete insgesamt im Cockpit gesessen hat und gepaddelt ist (=1.800-1.150).
- Leider erfahren wir nicht von Pete, wie schnell er mit seinem Kajak paddeln konnte. Eine Testfahrt in einem Hafen, auf einem See bzw. bei Stillwasser und Flaute entlang der Küste hätten leicht darüber Auskunft geben können. Lediglich einmal verweist er darauf, dass er mit 3 Knoten (= 5,6 km/h) paddelte. So kann ich nur vermuten, dass er bei Flaute und Stillwasser sein Kajak mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 3-4 km/h hätte vorwärts bewegen können.
- Trifft das alles zu, können wir davon ausgehen, dass Pete während der 76 Tage ca. 1.950 – 2.600 km per Paddelschlag zurückgelegt hat. Daraus folgt, dass die verbleibenden 1.650 – 1000 km aufs Konto von Wind & Strom gehen!?

Sonne, Wind & Wellen

Pete hat bei seiner Tour ein Wetter auf dem Atlantik erlebt, dass schon lange nicht mehr so schlecht war. Es stürmte immer und immer wieder (leider werden keinen Windstärken genannt). Mehrere Male war er daher gezwungen, manchmal bis zu 4 Tage hintereinander in

seiner „Kabine“ zu verbringen und sich einfach treiben zu lassen. Nur an einem einzigen Tag schien die Sonne und nur in einer Nacht sah er die Sterne. Ansonsten war es immer bewölkt oder neblig.

Die fehlende Sonne führte zu folgenden negativen Auswirkungen:

- Es war ständig kalt (Temperatur werden nicht genannt). Keine wärmende Sonne sorgt für Abwechslung. Stattdessen führt die Kälte dazu, dass er ab und an taube Finger bekommt (hier: Wasser-Hypothermie).
- Die für die Energiegewinnung zuständigen Solarzellen leisteten nur halbe Arbeit, sodass nur die nötigsten elektrischen Geräte in Betrieb gehalten werden konnten, und dass auch nicht immer durchgehend.
- Seine Kabine wurde immer feuchter, trocknete niemals so richtig durch, sodass alle seine elektrischen bzw. elektronischen Geräte (z.B. Batterien für Satelliten-Telefon, Inmarsat-Mini-M-Satelliten-Tracking-and-Communication-System, Entsalzungsanlage, 4 Videokameras, CD-Musikanlage, Kabinenbeleuchtung) irgendwann ausfielen.

Leider schafft es Pete nicht herüberzubringen, wie er die Naturgewalten Wind & Wellen erlebt und empfunden hat. Z.B. wenn es mal wieder allzu stark windete, dann wechselte er halt in seine Kabine hinüber und wartete ab. Das war's. Und wenn sein Kajak, welches er **Newt** (ein amphibisches Wesen mit schlanken Körper und kümmerlichen Beinen) taufte, in den Sturzseen mehrere Male hintereinander durchkenterte, dann war's das auch. Wie er sich dabei fühlte, wie es dann in seiner Kabine aussah und wie leicht sein Kajak wieder hochrollte, davon erfahren wir nur Stichworte oder gar nichts.

Ein paar Erlebnisse

Bemerkenswert waren für mich eigentlich nur 5 Ereignisse:

1. Einmal wurde es plötzlich sehr schnell sehr kalt. Als er sich umschaute, sah er einen riesigen Eisberg an sich vorbei treiben.
2. Ein anderes Mal musste er zwecks Reparatur eines Steuerseils in die eisigen Fluten steigen und sich – mit einem Lifebelt gut an einer losen Rettungshalteleine gesichert – bis zum Heck hangeln. Dabei verletzte er sich einen Finger so, dass er blutete, was er erst merkte, als er wieder im Cockpit saß und paddelte. So weit so gut. Kurz darauf tauchte neben ihm die Flosse eines Hais auf.
3. Irgendwann beunruhigte ihn ein plätscherndes Geräusch, dass von Achtern kam. Aber er konnte zunächst nichts ausmachen, sodass er versuchte, eine kleine Kurve zu paddeln. Da entdeckt er dicht hinter seinem Heck die Riesige Flosse eines Orcas. Der Orca selber war mindestens so lang wie das Kajak. Machte Pete eine Linkskurve, folgt er ihm, machte er eine Rechtskurve, blieb der Orca ebenfalls hinter ihm. Daraufhin paddelte Pete mal einen Vollkreis ... und der Orca tat es ihm nach.
4. In der Nacht wurde er von einem Knall geweckt, als ob mit einem Gewehr geschossen wurde. Am nächsten Morgen, als er seinen Treibanker einziehen wollte, war dieser weg. Erneut zog er sich nackt aus – lediglich bekleidet mit seiner Rettungsweste und einem Hut – und stieg in die Fluten. Die Öse, an der der Treibanker befestigt war, fehlte, war abgerissen. Pete & seine Betreuer vermuteten, dass ein Hai in das Heck seines Kajaks beißen wollte, sich dabei in den Halteleinen des Treibankers verhedderte und diesen Abriss!? – Übrigens, Pete verfügte wohl über einen 2. Treibanker, aber nicht über die vollständige Zusatzausrüstung inkl. Ersatz für den abgerissenen Haken. Leider erfahren wir nicht, ob es ein großer Nachteil war, den Rest der Tour ohne Treibanker unterwegs zu sein.
5. Kurz vor Irland passierte es noch, dass er in der Nacht beinahe von einem Fischkutter überfahren wurde. Pete sah wohl die Lichter ankommen, dachte aber, dass es sich um die Signallichter seines Inmarsat-Gerätes handelte. Als ihm bewusst wurde, dass diese Lichter nicht mehr brannten, ahnte er sofort, dass ein Schiff direkt auf ihn

zu fuhr. Pete sprang nackt in sein Cockpit und paddelte davon. Nur ca. 30 m neben ihn fuhr der Kutter vorbei.

Endspurt mit Hindernissen

Wie es das wohl so ist, die letzten Tage vor Irland wurde es richtig kritisch. Dazu zählte nicht nur die Beinahe-Kollision mit dem Fischkutter (s. Nr. 5), sondern auch jener Sachverhalt, dass zum Schluss alle elektronischen Geräte ausgefallen waren, sodass es Pete nicht mehr möglich war, Kontakt mit seinem Betreuer aufzunehmen. Ebenfalls stellte das Inmarsat-Tracking-Gerät seinen Betrieb ein, was dazu führt, dass keine automatischen Positionsmeldungen mehr ausgestrahlt wurden. Schließlich meldete sich die Irische Coast Guard bei seinem Betreuer, der schon an der irischen Küste auf Pete wartete, dass Pete's Seenotbake den Seenotfall anzeigte. Der Betreuer führte das auf einen elektronischen Fehlkontakt zurück und bat die Coast Guard den Notruf zu ignorieren! (In Anbetracht dessen, dass der Australier Andrew McAuley bei seiner Querung von Tasmanien nach Neuseeland ca. 60 km vor Neuseeland in Seenot geriet und seitdem nicht mehr gesehen wurde, war das eine mutige Entscheidung, die sich später jedoch als richtig erwies.) Schließlich war es Pete vor der irischen Felsküste bewusst, dass ihm nun eigentlich die kritischste Phase der Tour bevorstand, nämlich einen sicheren Anlandeplatz zu finden. Zum Glück begegnete ihn kurz vor der Küste ein weiterer Fischkutter, der ihm - der im Rundfunk schon als vermisst gemeldet wurde - den Weg zum kleinen Hafen von Belderrig, welches am südwestlichen Ende der Donegal Bay liegt, zeigte. Eigentlich sollte Pete an einem anderen Ende der Donegal Bay, dem Hafen von Killybegs, anlanden. Aber das hätte geheißen, nochmals Landschaft zu verlieren, wozu Pete verständlicherweise nicht bereit war. So landete er in Belderrig an, kletterte über eine Leiter die Hafenmauer hoch, bat zwei zufällig vorbeikommende Fußgänger, die ihm helfen wollten, noch zu warten, bis er wenigstens die ersten paar Schritte allein und ohne fremde Unterstützung gegangen sei, ... und sackte dann auf den Boden.

Kein Medienrummel

Leider fand Pete's Tour - die erste Paddeltour quer über den Atlantik, und zwar nicht über die relative warme Passatroute, sondern über die recht kalte Westwindroute - kaum Beachtung in seinem Heimatland. Zum einen lag es wohl daran, dass die BCU nicht hinter ihm stand, nachdem er sich mit ihr verärgert hatte, weil sie von ihm, der 1996 Großbritannien im Zweier-Kajak umrundet hatte, zum Erwerb der verschiedenen Star-Qualifikationen trotzdem die Absolvierung aller Wochenendkurse forderte. Zum anderen traf er gerade in Großbritannien ein, als am 11. September 2001 der Terroranschlag in New York sich ereignet hatte.

Fragen & Fakten

Immerhin hatte er die Gelegenheit, im US-amerikanischen SEA KAYAKER über seine Tour zu berichten. Auch schaffte er es 2004, ein 173 Seiten umfassendes Buch über seine Atlantikquerung zu schreiben. Nun, der SK-Beitrag beschränkt sich auf das Wesentliche, aber spätestens im Buch hätten mehr Infos herüber kommen können, z.B.:

- Welche Abmessungen hatte sein Kajak?
- Welche Fahreigenschaften hatte es, und zwar nicht nur beim Paddeln (z.B. luv- oder leegierig), sondern auch beim Surfen, bei schwerer See, unter Einsatz des Treibankers (bzw. später ohne Treibanker), während der Kenterungen; und welches Geschwindigkeitspotenzial steckt in dem Kajak?
- Welche Ausrüstung wurde mitgeführt?
- Wie wurde die Versorgung mit elektrischem Strom sichergestellt? Wie erfolgten die elektrischen Anschlüsse zu den einzelnen elektronischen Geräten?
- Welche Ausrüstung hat gefehlt?
- Was hätte er im Nachhinein besser machen können?
- Warum hatte die Seenotbake zum Schluss den Seenotfall angezeigt?

Dennoch gibt es genügend andere interessante Infos, die das Buch liefert, und zwar nicht nur über die Vorbereitungsphase (inkl. Sponsoring). Z.B. erfahren wir:

- dass für 100 Tage Essensportionen vorgekocht, eingeschweißt und in handlichen Wochenpaketen griffbereit im Vorderschiff verstaut wurden. Jede Woche wurde ein Paket in die Kabine geholt und die einzelnen Portionen kalt gegessen. Der mitgenommene Propangaskocher konnte leider wegen des Seegangs nicht eingesetzt werden.
- dass das GPS-Gerät sehr schnell nicht mehr funktionierte, aber wir erfahren nicht warum. (eingedrungene Feuchtigkeit?)
- dass Pete sich immer nackt auszog, bevor er seine Kabine zum Paddeln verließ. Im Cockpit lagerte seine Paddelbekleidung, die er dann dort anzog: ein besonders Unterhemd, welches etwas länger geschnitten war; einen besonderen Hut, Long-John, dicke Socken, Thermoweste sowie eine wasserdichte Jacke.
- dass praktisch fast alles Bewegliche mal kaputt ging: ein Steuerseil, eine Steuerpedale, die wasserdichte Kabinentür (nach der Hälfte der Strecke), der Treibanker, das teilbare Paddel; der Schäkel, der den Treibanker am Heck festhielt, öffnete sich; u.v.a.m.
- dass das „große Geschäft“ auf einer Art Pfanne erledigt und der Inhalt danach nach außen befördert wurde, sofern der Seegang oder eine Kenterung ihn nicht daran hinderte.

1. Versuch endete nach 24 Std. im Chaos

Schließlich erfahren wir auch über Pete's ersten Querungsversuch ein Jahr zuvor, der schon nach 24 Stunden wegen Wassereintrich scheiterte. Pete musste, ohne seine Betreuer informieren zu können, fasst nackt und nur mit einem Tag/Nacht-Seenotsignalmittel bestückt, in seine Rettungsinsel übersetzen und alles andere zurücklassen (z.B. Verpflegung, Seenotsignalaraketen, eine Seenotbake von Breitling). Dort wartete er darauf, dass er vermisst und gesucht wurde. Sein treibendes Kajak wurde von der Besatzung eines Fischkutters entdeckt, die daraufhin die Seenotrettung informierte. Übrigens, vom Fischkutter später abgeliefert Kajak war vollständig geplündert. Vermutlich hatte zuvor die Besatzung eines anderen Kutters das treibende Kajak entdeckt und sich der Wertsachen bemächtigt, ohne die Sichtung der Coast Guard zu melden.

Der Grund für die Havarie lag in einer Lenzpumpe, die wegen eines falschen Anschlusses das Wasser nicht heraus-, sondern hineinpumpte. Der Wassereintrich erfolgte so schnell und setzte zusätzlich die ganze Elektronik außer Betrieb. Zuvor musste jedoch Pete feststellen, dass er seinen Bordcomputer, der per Satellit den Kontakt zu seinen Betreuern aufrechterhalten sollte, gar nicht in Gang setzen konnte, da er das Passwort nicht kannte.

Da lief wohl einiges schief. Aber aus Fehlern konnte Pete lernen und wie der erfolgreiche 2. Versuch es zeigt, hatte Pete das auch getan.

Warum er nun auf sein von dem britischen Kajakhersteller MEGA gebautes Kajak nicht ein zweites Mal verwendete, sondern vielmehr auf eine – äußerlich recht ähnliche - Neukonstruktion von Robin Feloy (Kirton) setzte, erfahren wird jedoch nicht. Wohl aber wird begründet, warum das Kajak von Feloy über keinen Kiel mehr verfügte, und zwar um das Seegangsverhalten bei sehr schwerer See zu verbessern. Auch wird begründet, warum die Strategie des ersten Versuchs, nur nachts zu paddeln und tagsüber zu schlafen, aufgegeben wird: Die Chance nämlich, dass die Schiffsbesatzungen tagsüber ein solch relativ kleines Boot eher entdecken würde als des Nachts, wurde als nicht sehr hoch eingeschätzt, sodass es sich nicht lohnt, die Mühe der Nachtpaddelerei aufzunehmen.

Fazit

Zum Schluss frage ich mich jedoch, was Pete dazu getrieben hat, ohne große Probefahrten sich einem Kajak wochenlang Tag & Nacht anzuvertrauen. Was hätte eigentlich dagegen gesprochen, z.B. mal „kurz“ die Nordsee von England (Newcastle) nach Norwegen (Stavanger) (ca. 600 km) zu queren (und mit der Fähre zurückzufahren), um zu erkennen, ob die Ausrüstung wirklich stimmt. So aber „stürzt“ er sich mit einem Kajak in den Atlantik und setzt darauf, dass schon alles gut gehen wird. Beim 1. Versuch hätte er dabei beinahe schon nach 24 Std. seinen Leben „verspielt“.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle:

P.Bray: Kayak across the Atlantic, Polperro Heritage Press 2004

P.Bray: North Atlantic Kayak Challenge 2000 (aus: Sea Kayaker, Febr. 02)

→ www.seakayakermag.com/2002/02Feb/atlantic01.htm

04.03.2007 **Cumulus-Wolken** (Wetter)

In dem Buch WOLKENGUCKEN werden insgesamt 10 Wolkengattungen (z.B. Cumulus, Stratus, Cirrus) vorgestellt. Im Folgenden soll eine Wolkengattung etwas ausführlicher vorgestellt werden; denn „Wir sehen nur, was wir verstehen!“

Eines der bekanntesten Wolkengattungen ist die **CUMULUS**-Wolke, die auch als Haufen-, Blumenkohl- bzw. Zuckerwatte-Wolke bekannt ist.

Die eigentliche Cumulus-Wolke zählt zu den tiefe Wolken (während z.B. die Cirrus-Wolke den hohen Wolken zugerechnet wird). Wir unterscheiden folgende Arten:

- a) **Cumulus humilis:**
 - sie ist mehr breit als hoch;
- b) **Cumulus mediocris:**
 - sie ist genauso breit wie hoch;
- c) **Cumulus congestus:**
 - sie ist weniger breite als hoch;
 - aus ihr kann sich eine Gewitterwolke entwickeln, die sog. Cumulonimbus;
- d) **Cumulus fractus:**
 - sie sind ausgefranst und nicht (mehr) so bauschig;
 - es können reifere Cumulus-Wolken sein, die am Verfallen sind;
 - teilweise bilden sie sich auch unter Regenwolken;

sowie die Unterart:

- e) **Cumulus mediocris radiatus:**
 - „Wolkenstraßen“, d.h. eine Vielzahl von Cumulus-Wolken stehen geordnet in einer Reihe;

Cumulus-Wolken sind eigentlich eine Schönwetter-Wolken. Bilden sich jedoch schon vormittags Cumulus congestus, ist es sehr wahrscheinlich, dass es nachmittags schauerartig zu regnen anfangen kann. Die dazugehörige „Wetterregel“ lautet: „Am Morgen Berge, am Nachmittag Seen.“

Sie zeichnet sich dadurch aus, dass sie die verschiedensten Formen annehmen kann. Mal sieht sie wie ein Blumenkohl, mal wie ein Tier, Zwerg, Gesicht usw. aus.

Gebildet wird eine Cumulus-Wolke wie folgt:

1. Die Sonne scheint
2. und heizt dadurch den Boden auf.
3. Die dabei erwärmte Luft steigt auf (Konvektionsströmung),
4. kühlt sich allmählich ab,
5. und lässt die darin enthaltene Feuchtigkeit (Wasserdampf) zu einer Wolke kondensieren (Tröpfchenbildung);
6. Durch die Tröpfchenbildung wird latente Wärme freigesetzt,
7. was zur Erwärmung der umgebenen Luft führt (latente Wärme),
8. die dadurch erneut beginnt aufzusteigen und dazu führt, dass die Cumulus-Wolke nach oben wächst.

Das Höhenwachstum einer Cumulus-Wolke hängt davon ab, was für eine Luftschichtung vorherrscht. Sollte ab einer bestimmten Höhe die Temperatur nicht mehr ab-, sondern wieder zunehmen (sog. Temperaturinversion), kann sich die Wolke nicht mehr nach oben ausdehnen. Stattdessen kann sie dabei gezwungen werden, sich seitlich zu verbreitern, bis eine Cumulus-Wolke dicht neben der nächsten steht

Auch wenn wir den ganzen Tag lang Cumulus-Wolken am Himmel sehen können, ist zu beobachten, dass i.d.R. nach ca. 10 Minuten sich die einzelne Cumulus-Wolke beginnt, wieder aufzulösen. Dennoch kann es eine Cumulus-Wolke schaffen, über sich selber hinauszuwachsen und bis auf 12.000 m vorzustoßen (in den Tropen bis auf 18.000 m). Aus der Cumulus congestus heraus entwickelt sich dann eine Cumulonimbus, die auch als Gewitterwolke bekannt ist.

Übrigens, auch ein größeres Feuer kann Cumulus-Wolken entstehen lassen (sog. Pyrocumulus).

Unterwegs auf dem Meer können Cumulus-Wolken als „Himmels-Zeichen“ für Landmassen (Inseln, Festland) angesehen werden, d.h. taucht am Horizont eine Cumulus-Wolke auf, wird sich i.d.R. unter ihr Land befinden, und zwar Land, welches von der Sonne erwärmt wird.

Sie sind ebenfalls „Himmels-Zeichen“ dafür, dass Seewind herrscht, d.h. Wind, der von der See Richtung Land weht und zwar genau dort hin, wo Luft aufsteigt und am Himmel eine Cumulus-Wolke entstehen lässt.

Die Farbe einer Cumulus-Wolke reicht von weiß bis dunkelblaugrau. Dunkel ist sie, wenn wir ihre im Schatten liegende Seite betrachten bzw. wenn sie viele Wassertropfen enthält; denn viele Wassertropfen streuen das Sonnenlicht und hindern es daran, vollständig durch die Wolke zu dringen.

Zusammenfassung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: G.Pretor-Pinney, Wolkengucken (2006)

04.03.2007 **Wolkengucken** (Wetter/Literatur)

In Großbritannien gibt es einen Verein „The Cloud Appreciation Society“ („Verein der Wolkenfreunde“), dessen Vorsitzender, **Gavin Pretor-Pinney**, 2006 das folgende Buch herausgegeben hat „**The Cloudspotters' Guide**“. Das Buch ist nun ins Deutsche übersetzt worden:

- **Wolkengucken** (Verlag Heyne), 2. Aufl. 2006, 342 S.

Natürlich gibt es im Deutschen schon genügend Bücher, die versuchen, uns das Phänomen „Wolken“ näherzubringen:

- Watts,A.: Wie wird der Wind? Was die Wolken uns sagen, 2005 (117 S.)
- Seewetteramt: Der kleine Wolkenatlas, 2001 (34 S.)
- Watts,A.: Das Wetter in Bildern. Wettervorhersage nach Wolkenfotos, 2001 (64 S.)
- Karnetzki,D.: Wolken und Wetter, 4. Aufl. 1998 (137 S.)
- Sönning,W./Keidel,C.G.: Wolkenbilder – Wettervorhersage, 4. Aufl. 1998 (127 S.)
- Krug,J.: Sonne Wind & Wolken (64 S.)

Aber keines dieser Bücher beschreibt die Wolken so anschaulich und spannend – nicht nur aus meteorologischer, sondern auch aus religiöser und historischer Sicht - wie das Buch von **Pretor-Pinney**. Dass die Fotos fast ausschließlich nur Schwarzweißfotos sind, ist wohl störend, aber nur am Anfang.

Nach dem Motto *„Wir sehen nur, das wir verstehen.“* erläutert **Pretor-Pinney** 10 verschiedene Wolkengattungen mit insgesamt 26 Arten, 31 Unterarten und 32 Sonderformen.

Bezug: z.B. www.amazon.de

03.03.2007 **Vereinigte Arabische Emirate** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Reinder van der Wall** in dem Beitrag:

„Paddeln auf arabisch: Vereinigte Arabische Emirate“

über das potenzielle Küstenrevier der auf der arabischen Halbinsel liegenden „Vereinigten Arabischen Emirate“ (VAE). Gepaddelt wird entlang des Persischen Golfs, und zwar im Abschnitt zwischen den Saudi-Arabien und Oman. Gegenüber der VAE liegt übrigens der Iran.

Der VAE vorgelagert sind eine Menge Inseln, sodass zwischen Festland und Inseln sowie den vor dem Festland sich gebildeten Lagunen gepaddelt werden kann. Am besten lässt man sich wegen der schlechten Infrastrukturen an der Küste eine Tour von einem Touren-Veranstalter vor Ort ausarbeiten und organisieren. Ansonsten bleibt einem nichts anderes übrig, als sich über ein Hotel ein Kajak auszuleihen und vor Ort etwas herumzupaddeln. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass wir „klimafest“ sind, denn im Sommer liegen die Tageshöchsttemperaturen zwischen 35° und 45° C (Winter: 20°-30° C).

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/07, S.10-15 – www.kanu.de

Veranstalter-Links:

→ www.desertrangers.com

→ www.khasab-tours.com

01.03.2007 **XXL-Seekajak** (Ausrüstung)

Das Volumen von Seekajaks reicht etwa von 250 Liter (Small) bis 450 Liter (XL). Die kanadische Zeitschrift ADVENTURE KAYAK stellt nun das folgende Seekajak vor:

- **Solstice Titan**, produziert von Current Designs (CDN)
Maße: 540 x 61,6 cm; 23-25 kg (je nach Material)
Sitzluke: 89x45 cm

Doppelte Abschottung mit 2 ovalen Gepäcklukendeckeln (mit Riemensicherung)
Volumen: 531 Liter

Schon vom Sitzlukenvolumen her ist das ein Seekajak, in dem kleine Leute nur nach ausgiebigen Bastelarbeiten in der Sitzluke Hüft- und Schenkelhalt haben werden. Wenn wir mal davon ausgehen, dass das Cockpitvolumen bei riesigen ca. 230 Liter liegen könnte, verbleibt ein Gepäckraumvolumen von ca. 300 Liter. Das reicht, um z.B. das Gepäck von 4 großen Rucksäcken verstauen zu können.

Ein solcher „Titan“ löst sicherlich das Gepäckproblem fast aller Küstenkanuwanderinnen und –wanderer. Um ein solches Seekajak aber zu Wasser zu lassen bzw. an Land zu wuchten, bedarf es sicherlich der Unterstützung durch Dritte bzw. zweier Pfänder, über die dann dieses Seekajak an Land fortbewegt werden kann.

Quelle: ADVENTURE KAYAK, Nr. Spring 2007, S.43

Link: www.cdkayak.com

Deutscher CD-Händler: www.helmi-sport.de

28.02.2007 **Wasserdichte Digitalkameras** (Ausrüstung)

Die Zeitschrift TEST stellt unter dem folgenden Titel einen vergleichenden Warentest vor, der über die Eigenschaften einiger neuerer Digitalkameras berichtet:

„Pixelwahn mit Folgen“

Insgesamt werden 25 Kameras vorgestellt. 2 davon sind wasserdicht:

- **Pentax Optio W20** (Preis: 249-299 Euro)
 - wasserdicht bis 1,50 m
 - Bildqualität: 3,0 (zum Vergleich: beste Note = 2,4 / schlechteste Note = 3,4)
 - Sucher & Monitor: Note 2,9 (Vergleich: 2,1 bzw. 3,4)
 - Kaltstart: 4,5 Sekunden (Vergleich: 1,6 bzw. 5,1 Sek.)
 - Verwacklungsschutz: mangelhaft (Vergleich: gut bzw. mangelhaft)
 - Auslöseverzögerung mit Autofokus: 0,8 Sek. (Vergleich: 0,3 bzw. 2,1 Sek.)
- **Olympus µ725SW** (Preis: 350-430 Euro)
 - wasserdicht bis 5,00 m
 - Bildqualität: 3,0
 - Sucher & Monitor: Note 2,7
 - Kaltstart: 2,9 Sekunden
 - Verwacklungsschutz: mangelhaft
 - Auslöseverzögerung mit Autofokus: 0,6 Sek.

In Anbetracht dessen, dass eine Armbanduhr, die bis 30 m wasserdicht ist, eigentlich gar nicht richtig gegen Wassereinbruch geschützt ist, ist eine Wasserdichtigkeit von bis 1,5 m sehr, sehr wenig.

Und berücksichtigen wir, dass die Auslöseverzögerung bei beiden Kameras zwischen 0,6 und 0,8 Sekunden liegt, sollten wir mit beiden Kameras eigentlich keine Mitpaddler beim Paddeln fotografieren, außer wir sind in der Lage, den Bewegungsablauf beim Knipsen einzukalkulieren. Ob das „Kajak-to-Kajak“-Foto was wird, ist jedoch zu bezweifeln, zumindest nicht bei Seegang, wenn's so richtig wackelt; denn der Verwacklungsschutz ist bei beiden Kameras „mangelhaft“.

Übrigens, der Autofokus arbeitet bei beiden Kameras „gut“. Ich bezweifle jedoch, ob das bei Schnappschüssen auf dem Wasser von Vorteil ist. Wird es uns doch bei Seegang nur zufällig gelingen, das Fokussierfeld der Kamera exakt auf den Kanuten bzw. sein Kajak zu halten.

Übrigens, von COLOR FOTO wurden ebenfalls beide Kameras getestet. Die Ergebnisse sind auch nicht überzeugend:

- **Pentax Optio W20** (Preis: ca. 290 Euro) (lt. COLOR FOTO)
 - wasserdicht bis 1,50 m, und zwar für 30 Minuten (nach IP58);
 - Monitor: 2,5 Zoll mit nur 115.000 Pixel Auflösung (zum Vergl.: max. 235.000 Pixel);
 - Belichtung: Korrektur per Hand möglich;
 - Auflösung: schlechter als beim Modell W10, welches statt 7 nur 6 Megapixel hat;
 - Rauschen: schon bei ISO-100 mit 2,5 Visual Noise nur Mittelmaß,
bei ISO-400 verstärkt sich das merklich;
 - Verschlusszeiten: 4 – 1/2.000 Sek.;
 - Kaltstart: 2,8 Sekunden (Einschaltverzögerung);
 - Auslöseverzögerung mit Autofokus: 0,83 Sek.;
 - Bildqualität bei ISO 100/400: 41,5 / 27,5 Punkte
(zum Vergleich: Sony Cybershot DSC-R1 = 54,5 / 49 Punkte);
 - Gesamtpunktzahl: 47 Punkte
(zum Vergleich: Sony Cybershot DSC-R1 = 71 Punkte);
 - Empfehlung: „Wer noch eine W10 findet, sollte die nehmen!“
- **Olympus µ725SW** (Preis: 350-430 Euro) (lt. COLOR FOTO)
 - wasserdicht bis 3,00 m;
 - stoßfest;
 - Monitor: 2,5 Zoll mit nur 115.000 Pixel Auflösung (zum Vergl.: max. 235.000 Pixel);
 - Rauschen: schon bei ISO-100 mit 2,6 VN nur Mittelmaß
und geht bei ISO-400 deutlich in die Knie;
 - Verschlusszeiten: 4 – 1/1.000 Sek.;
 - Kaltstart: 1,4 Sekunden (Einschaltverzögerung);
 - Auslöseverzögerung mit Autofokus: 1,1 Sek.;
 - Bildqualität bei ISO 100/400: 46,5 / 29,5 Punkte
(zum Vergleich: Sony Cybershot DSC-R1 = 54,5 / 49 Punkte);
 - Gesamtpunktzahl: 44 Punkte
(zum Vergleich: Sony Cybershot DSC-R1 = 71 Punkte).

Zwischenzeitlich werden ab 3/07 auch weitere wasserdichte Modelle dieser beiden Firmen angeboten:

- **Pentax Optio W30**
wasserdicht bis 3 m Tauchtiefe geprüft für eine Dauer von 2 Std.
- **Olympus mju: 770 SW**
wasserdicht bis 10 m Tauchtiefe; Stoßfest bis 1,5 m Fallhöhe

Ob diese beiden Kameras die oben kritisierten Punkte nicht mehr aufweisen, ist jedoch ungewiss. Z.B. empfiehlt die Zeitschrift COLOR FOTO (Nr.4/07) lieber auf das Vorgängermodell „Pentax Optio W10“ statt auf das Modell „W20“ zurückzugreifen, da bei dem Nachfolgemodell „W20“ sowohl die Auflösung als auch die Auslöseverzögerung (0,83 s statt 0,6 s) verschlimmbessert wurde.

Die Firma Canon bietet keine wasserdichten Digitalkameras an. Canon bietet jedoch ein Zubehörteil an (hier: wasserdichter Behälter, welcher je nach Ausführung bis 3m bzw. 40 m wasserdicht ist), sodass deren Kameras nachträglich wasserdicht gemacht werden können. Jeder muss jedoch selber entscheiden, ob er dieses Zubehörteil handlich und praktisch fin-

det. Wenn ja, könnte dann auf ein Canon-Modell zurückgegriffen werden, welches etwas leistungsfähiger ist:

- **Canon Digital Ixus 850 IS** (Preis: 370 - 450 Euro) (lt. test)
 - wasserdicht bis 40 m (bei extra Behälter für ca. 200 Euro)
 - Bildqualität: 2,6 (zum Vergleich: beste Note = 2,4 / schlechteste Note = 3,4)
 - Sucher & Monitor: Note 3,2 (Vergleich: 2,1 bzw. 3,4) (ohne Behälter)
 - Kaltstart: 1,6 Sekunden (Vergleich: 1,6 bzw. 5,1 Sek.)
 - Verwacklungsschutz: gut (Vergleich: gut bzw. mangelhaft)
 - Auslöseverzögerung mit Autofokus: 0,3 Sek. (Vergleich: 0,3 bzw. 2,1 Sek.) (lt. COLOR FOTO)
 - Kaltstart: 1,7 Sekunden (Einschaltverzögerung)
 - Auslöseverzögerung mit Autofokus: 0,34 Sek.
 - Bildqualität bei ISO 100/400: 47,5 / 34,5 Punkte
(zum Vergleich: Sony Cybershot DSC-R1 = 54,5 / 49 Punkte)
 - Gesamtpunktzahl: 56,5 Punkte
(zum Vergleich: Sony Cybershot DSC-R1 = 71 Punkte)

Zusammenfassung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle:

TEST, Nr. 3/07, S.56-61 – www.test.de

COLOR FOTO, Nr. 4/07, S.56f. u. S.60 – www.colorfoto.de

23.02.2007 **Wetterkunde und Windangaben** (Wetter)

Die Zeitschrift SEGELN bringt ab Heft Nr. 3 (März) eine Sonderbeilage „Wetter Spezial“ heraus. Insgesamt soll es 5 solcher Beilagen (Umfang: 14 S.) geben, d.h. in Heft Nr. 7 (Juli) endet dieser „Intensivkurs in Meteorologie“. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) hat sowohl inhaltlich als auch mit Grafiken beratend zur Seite gestanden.

Die erste Beilage befasst sich mit der Wetteranalyse, und zwar mit:

- Bodenwetterkarte
- Druck & Wind
- Tiefdruckgebiet
- Kaltfront
- Wolken-Bildung

Im Abschnitt „Druck und Wind“ wird Folgendes über die Windangaben in den Wetterkarten – und somit auch Seewetterberichten – angemerkt:

1. Die Windangaben in den Wetterkarten geben nur die Mittelwinde an.
2. Böen können bis zu 4 Bft. über den Mittelwinden liegen.
3. Kap- & Düseneffekte tragen zu einer zusätzlichen Winderhöhung bei, was in den Wetterkarten i.d.R. nicht berücksichtigt wird.
4. In Böen dreht der Wind nach rechts.
5. Die Windrichtung wird mit einer Streuung von 45° angegeben, d.h. bei den Wetterkarten kommt der Wind z.B. aus N, NO, O, SO, S, SW, W bzw. NW.
6. Windänderungen können „rückdrehend“ (= gegen den Uhrzeigersinn) oder „rechtdrehend“ (im Uhrzeigersinn).
7. Ankündigungen von Windrichtungsänderungen werden nur gemacht, wenn eine Winddrehung von mindestens 22,5 ° zu erwarten ist.

Quelle: SEGELN, Nr. 3/07 (Beilage) – www.segelmagazin.de

23.02.2007 **Wasserentkeimung** (Ausrüstung)

In SEGELN berichtet **G.Sinschek** in dem Beitrag:

„**WasserNOT**“

über die verschiedenen Möglichkeiten, Wasser zu entkeimen. Folgende Möglichkeiten könnten für das Küstenkanuwandern von Interesse sein. Übrigens, alle Mittel sind geeignet, „bis zu einem gewissen Grad kontaminiertes Wasser zu entkeimen. ... Bei einer stärkeren Kontamination versagen fast alle Entkeimungsmittel.“

- **Aqua Clean AC 1** (www.yachticon.de)
Wirkstoff: Natriumchlorid-Silber-Chlorid
Dosierung: 1 Tablette pro Liter
Anwendung: mind. 6 Std. einwirken lassen;
Note: gut
- **Aqua Clean quick** (www.careplus.nl)
Wirkstoff: Silber-Chloro-Natriumhypochlorit
Dosierung: 1 Tablette pro Liter
Anwendung: mind. 30 Minuten einwirken lassen;
Note: befriedigend
- **H2O Filterpen** (www.careplus.nl)
Filterung: durch Membrane
Anwendung: Wie ein Strohhalm zu benutzen.
Reinigungskapazität: 100 Liter
Note: gut
- **BCB Filter-Trinkhalm** (www.globetrotter.de)
Wirkstoff: Kohlefilter plus Chemie
Anwendung: Wie ein Strohhalm zu benutzen.
Reinigungskapazität: 40 Liter
Note: ausreichend

Quelle: SEGELN, Nr. 3/07, S.18-23 – www.segelnmagazin.de

23.02.2007 **Wasserentsalzung** (Ausrüstung)

In SEGELN berichtet **H.Weiler** in dem Beitrag:

„**WasserSPORT**“

über vier Möglichkeiten, Salzwasser in Trinkwasser umzuwandeln. Empfohlen werden konnte nur das folgende Gerät, welches mit Umkehrosiose und hohen Druck arbeitet:

- **Survivor 35** (Katadyn Deutschland)
Gewicht: 3,2 kg (d.h. soviel wie 3,2 Liter Wasser)
Maße: 14x546x89cm
Leistung: ca. 4,5 Liter/h per Handbetrieb
Preis: 2.120,- Euro

Das kleinere Katadyn-Gerät „Survivor 06“ wiegt wohl nur 1,3 kg, ist nur 20 cm lang und kostet 855,- Euro, schafft aber nur ca. 1 Liter/h und der Kraftaufwand dafür ist sehr hoch.

Und das Gerät „Solar Still“ arbeitet mit Kondensationstechnik und schafft nur ca. 0,08 Liter/h.

Quelle: SEGELN, Nr. 3/07, S.24-25 – www.segelmagazin.de

21.02.2007 **Kapverden** (Revier/Ausland)

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

„Abseits von Afrika: Kapverden“

über die ca. 600 km von der westafrikanischen Küste liegenden Inselgruppe, die insgesamt 9 Inseln umfasst.

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

- *„Der Passat weht fast ausschließlich aus dem ersten Quadranten, wobei die mittleren Windgeschwindigkeiten zwischen Mai und November bei 10 Knoten (3 Bft.) liegen, von Dezember bis April bei 20 Knoten (5 Bft.).“*
- *Flauten sind selten, Stürme so gut wie unbekannt.*
- *Das Klima ist angenehm: Die Temperaturen betragen im Mittel zwischen 19° C in Januarnächten und 29° C an Septembertagen, wobei der Tag-Nacht-Unterschied selten 5° C übersteigt.*
- *Die Luftfeuchtigkeit um 60 %,*
- *Sonnenscheindauer 6 – 10 Std. pro Tag bei 360 Sonnentagen im Jahr.*
- *Das Wasser ist zwischen 21- 27° C warm.*
- *Regentage: max. 2-3 Tag (Aug. - Sept.).“*

Quelle: YACHT, Nr. 8/07, S.52-59 – www.yacht.de

Literatur:

N.Hüwe (Hg.): Kapverdische Inseln – Der nautische Reiseführer.

21.02.2007 **Samos (Griechenland)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **S.Roever** in dem Beitrag:

„Perfekte Harmonie: Samos“

über das Revier südlich von Samos. Samos liegt vor der türkischen Küste und zählt zu den Südlichen Sporaden. Die Inseln noch weiter südlich gehören zum Dodekanes.

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

- *„Von April bis Oktober Meltemi aus nördlichen Richtungen mit in der Spitze bis zu 8 Bft.“*
- *Fallböen auf den Südseiten der Inseln.“*

Quelle: YACHT, Nr. 8/07, S.42-49 – www.yacht.de

Literatur: G.Radspieler: Griechenland 3 (Delius Klasing)

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

20.02.2007 **Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit** (Ausrüstung)

Seit 1993 führt die US-amerikanische Zeitschrift SEA KAYAKER Tests von Seekajaks durch, und zwar i.d.R. 2 Tests je Heft. Die dabei veröffentlichten Daten über einzelne Eigenschaftsmerkmale werden u.a. von Matt Broze mit Hilfe von Berechnungsmodellen (hier: Taylor Standard Series) per Computer ermittelt.

Die Daten über den Wasserwiderstand von Seekajaks in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit (hier: 2 – 3 – 4 – 4,5 – 5 und 6 Knoten (kn = sm/h) = 3,7 – 5,6 – 7,4 – 8,3 – 9,3 – 11,1 km/h) werden im Folgenden für 125 Kajaks, wovon 63 als „typische“ Seekajaks (Länge: 500 – 550, Breite: max. 58 cm) anzusehen sind, tabellarisch vorgestellt und ausgewertet (s. Link). Bei den Berechnungen wird eine Beladung von 113,4 kg angenommen.

Interessant an diesen Daten ist zweierlei:

1. Die Unterschiede beim Wasserwiderstand in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit sind für die Seekajaks, die i.d.R. an der Küste eingesetzt werden (hier: mindestens 460 cm lang und maximal 62 cm breit), gar nicht so groß, zumindest trifft das für jenen Geschwindigkeitsbereich zu, der üblicherweise auf einer Küstentour gepaddelt wird:

Geschwindigkeit	2 kn 3,7 km/h	3 kn 5,6 km/h	4 kn 7,4 km/h	4,5 kn 8,3 km/h	5 kn 9,3 km/h	6 kn 11,1 km/h
maximale Differenz beim Wasserwiderstand	0,12 kg*	0,17 kg*	0,48 kg*	0,69 kg*	1,82 kg*	3,20 kg*
	0,10 kg**	0,17 kg**	0,48 kg**	0,42 kg**	1,16 kg**	2,51 kg**

* Seekajaks (mind. 460 cm lang u. max. 62 cm breit) (Basis: 100 Boote)

** „typische“ Seekajaks (500-550 cm lang u. max. 58 cm breit) (Basis: 63 Boote)

Bei den insgesamt 100 untersuchten Seekajaks (min. 460 cm lang und max. 62 cm breit) ist die max. Wasserwiderstands-Differenz bis 4 kn (hier: max. 0,48 kg) relativ zur max. Wasserwiderstands-Differenz bei 6 kn (hier: 3,20 kg) praktisch vernachlässigbar klein. D.h. wenn wir uns ein Seekajak dieser Größendimension kaufen möchten und sowieso nicht gewillt sind, schneller als 4 kn = 7,4 km/h zu paddeln, sollte für uns jedes andere Eigenschaftsmerkmal eines Seekajaks wichtiger sein, als das Kriterium „Leichtlauf“ bzw. „Rumpfgeschwindigkeit“, vorausgesetzt das gewünschte Seekajak ist länger als 460 cm und nicht breiter als 62 cm.

Möchten wir uns ein „typisches“ Seekajak kaufen (zwischen 500-550 cm lang und max. 58 cm breit) so könnten wir sogar davon ausgehen (Basis: 63 Seekajaks), dass bis 4,5 kn = 8,3 km/h die max. Wasserwiderstands-Differenzen vernachlässigbar klein sind, d.h. erst wenn wir schneller als 4,5 kn = 8,3 km/h paddeln möchten, sollten wir beim Kauf eines Seekajaks darauf achten, ob es nicht auch welche gibt, die ein wenig schneller vorwärts zu bewegen sind.

Zu berücksichtigen ist bei dieser Dateninterpretation jedoch, dass diese Wasserwiderstandswerte sich auf Flachwasserbedingungen beziehen. D.h. beim Paddeln durch den kabbligen Seegang, beim Gegenwindkurs bzw. bei achterlichem Wind kann es durchaus sein, dass diese Wasserwiderstandswerte für einen Kanuten einer bestimmten Leistungsfähigkeit gar keine Relevanz mehr haben.

Z.B. hat der „**FB 2000 Moskito**“ (562x44 cm) (Nelo) den zweitniedrigsten Wasserwiderstandswert bei 6 kn (= 4,79 kg). Aber das bedeutet noch längst nicht, dass wir bei kabbligem Seegang dieses Tempo auch erreichen können bzw. überhaupt schneller sind, als z.B. mit dem „**Avocet**“ (492x56 cm) (PE) (Valley), der bei 6 kn einen Wasserwiderstandswert von 7,03 kg hat. Übrigens bei 4 kn haben diese beiden

doch ansonsten sehr unterschiedlichen Seekajaks einen Wasserwiderstand von 1,70 kg. D.h. mit dem „Moskito“ kommen wir erst ab 5 kn = 9,3 km/h so richtig auf Touren, und das auch nur dann, wenn wir die Kraft & Kondition haben, für längere Zeit den Wasserwiderstand von 2,89 kg zu überwinden.

2. Die unterschiedliche Leistungsfähigkeit von Einer- und Zweier-Seekajaks kann auch am Beispiel der Wasserwiderstandswerten demonstriert werden:

Geschwindigkeit	2 kn 3,7km/h	3 kn 5,6km/h	4 kn 7,4km/h	4,5 kn 8,3km/h	5 kn 9,3km/h	6 kn 11,1km/h
Wasserwiderstandswert:						
<u>Zweier von Prijon:</u>						
Odyssee (485x65cm)	0,53 kg	1,13 kg	2,54 kg	3,59 kg	5,85 kg	11,64 kg
<u>Zweier von Seaward:</u>						
Passat (670x68 cm)	0,69 kg	1,32 kg	2,44 kg	3,14 kg	4,06 kg	6,60 kg
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
<u>Einer von Valley:</u>						
Avocet (PE) (492x56 cm)	0,41 kg	0,87 kg	1,70 kg	2,45 kg	3,92 kg	7,03 kg
<u>Einer von Nelo:</u>						
Inuk (550x51 cm)	0,41 kg	0,86 kg	1,63 kg	2,13 kg	2,95 kg	5,22 kg
Moskito (562x44 cm)	0,41 kg	0,90 kg	1,70 kg	2,23 kg	2,89 kg	4,79 kg

Wir brauchen nur bei einem Zweier-Seekajak die Wasserwiderstandswerte durch 2 zu teilen, um auf den Wasserwiderstandwert pro Paddler zu kommen, und dann erhalten wir „Spitzenwerte“ z.B. für diesen kleinen Zweier von Prijon, die einen Vergleich mit einem flotten Einer-Seekajak nicht zu scheuen brauchen, und „Traumwerte“ z.B. für diesen langen Zweier von Seaward, an die kein einziges Einer-Seekajak herankommt, und zwar auch kein „Moskito“!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: www.seakayakermag.com

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

19.02.2007 **Zweier-Seekajaks** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN stellt **Norbert Erdmann** in dem Beitrag:

„Die Formel Zwei“

einen Testbericht vor, in dem die folgenden Zweier-Kajaks, die allesamt mit mindestens doppelter Abschottung ausgerüstet sind, vorgestellt werden:

- **Francesconi: Alaska K2 530** (541x64 cm; 518 Liter Vol.) – www.kanu-out-door.com
Gesamteindruck: 2,0
- **Current Disigns: Libra** (672x81 cm; 685 Liter Volumen) – www.cdkayak.com
Gesamteindruck: 2,2
Anmerkung: Es gibt noch eine XT-Variante mit 840 Liter Vol. bei ca. 725 cm Länge.
- **Aquarius: Explorer 565** (577x69 cm; ? Liter Volumen) – www.aquarius.gda.pl
Gesamteindruck: 3,8
Anmerkung: Was ist das für ein Testbericht, wenn die Tester noch nicht einmal das Volumen dieses Kajaks ermitteln können.
- **Prijon: Yukon K2** (558x68 cm; 510 Liter Volumen) – www.prijon.com

Gesamteindruck: 2,3

- **Welhonpesä: Arctic Star 630** (638x64 cm; 580 Liter Volumen) – www.welhonpesa.fi
Gesamteindruck: 1,8
- **Valley: Aleut Sea II** (684x64 cm; 685 Liter Volumen) – www.valleyseakayaks.com
Gesamteindruck: 1,9

Interessant ist übrigens, wie es dem KM-Testteam gelingt, die verschiedenen Eigenschaften bzgl.

- Bootsprofil (träge/agil bzw. unruhig/gutmütig);
- Funktion (Steuer, Zugriff u. Dichtheit des Laderaums, Sitzkomfort, Verarbeitung);
- Fahreigenschaften (jeweils ohne u. mit Gepäck) (Geradeaus; Tempo; Leichtlauf, Wendigkeit; Anfangs-/Endstabilität; bei Wind & Welle)

und Eignungen bzgl.:

- Volumenklasse (Sportgeschoss/Wochenendtour/Große Fahrt);
- Einsatzbereich (Ententeich/leichte Brise/schwere See)
- Skill-O-Meter (Einsteiger/Fortgeschrittener/Experte);
- Fahrergröße (zierlich/durchschnittlich/riesig)

zumindest graphisch zu quantifizieren bzw. zu bewerten, wobei der oben erwähnte „Gesamteindruck“ nicht das Endergebnis dieser verschiedenen Einzelbewertungen, sondern den subjektiven Eindruck des KM-Testteams zum Ausdruck bringt. Die Testfahrten fanden jedoch nicht an der Küste, sondern auf bayrischen Binnenseen statt.

Auf der Titelseite wird übrigens dieser Bericht wie folgt angekündigt:

„HIGH-END-ZWEIER. Die teuersten Serienkajaks der Welt im Test“

In Anbetracht dessen, dass das „Aquarius“-Boot ca. 1.600 Euro und das „Prijon“-Boot ca. 1.800 Euro kostet, ist das mit dem „teuersten Serienkajaks“ wohl etwas übertrieben. Und da alle getesteten Seekajaks auch nur über die recht simple „Flip-off“-Steueranlagen verfügen, ist das Prädikat „high end“ auch etwas irreführend!

Natürlich können in solchem ein Testbericht nicht alle auf dem Markt angebotenen Zweier (mit mind. doppelter Abschottung) getestet werden. Aber wir hätten erwarten können, dass wenigstens in einer Übersicht alle erhältlichen Zweier-Seekajaks tabellarisch aufgelistet werden.

Außerdem hätten zumindest die beiden weltweit einzigen Zweier mit „integrierter“ Steueranlage in einem „High-End“-Test berücksichtigt werden müssen, zumal sie – wenn auch nicht von „Prijon“ – in Deutschland produziert werden, und zwar:

- **Lettmann: Pacific Expedition** (590x69 cm; ? Lit. Vol.) – www.lettman.de
- **Pietsch & Hansen: Hooge** (650x63 cm; 560 Liter Volumen) – www.tourenkajak.de

Bedingt gehört dazu auch noch der folgende Zweier des britischen Seekajakherstellers North Shore (er soll zwischenzeitlich seine Produktion wieder aufgenommen haben):

- **North Shore: Calypso II** (600x65 cm) – www.northshoreseakayaks.com

Ebenfalls hätte auch der folgende finnische Zweier, welcher mit einer **elastischen Flossen-Steueranlage** ausgerüstet ist, besondere Erwähnung finden müssen:

- **Kajak-Sport: Unalaska** (604x65 cm; 685 Liter Vol.) – www.kajaksport.com

Bei den Seekajaks mit „**Flip-off**“-**Steueranlage** vermisste ich u.a. die folgenden Boote:

- **Prijon: Excursion** http (518x72 cm; 525 Liter Volumen) – www.prijon.dcom
- **Lettmann: Fjord Kil Touring** (525x74 cm; 575 Liter Volumen) – www.lettmann.de
- **Rainbow: Atlantis** (537x64 cm; 470 Liter Volumen) – www.kanu-out-door.com
- **Polyform: K2000** (560x68 cm; 530 Liter Volumen) – www.polyform.fr
- **Wilderness: North Star** (PE o. GFK) (5654x74 cm) – www.wildernesssystems.com
- **Kirton: M-Ocean** (565x66 cm) – www.kirton-kayaks.co.uk
- **Lettmann: Eski Kil Touring** (575x69 cm) – www.lettmann.de
- **Necky: Amarak** (580x72 cm) – www.necky.com
- **Plasmor: Beluga 2** (590x68 cm) – www.plasmor.fr
- **Polyform: Calypso** (600x65 cm); 605 Liter Volumen) – www.polyform.fr
- **Wilderness: NorthStar Pro** (607x74 cm) – www.wildernesssystems.com
- **Helmi Sport: Baidarka 2** (611x73 cm; 640 Liter Vol.) – www.helmi-sport.de
- **Welhonpesä: Atlantik** (630x63 cm) – www.welhonpesa.fi
- **Welhonpesä: Kap Horn 2** (645x59 cm) – www.welhonpesa.fi
- **Polyform: Adonf** (645x54 cm) – www.polyform.fr
- **Nelo: Waterman** (670x60 cm) – www.mar-kayaks.pt
- **Necky: Nootka Plus** (680x69 cm) – www.necky.com
- **Nigel Dennis: Triton II** (686x58 cm; 472 Liter) – www.seakayakinguk.com
- **Kirton: Njord II** (690x64 cm) – www.kirton-kayaks.co.uk

Zusammenstellung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: KANU MAGAZIN; Nr: 2/07, S.44-51 – www.kanumagazin.de

18.02.2007 **Wettererscheinungen und Tiefdruckgebiete** (Wetter)

In GEOkompakt Nr. 9 wird sich mit dem Thema:

„**Wetter und Klima**“

befasst. Für das Küstenkanuwandern dürften zumindest die Beiträge zum Wettergeschehen das Interesse wecken. Beeindruckend dabei ist insbesondere die grafische Umsetzung einzelner Wirkzusammenhänge:

- Globale Wetterfaktoren (Sonnenenergie, Windsystem, Meeresströme);
- Lokale Wetterfaktoren (Wolkenbildung durch Lufthebung verursacht durch Erwärmung, Luftmassenverschiebungen, terrestrischer Ablenkung);
- Großräumige Wetterfaktoren (Einfluss eines Tiefs bzw. Hochs auf die Wetterlage);
- Wolken & Gewitter (Entstehung und Entwicklung);
- Meeresströme & globale Windsysteme (Klimamaschine);
- Islandtief & Azorenhoch (Europas Wettermaschinen und ihre Einflussfaktoren: Polarfront, Warm-/Kaltfronten, Coriolis-Effekt, Jetstream, Golfstrom);
- Wetterlagen (Hoch & Tiefs als Windmaschinen);

Dieses Heft ist kein „trockenes“ Lehrbuch, sondern eine „unterhaltsame“ Lektüre, die den Vorteil hat, dass wir so nebenbei das wichtigste über das Wetter erfahren. Und wenn wir

schon alles übers Wetter wissen, dann müssten uns zumindest die Grafiken gefallen, mit denen die Texte erläutert werden.

Im Folgenden wird eine Textprobe gebracht. Wer die dazugehörige Grafik sehen möchte, muss sich schon das Heft Nr. 9 (S.34-35) besorgen:

- **Ein Tief entwickelt sich:**

„(1) Die Voraussetzung für die Entstehung eines Tiefdruckgebiets, das Mittel- und Nordeuropa beeinflusst, sind gegeben, wenn über dem Atlantik kalte polare Luft aus dem Norden an warmer Luft aus dem Süden vorbeiströmt. Die Grenze zwischen diesen Luftmassen nennen Meteorologen „Polarfront“. Aufgrund komplizierter Vorgänge beginnen die Luftmassen dort aufeinander einzuwirken.

(2) Wie ein Keil schiebt sich die warme Luft in die kältere. Es bilden sich Wolken und Niederschläge, da an der Grenzfläche der Front die wärmere Luft abkühlt und nicht mehr den gesamten Wasserdampf halten kann. Die beiden Fronten beginnen sich zu drehen, dabei bewegt sich die Kaltluft schneller und schiebt sich unter die warme Luft. Diese steigt auf, und es kommt zu weiteren Niederschlägen.

(3) Die Kaltfront holt die Warmfront ein und verschmilzt mit ihr. Diesen Vorgang nennt man „Okklusion“. Die eingeschlossene warme, leichtere Luft steigt auf und strömt in größerer Höhe horizontal in alle Richtung davon. Dadurch sinkt der Druck über dem Zentrum – es entsteht ein „Tief“. Als Ausgleich strömt Luft vom Boden nach und gerät durch die „Coriolis-Kraft“ in Rotation.

(4) Das Tief bewegt sich zumeist in Richtung Ost und bringt Wolken und Niederschläge nach Nord- und Mitteleuropa. In der Regel lösen sich die Druckgebilde nach einigen Tagen wieder auf: Durch die Verwirbelung der Luft verringert sich der Temperaturunterschied zwischen kalten und warmen Luftmassen. Damit ist die Voraussetzung für ein Tiefdruckgebiete nicht mehr gegeben.“

Die Wetterentwicklung für einen bestimmten Ort über das das Tiefdruckgebiet mit seinen beiden Luftmassen zieht, können wir dann dem Wetterbericht und dem dann folgenden Wetter entnehmen. Zieht der Kern des Tiefs nördlich von uns vorbei, kann Folgendes beobachtet werden:

(5) Zunächst nähert sich uns in der Regel die Warmfront. Der Luftdruck beginnt zu fallen.

(6) Allmählich gleitet die Warmluft über die davor liegende kältere Luft auf und schiebt sie vor sich hin & weg.

(7) Beim Aufgleiten der Warmluft über die Kaltluft bilden sich – schon ca. 600 km vor der Warmfront - Wolken, und zwar zunächst Cirren (= Federwolken), als die charakteristischen Vorboten einer nahenden Warmfront angesehen werden können aber nicht müssen (daher der Spruch: „Bei Männern und Cirren können wir uns irren!“), dann Cirrostratus nebulosus (= hohe, nebelartige Schleierwolken), die dem Mond einen „Hof“ bzw. der Sonne einen „Ring“ (sog. Halo) oder „Nebensonnen“ geben und später Nimbostratus, (= Regenschichtwolken), d.h. jene Wolken, die uns den Regen bringen.

(8) Da die Warmluft i.d.R. langsam aufgleitet, setzt auch der Regen langsam ein. Und weil die Warmfront i.d.R. nicht so schnell vorankommt, hält dieser Regen jedoch länger an (sog. Daueregen).

(9) Nachdem die Warmfront uns passiert hat, befinden wir uns im Warmsektor, wobei der Wind dorthin kommt, woher die Warmluft kommt, aus dem südlichen Sektor.

(10) Die Wolken lockern auf. Es ist dabei umso weniger bewölkt, je weiter weg wir uns vom Zentrum des Tiefs befinden.

(11) Je nach Durchzugsgeschwindigkeit des Tiefs, aber auch nach Entfernung zum Kern des Tiefs, setzt so nach frühestens 6-12 Stunden erneut Bewölkung ein, die uns das Nahen der Kaltfront ankündigt.

(12a) Beim Durchzug der Kaltfront ändert sich abrupt das Wetter: es regnet nicht mehr ganz solange, aber umso heftiger. Das gilt insbesondere dann, wenn die Kaltfront der Warmfront dicht auf den Fersen ist. Der Warmsektor ist relativ klein und die Kaltfront dringt wesentlich schneller voran als die vor ihr liegende Warmfront. Die Kaltfront schiebt sich schnell unter die Warmluft und lässt sie schneller aufsteigen & abkühlen (Kaltfront Typ A). Es wird kälter und der häufig recht böige Wind (zu erkennen an eine Böenwalze, die der Kaltfront vorgelagert ist) kommt daher, woher die Kaltluft kommt, nämlich aus dem nordwestlichen Sektor.

(12b) Neben der sehr aktiven Kaltfront (Typ A) gibt es noch eine behäbiger Kaltfront (Typ B). Sie liegt weiter weg vom Zentrum des Tiefs, und zwar dort, wo der Warmluftsektor breiter ist. Hier dringt die Kaltfront nicht so schnell voran und hebt folglich die Warmluft auch nicht so schnell, sondern ganz langsam hoch, fast so langsam wie die davor liegende Warmfront die vor sich liegende Kaltluft anhebt. Deshalb sind dann auch die Wetterscheinungen sehr ähnlich: Dauerregen und nicht ganz so böig.

(13) Nach Durchzug der Kaltfront wird es kälter und der u.U. recht böige Wind kommt dort her, woher die Kaltluft kommt, nämlich aus dem nordwestlichen Sektor. Außerdem steigt der Luftdruck sprunghaft an.

(13) Ist die Kaltfront durchgezogen befinden wir uns im Kaltsektor. Er beschert uns das sog. „Rückseitenwetter“ mit kräftiger Cumulus- bis Cumulonimbus-Bewölkung (= Gewittergefahr!).

(14) Die weitere Wetterentwicklung hängt davon ab, wann das nächste Tief vorbeizieht.

(15) Naht es bald, wie z.B. insbesondere im Frühjahr üblich, wenn ein Tief dem nächsten folgt (sog. Tiefdruckfamilien oder Aprilwetter), bleibt das Wetter recht wechselhaft, und das manchmal bis zu 2 Wochen.

(16) Kommt es nicht so bald, ist der Abstand zwischen den Tiefs so groß, dass sich automatisch ein Hoch dazwischen schieben kann (sog. „Zwischenhoch“ bzw. „Hochdruckkeil“). D.h. die Bewölkung lockert noch weiter auf und wir können mindestens für 2-3 Tage mit nicht so regnerischem Wetter rechnen.

(17) Ob in diesem Bereich viel Wind zu erwarten ist, hängt davon ab, wie nahe wir uns am Hoch befinden und wie stark die Luftdruckunterschiede zwischen Tief- und Hochdruckgebiet sind. Näheres über den Wind können wir dem Seewetterbericht entnehmen → www.seewetter.de

Übrigens, am Durchzug eines Tiefdruckgebietes können wir auch ableiten, warum das Wetter in Schottland sehr wechselhaft ist. Bei bestimmten Wetterlagen ziehen nämlich die Tiefdruckgebiete in rascher Abfolge über Schottland, wobei das Tiefdruckzentrum etwas nördlich von Schottland liegt. Die Folge: Der Warmsektor ist über Schottland viel kleiner als bei uns. Der Warmfront folgt noch am selben Tag die Kaltfront, sodass wir alles Wetter in viel kürzeren Abständen als bei uns erleben können, und zwar so wie wir es manchmal im April bei uns erleben können, wenn die Tiefs statt nördlich von Schottland über die Deutsche Bucht ziehen.

Leider werden diese Schritte (6) – (17) nicht mehr in GEOkompakt erläutert. Aber das macht nichts; denn jetzt sind wir neugierig und wollen es ganz genau wissen. Das aber erfahren wir nur in einem richtigen Meteorologie-Buch, wie z.B.

- W.Stein/H.Schultz: Wetterkunde. Für Wassersportler (15. Aufl. 2004, 196 S.)
- Autorenteam Seewetteramt: Seewetter (2.Aufl. 2002, 388 S.)

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: GEOkompakt, Nr. 9/07 – www.GEOkompakt.de

15.02.2007 **Australien – Neuseeland: Querung im „Kabinen“-Zweier** (Abenteuer)

„Konkurrenz belebt das Geschäft!“ Es ist daher kein Zufall, dass nicht nur der Australier **Andrew McAuley**, sondern auch die Australier **James Castrission & Justin Jones** sich Anfang dieses Jahres vorgenommen hatten, mit einem Kajak Richtung Neuseeland aufzubrechen.

Andrew startete am 11.01.07 von Tasmanien aus und ging nach ca. 1.525 km, ca. 75 km vor Neuseeland verschollen. Infos hierüber finden wir auf seiner Homepage „**Trans Tasman Kayak Expedition**“ (s. Aktuelle Info v. 13.02.07):

→ www.andrewmcauley.com

James & Justin haben ihren Versuch, direkt von Australien Richtung Neuseeland (ca. 2.200 km) zu paddeln, auf den nächsten australischen Sommer verschoben. Eigens für diesen Zweck ließen sich die beiden von dem Briten Rob Felloy (der auch das Einer-Kajak für Peter Bray konstruierte, dem damit anschließend die Atlantik-Querung von West nach Ost gelang) einen Spezial-Zweier entwerfen und in Australien bauen:

→ www.crossingtheditch.com.au/launch_photos/launch10.jpg

Im Gegensatz zu Andrew haben die beiden auf ihrer Homepage „**Crossing the Ditch**“ ihre Expeditionsplanung offen gelegt, und zwar bzgl. der folgenden Punkte:

- Das Kajak
- Sicherheit
- Schwerwetterausrüstung
- Kommunikations-Ausrüstung
- Navigations-Ausrüstung
- Wetter & Strömung
- Wasserentsalzung
- Ernährung
- Nahrungsmittel
- Hautpflege

Wer also mal wissen möchte, an was alles zu denken ist, wenn eine solche Querung geplant wird, der kann auf ihrer Homepage ein paar Anregungen finden.

Link: www.crossingtheditch.com.au/expedition.htm

14.02.2007 **Lange Seekajaks** (Ausrüstung)

Voluminöse Seekajaks (so über 400 Liter Volumen) gibt es doch schon einige, oberhalb von 450 Liter ist jedoch die Auswahl sehr beschränkt:

- **Solstice GT XL** (540x62; 511 Liter) (Current Designs / CDN) – www.cdkayak.com
- **C-Trek** (566x58 cm; 490 Liter) (Kirton / GB) – www.kirton-kayaks.co.uk
- **Nanook** (538x62; 489 Liter) (Boreal / CDN) – www.borealdesign.com

Ähnlich sieht es bei den langen Seekajaks aus. Sie fangen so bei 550 cm Länge an. Seekajaks so ab 570 cm sind schon recht selten und solche ab 600 cm stellen bei Einer-Seekajaks die große Ausnahme dar. Mir fallen dazu die folgenden Boote ein:

- **Mirage 22S** (670x45 cm) (Mirage / Australien) – www.mirageseakayaks.com.au
 - **Mirage 22** (670x57,5 cm) (Mirage / Australien) – www.mirageseakayaks.com.au
 - **OceanX** (640x50 cm) (Ruahine / NZ) – www.sportzhub.com/ruahine/kayaks.htm
 - **Sibir Interceptor** (630x52 cm) (Cobolt / N) – www.coboltkayaks.com
 - **Extreme Type-R** (615x53 cm) (Reval / S) – www.revalkayaks.se
 - **Looksha II Race** (610x51 cm) (Necky / CDN) – www.necky.com
 - **Rapier 20** (610x45 cm) (Valley Sea Kayaks / GB) – www.valleyseakayaks.com
 - **le 16** (600x41 cm) (Polyform / F) – www.polyform.fr
-
- **Greenlander Race** (599x57 cm) (Valley Sea K. / GB) – www.valleyseakayaks.com
 - **Distance** (585x53 cm) (Skim / S) – www.skimkayaks.se
 - **Sibir Expedition** (585x53 cm) (Cobolt / N) – www.coboltkayaks.com
 - **Reval Viking** (583x54 cm) (EastPole / Estonia) – www.eastpole.ee
 - **Viviane** (581x55 cm) (Kajak-Sport / FIN) – www.kajakSPORT.com
 - **Squale** (580x50 cm) (Polyform / F) – www.polyform.fr
 - **Spitzbergen 19** (580x53 cm) (P&H / GB) – www.phseakayaks.com
 - **Genesis 10.000 O Nami** (580x53 cm) (Fiberline / I) – www.fiberline.it
 - **Glider** (580x55 cm) (Seda / USA) – www.sedakayaksk.com
 - **Garkast HK-1** (580x55 cm) (Svärdsklova / S) -
 - **Quest** (575x57 cm) (Current Designs / CDN) – www.cdkayak.com
 - **Flame** (575x54 cm) (Nova / NL)
 - **Nomad HV** (574x54 cm) (Current Designs / CDN) – www.cdkayak.com
 - **Expedition** (574x57 cm) (Current Designs / CDN) – www.cdkayak.com
 - **Stingray** (570x52 cm) (Neumann / D) – www.willyneumann.de
 - **Artic Star 570** (570x56 cm) (Welhonpesä / FIN) – www.welhonpesa.fi
 - **Commander T 5** (570x57 cm) (Reval / S) – www.revalkayaks.se

Allein von der Länge her, müssten die meisten dieser hier aufgeführten Seekajaks recht schnell sein, vorausgesetzt wir haben die nötige Kraft und die entsprechende Ausdauer gepaart mit dem richtigen Bootsgefühl und der effektiven Paddeltechnik, um mit diesen Booten bei den für die Küste typischen Gewässerbedingungen deren Rumpfgeschwindigkeit zu erreichen.

Wen es interessiert, warum die Bootsbauerweisheit „Länge läuft“ nicht das alleinige Kriterium dafür ist, mit einem Seekajak schnell zu paddeln, möge sich mal den folgenden Beitrag „**Sauschnelle Seekajaks. Na, gibt's denn so 'was?'**“ downloaden

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

Zusammenstellung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

13.02.2007 **Solo-Querung Tasmanien – Neuseeland misslungen** (Abenteuer)

Der 39jährige Australier **Andrew McAuley** hat es als erster Kanute – der Neuseeländer Paul Caffyn hatte es zweimal versucht und jeweils rechtzeitig abgebrochen - bei den widrigsten Wetterverhältnissen (bis knapp 9 Bft. Wind / über 40 kn) von Tasmanien aus geschafft, sich bis auf 75 km der neuseeländischen Küste (Milford Sound) zu nähern. Er startete am 11.1.07. Insgesamt legte er in 30 Paddeltagen ca. 1.525 km zurück. Dann brach nach einem kaum verständlichen Hilferuf am 9.02.07 der Funkkontakt ab. Am nächsten Tag konnte ein Rettungsflugzeug nur noch sein Kiel oben treibendes Seekajak sichten. Die sofort eingeleitete Suche nach ihm wurde nach 3 Tagen eingestellt.

Zur Person

Andrew ist kein „Draufgänger“, der aus einer Laune heraus, solch einer Querung in Angriff nimmt frei nach dem Motto „Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!“. Er hat hart dafür trainiert und zuvor unzählige Tages- und Nachttouren unternommen wohl wissend, dass er solch eine Querung nicht vorher im Training simulieren kann. U.a. hatte er 2003 solo die Bass Street, das ist jene wegen seines unberechenbaren Seegangs berühmte Meerenge zwischen Australien und Tasmanien, gequert, und zwar Non-Stop 220 km in 35 Std. Auch hat er zusammen mit anderen den Carpentaria-Golf (ca. 500 km in 150 Std. / 6 Tagen) im Norden von Australien gequert (geschlafen wurde jedoch nicht in den Seekajaks).

Andrew handelte nicht unbedacht. Er wusste, auf was er sich dabei einließ. Immerhin war es sein 2. Versuch. Am 2.12.06 brach er nämlich das erste Mal Richtung der Südinsel von Neuseeland auf. Kehrete aber 4 Tage später wieder zurück nach Tasmanien, da er merkte, dass die Kälte in der Nacht beim Schlafen im Cockpit nicht auf Dauer erträglich war.

Vorgänger

Auf der Homepage des KANU VEREIN UNTERWESER wurde erstmals bei uns in Deutschland über den tragischen Ausgang dieser Solo-Querung durch die Tasman-See berichtet. **Andrew** paddelte im Gegensatz zu seinen berühmten Vorgängern in einem serienmäßigen Einer-Seekajak des australischen Seekajakproduzenten „Mirage“ (und zwar entweder das Modell 580 (580x55,5 cm) oder das Modell 530 (530x56 cm)).

Franz Romer querte bekanntlich 1928 in 58 Tagen den Atlantik von Ost nach West (Kanarische Inseln – Karibik) (ca. 4.800 km) in einem spezialgefertigten Faltboot (640x100 cm) (ausgerüstet mit einem Segel) und **Hannes Lindemann** (1956) in 72 Tagen in einem serienmäßigen Einer-Faltboot (520x87 cm) (ebenfalls ausgerüstet mit einem Segel).

Ed Gillet schaffte 1987 die ca. 3.900 km lange Strecke von Kalifornien nach Hawaii in 63 Tagen in einem serienmäßigen Zweier-Seekajak (auf halber Strecke ließ er sich von einem Drachen ziehen) und **Peter Bray** überwand 2000 den Atlantik von West nach Ost (Newfoundland – Irland) (ca. 3.300 km) in 74 Tagen in einem eigens dafür konstruiertem 823 cm langen Kabinenkajak mit Kielballast (?)

Ausrüstung

Natürlich hatte **Andrew** sein Seekajak etwas den zu erwartenden Bedingungen angepasst, um insbesondere in seinem Kajak schlafen zu können. Dafür konstruierte er extra eine Art Kabinendach aus Plastik. Dieses „glockenartige“ Gebilde lagerte tagsüber auf dem Achterdeck. Nachts und bei Sturm wurde es über den Süllrand gelegt.

Außerdem wurde sicherlich die Bugschottwand nach vorne verlagert bzw. ausgebaut, damit es ihm möglich war, im Liegen zu schlafen mit der Rückenlehne als „Kopfkissen“.

Damit er nicht auf dem kalten und nassen Boden seines Seekajaks liegt, hat er sich für den 2. Versuch eine Art Hängematte („Hammock“) ausgedacht. Zusätzlich hat er sich in einen Plastikschlafsack eingehüllt.

Das Kabinendach war übrigens mit einem E-Ventilator versehen, um für eine bessere Belüftung zu sorgen. Für die elektrische Versorgung dieses Ventilators, eines „Tracking Beacon“ (eine Seenotbake?), einer E-Lenzpumpe, der insgesamt 2 mitgeführten Satellitentelefone und 3 GPS-Geräten sorgten Solarzellen.

Alle diese Gerätschaften reagierten jedoch sehr empfindlich auf Feuchtigkeit. Bis auf die GPS-Gerät ist nach seinen ersten Kenterungen praktisch alles ausgefallen, und zwar seine Uhr, sein Beacon (der wahrscheinlich Dritten die Kursdaten übermittelte) sowie ein Satellitentelefon. Und auch beim zweiten Satellitentelefon gab es ganz zum Schluss Batterieprobleme.

Seinen Trinkwasserbedarf stillte er zunächst über einen 50-80 Liter fassenden Wasserbehälter. Zusätzlich verfügte er über eine Wasserentsalzungsanlage, und zwar den „Katadyn Survivor 35“, mit dem innerhalb von 15 Minuten 1 Liter Trinkwasser erzeugt werden konnte.

Die Hitze zur Erwärmung seiner portionierten Verpflegungspäckchen hat er auf chemischem Weg gewonnen (hier: Einer Chemikalie wurde Salzwasser zugegeben. Die dabei ausgelöste Reaktion erzeugte die benötigte Wärme.)

Eine Art Poncho, der wie eine Spritzdecke um den Süllrand gelegt werden konnte, sollte die Erledigung des „großen Geschäftes“ erleichtern.

Unterwegs ...

Andrew berichtet auf seiner Homepage über die Vorbereitung. Außerdem wurde von Dritten eine Art Expeditions-Tagebuch geführt, in welchem die Infos hineingestellt wurden, die **Andrew** bei seinen täglichen Telefonberichten gab:

→ www.andrewmcauley.com

Andrew paddelte mit der vorherrschenden Windrichtung von West nach Ost. Seine Tagesleistungen lagen je nach Windstärke zwischen 25 km und 80 km. Wenn es zu stürmisch wurde und nachts, legte er einen Treibanker aus.

Während der Tour kenterte er mehrere Male, und zwar nicht nur am Tag, sondern auch in der Nacht wenn er schlief (und zwar am 16./18./24.u.28.01.07, sowie letztlich am 9.02.07). Das Kabinendach sollte dafür sorgen, dass sich das Seekajak immer wieder selbst aufrichten konnte. Leider sind auf seiner Homepage keine Infos darüber bereitgestellt, wie das funktionieren sollte. Auch erfahren wir nichts darüber, wie er sich „gesichert“ hat, d.h.:

- hat er sich in seinem Cockpit so festgeschnallt, dass er im Fall einer Kenterung nicht aus der Sitzluke geschleudert werden konnte;
- bzw. hat er eine „Life-Line“ verwendet, die dafür sorgen soll, dass er bei einer Kenterung mit Ausstieg den Kontakt zu seinem Seekajak nicht verliert?

Seine letzte Kenterung erfolgt um 19 Uhr. In Höhe 45° südlicher Breite ist es dann Anfang Februar noch hell. Vermutlich war die Wucht der Kenterung so groß, dass er aus der Sitzluke geschleudert wurde. Dabei ging dann wohl auch das Kabinendach verloren. (Als später das unbeschädigte Seekajak gefunden wurde, fehlte zumindest das Kabinendach.) Es ist denkbar, dass er sofort nach der Kenterung mit Ausstieg den Griffhalt zu seinem Seekajak verloren hat bzw. dass ihm nach dem Ausstieg trotz Griffhalt einfach die Kraft & Geschicklichkeit zum Wiedereinstieg in die Sitzluke seines gefluteten Seekajaks fehlte. Irgendwann riss ihm

dann wohl ein Brecher das Seekajak endgültig aus seinen Händen. Sein Seekajak wurde sofort am nächsten Tag von einem Rettungsflugzeug entdeckt und später von einem Schiff geborgen. **Andrew** selbst hat wohl keine Möglichkeit gehabt, auf sich aufmerksam zu machen; denn sein „Tracking Beacon“ (= Seenotbake) ist im gleich am 6. Tag bei seiner ersten Kenterung beschädigt worden.

Wie es **Andrew** unterwegs ergangen sein könnte, vermag sich wahrscheinlich keiner von uns vorstellen, außer er hat z.B. **Hannes Lindemanns** Buch „Allein über den Ozean“ (Edition Maritim, 3. Aufl. 1985, 182 S.) gelesen:

- *„30. u. 31. Tag: ... Die Nacht bricht viel zu früh herein. Wenige Minuten später ist es pechscharf. Aus der Finsternis glühen die zahlreichen Brecher gespenstisch auf. ... die Nacht ist eine Qual. ... Ich bin zerschlagen, ausgepumpt und leer, unendlich leer. Nur der Anblick der gewaltigen Seen reißt mich wieder hoch. Es ist die Angst, die mich wachtreibt, das Letzte aus mir herausholt. ... Der Sturm heult, der Himmel ist grau ... In Böen hat der Sturm neun und zehn Windstärken. Sobald der Platzregen nachlässt, türmen sich die Seen wieder – unbeeindruckt – acht bis zehn Meter hoch, und ab und zu sausen Riesenwogen vorbei, die fast doppelt so hoch sind. ... Die meisten Brecher stoßen mich voran, überlaufen mich aber nur selten, wenn sie von achtern kommen. Zeitweise ist das Meer weiß vom peitschenden Regen, dann wieder von den Schaummassen der Brecher. ... Wie ein Schießhund muss ich aufpassen, um nach jeder Berg- und Talfahrt den richtigen Kurs zu halten. Zwar fallen genügend querschlagende Seen über das kleine Boot her, aber immer hat es ausreichende Auftriebskraft, um schnell wieder aus den Schaummassen aufzutauchen. Mehrfach jagen gigantische Brecher von achtern heran, dreschen auf meine Schultern ein, schäumen weiter über das ganze Boot und stoppen erst zehn, zwanzig Meter davor. Wenn ich zurückblicke, wird mir elend zumute: da brechen sich Wassermassen, die ein ganzes Haus begraben können. ... Ich komme mir vor wie in einem Rettungsring in Zigarrenform. ... Nach langem Überlegen werfe ich dann doch den (Treibanker) achtern aus. Das Boot liegt schon nach wenigen Sekunden in bester Richtung. ... die Spritzdecke ist weit über den Kopf gezogen. Nur das Gesicht und die Brust sind frei. ... Da sprach plötzlich die Spritzdecke zu mir: „Komm, leg dich hin“ oder „Lass die andern auch etwas tun, du brauchst nicht alles allein zu machen.“ Mir kam das gar nicht fremd vor, erst Stunden später erinnerte ich mich, dass ich ja allein an Bord war. ...“*
- *„57. u. 59. Tag: ... Plötzlich eine riesensteile Wand steuerbord --- nichts mehr – aus – leer – tot ... Nein, ich lebe noch, schnappe nach Luft ... Ich bin gekentert, bin im Wasser. Festhalten, damit dich nicht ein Brecher vom Boot trennt, geht es mir durch den Kopf. ... Ich ziehe mich auf das gekenterte Boot ... Der Wind pfeift über den Rumpf, Brecher waschen über mich, es ist schaurig kalt, nur der Kopf ist warm. Ich habe eine Wollmütze auf und darüber noch eine Gummikapuze. Ist dies das Ende? ... Ich gebe nicht auf Ich schaue nach den Sternen. Mein Gott, der Orion ist ja noch nicht im Zenit, es ist noch nicht einmal Mitternacht. ... Der Sturm lässt mich erfrieren, ich rutsche wieder ins Wasser ... Jede Bewegung bringt das warme Wasser zwischen Haut und Kleidung in Bewegung und trägt kaltes Wasser an die Haut. Stillhalten, keine Bewegung, das ist die Lösung. Im Dunkeln kann man die kleinen Wellen nicht sehen, das Meer erscheint ruhiger. Aber die großen Seen werfen Schatten so gewaltig wie von Gebirgszügen, sie wollen mich verschlingen. ... Backbords saust eine pfeifende See vorbei, für mehr als fünfzig Meter pfeift sie wie eine Schiedsrichter-pfeife. ...“*

Zusammenfassung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

Homepage von Andrew McAuley (The Trans Tasman Kayak Expedition 2006)

→ www.andrewmcauley.com

KVU-Bericht:

→ <http://kvu.der-norden.de/news/1303.shtml>

„The Age“-Berichte (australische Zeitung): (Es sind nicht mehr alle Berichte abrufbar!)

→ www.theage.com.au > Andrew McAuley

“The Sydney Morning Herald“-Bericht (australische Zeitung):

→ <http://www.smh.com.au/multimedia/national/mcauley/index.html>

Seekajakproduzent “Mirage”:

→ www.mirageseakayaks.com.au

A.McAuley: Bass Strait Crossing (200 km in 35 h) (2003)

→ <http://www.andrewmcauley.com/articles/Bass%20Strait%20direct%20-%20the%20story.pdf>

P.Bray: North Atlantic Kayak Challenge 2000 (aus: Sea Kayaker, Febr. 02)

→ www.seakayakermag.com/2002/02Feb/atlantic01.htm

11.02.2007 **Kombitour: Pazifik & Yukon** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Melesa Hamer** in dem Beitrag:

„Gold Rush Summer. Up the Inside Passage, Down the Yukon River“

von einer Faltboot-Tour, die in Anacortes (nahe Seattle) startete und dann entlang der Inside Passage (Pazifikküste) bis zum Lynn Canal führte. Dort wird der FII auseinandergelassen und samt allem Gepäck über den ca. 53 km langen Chilkoot Pass zum Lake Bennet getragen. Nach dem der FII wieder aufgebaut wurde, ging es den Yukon River hinunter bis zur Mündung in die Beringsee und weiter auf dem Norton Sound bis nach Unalakleet. Insgesamt wurden etwa 5.800 km zurückgelegt, und zwar zwischen dem 29.4. und 8.9.2004. Der Chilkoot Pass wurde übrigens dreimal zurückgelegt, um das insgesamt ca. 140 kg schwere Gepäck vom Pazifik zum Yukon zu transportieren.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2006, S.30-40 – www.seakayakermag.com

11.02.2007 **Nachtpaddeln** (Ausbildung/Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER befasst sich **Craig Jungers** in dem Beitrag:

„Night Paddling“

mit dem Paddeln zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang.

Derzeitige Vorschriften

Paddeln bei Dunkelheit draußen entlang der Küste hat seine Reize, insbesondere bei Meeresleuchten. Wer das einmal erlebt hat, wird es nicht mehr so schnell vergessen. Aber auch dann, wenn das Meeresleuchten ausbleiben sollte, wird eine solche Tour hinaus in die Dunkelheit unvergesslich bleiben; denn so häufig kommen wir ja nicht dazu, so etwas zu unternehmen!

Leider ist es nicht zulässig, mit einem Seekajak nachts entlang der deutschen Küste zu paddeln, wenn wir nicht die vorgeschriebenen Lichter führen, außer es liegt ein Notfall vor (z.B. ist es uns aus gesundheitlichen, technischen bzw. seemännischen Gründen nicht möglich, vor Einbruch der Dunkelheit anzulanden).

Folgende Lichterführung ist lt. Seeschiffsstraßenordnung (SeeSchStrO) und international gültigen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) bei einer Küstentour mit einem Kajak (fällt unter die Kategorie: max. 12 m langes Fahrzeug unter Ruder) vorgeschrieben:

Tab. 1: Lichterführung bei kleinen Fahrzeugen (unter 12 m u. unter Ruder)

- Zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA), aber auch bei verminderter Sicht (z.B. Nebel), muss ein Kajak mindestens ein vom BSH zugelassenes, fest angebrachtes weißes Rundumlicht (mit einer 25 Watt-Birne) führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2 sm hat.
(KVR 20; SeeSchStrO § 8 (1), § 10 (2))
- Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er hat ein weißes Licht ständig (d.h. auch bei Tagestouren) gebrauchsfertig mitzuführen (z.B. wasserdichte Taschenlampe) und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zu zeigen.
(SeeSchStrO § 10 (3) und § 9 (1))

Übrigens, diese Regelungen gelten auch dann, wenn wir einfach nur mal für den „Notstand“ trainieren wollen. D.h. es muss uns bewusst sein, dass ein solches Training ohne die entsprechende Beleuchtung unzulässig ist, und zwar auch dann, wenn bei einer Gruppenfahrt – besser als gar nichts!? - zumindest ein Kajak der gesetzlich vorgeschriebenen Lichterführung nachkommt.

Diese Regelungen gelten ebenfalls, wenn wir außerhalb eines Fahrwassers paddeln; denn sie sind für den gesamten paddelbaren Bereich gültig, und zwar nicht nur für die deutsche Nord- und Ostseeküste, sondern z.B. auch für Unterweser, -elbe, untere Eider und Trave, und sinngemäß auch für die untere Ems.

Lediglich wenn wir den Geltungsbereich der SeeSchStrO verlassen, z.B. wenn wir eine größere Querung hinüber zu einer dänischen Insel (z.B. von Rügen nach Bornholm) unternehmen, paddeln wir teilweise in einem Bereich, der allein nur der KVR unterliegt. Die KVR aber erlaubt dort einem „Fahrzeug unter Ruder“ - und somit auch einem Kajak – bei Dunkelheit zu fahren, und zwar unabhängig davon, ob nun ein Notstand vorliegt oder nicht, sofern „eine elektrische Lampe ... mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden (kann), um einen Zusammenstoß zu verhüten.“ (KVR 12(d) (ii))

10 Tipps für all jene, die sicher wieder anlanden wollen

Wenn wir eine längere Küstentour planen, sollten wir damit rechnen, dass wir einmal irgendwann aus irgendeinem Grund nicht vor Sonnenuntergang das rettende Land erreichen werden bzw. schon vor Sonnenaufgang aufs Meer hinaus paddeln müssen. Es wäre nicht falsch, auf solch eine Situation vorbereitet zu sein, um dann im Ernstfall handlungsfähig zu bleiben. D.h. wir sollten fit für eine Nachtfahrt sein, auch wenn wir gar nicht bewusst eine solche Fahrt planen. Dazu gehören:

- zum einen, dass die nötigen Rettungsmethoden (z.B. Rolle, Lenzen, Wiedereinstieg) auch bei Dunkelheit beherrscht werden,
- und zum anderen, dass wenigstens auf die folgenden 10 Punkte geachtet wird, um das Risiko eines Seenotfalles zu minimieren und die Chance, gerettet zu werden, zu maximieren:

1. Gewässerschwierigkeiten

Dunkelheit erschwert das Paddeln und die Navigation. Sie trägt zu einer Erhöhung der Gewässerschwierigkeiten um 1 bis 2 Grad bei und bereitet uns Probleme, rechtzeitig zu erken-

nen, wenn Schwierigkeiten auf uns lauern. Außerdem behindert sie uns daran, die Umgebung deutlich wahrzunehmen und Entfernungen genau abzuschätzen.

Am sichersten ist es folglich, wenn wir bei Flauten- & Sternenhimmel-Bedingungen in die Dunkelheit geraten und Bereiche meiden, wo einlaufende Dünung Grundseen bzw. Brandung und der Gezeitenstrom Stromkabblung entstehen lassen könnten.

Darauf zu hoffen, dass uns das Licht des Vollmondes die Wasserlandschaft besser erkennen lässt, ist trügerisch; denn das Wasser verschluckt viel Licht, sodass es draußen auf dem Meer viel dunkler ist als an Land. Wohl aber erleichtern uns Mond & Sterne, den geplanten Kurs einzuhalten.

2. Kopfarbeit

Wir sollten uns, bevor es dunkel wird, genau die zu paddelnde Route inkl. Notlandeplätzen und Leuchtfeuer (Nr. und Art der Befeuerung), den Gezeitenstand (Hochwasser-/Niedrigwasserzeit) und den Strömungsverlauf (wo ist mit Stromkabblung zu rechnen) im Kopf einprägen, sodass wir notfalls auch ohne Seekarte, Gezeitenkalender, Strömungsatlas & Beleuchtung unseren Kurs einhalten können.

3. Gruppen- statt Solo-Tour

Nachtfahrten sollten immer nur Gruppenfahrten sein. Im Dunkeln sollten wir folglich nicht solo unterwegs sein; denn es braucht nur ein Missgeschick, ein Fehler zu passieren (z.B. überraschende Kenterung mit Ausstieg; Paddelbruch; Steuer/Skeg-Schaden, Seekarte wird von Deck gespült; Lampenbatterien sind leer; einsetzende Seekrankheit; Brillenverlust, Wetzerverschlechterung u.v.a.m.) und wir bekommen Probleme, die im Schutz einer Gruppe leicht lösbar sind, nicht aber, wenn wir alleine paddeln.

4. Gruppenzusammenhalt

Natürlich laufen Gruppentouren im Dunkeln nicht garantiert problemloser ab als Solotouren. D.h. ein Fahrtenleiter, der mit 10 Seeanfängern in die Nacht hinein paddelt, würde i.d.R. allein mit weniger Problemen konfrontiert werden.

Wenn es schon am Tag nicht immer leicht ist, unterwegs auf dem Wasser alle Kanutinnen und Kanuten einer Gruppe dazu zu bringen, zusammen zu bleiben, wie schwer ist es erst einmal, das auch bei Dunkelheit zu erreichen! Gegebenenfalls könnte nachts wohl die Gruppendisziplin größer sein, da es jedem eigentlich offensichtlich sein müsste, wie schwer es ist, im Dunkeln zur Gruppe zurückzufinden. Auf der anderen Seite ist jedoch die Gefahr größer, bei allzu engem Gruppenzusammenhalt mit einem Mitpaddler zusammenzustoßen, was wiederum dazu führen kann, dass mit mehr Abstand als am Tage gepaddelt wird. Die Folge ist, dass wir bei Dunkelheit stetes im Grenzbereich zwischen „Verlust & Kollision“ paddeln. Je schwieriger die Gewässerbedingungen nun sind, desto eher kann eines von beiden passieren.

Es gilt daher gerade bei Dunkelheit auf die Gruppengröße zu achten. Bei größeren Gruppen sollte die Bildung von Untergruppen (zu je 3-4 Kajaks) vorgesehen werden, wobei die besonders erfahrenen Kanutinnen und Kanuten gleichmäßig auf die Untergruppen zu verteilen sind; denn je größer die Gruppe ist, desto größer ist das Risiko, dass etwas schief geht.

Vorteil einer kleinen Gruppe ist auch, dass der Kontakt der Gruppenmitglieder untereinander größer sein kann. Das erleichtert die Ansprache der einzelnen Kanuten, was zur Beruhigung (Angstabbau) und somit zur Verhinderung von Panik beitragen kann. Ängstliche Kanuten sind jedoch immer Kollisions- bzw. Verlust-Kandidaten. Gerät ein Kanute erst einmal in Panik, dann ist ein Gruppenzusammenhalt eigentlich nur dann noch gesichert, wenn alle Grup-

penmitglieder dem panisch davon paddelnden Kanuten folgen und versuchen, ihn „einzufangen“. Der Erfahrenste in der Gruppe sollte dann längsseits paddeln, ein „Päckchen“ mit ihm bilden und dann versuchen, ihn zu beruhigen, während die verbleibenden zwei (?) Kanuten dicht zum Päckchen – u.U. auch in einem zweiten Päckchen – auf Warteposition gehen. Notfalls ist auch – sofern in der Nähe – eine Sandbank anzulaufen, um wieder etwas Ruhe in die Gruppe zu bringen. Und wenn das auch nicht hilft, bleibt eigentlich nichts anderes übrig, als den erst besten Anlandeplatz anzulaufen und dort zu biwakieren.

Sollte schon vor Anbruch der Dunkelheit bekannt sein, wer dazu neigen könnte, in Angst zu geraten, bietet es sich an, prophylaktisch jedem dieser Angst- bzw. Panik-Kandidaten gleich je einen erfahrenen Kanuten zur besonderen Betreuung zuzuordnen.

Damit kein Gruppenmitglied unterwegs im Dunkeln abhanden kommt, sollten wir uns schon vorher darauf einigen, wie wir die Anwesenheitskontrolle durchzuführen ist. So bietet es sich regelrecht an, in kurzen Zeitabständen immer wieder die Namen der Gruppenmitglieder aufzurufen. Das hat nicht nur den Vorteil, dass durch die stete Ansprache der Einzelne in der Dunkelheit sich nicht so allein vorkommt und dass wir u.U. am Ton der Rückmeldung erkennen können, wie sich jeweils der Antwortende fühlt, sondern wir bekommen auf diese Weise auch mit, dass einer u.U. zu weit abgedriftet ist bzw. sogar schon fehlt. Empfohlen wird auch, jedem Mitpaddler eine Nummer zuzuordnen, um dann während der Tour die Möglichkeit zu haben, einfach durch vorherigen Zuruf: „Abzählen: Eins,“ kontrollieren zu können, ob noch alle da sind.

5. Nachtblinde & Brillenträger

Im Dunkeln auf dem Meer ist sowieso nicht viel zu sehen; dennoch haben dort draußen „Nachtblinde“ nichts zu suchen. Sollten sich solche Kanuten in der Gruppe befinden, sind sie wie „Panik-Kandidaten“ zu betreuen.

Brillenträger müssen sich bewusst sein, dass schon Nieselregen bzw. Wasserspritzer die Durchsicht durch die Brillengläser stark beeinträchtigen können. Die Folge: Entweder sehen sie kaum noch etwas durch ihre Brille oder sie sehen alle Lichter plötzlich doppelt und dreifach.

6. Fahrt in die Morgendämmerung

Es gibt immer wieder Situationen, wo es nur am Tage und nicht in der Nacht windet & wellt. Es stellt sich dann die Frage, ob es nicht ratsamer wäre, schwierige Passagen in der Nacht zu paddeln. Es sollte uns dann bewusst sein, dass es weniger gefährlich ist, frühmorgens als spätabends hinaus in die Dunkelheit zu paddeln; denn sollte etwas passieren, wissen wir, dass es bald wieder hell wird und dass wir dann leichter gefunden werden können, als wenn es erst in 6 – 7 Stunden zu dämmern beginnt. Außerdem kann ein solches Timing bei plötzlicher Verschlechterung der Gewässerbedingungen wesentlich zum Gruppenzusammenhalt beitragen und verhindern, dass einige Gruppenmitglieder in Panik geraten.

7. Ausrüstung

Bevor es dunkel wird, sollten wir unsere Seekarte so präpariert haben, dass wir wichtige Seezeichen sofort erkennen können (z.B. Leuchttürme). Damit wir mit den Daten, die uns die Seekarte liefert, richtig arbeiten können, bedarf es natürlich eines (beleuchteten) Kompass.

Eine wasserdichte Taschenlampe darf auch nicht fehlen. Sie sollte möglichst griffbereit am Körper getragen werden; denn mit was sonst können wir bei Kollisionsgefahr schnell auf uns aufmerksam machen?

Ebenfalls bietet es sich an, eine wasserdichte Stirnlampe zu tragen, um die Möglichkeit zu haben, schnell einen Blick auf Seekarte & Kompass zu werfen. Dabei ist es für die Nachtanpassung der Augen von Vorteil, wenn die Lampe ein rotes Licht ausstrahlen kann. Es gibt Stirnlampen, die je nach Schaltung auch rotes Licht ausstrahlen können, ansonsten sollten wir versuchen, z.B. die Glühbirne bzw. LED rot anzumalen.

Weiterhin sollten alle ein wasserdicht und griffbereit verpacktes Handy dabei haben, um im Falle einer unbeabsichtigten Trennung miteinander im Kontakt bleiben zu können. Das setzt natürlich voraus, dass wir vorher die Handy-Nr. aller Gruppenmitglieder gespeichert haben und während der Tour die Handys angeschaltet haben.

Außerdem ist es überlegenswert, nicht nur unsere Paddel mit einer Leine („Paddelsicherungsleine“) zu sichern, sondern auch uns selber („Life Line“).

Schließlich ist es hilfreich, ein UKW-Handfunkgerät dabeizuhaben. Wir sollten es nutzen, wenn ein Schiff außerhalb des Fahrwassers auf uns zukommt. Trotzdem müssen wir immer damit rechnen, dass unser Funkspruch nicht gehört wird, egal ob wir z.B. auf Kanal 16 (Ansprech-, insbesondere Notfallkanal), 10 o. 77 (Fischereifahrzeuge) bzw. 72 o. 69 (Sportboote) senden.

Wenigstens einer in der Gruppe sollte ein GPS-Gerät dabei haben, in dem nicht nur die Koordinaten des Start- und Zielortes, sondern auch die der in Frage kommenden Notlandeplätze einzugeben sind.

8. Kontaktlicht & Reflexlicht

An jedem Seekajak ist – etwa mit Gewebepband - im Heckbereich ein Licht zu befestigen (z.B. Leuchtstab, der u.U. halb abzdunkeln ist), um wenigstens den Sichtkontakt zwischen den Gruppenteilnehmern zu ermöglichen.

Vorteilhaft ist es auch, auf die Seekajaks, die Paddel und die Bekleidung (z.B. Ärmel) ein paar Reflexstreifen zu kleben; denn im Notfall ist es dann leichter möglich, per Suchscheinwerfer aufgespürt zu werden.

9. Notsignale

Jedes Gruppenmitglied sollte eine Blitzlichtsignallampe und ein Nicosignal mit sich führen, am besten griffbereit am Körper tragen; denn mit was sonst können wir nach einer Kenterung mit Ausstieg und Bootsverlust auf uns aufmerksam machen?

Der Fahrtenleiter sollte weiterhin wenigstens 2 Seenotfallschirmraketen und 1 Handfackel griffbereit dabei haben.

Überlegenswert wäre es, wenn er eigens für solch eine Nacht-Tour zusätzlich jedes Gruppenmitglied mit je 1 Seenotfallschirmrakete und 1 Handfackel ausrüstet.

10. Flachwasser & Landnähe

Die größte Gefahr geht bei Dunkelheit vom Fahrwasser aus; denn dort können uns Schiffe und – bei Tidengewässern - Tonnen in die Quere kommen. Wir sollten daher die Fahrwasser meiden und Flachwasser – sofern dort keine Grundseen auftreten – suchen.

Uns muss es aber bewusst sein, dass es der Schifffahrt nicht verboten ist, außerhalb von Fahrwassern zu fahren. Insbesondere Kapitäne mit sehr guter Revierkenntnis nehmen auch mal eine Abkürzung. Gefährlich kann es ebenfalls werden, wenn Fischereifahrzeuge unter-

wegs sind; denn bei denen ist der Kurs nicht so leicht vorhersehbar. Deshalb sollten wir wissen, was für Lichter sie führen:

Tab. 2: Lichterführung bei Fischereifahrzeugen (fischend u. nicht fischend) (KVR 26)

a) bei fischenden Fahrzeugen:

2 Rundumlichter senkrecht übereinander, das untere WEISS und das obere:

- GRÜN = Fischereifahrzeug, das ein Fanggerät (z.B. Schleppnetz) durchs Wasser schleppt (sog. „Trawler“)!
- ROT = Fischereifahrzeug, das ohne Fanggerät fischt!

zusätzlich:

- bei Fahrt durchs Wasser: 2 Seitenlichter (GRÜN/ROT) und 1 Hecklicht (WEISS)
- ab 50 m Länge Pflicht: 1 Topplight (WEISS) über dem grünen Rundumlicht.

b) bei nicht fischenden Fahrzeugen:

Die beiden Rundumlichter dürfen nicht geführt werden, d.h. wir sehen nur die Lichter, die für eine Fahrzeug seiner Länge vorgeschrieben sind:

- 2 Seitenlichter (GRÜN/ROT), 1 Hecklicht (WEISS) 1 bis 2 Topplichter (WEISS).

Weiterhin empfiehlt es sich, dicht unter Land zu paddeln, zumindest solange dort mit keiner Brandung und Kreuzsee zu rechnen ist; dennoch ist auf ankernde Schiffe, Bühnen, Unterwasserfelsen und Fischerreusen, aber auch „vagabundierende“ Fischerkutter zu achten.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Literatur:

Jungers,C.: Night Paddling, in: Sea Kayaker, Nr.Oct./06, S.18-23

Foster,N.: Seekajak. Ausrüstung/Fahrtechnik/Sicherheit, 1996, S.144-147.

Harms,Chr.: Grundlagen einer Nachtfahrt, in: Seekajak, Nr.76/01, S.16-17.

Links:

- www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Meeresleuchten.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewaeltigung.pdf
- www.seasailing.de/Lichterfuehrung.html#top

10.02.2007 **Kayak-Wiki** (Literatur/Links)

Der Nordamerikaner **Michael Daly** gibt eine Art Online-Lexikon zum Thema Kajak heraus, an dem – wie bei dem Online-Lexikon Wikipedia – jeder mitarbeiten kann.

Z.Zt. gibt es zu den folgenden Rubriken Texte:

- Types of Kayaking
- History
- Paddling Techniques
- Paddling Equipment
- Leadership

- Kayak Bildung
- Kayak Design and Hydrodynamik
- Kayak Places

Einige der Texte tangieren auch das Küstenkanuwandern.

Link: <http://kayakwiki.org>

09.02.2007 **DVD: Sea Kayaking pur** (Literatur/Links)

Die britische Seakayakerin **Justinen Curgenvn** hat unter dem Titel:

„This is the sea“

mit ihrem Team bislang 3 verschiedene DVDs zum Thema „Sea Kayaking“ produziert. Jede DVD enthält eine Vielzahl von Filmbeiträgen zum Thema Touren, Brandungspaddeln, Tidal Racing, Natur, G-Rolling etc. Wer einen genaueren Eindruck darüber bekommen will, was so auf den DVD so drauf ist, möge auf die entsprechende Homepage von ihr surfen und zu jeder DVD die angebotenen Filmausschnitt anklicken und anschauen.

Link: www.cackletv.com

Bezug: z.B. über frejahoffmeister@hotmail.com

07.02.2007 **Marokkos Küste** (Revier/Ausland)

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

„Horizont-Erweiterung: Marokko“

über die ca. 1.500 km langen marokkanischen Küste.

Folgendes ist u.a. zu lesen:

- **Revier:**
„Die marokkanische Atlantikküste ist flach und offen, aufländiger Seegang oder starke Dünung können das Anlaufen vieler Hafeneinfahrten gefährlich machen.“ Ideale Wetterbedingungen wäre daher ablandiger Ostwind.
- **Wind & Wetter:**
„An der Atlantikküste von Juni bis Oktober schwache SW- oder NW-Winde. Im Winter entweder NE- oder SW-Winde, meist schwach. Von November bis April Gefahr von Tiefdruckgebieten mit längeren Starkwindperioden.“
- **Navigation & Seemannschaft:**
„In der Straße von Gibraltar starker Schiffsverkehr und eine Kombination aus Tidenstrom, dauerhafter Oberflächenströmung (4 bis 5,5 km/h) vom Atlantik ins Mittelmeer und windabhängiger Strömung ... Wenn dann noch die Flut oder starker Westwind dazukommt, sind sogar 11 km/h Strömung keine Seltenheit.“

Quelle: YACHT, Nr. 4/07, S.44-51 – www.yacht.de

05.02.2007 **Elba (Italien)** (Revier/Ausland)

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

„Napoleons Leid, Seglers Freud: Elba“

über die östlich von Korsika am italienischen Festland liegenden Insel Elba.

Folgendes ist u.a. zu lesen:

- **Wind & Wetter:** „Wenn Sie Glück haben, lindert in den Sommermonaten moderater W bis NW-Wind die Hitze. Meist werden Sie sich jedoch mit Flautenperioden abfinden müssen, in denen das Thermometer bis auf 40 Grad klettern kann. Dann bestimmt meist die Thermik das ... Geschehen. In der Vor- und Nachsaison können Fronten für stürmische Verhältnisse sorgen. Der Wind pfeift dann entweder aus NW (Mistral“ oder SW (Libecco). Gefährlich können Ihnen ... Gewitterstürme werden.“
- **Gezeiten & Strom:** „Schwacher Strom setzt im Canale di Piombino NNW-wärts. Weniger von der Tide (max. 20 cm) als vom Wind wird der Wasserstand beeinflusst.“

Quelle: SEGELN, Nr. 2/07, S.20-26 – www.segelmagazin.de

Literatur:

Auszug aus DKV-Literaturliste:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf

Kassel,G. **Insel Elba – Mit Kajak, Rad + Rucksack**
Pollner Verlag 2003 – www.kanukassel.de

Röhring,K.-J. **Törnführer Korsika/Sardinien/Elba**
2006 (272 S.) (Delius Klasing)

Prüser,G. **Nach Elba und umzu ...**
Seekajak 7/87, S.20-21.

Traub,E. **Rund um Elba.**
Kanu Sport 12/93, S.533-534; Seekajak 52/96, S.50-52.

Alber,W., **Im Zweier auf dem Mittelmeer**
Rundum die Inseln (Elba/Ithaka/Kornati).
Kanu Sport 5/98, S.208-213

Zimmermann,U. **Mit dem Kajak rundum Elba.**
Kanu Sport 05/01, S.24-29 - www.kanu.de

Kassel,G. **Giro di Elba. Kajakstreifzug vor den Toren der Toskana.** (mit Kurzinfos).
Kanu Magazin, Nr. 02/02, S.24-29 - www.kanumagazin.de

Stecher,J. **Mit dem Kajak in den warmen Süden: Herbstliche Alternative**
Mit Kajak und Wanderschuhen auf der Insel Elba

Kanu Sport 10/02, S.4-9 → www.kanu.de

Fritsch,A. **Die 10 schönsten Inseln des Mittelmeers**
(mit Kartenskizze) (u.a. Rhodos, Malta, Elba, Levkas, Liparische Inseln, Hvar & Korcula, Mykonos)

Yacht 1/04, S.22-39 – www.yacht.de

s.auch Kurz-Infos über Wind & Wetter:

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 22.12.03 (Revier/Ausland)

Fuhljahn,H. **Die Insel der Zeitreisenden (Elba)**

Yacht 1/07, S.38-45 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/akutell.html > Info v. 18.12.06 (Revier/Ausland)

Auszug aus DKV-Online-Bibliothek:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

Trauthahn,G.: **Elba Umrundung** (Herbst 1999)

→ www.trauthahn.de/Gerd/Kajak/Elba/elba.html

Kassel,G.: **Elba: Mit Kajak, Rad und Rucksack**
→ www.kajak-channel.de/kajakstory56-1.htm
Elba Camping: **Camping Reale** (nordöstlich von Porto Azzuro)
→ www.isolelbacampingreale.com

04.02.2007 **Qayaq-Newsletter** (Literatur/Links)

Die kanadische „Great Lakes Sea Kayaking Association“ (GLSKA) bringt mit dem Titel:

„**QAYAQ**“

einen informativen Newsletter heraus, der viermal jährlich erscheint. Die interessantesten Beiträge erscheinen übrigens online, z.B.:

- Killoran, W.: Newfoundland. A Place in my Heart (CDN)
→ <http://glska.freehostia.com/Autumn06.html>
- Millar, B.: Dealing with Boat Traffic
→ <http://glska.freehostia.com/Summer06.html>
- Killoran, W.: Around P.E.I. by Kayak (Prince Edward Island / CDN)
→ <http://glska.freehostia.com/Autumn05.html>
- Killoran, W.: Finding Expresse Beach in Sardinia (I)
→ <http://glska.freehostia.com/Summer05.html>
- Antons, E.: Toonoonok Dreamin'. Paddling with the Ghosts of Northern Exploration
→ <http://glska.freehostia.com/Spring05.html>
- Killoran, W.: Fjords of Ice (East Greenland)
→ <http://glska.freehostia.com/Autumn04.html>
- Griffin-Smith, D.: Hakai: Paddling the Rain Coast (British Columbia / CDN)
→ <http://glska.freehostia.com/Winter03.html>
- Killoran, W.: Paddling with Puffins and Vikings. An Icelandic Paddling Adventure
→ <http://glska.freehostia.com/Winter02.html>
- Daly, M.: Kayaking Heaven. Well, Newfoundland, Actually (CDN)
→ <http://glska.freehostia.com/Autumn02.html>
- Killoran, W.: The Lure of Labrador (CDN)
→ <http://glska.freehostia.com/Autumn01.html>

Link: <http://glska.freehostia.com/Archives.html>

02.02.2007 **Dimethylsulfid: Der Geruch des Meeres** (Ausbildung)

Schon von Weitem, bevor wir vom Meer aus kommend wieder das Land erreichen, können wir es riechen, z.B. im Frühling, wenn es ablandig windet und die Rapsfeldere blühen.

Aber das gilt auch umgekehrt: Schon bevor wir die Küste erreichen, um mit unseren Seekajaks hinaus aufs Meer zu paddeln, können wir es riechen, das Meer; denn es riecht nach ...?

Nun, eine Gruppe von britischen Wissenschaftlern haben es laut einer dpa-Meldung herausgefunden: Das Meer riecht nach:

- **Dimethylsulfid (DMS)**

Es handelt sich um ein Gas, welches Bakterien mit Hilfe eines Enzyms produzieren und welches verantwortlich für den typischen Geruch des Meeres ist.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 2.2.07 – www.abendblatt.de

01.02.2007: **Litoranea Veneta (nördl. Adria: Triest – Podelta)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Alfons Zaunhuber** in dem Beitrag:

**„Kanuziele an der nördlichen Adria.
DKV-Tourenvorschlag: Im Umfeld der Serenissima“**

über das Paddelrevier zwischen Triest und Podelta:

- *„Venedig ist ein Reiseziel der Superlative. Aber auch die „Litoranea Veneta“, die gesamte nördliche Adria zwischen Triest und Podelta bietet ein abwechslungsreiches Stück Italien mit üppigem Natur- und Kulturangebot. Von der schroffen Küste bei Duino über die Lagune von Venedig führt unsere Reise bis zum Delta des Po, eine Wasserlandschaft, die geprägt ist von vielen Eingriffen der Menschen. Weiden, Pini und Pappeln säumen Flussläufe und Kanäle, die Flachwasserzonen der Lagunen bieten einen großartigen Lebensraum für eine vielfältige Tier- und Pflanzenwelt. Paddelnd lässt sich diese Region, die ein Labyrinth von Wasserläufen durchzieht auf einsamen Wegen entdecken.“*

Der Autor beschreibt eine Vielzahl von Salz-, aber auch Süßwassertouren (auf den Flüssen: Isonzo, Livenza, Sile, Po), die als Tagesfahrten durchgeführt wurden. Aber was hindert einen daran, einmal die ganze Küste per Seekajak abzapaddeln? Gestartet wird an der Riviera Triestina, dann geht es vorbei:

- am Hafen von Duino,
- an der Mündung des Timavo und dem Isonzo-Delta,
- an der Isola della Cona,
- an der Lagune von Grado,
- an der Lagune von Venedig

bis hinunter zum Podelta und zur Lagunenstadt Comacchio.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/07, S.8-13 – www.kanu.de

01.02.2007 **Handy: eine Mitnahmeempfehlung** (Ausrüstung)

In KANU SPORT wird eine Stellungnahme des „Sicherheits-Kreis Kanu“ (SKK) im DKV vorgestellt, die sich mit der folgenden Frage beschäftigt:

- *„Ist eigentlich ein Fahrtenleiter verpflichtet, ein Handy mit sich zu führen, um im Notfall schnell Hilfe herbeizuholen?“*

Folgende Empfehlungen werden dabei ausgesprochen:

- „Fahrtenleiter, Kursleiter oder Trainer sollten immer ein Handy mit sich führen.“
- „Speichern Sie die Rufnummern der Gruppenmitglieder gegenseitig im Handy.“
- Beachten Sie, dass „eine Kommunikation über Handy nur möglich ist, wenn Sie sich im Sende und Empfangsbereich eines Mobilfunk-Anbieters befinden.“
- „Verpacken Sie Ihr Handy so, dass es auch nach einer Kenterung funktionsbereit bleibt.“
- „Geben Sie bei einem Notruf genaue Informationen darüber, was geschehen ist. Folgendes Schema sollten Sie einhalten:
 - a) Wo geschah es?
 - b) Was geschah?
 - c) Wie viele Personen sind betroffen?
 - d) Welche Art der Notlage, Erkrankung oder Verletzung liegt vor?
 - e) Warte auf Rückfragen.“

Bzgl. des Küstenkanuwandern ist jedoch zu berücksichtigen, dass entlang der Küste das Funknetz nicht ganz so dicht steht, sodass wir nie sicher sein können, wirklich einen Empfang per Handy zu bekommen. Außerdem ist zu beachten, dass Seegang- und Windgeräusche eine Verständigung u.U. per Handy unmöglich machen. Deshalb wird vom SKK empfohlen, „zusätzlich küstentypische Seenotsignalmittel mitzuführen“. Als Seenotsignalmittel kommen dabei infrage:

- Nico-Signal
- Rauchfackel
- Seenotraketen
- UKW-Sprechfunkgerät
- Seenotbake.

Was wollen wir aber mit solchen Seenotsignalmitteln eigentlich bezwecken? Natürlich, Dritte über unseren Seenotfall informieren und um Hilfe bitten! Die effektivste Hilfe bieten in einem solchen Fall jedoch erfahrene Kanutinnen und Kanuten, die einen nicht nur bei einer Tour begleiten, sondern die auch darauf achten, dass der Tourenverlauf nicht in einem Seenotfall endet.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/07, S.17 – www.kanu.de

Link:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf

01.02.2007 **Nebelfahren durchs Wattenmeer** (Ausbildung)

In KANU SPORT berichten **Rudi Fetting & Gottfried Huesmann** in dem Beitrag:

„Eine Nebelfahrt durchs Wattenmeer: Mettwurst für Ostfriesland“

von einer Tour, die vom Hafen Harlesiel entlang des Fahrwassers zum ca. 8 km entfernt liegenden Hafen von Spiekeroog führte. Problematisch an diesem Bericht sind die folgenden Punkte:

- Die beschriebene Tour fand bei Nebel (ca. 20 m Sicht) statt.
- Sie führte die ganze Zeit entlang des Fahrwassers.
- Ein Bericht über eine solche Nebeltour hätte in Kanu Sport nur veröffentlicht werden dürfen, um es als „schlechtes Beispiel“ vorzustellen, das dann zum Anlass genommen wird, um einmal gezielt auf die Problematik von Nebeltouren auf Küstengewässern aufmerksam zu machen.

Was aber ist nun so problematisch an einer Nebelfahrt durchs Wattenmeer?

Verstoß gegen seemännische Sorgfaltspflichten

Die vom *Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie* (BSH) aufgestellten „**Zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler**“ enthalten unter „Regel 8 (Nebel)“ die folgende Vorsichtsmaßregel, die lt. BSH jeder Wassersportler beachten sollte:

- *„Verlassen Sie keinen sicheren ...Platz bei Nebel.*
- *Werden Sie von Nebel ... überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen. ...*
- *In jedem Fall sind bei verminderter Sicht die vorgeschriebenen Schallsignale zu geben.“*

In dem sehr lebhaft und anschaulich geschriebenen Bericht scheint diese nicht nur für Segler, sondern auch für Küstenkanuwanderer maßgebliche Regel keine Beachtung zu finden. Okay, es kann immer mal sein, dass wir unterwegs auf dem Wasser in Nebel geraten und nun das Beste daraus machen müssen. Aber der Start einer Tour in den nur ca. 20 m dichten Nebel hinein, und zwar stets entlang des Fahrwassers, ist ohne Wenn & Aber als Verstoß gegen die seemännischen Sorgfaltspflichten anzusehen.

Was heißt hier schon „Schifffahrt informiert“?

Die beiden Kanuten haben wohl vor dem Start „*die Schifffahrt informiert*“, aber es ist etwas „blauäugig“ zu glauben, dass - nur weil 2 Kanuten gerne mal bei Nebel vom Festland aus nach Spiekeroog paddeln wollen - die Fahrgast- und Fischereischifffahrt ihr Tempo so wählen, dass sie die Kollision mit zwei plötzlich vor dem Bug auftauchenden Kanuten jederzeit verhindern können.

Unsichtbar im Nebel

So gut auch diese beiden Kanuten für eine Küstentour ausgerüstet waren, für eine Nebelfahrt waren sie nur unzureichend gewappnet:

- nicht nur weil sie nicht das bei verminderter Sicht vorgeschriebene weiße Rundumlicht führten,
- sondern auch weil das Schiffsradar der Berufsschifffahrt sie nicht erfassen kann; denn die Radargeräte sind i.d.R. so justiert, dass etwa die letzten 1-2 m über der Wasseroberfläche ausgeblendet werden, damit die von den Wellen reflektierenden Radarstrahlen das Radarbild nicht stören. Natürlich kann hier eingewandt werden, dass meist wenig Wind weht, wenn es neblig ist, sodass dann zumindest im Wattenmeer kaum Seegang herrscht und ein Ausblenden der Wasseroberfläche im Radar nicht nötig ist. Ob die Schifffahrt aber allein wegen der Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die möglicherweise unterwegs sein könnten, ihr Radar für solch eine Wetterlage umjustieren, darauf sollten wir uns jedoch nicht verlassen.

- Das von den Kanuten mitgeführte „Funkmittel“ (ist damit ein UKW-Sprechfunkgerät oder nur ein Handy gemeint?) und „akustische Signalmittel“ (ist damit nur eine Trillerpfeife oder ein griffbereit gelagertes, vom BSH zugelassenes Nebelhorn gemeint?) vermindert nur scheinbar das Risiko einer Nebelfahrt, und zwar auch dann, wenn per UKW-Sprechfunkgerät ständig Kontakt mit der sich annähernden Schiffen gehalten wird und alle 2 Minuten das richtige Schallsignal (hier: — ●●) gegeben wird.

Das ist auch genau der Grund, warum das BSH nicht nur uns Kanuten, sondern allen Führern eines Wassersportfahrzeuges empfiehlt, bei Nebel an Land zu bleiben bzw. einen sicheren Platz aufzusuchen.

Raus aus dem Fahrwasser

Stattdessen tun die beiden Kanuten genau das Gegenteil: Sie starten nicht nur von einem Hafen aus und steuern als Ziel nicht nur einen Hafen an, sondern unterwegs navigieren sie so, dass sie sich möglichst von Pricke zu Pricke und von Seezeichen zu Seezeichen entlanghangeln. Praktisch versuchen sie die gesamte Zeit im Fahrwasser zu paddeln, als ob sie geradezu eine Kollision mit der Berufsschiffahrt - die Segler liegen sicherlich im Hafen oder vor Anker – heraufbeschwören wollen.

Dass sie die Tonnen im Nebel stets fanden zeigt wohl, dass die beiden Kanuten navigieren können. Bloß, bei einer Nebeltour kommt es nicht nur auf die navigatorischen Fähigkeiten an, sondern auch auf das Timing und die richtige Routenplanung.

Timing & Routenplanung

Zum Timing gehört dabei, dass eine solche Strecke gepaddelt wird, wenn der Gezeitenstrom möglichst gering ist, nämlich zur Stauwasserzeit, d.h. bei Hoch- oder Niedrigwasser, und nicht, wie die beiden Kanuten es tun, bei auflaufendem Wasser, d.h. wenn der Strom nicht mit ihnen, sondern sogar gegen sie läuft. Die Navigation wird nämlich dann zum Glückspiel. Der Kompass hilft uns in einer solchen Situation nicht viel weiter. Er zeigt uns wohl die Richtung an und verhindert, dass wir im Nebel im Kreis fahren, aber er sagt uns nichts über die Abdrift, z.B. mitten ins Fahrwasser.

Und zur Routenplanung ist anzumerken, dass eine Nebelfahrt – wenn überhaupt – nur dann vertretbar ist, wenn die Route die ganze Zeit außerhalb des Fahrwassers entlang führt - und das möglichst in einer Wassertiefe, in der nur Kanuten paddeln können (z.B. entlang von Wattkanten bzw. flachen Wattflächen, die per Paddel stets zu loten bzw. per GPS stets zu finden sind) - und an keiner Stelle irgendwelche Fahrwasser kreuzt. Da bei einer Tour von Neuharlingersiel nach Spiekeroog das Queren von Fahrwassern nicht vermieden werden kann, sollte daher unbedingt davon Abstand genommen werden, gerade dort ins Wattenmeer hinaus zu paddeln.

Seemannsbrauch

Solange wir unterwegs alle 2 Minuten unser Schallsignal geben und das vorgeschriebene Licht führen, ist es wohl per Gesetz nicht ausdrücklich verboten, bei verminderter Sicht hinaus zu paddeln. Aber wir verstoßen gegen die Sicherheitsregeln des BSH, und zwar nicht nur Regel 8 (Nebel), sondern auch „Regel 9 (Berufsschiffahrt)“:

- „*Halten Sie sich von der Berufsschiffahrt nach Möglichkeit fern. Meiden Sie Schiffsfahrtswege ...*“

Alle zehn BSH-Regeln werden jedoch den „seemännischen Sorgfaltspflichten“ zugerechnet. Ignorieren wir unterwegs bei einer Küstentour diese Pflichten, verstoßen wir folglich auch gegen § 3 der „Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“ (SeeSchStrO):

- „Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder ... behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.“

Kommt es also im Nebel zu einer Kollision mit der Schifffahrt, sind wir die Schuldigen, weil wir die BSH-Regeln 8 und 9 nicht beachtet haben.

Unabhängig davon gefährden wir mit solch einer Nebeltour nicht nur die Schifffahrt und das Leben unserer Kameraden, die wir u.U. überredet haben, uns hinaus aufs Meer zu begleiten, sondern wir bringen auch das Küstenkanuwandern in Verruf, da wir durch ein solches Verhalten zeigen, dass wir uns um „seemännische Sorgfaltspflichten“ nicht kümmern.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/07, S.14-15 – www.kanu.de

Literatur:

„Sicherheit im See- und Küstenbereich“, 6. Aufl. 2006, hrsg. vom BSH

→ <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf>

*** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Aktuelle Infos des DKV-Referent für Küstenkanuwandern
hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

→ <http://forum.kanu.de/forumdisplay.php?f=41> (Unterforum „Küste“)

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Kayak-Wiki (hrsg. von Michael Daly, USA/CDN):

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)

→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

„Sicherheit im See- und Küstenbereich - Sorgfaltsregeln für Wassersportler“

→ <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf>

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

→ 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

→ www.canoekayak.com

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Homepage (Frankreich):

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

→ www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

→ www.pagayeursmarins.org

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ 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

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

→ <http://qlska.freehostia.com/Archives.html>

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

→ 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

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

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

→ www.chez.com

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)

→ www.cackletv.com

Ferris, Gail (USA):

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

→ www.guillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):

→ www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

Unold, Peter (Havkajakroerne/DK) (Blog):

→ www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

Walpole, Jonathal

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

Infos über Seekajak-Expeditionen:

Castrission, J. & Jones, J. (Australien)

→ www.crossingtheditch.com.au/expedition.htm

→ www.crossingtheditch.com.au/launch_photo10.jpg

McAuley, A. (Australien):

→ www.andrewmcauley.com

Morley, Sean (Rund Großbritannien & Irland (2004) / Rund Island (2006):

→ www.expeditionkayak.com

Rotem, Ron (Rund Island (2006))

→ www.seakayak.co.il/eblog/

Ulm, Franzisca + Rainer (12.000 km entlang Europas Küste (2000-2005)

→ www.ulm-outdoor.de

Walpole, Jonathal

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

*** * ***