

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 23/08)

(Aktuelle Infos: 16.01.08 – 10.04.08)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,
informiert zu den folgenden Themen:

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

-
- 10.04.2008 Helogland: Bald wieder vereinigt? (Revier/Inland)
 - 03.04.2008 PKW-Bootstransport (Ausrüstung)
 - 03.04.2008 Insel Poel (Mecklenburg-Vorpommern) (Revier/Inland)
 - 03.04.2008 Schlei (Revier/Inland)
 - 03.04.2008 Broschüre: Wassersportparadies Ostsee (Revier/Inland)
 - 03.04.2008 Lagune von Venedig (Italien) (Revier/Ausland)
 - 02.04.2008 Wetterserie in zwei Teilen in der YACHT (Wetter)
 - 02.04.2008 Kornaten (Zadar und Sibenik) (Kroatien) (Revier/Ausland)
 - 31.03.2008 DKV-Literaturlisten zum Thema Küstenkanuwandern (Literatur)
 - 30.03.2008 Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit (Ausrüstung)
 - 27.03.2008 Buch: B.Nehrhoff von Holderberg/St.Jahn, Seekajak (Ausbildung)
 - 24.03.2008 See-Wetterberichte: Hörfunk/Telefon/Internet (Wetter)
 - 19.03.2008 Aktueller Wasserstand nach „12er-Regel“ (Ausbildung)
 - 18.03.2008 Drei neue Naturschutzgebiete am Rande des Niedersächsischen Wattenmeer (Natur)
 - 17.03.2008 Einweisungsfahrten Nordsee (Spiekeroog & Langeness) (Ausbildung)
 - 06.03.2008 Gymnastik: Stärkung nicht genutzter Muskeln (Gesundheit)
 - 06.03.2008 Kälteschock, Schwimmversagen & Co. (Gesundheit)
 - 05.03.2008 Wasserdichter Camcorder (Ausrüstung)
 - 03.03.2008 Rund Samsö (Revier/Ausland)
 - 02.03.2008 Kurs Seekajak LKV Niedersachsen (Ausbildung)
 - 01.03.2008 Westfriesische Inseln (Revier/Ausland)
 - 25.02.2008 Teilbare Seekajaks (Ausrüstung)
 - 18.02.2008 Tragbare Handlenzpumpen (Ausrüstung)
 - 18.02.2008 Bootslampe für Kajaks (Ausrüstung)
 - 18.02.2008 Nicht fest installierter Kompass (Ausrüstung)
 - 18.02.2008 Rettungsmesser (Ausrüstung)
 - 14.02.2008 Kälteschock: 5 Präventivschläge (Ausbildung)
 - 09.02.2008 Neue schwedische topografische Karten (Revier/Ausland)
 - 07.02.2008 Lettmann Seekajak „Speedliner“ (585x53cm) (Ausrüstung)
 - 04.02.2008 12 Kenterungen vor Lands End (Cornwall/GB) (Ausbildung)
 - 02.02.2008 Bella Bella (Kanada) (Revier/Ausland)
 - 01.02.2008 Freie Fahrt über die „nasse“ polnische Grenze (Revier/Ausland)
 - 31.01.2008 Marktübersicht Seekajaks (Einer) (Ausrüstung)
 - 30.01.2008 Übersicht: Zweier-Seekajaks (Ausrüstung)
 - 26.01.2008 Überleben auf See (Gesundheit)
 - 25.01.2008 Scottish Routes (Revier/Ausland)
 - 24.01.2008 Seehundbestand im Wattenmeer (Natur)
 - 23.01.2008 Kroatien (Revier/Ausland)
 - 21.01.2008 Nationalpark Dänisches Wattenmeer (Revier/Ausland)
 - 20.01.2008 Zeltmöglichkeiten in Dänemark (Übersicht) (Revier/Ausland)
 - 18.01.2008 Schlepp-Varianten (Ausbildung)
 - 18.01.2008 Seenotfall während einer 133-km-Querung (Ausbildung)
 - 17.01.2008: Nordostatlantische Korallen bedroht (Natur)
 - 16.01.2008 Halterung für Paddelfloatwiedereinstieg von Kajak-Sport (Ausrüstung)
 - 06.01.2008 Kälteschock, Schwimmversagen & Co. (Gesundheit) (überarbeitet)
-

10.04.2008 **Helgoland: Bald wieder vereinigt?** (Revier/Inland)

Ein Student der TU-Harburg hat es vor einigen Jahren in seiner Diplom-Arbeit vorgeschlagen. Jetzt ist das von einem Harburger Bauunternehmen aufgegriffen worden. Im HAMBURGER ABENDBLATT berichtet A.Tiedemann darüber. Die Überschrift seines Beitrages lautet:

„Vision: Harburger Unternehmer will mit Sandaufspülungen Land gewinnen. Das neue Helgoland – doppelt so groß“

Die Idee ist es, Helgoland wieder in jenen Zustand zu versetzen, wie es vor einer Sturmflut von 1720 einmal aussah, als es nämlich noch nicht zweigeteilt war:

- in die felsige Hauptinsel mit der Felsnadel „Lange Anne“ als Wahrzeichen, der Unterstadt mit dem Hafen, der Oberstadt mit den Wohnhäusern aus den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts und den vielen Bunkeranlagen aus der Zeit des WW II;
- und in die Düneninsel mit Zelt- & Flugplatz für die Menschen und Ruheplatz für hunderte von Kegelrobben.

Zwischen der Haupt- und Düneninsel liegt ein Durchbruch, der an seiner engsten Stelle 750 m breit und knapp 8 m tief ist. Was liegt näher, als diesen Durchbruch mit einer ca. 1,250 km langen Spundwand zu schließen und anschließend wieder zuzuschütten, genauer: mit Sand aufzuspülen.

Die Fläche von Deutschlands einziger Hochseeinsel würde sich auf diese Weise fast verdoppeln können und Platz schaffen für einen Sportboothafen, Hotelanlagen und weitere Strände. Aber ist dann noch Platz für die Kegelrobben, die immer wieder von ihrer Fischjagd zurückkehren, um sich am Strand der Düneninsel auszuruhen und Kraft zu schöpfen?

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 10.04.08, S.23 – www.abendblatt.de

03.04.2008 **PKW-Boottransport** (Ausrüstung)

In KANU SPORT führt **Lasse Montag** in dem Beitrag

„Kanu-Sport Praxistipp: Boottransport auf dem Autodach“

einige Punkte auf, die es zu beachten gilt, wenn wir z.B. unser Seekajak auf dem Dach unseres Auto transportieren wollen, z.B.

- An erster Stelle wird erwähnt, dass wir uns für einen stabilen Dachgepäckträger entscheiden sollten.
(Anmerkung: Leider wird nicht darauf hingewiesen, durch was sich ein stabiler Dachgepäckträger auszeichnet; z.B. zählen Trägersysteme, die lediglich im Fenster- oder Türrahmen festgeklemmt, ohne besonders verankert zu werden, nicht dazu. Als Verankerung kommen z.B. Dornen u.ä. in Frage, die sich regelrecht im Türrahmen festkrallen und somit nicht so leicht herausrutschen können!)
- Über die zulässige Dachlast gibt es keine Vorschriften, wohl aber gibt der Hersteller des Autos bzw. eines Dachgepäckträgers eine Empfehlung heraus. I.d. R. sind es 50 – 100 kg, wobei das Gewicht des Dachgepäckträgers darin miteinbezogen ist.
- Beim Fahren mit Dachlast wird von den Herstellern eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h empfohlen.

- Der Dachgepäckträger darf den Fahrzeugumriss (= ohne Außenspiegel) nicht überschreiten.
- Die Breite der Ladung darf maximal 2,55 m betragen.
- Ragt die Ladung seitlich mehr als 40 cm über die Beleuchtung hinaus, dann ist bei Dunkelheit eine extra Beleuchtung erforderlich.
- Die Höhe der Ladung darf maximal 5,00 m betragen.
- Die Ladung darf nicht nach vorn über das Auto hinausragen. Nach hinten darf die Ladung jedoch max. 1,50 m überstehen.
- Ragt die Ladung hintern mehr als 1,00 m hinaus, ist die Ladung z.B. mit einer hellroten Warnflagge (30x30 cm), die nicht höher als 1,50 m über der Fahrbahn anzubringen ist, zu kennzeichnen. Bei schlechten Sichtverhältnissen ist eine extra Beleuchtung plus Rückstrahler erforderlich.
- Ausnahmegenehmigung: ein Überstand von max. 0,50 m vorn und max. 3,00 m hinten ist erlaubt, sofern bei der Kfz-Zulassungsstelle eine Ausnahmegenehmigung beantragt wurde, die für 1 Jahr gilt und gebührenpflichtig ist.
- Die Boote sollten auch vorne und hinten abgespannt werden.
(Anmerkung: In einem Foto wird gezeigt, dass die Abspannung hinten am Heck der Kajaks erfolgen sollte. Es soll jedoch eine Empfehlung der Firma BMW geben, die fordert, dass nur eine hintere Abspannung effizient wirkt, die bei den Stoßfängern senkrecht hoch geht und dann in Höhe der Stoßfänger am Boot befestigt wird; denn bei einer Vollbremsung z.B. rutschen die Boote nicht nur einfach nach vorne, sondern steigen auch hinten hoch. Leider wird ebenfalls nicht darauf hingewiesen, nach ca. 10 km Autofahrt die Befestigung der Boote nochmals zu kontrollieren bzw. stattdessen zumindest nach der Befestigung einen „Rütteltest“ durchzuführen. D.h. wir „simulieren“ die Autofahrt indem wir kräftig am Bug und Heck der verladenen Boote rütteln und ziehen dann nochmals die u.U. gelockerten Abspann Gurte fest. Unbedingt sollten wir das bei solchen elastischen Haltesystemen tun, bei denen die Boote waagrecht gelagert werden.)
- Steuerblätter sollten abmontiert oder so befestigt werden, dass sie sich nicht im Fahrtwind querstellen bzw. nicht flattern können.
(Anmerkung: Bei Seekajaks mit „Flip-off“-Steueranlagen bietet es sich an, ihr Heck nach vorn in Fahrtrichtung aufs Autodach zu legen.)
- Die Sitzluken sind mit festsitzenden Lukendeckeln zu verschließen. Ansonsten ist jegliches Gepäck aus den Sitzluken zu nehmen, anderenfalls könnte der bei der Autofahrt entstehen Windsog das Gepäck aus der Sitzluke ziehen. Spritzdecken sind nicht geeignet, einen Lukendeckel zu ersetzen.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/08, S.30-32 – www.kanu.de

03.04.2008 **Insel Poel** (Mecklenburg-Vorpommern) (Revier/Inland)

In KANU SPORT berichtet **Heinz-Georg Luxen** in dem Beitrag:

„Ein mal rund um Poel“

über die ca. 27 km lange Umrundung der vor Wismar liegenden Ostseeinsel Poel. Die Insel ist über einen Damm mit dem Festland verbunden. Damit das Wasser trotzdem rund Poel frei strömen kann wird der Damm von einer Brücke unterbrochen, die eine akzeptable Einsatzstelle darstellt. Bequemer ist es jedoch, wenn im Westen von Poel im Hafen von Timmendorf eingesetzt wird.

Übrigens, für die Region Insel Poel und Halbinsel Wustrow gelten Befahrensempfehlungen, die eine Umrundung von Poel und Wustrow (hier: mit Umtragemöglichkeit an der Seebrücke Rerik) auch weiterhin zulassen, jedoch sind u.a.:

- auf der Festlandsseite der beiden (Halb-)Inseln aus Naturschutzgründen nur noch bestimmte Korridore für die Befahrung freigegeben
- und auf der Seeseite von Poel (östliche Hälfte) und Wustrow wird empfohlen, nicht so dicht entlang des Ufers zu paddeln.

Weitere Infos zur Befahrungsempfehlung finden wir unter:

→ www.naturschutz-wismarbucht.de

Wer sich mehrere Tage in dieser Region aufhalten möchte, dem bieten sich u.a. die folgenden Zeltplätze zur Übernachtung an:

- Ostsee-Camping „Zierow“ (südwestlich von Poel; nördlich des Ortes Zierow)
- Campingplatz „Leuchtturm“ (nördlich des Hafenortes Timmendorf-Strand/Poel)
- Campingplatz „Möwe“ (Halbinsel Boiensdorfer Werder, die zwischen Poel und Wustrow liegt)
- Ostseecamping „Am Salzhaff“ (südlich von Wustrow am Festland)
- Ostseecamp „Seeblick“ (Ostseeküste ca. 4 km nordöstlich von Rerik)

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/08, S.20-21 – www.kanu.de

Karten: Tourenatlas Wasserwandern, Nr.6: Deutschland-Nordost (Maßstab 1:75.000), hrsg. von Jübermann (2002)

03.04.2008 **Schlei** (Revier/Inland)

In KANU SPORT stellt **Otto Kaufhold** in dem Beitrag:

**„DKV-Tourenvorschlag: Schleswig-Holstein
Auf der Schlei zur Landesgartenschau“**

die Schlei vor, ein fjordartiges Gewässer (es fehlen lediglich links und rechts die Felswände), welches 44 km lang ist und von Schleswig bis nach Schleimünde reicht, wo die Schlei in die Ostsee mündet.

Die Kajaks können wir in Schleswig beim Schleswiger Kanu-Club „Haithabu“ einsetzen. Wer den kleinen Seglerhafen Schleimünde erreicht, kann dort mit seinem Zelt übernachten, bevor er wieder zum Startort zurück paddelt.

Wer aber fit für die Ostsee ist, der kann von Schleimünde aus weiter paddeln, z.B.:

- entweder in Richtung Süd bis hinunter nach Eckernförde (ca. 31 km) und natürlich weiter bis nach Kiel (ca. 46 km)
- oder in Richtung Nord bis nach Flensburg (ca. 71 km).

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/08, S.14-18 – www.kanu.de

Karten: Tourenatlas Wasserwandern, Nr.1: Schleswig-Holstein (Maßstab 1:75.000), hrsg. von Jübermann (2007)

03.04.2008 Broschüre: **Wassersportparadies Ostsee** (Revier/Inland)

In KANU SPORT wird auf die folgende Broschüre aufmerksam gemacht:

„Wassersportparadies Ostsee“

die vom Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben wird. U.a. werden von der insgesamt 1.943 Kilometer langen Ostseeküste 5 Reviere vorgestellt:

- Travemünde bis Rerik
- Rerik bis Fischland
- Fischland - Stralsund
- Hiddensee, Rügen/Stralsund bis Wolgast
- Usedom und Stettiner Haff

Revierkarten mit eingezeichneten Serviceeinrichtungen und Hinweisen zur Infrastruktur erleichtern die Orientierung.

Küstenkanuwanderern können u.a. die folgenden Touren empfohlen werden:

1. Kleine Paddeltour um die Insel Poel (25-35 km)
2. Paddeltour von Barhöft nach Hiddensee (18 km)
3. Rundreise Insel Usedom nördlicher und mittlerer Teil (110 km)
4. Rund Saaler Bodden (Start: Wustrow bzw. Ribnitz-Damgarten) (37 km)
5. Rund um Rügen (270 km)
6. Boddengewässer (von Barth nach Usedom) (75 km)

Die Broschüre kann direkt beim in Rostock ansässigen Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern abgerufen werden:

→ info@auf-nach-mv.de bzw. www.auf-nach-mv.de

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/08, S.6 – www.kanu.de

03.04.2008 **Lagune von Venedig** (Italien) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT rufen **Elisabeth Winter-Brand & Walter Brand** in der Kurz-Info:

„Initiative für Anlegestelle in der Lagune von Venedig“

dazu auf, eine Resolution mit zu unterschreiben, die zum Ziel hat, die Start- und Anlandemöglichkeiten von Kanuten in der Laune von Venedig zu erleichtern:

„In der gesamten Lagune von Venedig von Chioggia bis Jesolo gibt es keine einzige öffentliche, adäquate Einsatzstelle, die für die Paddler nutzbar wäre. Sicher gibt es Zugänge zum Wasser, diese sind oft Clubeigentum, private Einrichtungen oder über verschlammte und durch Abwässer verdreckte Gewässer erreichbar – für den Kanu-, Ruder- und Segelsport ein unakzeptabler Zustand.“

*Der **Kanuclub Arcobaleno** engagiert sich seit Jahren mit Fahrten in der gesamten Lagune von Venedig und hat schon vielen Paddlern dieses Paddelrevier nahe gebracht. Der Club startet nun eine Initiative zur Einrichtung eines öffentlichen, kostenlosen und mit Parkmöglichkeiten versehenen Zuganges zur Lagune von Venedig. In dessen Bereich könnte unter Umständen in Campalto auch ein neues Bootshaus entstehen, von dem auch wir ab und an profitieren könnten.*

In letzter Zeit wurden zwar einige Projekte wie der Yachthafen/Gelände von San Giuliano verwirklicht, aber ein öffentlicher Zugang zum Gewässer konnte auch dort nicht erreicht werden. Man sah die Notwendigkeit einfach nicht ein.

Elisabeth Winter-Brand und Walter Brand haben jetzt eine Resolution vorbereitet, welche den Bürgermeister von Venedig, Herrn Massimo Cacciari, und die Verwaltung auf diesen Missstand hinweist und Abhilfe fordert.

Sie bitten nun alle Kanuten um Unterstützung dieses Anliegens. Die Resolution kann über die DKV-Geschäftsstelle (service@kanu.de) oder bei Isa Winter-Brand selbst (isa6666@arcor.de) angefordert werden.“

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/08, S.6 – www.kanu.de

02.04.2008 **Wetterserie in zwei Teilen in der YACHT** (Wetter)

In der YACHT erscheint ein zweiteiliger Beitrag über das:

„**Wetter: Der leichte Weg zur besseren Vorhersage**“

der von A.Fritsch und M.Schrader erarbeitet wurde.

Im ersten Teil steht Folgendes im Vordergrund:

1. Luftströmungen: Wie sich der Wind um Hochs und Tiefs um die Erde bewegt.
2. Isobaren: Was die Luftdrucklinien dem Segler über Windrichtung und –stärke verraten.
3. Lebenszyklus: Tiefs prägen unser Wetter. Wie sie entstehen, sich entwickeln und „sterben“.
4. Vorboten der Wende: Es gibt drei Typen von Fronten (Kalt-/Warm-/okklodierte Fronten). Die Merkmale, die Unterschiede.
5. Dreher erkennen: Warum sich die Windrichtung manchmal schlagartig um 180 Grad ändert.
6. Zugbahnen: Wohin und wie schnell sich Fronten auf den Segler zubewegen.
7. Vorsicht, Falle: Warum viele Crews die Tücken des Rückseitenwetters unterschätzen.

Teil 1 besticht insbesondere durch seine vielen Abbildungen, die wir nur selten in der Literatur finden können. Wer also seine Wetterkenntnisse auffrischen möchte, der sollte sich das entsprechende YACHT-Heft besorgen.

Am 14.4.08 wird dann der zweite Teil abgedruckt. Dort werden die Windsysteme des Mittelmeers und Sommer-Wetterlagen u.a. in Holland und an der Ostsee vorgestellt.

Quelle: YACHT, Nr. 8/08, S.16-29 – www.yacht.de

Link: Wetter-Lexikon → www.wetterwelt.de

02.04.2008 **Kornaten (Zadar und Sibenik)** (Kroatien) (Revier/Ausland)

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

„**Hot Spots in der Adria**“

insgesamt 16 Spots der Kornaten & Umgebung (Zadar – Sibenik) vor.

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

- „Im Sommer oft schwachwindig bei hohen Lufttemperaturen bis über 30 Grad und Wassertemperaturen bis 24 Grad Celsius.
- Auf den äußeren Inseln treten im Tagesverlauf häufig Nordwestwinde auf.

- *Gefürchtet ist die Bora, der berüchtigte Fallwind. Er weht auch im Sommer an im Schnitt bis zu drei Tagen pro Monat mit 6 bis 9 Windstärken aus Nordost.“*

Quelle: YACHT, Nr. 8/08, S.48-57 – www.yacht.de

31.03.2008 **DKV-Literaturlisten zum Thema Küstenkanuwandern** (Literatur)

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

(1) **Literaturliste Küste: Grundlagen** (Umfang: 82 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: 67 Seiten)

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

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

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

30.03.2008 **Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit** (Ausrüstung)

Seit 1993 veröffentlicht der us-amerikanische SEA KAYAKER Testberichte über Seekajaks. Insgesamt wurden schon über 133 solcher Tests (Istand: 4/08) veröffentlicht.

Eine Kernaussage dieser Testberichte liefern Daten über den Wasserwiderstand bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, und zwar bezogen auf eine Beladung von 113,4 kg (hier: Gewicht des Paddlers und des Gepäcks). Das interessante an diesen Daten ist nun, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 4 Knoten (= 7,4 km/h) die Unterschiede beim Wasserwiderstand bezogen auf alle Seekajaks minimal sind. Erst ab 4,5 Knoten (= 8,3 km/h) beginnen die Unterschiede größer zu werden.

Betrachten wir nur die 66 Testberichte, die Seekajaks betreffen, die zwischen 500 bis 550 cm lang und zwischen 51 bis 58 cm breit sind, so können wir sogar feststellen, dass erst ab 5 Knoten (= 9,3 km/h) die Unterschiede bzgl. des Wasserwiderstands so groß werden, dass sie nicht mehr vernachlässigt werden dürfen. D.h. wer mit seinem Seekajak sowieso nicht schneller als 9 km/h paddeln möchte, kann bei seiner Kaufentscheidung den Wasserwiderstandswert getrost ignorieren. Es genügt zumindest bezogen auf das Kriterium „Wasserwiderstand“, sich für ein Seekajak zu entscheiden, das zwischen 500 und 550 cm lang und 51 und 58 cm breit ist.

Übrigens, den Daten können wir auch entnehmen, warum Zweier-Seekajaks so schnell sind, obwohl die Wasserwiderstandswerte i.d.R. absolut höher liegen; denn Zweier werden von zwei Kanuten gepaddelt und die teilen sich den Wasserwiderstand. So ist es nicht verwunderlich, dass der Wasserwiderstand eines Zweiers, wenn wir ihn durch zwei teilen, einen Wert erreicht, der von den meistens Einer-Seekajaks bei weitem überschritten wird.

Wer an diesen Daten interessiert ist, der kann eine entsprechende Übersicht, in die insgesamt die Daten von 58 Seekajaks eingehen, von der DKV-Homepage downloaden:

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

Quelle: SEA KAYAKER - www.seakayakermag.com

27.03.2008 Buch: **B.Nehrhoff von Holderberg/St.Jahn, Seekajak** (Ausbildung)

1998 erschien die 1. Auflage des folgenden Buches:

- **Stefan Jahn:**
Seekajak. Ausrüstung – Techniken – Navigation (81 S.)

Nun ist nach 10 Jahren unter Mitarbeit von B.Nehrhoff von Holderberg die 2. überarbeitete Auflage vom Conrad Stein Verlag herausgegeben worden:

- **Björn Nehrhoff von Holderberg & Stefan Jahn:**
Seekajak. Ausrüstung – Techniken - Navigation (92 S.)

und zwar in der Outdoor-Reihe „Basiswissen für Draußen“.

Leider liegt in der Kürze nicht immer die Würze. Seitenzahl und Format (DIN A6) ließen halt nicht mehr Inhalt zu. Fast alles zum Küstenkanuwandern wird wohl angesprochen, aber nur sehr knapp ausgeführt. Insofern bietet das Büchlein für den erfahrenen Küstenkanuwanderer kaum etwas und für den Anfänger einfach zu wenig. Hätte der Verlag den Preis von 7,90 auf 9,90 Euro festgesetzt, wären mindestens 22 Seiten mehr und somit entsprechend mehr Inhalt möglich gewesen. Ich glaube nicht, dass das dem Verkauf dieses Buches geschadet hätte. Nun müssen alle interessierten Leser, die es genauer wissen müssen, anschließend auf das deutschsprachige Buch:

- **Nigel Foster:**
Seekajak. Ausrüstung – Fahrtechnik – Sicherheit (151 S.) (1996; 151 S.)
(Englische Ausgabe: Sea Kayaking (2nd Edition) (1997; 96 S.))

zurückgreifen, wenn es noch nicht vergriffen ist ... oder auf das nächste deutschsprachige Buch zum Thema Seekajak bzw. Küstenkanuwandern warten, sofern sie sich nicht gleich ein englischsprachiges Buch zum Thema besorgen:

- **Shelley Johnson:**
The Complete Sea Kayaker's Handbook (2002; 307 S.)
- **John Lull:**
Sea Kayaking. Safety & Rescue (2001; 268 S.)
- **Roger Schumann & Jan Shriner:**
Sea Kayak Rescue. The Definitive Guide to Modern Reentry and Recovery Techniques (2001; 127 S.)

- **Doug Alderson & Michael Pardy:**
Handbook of Safety and Rescue (2003; 199 S.)
- **John Robison:**
Sea Kayaking Illustrated. A Visual Guide to Better Paddling (2003; 234 S.)
- **Gordon Brown:**
Sea Kayak. A Manual for Intermediate & Advanced Sea Kayakers (2006; 192 S.)
- **Alex Matthews:**
Sea Kayaking: Rough Waters (2006; 126 S.)

Das Buch ist in vier Kapitel untergliedert: Das Seekajak, Navigation, Einflüsse durch Wetter & Natur und Techniken.

Im Kapitel „Seekajak“ (S.10-30) wird u.a. auf das Seekajak und seine Ausrüstung, das Paddel, die Bekleidung, Sicherheitszubehör und optische Signalmittel eingegangen. Zu bemängeln ist dabei z.B. Folgendes:

- Es wird wohl darauf hingewiesen, auf den richtigen Fuß-, Schenkel- und Sitzhalt (richtiger: Hüfthalt) zu achten (S.13). Es bleibt jedoch unerwähnt, dass immer mehr Hersteller ihre Seekajaks mit verstellbaren Schenkelstützen ausrüsten, was einem manche Bastelarbeit – die nicht jedem gelingt - ersparen kann.
- Es wird angedeutet, „auf einen ausgewogenen Trimm in Längs- und Querrichtung“ zu achten (S.14). Es wird jedoch versäumt zu erläutern, wie insbesondere ein schlechter Trimm in der Längsrichtung sich auswirkt, wie wir den optimalen Trimm finden können und dass Deckslast einen anderen Trimm erforderlich macht.
 - Tipp zum finden des Trimpunktes: Wir trimmen zunächst das Seekajak so, das der Gewichtsschwerpunkt, welchen wir durch Anheben des Seekajaks in der Mitte der Sitzluke finden können, so in Höhe der vorderen Sitzkante bzw. mittig zwischen Knie und Hüfte liegt. Stellt sich dann beim Paddeln unter Seitenwindbedingungen heraus, dass das Seekajak luvgierig (bzw. leegierig) ist, verlagern wir etwas Gepäckgewicht nach hinten (bzw. vorne), und merken uns die Stelle in der Sitzluke, wo nun der veränderte Gewichtsschwerpunkt liegt. Ist das Seekajak z.B. immer noch luvgierig, müssen wir noch mehr Gepäckgewicht nach hinten verlagern usw. bis wir den optimalen Gewichtsschwerpunkt (sog. „Trimpunkt“) gefunden haben. Diesen Trimpunkt müssen wir uns dann für die Zukunft merken. Die Hersteller könnten natürlich den Trimpunkt ihrer Seekajaks ermitteln und so den Kanuten die Suche danach erleichtern, aber leider gibt es keinen, der das tut.
- Bei der Erläuterung der Spant-Form wird der U-, V- und Rundspant, nicht jedoch der Knickspant vorgestellt (S.15), obwohl gerade der Knickspant bei Skeg-Seekajaks von Vorteil ist, da mit ihnen Kursänderungen i.d.R. leichter durch Ankanten durchzuführen sind.
- Bzgl. der Länge eines Seekajaks wird eine Empfehlung ausgesprochen (500 – 560 cm) (S.11), nicht aber bzgl. der Breite (→ 52-58 cm?).
- Es wird erwähnt, dass es bei Seekajaks verschiedene Volumenklassen gibt (S.19). Wie sich aber unterschiedliches Volumen auf die Windempfindlichkeit und die Nasslaufesigenschaften auswirken kann, was für Volumenklassen (→ sie reichen von ca. 250 Liter bis 450 Liter) es gibt und welche Relation zwischen totalem Transportgewicht und Volumen bestehen sollte, wird ignoriert. Übrigens, das Volumen eines See-

kajaks hat gewisse Ähnlichkeiten mit dem Volumen eines Rucksackes: Je kleiner und schwächer jemand ist, für desto weniger Volumen sollte er sich entscheiden.

→ Tipp zum Auffinden des passenden Volumen eines Seekajaks: Vor Jahren habe ich mal eine Näherungsformel erarbeitet, mit der wir im ersten Ansatz ermitteln können, ob ein Seekajak eines bestimmten Volumens für uns geeignet sein könnte. Die Formel setzt die Kenntnis des Volumens des Seekajaks (V gemessen in Liter) voraus und sagt uns dann etwas darüber aus, wie hoch das Gesamttransportgewicht (G gemessen in kg) (hier: Boots-, Personen-, Ausrüstungs- und Gepäckgewicht) mindestens und höchstens sein sollte: $30\% V \leq G \leq 60\% V$. D.h. liegt das Volumen eines Seekajaks bei 400 Liter, sollte das Gesamttransportgewicht mindest 120 kg betragen. Wiegt z.B. eine Paddlerin nur 55 kg und ihr 400-Liter-Seekajak 25 kg, sollte sie mindestens noch Ausrüstung und Gepäck mit einem Gewicht von 45 kg ins Seekajak laden, ansonsten könnte sie auf dem Meer so ab 4-5 Bft. Wind Probleme damit bekommen, ihr Seekajak bei diesen Bedingungen zu beherrschen. Wenn wir das Seekajak mit dem für uns passenden Volumen gefunden haben, müssen wir natürlich noch den Sitzhalt prüfen und natürlich während einer Probefahrt darauf achten, ob wir auch bei Seegang mit diesem Seekajak zurecht kommen.

- Bei den Erläuterungen zum Skeg (S.20f.) fehlt der Hinweis, dass Deckslast z.B. auf dem Achterdeck (hier: Bootswagen, Gepäcksack) zur Luvwierigkeit führen kann, die u.U. nicht mehr mit Hilfe des Skegs korrigiert werden kann.
- Es wird kurz auf das „Aufsetzsteuer“ eingegangen (S.21), ohne jedoch zu erwähnen, dass das Steuerblatt im hochgezogenen Zustand auf dem Achterdeck zu liegen kommen muss (sog. „Flip-off“-Steuer) und nicht – wie bei Flusswanderkajaks üblich – einfach in den Himmel ragt, da es sonst bei Kenterungen in der Brandung abbrechen könnte. Außerdem wird nicht darauf hingewiesen, dass die meisten „Flip-off“-Steuer so schwach dimensioniert sind, dass sie sich recht leicht bei Surfbedingungen verbiegen können, bzw. so schlecht am Heck positioniert sind, dass sie bei Seegang häufiger in der Luft als im Wasser hängen und so ihre Steuerwirkung nicht effizient entfalten können. Ebenfalls wird übergangen, dass solche Flipp-off-Steuer im hochgeholteten Zustand ein Seekajak bei Seitenwind luvwierig werden lässt. Die Alternative „integrierte“ Steueranlage wird wohl erwähnt, aber es wird nicht darauf hingewiesen, dass solche Steueranlagen weltweit nur Pietsch & Hansen und Lettmann einbauen.
- Die Paddelsicherungsleine wird erwähnt (S.26), es wird aber versäumt, eine Bastelanleitung zu geben:

→ Basteltipp: Z.B. nehmen wir 1,20 m Elastikleine (\varnothing 6 mm), verknoten per Schlinge das eine Ende am Paddelschaft und das andere Ende an einer ca. 3 cm breiten Steckschnalle, dessen Gegenstück seitlich in Höhe des Kartendecks so befestigt wird, dass wir in der Not mit einem Handgriff die Steckschnalle lösen können.

Übrigens, die bei kommerziellen Paddelsicherungsleinen verwendeten Klettverschlüsse haben vielfach nur im Neuzustand das im Wasser treibende Paddel fest im Griff. Außerdem lässt sich der Klettverschluss im Notfall nicht so leicht öffnen wie ein Steckverschluss.

- Wenn wir nach einer Kenterung die Sitzluke mit einer tragbaren Handlenzpumpe lenzen wollen, sollten wir die Lenzpumpe durch den Spritzdeckenschacht schieben, statt – wie im Buch empfohlen wird (S.26) – die Spritzdecke zu öffnen; denn bei kabbeligen Bedingungen – wann kentern wir denn sonst? – könnte es schnell passieren, dass eine brechende Welle die Sitzluke überspült und erneut mit Wasser füllt.

- Es werden Automatikwesten als „denkbar ungeeignet“ angesehen (S.28). Dabei wird versäumt zu erwähnen, dass wir – wenn schon denn schon – uns für eine Rettungsweste entscheiden sollten, die durch einen Handgriff von Halbautomatik auf Automatik umstellbar ist; denn gerade beim Paddeln im Winter empfiehlt es sich – sofern kein spritzender Seegang herrscht – die Rettungsweste auf Automatikbetrieb umzustellen. Im Falle eines Kälteschocks ist es nämlich nicht immer möglich, bei halbautomatischen Rettungswesten die Zugleine zur Auslösung der CO₂-Patrone zu ziehen.
- Bei den „optischen Signalmitteln“ wird nicht darauf hingewiesen (S.29f.), dass es manchmal erforderlich ist, möglichst schnell ein optisches Signal auszulösen (z.B. bei Kollisionsgefahr), was nur mit dem 6-schüssigen Nico-Signalmittel möglich ist.
- Außerdem wird versäumt, darauf hinzuweisen (S.30), dass der Einsatz eines Handys im Seenotfall nicht nur an Empfangsprobleme scheitern kann (und zwar nicht erst – wie die Autoren es schreiben – wenn wir uns ca. 10 km von der Küste entfernt haben, sondern auch weil Steilküsten, Dünen bzw. hoher Seegang den Funkkontakt unmöglich bzw. unterbrechen können), sondern auch an Handhabungsproblemen (z.B. können wir u.U. bei Helligkeit unser Display nicht ablesen und somit nicht feststellen, ob wir die richtige Nummer gewählt haben bzw. ob der Empfang abgebrochen ist) und an Verständigungsproblemen (hier: bei Wind- und Seegangsgerauschen können wir u.U. gar nicht die Gegenseite hören).

Im Kapitel „Navigation“ (S.31-47) finden wir ein paar Hinweis u.a. über Karte, Kompass, Strömung, Gezeiten, Orts- und Kursbestimmung, Peilung. Zu bemängeln ist u.a. Folgendes:

- Leider fehlt die Abbildung zumindest einer Seekarte (S.33f.), anhand der dann relevante Punkte (z.B. Fahrwasser, Seezeichen, Wattflächen, Untiefen, Küstenstruktur) hätten erläutert werden können.
- Besonders hervorgehoben wird die folgende Aussage (S.36): *„Indem ich ... Kurse und Strecken in die Karte eintrage, kann ich meinen ungefähren Standort immer, auch ohne Sicht bestimmen.“* – Nun, nur mit Hilfe des GPS kann ich meinen ungefähren Standort bestimmen. Ansonsten kann ich mit den Mitteln, die uns Küstenkanuwanderer zur Verfügung stehen, nicht sicher sein, wo ich mich „ungefähr“ (?) befinde, da ich bei spätestens bei Wind & Strom weder meine Geschwindigkeit über Grund noch meine Abdrift kenne. Kommt dann noch Seegang dazu, habe ich sogar große Schwierigkeiten, einen vorgegebenen Kurs einzuhalten.
- Den Tipp *„Der Kurs wird mittels eines Kursdreiecks in die Karte eingetragen.“* ist wenig praktikabel und auch nicht nötig (S.37f.). Zur Kursbestimmung reicht ein „Kartenswinkelmesser“ (z.B. von Silva, erhältlich bei Globetrotter) vollkommen aus, zumal ich den auch noch unterwegs auf Tour einsetzen kann. Abgesehen davon können wir auch auf diesen Winkelmesser verzichten, sofern wir in der Lage sind, per „Augenmaß“ den Kurs zu bestimmen. Letzteres ist gar nicht so schwer, wie mancher es sich denkt:

→ Beispiel: Liegt das angepeilte Ziel im nordöstlichen Quadranten, gehen wir wie folgt vor:

- a) Liegt das Ziel im Norden, dann paddeln wir einen Kurs von 0°
- b) Liegt das Ziel im Osten = Kurs 90°
- c) Liegt das Ziel im Nordosten = Kurs 45°
- d) Liegt das Ziel zwischen Nordosten und Osten = NordNordOst = 67,5° = ca. 70°
- e) Liegt das Ziel etwas östlicher als NNO = 80°.

Die Kurse von a) bis d) können wir leicht abschätzen. Auch können wir erkennen, wenn der Kurs NNO = 70° nicht ganz zutrifft. Liegt das Ziel etwas nördlicher, dann

müssen wir den Kurs = 60° anpeilen, liegt es östlicher, ja, dann gilt für uns der Kurs = 80° . Das reicht vollkommen aus; denn genauere Kursvorgaben können wir mit dem Kompass auf Deck sowieso nicht paddeln.

- Ach ja, auf einen Zirkel (S.37) können wir auch verzichten. Wir kennen doch den Maßstab der Karte. Z.B. sind 2 cm auch auf einer 1:50.000er Seekarte 1 km. Die Strecke können wir dann mit einem Kartenmesser „ausradeln“. Für Küstenkanuwanderer reicht das bei der Planung zu Hause vollkommen aus. Und vor Ort genügt es eigentlich zu wissen, dass die Spanne zwischen Daumenspitze und Spitze des Mittelfingers ca. 20 cm beträgt, was – übertragen auf eine 1:50.000er Karte – 10 km entspricht. In Anbetracht dessen, dass wir sowieso nicht wissen, ob wir z.B. bei Strömung und Gegenwind nun 5 km/h, 6 km/h oder 7 km/h paddeln, spielt es auch keine Rolle, ob die angesetzte Strecke nun 9 km oder 10 km lang ist.
- Pingelige müssten eigentlich auch die folgende Aussage kritisieren (S.39): *„Die Gezeiten entstehen durch die Gravitationswirkung von Mond und Sonne und durch die Zentrifugalkräfte der Erde.“* Denn mit dem Hinweis auf die Zentrifugalkräfte der Erde könnte der Eindruck erweckt werden, dass hiermit die Drehung der Erde um die eigene Achse gemeint ist. Das aber ist falsch. Richtig ist es, dass die Erde und der Mond eine „Drehgemeinschaft“ bilden, deren Achse zwischen Mond und Erde sich befindet und somit von der Erdachse abweicht. Die Folge ist, dass wir nicht nur einen Flutberg haben, der auf der Seite liegt, wo der Mond sich befindet, sondern gleichzeitig auch ein zweiten Flutberg, der auf der anderen Erdseite – und zwar ungefähr gegenüber dem ersten Flutberg – liegt.
- Es wird häufiger im Text Bezug auf den Gezeitenkalender, aber ab und an wird auch von „Gezeitentafeln“ gesprochen (S.40), ohne jedoch zu erwähnen, dass hiermit die vom BSH jährlich herausgegebenen „Gezeitentafeln Europäische Gewässer“ (225 S. in DIN A4-Format) gemeint sind, die aber keine praktische Relevanz für das Küstenkanuwandern in der Deutschen Bucht haben.
- Recht anschaulich wird mit Hilfe der „Zwölferregel“ erläutert (S.41), warum wir während einer Tide mit unterschiedlich starken Strömungen zu rechnen haben. Leider wird nicht erwähnt, dass wir diese Regel viel dringender benötigen, um feststellen zu können, ab wann eine Wattfläche z.B. überfahren werden kann. Stattdessen wird erläutert (S.42), wie wir die Stromstärke an einem bestimmten Tage für einen bestimmten Ort genauer bestimmen können, ohne jedoch darauf hinzuweisen, dass dieser Wert eine einzige Strömungsangabe zugrunde liegt, die im vom BSH herausgegebenen Stromatlas bekannt gegeben wird. Z.B. finden wir in Stunden-Abständen für das ca. 2,5 km breite Gat zwischen Langeoog und Spiekeroog jeweils auf einer Linie eine einzige Strömungsangabe, die für eine ganze Stunde gültig sein soll. In Realität werden wir aber auf dieser gedachten Linie zwischen Langeoog und Spiekeroog zu einem bestimmten Zeitpunkt die unterschiedlichsten Strömungsgeschwindigkeiten antreffen, sodass wir getrost diese Erläuterungen wieder vergessen können. Entsprechendes gilt auch für die Rechnung mit dem „Stromdreieck“ (S.47). Dort wo wir paddeln, hat das Stromdreieck keine Relevanz; denn wir sind mit ganz wenigen Ausnahmen in der Lage, allein mit Landmarken unsere Abdrift zu kontrollieren. Und dort, wo uns das z.B. nicht so leicht gelingt (etwa wenn wir von Rottumeroog über das Randzelgat nach Borkum paddeln wollen), dann hilft uns die Rechnung mit dem Stromdreieck auch nicht weiter, da wir weder unsere eigene Geschwindigkeit über Grund noch die Stromgeschwindigkeit und die Windabdrift so genau kennen. Natürlich mögen das Segler anders beurteilen, aber wir sind Küstenkanuwandern und da sollte ein Buch mit 92 Seiten das bringen, was für uns Relevanz besitzt.
- Z.B. gilt das auch für die ansonsten gut erklärte „Kreuzpeilung“ (S.43f.). Denn wir paddeln doch i.d.R. immer in Sichtweite von Landmarken und kennen i.d.R. auch die

Entfernung bis zur Küstenlinie. Da reicht eine Standpeilung aus, um über die Peillinie und der Kenntnis, wie weit das Ufer entfernt ist, zu wissen, wo wir uns in etwa befinden.

- Stattdessen hätte besser die „Kollisionspeilung“ erläutert werden können:
 - ➔ Kollisionspeilung: Nähert sich uns ein anderes Schiff an und verändert sich nicht die Peilung zu diesem Schiff, besteht Kollisionsgefahr!
- Nicht akzeptabel ist es jedoch, dass das Thema Tonnen auf 8 Zeilen abgehakt wird (S.45), und zwar rein verbal ohne Zeichnungen.
- Ebenfalls kommt der Punkt „Vorfahrt“ viel zu kurz (S.45). Zumindest hätte darauf hingewiesen werden müssen, dass wir:
 - a) entgegenkommenden Schiffen nach rechts ausweichen sollten,
 - b) von Steuerbord kommenden Schiffen, die unseren Kurs kreuzen, nicht noch rasch vor dem Bug, sondern achtern passieren sollten,
 - c) unser Kurskorrekturen, die nötig sind, um anderen Schiffen auszuweichen, so rechtzeitig vornehmen müssen und so groß sein müssen, dass die anderen das als Kurskorrekturen erkennen können. Aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.

Auch hätten jene Ton-Signale aufgeführt werden müssen, die für uns von besonderer Wichtigkeit sind:

- d) ein kurzer Ton = Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord!
- e) zwei kurze Töne = Ich ändere meinen Kurs nach Backbord!
- f) drei kurze Töne = Meine Maschine arbeitet rückwärts!

Im Kapitel „Einflüsse durch Wetter und Natur“ (S.48-53) werden ein paar Daten über See-gangshöhe in Abhängigkeit der Windstärke für verschiedene Reviere vorgestellt und dabei zurecht darauf hingewiesen, dass „*Anfänger unter den Seekajakfahrern zu Beginn keinesfalls über vier Windstärken auf dem offenen Wasser unterwegs sein sollten.*“ Auch werden Faktoren herausgearbeitet, die dazu beitragen, dass die Gewässerbedingungen zusätzlich noch erschweren (z.B. Strom gegen Wind, Kehrwasser, Overfalls, Dünung, Felshindernisse). Zu bemängeln ist jedoch u.a. Folgendes:

- Nebel wird wohl als „eine weitere zu beachtende Gefahr auf dem Wasser“ herausgestellt, bei der nicht hinaus aufs Meer gepaddelt werden sollte (S.52). Aber die Aussage: „*Ist man bereits auf dem Wasser, kann man nur durch Kompassnavigation die Situation unter Kontrolle behalten.*“ wiegt einen in Sicherheit, die kaum gewährleistet werden kann. Natürlich, ohne Kompass sind wir bei Nebel auf dem Meer völlig hilflos und in allerhöchster Gefahr. Aber auch mit Kompass befinden wir uns bei Nebel noch in Gefahr. Deshalb finden wir in den vom BSH vorgegebenen „Zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler“ eine Regel, die uns vorschreibt, wie wir uns bei Nebel zu verhalten haben:
 - ➔ Regel 8 Nebel: „*Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel. Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen.*“

Übrigens, wer diese Regel missachtet, verstößt gegen die „seemännischen Sorgfaltspflichten“, die gleichrangig neben den Verkehrsvorschriften stehen, die z.B. in der

Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) oder den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) aufgeführt werden.

- Es fehlt eine kurze Darstellung (Grafik plus Erläuterung) des Durchzugs eines Tiefdruckgebietes mit seiner Warm- und Kaltfront. Ich halte das deshalb für so wichtig, weil wir daran erkennen können, wie schnell sich das Wetter ändern, insbesondere die Lufttemperatur von tropisch warm auf arktisch kalt und der Wind von Ost über Süd auf West bis Nord drehen kann. Schon manch einer ist am Freitagnachmittag bei Ententeichbedingungen hinüber zu einer Insel gepaddelt, die er am Sonntag nur noch per Fahrgastschiff wieder verlassen konnte, da der Wind nicht bloß auf die falschen Richtung drehte, sondern auch noch so stark zunahm, dass der Seegang nicht mehr beherrschbar war.

Das nächste und letzte Kapitel befasst sich mit „Technik“ (S.54-81), und zwar insbesondere mit Paddel- und Rettungstechniken, die per Text und Fotos erläutert werden. Auch hier gibt es einiges zu bemängeln:

- Auf der ersten halben Seite (S.55) wird kurz auf das „Fahren in der Gruppe“ eingegangen und Folgendes hervorgehoben: *„Es ist sehr wichtig, sich im Voraus über Signale ... in der Gruppe abzusprechen.“* Nun, solche Signale sind vor über 10 Jahren zwischen mehreren europäischen Seekajakvereinigungen vereinbart und vom ICF und dem BSH als Empfehlung übernommen worden. Es handelt sich dabei um die folgenden drei Handsignale:
 1. Eine Hand wird gehoben (bzw. mehrere kurze Töne)
= „Kommt zu mir, ich habe auf etwas Wichtiges hinzuweisen bzw. ich brauche Hilfe!“
 2. Paddel wird mit beiden Armen waagrecht hochgehalten (bzw. ein langer Ton) = „Wartet auf mich, ich komme zu euch!“
 3. Paddel wird mit beiden Armen wiederholt waagrecht hochgehoben und gesenkt (bzw. ein Dauerton) = „Seenotfall!“
- Trotz der vielen Fotos werden fast alle Techniken, insbesondere die Paddeltechniken etwas knapp dargestellt bzw. es wird nicht immer auf den Punkt gebracht, auf was alles zu achten ist. Insofern hätten die Autoren hier – wie bei den Kapiteln über Navigation und Wetter – zusätzlich auf andere Literatur verweisen können, auch wenn diese Literatur nicht im Conrad Stein Verlag erschienen ist. Hilfreich wäre es auf alle Fälle gewesen, einen Link des Finnen Niko Hakkarainen zu nennen, der in geradezu einzigartiger Weise alle diese Techniken sehr anschaulich in Text (u.a. auf englisch) und Zeitraffer-Zeichnung erläutert:
→ www.kayakpaddling.net
- Auf die Darstellung des „Seiteneinstiegs“ (S.77f.) („Cowboy-Reentry“) eines Solo-Paddlers ohne Paddelfloat-Hilfe hätte zugunsten anderer Inhalte verzichtet werden können; denn so etwas funktioniert i.d.R. nicht bei den Bedingungen, bei denen gekentert wird.
- Die Darstellung der „Eskimorettung“ (S.77+79) ist zu einseitig darauf ausgerichtet, dass der Kenterbruder sich am Bug des Retters hochzieht; denn praktisch ist es möglich, dass sich der Kenterbruder überall am Seekajak des Retters hochziehen kann. Daraus können wir folgern, dass es keine Rolle spielt, aus welcher Richtung der Retter angepaddelt kommt, Hauptsache er kommt und bietet dem Kenterbruder sein Seekajak an, um sich daran wieder hochzuziehen. Sollte der Retter dabei ins Kippen geraten, ist das nicht weiter schlimm; denn er kann sich ja am Seekajak des Kenterbruders mit dem Paddel (nicht mit den Händen) abstützen!
- Zum Thema „Schleppen“ finden wir zum Schluss des Buches ein paar Aussagen (S.80f.). Die Autoren ziehen wohl den „Tandem“-Schlepp (mindestens zwei Kanuten

schleppen in einer Reihe liegend hintereinander). M.E. ist der „V“-Schlepp (zwei Kanuten schleppen parallel nebeneinander) vorzuziehen; denn bei ihm können sich die beiden Schlepper am leichtesten abstimmen. Das Abstimmungsproblem ist übrigens das größte Problem beim Schleppen, insofern sollten nicht mehr als zwei Kanuten zum Schleppen eingesetzt werden. Anderenfalls brauchen wir uns nicht zu wundern, wenn wenigstens ein Kanute sich beim Schleppen mit der Schleppleine verheddert hat. Deshalb ist auch der vorletzte Satz des Buches: *„Je mehr Paddler dabei sind, umso zahlreicher werden die Schleppmöglichkeiten.“* mit kritischer Distanz zu lesen. In der Literatur werden solche Schleppmöglichkeiten vielfältig dargestellt (z.B. als „Husky“-Schlepp bezeichnet. Aber sie haben keine praktische Relevanz!

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

24.03.2008 **See-Wetterberichte: Hörfunk/Telefon/Internet** (Wetter)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat in seiner Broschüre (6. Aufl. 2006):

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

insgesamt zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler herausgearbeitet. Es handelt sich dabei um Vorsichtsmaßnahmen, die der „Seemannsbrauch“ erfordert.

Regel 5 bezieht sich auf das „Wetter“ und empfiehlt Folgendes:

- *„Unterrichten Sie sich über die herrschenden und vorhergesagten Wetter- und See-gangsverhältnisse.
Treten Sie im Küsten- und Seebereich nie eine Fahrt an, ohne vorher den Wetterbe-richt gehört zu haben, und beobachten Sie stets die Wetterentwicklung im Vergleich mit den an Bord aufgenommenen Berichten.
Der Seewetterbericht ist den allgemeinen Wettervorhersagen der Rundfunksender vorzuziehen. ...“*

Außerdem hebt das BSH besondere Vorsichtsmaßnahmen hervor, die u.a. auch das Küstenkanuwandern betreffen. Eine solche Maßnahme lautet wie folgt:

- *„Starten Sie nie ohne genau Kenntnis der Wetterlage und –vorhersagen, insbesonde-re der zu erwartenden Wind- und Sichtverhältnisse. Über Tel. 0900-111692-031 kön-nen Sie z.B. den Mittelfrist-Seewetterbericht von Nord-/Ostsee abfragen (0,62 Eu-ro/Min.).
Seien Sie sich bewusst, dass Sie schon ab einem Wind der Stärke 4 Bft. (11-15 kn; 5,5-7,9 m/s) an Ihre Leistungsgrenze geraten können. Stellen Sie sicher, dass Sie auch auf längeren Fahrten Informationen über die Wetterentwicklung einholen kön-nen (z.B. mittels Radio oder SMS). ...“*

Eine aktuelle Übersicht, über welche Hörfrequenzen, Telefon-Nr. und welche Links der aktuelle See-Wetterbericht für die deutsche Nord- und Ostseeküste bzw. das euroäische Ausland abgerufen werden kann, bietet der DKV auf seiner Homepage als Download an.

Link:

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

www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf

19.03.2008 **Aktueller Wasserstand nach „12er-Regel“** (Ausbildung)

Die „12er-Regel“ ist eine „Daumenregel“, mit der die Höhe des Wasserstandes bei Gezeiten-gewässern näherungsweise ermittelt werden kann. Sie wird hauptsächlich angewandt, um herauszubekommen, von wann bis wann eine bestimmte Wattfläche unter Wasser liegt bzw. mit einem Boot überfahren werden kann.

Sie setzt die Kenntnis folgender Daten voraus:

- Hochwasserzeit (**HWZ**),
- Mittleres Hochwasser über Seekartennull (**MHW/SKN**),
- Mittler Tidenhub (**MTH**),
- Watthöhe (= trockenfallende Höhe über SKN / z.B. $\underline{1}_7 = 1,70$ m)
- und: gewünschte Wassertiefe über Grund (= ca. 0,50 m bei Seekajaks).

Mit Hilfe der „12er-Regel“ können wir für eine ausgesuchte Wattfläche - die wir überfahren möchten - ermitteln, von wie viel Stunden vor HWZ bis wie viel Std. nach HWZ mindestens dieser gewünschte Wasserstand theoretisch gewährleistet ist.

Bei der „12er-Regel“ wird der „Mittlere Tidenhub“ (MTH) in 12 Abschnitte ($1/12\text{MTH}$) unterteilt. Die Berechnung des Wasserstandes wird i.d.R. vom „Mittlerem Hochwasser“ (MHW) aus gestartet, um herauszubekommen, um wie viel Meter jede Stunde das Wasser sinkt und wie hoch der dazugehörige Wasserstand ist (sog. „Abwärtsrechnung“).

Übrigens, es ist durchaus möglich, auch eine „Aufwärtsrechnung“ durchzuführen. Hier wird die Berechnung des Wasserstandes vom „Mittlerem Niedrigwasser“ (MNW) aus gestartet. Da von der gewünschten trockenfallenden Wattenhöhe jedoch i.d.R. das MNW unbekannt ist, bietet sich die „Abwärtsrechnung“ an.

Für das hier gewählte Rechenbeispiel gelten folgende Daten:

HWZ = 12.00 Uhr
 MHW = 2,70 m;
 MTH = 2,40 m mit $1/12$ MTH = 0,20 m
 Watthöhe = $\underline{1}_4 = 1,40$ m (= Trockenfallende Höhe über Seekartennull (SKN))
 geforderter Mindestwassertiefe für Seekajaks = 0,50 m
→ geforderter Wasserstand = 1,90 m = 1,40 m + 0,50 m.

Bei der „12er-Regel“ wird davon ausgegangen, dass in der:

1. Std. vor/nach HWZ der Wasserstand mit $1/12$ MTH unter MHW liegt;
2. Std. vor/nach HWZ der Wasserstand um weitere $2/12$ MTH fällt;
3. Std. vor/nach HWZ der Wasserstand um weitere $3/12$ MTH fällt;
4. Std. vor/nach HWZ der Wasserstand um weitere $3/12$ MTH fällt;
5. Std. vor/nach HWZ der Wasserstand um weitere $2/12$ MTH fällt;
6. Std. vor/nach HWZ der Wasserstand um weitere $1/12$ MTH fällt.

Siehe hierzu auch die „Tidenleiter“ in der Tab. 1 (Spalten 2-4).

Tab.1: Anwendungsbeispiel „12er-Regel“ (Rechenbeispiel)

Std. vor/nach Hoch- Wasser (HWZ)	„12er-Regel“ eine „Tidenleiter“ mit 12 Sprossen	Rechenbeispiel: MHW=2,70m; MTH = 2,40m; $1/12\text{MTH}=0,20\text{m}$		
		stündliche Wasser- stands-	tatsächlicher Wasserstand x Std.	Watthöhe plus 0,50 m

				veränderung	vor HWZ (um 12.00 Uhr)	Wasser = #
HWZ	Mittleres Hochwasser (MHW SKN) (2,60 m)			1/12MTH = 0,20 m	MHW = 2,70 m um 12.00 Uhr	
+/-1 Std.	1/12	1/12	↑ ↑ ↑ ↑ Mittlerer Tidenhub (MTH) ↓ ↓ ↓ ↓ ↓	0,20 m	2,50 m um 11.00 Uhr	# = 1,90m 1₄ = 1,4 m ----- Watt- fläche ist ab ca. 2:20 Std. vor bis 2:20 Std. nach HWZ (9.40-14.20) befahrbar!
+/-2 Std.	1/12	2/12		0,40 m	2,10 m um 10.00 Uhr	
+/-3 Std.	1/12			3/12	0,60 m	
	1/12	0,60 m			0,90 m um 08.00 Uhr	
+/-4 Std.	1/12	3/12		0,60 m	0,50 m um 07.00 Uhr	
+/-5 Std.	1/12			2/12	0,40 m		0,30 m um 06.00 Uhr
+/-6 Std.	1/12	1/12			0,20 m	
NWZ	Mittleres Niedrigwasser (MNW SKN) (0,20 m)				MNW SKN (Ist i.d.R. für Wattflä- chen unbekannt!)	
Seekartennull (SKN) (mit LAT ≈ MSpNW – 0,5 m) = Lowest Astronomical Tide (LAT) oder Mittleres Springniedrigwasser (MSpNW) (Seekarte Nr. 89: Ostfriesland) (Seekarte Nr. 107: Nordfriesland)						

UB 3/08

Um den aktuellen Wasserstand einer bestimmten Region z.B. 2 Std. vor HWZ zu ermitteln, gehen wir wie folgt vor:

1. entnehmen wir dem Gezeitenkalender die Werte für HWZ (z.B. **12.00 Uhr**), MHW (z.B. **2,70 m**) und MTH (z.B. **2,40 m**),
2. errechnen wir 1/12 von MTH (= **0,20 m**) und
3. ermitteln wir dann gemäß der „12er-Regel“ die Wasserstandsveränderung für jede Stunde und den dazugehörigen tatsächlichen Wasserstand (s. **Tab. 1** (5. u. 6. Spalte)).

Aus **Tab. 1** (6. u. 7. Spalte) können wir ersehen, dass die ausgewählte Wattfläche von 8.50 – 15.10 Uhr unter Wasser liegt:

- die Watthöhe von 1,40 m ab 3:10 Std. vor HWZ (= 8.50 Uhr) anfängt, unter Wasser zu stehen,
- der höchste Wasserstand während der HWZ (= 12.00 Uhr) erreicht wird
- und – da die Wasserstandsveränderungen bei auflaufendem und ablaufendem Wasser gleich sind, d.h. relativ symmetrisch verlaufen – dass diese Watthöhe 3:10 Stunden später (= 15.10 Uhr) beginnt, wieder trocken zu fallen.

Weiterhin können wir der **Tab. 1** (6. u. 7. Spalte) entnehmen, dass die ausgewählte Wattfläche von 9.40 – 14.20 Uhr überfahren werden kann, d.h. dass der geforderte Wasserstand von 0,50 m über Grund (→ 1,90 m = 1,40 m Watthöhe+ 0,50 m) ca. 2:20 Std. vor HWZ (= **9.40 Uhr**) erreicht wird und letztlich bis ca. 2:20 Std. nach HWZ (= **14.20 Uhr**) gewährleistet bleibt.

Beispiel: Nordfriesisches Wattenmeer (26.7.08)

Im Wattengebiet zwischen Amrum-Odde und Föhr (West) ist am 26.7.08 auf der zu überfahrenden Wattfläche um 19.15 Uhr Hochwasser. (≈ HWZ Amrum-Odde). Für diese Region gelten folgende Daten:

HWZ = 19.15 (26.7.08)
 MHW ≈ 2,20 m (= MHW Amrum-Odde SKN-MSpNW);
 (im Gezeitenkalender wird dieses MHW mit 2,70 m angegeben (= MHW SKN-LAT)!)
 MTH ≈ 2,10 m (= MTH Amrum-Odde) mit 1/12 MTH = 0,175 m
 Watthöhe = $\underline{1}_5$ = 1,50 m (= Trockenfallende Höhe über Seekartennull (SKN-MSpNW))
 (in der Seekarten werden die Watthöhen noch auf SKN-MSpNW bezogen!)
 geforderter Mindestwassertiefe für Seekajaks = 0,50 m
➔ geforderter Wasserstand = 2,00 m = 1,50 m + 0,50 m.

Der **Tab. 2** (6. u. 7. Spalte) können wir entnehmen, dass:

- die Watthöhe von 1,50 m ab ca. 2:10 Std. vor HWZ (= 17.05 Uhr) anfängt, unter Wasser zu stehen,
- der höchste Wasserstand während der HWZ (= 19.15 Uhr) erreicht wird
- und – da die Wasserstandsveränderungen bei auflaufendem und ablaufendem Wasser gleich sind, d.h. relativ symmetrisch verlaufen – diese Watthöhe ca. 2:10 Stunden später (= 21.25 Uhr) beginnt, wieder trocken zu fallen.

Weiterhin können wir der **Tab. 2** (6. u. 7. Spalte) entnehmen, dass die ausgewählte Wattfläche von 18.15 – 20.15 Uhr überfahren werden kann, d.h. dass der geforderte Wasserstand von 0,50 m über Grund (➔ 2,00 m = 1,50 m Watthöhe + 0,50 m) ca. 1 Std. vor HWZ (= **18.15 Uhr**) erreicht wird und letztlich bis 1 Std. nach HWZ (= **20.15 Uhr**) gewährleistet bleibt

Tab.2: Anwendungsbeispiel „12er-Regel“ (Nordfriesland) (26.7.08)

Std. vor/nach Hoch- Wasser (HWZ)	„12er-Regel“ eine „Tidenleiter“ mit 12 Sprossen			Beispiel: Amrum-Odde / Föhr (West)		
				HWZ=19.15 Uhr; MHW=2,20m; MTH = 2,10m; 1/12MTH=0,175m		
				stündliche Wasser- stands- veränderung	tatsächlicher Wasserstand x Std. vor HWZ (um 19.15 Uhr)	Watthöhe plus 0,50 m Wasser = #
HWZ	Mittleres Hochwasser (MHW SKN)			1/12MTH = 0,175 m	MHW = 2.20 m um 19.15 Uhr	
+/-1 Std.	1/12	1/12	↑ ↑ ↑ Mittlerer Tidenhub (MTH) ↓ ↓ ↓ ↓	0,175m	2,025 m um 18.15 Uhr	#=2,00 m
+/-2 Std.	1/12	2/12		0,350 m	1,675 m um 17.15 Uhr	$\underline{1}_5=1,5$ m
+/-3 Std.	1/12			0,525 m	1,15 m um 16.15 Uhr	
+/-4 Std.	1/12	3/12		0,525 m	0,625 m um 15.15 Uhr	Watt- fläche ist erst ab ca. 1:00 Std. vor bis 1:00 h nach HWZ (18.15-20.15) befahrbar!
+/-5 Std.	1/12			0,350 m	0,257 m um 14.15 Uhr	
+/-6 Std.	1/12	1/12		0,175 m	0,10 m	

					um 13.15 Uhr	
NWZ	Mittleres Niedrigwasser (MNW SKN)				MNW SKN (Ist i.d.R. für Wattflächen unbekannt!)	
Seekartennull (SKN) (mit LAT ≈ MSpNW – 0,5 m) =						
Lowest Astronomical Tide (LAT) oder Mittleres Springniedrigwasser (MSpNW) (Seekarte Nr. 89: Ostfriesland) (Seekarte Nr. 107: Nordfriesland)						

UB 3/08

Beispiel: Ostfriesisches Wattenmeer (22.5.08)

Im Wattengebiet zwischen Spiekeroog und Festland ist auf dem Wattenhoch der „Muschelbalje“ („Alte Harle“-Wattfahrwasser) am 22.5.08 um ca. 14.47 Uhr Hochwasser (≈ HWZ Harlesiel). Für diese Region gelten folgende Daten:

HWZ = ca. 14.47 Uhr (22.5.08)
 MHW ≈ 3,40 m (mit MHW Harlesiel = 3,50);
 MTH ≈ 2,90 m (mit MTH Neuharlingersiel = 2,90 m) mit 1/12 MTH = 0,24 m
 Watthöhe = 0_7 = 0,70 m (= Trockenfallende Höhe über Seekartennull (SKN-LAT))
 geforderter Mindestwassertiefe für Seekajaks = 0,50 m
→ geforderter Wasserstand = 1,20 m = 0,70 m + 0,50 m.

Der **Tab. 3** (6. u. 7. Spalte) können wir entnehmen, dass:

- die Watthöhe von 0,70 m ab ca. 5 Std. vor HWZ (= 9.47 Uhr) anfängt, unter Wasser zu stehen,
- der höchste Wasserstand während der HWZ (= 14.47 Uhr) erreicht wird
- und – da die Wasserstandsveränderungen bei auflaufendem und ablaufendem Wasser gleich sind – diese Watthöhe ca. 5 Stunden später (= 19.47 Uhr) beginnt, wieder trocken zu fallen.

Weiterhin können wir der **Tab. 3** (6. u. 7. Spalte) entnehmen, dass die ausgewählte Wattfläche von 10.47 – 18.47 Uhr überfahren werden kann, d.h. dass der geforderte Wasserstand von 0,50 m über Grund (→ 1,20 m = 0,70 m Watthöhe + 0,50 m) ca. 4 Std. vor HWZ (= **10.47 Uhr**) erreicht wird und letztlich bis ca. 4 Std. nach HWZ (= **18.47 Uhr**) gewährleistet bleibt.

Tab. 3: Anwendungsbeispiel „12er-Regel“ (Ostfriesland) (22.5.08)

Std. vor/nach Hochwasser (HWZ)	„12er-Regel“ eine „Tidenleiter“ mit 12 Sprossen			Beispiel: Wattenhoch Muschelbalje HWZ=14.47 Uhr; MHW=3,40m; MTH = 2,90m; 1/12MTH=0,24m		
				stündliche Wasserstandsveränderung	tatsächlicher Wasserstand x Std. vor HWZ (um 14.47 Uhr)	Watthöhe plus 0,50 m Wasser = #
HWZ	Mittleres Hochwasser (MHW SKN)			1/12MTH = 0,24 m	MHW = 3.40 m um 14.47 Uhr	
+/-1 Std.	1/12	1/12	↑	0,24 m	3,16 m um 13.47 Uhr	
+/-2 Std.	1/12	2/12	↑	0,48 m	2,68 m um 12.47 Uhr	
	1/12		↑			
+/-3 Std.	1/12	3/12	Mittlerer	0,72 m	1,96 m	

	1/12		Tidenhub (MTH) ↓ ↓ ↓ ↓		um 11.47 Uhr	#=1,20 m Q₇=0,7 m Wattfläche ist schon ab ca. 4 Std. vor bis 4 Std. nach HWZ (10.47-18.47) befahrbar!
+/-4 Std.	1/12	3/12		0,72 m	1,24 m um 10.47 Uhr	
	1/12			0,48 m	0,76 m um 14.15 Uhr	
+/-5 Std.	1/12	2/12		0,24 m	0,52 m um 13.15 Uhr	
+/-6 Std.	1/12	1/12				
NWZ	Mittleres Niedrigwasser (MNW SKN)			MNW SKN (Ist i.d.R. für Wattflä- chen unbekannt!)		
Seekartennull (SKN) (mit LAT ≈ MSpNW – 0,5 m) =						
Lowest Astronomical Tide (LAT) oder Mittleres Springniedrigwasser (MSpNW) (Seekarte Nr. 89: Ostfriesland) (Seekarte Nr. 107: Nordfriesland)						

UB 3/08

Kritische Beurteilung der „12er-Regel“

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, Abstand des Mondes von der Erde bzw. Windstärke/-weg/-dauer/-richtung).
4. In die Berechnungen der 12er-Regel geht die „Watthöhe“ (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.

Konsequenzen:

Wir sollten wohl 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, vorausgesetzt der Meeresboden lässt dies zu!

Exkurs: Durchschnittliche Tidenveränderungsraten gemäß „12er-Regel“ für unterschiedliche Regionen (Basis: MTH):

In Anbetracht dessen, dass der tatsächliche Tidenhub vom Mittleren Tidenhub (MTH) abweichen kann und die Tidenkurve nur annäherungsweise dem Verlauf der Normalverteilung entspricht, könnten wir versuchen, für bestimmte Regionen mit einem einheitlichen - d.h. durchschnittlichen - Tidenhub und folglich auch mit einer durchschnittlichen Tidenveränderungsrate gemäß „12er-Regel“ ($\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH}$) zu arbeiten.

Für 6 Gebiete des Deutschen Wattenmeeres ist daher jeweils eine solche durchschnittliche Tidenveränderungsrate ermittelt worden. Wird in einem dieser Gebiete gepaddelt, kann bei Rechnung mit der „12er-Regel“ näherungsweise mit jener Veränderungsrate gearbeitet werden, die für das ausgewählte Gebiet ermittelt wurde.

Region: Emsmündungsgebiet

Emshörn (MTH = 2,5 m) bis Borkum (MTH = 2,4 m)

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} \approx 0,20 \text{ m}$

Region: Ostfriesische Inseln und Küste

Juist (MTH = 2,5 m) bis Wangerooge (West) (MTH = 2,9 m)

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} \approx 0,23 \text{ m}$

Region: Jade-/Wesermündungsgebiet

Wangerooge (Ost) (MTH = 3,0 m) bis Robbensüdstert (MTH = 3,6 m)

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} \approx 0,27 \text{ m}$

Region: Elbmündungsgebiet

Cuxhaven bis Scharhörn bzw. Trischen (MTH = 3,0 m)

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} = 0,25 \text{ m}$

Region: Nordfriesische Halligen

Hörnum (Sylt) (MTH = 2,0 m) bis Süderoogsand (MTH = 2,9 m)

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} \approx 0,20 \text{ m}$

Region: Nordfriesische Küste

Dagebüll (MTH = 3,0 m) bis Nordstrand (MTH = 3,3 m)

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} \approx 0,26 \text{ m}$

Tipp für Rechenfaule:

Wem das immer noch zu umständlich ist, der möge einfach bei Touren im deutschen Wattenmeerrevier mit:

$\rightarrow \emptyset 1/12 \text{ MTH} \approx 0,25 \text{ m}$

arbeiten.

.... die ganze Rechnerei sieht dann am Beispiel von Neuwerk so aus: Wieviel Stunden vor HW kann ich vom Neuwerkloch kommend im Süden von Neuwerk per Seekajak anlanden, wenn die folgenden Daten gelten:

- MHW Neuwerk = 3,7 m;
- max. Watthöhe vor Neuwerk (Süd) = 2 m;
- geforderter Wasserstand = min. 0,50 m über 2,20 m = 2,70 m

\rightarrow Wasserstand:

1. Std. vor HWZ = $3,7 - 0,25 = 3,45 \text{ m}$;

2. Std. vor HWZ = $3,45 - 0,50 = 2,95 \text{ m}$.

D.h. gut 2 Stunden vor HWZ müsste es uns möglich sein, im Süden von Neuwerk

z.B. am Seglerhafen von Neuwerk (z.B. Badetreppe) anzulanden.

*** * ***

Tabellen-Formular: „12er-Regel“

Std. vor/nach Hoch- Wasser (HWZ)	„12er-Regel“ eine „Tidenleiter“ mit 12 Sprossen			Beispiel: Wattenhoch Muschelbalje		
				HWZ= Uhr; MHW= .....m; MTH =m; 1/12MTH= .....m		
				stündliche Wasser- stands- veränderung	tatsächlicher Wasserstand x Std. vor HWZ (um Uhr)	Watthöhe plus 0,50 m Wasser = #
HWZ	Mittleres Hochwasser (MHW SKN)			1/12MTH = m	MHW = m um Uhr	
+/-1 Std.	1/12	1/12	↑ ↑ ↑ ↑ Mittlerer Tidenhub (MTH) ↓ ↓ ↓ ↓	..... m	..... m um Uhr	
+/-2 Std.	1/12	2/12		..... m	..... m um Uhr	
	1/12			..... m	..... m um Uhr	
+/-3 Std.	1/12	3/12		..... m	..... m um Uhr	
	1/12			..... m	..... m um Uhr	
	1/12			..... m	..... m um Uhr	
+/-4 Std.	1/12	3/12		..... m	..... m um Uhr	
	1/12		..... m	..... m um Uhr		
+/-5 Std.	1/12	2/12	..... m	..... m um Uhr		
	1/12		..... m	..... m um Uhr		
+/-6 Std.	1/12	1/12	..... m	..... m um Uhr		
NWZ	Mittleres Niedrigwasser (MNW SKN)				MNW SKN (Ist i.d.R. für Wattflä- chen unbekannt!)	
Seekartennull (SKN) =						
Lowest Astronomical Tide (LAT) oder Mittleres Springniedrigwasser (MSpNW) (Seekarte Nr. 89: Ostfriesland) (Seekarte Nr. 107: Nordfriesland)						

UB 3/08

18.03.2008 Drei neue Naturschutzgebiete am Rande des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer (Natur)

Wolfgang Bisle (LKV Bremen) machte auf drei Naturschutzgebiete aufmerksam, die seit dem 8.11.07 existieren und am Rande des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer liegen, und zwar:

- **Naturschutzgebiet „Roter Sand“:** Es liegt im Einflussbereich der Mündungen von Elbe und Weser und reicht von den Norder Gründe bis an Scharhör-Riff heran. Wegen der unterschiedlichen Wassertiefe und wegen des unterschiedlichen Wassergehalts ist das Gebiet besonders reich an Nahrungspartikeln, die zu einer erhöhten

Fischdichte und deshalb auch zu einer besonders hohen Dichte und Vielfaltigkeit an Seevögeln (z.B. Brandseeschwalben, Zwergmöwen, Sterntaucher, Sturmmöwen, Heringsmöwe) führt.

- **Naturschutzgebiet „Küstenmeer vor den ostfriesischen Inseln“:** Es liegt nördlich der Ostfriesischen Inseln und reicht von Borkumriff bis Norderney und von Langeoog bis hinüber zur Mellumplate. Beide Gebiete sind als Rast-, Durchzugs- und Nahrungsgebiete für verschiedene bedrohte Seevogelarten (z.B. Sterntaucher, Brandseeschwalbe, Zwerg- und Heringsmöwe) von großer Bedeutung.

Beide Naturschutzgebiete (NSG) sind Teil des Europäischen Ökologischen Netzes „Natura 2000“. Die Unterschutzstellung dient der Erhaltung dieser Gebiete als Europäisches Vogelschutzgebiet, dessen Einrichtung letztlich von der EU-Richtlinie über die Erhaltung wildlebender Vogelarten seit 2006 gefordert wurde:

In diesen NSG sind alle Handlungen verboten, die es zerstören, beschädigen oder verändern könnten. Da von der Schifffahrt, einschließlich des ruhenden Verkehrs, keine Gefahr ausgeht, ergeben sich für sie aus den Verordnungen dieser NSG keine Beschränkungen. D.h. die Schifffahrt und somit auch wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer dürften die Wasserfläche dieser NSG frei befahren, sofern das Nationalparkgesetz Niedersächsisches Wattenmeer (2001) nicht anders anderes bestimmt.

Link: www.nlwkn.niedersachsen.de > Naturschutz > Schutzgebiete

NSG Roter Sand

→ www.nlwkn.niedersachsen.de/master/C44674761_N5512611_L20_D0_I5231158

NSG Ostfriesische Inseln

→ www.nlwkn.niedersachsen.de/master/C44557535_N5512611_L20_D0_I5231158

17.03.2008 **Einweisungsfahrten Nordsee (Spiekeroog & Langeness)** (Ausbildung)

Im Rahmen der EPP 3 (Küste)-Ausbildung des LKV Berlin bzw. des Hamburger Kanu-Verbands wird von vom 1. - 4.5.08 bzw. 31.7.-3.8.08 je eine 4-tägige Einweisungsfahrt nach Spiekeroog bzw. Langeness und seinen Nachbarinseln/-halligen angeboten. Vielleicht interessiert es den einen oder anderen, wie die schriftlichen Hausaufgaben lauten. Insgesamt sind über 50 Fragen zu beantworten. Der Fragenkatalog kann unter:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Fragen.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Fragen.pdf

eingesehen werden. Wer das dazugehörige Word-Dokument haben möchte, um seine Antworten gleich hinter den Fragen eintragen zu können, möge eine entsprechende Info mailen an: udo.beier@t-online.de

Die Lösungen werden nach der Tour auf der DKV-Homepage veröffentlicht. Zum Vergleich können die Hausaufgaben inkl. Lösungen von den beiden Touren des letzten Jahres abgerufen werden, und zwar unter:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Hausaufgaben.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf

06.03.2008 **Gymnastik: Stärkung nicht genutzter Muskeln** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER stellt **Tommi Paavola** in dem Beitrag:

„Building Balance: The Path to Power without Pain“

insgesamt 8 Gymnastik-Übungen für Kanuten vor, die dazu beitragen sollen, auch Muskulatur zu stärken, die ansonsten beim Paddlen nicht so genutzt werden. Eine Kurzfassung des Beitrags steht ab sofort auf der Sea-Kayaker-Homepage als Download zur Verfügung.

Quelle: SEA KAYAKER, April 08, S.46-50

→ www.seakayakermag.com/Resources/Exercise.pdf

06.03.2008 **Kälteschock, Schwimmversagen & Co.** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER, No. Febr. 08, S.24-28 nimmt **Chris Brooks** in dem Beitrag:

**„Cold Shock and Swimming Failure.
The real danger of cold water is not in the slow descent into hypothermia,
but in the sudden symptoms of cold shock.“**

zum Thema “Kälteschock” Stellung. Der Beitrag steht ab sofort auf der Sea-Kayaker-Homepage als Download zur Verfügung:

Link: www.seakayakermag.com/2008/Feb08/cold-shock.htm

s. auch: www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 6.1.08 (Gesundheit)

05.03.2008 **Panasonic SDR-SW20** (Wasserdichter Camcorder) (Ausrüstung)

PANASONIC bietet seit diesem Jahr mit dem Camcorder:

- **SDR-SW20**
 wasserdicht: bis 1,5 m
 stoßgeschützt bis 1,2 m
 staubgeschützt
 MPEG-, -Aufnahme auf SDHC/SD-Speicherkarten (16 GB)
 10-facher optischer Zoom
 elektronischer Bildstabilisator
 16:9 LC-Display
 Maße: 3,4x6,4x11,5 cm; ca. 224 g o. Batterien
 Preise: ab ca. 320,- Euro

eine Möglichkeit zum Filmen bei nassen, robusten und staubigen Bedingungen an. Natürlich können wir auch mit einer Digitalkamera filmen und u.U. ist diese SDR-SW20 nichts anderes als eine Digitalkamera in einem Camcorder-Gehäuse?!

Link: www.panasonic.de

03.03.2008 **Rund Samsö** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Der Däne Peter Unold (Danish Canoe Federation) bietet auch dieses Jahr wieder – und zwar zum neunten Male – eine 4-tägige Tour rund der nördlich von Fünen liegenden Insel Samsö an. Es handelt sich dabei um eine internationale Tour für leistungsstarke Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die in der Lage sein müssen, täglich bis zu 40-50 km bei Wind & Welle zu paddeln.

Gestartet wird am Donnerstag, 1.5.08, um 9.00 Uhr vom Hafenort Hov aus (liegt westlich von Samsö auf der Ostseite von Jütland). Bislang haben stets auch deutsche Kanuten teilgenommen, die stets am Abend zuvor anreisen und am Strand nördlich des Hafens biwakieren.

Anmeldung: peter@unold.dk

Link: <http://unold.dk/paddling/samsoe2008.html>

02.03.2008 Kurs Seekajak LKV Niedersachsen (Ausbildung)

Der LKV-Niedersachsen hat **Rolf Doliner** zum Referenten für Küstenkanuwandern ernannt. Quasi als „Einstand“ bietet er noch in diesem Frühjahr einen Kurs zur Seebefähigung und zum Verhalten auf Großgewässern an.

Der **theoretische Teil** des Kurses findet am 25.-27.04.08 im Bootshaus des Osnabrücker Kanuclubs (OKC) (49090 Osnabrück, Die Eversburg 58) statt.

Der anschließende **praktische Teil** wird vom 09.-12.05.08 im Seegebiet um Spiekeroog angeboten, und zwar mit Standquartier auf dem Zeltplatz von Spiekeroog.

Voraussetzungen persönlich:

- die Teilnehmer müssen schwimmen
- und in Kenterlage ohne Panik ihr Boot verlassen können;
- außerdem müssen sie ihr Boot im bewegten Wasser beherrschen.

Vorraussetzungen materiell:

- abgeschottetes Seekajak,
- Rundumleine, Spritzdecke,
- Paddel, Reservepaddel,
- Lenzpumpe, Schleppleine,
- Kälteschutzkleidung (Neopren, oder Trockenanzug, Kopfhaube, warme Wechselkleidung),
- Schwimmweste mit Signalpfeife,
- Bootskompass,
- Seenotsignalmittel (Nicosignal),
- Paddelfloat (wenn vorhanden),
- Tidenkalender und Schreibzeug, Kursdreieck, Bleistift,
- alles für Zelt und Selbstverpflegung
- ... und gute Laune, auch bei Regen.

Diese Veranstaltungen des LKV Niedersachsens finden auf eigenes Risiko der Teilnehmer/innen statt. Rechtswege und Haftung bleiben ausgeschlossen. Der Kursleiter ist im Rahmen seiner Aufgaben weisungsberechtigt.

Gesundheitliche Einschränkungen einzelner Teilnehmer/innen sind bei der Anmeldung mitzuteilen und werden vertraulich behandelt.

Kosten: 35€ (Übernachungskosten beim OKC werden gesondert berechnet; Campingplatzgebühr Spiekeroog zahlt jeder Teilnehmer selbst)

Anmeldeschluss: 31.03.08

Anmeldung an: Rolf Doliner, Lessingstr. 12a, 49205 Hasbergen; eMail: r.doliner@gmx.de

01.03.2008 **Westfriesische Inseln** (DenHelder – Lauwersoog) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Graham Butt** in dem Beitrag:

**„Take Five! 78 sm im Kajak, 70 km auf dem Fahrrad und noch Meer.
Fünf-Insel-Tour Westfriesland Mai 2007“**

über eine Tour, die vom Hafen des Marinestützpunktes in DenHelder gestartet wird und im Hafen von Lauwersoog endet. Gepaddelt wurde vorbei an:

- Texel (Wattseite; Übernachtung Zeltplatz Eierland Leuchtturm; 18 sm),
- Vlieland und Terschelling (Seeseite; Übernachtung Zeltplatz West-Terschelling; 19 sm),
- Ameland (Wattseite; Übernachtung Zeltplatz Nes; 23 sm)
- und Schiermonnikoog (Seeseite, Übernachtung Zeltplatz Schiermonnikoog; 12 sm)
- in Richtung Lauwersoog (Watt- bzw. Seeseite; 6 sm).

Zwischendurch wurde auf den Inseln immer wieder ein Fahrrad gemietet, um die Inseln auch mal vom Land aus kennenzulernen.

Übrigens, es wird empfohlen, auf den westfriesischen Inseln unbedingt auf Zeltplätzen zu übernachten. Wir lernen auf diese Weise nicht nur Land & Leute kennen, sondern ersparen uns auch den Ärger mit der Inselpolizei, die täglich die Strände abfährt und jeder Spur nachgeht, die darauf hindeutet, dass die jemand wild zeltet.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 110/08, S.28-31 – www.salzwasserunion.de

Nachtrag «Nautische Unterlagen» u.a.:

Törnführer:

J.Werner, Nordseeküste (Cuxhaven bis Den Helder)

G.Firsching: Die Niederländische Nordseeküste (Handbuch für die Sportschiffahrt)

Niederländische Sportbootkarten:

NL 1811 (DenHelder – Ameland) u. NL 1812 (Ameland – Delfzijl/Juist);

Gezeiten-/Stromatlas: "Waterstanden / Stromen" (HP 33), hrsg. v. Koninklijke Marine;

Tourenbeschreibung:

O.Hagelstein, Durch die niederländischen Nordseeinseln, Kanu Sport 07/02, S.18-23;

U.Beier, Tourentipp Westfriesische Inseln (Den Helder – Delfzijl) (7 Etappen) (mind. 230 km)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Westfriesland.pdf

Reiseführer: R.Hanewald, Hollands Nordseeinseln (mit Kartenskizzen)

DKV-Info „Übernachtungsmöglichkeiten Nordsee/Wattenmeer“:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf

25.02.2008 **Teilbare Seekajaks** (Ausrüstung)

Marcus Demuth berichtet auf seiner Homepage in dem Beitrag:

**„B.Y.O.K.: Bring Your Own Kayak
The Ups and Downs of traveling with a sectional Kayak“**

über mehrfach teilbare Seekajaks, die es uns ermöglichen, mit dem eigenen Seekajak statt mit einem faltboot anzureisen bzw. die es uns ersparen, vor Ort – sofern überhaupt vorhanden - ein mehr oder weniger seetüchtiges Kajak zu mieten.

Vorteile einer 3-fachen Teilung gegenüber ungeteilten Seekajaks sind:

- leichtere Flug-/Bahn-Anreise (trotz Übergröße und Übergewicht)
- leichter Autotransport;
- leichtere Lagerung vor Ort (z.B. neben sich im Hotelzimmer)

Link: <http://marcusmuth.com/3piece.aspx>

Anbieter teilbare Seekajaks:

Nigel Dennis Kayaks: www.seakayakinguk.com

Valley: www.valleyseakayaks.com

Lettmann: www.lettman.de

Pietsch & Hansen: www.tourenkajak.de

18.02.2008 Tragbare Handlenzpumpen (Ausrüstung)

Tragbare Handlenzpumpen bieten eine „Notlösung“ für jene an, die über keine fest eingebaute Hand- bzw. Fußlenzpumpe oder E-Lenzpumpe verfügen. Bewährt haben sich insbesondere jene mit Edelstahl-Pumpstange, wie sie u.a. PRIJON anbietet (ca. 43,- Euro). Neuerdings hat GLOBETROTTER eine vergleichbare Lenzpumpe im Angebot:

- **Aqua Bound Handlenzpumpe** (Länge: 43 cm; 330 g; gelb) (ca. 30,- Euro)

Zumindest im Neuzustand ist sie sehr leichtgängig.

Übrigens, bevor die Sitzluke nach einer Kenterung gelenzt wird, schließen wir vollständig die Spritzdecke. Dann stecken wir die Lenzpumpe durch den Spritzdeckenschacht bis hinunter auf den Boden des Kajaks und fangen an zu pumpen. Es ist nicht nötig, zur Ergänzung am Pumpenaus- bzw. -eingang jeweils einen Schlauch zu befestigen. Stört doch beides beim Lagern der Pumpe auf Deck. Damit die Pumpe beim Kentern während des Pumpvorganges nicht verloren geht, sollten wir sie mit einer Elastikleine sichern. Den um die Pumpe befestigten röhrenförmigen Auftriebskörper, der ebenfalls das Verstauen erschwert, benötigen wir dann nicht.

Link:

→ www.prijon-shop.de (Art.-Nr. 90123) bzw. www.sport-schroeer.de (Art.-Nr. 2330180)

→ www.globetrotter.de (Art.-Nr. LE.80.8901)

18.02.2008 Bootslampe für Kajaks (Ausrüstung)

GLOBETROTTER bietet in seinem Katalog neuerdings eine Beleuchtungsmöglichkeit für Kajaks an:

- **Multistrobe Bootslampe** (wasserdicht; inkl. Batterien 210 g) (ca. 38,- Euro)
Halterung: entweder mit Gummisaugnapphalterung zur Befestigung auf Deck bzw. mit Clip zur Befestigung an der Schwimmweste);
Funktionen: weißes Licht / Blinkmodus / rot/grüne Positionsbeleuchtung;
 (Art.-Nr. GS.01.001)
- plus: **Verlängerungskunststoffstab** (50 cm hoch mit Befestigungsmöglichkeit mit Hilfe von 4 Elastikleinen auf Deck).
 (Art.-Nr. GS.01.002)

Link: www.globetrotter.de

18.02.2008 Nicht fest installierter Kompass (Ausrüstung)

Wer sein Seekajak mit einem Kompass nachrüsten muss, aber nicht will, dass für seine Befestigung Löcher auf Deck gebohrt werden, der kann auf den folgenden Kompass zurückgreifen:

- **Silva Kajakkompass 58** (ca. 165 g; ca. 58,- Euro)

Link:

- www.globetrotter.de (Art.-Nr. SV.06.111)
 - www.sport-schroeer.de (Art.-Nr. 2440050)
 - www.helmi-sport.de (Art.-Nr. 09051009)
-

18.02.2008 **Rettungsmesser** (Ausrüstung)

Ein Rettungsmesser kann dazu dienen, sich aus Leinen (z.B. Schlepp-, Paddelsicherungs-, Angelleine) zu befreien, mit denen wir uns aus welchen Gründen auch immer verheddert haben. Damit wir uns damit nicht z.B. den Hals aufschneiden bzw. den Trockenanzug beschädigen, sollte es eine abgerundete Spitze haben. Die folgenden Messer erfüllen diese Bedingung:

- **Antonini Kajakmesser** (mit Halteclip)
→ www.sport-schroeer.de (Art.-Nr. 3520660; ca. 27,- Euro)
 - **Prijon Kajak-Meesser** (mit Halteöse)
→ www.prijon-shop.de (Art.-Nr. i80510; ca. 27,- Euro)
-

14.02.2008 **Kälteschock: 5 Präventivschläge** (Ausbildung)

Die plötzliche Abkühlung der Haut eines Kanuten, der kentert und ins kalte Wasser fällt, kann unkontrollierbare Reaktionen des Körpers hervorrufen. Diese Reaktionen können sofort, spätestens nach 30 Sekunden, eintreten und bis zu 2-3 Minuten andauern. Bei Leuten, die nicht ans kalte Wasser gewöhnt sind, können solche Kälteschockerscheinungen – sicherlich bei entsprechend hohen Lufttemperaturen - schon bei +25° C Wassertemperatur beobachtet werden, ansonsten wird es unterhalb von +15°C gefährlich.

Die Schockerscheinungen können sich auswirken auf:

1. den Kreislauf (hier: Verdoppelung des Herzschlags; Herzrhythmusstörungen, Erhöhung des Blutdrucks, Verminderung des Bluttransportes, Herzstillstand) (problematisch insbesondere für ältere, weniger fitte Leute);
2. das Atmen (hier: plötzlich sehr tiefes unkontrollierbares Luftholen bis zu 2-3 Liter Luftvolumen, unkontrolliert schnelles Atmen (bis zu 10x schneller) (Hyperventilation), Atemblockade, Atemnot (schon nach 10 Sek.));
3. das Gleichgewichtsgefühl (hier: Unmöglichkeit, unter Wasser zu erkennen, wo oben bzw. unten ist).

und werden unterhalb von +5° C noch von einer Art Kälteschmerz begleitet, der zusätzlich dazu beitragen kann, dass Panik entsteht.

Welche Vorbeugemaßnahmen bieten sich an, damit wir keinen „Kälteschock“ erleiden?

1. **Verhinderung:**

Wir sollten bei Kaltwasserbedingungen in einem Kajak paddeln, welches nicht so kipplig ist, und das bei Gewässerbedingungen, bei denen praktisch keine Kentergefahr besteht (sog.

„Ententeichbedingungen“). Und sollte doch einmal gekentert werden, müssen wir in der Lage sein, möglich schnell wieder zurück ins Kajak zu kommen.

2. Fitness:

Wer körperlich fit, nicht fett ist, der hat die größeren Chancen, den Kälteschock zu überstehen. Viel Körperfett hilft wohl gegen die fortschreitende Unterkühlung, nicht aber gegen den Kälteschock. Eine gerade überstandene Krankheit könnte die Empfänglichkeit für den Kälteschock erhöhen.

Wer sich warm gepaddelt hat, dürfte dagegen weniger Probleme mit dem Kaltwasser bekommen; wer jedoch durch eine allzu lange Tour ausgepowert ist und zudem schon etwas fröstelt, der sollte möglichst anlanden; denn wenn er erst einmal kentert, sind die keine Kraftreserven mehr da, um den Kälteschock zu überstehen.

3. Kälteschutz:

Je mehr Haut mit dem kalten Wasser in Berührung kommt, desto stärker kann sich der Kälteschock auswirken. Deshalb ist es wichtig, dass wir möglichst viel Bekleidung tragen inkl. einer wasserdichten Überbekleidung. Gut wäre ein Neo-Anzug, ideal ein Trockenanzug inkl. Neopren-Kopfschutz. Lediglich die Hände würden uns dann noch Probleme bereiten, insbesondere dann, wenn wir statt mit Handschuhen mit Paddelpfötchen paddelten.

4. Auftrieb:

Für den Fall, dass ein Kälteschock eintritt, würden eine Schwimmweste vor dem Untergehen und eine Rettungsweste vor dem Ertrinken retten. Bzgl. der halbautomatischen Rettungswesten tritt jedoch das Problem aus, dass der Kälteschock uns daran hindern könnte, den Aufblasmaechanismus auszulösen. Deshalb ist es ratsam, in der Kaltwasser-Saison die halbautomatische Rettungsweste in eine vollautomatisch umzustellen.

5. Verhalten:

Am besten ist es, wenn wir nicht so plötzlich ins Wasser fallen. Leider ist das bei einer Kenternung nicht immer zu vermeiden. Dennoch könnten wir versuchen, beim Kentern so schnell auszusteigen, dass der Kopf gar nicht erst unter Wasser taucht. Ansonsten sollten wir uns nach dem Ausstieg zunächst einmal an unserem Kajak festhalten, ganz ruhig verhalten (damit das Wasser, welches in unsere Bekleidung eindringt und erwärmt, nicht durch kaltes Wasser ausgetauscht wird) und abwarten, bis der Kälteschock vorbei ist.

6. Akklimatisation:

In der Tat besteht die Möglichkeit, sich ans kalte Wasser zu gewöhnen. Das ist nichts Neues. Manche Väter drängten ihre Söhne, im kalten Wasser zu schwimmen, um sie „abzuhärten“. Und wir wissen ebenfalls von „Winterschwimmern“, dass die u.a. deshalb in der Lage sind, auch bei winterlichen Temperaturen draußen bei Wassertemperaturen von unter +10° C Schwimmen zu gehen, weil sie durch tagtägliches Schwimmen draußen im Freien ihren Körper an die Kaltwasserbedingungen akklimatisiert haben.

Ich persönlich kenne solch einen Schwimmer, der sommers wie winters täglich in der Nordsee schwamm, und zwar so lange bis er im Winter einmal wegen Grippe 14 Tage aufs Schwimmen verzichten musste. Danach war er so „entwöhnt“, dass er die restliche Wintersaison nicht mehr in der Lage war, sich erneut an die Kaltwasserbedingungen anzupassen. Dass er überhaupt zum „Winterschwimmer“ wurde, lag sicherlich daran, dass er nicht so kälteempfindlich war. Dass er aber das kalte Wasser wirklich auch ertragen konnte, setzte halt kontinuierliches Training im kalten Wasser voraus.

Dieser „Trainingseffekt“ konnte auch in Laborversuchen nachgewiesen werden:

- 7 Versuchspersonen mussten - nur mit Badehose bekleidet - tagtäglich 40 Minuten lang in +15°C kaltem Wasser schwimmen. Dabei wurde in der ersten Minute zwei zentrale Indikatoren des Kälteschocks gemessen, und zwar sowohl der Herzschlag (Schläge/Minute) als auch das Atemvolumen (Liter/Minute).
- Das Ergebnis war eindeutig: Am 7. Tag sank das Atemvolumen auf 30 Liter/Minute (zum Vergleich: 76 Liter/Minute am 1. Tag) und der Herzschlag ging auf 84 Schläge/Minute zurück (statt 118 Schläge/Minute am 2. Tag).

Übrigens, es wurde weiterhin festgestellt, dass die Kälteschockreaktionen um 50% zurückgehen können, wenn wir uns vorher 5 Tage lang uns täglich für 2 Minuten dem kalten Wasser aussetzen. Und das Besondere daran soll sein, dass dieser Akklimatisationseffekt ca. 1 Jahr anhalten kann, obwohl nur 5 Tage dafür „trainiert“ wurde. D.h. wer tagtäglich 2 Minuten kalt duscht (Wassertemperatur ca. +10°C), dürfte deutlich größere Chancen haben, den Kälteschock zu überstehen.

Auch wenn mir dieser „Trainingseffekt“ bewusst ist, setze ich als „Warmduscher“ beim Kaltwasserpaddeln lieber auf meinen Trockenanzug, sodass ich mich eigentlich im Falle einer Kenterung nur noch vor den kalten Händen fürchten muss, die spätestens bei Wassertemperaturen unter +5°C nach ca. 30 Sekunden anfangen werden, so stark zu schmerzen, dass sie ca. 5 Minuten nach der Kenterung nicht mehr zu gebrauchen sind, und zwar weder zum in Kajak zurückklettern, noch zum Spritzdecke schließen oder gar zum Paddeln.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: F.Golden/M.Tipton: Essentials of Sea Survival (2002), S.59-67.

09.02.2008 **Neue schwedische topografische Karten** (Revier/Ausland)

Das schwedische Landesvermessungsamt („Lantmäteriet“) hat die topografischen Karten (1:50.000), die bislang unter dem Namen „Gröna kartan“ bekannt waren, vollständig überarbeitet. Sie heißen nun „**Terrängkartan**“ (Stand: Januari 2008). Sicherlich hat sich die Schärenlandschaft entlang der Küste nicht verändert, wohl aber ist die Besiedelung und sind die Grenze einzelner Naturschutzgebiete auf dem neuesten Stand (hier: 1/08) gebracht worden.

Wer plant, entlang der westschwedischen Schärenküste (zwischen Göteborg und norwegische Grenze) zu paddeln, dem werden die folgenden Kartenblätter empfohlen:

- Nr. 552 (Norra Göteborg)
- Nr. 563 (Lysekil) und Nr. 564 (Uddevalla)
- Nr. 573 Fjällbacka
- Nr. 584 (Strömstad)

Die Karten entsprechenden dem Referenzsystem WGS 84, sind beidseitig bedruckt und decken ein etwas größeres Gebiet ab. Die Kartenhöhe entspricht DIN-A3-Hochformat, sodass mit wenig Mühe für private Zwecke entsprechende Farbfotokopien erstellt und auf DIN-A3 einlaminiert werden können, um die Originalkarten zu schon. Ob die entsprechenden Sportbootkartensätze geeigneter sind, möge jeder selber entscheiden. Da für den Kanuten es wichtiger ist zu erkennen, wie die Struktur (Topografie) der Inseln und der Festlandsküste aussieht, fällt meine Wahl auf die topografischen Karten.

Jedes Kartenblatt kostet in Deutschland ca. 12.80 Euro.

Übrigens, wer einen ersten Überblick über ein gewünschtes schwedisches Gebiet bekommen möchte, kann auch entsprechende Landkarten im Internet abrufen und anzeigen lassen:

→ www.gis.lst.se/lanskartor > Man klicke eine beliebige schwedische Region sowie eine Kommune an und vergrößert den Maßstab der dann gezeigten Karte der Kommune so weit, bis das gewünschte Gebiet mit angezeigt wird. Dann klickt man dieses Gebiet an und verkleinert den Maßstab so weit, bis dass der gewünschte Startort bzw. die gewünschte Insel erscheint. Es war mir jedoch nicht möglich, diese – nicht ganz aktuellen - Kartenausschnitte auszudrucken.

Bezug: z.B. www.mapshop-hamburg.de (Dr. Götze Land & Karte GmbH)

07.02.2008 **Lettmann Seekajak „Speedliner“** (585x53cm) (Ausrüstung)

Lettmann bietet seit 2008 ein Seekajak mit über 550 cm Länge an, und zwar:

- **SPEEDLINER** (585x53cm)
 - Cockpit: 79 Länge (innen)
 - Schenkelstützen: verstellbar
 - Sitz: verstellbar
 - Gewicht: 20-25 kg (je nach Material)
 - Gepäckluken: runde Bug- und ovale Heckluke
 - Lukendeckel: Weichplastik von Kajak-Sport (Finnland)
 - Tagesluke (auf dem Kartendeck)
 - Steueranlage: Flipp-off (Heckumklappmechanismus)

Link: www.lettmann.de

04.02.2008 **12 Kenterungen vor Lands End** (Cornwall/GB) (Ausbildung)

Im OCEAN PADDLER wird in dem Beitrag

„Lands End“

über einen Seenotfall berichtet, der sich am 27. Dez. 2006 ereignet hatte und in dem insgesamt 9, größtenteils sehr erfahrener Küstenkanuwanderer verwickelt waren. Zur Gruppe gehörten 1 Zweier und 7 Einer. Die 9 hatten sich mehr oder weniger unverbindlich und unorganisiert zu einer Tour verabredet. Nicht jeder kannte jeden. Gestartet wurde von Sennen Cove aus kurz nach Hochwasser. Zuvor wurde Ausrüstung & Können gecheckt, sowie die – wie bei den Briten üblich – Coast Guard informiert. Zunächst sollte zum ca. 2 km entfernt liegenden Lands End (der westlichste Punkt Großbritanniens) gepaddelt werden und dann weiter zur ca. 2 km westlich davon liegenden Insel Longship.

Es wehte ein südlicher Wind mit 4 Bft., prognostiziert wurden südöstlicher Wind mit 4-5 Bft., der später auf Südwest drehen und auf 5-6 Bft zunehmen sollte. Die einlaufende Dünung war etwa 1 m hoch, prognostiziert wurden 1,50 m. Vor Lands End und weiter draußen brach die See, was u.a. darauf zurückzuführen war, dass der Tidenstrom gegen den Wind lief. Das Ziel Longship wurde daher gestrichen. Jedoch sollte vorsichtig Richtung Lands End weiter gepaddelt werden; denn die auf dem Weg liegende Gamper Bay gewährte etwas Schutz vor der rauen Stromkabelung (Tide Race), die sich zwischenzeitlich etwas weiter draußen aufgebaut hatte. Im Kehrwasser der Bucht wurde die Lage nochmals besprochen und ein jeder gefragt, ob er sich zutraue, hinaus in diesen Seegang zu paddeln. Lediglich einer fühlt sich

beim Anblick der Gewässerbedingungen unsicher und bat darum, dass ein erfahrener Kanute ihn begleiten möge.

1., 2., 3. + 4. Kenterung:

Dann paddelten als Test zunächst die beiden Zweier-Fahrer (A) und zwei Einer-Fahrer in die Stromkabelung. Die anderen wollten anscheinend diesen Test nicht abwarten, sondern paddelten ebenfalls los, und zwar ging es mit einem sehr erfahrenen Einer-Fahrer (B) zunächst etwas zurück gegen die Tide, um dann genug Raum zum Umfahren der Stromkabelung zu haben.

Währenddessen durchfuhr der 670 cm lange Zweier die erste ca. 3 m hohe, brechende Welle am Eingang des Tide Race. Von Weitem wirkt er in dem Brecher winzig und zerbrechlich. Das veranlasste wohl die zwei Einer-Fahrer sofort kehrt zu machen, um zurück zur Gruppe zu paddeln. Dabei kenterte einer von ihnen. A half erfolgreich beim Wiedereinstieg.

Dann kenterte der zweite Einer-Fahrer. B verließ daraufhin seine Gruppe, um ihm zu helfen und nach dem Wiedereinstieg zu stützen. Er bat A und den anderen Einer-Fahrer eine Schleppleine herauszuholen und ihn mit dem Gekenterten im „Päckchen“ in den Windschutz der nahen Steilküste zu schleppen. Jedoch weigerten die sich – wohl in Anbetracht des kabbligen Seegangs -, dies zu tun. Zum Glück kam ein weiterer Einer-Fahrer zu Hilfe und stützte den Gekenterten, sodass nun B in der Lage war zu Schleppen. Aber es war zu spät, um in die Bucht zurückzukehren. Die Strömung nahm sie einfach mit, sodass sie voll in die Stromkabelung trieben.

Dabei kenterte ein weiterer Einer-Fahrer. Mit Hilfe von A gelang der Wiedereinstieg. Dann kenterte er wieder, rollte aber hoch. Da er sich recht unsicher fühlte, paddelte er zum „Päckchen“, welches immer noch B schleppte, um dort Halt zu finden.

5., 6., 7., 8. + 9. Kenterung:

In der Zwischenzeit war auch die zweite Gruppe in die Stromkabelung geraten. Zwei kenterten und stiegen aus. A kam ihnen zu Hilfe, während B, der das aus 3 Seekajaks bestehende Päckchen an der Schleppleine hatte, den Versuch aufgab, zurück in die schützende Bucht zu paddeln. Stattdessen versuchte er nun, etwas weg von der Küste zu paddeln, da dort draußen die Stromkabelung nicht so hoch war. Das „Päckchen“ bestand jetzt schon aus 4 Einern.

Plötzlich geriet B beim Schleppen ins Surfen. Die Schleppleine hielt den Zug nicht aus und riss. Die Leine konnte jedoch wieder geflickt werden. Dann ging es weiter. B bat die Zweier-Mannschaft (A) die Schleppleine zu übernehmen. Das klappte. Anschließend paddelte B zu den beiden „Schwimmern“, half ihnen beim Wiedereinstieg und wollte sie zum „Päckchen“ begleiten. Dabei kenterten wieder beide, stiegen aus, ließen ihre Seekajaks und Paddel weg-treiben, schwammen den Seekajaks hinterher, erreichten sie und warteten, den Toggle ihrer Seekajaks fest im Griff, auf Wiedereinstiegshilfe. Als mal wieder Brecher den einen „Schwimmer“ überspülten, riss sein Toggle ab. Trotzdem klappte der Wiedereinstieg. B versuchte anschließend die beiden per „Contact-Tow“ (sog. Päckchen-Schlepp, d.h. die zu schleppenden Kanuten halten sich am Seekajak von B fest, während dieser paddelt) zum anderen „Päckchen“ hinüber zu bringen. Ein weiterer Kanute versuchte währenddessen die verloren gegangenen Paddeln einzusammeln. Beim Zurückpaddeln - mit drei Paddeln in den Händen - überraschte ihn eine sehr kräftige Böe und kenterte ihn.

Ein Leck geschlagenes Seekajak wird aufgegeben:

Währenddessen gab es mit dem „Päckchen“ - bestehend aus 4 Seekajaks - Probleme. Der Zweier kam irgendwann mal bei einer riesigen Welle ins Surfen und anschließend folgte das

„Päckchen“. Dabei rammte das „Päckchen“ den Zweier so unglücklich, dass in den Rumpf eines Einers Wasser einbrach. Der betroffene Einer-Fahrer sollte aussteigen, um den Grund für den Wassereinbruch zu suche (!?). Dabei schlug – was bei dem Seegang eigentlich zu erwarten war - seine Sitzluke voll Wasser, sein Seekajak begann zu sinken, wurde aufgegeben und sein Besitzer wurde angewiesen, sich am Bug des Zweiers festzuhalten.

10., 11. + 12. Kenterung:

Bis dahin hatten sich zwei Gruppen gebildet, die eine, um welche sich A kümmerte, und die andere, die von B Richtung „Päckchen“ von A geschleppt wurde. Weiterhin schwamm in der Nähe noch ein Kanute allein mit seinem Kajak fest im Griff. Nachdem B die Gruppe von A erreichte und seine Kanuten dem „Päckchen“ anvertraute, paddelte er hinüber zu jenem Kanuten, der allein im Wasser trieb. Da stürzte ein gewaltiger 3-4 Meter hoher Brecher über das „Päckchen“ und brachte 3 der 4 Kanuten mit ihren Seekajaks zum Kentern. Trotz der widrigen Umstände gelang es jedoch allen, hochzurollen bzw. wiedereinzusteigen und das „Päckchen“ neu zu bilden.

Zwischenzeitlich wurde der Zweier von einem Brecher überspült, sodass der am Bug hängende „Schwimmer“ seinen Halt verlor und abtrieb. Jedoch gelangt es A, ihn wieder „einzusammeln“.

Alle Mann an Bord der Coast Guard, nur die Seekajaks wurden zurückgelassen ...!

Die Gruppe trieb den Tide Race herunter und war fast am Ende der Stromkabelung angekommen. B plante schon die Notlandung in einer Bucht. Da tauchten in der Ferne ein Flugzeug und etwas später ein Boot und ein Hubschrauber auf. Es war die Coast Guard, die von Leuten an Land, aber auch von zwei Kanuten per UKW-Sprechfunk und Handy um Hilfe gerufen worden war.

Die Retter näherten sich bis auf 200-300 m und drehten dann wieder ab. Erst als B ein Seenotsignal zündete, wurden sie entdeckt. Dann ging alles sehr schnell, die schwächsten Kanuten wurde zuerst an Bord geholt und anschließend mussten alle anderen – obwohl sie sich fit fühlten und zurück an die nahe Küste paddeln wollten – ihre Seekajaks zurücklassen und ebenfalls an Bord des Rettungsboots klettern. Zuvor hatte jedoch B mit seiner Schleppleine alle Seekajaks mit einer Leine verbunden; denn die Seenotretter versprachen, dass ein weiteres Rettungsboot alle Seekajak bergen würde. Bis auf das Leck geschlagene Seekajak wurden auch alle Boote zurück an Land gebracht. Die ganze Aktion war um 13 Uhr beendet.

Lessons learned?

Am Ende seiner Schilderung führt der Autor des Beitrags noch ein paar Punkte an, auf die er bei seiner nächsten Tour achten würde. Z.B.:

a) Punkte, die die Ausrüstung betreffen:

- Die Seenotsignalmittel, das UKW-Sprechfunkgerät bzw. Handy und etwas Verpflegung sollten stets griffbereit so verstaut werden, dass diese Dinge auch bei rauer See herausgeholt werden können.
- Für den Fall, dass ein Seekajak verloren geht bzw. erst später geborgen wird, sollten das UKW-Sprechfunkgerät, etwas Geld und – sofern mit Auto angefahren wird - ein Reserveschlüssel des Autos am Körper getragen werden. Außerdem sollte zusätzliche Reservebekleidung im Auto gelagert werden.
- Jeder Kanute sollte eine Schleppleine dabei haben, die leicht lösbar ist und auch mal an einen Kameraden weitergegeben werden kann.
- Die Paddelsicherungsleine sollte die richtige Länge haben (max. 1,50 m?) und an beiden Enden gelöst werden können.

- Reservepaddel sollten mitgeführt und so verstaut werden, dass sie auch bei rauer See herausgeholt werden können.
- Im Seekajak sollte eine Kopie des Personalausweises plus Tel.-Nr. der Seenotrettung (für Deutschland per Handy: 124124) verstaut werden.
- Die Ausrüstung ist vor Antritt der Tour zu checken (z.B. Toggles, Rettungshalteleine, Steueranlage und -leinen, Schleppleine).
- Die Seekajaks sollten möglichst eine auffälligere Farbe haben (z.B. gelb oder rot), damit die Seenotretter sie leichter entdecken können.
- Zur Übungen sollte auch mal bei rauen Gewässerbedingungen ein Seekajak mit geflutetem Cockpit gepaddelt werden.

b) Punkte, die das Gruppenverhalten betreffen:

- Bei Gruppenfahrten sollten sich die Mitpaddler vorher einigen, wer die Gruppe führt.
- Vor Antritt einer Tour sollten die Erfahrungen und die Ausrüstung der einzelnen Mitpaddler gecheckt werden.
- Es sollte einem bewusst sein, dass weniger erfahrenen Mitpaddler ihre Grenzen nicht beurteilen können.
- Deshalb sollte während einer Tour beobachtet werden, wie die einzelnen Mitpaddler mit den Gewässerbedingungen zurechtkommen.
- Wenn es Probleme mit den Gewässerbedingungen gibt, wird es auch Probleme mit der Kommunikation zwischen den Mitpaddlern geben, die u.a. auf Angst und auf die daraus sich entwickelnde eingeengte Wahrnehmungsfähigkeit (sog. „Tunneleffekt“) zurückzuführen sind.
- Je nach Gewässerbedingungen ist es ratsam, die Mitpaddler zusammenzuhalten bzw. einzelnen Untergruppen zuzuordnen, wobei darauf zu achten ist, dass jede Untergruppen über die nötige Ausrüstung und jeder Gruppe ein erfahrener Kanute als Gruppenleiter zugeordnet wird.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 4/07, S.10-11 – www.oceanpaddlermagazine.com

02.02.2008 **Bella Bella (Kanada)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Rotraut Kahl** in dem Beitrag:

„Von Bella Coola nach Bella Bella“

über eine Tour in einem verzweigten Fjordsystem nördlich von Vancouver Island an der Pazifikküste Kanadas.

Zum Revier selber wird Folgendes erwähnt:

- Die Niederschlagsmenge im Jahresdurchschnitt ist 4-5x so hoch wie in Norwegen.
- Der Tidenhub beträgt 5 – 7 m, sodass unterwegs mit beachtlicher Strömung und Stromkabelung zu rechnen ist.
- Zeltplätze sind Mangelware; denn wo kein Salzwasser hinkommt, hat der pazifische Regenwald das Land erobert.
- In den engen Fjorden ist stets mit Fallböen zu rechnen.
- Wer viel Zeit hat, kann auch eine der Küstenfähren benutzen, die jeden Küstenort bis hoch zur Grenze Alaskas anläuft und einen auf Wunsch auch an jedem selbst gewählten Platz entlang der Küste absetzt oder aufnimmt!

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/08, S.24-27 – www.kanu.de

01.02.2008 **Freie Fahrt über die „nasse“ polnische Grenze** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Günter Welke** in dem Kurzbeitrag:

„Erstmals Paddeln ohne Kontrolle über deutsch-polnische Ländergrenze hinweg“

darüber, dass ab dem 21.12.07 die vertraglichen Vereinbarungen über die Ausweitung des Schenger Abkommens auf die neuen EU-Mitglieder in Osteuropa in Kraft getreten sind. Das hat zur Folge, dass ab sofort der Grenzübergang zu Land und zu Wasser mit gültigem Personalausweis möglich ist, ohne dass weitere lästige Grenzformalitäten einzuhalten sind.

D.h. der Weg ist frei, um nicht nur mit dem Kajak die Oder von Deutschland nach Polen zu queren, sondern auch um mit dem Seekajak von Usedom kommend hinüber nach Polen und weiter bis zur Insel Wollin bzw. zur Oder zu paddeln. Die An- und Abmeldung bei irgendeiner deutschen Grenzübergangsstelle bzw. polnischen Hafen-Behörde entfällt.

Wer das nicht glauben will, kann sich das bei der zuständigen deutschen Grenzübergangsstelle Ahlbeck telefonisch bestätigen lassen (Tel. 038378-23011).

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/08, S. 7 – www.kanu.de

31.01.2008 **Marktübersicht Seekajaks** (Einer) (Ausrüstung)

Die „**DKV Marktübersicht: Seekajaks (Einer)**“ ist überarbeitet und auf den neuesten Stand (31.1.08) gebracht worden. Insgesamt werden Daten von über 300 Einer-Seekajaks veröffentlicht, die von über 90 Herstellern bzw. Importeuren in Europa angeboten werden.

Wer das eine oder andere Seekajak vermisst, möge mir dies samt den dazugehörigen Daten zumailen: udo.beier@t-online.de

Eine – wenn auch nicht so vollständige und aktualisierte Übersicht über Zweier-Seekajaks habe ich am 19.2.07 in Netz gestellt:

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

30.01.2008 **Übersicht: Zweier-Seekajaks** (Ausrüstung)

Im Folgenden wird eine kurze & knappe Übersicht über Zweier-Seekajaks gebracht:

Bis 549 cm Länge:

- **Prijon: Excursion** (PE) (518x72 cm; 525 Liter Volumen) – www.prijon.com
- **Lettmann: Fjord Kil Touring** (525x74 cm; 575 Liter Volumen) – www.lettman.de
- **Rainbow: Atlantis** (537x64 cm; 470 Liter Volumen) – www.kanu-out-door.com
- **Francesconi: Alaska K2 530** (541x64 cm; 518 Liter Vol.) – www.kanu-out-door.com

Bis 599 cm Länge:

- **Wilderness: North Star** (PE o. GFK) (554x74 cm) – www.wildernesssystems.com
- **Prijon: Yukon K2** (558x68 cm; 510 Liter Volumen) – www.prijon.com
- **Polyform: K2000** (560x68 cm; 530 Liter Volumen) – www.polyform.fr
- **Kirton: M-Ocean** (565x66 cm) - www.kirton-kayaks.co.uk
- **Lettmann: Eski Kil Touring** (575x69 cm) – www.lettman.de

- **Aquarius: Explorer 565** (577x69 cm; ? Liter Volumen) – www.aquarius.gda.pl
- **Necky: Amaruk** (580x72 cm) – www.necky.com
- **Plasmor: Beluga 2** (590x68 cm) – www.plasmor.fr
- **Lettmann: Pacific Expedition** (590x69 cm; ? Lit. Vol.) – www.lettmann.de

Bis 649 cm Länge:

- **Polyform: Calypso** (600x65 cm); 605 Liter Volumen) – www.polyform.fr
- **North Shore: Calypso II** (600x65 cm) – www.northshoreseakayaks.com
- **Kajak-Sport: Unalaska** (604x65 cm; 685 Liter Vol.) – www.kajaksport.com
- **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: Arctic Star 630** (638x64 cm; 580 Liter Volumen) – www.welhonpesa.fi
- **Polyform: Adonf** (645x54 cm) – www.polyform.fr
- **Welhonpesä: Kap Horn 2** (645x59 cm) – www.welhonpesa.fi

Bis 725 cm Länge:

- **Pietsch & Hansen: Hooge** (650x63 cm; 560 Liter Volumen) – www.tourenkajak.de
- **Nelo: Waterman** (670x60 cm) – www.mar-kayaks.pt
- **Current Disigns: Libra** (672x81 cm; 685 Liter Volumen) – www.cdkayak.com
- **Necky: Nootka Plus** (680x69 cm) – www.necky.com
- **Valley: Aleut Sea II** (684x64 cm; 685 Liter Volumen) – www.valleyseakayaks.com
- **Nigel Dennis: Triton II** (686x58 cm; 472 Liter) – www.seakayakinguk.com
- **Kirton: Njord II** (690x64 cm) - www.kirton-kayaks.co.uk
- **Current Disigns: Libra XT** (725 cm; 840 Liter Volumen) – www.cdkayak.com

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

26.01.2008 **Überleben auf See** (Gesundheit)

Frank Golden und **Michael Tipton** gehen in ihrem Buch:

„**Essentials of Sea Survival**“ (303 S.)

Verlag: Human Kinetics – www.Human.Kinetics.com

sehr umfassend auf all jene Probleme ein, die einem, der auf hoher See ins Wasser fällt, das Überleben erschwert. Das Buch ist wie folgt gegliedert:

1. A Catalog of Disaster
2. Basic Physiology of Survival
3. Behavioral Thermoregulation
4. **Initial and Short-Term Immersion**
5. **Drwoning and Near Drowning**
6. **Hypothermia**
7. **Survival Time in Cold Water**
8. Necessities for Sustained Survival: Water and Food
9. Castaways: Survival in an Open Boat of Life Craft
10. Illnesss, Injuries, and Psychological Trauma
11. Search and Rescue and Treatment of Casualties.

Am Ende eines jeden Kapitels gibt es eine Zusammenfassung und werden Empfehlungen ausgesprochen. Wenn einem auch das Buch quasi mit Fakten „erschlägt“, sollte man nicht versäumen, zumindest diese „Summary and Recommendation“ zu lesen.

Bezug: www.amazon.de (Preis: 13,- Euro (gebraucht) / 20,- Euro (neu))

25.01.2008 **Scottish Routes** (Revier/Ausland)

Wer plant, entlang der schottischen Küste zu paddeln, der möge mal auf die Internet-Seiten von **Simon Willis** schauen:

→ http://web.mac.com/simon.willis/SeaKayakRoutes/Scottish_Routes.html

Dort werden die verschiedensten Touren entlang der Westküste per Kurz-Info, Kartenskizze und Podcast vorgestellt. Derzeit sind 35 Touren aufgeführt.

Wer dann Geschmack an diesem Revier gefunden hat, sollte sich das folgende Buch besorgen:

Literatur:

Cooper, D./Reid, G.: **Scottish Sea Kayaking. Fifty Great Sea Kayaking Voyages**

Pesda Press 2004 (268 S.) – www.pesdapress.com

Besprechung in: www.seapaddler.co.uk/BookReviewScottishSeaKayaking.htm

24.01.2008 **Seehundbestand im Wattenmeer** (Natur)

17.600 Seehunde wurden vergangenes Jahr im Wattenmeer vor den deutschen, dänischen und niederländischen Küsten gezählt. Ein Jahr früher als erwartet ist damit wieder der Bestand erreicht, der 2002 durch den Staupevirus erheblich dezimiert wurde. Dies teilte jetzt das Internationale Wattenmeersekretariat in Wilhelmshaven mit. Die Synchron-Zählungen im gesamten Wattenmeer werden jedes Jahr von einer trilateralen Expertengruppe koordiniert und gemeinsam ausgewertet.

Allein im niedersächsischen und hamburgischen Wattenmeer wurden während der Paarungszeit im August 4.561 Tiere erfasst.

Während der Wurf- und Säugezeit im Juni 2007 wurden 4.235 Jungtiere gezählt (Niedersachsen / Hamburg: 821). Die Zunahme beim Nachwuchs ist damit zwar geringer als 2006, sie liegt aber mit 24% über dem Durchschnitt der Jahre 1988 - 2002 vor dem Seuchenzug 2002. Hieraus schließen die Experten, dass sich die Altersstruktur zugunsten der Weibchen im fortpflanzungsfähigen Alter entwickelt hat.

Seehunde werden bei uns seit langem nicht mehr bejagt und finden im Nationalpark ideale Lebensbedingungen, insbesondere ungestörte Sandbänke, die sie für Ruhephasen und Geburt und Aufzucht des Nachwuchses benötigen.

Link: www.nationapark-wattenmeer.niedersachsen.de > Pressemitteilung

23.01.2008 **Kroatien** (Revier/Ausland)

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

„**Wolken im Traumrevier**“

über das Revier nördlich von Zadar.

Folgendes ist besonders erwähnenswert:

- Wetterberichte: Diese hängen in den Hafenämtern aus ... Wir halfen uns mit einem Internet fähigen Handy, das uns den Bericht des deutschen Wetterdienstes unter www.dwd.de aufs Display lieferte.
- Gezeiten & Strom: Der Tidenhub in Mali Losinj beträgt 0,33 - 0,45 m. Im Nordteil ist er stärker, im Süden schwächere. Stärker wirken sich auf- und ablandige Winde auf den Wasserstand aus. ... Wir konnten in den äußeren Inseln einen SE setzenden Strom von 0,3 – 0,5 Knoten feststellen. In engen Passagen kann er bei entsprechenden Bedingungen (Bora, Libeccio) mit bis zu 3 Knoten laufen.
- Bußgelder: Binnen 24 Stunden ab Einreise in Kroatien müssen Sie sich anmelden und diesen Meldeschein immer mit sich führen. Können Sie ihn bei einer Polizeikontrolle nicht vorweisen, wird's teuer. (Ob das nur für Segler oder auch für Kanuten gilt, die eine Gepäckfahrt unternehmen, sollte bei den Hafenämtern nachgefragt werden.)

Quelle: SEGELN, Nr. 2/08, S.72-78 – www.segelmagazin.de

21.01.2008 **Nationalpark Dänisches Wattenmeer** (Revier/Ausland)

In einer WWF-PRESSE-INFO ist Folgendes zu lesen:

- *„Der Wattenmeerschutz schreitet weiter voran. Nach Deutschland will nun auch Dänemark seinen Anteil am Wattenmeer als Nationalpark ausweisen. Dies geht laut WWF aus einer Entscheidung des dänischen Parlamentes vom 17.1.08 hervor. Demnach soll das dänische Wattenmeer ab Frühjahr 2009 Nationalpark werden. „Damit haben wir einen anspruchsvollen und glaubwürdigen Schutzstatus von Borkum über Sylt bis Skallingen“, freut sich WWF-Wattenmeerexperte Dr. Hans-Ulrich Rösner. Wie im deutschen Wattenmeer soll mit dem 1.400 Quadratkilometer großen dänischen Nationalpark die einmalige Landschaft noch besser geschützt und der Tourismus gestärkt werden.“*

Sind nun demnächst strengere Befahrungs- und Betretungsregeln zu erwarten? Nun, nach Information der „**Danish Forest and Nature Agency**“ (Dänische Forst- und Naturbehörde):

<http://www.skovognatur.dk/Ud/Oplev/Nationalparker/Om/fag/FAQgaest.htm>

gelten in einem Nationalpark dieselben Regeln wie sie für die Natur außerhalb eines Nationalparks vorgeschrieben sind. Es werdem keine Unterschiede gemacht:

- „Hvilke regler gælder for færdsel i en nationalpark?
Der gælder de samme regler for færdsel i naturen i nationalparker som for færdsel i den natur, der ligger uden for nationalparkerne. Der er altså ingen forskel på, hvad man må hvor.“

Quelle: WWW Presse-Newsletter v. 21.01.08

Link:

www.wwf.de/index.php?RDCT=f3098ad32bd07e7571f4

www.skovognatur.dk/Ud/Oplev/Nationalparker/Vadehavet/ > Kartenskizze anklicken

20.01.2008 **Zeltmöglichkeiten in Dänemark (Übersicht)** (Revier/Ausland)

Wer eine Übersicht darüber bekommen möchte, wo es überall in Dänemark Zelt- und Lagerplätze gibt, möge auf die folgende Seite surfen:

→ www.skovognatur.dk/Service/Tilladelser/Lejrpladser/

den Punkt „**Find en Lejrpladser**“ anklicken und sich dann dort nach Einstellung eines Zoomfaktors auf der Übersichtskarte bis zur gesuchten Region durchklicken.

18.01.2008 **Schlepp-Varianten** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER stellt der Brite **Jonathan Ray** in dem Beitrag:

„**Strategies for Towing**“

zwei Varianten vor, um einen z.B. wegen Seekrankheit oder Sehnenscheiden-, Schulter-, Konditions- bzw. Steuer-/Skeg-Problemen geschwächten Kanuten mit seinem Kajak zu schleppen. Dabei ist beiden Varianten gemeinsam, dass der zu schleppende Kanute stets von einem zweiten Kanuten gestützt wird, d.h. ein „Päckchen“ (Floß) mit ihm und seinem Kajak bildet.

1. In-Line Tow:

Hier schleppen 3 Kanuten in Reihe - also hintereinander paddelnd - das an letzter, also vierter Stelle liegende „Päckchen“.

2. Fan Tow:

Hier schleppen 3 Kanuten im Fächer – also parallel nebeneinander paddelnd – das hinter ihnen liegende „Päckchen“.

Zum Schleppverband gehören bei **J.R.** stets 4 helfende Kanuten und ein „schwächelnder“ Kanute. Er setzt bei der Beschreibung dieser Schlepp-Varianten seinen Schwerpunkt darauf, wie sich die 3 „Schlepper“ mit dem vierten Kanuten (den „Stützer“), der den zu schleppenden Kanuten stützt, so abwechseln, dass alle 4 Helfer ihre Kraft voll beim Schleppen entfalten können.

Die Beschreibung der beiden Schlepp-Varianten ähnelt – was die Abwechslung zwischen „Schlepper“ und „Stützer“ betrifft - dem „Windschatten“-Fahren beim Fahrradfahren. Dabei wird vernachlässigt, dass beide Schlepp-Varianten mit 3 „Schleppern“ - egal ob nun hinter- oder nebeneinander schleppend - äußerste Disziplin und größtes paddlerisches Können oder flaches Wasser verlangen. Anderenfalls sind die „Schlepper“ nicht in der Lage, die vielen Schleppleinen stets unter Zug zu halten. Wenn aber die Schleppleinen durchhängen, können sie sich leicht am Skeg, Steuer, Heckende bzw. am Gepäck, welches auf dem Achterdeck verstaut ist, verhaken. Die Folgen sind offensichtlich: statt ihre Kraft so einzusetzen, dass sie wirklich schnell vorankommen, müssen sie sich immer wieder darum kümmern, die verhakten Schleppleinen freizubekommen.

Ich selber präferiere daher den:

- **V-Schlepp:** (eine Untervariante des „Fan Tow“)

Hier werden nur 2 Kanuten als „Schlepper“ eingesetzt, die nebeneinander paddeln.

Damit diese Schlepp-Variante auch wirklich effizient funktioniert, sollten beide Schleppleinen gleich lang sein. Denn beim „V-Schlepp“ neigen beide „Schlepper“ dazu, möglichst auf glei-

cher Höhe zu paddeln, was unweigerlich dazu führt, dass die längere Schleppleine immer wieder durchhängt, was ein effizientes Schleppen erschwert.

Ähnliches habe ich mal bei einer Querung der Deutschen Bucht erlebt, als ein Faltbootfahrer konditionell überfordert wurde und schon nach ca. 10 km geschleppt werden musste. Alle verfügbaren Schleppleinen waren unterschiedlich lang. Da es den jeweiligen „Schleppern“, egal welche Kanuten dazu „abgeordnet“ wurden, nicht gelang, beide Schleppleinen unter Zug zu halten, gingen wir schließlich dazu über, dass abwechslungsweise immer nur einer schleppte. Erst am Ende der Tour, als die Kraft langsam nachließ, klappt es mit dem „V-Schlepp“, da es den „Schleppern“ mit der kürzeren Schleppleine mittlerweile egal war, wenn der Kumpel mit der längeren Schleppleine etwas vorne weg paddelte.

Empfehlenswerter ist es jedoch, wenn die Schleppleine aus einer einzigen durchgehenden Elastikleine (4-5mm) besteht, die über eine Umlenkrolle (Block) vom einem zum anderen „Schlepper“ läuft und dank des Blocks für eine entsprechende Kraftverteilung auf beide „Schlepper“ sorgt. (Am Block selber hängt nochmals ca. 1,50 m Elastikleine, die über einen Karabiner mit dem zu schleppenden Kajak verbunden ist.) D.h. sollte mal der eine „Schlepper“ etwas schneller paddeln, fällt wohl der zweite „Schlepper“ etwas zurück (denn er wird quasi von dem kräftiger schleppenden Kumpel nach hinten gezogen), aber er hat dank der Elastikleine und der Umlenkrolle immer noch Zug auf seiner Seite der Schleppleine und kann somit auch aus dieser Position heraus, zum Tempomachen beizutragen. Außerdem können auf diese Weise auch mal engere Passagen – wo 2 oder gar 3 Kanuten nebeneinander nicht durchpassen – durchfahren werden.

Übrigens, diese Elastikschleppleine (sog. „Multifunktions“-Schleppleine) kann so zusammengesteckt werden:

- dass auch eine Person allein damit schleppen kann (sog. „Single-Schlepp“) (d.h. die beiden Schleppleinen laufen parallel nebeneinander und werden kurz vor dem Gürtel, den der „Schlepper“ um seine Taille oder quer um seinen Oberkörper legt, befestigt);
- dass eine zweite Person längsseits zum „Schlepper“ geht, die zweite Hälfte der Schleppleine vom „Schlepper“ zugereicht bekommt, sodass nun der „V-Schlepp“ beginnen kann.

Wenn einer der beiden „Schlepper“ irgendwann erschöpft ist, kann eine dritte Person als „Schleppe“ einspringen. D.h. die dritte Person kommt längsseits, fordert den Schleppverband auf zu stoppen und bittet den neben ihm paddelnden „Schlepper“ die Schleppleine bei sich zu lösen und an ihn zu übergeben. Dann kann es weitergehen. Der Wechsel dauert ca. 30 Sek.

Ein weiterer Vorteil dieser „Multifunktions-Schleppleine“ besteht darin, dass es i.d.R. genügt, wenn der Fahrtenleiter als einziger solch eine Leine auf Deck mit sich führt; denn er kann sich sicher sein, dass diese seine Schleppleine immer funktioniert, was bei den Schleppleinen, die manche Kumpel so mit sich führen, nicht immer zutreffen mag.

Was schlägt nun konkret **J.R.** vor:

1. Es sollen immer 3 Personen schleppen, obwohl die Gefahr, dass sich die Schleppleinen verhaken können, bei 2 „Schleppern“ geringer ist.
2. Der Austausch der „Schlepper“ soll stets wie folgt stattfinden:
 - (a) Beim „In-Line Tow“ löst der vorne weg paddelnde 1. „Schlepper“ seine Leine, packt sie zusammen, paddelt zum Päckchen und legt sich anstelle des „Stützers“ an die Seite des „schwächelnden“ Kanuten. Der ehemalige „Stützer“ paddelt nun vor, setzt sich aber nicht an die erste Stelle des Schleppverbandes, sondern an die letzte Stelle. Wie das erfolgen soll, wird leider nicht beschrieben: Wahrscheinlich übernimmt er die Schleppleine des 3. „Schleppers“

und gibt dem nun zum 2. „Schlepper“ aufgestiegenen „Schlepper“ seine Schleppleine, die er beim 3. „Schlepper“ am Bug befestigt und sich dann selber um die Taille legt????!!) Da das alles etwas Zeit in Anspruch nimmt, können währenddessen all die anderen Pause machen, sich erholen und etwas essen („Have a breather, snack, etc.“) oder versuchen, diesen ganzen Schleppverband so auf Kurs zu halten, dass sich die Schleppleinen nicht irgendwo verhaken.

- (b) Beim „Fan Tow“ sieht es schon einfacher aus: Z.B. löst der linke „Schlepper“ seine Schleppleine, lässt sie ins Wasser fallen, paddelt zum „Päckchen“ und ersetzt dort den „Stützer“, der nun an seine Stelle tritt, wobei er vorher die Schleppleine des vormals linken „Schleppers“ aus dem Wasser holt und um seine Taille legt.

Übrigens, ein allgegenwärtiges Problem beim Schleppen ist, dass das geschleppte „Päckchen“ während eines Zwischenstopps bzw. während des Schleppens nach vorne treibt und die nicht mehr unter Zug stehenden Schleppleinen sich irgendwo verhaken kann. Als „GAU“ ist dagegen anzusehen, wenn eine Welle das „Päckchen“ zum Surfen bringt, so dass dieses die „Schlepper“ überholt und u.U. zum Kentern bringt. Da Letzteres gerade beim Anlanden durch die Brandungszone passieren kann, ist eigentlich vom Schleppen durch die Brandung abzuraten. Nur im äußersten Notfall und wenn es keinen Ausweg gibt, sollte es gewagt werden, jemanden durch die Brandung zu schleppen.

Mir selber ist es mal bei einem 7-Bft.-Wind passiert, dass der Schleppverband bestehend aus einem Schlepper und dem „Päckchen“ von Wind und Welle sofort quer zur Brandung getrieben wurde, sodass der Schlepper gar nicht mehr in der Lage war, Richtung Strand zu paddeln. Ich selber hielt als Helfer im „Päckchen“ den im Wellenluf sich befindlichen „notleidenden“ Kanuten mit seinem Kajak fest. Als dann die nächsten Brecher herangerauscht kamen, setzt der „Schleudergang“ ein: Der erste Brecher packte meinen Kumpel, transportierte sein Kajak bis hinauf zum Wellenkamm und schmiss ihn dann mit seinem Kajak über mich und mein Kajak ins Wellenlee. Anschließend packte mich derselbe Brecher, transportierte mich ebenfalls samt Kajak hoch, um mich dann über den nun gekenterten Kanuten zu schmeißen. Als wir ausstiegen, konnten wir zum Glück stehen und uns aus dem „Kajak/Paddel/Wellen/Paddelsicherungs- & Schleppleinen-Tohuwabohu“ befreien.

Eine Kurzfassung des Beitrags steht ab sofort auf der Sea-Kayaker-Homepage als Download zur Verfügung.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2008, S.49-54

→ www.seakayakermag.com/2008/Feb08/Technique01.htm

18.01.2008 **Seenotfall während einer 133-km-Querung** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Paul McMullen** (34) in dem Beitrag

„**Crossing Lake Michigan**“

darüber, wie er bei seiner 133 km weiten Solo-Querung des Lake Michigan (einer der Great Lakes) von Ost nach West nach 84 km in Seenot geriet. Bevor Paul zum Paddeln kam, war er Leichtathlet und US-Meister auf der Mittelstrecken sowie Rettungsschwimmer bei der US-Coast Guard. Für die Tour hatte er vorher 6 Wochen lang trainiert, zwei Wochen vor der Querung paddelte er 13 Std. auf einem 112 km langen Fluss

Gestartet war er von Grand Haven um 17.00 Uhr. Sein Ziel war Milwaukee, wo er hoffte, 16 Std. später – so um 9.00 Uhr - anzulanden, sofern er es wirklich schafft, Ø 8,3 km/h zu pad-

deln. (Zum Vergleich: Freya Hoffmeister hat bei ihrer Umrundung der neuseeländischen Südinsel die letzten 165 km in 32,5 Std. zurückgelegt, was \varnothing 5,1 km/h entspricht!) Die Lufttemperatur betrug +20°C und die Wassertemperatur lag knapp darüber. Zu seiner Ausrüstung zählte ein in Plastiktüten eingepacktes Handy, ein wasserdichtes GPS-Gerät, extra Batterien, tragbare Handlenzpumpe, Reservepaddel, Paddelfloat, Neo-Anzug, Schwimmweste, Seenotsignalkugeln, Seenotbake (EPIRB ACR Mini-B 300 ILS, welches das Notsignal auf 121,5 MHz ausstrahlt) und ein geliehenes Seekajak von Necky (ARLUK III). Verpflegung und Trinken hatte er für 5 Tage dabei.

Unterwegs im Seekajak hat er sich zunächst recht wohl gefühlt, lediglich wenn er stoppte, um zu Pausieren bzw. Telefonieren fühlte er sich im Seegang etwas unsicher. Alle 30 Minuten schaltete er nachts sein GPS an, suchte sich zu seinem Kurs einen Stern und paddelte dann – den Stern im Auge - weiter. Nach 45 km hat er keinen Handyempfang mehr. Er forcierte daraufhin sein Tempo, um möglichst bald wieder auf der anderen Seite des Ufers sein Handy wieder einsetzen zu können. In den Morgenstunden setzte dann Wind aus Südwest ein, ein Wind der prognostiziert wurde aber eigentlich etwas später kommen sollte. Immer mehr Wellen (90-150 cm) spülten über sein Seekajak. Die Spritzdecke leckte. Die Sitzluke füllte sich mit Wasser, sodass er ab & an die Spritzdecke öffnen und mit der tragbaren Handpumpe lenzen musste. So um 8 Uhr holte er sein Handy heraus und stellte fest, dass es völlig durchnässt war und nicht mehr funktionierte. Außerdem zeigte sein GPS an, dass er noch 48 km vom Ziel entfernt war und bei dem Gegenwind nur noch 3,2 km/h paddelte. Ihm wurde schnell bewusst, dass er nicht mehr 1 Std., sondern noch etwas 15 Std. bis zum Ziel benötigte, also nochmals genau so lange, wie er gerade unterwegs war. Das alles und dere Seegang trugen dazu bei, dass er sich gar nicht mehr wohl fühlte. Die getrockneten Aprikosen und die Energiebarrn kamen - samt irgendeinem Energiegetränk mit Zitronengeschmack - immer wieder „hoch“. Als er seine missliche Lage erkannte aktivierte er sein EPIRB und hoffte auf baldige Hilfe (ca. 30 Min.). Aber es passierte nichts. Nach 45 Minuten überlegte er sich, ob es nicht sinnvoller wäre, mit dem Wind wieder zurück zu paddeln. Da tauchte am Horizont ein 220 m langer Frachter auf, der voll auf ihn zu hielt. Als er etwa 70 m an ihm vorbei fuhr, sah er eine Person an Deck. Paul holte daraufhin – statt seiner Seenotsignalmittel - seine Pfeife heraus, blies kräftig hinein ... und wurde tatsächlich bemerkt. Seine ganze Aufmerksamkeits galt dem Matrosen, der zurück zum Steuerhaus lief. Dabei vergass Paul, auf die herankommende Dampferwelle zu achten ... und kenterte im Kappelwasser der Windsee und Dampferwelle.

Ob er Rollen konnte, war dem Beitrag nicht zu entnehmen, und ob nach 16 Std. Dauerpaddeln die Rolle noch klappt, sei dahingestellt. Jedenfalls stieg er aus. Währenddessen stoppte der Frachter seine Fahrt, drehte um und kehrte zurück. Aber das dauerte ca. 30 Minuten, genug Zeit für Paul, um per Paddelfloat wieder einzusteigen. Nun, es gelang ihm wohl, auf das Heck seines Seekajaks zu krabbeln und seine Beine in die Sitzluke zu stecken, aber beim Umdrehen seines Körpers, um die Sitzposition wieder einzunehmen, kenterte er wieder. Nach dreimaligem Versuch gab er geschwächt auf und wartete auf den Frachter, der jedoch nur bis auf ca. 100 m an ihn herankam. Paul erkannte das. Er entschied sich dafür, all seine Ausrüstung zurückzulassen und zum Frachter hinüber zu schwimmen. Um 9.30 Uhr wurde er an Bord geholt, konnte gerade noch seinen Namen und die Tel.-Nr. seiner Frau nennen, dann übergab er sich und war kaum noch ansprechbar.

„Nachher ist man immer klüger als vorher, Außenstehende sowieso!“ Bei diesen „Safety“-Berichten“ des SEA KAYAKERS ist es ständige Praxis, aus solchen Fällen Konsequenzen („Lessons Learned“) abzuleiten. Dieses Mal war es **Brian Day**, der aufzeigen sollte, was an der Tour bedenkenswert war. Folgendes hebt er dabei hervor:

- Paul, paddelte seit 1997, also 9 Jahre, meist in Sit-on-Top-Kajaks, ca. 40 Std. in Kajaks mit geschlossener Sitzluke, Kentererfahrungen hat er bislang nur bei Rettungsübungen gesammelt;
- Er hat wohl sein Tempo überschätzt und es ist ihm wohl nicht bewusst gewesen, dass er über 10 und mehr Stunden sowie – wenn auch bei spät einsetzendem – Gegenwind, wesentlich langsamer sein kann.
- Er hat die Ost-West-Querung gewählt, obwohl der vorherrschende Wind von West nach Ost weht.
- Er startete im September, obwohl im Juni/Juli der Wind auf dem Lake Michigan nicht so stark bläst.
- Er ist gestartet, obwohl er wusste, dass so nach 12-13 Std. Gegenwind einsetzen würde.
- Er ist in einem Seekajak gepaddelt, das ihm nicht vertraut war. Er wählt es, weil es von der Länge her, mehr Tempo versprach, d.h. sich mit weniger Wasserwiderstand paddeln ließ (nicht wissend, dass dieser relativ niedrige Wasserwiderstand sich erst ab einem Tempo bemerkbar macht, das er nur anfänglich erreichen konnte). Der Preis dafür war hoch: das Seekajak war kippliger, was sich zu Beginn der Tour nur beim Pausieren bemerkbar machte, später vor Abbruch der Tour auch beim Paddeln in kabblige See; die leckende Spritzdecke machte Notstopps erforderlich, um die Sitzluke zu lenzen; und das enge Cockpit ließ allmählich seine Füße einschlafen.
- Er hat sich auf sein Handy als einziges Kommunikationsmittel verlassen, obwohl er – statt sich einen dafür vorgesehenen wasserdichten Behälter zu besorgen - es nur in mehr oder weniger dichte Tüten packte. Nun, jeder Seekajaker hat hier seine „Geheimtipps“. Er steckte sein Handy insgesamt in 3 (!) übereinander gestülpte Tüten mit Zipverschluss. Um sich jedoch unterwegs besser zu verständigen, holte er wohl sein Handy aus diesen Tüten, die ihm dann in einem unachtsamen Moment weg flogen. Geblieben war ihm schließlich nur noch ein Beutel mit anderem Gepäckkram. Dieser Beutel war jedoch undicht, sodass schließlich das Handy nicht mehr funktionstüchtig war.
- Ein UKW-Sprechfunkgerät hatte er nicht dabei, obwohl er als Coast-Guard-Angehöriger hätte wissen müssen, dass er nur mit einem solchen Gerät eine Chance hatte, unterwegs mit anderen Schiffen Kontakt aufzunehmen.
- Ob der Matrose bei dem Wind und den Fahr- und Wellengeräuschen wirklich die Signalpfeife gehört hat, sei dahingestellt. Jedenfalls vergass Paul in der Aufregung, seine Seenotsignalmittel zu zünden.
- Diese Aufregung führt auch dazu, dass er in seiner Not bzw. Panik nicht mehr in der Lage war, sich sowohl auf den herannahenden Retter als auch auf den Seegang zu konzentrieren, sodass er in einer Situation kenterte, die er in einem fitten Zustand sicherlich gemeistert hätte.
- Das Notsignal der Seenotbake wurde nicht gehört; denn die verwendete Seenotbake vom Typ 121,5 MHz ist völlig antiquiert und für die offene See nicht geeignet. Ihr Signal benötigt Stunden (Ø 70 Min., max. 12 Std.), um empfangen und geortet zu werden und der Ort erstreckt sich auf ein Bereich, der mehrere Seemeilen groß sein kann (ca. 15-31 km). Empfohlen werden daher Seenotbaken vom Typ 405 MHz mit eingebautem GPS. Das Notsignal soll innerhalb weniger Minuten (ca. 5 Min.) empfangen werden können und die Ortung soll bis auf 75-100 m genau sein.
- „No fewer than three on the sea!“ – Sicherlich hätte eine Dreier-Gruppe die Situation besser gemeistert, sei es, dass sie:
 - a) bei der Wetterlage gar nicht gestartet wäre;
 - b) anfänglich kein so hohes Tempo gepaddelt und unterwegs mehr Pausen eingelegt hätte, sodass die Kraftreserven nicht so schnell aufgebraucht wären;
 - c) die Kenterung eines einzelnen nicht zum Seenotfall hätte werden lassen;
 - d) von der Ausrüstung her u.U. mehrfach abgesichert wäre (hier: jeder hat ein Handy dabei);

- e) die auftauchenden Schwierigkeit (hier: beschädigtes Handy; zu geringes Tempo) mental eher gemeistert hätten.

Zum Schluss stellt sich die Frage, warum für solche eine Querung Paul auf einem Fluss Strecke trainiert hat und nicht bei Touren hinaus auf die offene See?

Quelle: SEA KAYAKER, Febr. 08, S.17-23 – www.seakayakermag.com

17.01.2008: Nordostatlantische Korallen bedroht (Natur)

Anlässlich dessen, dass die renommierte internationale Korallenriffinitiative 2008 zum internationale Jahr des Riffs ausrief, hat der WWF erneut in seinem PRESSE-NEWSLETTER auf die Zerstörung der Kaltwasser-Korallenriffe im Nordostatlantik:

“Wegen ihres Fischreichtums werden die Tiefsee-Riffe zum Opfer der Fischereiindustrie, deren Grundschieppnetze die Korallen förmlich platt machen. Tonnenschwere Metallplatten und Räder an den Netzen hinterlassen eine Spur der Verwüstung. “Das ist, als ob man einen Elefanten durch eine Manufaktur mit Meissener Porzellan jagt. Am Ende bleibt nur ein Scherbenhaufen übrig”, erläutert WWF-Experte Christian Neumann. “In manchen Regionen sind schon bis zu 50 Prozent der Riffe verloren. Die Uhr für die Tiefsee-Riffe tickt.”

Der WWF verzeichnet jedoch auch Erfolge beim Riffschutz. Seit der Ausweisung des ersten europäischen Korallen-Schutzgebiets im Jahr 1999 - des norwegischen Sula-Riffs - sind über 20 weitere Regionen vor Norwegen, Großbritannien oder den Azoren dazugekommen. Überall ist die Grundschieppnetzfischerei verboten. In einigen Gebieten ist zudem auch die Öl- und Gasförderung tabu. Etwa 500.000 Quadratkilometer wurden unter Schutz gestellt. “Das klingt viel, ist jedoch immer noch weniger als fünf Prozent des Nordostatlantiks”, erläutert Neumann. Letztlich sei es ein Wettlauf mit der Zeit. Denn die zerstörerische Fischerei auf Hoher See breite sich angesichts leer gefischter Küsten immer weiter aus. Der WWF fordert ein weltweites Verbot zerstörerischer Fischereimethoden in sensiblen Lebensräumen.

Erst am 19.Dezember hatte der EU-Ministerrat ein Grundschieppnetzverbot für vier insgesamt 2.500 Quadratkilometer große Riffgebiete vor Irland erlassen. Dies sei zwar ein Schritt in die richtige Richtung. Die EU habe es jedoch versäumt, ein vollständiges Fischereiverbot - wie Irland es gefordert hatte - umzusetzen. Eine vernünftige Kontrolle der Schutzmaßnahmen werde dadurch erschwert, so der WWF.

Die erst in den letzten Jahrzehnten entdeckten Kaltwasserkorallen sind mit ihren Schwämmen, Seesternen, Seeigeln und vielfältigen Tiefwasser-Fischen das europäische Äquivalent zum australischen Great Barrier Reef. Die Korallen wachsen in der kühlen Tiefsee langsamer als in tropischen Gewässern. Die Regeneration einmal zerstörter Riffe dauert, wenn überhaupt möglich, mehrere Hundert Jahre. Die Riffe bieten vielen Lebewesen eine Heimat. Über 2000 Arten konnten bisher bestimmt werden, fast täglich kommen neue hinzu. Auch die dort lebenden Meerestiere wie zum Beispiel der Granatbarsch vermehren sich nur sehr gemächlich. Einen besonderen Wert haben die Lebensgemeinschaften der Tiefsee auch als “Meeres-Apotheke”, hier finden sich viele für den Menschen hochwirksame medizinische Substanzen.

Das Jahr des Riffes... steht in Deutschland unter der Schirmherrschaft von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel.“

Quelle: WWF-PRESSE-NEWSLETTER v. 27.12.07

Link: <http://www.wwf.de/index.php?RDCT=b6448be864bf262c3d2d>

16.02.2008 Halterung für Paddelfloatwiedereinstieg von Kajak-Sport (Ausrüstung)

Der finnische Seekajakhersteller KAJAK SPORT bietet zwei hinter der Sitzluke montierte Halterungen an, mit deren Hilfe ein Paddel fixiert werden kann. Auf diese Weise kann der Wiedereinstieg per Paddelfloat erleichtert werden, weil die beiden Halterungen dafür sorgen, dass das Paddel genau im 90°-Winkel zum Seekajak gehalten wird.

Dennoch sind diese Halterungen („KS-Selfrescue-Grips for Paddle“) nicht ohne weiteres zu empfehlen, und zwar aus 3 Gründen:

- 1) Schon im „bewegten“ Wasser eines Hallenbades war es nicht leicht, den Paddelschaft an den beiden Halterungen zu befestigen, insbesondere dann, wenn das Seekajak sich um seine Längsachse hin & her drehte.
- 2) Mit Hilfe eines Klettverschlusses wird der Paddelschaft auf den beiden Halterungen fixiert. Auch wenn mehrmals per Hand der Klettverschluss zusammengedrückt wurde, passierte es meist schon nach dem zweiten Wiedereinstiegs-Versuch, dass der Klettverschluss sich öffnete. Um dies zu verhindern, sollte Kajak Sport zusätzlich kurz vor dem Ende des Klettverschlusses eine Art Druckknopf befestigen, der zu verhindern hat, dass sich der Klettverschluss allzu leicht löst. Der Druckknopf ist dabei so zu platzieren, dass der „Kenterbruder“ nach dem Wiedereinstieg den Druckknopf samt Klettverschluss einfach mit einer Hand aufreißen kann.
- 3) Das Paddel wird durch die beiden Halterungen nicht optimal fixiert; denn das Ende des Paddelblattes, an dem nicht das Paddelfloat befestigt ist, ragt über das Oberdeck hinaus auf die andere Seite, sodass die Hebelwirkung des Floats geringer ist, als wenn das Paddelblatt direkt auf dem Oberdeck befestigt wird.

Bezug: www.kajaksport.com/eng/turvavarusteet_pelastusosat.html

Beitrag austauschen:

06.01.2008 Kälteschock, Schwimmversagen & Co. (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER nimmt **Chris Brooks** in dem Beitrag:

„Cold Shock and Swimming Failure.

The real danger of cold water is not in the slow descent into hypothermia, but in the sudden symptoms of cold shock.“

zu den verschiedensten Problem Stellung, die einem das plötzliche Eintauchen in kaltes Wasser bereiten kann. Es handelt sich um ein Thema, über das auch des Öfteren schon in KANU SPORT berichtet wurde:

- KS 12/07: „Checkliste für's Kalt-Wasser-Paddeln“ (U.Beier)
- KS 06/06: „Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben“ (M.Huber/U.Beier)
- KS 03/06: „Kälteschockreaktionen, auch noch im März?“ (M.Huber/R.Schmidt)
- KS 02/05: „Kältetod nach Kenterung auf dem Brahmsee“ (H.Huber/U.Beier)
- KS 02/04: „Kaltwasserpaddeln: 10 nass-kalte Tatsachen“ (U.Beier)
- KS 12/03: „Seenotfall im Achterwasser“ (U.Beier/E.Schirmer)

- KS 12/06: „Risiken beim Paddeln unter winterlichen Bedingungen“ (U.Juschkus)
- KS 13/88: „Das Problem der Unterkühlung. Eiskaltes Blut ...“ (M.Dundalski)

Trotzdem lohnt es, sich die einen oder anderen Fakten noch einmal in Erinnerung zu rufen:

- Aus den folgenden 4 Gründen können wir bei Kalt-Wasserbedingungen (spätestens unterhalb von +15° C Wassertemperatur) umkommen:
 1. Kälteschock = kann innerhalb von 3-5 Minuten zum Tod führen;
 2. Schwimmversagen = kann innerhalb von 5 – 30 Minuten zum Tod führen;
 3. Unterkühlung = kann nach 30 Minuten zum Tod führen;
 4. Rettungskollaps = kann während, aber auch noch Stunden nach der Rettung zum Tod führen.

Etwa 50% aller Ertrunkenen sterben übrigens wegen Kälteschock oder der plötzlichen Unfähigkeit, nicht mehr Schwimmen zu können (sog. Schwimmversagen = „Swimming Failure“).

Über den Kälte-Schock („Cold Shock“) ist Folgendes zu lesen:

- Besonderes empfindliche Leuten können ihn schon bei +25°C Wassertemperatur erleiden.
- Unterhalb von +15° C Wassertemperatur kann jeder ihn erleiden.
- Den Kälte-Schock können wir nicht kontrollieren. Wer ihn mal unter kontrollierten Bedingungen erleben möchte, dem empfiehlt der Autor, mal ganz plötzlich kaltes Wasser mit großem Druck auf den Bauchnabel zu spritzen.
- Er wird verursacht durch die plötzliche Abkühlung der Haut.
- Er kann zu den folgenden 4 nicht kontrollierbare Erscheinungen führen:
 1. Besonders kräftiges Einatmen („Gähnanfall“);
 2. Großer Schmerz (insbesondere bei extrem kalten Wasser),
 3. Anschließend folgt ein sehr schnelles und kurzes Einatmen (bis zu 65x/Minute) („Hecheln“), ohne dass wir in der Lage sind, die Luft anzuhalten, was zu Krämpfen in Beinen, Armen und Brustkorb führen kann; befinden wir uns beim Hecheln unter Wasser, atmen wir mit jedem Atemzug automatisch Wasser ein. Spätestens bei ca. 150 ml ertrinken wir, d.h. wir ersticken bzw. der Herzschlag setzt aus.
 4. Unter +15° C Wassertemperatur wird das Vermögen, Luft anzuhalten, um etwa 25-50 % reduziert. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt können wir höchstens noch 12-17 Sekunden die Luft anhalten.
 5. Herzrasen setzt ein und der Blutdruck steigt an. Das kann zum Kreislaufzusammenbruch und Tod führen. Insbesondere ältere bzw. weniger gesunde Leute sind hier gefährdet.
- Der Kälte-Schock dauert etwa 2-3 Minuten und klingt spätestens nach 5 Minuten wieder ab. Das ist genau der Zeitraum, während dem ein „Kenterbruder“ sich im Wasser befindet und sich mit seinem Kajak beschäftigt.
- Übrigens, der Autor führt eine Vorbeugemaßnahme an, die es einem ermöglichen soll, sich an kaltes Wasser zu gewöhnen: Wer sich 3 Wochen lang täglich kalt duscht, kann die Symptome des Kälte-Schocks für ein Jahr reduzieren.

Über das Schwimmversagen („Swimming Failure“) ist Folgendes zu lesen:

- Es wird verursacht durch das plötzliche Abkühlen der Muskeln und Nerven.
- Es trägt dazu bei, dass die Schwimmbewegungen im schneller und ineffizienter werden. Dadurch liegt der Körper steiler im Wasser, was das Vorankommen noch weiter erschwert.
- Außerdem laufen die Schwimmbewegungen nicht mehr synchron mit dem Atemholen ab.

- Wenn wir dann noch die Arm hoch heben (was dazu führt, dass der Oberkörper senkrecht im Wasser treibt) und um Hilfe rufen (was dazu führt, dass wir all unsere Luft heraus lassen) verlieren wir unseren auf die Schwimmbewegungen und die eingeatmete Luft zurückzuführenden Auftrieb und gehen ganz plötzlich wie ein Stein unter.
- Und wenn wir nicht untergehen, weil wir uns an unserem Kajak festhalten, werden wir feststellen, dass all das, was wir u.U. im Hallenbad ohne Probleme ausführen können (z.B. Kajak festhalten, Paddlefloat aufblasen, aufs Achterdeck klettern, in die Sitzluke rutschen, Spritzdecke schließen, Paddlefloat abmontieren und verstauen) plötzlich nicht mehr gelingen will, und zwar aus demselben Grund, warum einem die Schwimmbewegungen nicht mehr gelingen; denn die Kälte trägt relativ schnell zur allmählich Bewegungsunfähigkeit unserer Arme und Beine bei, die es dem Gehirn immer schwerer macht, diese Glieder noch kontrolliert und mit Kraft zu bewegen. Irgendwann setzt dann als Folge der zunehmenden Unterkühlung das Kältezittern ein, welches keine kontrollierten Bewegungen mehr ermöglicht.

Generell wird empfohlen:

- sich nach einer Kenterung mit Ausstieg solange an seinem Kajak festzuhalten, bis der Kälte-Schock vorüber ist.
- eine fest sitzende Schwimmweste – nicht jedoch eine Rettungsweste, deren Aufblasautomatik bei einsetzendem Schockzustand u.U. nicht ausgelöst werden kann – zu tragen; denn ihr Auftrieb erleichtert einem, seinen Kopf über Wasser zu halten, bzw. er verhindert das Untergehen.
- einen Neopren- insbesondere aber ein Trockenanzug in Verbindung mit einer Neokappe zu tragen, damit die Haut, die Muskulatur und die Nerven nicht so schnell abgekühlt werden.

Chris Brooks geht noch auf einen anderen Aspekt ein, der unsere **Informationsverarbeitung & Entscheidungsfähigkeit** betrifft. Wenn wir nämlich großen Stress haben, wie er z.B. beim Kentern im kalten Wasser ausgelöst werden kann, werden wir mit zwei Problemen konfrontiert:

- Zum einen sind wir nicht mehr in der Lage, alle Information, die auf uns einströmen zu verarbeiten; sei es, dass wir nach der ersten Kenterung gar nicht merken, dass auch andere gekentert sind bzw. dass die Retter bei ihrer Aktion auf Hindernisse bzw. ins befahrene Fahrwasser treiben; oder wir nehmen Warnrufe bzw. Hilfsanweisungen Dritter nicht wahr.
- Zum anderen sind wir nicht mehr in der Lage, so schnell und so präzise Entscheidungen zu treffen, wie wir es im Normalfall können.

Beides spricht dafür, dass wir bei Kalt-Wasser-Bedingungen nicht solo, sondern als Gruppe paddeln und dass möglichst viele erfahrene Kanuten einem dabei begleiten. Im Falle einer Krisensituation kann dann jedem eine bestimmte Aufgabe übertragen werden, auf dessen Bewältigung er sich dann voll konzentrieren kann.

Außerdem spricht es dafür, dass wir z.B. immer wieder Rettungsübungen veranstalten, und zwar so häufig bis dass die dabei anzuwendenden Rettungsmethoden gewohnheitsmäßig ablaufen; denn wenn es kritisch wird können jene Handlungen am schnellsten ausgeführt werden, für die wir eine Routine entwickelt haben. Jene Handlungen aber, die wir nicht ständig eingeübt haben, haben kaum eine Chance, schnell ausgeführt zu werden.

Bei der Organisation des Wiedereinstiegs nach einer Kenterung ist es daher wichtig, dass zum einen der Retter dem „Kenterbruder“ präzise Anweisungen erteilt, was er zu tun habe; denn dieser wird bei fehlender Rettungsroutine kaum in der Lage sein, klaren Kopf zu behalten und Entscheidungen zu treffen, was er als nächstes zu tun hat. Auf der anderen Seite wird der „Kenterbruder“ kaum in der Lage sein, per Anweisung eine bestimmte Rettungsme-

thode anzuwenden, wenn er vorher ganz andere Rettungsmethoden gelernt hat; denn er wird diese Anweisungen wegen seiner beschränkten Informationsverarbeitungskapazität gar nicht hören, geschweige denn verstehen; weil er nur an jene Rettungsmethoden denkt, die er kennt. ... und was ist, wenn der „Kenterbruder“ gar keine Rettungsmethoden kennt? Nun, dann wird er, wenn er stark gestresst bzw. in Panik ist, allein nur das tun, was jeder tut, wenn er ins Wasser fällt: Er wird versuchen möglichst schnell aus dem Wasser zu kommen. Wenn vor ihm ein Kanute mit seinem Kajak treibt, wird er sofort versuchen, auf dessen Kajak zu klettern, auch auf die Gefahr hin, dass er diesen kentert. Sollte kein Kajak, sondern nur Land in Sicht sein, dann wird er sein eigenes Kajak los lassen und dort hin schwimmen.

Chris Brooks führt hier Sachverhalte auf, von denen wir Kanuten alle schon einmal gehört haben. Trotzdem paddeln wir immer wieder bei winterlichen Bedingungen, ohne auf eine Kenterung vorbereitet zu sein. D.h. wir paddeln z.B.:

- ohne Dritte über unsere Paddelpläne zu informieren;
- ohne vorher geübt zu haben, was wir im Falle einer Kenterung zu tun haben;
- ohne Begleitung Dritter oder mit Dritten, die ebenfalls nicht wissen, was im Falle einer Kenterung zu tun ist;
- ohne genügendem Kälteschutz (hier: Neo-/Trockenanzug, Neokappe, Neoschuhe);
- ohne genügendem Auftrieb (hier: Schwimmweste bzw. Rettungsweste mit automatischer Auslösung);
- ohne griffbereit und wasserdicht verpacktem Handy;
- ohne griffbereit gelagertem Signalmittel.

Warum tun manche Kanuten das? **Chris Brooks** hat auch darauf eine Antwort. Er nennt das „Self-Denial“, was so viel heißen kann wie **Selbstbetrug** bzw. **Verdrängung**: Uns geht es doch gut. Wir paddeln schon seit Jahren, ohne zu kentern, bzw. wir sind schon im Wildwasserpassagen bei +6° C Wassertemperatur ohne Probleme geschwommen. Was soll uns schon passieren. Wir verdrängen daher die potenziellen Gefahren der Winterpaddelei. Nur so fühlen wir uns wohl. Wir brauchen uns nicht ständig Sorgen bzw. Vorwürfe zu machen, weil wir uns nicht darauf genügend vorbereiten. Dabei neigen wir dazu, nach „Verbündeten“ Ausschau zu halten, die genauso denken wie wir. Dann können wir gegenseitig die Richtigkeit unseres Verhaltens bestätigen und uns u.U. über andere lustig machen, die sich sicherheitsbewusster verhalten. Ja, das Risiko des Kalt-Wasser-Paddeln schlichtweg zu ignorieren bzw. wegzudiskutieren, kann „unheimlich“ bequem sein. Wir brauchen an keinen Rettungsübungen teilzunehmen und uns nicht die nötige Rettungsausrüstung zu beschaffen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 08, S.24-28

→ www.seakayakermag.com/2008/Feb08/cold-shock.htm

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

*** * ***