

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 30/10)

(Aktuelle Infos: 16.02.10 – 10.09.10)

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

03.09.2010 Seenotfall bei 2-3 m Grundseen (Niederlande) (Ausbildung)
22.08.2010 Seenotsender: 5 Geräte (Ausrüstung)
17.08.2010: Seenotfall bei Sturmböen (Neuwerk) (Ausbildung)
09.08.2010 Küstenkanuwandern: Erholung für Körper und Seele? (Gesundheit)
05.08.2010 Sea Kayaker Magazin online erhältlich (Literatur)
15.07.2010 Notruf per AIS (Ausrüstung)
07.07.2010 Schwedische Schärengärten: Übernachtungsmöglichkeiten (Revier/Ausland)
06.07.2010 Skandinavische Seekarten u.a. im Netz (Revier/Ausland)
05.07.2010: Neues über Seekrankheit (Gesundheit)
16.06.2010: EPP 3 Küste: Einweisungsfahrt Langeness (Ausbildung)
19.05.2010 Spiekeroog & Co. – EPP 3 (Küste) Prüfungsfragen (Ausbildung)
28.04.2010 Mehr über Freya Hoffmeisters Race Around Australia (Geschichte)
21.04.2010 Wind-/Wettervorhersagen für das Wochenende (Wetter)
20.04.2010 M.Kachler: Infos über Korsika/Sardinien/Kroatien/Italien u.a. (Revier/Ausland)
17.04.2010 Flensburg – Kiel (Revier/Inland)
17.04.2010 Per Hand verstellbare Schenkelstützen (Ausrüstung)
17.04.2010 Baldvin Kristjansson: Ein isländischer Seakayaker auf Grönland ((Literatur/Links)
17.04.2010 Justine Curgenvén: eine britische Seakayakerin und Filmerin (Literatur/Link)
14.04.2010 Vorsicht bei Begegnungen mit der Berufsschiffahrt (Befahrensregelung/Recht)
14.04.2010 Lauwersmeer: Ausweichsrevier für Schiermonnikoog (Revier/Ausland)
13.04.2010 Sicherheits-Info Niederländisches Wattenmeer (Revier/Ausland)
09.04.2010 DWD-Seewetterbericht: Telefon-Nr. geändert (Wetter)
03.04.2010 Dänische Ostsee (Revier/Ausland)
30.03.2010 Zur Relevanz von Paddeltechniken beim Küstenkanuwandern (Ausbildung)
17.03.2010 Fest installierte Lenzpumpen (Ausrüstung)
10.03.2010 Kehrwasser-Paddeln (Ausbildung)
10.03.2010 Flensburg – Kiel (ca. 120-140 km) (Revier/Inland)

03.09.2010 **Seenotfall bei 2-3 m Grundseen** (Niederlande) (Ausbildung)

Es ist schon eine Seltenheit, von einem Seenotfall zu erfahren, in den eine Gruppe von sehr erfahrenen Küstenkanuwandern geraten ist. Es passierte am 13.06.10 vor der niederländischen Sandbank Noorderhaaks, die südwestlich von Texel (westfriesische Inseln) liegt.

9 Fahrtenleiter bzw. Ausbilder wollten bei einem 3-4 Bft. Wind aus West und Wassertemperaturen von 13° C sowie Lufttemperaturen von 17° C draußen vor der Küste ein paar Rettungsübungen machen. Sie starteten - nachdem es die letzten beiden Tage zuvor mit bis zu 6 Bft. aus SW wehte -, bei Ententeichbedingungen und paddelten schließlich über die Untiefen der Sandbank Noorderhaaks. Sie genossen dort die anbrandenden Grundseen. Allmählich wurden jedoch die Brecher immer größer (2-3 m). schließlich war der Seegang kaum noch beherrschbar. Fast jeder kenterte. Einige rollten sofort hoch, andere stiegen solo oder mit Kameradenhilfe wieder ein. 3 Kanuten retteten sich aus dem Brandungsbereich und steuer-

ten einen brandungsfreien Strandbereich auf der benachbarten Insel Texel an. 3 weitere Kanuten folgten ihnen. ... Aber 3 Kanuten blieben zurück. Einer verlor ganz den Kontakt zu den anderen und kämpfte sich alleine durch. Ein anderer kenterte mehrmals, verlor schließlich sein Kajak samt seiner Seenotsignalmittel und trieb ca. 30 Minuten im Wasser bis der Dritte nach erfolgreichem Solo-Wiedereinstieg das Kajak des Zweiten sicherte und ihm schließlich den Wiedereinstieg ermöglichte. Durch Seekrankheit und einsetzender Unterkühlung geschwächt war jedoch der Dritte, der ca. 45 Minuten im Wasser schwamm, nicht mehr in der Lage, allein zu paddeln. Das war der Grund, um per UKW-Sprechfunkgerät die Seenotrettung von Den Helder zu alarmieren. Dank GPS konnte dabei mitgeteilt werden, wo sie sich aufhielten.

Wen der insgesamt 20 Seiten umfassende – auf Englisch verfasste – Bericht interessiert, kann ihn von **Seakayaker.nl** downloaden:

→ www.seakayaker.nl/TMP/ReportSeaKayakIncidentNoorderhaaks13June2010.pdf

In dem Bericht wird auch auf einige Schwachpunkte dieser Übungsfahrt eingegangen. Z.B.

1. Man sollte sich nicht darauf verlassen, dass die Rolle immer klappt. So rollten 4 Kanuten nach Kenterungen bei diesen schwierigen Bedingungen mehrfach erfolgreich hoch, aber irgendwann mussten sie doch aussteigen.

2. Man sollte seine Sicherheitsausrüstung immer dabei haben, auch bei Tagestouren. So besaßen 7 Kanuten ein UKW-Sprechfunkgerät. Nur 3 Kanuten hatten es jedoch mitgenommen.

3. Man sollte ein paar Seenotsignalmittel am Körper tragen, um im Falle einer Kenterung mit Bootsverlust auf sich aufmerksam machen zu können. So hatte der einzige Kanute, der nach einer Kenterung allein im Wasser schwamm, seine Signalmittel in der Tagesluke vor der Sitzluke verstaut.

4. Man sollte bei seiner Bekleidung darauf achten, dass sie auch wirklich den Wassertemperaturen angepasst ist. So reichten 13° C Wassertemperatur aus, um einen Kanuten, der mehrfach kenterte und ca. 40 Minuten im Wasser schwamm, derart zu unterkühlen, dass dieser – ins Verbindung mit einsetzender Seekrankheit – irgendwann nicht mehr in der Lage war, allein weiter zu paddeln.

5. Der zentrale Schwachpunkt war wohl jener, dass keiner sich ausdrücklich für all seine Mitpaddler verantwortlich fühlte, weil jeder dachte, dass die anderen mindestens so weit so kompetent wären, dass jeder auf sich selbst aufpassen könne. Einen offiziellen Fahrtenleiter für diese Fahrt gab es nicht.

Ob ein Fahrtenleiter jedoch in der Lage gewesen wäre, diese Gruppe sicher wieder zurück an Land zu bringen, hängt aber vom Sicherheitsbewusst- und Verantwortungsbewusstsein sowie den Erfahrungen eines solchen Leiters ab. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass auch ein ernannter Fahrtenleiter mit der Gruppe durch die Grundseen gepaddelt wäre.

Dennoch ist ein Fahrtenleiter – egal wie kompetent die einzelnen Kanuten sind - wichtig; ist er doch dafür verantwortlich, die Übersicht über die Gruppe zu behalten ... und die ging letztlich bei der Fahrt verloren. Ein Fahrtenleiter hätte sich außerdem nicht nur Sorgen gemacht, wo die vermissten 3 Kanuten geblieben sind, sondern er hätte sich auch darum - sofern er nicht selber zu den Vermissten gehört hätte – gekümmert, sie wieder zu finden, sei es mittelbar, dass er die Seenotrettung informiert, oder unmittelbar, in dem er sich selber mit 2 weiteren erfahrenen Kanuten auf die Suche nach den 3 Vermissten begibt.

Diese Suchaktion hätte natürlich nicht darin bestehen dürfen, erneut in den kritischen Grundseebereich zu paddeln; denn weitere Kenterungen wären dann nicht auszuschließen gewesen. Vielmehr hätte es jedem bewusst sein müssen, dass der kritische Grundseebereich lokal durch die Untiefen, die nördlich von Noorderhaaks liegen, begrenzt ist und dass der ablaufende Tidenstrom jeden gekenterten Kanuten, der neben oder ohne sein Seekajak im Wasser schwimmt, aus dem Untiefenbereich hinaus auf die offene See treiben würde. Folglich hätte ein Fahrtenleiter es veranlassen müssen, den Bereich nordwestlich der Untiefen vor Noorderhaaks – d.h. außerhalb der brechenden Grundseen - nach den vermissten Kanuten abzusuchen. Alternativ wäre es wohl auch möglich gewesen, dass die einlaufenden Grundseen einen auf den Strand von Noorderhaaks hätte spülen bzw. treiben können – was ja wohl auch für 1 Kanuten zutraf - , aber ein Absuchen dieses Küstenstreifens wäre nachrangig gewesen; denn wer dort anlandet, für den bestand weniger Lebensgefahr, als für jenen, der draußen auf der offenen See trieb!?

6. Genauso wichtig wie die Ernennung eines Fahrtenleiters wäre es zumindest gewesen, zu Beginn der Fahrt eine Gruppenbildung (z.B. 3 Gruppen zu je 3 Kanuten) vorzunehmen, und zwar mit der Auflage, dass jede Gruppe quasi eine "geschlossene" Einheit bildet, die „immer“ zusammen bleiben muss, egal was passiert!? Idee einer solchen Gruppenbildung ist zu verhindern, dass einzelne Kanuten vermisst gehen können. Verhindern kann eine solche Gruppenbildung jedoch nicht, dass dann eine ganze Gruppe „verloren“ gehen könnte.

Bemerkenswert an dieser Fahrt ist, dass eine solche Gruppenbildung unbewusst stattgefunden hat, jedoch erst als die Gewässerbedingungen äußerst schwierig waren:

- So hat Axel sich um Elko, der mehrmals kenterte und zweimal aussteigen musste, gekümmert und Thierry gebeten, ihn dabei zu unterstützen, Elko sicher an Land zu bringen.
- Die zweite Dreier-Gruppe bildeten Han, Paul und Dirk-Jan, die Axels Gruppe folgten.
- Zurück blieben Nico, Onno und Arie, die alleine, jeder für sich mit den Grundseen kämpften. Nur durch Zufall entdeckte Onno das treibende Seekajak von Arie und schließlich den im Wasser schwimmenden Arie. Onno half Arie wieder zurück ins Seekajak und Arie fühlte sich anschließend für Onno, der durch Seekrankheit und Unterkühlung immer mehr schwächelte, solange verantwortlich, bis die alarmierte Seenotrettung beide herausholte.

Gerade am Beispiel der Zweier-Gruppe Onno und Arie kann man erkennen, welche zentrale Bedeutung eine Gruppe hat. Arie war wohl noch fit, aber hatte sein Seekajak verloren. Onno war nicht mehr fit, konnte sich jedoch mit Hilfe von Aries Seekajak, welches er treibend im Wasser entdeckt hatte, ein Päckchen bilden und so über Wasser halten. Schließlich gelang es Arie, das Päckchen schwimmend zu erreichen, mit Onnos Hilfe wieder in sein Seekajak einzusteigen, sein UKW-Sprechfunkgerät aus der Tagesluke seines Seekajaks zu holen und die Seenotrettung zu alarmieren.

Text: Udo Beier

22.08.2010 **Seenotsender** (Ausrüstung)

Seit Ende der 70er Jahre gibt es Seenotsender (sog. Seenotbaken; **PLB (= Personal Locator Beacon)** bzw. **EPIRB (= Emergency Position Indication Radio Beacon)**), die im Falle der (See-)Not mehr oder weniger automatisch ein Signal ausstrahlen, welches von Satelliten empfangen, geortet und anschließend an eine Bodenstation weitergeleitet wird, die dann die Meldung auswertet und an die für die Region zuständige Seenotleitstelle weiterreicht. Je nach Signalfrequenz sind solche Seenotsender unterschiedlich leistungsfähig.

Geeignet für das Küstenkanuwandern sind derzeit Seenotsender, die ihr Notsignal auf 406 MHz ausstrahlen. Dieses kann von geo-stationären Satelliten empfangen werden. Die Alarmerungszeit soll ca. 5 Minuten und die Positionsgenauigkeit ca. 75 – 100 Meter betragen, jedoch nur dann, wenn im Seenotsender ein GPS-Gerät integriert ist.

Das bislang kleinste Geräte ist das „Kannad XS-4 GPS“. Es hat die folgenden Abmessungen: 4,7x10,6x3,4 cm und wiegt 150 g. Sein Preis liegt unter 300 Euro.

Wer mehr über solche Seenotsender erfahren möchte, den bietet **Kanu.de** einen Beitrag zum Downloaden an:

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

17.08.2010: **Seenotfall bei Sturmböen (Neuwerk)** (Ausbildung)

Eigentlich war ich schon längst „fällig“!? Nur zu Beginn meiner Zeit als Küstenkanuwanderer erlebte ich ein paar kritische Situationen:

Ein Seenotfall der keiner wurde.

Analyse einer Gruppenfahrt mit „Flusspaddlern“ auf der Ostsee
in: Seekajak 16/88, S.28-31.

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VI.pdf (1988)

Starke bis stürmische Winde.

Paddeln im persönlichen Grenzbereich
in: Seekajak 18/89, S.36-44.

Ende gut alles gut!?

Von der Einsamkeit des Paddlers bei Seegang
in: Seekajak 20/89, S.20-27.

Seitdem bin ich davon verschont geblieben. Warum? Vielleicht hatte ich immer bloß Glück gehabt ... oder das Pech nur Pech? Wenn das zutrifft, dann darf ich mich nicht beklagen, wenn mich nun mal das Pech verfolgt und auch eingeholt hat. Was mir passiert ist, möchte ich hier schildern. Gibt es doch nichts Authentischeres als die Schilderung des „Pechvogels“ persönlich. Ich möchte das ohne persönliche Bedenken tun, wie ich ja auch seit über zwei Jahrzehnten über die „Seenotfälle“ Dritter ohne Bedenken berichtet habe (s. Anlage II). Ich tat das stets anknüpfend an die Tradition des us-amerikanischen SEA KAYAKERS, der ebenfalls seit Jahrzehnten unter der Rubrik „Safety“ Seenotfälle vorstellt und unter dem Aspekt „Lessons Learned“ analysiert.

Was war passiert?

Am **Freitag, 16.7.10**, startete ich anlässlich einer EPP 4 (Küste)-Ausbildungsfahrt mit 6 Teilnehmern von Spieka-Neufeld aus zu einer Befahrung des Neuwerker Reviers. Kurz nach 6 Uhr paddelten wir mit dem ablaufenden Wasser los, zunächst entlang der „Robinsbalje“, vorbei am „Hohen Knechtsand“, dann nach dem Tidenwechsel hoch zum „Robbenloch“ und über das „Neuwerkloch“ zum Dampferanleger von Neuwerk (ca. 50 km). Per Bootswagen ging es schließlich weiter zum Gastwirt Fock, auf dessen Wiese uns erlaubt wurde zu zelten. Lt. www.windfinder.de hatten wir ab Beginn des auflaufenden Wassers um die 5 Bft. Wind. Er kam aus SO über die Wattflächen, sodass der Seegang beherrschbar blieb.

Am **Samstag, 17.7.10**, paddelte ich mit 5 Teilnehmern von Neuwerk aus zu einer Umrundung von Neuwerk. Geplant war, von Neuwerk aus mit ablaufendem Wasser das „Elbe-

Neuwerk-Fahrwasser“ hinunter zu fahren, das Unterelebefahrwasser zu queren, das Wrack der ONDO am „Großen Vogelsand“ zu besichtigen, dann in Höhe von Scharhörn erneut das Unterelebefahrwasser zu queren, um dann mit auflaufendem Wasser am Rande des Unterelebefahrwassers vorbei am „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ durch das „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“ über das Wattenhoch des „Neuwerker Inselwatts“ bis zum „Neuwerkloch“ und weiter zum Anleger von Neuwerk zu paddeln (ca. 35 km).

Der Tag begann herrlich. Kaum Wolken am Himmel. Es wehte mit maximal 3 Bft. aus südlicher Richtung. Gestartet wurde kurz nach 10 Uhr. Das Pech schlug um 15 Uhr zu.

Die Windprognosen waren eigentlich für erfahrene Küstenkanuwanderer okay:

1. www.windfinder.de prognostizierte für Neuwerk am Donnerstag, 15.7.10 für Samstag, 17.10.10, 13 – 15 Uhr 2 Bft. Wind aus westlicher bis nördlicher Richtung, 16 – 19 Uhr 3 Bft. Wind aus nördlicher Richtung und 20-23 Uhr 4 Bft. Wind aus nördlicher Richtung.
2. www.windfinder.de prognostizierte Samstagfrüh, 17.7.10, für den ganzen Tag „schwächere Winde“. Erst für 18 Uhr wurde eine Windzunahme auf 5 Bft. vorhergesagt.
3. Der SMS-Dienst von www.wetterwelt.de prognostizierte für die Elbemündung Freitag früh, 16.7.10, für Samstagmittag, 17.7.10, 4 Bft. Wind aus SW-W (in Böen 5 Bft.) und für Samstagabend, 17.7.10, 4 Bft. Wind aus West (in Böen 5 Bft.).
4. Das Hamburger Abendblatt prognostiziert am Samstag, 17.7.10, für Samstag folgendes „Segelwetter“ für die Elbmündung bis Helgoland: 4 Bft. Wind aus WSW in Böen 5 Bft.

G.M. war von mir eingeteilt, die Gruppe den ganzen Tag zu führen. Kurz nach 12.30 Uhr kippte die Tide auf der Unterelebe und es setzte die Ostströmung ein. Bei der Vorbeifahrt an der Einfahrt ins „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ macht ich G.M. auf die Wolkenbildung am westlichen Horizont aufmerksam und wies darauf hin, dass wenn zu solch früher Zeit sich derartige kräftige Cumulus-Wolken bilden, die Gewittergefahr größer ist, als wenn sich solche Wolken erst am späten Nachmittag bildeten. Ich fragte G.M., welche Entscheidung er treffen würde, wenn er jetzt allein mit anderen Kanuten unterwegs wäre. Seine Antwort: „*Ich würde auf dem kürzesten Weg nach Neuwerk paddeln.*“ Da die Wetterprognosen maximal 5 Bft. vorhersagten (= „frischer Wind“) und da die von Cumulus-Wolken geprägte Wolkenfront noch schön weiß aussah, schlug ich vor, weiter entlang der geplanten Route zu fahren. Bislang waren wir schon 20 km gepaddelt. Bis zum Wattenhoch lagen noch 12 km vor uns. Hochwasser Neuwerk war um 17.38 Uhr.

Als Neuwerk im Südwesten von uns lag, begann die Wolkenfront sich am Horizont zu verdunkeln, immer schwärzer zu werden und schneller näher zu kommen. An ein Zurückpaddeln nach Neuwerk war nicht mehr zu denken. Eine ca. 8 km/h starke Strömung trieb uns Richtung Wattenhoch. Schließlich lag der alte Leuchtturm von Neuwerk im Westen. Der Himmel über Neuwerk war tiefschwarz. Wolkenfetzen fielen nach unten aus. Es war ein „großartiges“ Naturschauspiel, wenn wir nicht draußen ca. 4 km entfernt von Neuwerk im Wattfahrwasser paddelten, und wenn ich nicht 5 Tage vorher von 11 Bft. Böen über Spiekeroog gehört und seine Ausläufer auf der Autobahn nahe Wilhelmshaven erlebt hätte.

Ich schlug daher vor, den direkten Weg übers Watt nach Neuwerk zu paddeln. Nach wenigen Metern liefen wir jedoch sofort auf Grund und kehrten daher wieder ins Fahrwasser zurück, um weiter - von der Strömung kräftig unterstützt - Richtung Wattenhoch zu paddeln. Dort, am Rande des Wattwanderweges Cuxhaven – Neuwerk, stand noch ca. 3 km von uns entfernt eine Rettungsbake, die letzte vor Neuwerk. Wir nahmen Kurs auf sie, solange mir nichts Besseres einfiel:

Wäre es besser gewesen, zwischendurch erneut zu versuchen, übers Watt direkt Richtung Neuwerk zu paddeln? Was aber wäre, wenn das Watt noch nicht fahrbar und die Wattflächen nicht begehbar sind? Könnte es doch durchaus sein, dass wir im Schlick bis zu den Knien oder Schritt einsinken. Würden wir das bei möglichen 11 Bft. Wind länger aushalten können?

Oder sollten wir Richtung Strand von Cuxhaven/Sahlenburg paddeln, auch wenn wir dort vorher im noch trocken gefallenem, aber begehbareren Watt stecken blieben? Was aber wäre, wenn der westliche Wind uns vorher hinaus ins Unterelebefahrwasser oder auf den Leitdamm der Unterelebe triebe?

Oder sollten wir einfach solange gegen den Wind paddeln, bis er sich wieder gelegt hat? Was aber wäre, wenn es mit über 7 Bft. bläst, dann würden wir nämlich rückwärts treiben, zurück in die noch auflaufende Strömung? Kenterungen wären dann im maximal 2 m tiefen Wasser bei Wind-gegen-Strom-Bedingungen nicht auszuschließen! Hätte dann noch der Zusammenhalt der Gruppe von insgesamt 6 Kanuten gewährleistet werden können!?

Also entschloss ich mich, die erste Rettungsbake „Ref“ 3,5 km südöstlich von Neuwerk ca. 50 m nördlich vom Wattfahrwasser entfernt anzusteuern. Ich gab meinen Mitpaddlern unser nächstes Ziel vor und forderte sie auf, etwas zügiger zu paddeln. Anscheinend war nicht jeder von ihnen davon überzeugt, dass bald Windböen zu erwarten waren, die einem in arge Bedrängnis bringen könnten.

Kurz vor Erreichen der Rettungsbake wurde der Wind immer stärker (gefühlte 6 Bft.). Der Kanute H.W. hatte ein loses Seil am Bug befestigt. Ihm rief ich zu, mir dicht zu folgen und an meiner linken Seite zu bleiben. Der Strom trieb uns etwas ab, sodass wir vorhalten mussten, um schließlich mit letzter Kraft die Bake, eine Metallsäule von ca. 50 cm Durchmesser mit Leiter und einem Rettungskorb aus Stahlröhren, zu erreichen. Ich fuhr von rechts an die Bake heran, H.W. sollte von links sich nähern. Ich griff im Seegang mit einer Hand nach der Leiter und mit der anderen Hand nach dem Bug von H.W. Ich packte seine lose Leine und befestigte sie so mit ein paar halben Schlägen an der Leiter, dass ein Abstand von ca. 1,00 – 1,50 m zur Bake gewahrt wurde. Dann ließ ich uns beide etwas zurücktreiben, um von der Bake frei zu kommen. Ohne viele Worte legten sich die anderen mit ihren Seekajaks an das „Päckchen“. Einer schafft es jedoch erst mit letzter Kraft.

Dann brach ein steifer bis stürmischer Wind über uns her. Neuwerk verschwand im Dunst. Der nahe Prickenweg war nicht mehr zu sehen. Die Wellen wurden mit zunehmender Windwirkzeit immer steiler und höher. Jede „7. Welle“ überspülte uns, manchmal auch mehrere hintereinander. Wohl wegen der Strömung lagen wir nicht direkt, sondern leicht schräg zum Wind. Ich war der erste im Päckchen, als einziger mit dem Heck zum Wind. Ich konnte weder Neuwerk sehen noch die einlaufenden Wellen. Deswegen warnten mich meine Mitpaddler, wenn mal wieder ein Brecher sich näherte.

Dank meiner zufällig gewählten Lage konnte ich stets meinen Kameraden ins Gesicht schauen und sie immer mal wieder nach ihrem Befinden abfragen.

Zum Glück waren alle Seekajaks mit Rettungshalteleinen ausgerüstet, die mindestens einen Durchmesser von 6 mm hatten und über wenig Lose verfügten. Es war daher nicht ganz so schmerzhaft, sich am Nachbarboot festzuhalten. Dennoch schiefen bei mir nach einiger Zeit immer wieder die Finger ein, sodass ich in den kurzen Momenten zwischen zwei Brechern immer mal meinen Griff lösen musste, um dann nach einem Warnruf erneut wieder fest zuzupacken.

Leider verfügte nur mein Seekajak über eine Park-Halterung am Bug für das Paddeln, sodass es bei den Kameraden einige Zeit dauerte, bis sie für ihre Paddel eine Position fanden, die es verhinderte, dass sie von den Brechern allzu heftig herumgeschleudert wurden.

Immerhin war noch an 2 weiteren Seekajaks eine lose Leine am Bug befestigt. Eine Leine ergriff ich und befestigte sie ebenfalls an der Leiter der Bake. „*Doppelt gemoppelt hält halt besser!*“

D.F. verfügte über eine kurze Leine mit 2 Karabinern. Irgendwann entdeckte ich sie auf dessen Deck und wies ihn an, damit sich am Nachbarboot zu sichern. Dadurch konnte er etwas seine Hände beim Halten entlasten. Die Verbindung zwischen den beiden Karabinern bestand aus einem Band, welches mit einer Steckschnalle zusammengehalten wurde. Die Steckschnalle konnte jedoch auf Dauer den Druck nicht halten und platzte irgendwann mit einem Knall auseinander. Der Kanute verfügte jedoch noch über eine lose Leine am Bug, mit der er sich nun am Nachbarboot sicherte, indem er die Leine dazu benutzte, die beiden Seekajaks an den Rettungshalteleinen zu verbinden und mit einem Slip-Knoten zu sichern.

Nun setzte Starkregen ein. Die Sicht ging fast auf Null herunter. Ich – der sonst vorzugsweise mit Trockenanzug paddelt – war wohl am dümmsten, nämlich am dünnsten angezogen. Ich fing an zu frösteln. Eine Rettungsweste hält halt nicht so warm wie eine Schwimmweste! Zum Glück lagerte meine leichte Sommer-Paddeljacke im Netz auf dem Achterdeck. Ich kramte sie hervor und zog sie mit Kameradenhilfe mühsam über meinen Kopf und meine Rettungsweste, ohne dabei die Gaspatrone meiner Rettungsweste auszulösen!

Immer wieder fragte ich nach dem Befinden meiner Kameraden. Ihre Boote zu verlassen und die Leiter hoch zum Rettungskorb zu klettern wollte keiner; denn es gibt doch keinen wärmeren Platz, als im Seekajak solch ein Wetter auszusitzen. Ich holte mein Handy heraus und fragte, ob ich die Seenotrettung 124124 alarmieren soll. Aber alle fühlten sich noch fit genug.

Zwischendurch erfragte ich bei meinen Kameraden die exakte Windrichtung. „270 Grad!“ – Damit war es nicht vertretbar, die Seile zu kappen und sich als Päckchen mit dem Wind treiben zu lassen, auch wenn das Treiben im Wasser – zumindest im Watt – weniger anstrengend gewesen wäre. Aber die Aussicht, trotz einlaufender Tide vom Wind ins Fahrwasser der Unterelbe getrieben zu werden oder vorher in den steilen Wellen zu kentern, war mir zu riskant. Also blieben wir weiter an der Bake hängen.

Die Sturmböen, die am Montag, 12.7.10, als Tornado über Helgoland gingen, hielten ca. 30 Minuten an. Für uns bestand also Hoffnung, dass der Wind irgendwann wieder nachließ. In der Tat, die Sicht wurde allmählich besser, meine Kameraden sahen wieder Neuwerk, aber ich noch nicht Cuxhaven/Sahlenburg. Die Wolken lichteteten sich. Etwas Blau ließ sich am Himmel blicken. Der Winddruck ließ nach. Die Wellen verloren ihre weißen Schaumkämme. Trotzdem kabbelte es immer noch sehr steil, unruhig und ungleichförmig. G.M., den letzten im Päckchen, bat ich, sich vom Päckchen zu lösen und mal etwas Probe zu paddeln. „*Es geht!*“, rief er. Einer nach dem anderen trennte sich nun vom Päckchen. Da ich aufgrund des Seeganges darauf verzichtete, die Knoten der beiden Seilverbindungen zur Bake zu lösen, holte ich mein Messer vom Kartendeck herunter und kappte zunächst unsere erste und dann unser zweite Verbindung mit der Rettungsbake. Das war nicht ganz leicht und kostete mich ca. ein Quadratzentimeter Haut am Gelenk des linken Zeigefingers.

Nachdem sich jeder ohne Kenterung vom Päckchen lösen konnte, hielten wir direkt auf den alten Leuchtturm von Neuwerk zu und landeten schließlich nach einer $\frac{3}{4}$ Stunde am Wattwegaufgang von Neuwerk an. Die Sonne schien, als ob nichts gewesen wäre. Unsere 6. Paddlerin, die an diesem Tag etwas wattwandern wollte, wartete schon auf uns.

Das Paddeln fiel uns nach dem Ablösen von der Bake zunächst verdammt schwer. D.F. meinte, dass das wohl daran lag, weil wir mit aller Kraft uns mit unseren Armen ca. 45 Minuten im Päckchen gehalten hatten und nun auf einmal mit einem max. 1000 Gramm leichten Paddel in unseren Händen über extrem kabbliges Wasser paddeln mussten. Gut, dass alle über Seegangs- und Brandungserfahrungen verfügten.

Am **Sonntag, 18.7.10**, ging es dann nicht wie geplant nach einer Umrundung von Scharhörnriff über das „Robbenloch“, den „Ostertill“ und das „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“ zurück nach Spieka-Neufeld (ca. 50 km). Vielmehr paddelten wir nach Erreichen der Unterelbe entlang des Fahrwassers direkt zum Seglerhafen von Cuxhaven (ca. 25 km). Mein SMS-Windbericht von www.wetterwelt.de meldete nämlich für morgens 4 – 5 Bft. Wind aus W mit 5-6 Bft. Böen. Dass nachher daraus ein 3-4 er Rückenwind wurde, hat uns nicht weiter gestört.

Quintessenz?

1. Wer aufs Meer hinaus paddelt, sollte seetüchtig sein!
2. Gehe nicht immer davon aus, dass die Windprognosen des Seewetterberichts stets zu hohe Windstärken ansagen, auch nicht für das Wochenende!
3. Sei darauf vorbereitet, dass die Windprognosen auch mal zu niedrigen Wind ansagen!
4. Verlass dich bei der täglichen Seewetterprognose nicht nur auf deine Mitpaddler bzw. die Windprognosen vom Vortag!
Ich selber hatte nämlich am Samstagmorgen meinen SMS-Windbericht bei www.wetterwelt.de nicht abgerufen, letztlich weil auch das tatsächliche Wetter (blauer Himmel, schwachwindig) sehr vertrauenserweckend aussah.
5. Vielleicht sollte ich doch wieder das nächste Mal den Seewetterbericht:
 - 1.05 + 6.40 + 11.05 + 21.05 Uhr über Deutschlandradio/-funk (1.269 + 177 kHz)
 - 0.05 + 8.30 + 22.05 Uhr über NDR Info (972 + 702 kHz)und den Wetterbericht nach den Nachrichten des NDR im Radio abhören?
Leider bezieht sich der Seewetterbericht auf die „Deutsche Bucht“, die von Den Helder bis nach Jütland reicht, und die stündlichen regionalen Wetterberichte nach den Nachrichten betreffen mehr den Festlandbereich, was insbesondere für Gewitterwarnungen gilt.
Zumindest hätte ich wenigstens:
 - die Seewind-Prognosen des Seewetteramts Hamburg (Tel. 040-6690-1209)
 - und den Seewetterbericht des Deutschen Wetterdiensts (DWD) (Aktualisierung jeweils um 1 Uhr, 8 Uhr und 17 Uhr) (Tel. 069-80625799) abrufen können.
6. Prüfe die Wetterentwicklung am Himmel und vertraue ihr – sofern sie eine Wetterverschlechterung andeutet - eher als der angekündigten niedrigeren Windprognose!
7. Schlechtes Wetter kündigt sich meist rechtzeitig am Horizont an. Nutze die verbleibende Zeit, um etwas Wind- bzw. Wasserdichtes anzuziehen!
8. Suche lieber einmal zu viel als zu wenig den nächsten sicheren Ort auf! Wähle zumindest bei einer unsicheren Wetterlage möglichst eine solche Route, bei der Du innerhalb kurzer Zeit vom Wasser kommen kannst!
9. Sei bei einer Tour darauf vorbereitet, sie auch mal woanders als geplant enden lassen zu müssen!
Es wäre in diesem Fall hilfreich gewesen, einen Seekartenausschnitt dabei gehabt zu haben, auf dem auch der „Notlandeplatz“ Cuxhaven drauf ist, auch wenn nicht vorgesehen war, Cuxhaven anzulaufen.
10. Sei auf den Notfall vorbereitet! Dazu gehören:
 - mindestens 6 mm dicke Rettungshalteleinen.
 - eine Paddelsicherungsleine.

- eine Park-Halterung für das Paddel (Die meisten Paddel lagen zunächst quer auf Deck, ob es besser gewesen wäre, die Paddel parallel zwischen zwei Seekajaks im Wasser zu lagern, müsste mal ausprobiert werden.).
- eine lose Leine (ca. 2,50 – 3,00 m), die am Bug befestigt ist (Alle Kanuten waren DKV-Mitglieder, aber 4 von ihnen zugleich auch Mitglieder der SaU. 3 von ihnen hatten den A-Schein und 3 eine lose Leine am Bug befestigt.);
- eine kurze Seilverbindung, mit der man z.B. zwei benachbarte Seekajaks im Päckchen zusammen halten kann.

Am besten eignen sich wohl zwei größere salzwasserbeständige Karabiner, die – um eine Dämpfung zu gewährleisten – mit einer 8 mm dicken Elastikleine verbunden sind, wobei diese Elastikleine möglichst kurz sein sollte, d.h. möglichst so lang, dass man diese Verbindung vor dem Kartendeck griffbereit zwischen die Rettungshalteleinen spannen kann. Ich selber verfügte wohl über solch eine Seilverbindung, die jedoch leider fest an der rechten Seite meines Seekajaks montiert war und so nicht eingesetzt werden konnte, da meine Kameraden alle links von mir lagen!

Für eine solche Verbindung spricht, dass sie die Kanuten beim Festhalten am Nachbarboot entlastet; dagegen jedoch, dass nicht auszuschließen ist, dass die Wucht des Seeganges solch ein Kraft ausüben könnte, dass derartige an der Rettungshalteleine befestigten Seilverbindung einzelne Halterungen der Rettungshalteleine herausreißen und das Deck beschädigen könnte!?

- wärmere Bekleidung, die griffbereit auf Deck gelagert ist.
- mindestens ein wasserdicht verpacktes Handy, um notfalls Kontakt mit der Seenotrettung 124-124 aufnehmen zu können.
- ein Rettungsmesser, das griffbereit gelagert ist.
- usw. usf!?

Schlussbemerkungen

Das Anbinden an der Rettungsbake hat sich bei der gegebenen Gewässersituation nicht als falsch erwiesen. Ob es eine bessere Alternative gab, darüber lässt sich nur spekulieren:

- Einfach weiter zu paddeln und zu hoffen, dass jeder schon die kurzen, steilen, brechenden Wellen bei den einfallenden Sturm- und Schauerböen ohne Kenterung abgewettert hätte, war mir zu riskant, zumal ich im ungünstigen Fall nicht ausschließen konnte, dass u.U. auch Böen mit 11 Bft. auftreten. Lt. Statistik von www.windfinder.de wehte es um 15 Uhr am Leuchtturm „Alte Weser“ mit 6-7 Bft. (keine Böenangaben) und in Spiekeroog mit 6-7 Bft. in Böen 8 – 9 Bft.!
- Rechtzeitig in flacheres Wasser vor Neuwerk zu paddeln, hielt ich wegen des steigenden Wasserstandes (Hochwasser war erst 3:30 Std. später) und der ungewissen Beschaffenheit des Wattbodens (tiefer Schlick?) für zu kritisch!
- Im Päckchen treibend den Durchgang der Böen abzuwettern traute ich mich nicht, da ich nicht ausschließen konnte, auf das Fahrwasser der Unterelbe getrieben zu werden. Vermutlich wäre das jedoch nicht passiert, da Cuxhaven nahezu in Windrichtung lag und die einlaufende Strömung einen trotz des Westwindes Richtung Südost getrieben hätte, also auf den Strand von Cuxhaven. Abgesehen davon bestand bei dem kurzen, steilen Seegang Kenterungsgefahr. Egal ob als 6er-Päckchen oder als zwei 3er-Päckchen, die Päckchen wären vermutlich quer zum Wind und zur Welle getrieben. Ob die Gruppe das Hoch und Runter im brechenden Seegang länger ausgehalten hätte? Spätestens ab einer steil brechenden 1,5-Meter-Welle wäre das an der Luvseite liegende Seekajak von der Welle angehoben und über das Päckchen „gespült“ worden.
- U.U. wäre es hilfreicher gewesen, wenn statt der relativ kurzen Bugleine eine Schleppleine zum Befestigen an der Bake verwendet worden wäre. Nun, die Bugleine konnte sofort aktiviert und ohne Probleme von einer zweiten Person an der Bake befestigt werden. Ob das so schnell mit einer Schleppleine möglich gewesen wäre,

möchte ich bezweifeln. Ein nachträgliches Umrüsten auf eine Schleppleine ließ jedoch der steile, kabblige Seegang an der Bake nicht mehr zu!?

- Natürlich wäre es immer noch möglich gewesen, die Seekajaks zu verlassen und auf der Rettungsbake auf Wetterbesserung zu warten, ... sofern es der steile, kabblige Seegang erlaubt hätte, sich zu der im Luv der Rettungsbake befestigten Leiter vorzuhangeln und auf ihr hoch zum Rettungskorb zu klettern. Was aber wäre mit den verlassenen Seekajaks passiert. Hätten die Seile ausgereicht, sie alle an der Bake zu sichern? Wären sie anschließend im Seegang übereinandergeschlagen, vollgelaufen und so stark beschädigt, dass sie nach dem Abflauen des Windes nicht mehr paddelbar gewesen wären?
- Last and least, was wäre passiert, wenn der Seegang und die Tide so hoch aufgelaufen wäre, dass die relativ kurz an der Rettungsbake angebundene Seekajaks mehr unter als über Wasser gegangen hätten? Wären dann noch alle in der Lage gewesen, sich im Päckchen zu halten?

„Ende gut, alles gut!“ – Den in der Anlage aufgeführten Kommentaren kann man entnehmen, dass sich alle Teilnehmer auf mich, den Ausbilder und Fahrtenleiter, verlassen haben. Zum Glück; denn was wäre passiert, wenn plötzlich einer meine Kompetenz angezweifelt hätte bzw. in Panik geraten wäre und sich von der Gruppe getrennt hätte? Oder was wäre passiert, wenn die Sturm und Schauerböen nicht ohne Personenschaden überstanden worden wären? Im Nachhinein hätte man sicherlich die Entscheidung von mir gefunden, die ursächlich für einen solchen Schaden gewesen wäre.

In der Zwischenzeit bin ich wieder einige Male auf der Ostsee und Nordsee gepaddelt. Der Seewetterbericht hatte fast immer vereinzelt vor Gewitter gewarnt; dennoch hatte es vor Ort kein einziges Mal gewittert. Einige Male konnte ich schon früh morgens um 7 Uhr äußerst kräftige, hoch in den Himmel ragende Cumulus-Wolken beobachten, die sich aber während des Tages alle wieder auflösten. Und z.B. vor Langeness zog nachmittags eine dunkle Wolkenfront vom Osten her kommend herüber, die fast so dunkel war, wie jene über Neuwerk. Aber es passiert nichts. Weder erhöhte sich die Windstärke noch regnete es, geschweige denn, dass Schauerböen auftraten. An keinen dieser Tage erlebte ich kritische Gewässerbedingungen, aber an mindestens 50 % dieser Tage hätte ich lt. Seewetterprognose bzw. auf Grund der Wolkenformationen nicht auf dem Wasser sein dürfen!

Text: Udo Beier

Anlage I: Kommentare der Beteiligten

G.M.: Auch wenn ich die Fahrt beim Eingang des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ abgebrochen hätte, halte ich selbst im Nachhinein die Weiterfahrt für vertretbar. Unabhängig davon, es kommt eben öfter unverhofft und so haben wir eine schöne Lehrstunde in Sachen Sturm-/Starkwindtieft erlebt.

Ich hätte mich wahrscheinlich nicht an der Bake festgehakt, sondern wäre weitergefahren. Als wir an die Bake herangefahren sind, habe ich nicht das Gefühl gehabt, dass wir nicht mit 2-3 km/h hätten weiterfahren können.

Das Festmachen an der Bake hätte mit einem längeren Seil erfolgen sollen. Ich meine, dass wir zu dicht an der Bake dran waren.

Unser Paddelhandling war miserabel. Beim nächsten Mal müssen die Paddel neben die Boote ins Wasser gelegt werden. Festgehalten wird an den Decksleinen – nicht an den Paddeln.

Aber all das ist Theorie und ich denke schon, dass eine situationsangemessene Lösung gefunden wurde. Ansonsten: Ein Sturm zieht vorüber und das Päckchen hat eine große Stabilität bewiesen. Die Moral in der Gruppe war gut, niemand ist in Panik geraten – wir sind gut angekommen und haben eine Menge gelernt.

D.F.: Die Ansage war, dass das Wetter vorbeiziehen würde, und so sah es nach meiner eigenen Einschätzung auch aus. Die ersten Wolken tauchten westlich von uns auf, der Wind blies aus südlichen Richtungen.

Später, als es dann auch südlich immer schwärzer wurde, war klar, dass wir uns hier getäuscht hatten. Das zu frühen Abbiegen vor der „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“-Tonne WE 32 hätte ich als Lösung auch nicht so schlecht gefunden, da wir dann ja relativ schnell auf trockene hohe Flächen gestoßen wären. Ob wir diese dann rechtzeitig erreicht hätten und ob der Untergrund uns getragen hätte, weiß ich aber nicht.

Im Päckchen an der Rettungsbake zu liegen, war eine gute Lösung, um als Gruppe sicher zusammenzubleiben. Unangenehm war mir persönlich die Vorstellung, mit dem Boot an der Bake festgebunden zu sein, ohne selber das Tau lösen zu können. Hier wäre ein langes Rettungsseil auf Slip wohl besser gewesen.

Ich hätte mir wohl zwar zugetraut, gegen den Wind und die Welle anzupaddeln, eine koordinierte Rettung nach Kentern wäre aber m.E. sicher schnell an die Grenzen gestoßen.

Nach dem Motto: „Hinterher ist man immer schlauer!“ könnte jetzt noch herumtheoretisiert werden, in der konkreten Situation hatte ich aber das Gefühl, dass alles „im Griff“ war – nur das eine Paddelblatt hat mit seiner scharfen Kante immer auf meine Finger gehauen! ...

Ich glaube, in der Situation an der Bake hat mir meine relative Unerfahrenheit auf See geholfen. Ich habe die Gefährlichkeit der Situation einfach nicht so richtig eingeschätzt.

B.S.: Aufgrund des uns bekannten Wetterberichts sollte eine Verschlechterung des Wetters erst zum frühen Abend erfolgen, also zu einem Zeitpunkt, wo wir schon wieder auf Neuwerk sein sollten, so dass wir die Fahrt wie geplant ohne Bedenken antreten konnten.

Bei den aufziehenden dunklen Wolken hätte ich ohne die Gruppe über das „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ so früh wie möglich auf dem kürzesten Weg nach Neuwerk gefahren, auch wenn man - wie festgestellt - wegen des niedrigen Wasserstandes nicht weiterpaddeln konnte und hätte treideln müssen.

Nach meinen Erfahrungen ... bauen sich die Wellen im Flachwasser ja nicht so hoch auf wie im Bereich der Rettungsbake, wo sich die Gruppe festgehalten hat. Außerdem haben wir bei der Rückkehr nach Neuwerk ja später erfahren, dass der Wind im Bereich der Insel nicht so gewütet hatte, wie bei der Rettungsbake, so dass wir wohl ohne große Probleme früher in Neuwerk angekommen wären.

Da ich mich in sicherer Begleitung fühlte, hatte ich gleichwohl keine Bedenken, die Fahrt fortzusetzen und bin davon ausgegangen, dass wir Neuwerk durch die starke Strömung im Fahrwasser noch einigermaßen sicher erreichen. Die Schnelligkeit, mit der der Wind immer stärker wurde, hat mich doch sehr überrascht.

In dieser Situation war das Anfahren der Rettungsbake auch die einzige und sicherste Lösung gewesen. Vielleicht hätte man beim Weiterfahren die Bake schon früher ansteuern können und hätte dann bei etwas weniger Wind alle Boote festmachen können. Letztendlich war die getroffene Entscheidung die beste Lösung gewesen.

Im Gegensatz zu G.M. bin ich nicht der Auffassung, dass eine Weiterfahrt bei diesen Windverhältnissen möglich gewesen wäre. Die Gefahr, dass einer der Teilnehmer kentert und die Gruppe auseinander fällt, war m.E. doch sehr groß gewesen. Dann hätten wir wirklich Probleme gehabt. Ob ein Festmachen mit einem längeren Seil die Situation an der Bake gebessert hätte, kann ich nicht beurteilen, da ich die Bake erst nach fünfter erreicht habe und gesehen habe, wie schwierig es war, überhaupt die Seile zu befestigen.

Entscheidend für die Situation war die Tatsache, dass die Gruppe so lang gut zusammengehalten hat und die Päckchenbildung mir Sicherheit gegeben hat und ich aus dieser Situation viel gelernt habe. ...

G.M. hat zu Recht auf das miserable Paddelhandling hingewiesen. Die Paddel waren während der gesamten Zeit an der Bake mehr als störend, auch wenn meine unmittelbaren Bootsnachbarn sich nicht an den Paddeln, sondern an den Sicherungsleinen festgehalten haben.

H.W.: Auf Höhe des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ war die Schlechtwetterfront zwar zu sehen, aber ein „Vorbeiziehen“ der Front schien wahrscheinlich. Der Wetterbericht hatte ja nur gegen 18 Uhr mehr Wind aber nach meiner Meinung keine Schauerfront vorhergesagt.

Südlich der „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“-Tonne WE26 auf dem Weg zur Rettungsbake „Ref“ war klar, dass die Front uns „treffen“ würde. Ein „Anlanden“ wäre eventuell möglich gewesen, und zwar nicht unbedingt mit Aussteigen verbunden, sondern quasi im Boot sitzend die Front abwarten. Vorher hätten wir uns entsprechend Regenbekleidung etc. anziehen können. Nach Durchzug der Front wäre

dann eine Weiterfahrt nach Neuwerk möglich gewesen; denn Hochwasser war erst ca. 3 Stunden später.

Das Anlegemanöver an der Rettungsbake mit dem „Festmachen“ des Seils war sehr professionell ausgeführt. Allerdings war die Leine zu kurz. Hier habe ich nicht richtig geschaltet; denn ein längeres Seil – eine Schleppleine – war ja verfügbar und damit eine Befestigung der Boote mit ausreichend Abstand zur Bake auf Slip möglich gewesen.

Durch die unsymmetrische Bestückung des Päckchens trieben wir quer zu Wind und Welle und mein Boot hat sich einige sehr kräftige Schläge durch die Nachbarboote eingefangen.

Auch das „Paddelhandling“ war bei den starken Bootsbewegungen schwierig. ...

Ob eine „Gruppenkommunikation“ unterwegs geholfen hätte, eine andere Entscheidung zu treffen, kann ich nicht beurteilen.

H.K.: Am Beginn unserer Fahrt konnte man sicherlich nicht mit einer solchen Schlechtwettersituation rechnen, auch nicht vom Wetterbericht her. Ich dachte wie G.M. daran, ob man die Tour nicht lieber abbrechen sollte, als wir die Einfahrt des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ passierten. Das habe ich im SaU-Handbuch so gelesen. Außerdem hat mich einmal vor Darßerort eine solche Wetterfront mit hoher Geschwindigkeit eingeholt. Damals bin ich einfach durchgepaddelt. Mir war aber ziemlich mulmig dabei zumute. In unserem Fall habe ich mich aber auf die langjährige Erfahrung des Fahrtenleiters verlassen und wunderte mich, als wir dann doch die Schlechtwetterfront über uns hatten.

Die Entscheidung, an die Rettungsboje zu gehen, war meiner Meinung nach die einzig richtige, auch wenn die Leinen etwas kurz und das Päckchen unsymmetrisch war.

Eine Kenterung eines Teilnehmers innerhalb des Starkwindbereiches wäre sicherlich problematischer geworden.

Anlage II: Diverse Seenotfall-Berichte

Risiko Küstenkanuwandern I

Zur Veranschaulichung der Risikoabschätzung die Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls auf der Nordsee (Nordfriesland)

in: Kanu-Sport 10/98 und Seekajak 65/98

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf (2003)

Risiko Küstenkanuwandern II

Analyse eines Seenotfalls vor Baltrum (Ostfriesland)

in: Kanu-Sport 10+11/04

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf (2004)

Risiko Küstenkanuwandern III

Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls an der kroatischen Küste

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf (2004)

Risiko Küstenkanuwandern IV

Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben

- Analyse eines missglückten Ausstiegs -

in: Kanu-Sport 6/06

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IV.pdf (2004)

Risiko Kanuwandern V

Kältetod nach Kenterung auf dem Brahmsee

- Analyse einer Kenterung im Winter -

in: Kanu-Sport 2/05

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-V.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern VI

Ein Seenotfall ... der keiner wurde

- Analyse einer Gruppenfahrt mit „Flusspaddlern“ auf der Ostsee -

in: Seekajak 16/88, S.28-31.

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VI.pdf (1988)

Risiko Küstenkanuwandern VII

Vermisst vor Langeoog

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VII.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern VIII

Seenotfall vor einer Steilküste

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VIII.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern IX

Tod nach Kenterung in der Brandung

- Analyse eines Seenotfalles vor Norderney -

in: Kanu-Sport 11+12/05

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern X

Seenotfall bei ablandigem Wind

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-X.pdf (2005)

sowie:

Beier,U.: **K.o. am D-Steert**, in: Seekajak 26/90, S.25-32.

Beier,U.: **Nordseequerung gescheitert**, in: Kanu-Sport 11/01

09.08.2010 Küstenkanuwandern: Erholung für Körper und Seele? (Gesundheit)

Paddeln entlang der Küste kann auch als Auszeit angesehen werden, die seelische Entspannung bietet, die auf ursprüngliche Naturerlebnisse in Verbindung mit körperlicher Bewegung zurückzuführen ist. Anknüpfend an unserem Lebensweg lautet die Devise: Der Weg ist das Ziel. Doch sollten wir nicht unser eigentliches Ziel aus den Augen verlieren. So kann insbesondere das Küstenkanuwandern als äußeres Zeichen für den inneren Weg angesehen werden. Es setzt einen Entwicklungsprozess in Gang, der Verarbeitungsmöglichkeit für lebensverändernde Umstände anstößt.

Am besten sammelt man im Urlaub seine ersten Erfahrungen auf der Ostsee. Man nimmt sich eine Auszeit vom Alltag, ist auf dem Weg und doch ganz bei sich selbst. Die Sinne schärfen sich und die Konzentration auf Wesentliches wächst. Auch ohne sportlichen Hintergrund wird die ursprüngliche und entspannte Tour entlang der Küste zur prägenden Erfahrung. Küstenkanuwandern wirkt selbstreinigend. Aus dem unmittelbaren Naturerlebnis wachsen neue Kraftreserven, um Belastungen zu überwinden, Bilanz zu ziehen und sich neu zu orientieren. Die positiven Impulse und gesundheitsfördernden Aspekte des Küstenkanuwanderns sollten trotz – oder gerade wegen (?) - des Stresses, den die Naturgewalten manchmal bei einem auslösen können, nicht unterschätzt werden. Küstenkanuwandern erscheint als naturverbundene Möglichkeit, um trotz körperlicher Beanspruchung zur Ruhe zu kommen. Gerade als Solo-Paddler kann man entspannt unterwegs sein, auf dem Weg zu sich selbst. Erholung pur ohne Urlaubsstress und hektische Freizeitziele. Um mit sich selbst ins Reine zu kommen und einen langanhaltenden Mehrwert für neue Lebensenergien zu erhalten.

Die Konzentration auf sich selbst kommt im hektischen und lauten Alltag oft zu kurz. Wichtig ist daher ein Gegenkonzept: Ruhe, innere Einkehr, Naturverbundenheit in Verbindung mit einfacher körperlicher Betätigung und Selbstversorgung. In der Abgeschiedenheit, weit weg

von Land und Leuten, im Rhythmus der Natur und ihrer Gezeiten, lässt man die Zivilisation einfach hinter sich und folgt unbeirrt seinem persönlichen Pfad zur inneren Einkehr.

Text: Nach einem Anzeigentext übers Pilgern, erschienen in DIE ZEIT 33/10

05.08.2010 **Sea Kayaker Magazin online erhältlich**

Das us-amerikanische Magazin „SEA KAYAKER“ ist ab sofort auch online abrufbar als digitale Ausgabe zu einem Preis von US-Dollar 4,95 je Heft (Umfang: ca. 10 MB).

Weiter Infos darüber findet man unter:

www.seakayakermag.com > Online-Store > Back Issues (Digital).

Den „SEA KAYAKER“ gibt es übrigens seit 1984. Er ist das älteste Magazin, das nur Themen veröffentlicht, die etwas mit Küstenkanuwandern zu tun haben.

Besonders hervorzuheben für uns Europäer sind die:

- **„Kayak Reviews“**, d.h. Testberichte über Seekajaks, wobei nicht nur Fahreindrücke von drei verschiedenen Kanuten geschildert werden, sondern auch ein großer Umfang an technischen Daten (z.B. Wasserlinienlänge, Volumen, Wasserwiderstand, Anfangs-/Endstabilität) veröffentlicht wird.
- **„Safety“-Berichte**, d.h. Berichte über einzelne Seenotfälle und ihre Analyse („Lessons learned“).

Neben dem „SEA KAYAKER“ gibt es noch:

- aus Großbritannien: „OCEAN PADDLER“ – www.oceanpaddlermagazine.com
 - aus Kanada: „ADVENTURE KAYAK“ – www.adventurekayakmag.com
-

15.07.2010 **Notruf per AIS (Ausrüstung)**

Seit einigen Jahren müssen Schiffe, die länger als 20 Meter sind, mit einem „Automatic Identification System“ (AIS) ausgerüstet sein. Es handelt sich dabei um eine Art Funksystem, welches ermöglicht, die Position von anderen Schiffen in der Umgebung zu ermitteln. Mit Hilfe von AIS soll durch den Austausch von Navigations- und weiteren Daten die Sicherheit und Lenkung des Schiffsverkehrs erhöht werden. Gesendet wird über UKW-Kanäle, so dass die Reichweite des AIS-Signals bis zum Horizont reicht. Empfangen werden die Signale auf einem Monitor (z.B. der elektronischen Seekarte und des Radarbildes). Siehe hierzu auch:

→ http://de.wikipedia.org/wiki/Automatic_Identification_System

Seit Anfang dieses Jahres wird das Handgerät „Easyrescue“ angeboten, das im Falle eines Seenotfalles Signale ausstrahlt, welche von Schiffen in der Umgebung empfangen werden kann, die mit AIS ausgerüstet sind. Das Handgerät „Easyrescue“ (Maße: 12,8x7,6x3,2 cm; max. Sendezeit: 96 Stunden; Sendereichweite: ca. 3 Seemeilen, abhängig vom Seegang und Antennenhöhe; wasserdicht nach IP 68, Preis: ca. 350,- Euro) ist mit GPS ausgerüstet, sodass die Positionsangabe des Havaristen ständig aktualisiert wird.

Ob nun aus der Sicht des Küstenkanuwanderns dieses Gerät leistungsfähiger ist als eine „Seenotbake“, möchte ich jedoch bezweifeln. Paddeln wird doch häufig in Regionen, wo nicht immer Schiffe mit AIS-Ausrüstung in Sichtweite fahren. Solange nicht mindestens jede

hochseetüchtige Segelyacht mit AIS ausgerüstet ist, sollten wir uns folglich die Anschaffung eines solchen Gerätes sehr wohl überlegen, gibt es doch derzeit schon Seenotbaken mit GPS (z.B. „Kannad XS-4 GPS“), die kleiner (10,6x4,7x3,4 cm), leichter (150 g), wasserdichter (bis 10 m Tiefe) und auch preiswerter (ca. 300,- Euro) sind.

Text: Udo Beier

Links:

Easyrescue: www.easyais.com

Seenotbaken: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf

ACR AquaFix 406: www.kanu.de/downloads/Seenotsender-ACR.pdf

Kannad XS-4 GPS: www.aeroversand.de/lprintable/not/kannadxs4.html

07.07.2010 **Schwedische Schärengärten: Übernachtungen** (Revier/Ausland)

Unter

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/081215.html

findet man eine Info über „**Zeltmöglichkeiten an der west-schwedischen Schärenküste**“. Es handelt sich hierbei um 3 Broschüren, die nahezu alle Zeltmöglichkeiten zwischen Göteborg und norwegischer Grenze auführen.

Es sind jedoch noch weitere Infos in Schweden veröffentlicht worden, die u.a. Übernachtungsmöglichkeiten („Lagerplatz“), aber auch Küstenkanuwanderrouen, Toiletten, Mülleimer, Trinkwasserstellen u.v.a.m. auführen:

- **Staffan Petersson:**
Paddla kajak i Stockholms skärgård.
44 turer från Arholma i nor till Landsort i söder
Calazo Förlag 2007 (415 S.)
- **Joakim Danielsson / Ylva Li Göransson:**
Paddla Kajak S:t Anna – Misterhult
(ost-schwedische Küste von Arkösund bis Klintemala)
Calazo Förlag 2009
- **Joakim Hermanson / Ulrike Larson:**
Paddla Kajak i Bohuslän
(west-schwedische Küste)
Calazo Förlag 2009

Alle 3 Bücher kosten jeweils ca. 25,- Euro können über den Stockholmer Händler „Kartcentrum“ – www.kartcentrum.se (auch englischsprachig) bezogen werden.

Weiterhin gibt es noch die folgende Broschüre, die u.a. ebenfalls Zeltmöglichkeiten auf den Schären auführt:

- **Die Stockholmer Schären.**
Ein Fremdenführer zu unseren Inseln
Hrsg.: Die Schärenstiftung
2008 (66 S.)
Bezug: www.skargardsstiftelsen.se /

Wer nun plant, z.B. im Stockholms Skärgård zu paddeln, sollte seine Route mit Hilfe topografischer Karten suchen und verfolgen. In Frage kommen die folgenden Karten:

- Terrängkartan (1:50.000), hrsg. von Lantmäteriet
Nr. 595, 606 und 607 Stockholm
Nr. 596 Dalarö (2008)
Nr. 608 Värmdö (2008)
Nr. 609 Möja (2008)
Nr. 610, 621 und 622

Text: U.Beier

06.07.2010 **Skandinavische Seekarten u.a. im Netz** (Revier/Ausland)

Die YACHT, Nr. 15/10, S.16, weist auf einen kostenlosen Onlinedienst hin, bei dem wir Seekarten, Landkarten und Satellitenfotos von Schweden, Norwegen und Finnland (keine Seekarten) abrufen und gezielt vergrößert bestimmte Regionen auswählen können. Ob diese Infos identisch mit denen von GOOGLE EARTH sind, kann jeder selber überprüfen. Zumindest die Darstellung als Seekarte müsste einmalig sein.

Meines Erachtens liefern diese Karten einen guten Überblick, wenn man zu Hause schon mal sehen will, wie der Startort aussieht und was einem unterwegs so auf der Route erwarten könnte. Diese Karteninfos ersetzen natürlich nicht die einlamierte DIN-A-3-Farbkopie von einer topografischen Papierkarte (1:50.000) vor Ort auf dem Kartendeck.

Links:

<http://kart.kystverket.no>

<http://kartor.eniro.se/>

<http://kart.gulesider.no/m/p4Vdk>

05.07.2010: **Neues über Seekrankheit** (Gesundheit)

In der YACHT berichtet **U.Janßen** in dem Beitrag:

„Keine Magie, sehr effektiv, absolut sicher“

über Seekrankheit im Allgemeinen und „gezielte Atemtechnik“ zur Bekämpfung der Seekrankheit im Besonderen.

Im Folgenden sollen ein paar Punkte zu diesem Phänomen, von welchem ab und an auch Paddler betroffen sind, erwähnt werden:

- „Seekrankheit entsteht durch widersprüchliche Wahrnehmungen im Gehirn, die Signale stammen nach traditioneller Auffassung aus dem Innenohr, den Augen und Sensoren in Muskeln und Sehnen, im Bauch, den unteren Organen und sogar den Blutgefäßen.
Wenn die Informationen von ein oder zwei dieser Sensoren einander widersprechen, erhält das Gehirn verwirrende Muster von Signalen, und es wird einem schlecht.“
- „Bei den Bewegungen einer Yacht sind etwa 30 Prozent (der Segler) anfällig.
Der Hauptgrund für die Anfälligkeit ist eine natürliche Prädisposition, eine genetische Veranlagung.
Die zweite Ursache liegt offenbar an verschiedenen Substanzen im Körper (z.B. Hormone). ... Frauen sind kurz vor Einsetzen ihrer Regel besonders anfällig (5:3 im Verhältnis zu Männern).“

- „Die Frequenz der Bewegung ist das Hauptkriterium für Entstehung von Seekrankheit. Warum wird einem Surfer nicht schlecht, aber einem Segler? Warum wird dem Reiter auf einem Pferd nicht schlecht, auf einem Kamel sehr wohl. Sie bewegen sich mit einer anderen Frequenz. ... Dazu kommen an Bord Bewegungen von Seite zu Seite, von oben nach unten und Drehungen. Das sind in der Summe für das Gehirn hochkomplexe Vorgänge, die es zum Teil falsch interpretiert.“
- „Es ist wichtig, bei Seekrankheit aufrecht zu bleiben und nicht etwa in Backskisten zu kramen. Jede Neigung des Kopfes vervielfacht die Dosis der Fehlinformation.“
- „Es gibt einen Adaptionseffekt: Das Gehirn gewöhnt sich nach einem gewissen Zeitraum an die Signale.“
- „Wer eine Situation vollkommen versteht und die Gewissheit hat, sie absolut zu kontrollieren, ist deutlich weniger anfällig für Seekrankheit. ... Je mehr man zweifelt, desto mehr verliert man aus psychologischer Sicht die Kontrolle.“
- „Das beste Medikament ist Scopolamin, es hat aber Nebenwirkungen wie Müdigkeit und den Nachteil, dass es schon vor der Reise eingenommen werden muss.“
- Vitamin C soll ebenfalls eine „heilsbringende Wirkung“ haben, und zwar in Form eines Vitamin-C-Kaugummis; denn „Kaubewegungen unterdrücken signifikant Übelkeit“.
- „Mit einer bestimmten Atemtechnik (werden) etwa 70 Prozent des medikamentösen Effekts erreicht, und zwar in dem Moment, wenn er gebraucht wird und ohne Nebenwirkungen:
Die intuitive Reaktion an Bord ist Ausatmen bei Vorwärtsneigung und Einatmen bei Rückwärtsneigung. Man atmet ... da quasi automatisch gegen den mechanischen Schock an, und das ist in diesem Fall falsch. Als (die) Probanden im Simulator sich auf die entgegengesetzte Atmung konzentriert haben, waren die Effekte erheblich. Es funktionierte mit einem kleinen Zeitversatz sogar noch besser. Wichtig ist nur, dass ... moderat und regelmäßig Luft geholt wird. ...
Man begibt sich durch kontrollierte Atmung ein wenig in einen meditativen Zustand Außerdem vermittelt gleichmäßiges Luftholen dem Gehirn, dass alles in Ordnung ist. So lange man atmet, wird der Reflex des Erbrechens zu unterdrücken versucht.“
- „Manche Leute glauben an bestimmte Sachen, dann helfen sie auch, Kontrolle zu erlangen. So funktionieren z.B. die Seekrankheits-Armbänder. Sie sind in Wahrheit völlig wirkungslos, ein reines Placebo.“
- „Manchem hilft der Blick auf den Horizont, manchem nicht.“
- „Alles, was den Körper nur ein wenig schwächt oder belastet, macht anfälliger. Also nichts Schweres essen, ... kein Alkohol trinken, nicht auf nüchternen Magen losfahren ... nicht rauchen.“
- Schließlich: „Es gibt vermutlich einen Zusammenhang zwischen Seekrankheit und Migräne.“

Nun, auch beim Küstenkanuwandern kann einem schlecht werden, z.B.

- Kanuten, die draußen im Seegang nicht paddeln, sondern in der Sitzluke nach etwas suchen bzw. auf andere warten, die in der Grundsee spielen bzw. mit Rettungsübungen beschäftigt sind.
- Kanuten, die übermüdet, ausgepowert bzw. ausgehungert draußen weitab von der Küste paddeln. Werden sie dann noch von kräftigerem Wind überrascht, verschlimmert sich ihr Zustand.
- Kanuten, die ängstlich sind und sich von den Gewässerbedingungen – egal wie schwierig & gefährlich - überfordert fühlen.

Text: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 15/10, S.60-67 –

16.06.2010: **EPP 3 Küste: Einweisungsfahrt Langeness** (Ausbildung)

Vielleicht interessiert es den einen und die andere, was so im Rahmen der EPP 3 (Küste)-Ausbildung des DKV (hier: Hamburger Kanu-Verband) so verlangt wird.

Neben einem 2-tägigen Workshop (Kurs I) (Ziel: Vermittlung von Theorie und Rettungspraxis) und 2-tägigen Brandungsübungen (Kurs II) (Ziel: Verbesserung der „Seegangstüchtigkeit“) wird abschließend eine 3-tägige Einweisungs-Wanderfahrt (Kurs III) im Spiekerooger Revier (Ostfriesland) bzw. eine 4-tägige Einweisungs-Wanderfahrt im Langenesser Revier (Nordfriesland) angeboten. Ziel dieser Einweisungsfahrten ist die Vermittlung praktischer Kenntnisse.

Da es sich bei diesen Einweisungsfahrten nicht um eine Urlaubs-, sondern um eine Ausbildungsfahrt handelt, müssen die Teilnehmer vorher Hausaufgaben lösen. Diese Hausaufgaben stehen im direkten Bezug zur jeweiligen Einweisungsfahrt. Wer sie löst, hat sich automatisch auf diese Touren so vorbereitet, wie auch ein Fahrtenleiter sich vorbereiten muss.

Die Hausaufgaben für die vom 12. bis 15.8.10 stattfindenden Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness) umfassen insgesamt 86 Fragen und können auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

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

Die Hausaufgaben für die vom 7. bis 9.5.10 stattgefundenen Einweisungsfahrt umfassen insgesamt 99 Fragen und können samt Lösungen ebenfalls beim DKV abgerufen werden:

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

Übrigens, wer solch einen Kurszyklus erfolgreich absolviert, der müsste in der Lage sein, eigenständige Touren entlang der Küste zu planen und durchzuführen. Wenn er dabei vorsichtig vorgeht und langsam den Schwierigkeitsgrad steigert, der dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit immer wieder sicher zurück ans Festland kommen.

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Info.pdf

19.05.2010 **Spiekeroog & Co. – EPP 3 (Küste) Prüfungsfragen** (Ausbildung)

Anfang Mai wurde der ersten Zyklus im Rahmen der vom Hamburger Kanu-Verband und dem ACC-Hamburg angebotenen Ausbildung zum Küstenkanuwandern (hier: EPP 3 (Küste) abgeschlossen. Er umfasste die folgenden Kurse:

- **Kurs 1: Workshop Küstenkanuwandern in Hamburg (13.-14.3.10):** Ziel war es, ein paar theoretische Kenntnisse zur Fahrtenplanung und -durchführung bei Touren hinaus aufs Meer zu vermitteln und einige relevante Rettungsmethoden im Hallenbad zu üben.
- **Kurs 2: Brandungsübungen in St.Peter-Ording (1.-2.5.10):** Im Mittelpunkt stand das Üben von Paddeltechniken, die wir beim Paddeln im brechenden Seegang benötigen.
- **Kurs 3: Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog & Co):** Hier ging es darum, das in Kurs 1 und 2 Erlernte zu praktizieren und zu vertiefen. Zur Vorbereitung auf diesen Kurs wurden zusätzlich Hausaufgaben gestellt, die konkreten Probleme ansprechen, mit denen wir vor Ort konfrontiert werden können.

Die Hausaufgaben greifen insgesamt 99 Fragestellungen auf. Wer an diesen Fragestellungen und den dazugehörigen Antworten interessiert ist, kann sie auf der DKV-Homepage abrufen:

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekerooq-Hausaufgaben.pdf

28.04.2010 **Mehr über Freya Hoffmeisters Race Around Australia** (Geschichte)

Nachdem Freya mit Bravour, Engagement & Authentizität ihre Vortragsreihe, die sie u.a. nach Darmstadt, Hamburg, Husum, Kiel und Köln (später noch nach Berlin) führte, absolviert hat:

www.gajaqunderground.com

mag der eine oder andere Zuschauer & -hörer sich mehr für Freya und ihre Erlebnisse interessieren. Ich möchte daher auf die Interviewserie im us-amerikanischen SEA KAYAKER Magazin verweisen. Der Herausgeber **Christopher Cunningham** führte – als Freya unterwegs war - insgesamt 5 Telefoninterviews mit ihr, die sehr deutlich veranschaulichen, was sie so erlebt, gedacht und gefühlt hat. Der Interviewtext kann von der Homepage des SEA KAYAKERS abgerufen werden:

Australian Odyssey: Freya Begins

aus: SeaKayaker, April09, S.21-22

=> www.seakayakermag.com/2009/April09/feature-frieda.htm

The Great Gulf

7-Day-Crossing the Gulf of Carpentaria/Australia by Freya Hoffmeister

aus: Sea Kayaker Aug.09, S.14-19

=> www.seakayakermag.com/2009/Oct09/great-gulf.htm

Leaving Australia's West Coast in her Wake

aus: SeaKayaker, Dec.09, S.14-17

=> www.seakayakermag.com/2010/Feb10/westcoast.htm

Expedition Down Under. Freya: The Great Australian Bight

aus: SeaKayaker, Febr.10; S.46-50

=> www.seakayakermag.com/2010/April10/AustralianBight.htm

Freya Completes Circumnavigation

aus: Sea Kayaker, April 2010, S.16-18

=> www.seakayakermag.com/2010/Jun10/freyaCompletes.htm

21.04.2010 **Wind-/Wettervorhersagen für das Wochenende** (Wetter)

Auf der Homepage der YACHT wird ab 22.04.10 eine Wind- und Wettervorhersage für das jeweils kommende Wochenende veröffentlicht. Die Vorhersage wird in Form eines 4-minütigen Videos erstellt und ist jeweils ab Donnerstag abrufbar.

Außerdem können vier Beiträge über Basiswetter-Know-how abgerufen werden.

Link: www.yacht.de/tv

20.04.2010 **M.Kachler: Infos über Korsika, Sardinien, Kroatien, Italien, Frankreich** (Revier/Ausland)

Rudi Fetting hat auf die informative Homepage von **Manfred Kachler** aufmerksam gemacht. Dort finden sich u.a. die folgenden Beiträge über diverse Seekajaktouren:

Cote d'Azur (Frankreich)

→ <http://kachler.net/cotedazur/Cotedazur.html>

Bassin d'Arcachon / Banc d'Arguin (Frankreich)

→ www.kachler.net/Arguin/arguin.html

Westkorsische Küste: Calvi – Ajacio (2004)

6-Tage-Tour

→ www.kachler.net/Corsekayak_open/Corse.htm

Westkorsika (nördlicher Westen): Galéria – Sagone (Paddelrevierinfo)

→ www.kachler.net/Corse_Spot/Corse_spot.html

Sardinien: Olbia – Arbatax (2006)

8-Tage-Tour

→ www.kachler.net/sardaigne_2006/sardaigne_2006.html

Elba: Follonica – Elba und retour (2009)

5-Tage-Tour

→ www.kachler.net/Follonica-Elba/elbe.html

Elba: San Vincenzo um Elba und retour

5-Tage-Tour

→ www.kachler.net/San_Vincenzo_rund_Elba/San_Vincenzo_rund_Elba.html

Ligurische Küste: Genua – La Spezia (2003)

4-Tage-Tour

→

www.kachler.net/Seekayaktour_an_der_Ligurischen_Kueste_NS/Seekayaktour_an_der_Ligurischen_Kueste_NS.html

Kroatien: Rijeka – Richtung Zadar (2005)

5-Tage-Tour bis zur Insel Silba

→ www.kachler.net/Croatie_2005/croatie_2005.html

Link: www.kachler.net

18.04.2010 **Greenland Kayak Guide** (Revier/Ausland)

Der in Grönland lebende isländische Seakayaker Baldvin Kristjansson hat auf seiner Homepage www.greenlandkayaks.gl ein Handbuch:

„**Greenland Kayak Guide**“

veröffentlicht. Es enthält u.a. die folgenden Kapitel:

- Daily life – must be spring / polarbears
- Dangerous animals
- Freight to Greenland
- Greenland vs. Antarctic
- Ice – a kayaker's best friend

- Ice charts
- Introduction
- Photos with map location
- Renting kayaks
- Slide show - large
- South vs. East
- Spelling – old vs. new
- Tide and currents
- Travel – south
- Weather – barometer, wind, climate, Qaqortoq data, forecast

Link: <http://greenlandkayakguide.blogspot.com/>

17.04.2010 Per Hand verstellbare Schenkelstützen von Prijon (Ausrüstung)

Im KANU MAGAZIN werden im Rahmen eines Tests von Wilderwasserkajaks:

„Alles retro, oder was? 6 Neue Wildwasserkajaks im Test“

insbesondere die neuen per Handgriff verstellbaren Schenkelstützen von Prijon hervorgehoben:

„Staunen auch bei der Innenausstattung: Volle Punktzahl für die 3D-Grip-Schenkelstütze. Sie lässt sich in Längsrichtung verschieben, der Beinwinkel ist anpassbar, und die Auflage auf dem Oberschenkel lässt sich verändern. Alles mit wenigen Handgriffen und viel Spielraum.“

Bislang gibt es diese Schenkelstützen, die lt. Prijon-Katalog „in zwei Positionen jeweils sieben Zentimeter verschiebbar“ sind, nur bei den Wildwasserkajaks von Prijon. Aber es wird wohl nur eine Frage der Zeit sein, dass auch die Prijon-Seekajaks damit ausgerüstet werden. Wie lange es noch dauern wird, bis die Konkurrenten von Seekajaks etwas Ähnliches anbieten, ist dahingestellt. Wenn man sich überlegt, wie lange die Konkurrenz brauchte, zumindest bei den PE-Seekajaks konventionell verstellbare Schenkelstützen einzubauen, und dass sie es bislang immer noch nicht geschafft hat, konventionell verstellbare Schenkelstützen bei ihren GFK-Seekajaks u.ä. einzubauen (Ausnahme: Lettmann), wird es wohl noch eine „Hersteller-Generation“ dauern, bis derart komfortabel verstellbare Schenkelstützen von den Marktführern der Seekajakbranche eingebaut werden. Woran das liegt? Nun, letztlich an den Käufern von Seekajaks. Sie legen wohl mehr Wert auf:

- eine 4. Gepäckluke (nämlich vor sich auf dem Kartendeck)

als auf:

- per Hand verstellbare Schenkelstützen
-
- fest integrierte Hand-Lenzpumpen (irgendwie scheinen diese Pumpen wieder zu Gunsten des 4. Lukendeckels verdrängt zu werden),
- seegangsfeste und effizient einsetzbare Steuerblätter (zu denken ist hier an die integrierten Steueranlagen von Pietsch & Hansen sowie Lettmann),
- frei schwingende Toggles (vorbildhaft sind hier manche britische Seekajaks),
- Süllränder, die einen dichten Sitz der Spritzdecke ermöglichen,
- Süllränder, die so konstruiert sind, dass sich die Spritzdecke auch mit klammern Fingern gleich beim ersten Versuch schließen lässt,

- Bugschottwände, die maßgeschneidert eingebaut werden, um das Cockpitvolumen zu vermindern (bei PE-Herstellern scheint das wohl ein Tabu-Thema zu sein),
- Rückengurte, die beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung bzw. beim Rollen nicht stören,
- Steuerpedalen, die eine effiziente Beinarbeit ermöglichen, ohne dass dadurch Steuererschläge ausgelöst werden,
- Bootsformen, bei denen zu Gunsten der Wasserlinienlänge die Überhänge beim Bug und Heck minimiert werden,
- Diebstahlsicherung,
- auf Deck integrierem und geschützt angebrachten Kompass (fast ausschließlich bei den Briten üblich),
- Schleppvorrichtungen am Bug eines Seekajaks à la E-Kabelrollwickler bei Staubsaugern,
- integrierter Paddel-Float-Halterung (fast ausschließlich bei den US-Seekajaks üblich),
- Eskimotieraufrichtautomatik (nun, das muss wirklich (noch) nicht sein, oder?)

Text: U.Beier

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 2/10, insbes. S.47/48 – www.kanumagazin.de

17.04.2010 **Baldvin Kristjansson: ein isländischer Seakayaker auf Grönland** ((Literatur/Links)

Im KANU MAGAZIN stellt Manuel Arnu den isländischen Seakayaker vor, der sich in Grönland niedergelassen hat:

„Mann mit Missionen“

Auf seiner Homepage:

→ www.greenlandkayaks.gl

können Infos über Folgendes abgerufen werden:

- Kommerzielles Angebot von 5 traditionell gebauten Kajaks;
- Kommerzielles Angebot 1 traditionell Kajaks in moderner Bauweise „Sululik“, und zwar:
 - a) in den Maßen 500-580 cm Länge x 45-55 cm Breite, ab 16 kg,
 - b) mit Haut aus Dyneema / Corduar und Silikonversiegelung,
 - c) mit 2 Gepäcklucken, die per wasserdichtem Reißverschluss (TiZip) verschlossen werden.
- Handbuch „Greenland Kayak Guide“ (mit 21 Rubriken).
- Kommerzielles Angebot einer 4-wöchigen Expedition, die von der ostgrönländischen Küste zur westgrönländischen Küste führen soll (max. Teilnehmerzahl: 5)

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 2/2010 (Mai-Juni), S.30-35 – www.kanumagazin.de

17.04.2010 **Justine Curgenvén: eine britische Seakayakerin und Filmerin** (Literatur/Link)

Im KANU-MAGAZIN interviewte **Falk Bruder** die Britin **Justine Curgenvén**. J.Curgenvén ist bekannt geworden durch spektakuläre DVDs über das Sea Kayaking. Insgesamt erschienen unter dem Titel

„**This is the Sea**“ (hrsg. v. Crackle TV

4 DVDs.

Wer solche Filme drehen kann, muss natürlich auch paddeln können. Z.B. umrundet sie Sardinien (900 km) (2009), die Südinsel von Neuseeland (2.400 km) (2009) und die Insel Tasmanien (1.350 km) (2004). Außerdem überquerte sie die Bass Strait (Australien – Tasmanien) (800 km) (2007).

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 2/10, S.68-73 – www.kanumagazin.de

14.04.2010 **Vorsicht bei Begegnungen mit der Berufsschifffahrt** (Befahrensregelung/Recht)

In der YACHT wird auf eine Warnung der Wasserschutzpolizei verwiesen, die anlässlich des Saisonbeginns auf die Gefahren bei Begegnungen mit Berufsschiffen in schmalen Tiefwasserrinnen hinweist. Z.B.:

- Die **Sogwirkung** überholender Berufsschiffe wird unterschätzt. Das vom Flutberg am Bug zum drehenden Propeller strömende Wasser kann ein Sportboot bis unter das Heck ziehen, ohne dass die Brückenbesatzung das bemerkt, da dieser Bereich im toten Winkel liegt.
- Der **Wellenschlag** (Brandung) am Rande der Tiefwasserrinne, hervorgerufen durch Bug- und Heckwelle der überholenden bzw. entgegenkommenden Berufsschiffe, kann ein Sportboot, das zu weit dem Berufsschiff ausweicht und dadurch sich zu dicht dem Flachwasserbereich nähert, auflaufen bzw. – bei Seekajaks – kentern lassen.

Wie groß der Sicherheitsabstand zu einem vorbeifahrenden Berufsschiff bzw. zum nahen Flachwasserbereich sein sollte, muss jeder Schiffsführer selber abwägen. Sie hängt u.a. von der Beschaffenheit der Tiefwasserrinne, der Größe der sich begegnenden Schiffe, ihrer Fahrgeschwindigkeit und – bei Seekajaks – dem Können des Kanuten ab.

Aber das sind nicht die einzigen Gefahren der Berufsschifffahrt, mit denen wir beim Küstenkanuwandern konfrontiert werden können. So ist z.B. noch auf Folgendes zu achten:

- Bei kurvenreichen Tiefwasserrinnen (hierzu zählen insbesondere die engen Fahrwasser im Wattenmeer) ist darauf zu achten, dass wir nicht mit dem **in der Kurve ausschwenkenden Heck eines Berufsschiffs kollidieren**. Im Zweifel empfiehlt es sich daher, eine Begegnung mit Berufsschiffen in solch engen Kurven zu vermeiden, sei es, dass wir schneller oder langsamer paddeln oder das Fahrwasser – sofern nicht mit Wellenschlag zu rechnen ist - ganz verlassen und abwarten bis das Berufsschiff uns passiert hat.
- Die **Fahrgeschwindigkeit** der Berufsschiffe ist nicht immer richtig einzuschätzen. Deshalb sollten wir z.B. die Querung einer Fahrwinne bzw. die Befahrung einer engen Fahrwasserkurve nur dann unternehmen, wenn wir sicher sind, dass keine Kollisionsgefahr besteht.
- Genauso wenig wie wir Kanuten nicht verpflichtet sind, im Fahrwasser zu paddeln, so ist **die Berufsschifffahrt nicht verpflichtet, im Fahrwasser zu fahren**. Insbesondere die sehr ortskundigen Schiffsführer (das trifft für Fischereifahrzeuge und Fährschiffe zu) verlassen immer mal wieder das Fahrwasser, um die Fahrroute abzukürzen. D.h. wir Küstenkanuwanderer sollten uns folglich nicht in Sicherheit wiegen, wenn wir außerhalb des Fahrwassers paddeln. Eine Kollisionsgefahr ist nie auszuschließen. Lediglich im Flachwasserbereich oder Brandungszonen brauchen wir nicht auf die

Berufsschiffahrt zu achten, wohl aber auf die uns begleitenden Kameraden und Kameradinnen.

- Auf Schifffahrtsstraßen wird mit „**Signalen**“ kommuniziert. Es wird dabei vorausgesetzt, dass jeder, der sich auf einer Schifffahrtsstraße aufhält, diese Signale kennt. Mit folgenden Signalen können wir bei einer Tour entlang der Küste rechnen:

Warnsignale:

1 langer Ton = Achtung!

1 kurzer + 1 langer Ton = Bleib-weg-Signal – Gefahrenbereich verlassen!

1 langer Ton + 4 kurze Töne = Gefahr: Fahrzeuge gefährden sich einander!

5 kurze Töne = Kommen Sie Ihrer Ausweichpflicht nach!

Manöversignale:

1 kurzer Ton = Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord!

2 kurze Töne = Ich ändere meinen Kurs nach Backbord!

3 kurze Töne = Meine Maschine arbeitet rückwärts!

- Außerdem sollten uns bewusst sein, dass **wir in unserem Seekajaks quasi „unsichtbar“ sind**, entweder weil uns die Brückenbesatzung eines Berufsschiffs nicht sieht oder weil sie mit uns nicht rechnet und folglich nicht Ausschau nach uns hält. Insbesondere bei widrigen Wetterverhältnissen (z.B. schlechte Sicht, rauer Seegang, starker Wind) bzw. bei unauffälliger Bekleidung und Ausrüstung sollte uns unsere „Unsichtbarkeit“ bewusst sein und uns dazu veranlassen, beim Küstenkanuwandern möglichst einer Begegnung mit der Berufsschiffahrt aus dem Weg zu gehen.
- Um unsere **Sichtbarkeit** zu erhöhen, sollten wir, insbesondere wenn wir im Fahrwasser paddeln, immer in einer geschlossenen Gruppe (**Pulk**) fahren. Möchten wir ein Fahrwasser queren, so sollen wir das nur dann tun, wenn es wirklich nötig ist und das möglichst so, dass wir mit unseren Seekajaks **mit Kielrichtung im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung des Fahrwassers („Volle Breitseite“)** paddeln; denn auf diese Weise werden wir nicht nur am leichtesten gesehen, sondern queren das Fahrwasser auch am schnellsten. Eine etwaige Abdrift in die falsche Richtung müssen wir dabei in Kauf nehmen.
- Bei **schlechten Sichtverhältnisse (Nebel)** sollten wir möglichst umgehend das Fahrwasser verlassen und einen sicheren Ort anlaufen (hier: Land bzw. flaches Gewässer) bzw. gar nicht erst auf Wasser gehen, um dann sich langsam von Tonne zu Tonne dem angepeilten Ziel zu nähern.
- Für **Nachfahrten** sind wir in der Regel nicht so ausgerüstet, wie die Seeschiffahrtsstraßenverordnung es fordert (hier: fest angebrachtes, vom BSH zugelassenes weißes Rundumlicht mit einer Mindesttragweite von 2 Seemeilen). Deshalb sollten wir sie auf alle Fälle dort unterlassen, wo mit Schiffsverkehr zu rechnen ist. Dennoch sollten wir für eine Nachfahrt gerüstet sein, z.B. ist ein Notstand nie auszuschließen (hier: Probleme mit der Gesundheit einzelner Kanuten bzw. dem Material ihrer Seekajaks). Dafür ist es erforderlich ständig – also auch am Tage – ein weißes Licht gebrauchsfertig mitzuführen (z.B. wasserdichte Taschenlampe) und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zu zeigen.
- Um die Kollisionsgefahr zu vermindern, müssen wir auf die Kompasspeilung achten: Ändert sich die Kompasspeilung eines sich annähernden Schiffes nicht merklich, ist mit einer Kollision zu rechnen. („**Kollisionspeilung**“).
- Bei **Annäherung** eines Berufsschiffes sollten wir nicht versuchen, seinen Kurs vor dessen Bug zu kreuzen. Vielmehr sollte abgewartet werden, bis das Schiff an einem vorbei gefahren ist, um dann in seinem Heckwasser (Vorsicht Strömungsstrudel!) vorbeizupaddeln.
- Sind bei Schiffsbegegnungen **Kurskorrekturen** erforderlich, so sollten sie von uns rechtzeitig und so deutlich ausfallen, dass die anderen diese als solche erkennen können. Notfalls ist das Tempo zu vermindern, zu stoppen oder rückwärts zu gehen. Aufeinanderfolgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.

Quelle: YACHT, 9/10, S.9 – www.yacht.de

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

14.04.2010 **Lauwersmeer: Ausweichsrevier für Schiermonnikoog** (Revier/Ausland)

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

„Das Meerchen – Lauwersmeer“

über eine eingedämmte Meeresbucht bei Lauwersoog, südlich der westfriesischen Insel Schiermonnikoog.

Das Lauwersmeer ist knapp 17 km lang und max. 2 km breit. Es eignet sich als Ausweichsrevier für den Fall, dass die etwa 10 km Überfahrt von Lauwersoog nach Schiermonnikoog wegen der Wetterlage nicht ratsam ist.

Übernachtet werden kann auf dem Zeltplatz von Lauwersoog, der Zugang zum Lauwersmeer hat:

- www.lauwersoog.nl/de/index.lp

Wenn die Schleuse „Robbengat Sluis“ geöffnet ist, kann auch direkt vom Lauwersmeer hinaus ins Wattenmeer gepaddelt werden.

Wer sich einen Überblick über das Lauwersmeer verschaffen will, möge den folgenden Link aufrufen:

- www.lauwersmeer.org/kaart.phtml

Wer wissen möchte, wie das Wattenmeerrevier zwischen Lauwersoog und Schiermonnikoog aussieht, sollte auf S.22 des folgenden Links surfen:

- www.vdjs.nl/app/upload/downloads/05a_waddenzee_2010.pdf

bzw. den entsprechenden niederländischen Sportbootkartensatz besorgen:

- **NL 1812** (Bezug z.B. über: www.hansenautic.de)

Und wer sich über die Gezeiten und Strömungsverhältnisse vor Ort informieren möchte, muss wohl oder übel sich das über 300 Seiten umfassende Buch:

- **Waterstanden / Stromen langs de Nederlandse Kust**,
hrsg. Koninklijke Marine (jährlich neu)

besorgen. Gezeiteninfos allein können (bis Ende 2011) aber auch über das Internet abgerufen werden:

- www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels

Suche dabei unter „Locatie“ den gewünschten Ort aus (z.B. Lauwersoog bzw. Schiermonnikoog) und unter „Referentievlak“ den Bezugspunkt „LAT“ (Lowest Astronomical Tide) heraus.

Ja, und wenn die Gewässerbedingungen dann doch eine Überfahrt zur Insel Schiermonnikoog erlauben, dann kann auf dem inseleinwärts liegenden Zeltplatz „Seedune“ übernachtet werden:

- www.seedune.nl/

Text: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 9/10, S.26-33 – www.yacht.de

Links:

www.lauwersmeer.com/eng/index.html

www.lauwersmeer.org

<http://de.wikipedia.org/wiki/Schiermonnikoog>

13.04.2010 **Sicherheits-Infos Niederländisches Wattenmeer** (Revier/Ausland)

In den Niederlanden ist u.a. auch für das niederländische Wattenmeer zwischen Texel und Schiermonnikoog eine Informationsbroschüre erschienen, in der – leider nur auf niederländisch - auf die Gefahren verwiesen wird, die auftreten können, wenn die Sportbootschiffahrt auf die Berufsschiffahrt trifft:

- www.vdjs.nl/app/upload/downloads/05a_waddenzee_2010.pdf

Die Broschüre enthält eine Vielzahl von Seekarten, die einem einen ersten Einblick in dieses Wattenmeerrevier vermitteln kann. Sie ersetzt jedoch nicht die offiziellen Seekarten von dieser Region:

- **NL 1811 und NL 1812** (Bezug: z.B. www.hansenautic.de)

und auch nicht den niederländischen Gezeitenkalender und Stromatlas:

- **Waterstanden/Stromen langs de Nederlandse Kust**
(hrsg von Koninklijke Marine / Dienst der Hydrografie) (jährlich neu)

Gezeiteninfos allein können aber auch (bis Ende 2011) über das Internet abgerufen werden:

- www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels

Suche dabei unter „Locatie“ den gewünschten Ort aus und unter „Referentievlak“ den Bezugspunkt „LAT“ (Lowest Astronomical Tide) heraus.

Außerdem empfiehlt es sich, zur Information auch mal in eines der beiden folgenden Bücher zu schauen:

- **J.Werner: Nordseeküste 1 (Cuxhaven bis Den Helder), 2007**
- **G.Firsching: Die Niederländische Nordseeküste, 1995**

Kanuspezifische Infos zu einer konkreten Tour durchs niederländische Wattenmeer von Den Helder bis Delfzijl können auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

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

Text: U.Beier

09.04.2010 **DWD-Seewetterbericht: Telefon-Nr. geändert** (Wetter)

Bislang konnte der Seewetterbericht des DEUTSCHEN WETTERDIENSTES (DWD) nur über die teuren 0900-Nr. abgerufen werden, und zwar zu 0,62 € pro Minute. Dieser Dienst ist eingestellt. Ab sofort kann über eine normale Festnetz-Nr. der DWD-Seewetterbericht angehört werden:

- **DWD-Seewetterbericht: Tel.-Nr. 069-80 62 57 99**
nach Aufforderung ist folgende zusätzliche Ziffer zu drücken:
Ziffer 1 = Aktuelle Wetterlage
Ziffer 2 = Südwestliche Nordsee, Deutsche Bucht und Fischer
Ziffer 3 = Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund
Aktualisierung täglich um: 1 Uhr, 8 Uhr und 17 Uhr

Wer also entlang der niederländischen, deutschen, dänischen, südnorwegischen und westschwedischen Küste paddelt, hat nun die Möglichkeit, diese Seewetterberichte per Telefon abzurufen. Wenn das über das Handy erfolgt, ist es natürlich etwas teurer, aber immerhin möglich; denn die 0900er Nummern waren nur von Deutschland aus abrufbar!

Über das **DWD-Seewetteramt Hamburg, Tel.-Nr. 040-6690-1209**, können weiterhin Informationen über Sturmwarnungen und Windvorhersagen eingeholt werden

03.04.2010 **Dänische Ostsee** (Revier/Ausland)

Rechtzeitig zu Beginn der Küstenkanuwandersaison 2010 berichtet in KANU-SPORT **Jürgen Mielert** in dem Beitrag

„Küstenpaddeln: Dänische Ostsee Die Paddelschleife um Lolland, Falster und Mön“

über eine Rundtour, die vom Zeltplatz in Bandholm (Nord-Lolland) gestartet wurde und bei der in 16 Tagen sowohl Lolland, Falster und Mön umrundet wurden (ca. 430 km).

Navigiert wurde nach „Danmark Topografisk Kort“ (1:100.000) (Nr. 1411+1412+1511+1512) (Bezug: www.nordis-versand.de). Und die Zeltmöglichkeiten wurden der dänischen Broschüre „Overnating i det fri“ entnommen (Bezug: www.geobuchhandlung.de > DK > Radwandern).

Wer einen ersten Überblick über mögliche Zeltplätze entlang der dänischen Küste bekommen möchte, möge den folgenden Link aufrufen:

www.danskecampingpladser.dk

Jeder Zeltplatz wird auch per Kartenskizze und Foto vorgestellt, sodass man schon vorher erkennen kann, wo und wie dicht er am Wasser liegt.

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 4/10, S.24-29 – www.kanu.de

30.03.2010 **Zur Relevanz von Paddeltechniken beim Küstenkanuwandern** (Ausbildung)

Wenn ich einem KI-Rennpaddler begegnete, würde ich ihn fragen, was ich tun muss, um mein Kajak möglichst effizient vorwärts zu paddeln.

Wenn ich einem WW-Paddler begegnete, würde ich ihn fragen, was ich tun muss, um mein Kajak möglichst sicher dorthin zu paddeln, wohin ich eigentlich möchte.

Wenn ich einem Seekajakfahrer begegnete, würde ich ihn fragen, ob er auch auf dem Meer paddelt, aber nicht nach irgendeinem Paddelschlag höchstens – wenn ich das nicht längst schon selber wüsste – wie und wohin ich im Seegang stützen sollte (nämlich: zur brechenden Welle hin).

Woran liegt das, dass in Sachen Paddeltechnik Renn- und WW-Paddler die kompetenteren Kanuten sind? Liegt es vielleicht daran, dass die Paddeltechnik beim Küstenkanuwandern nicht so die zentrale Bedeutung hat zumindest beim weniger sportlich ambitionierten Kanuten?

Es ist interessant zu wissen, wie **Freya Hoffmeister**, die bekanntlich Australien in 245 Paddeltagen umrundete (ca. 13.790 km) über die diversen Paddeltechniken denkt. In einem Interview, welches **Christopher Cunningham** mit Freya führte und welches im SEA KAYAKER, Ausgabe: April 2010, veröffentlicht wurde (S.17) ist dazu u.a. Folgendes „singgemäß“ zu lesen:

(www.seakayakermag.com/2010/Jun10/freyaCompletes.htm)

Frage: Du paddeltest die ganze Zeit mit einem Wingpaddel. ... Klappt damit auch die hohe und flache Stütze?

Antwort: Oh, keine Probleme. Jeder fragt das, aber wo ist das Problem? Natürlich, mit einem normalen Paddel könnte ich manchen Korrekturschlag – ich kenne noch nicht mal all diese fantastischen Namen für diese Schläge – perfekter ausführen, aber wozu, wenn man ein Kajak mit einem Steuer hat. Ja, so einfach ist das. Ich bin nicht auf solche Fantasieschläge („fancy stroke“) angewiesen, die manche Ausbilder einen unbedingt beibringen möchten (lachen). Es ist ähnlich wie mit den 34 Möglichkeiten zum Rollen. Du brauchst sie wirklich nicht, höchstens für dein Selbstvertrauen. Manchmal ist es wohl von Vorteil, wenn du mit dem Paddel den Heckruderschlag machst, auch wenn dein Kajak ein Steuer hat, aber das ist nicht immer nötig. Ich kam auch ohne Heckruderschläge rund um Australien. Überhaupt, ich beherrsche nicht all diese Paddelschläge. Ich habe sie niemals richtig gelernt. Ich habe sie aber auch niemals vermisst

Eigentlich müsste Freya wissen, wovon sie spricht. Sie paddelte wohl während der Umrundung ein Seekajak mit Steuer, nämlich den:

„18X SPORT“ (549x56 cm, ca. 369 Liter Volumen) von Epic Kayaks (USA).

aber zuvor ist sie ja in 25 Paddeltagen um Island (1.620 km) und in 48 Paddeltagen um Neuseelands Südinsel (2.386 km) mit einem Seekajak gepaddelt, welches mit einem verstellbaren Skeg ausgerüstet war, und zwar mit einem:

„ROMANY EXPLORER“ (540x54 cm; ca. 340 Liter Volumen) von Nigel Dennis (GB).

Da die „Wahrheit“ meist in der Mitte liegt, empfehle ich dem interessierten Küstenkanuwanderer die folgenden beiden Bücher über Paddeltechnik:

Alderson, Doug: Sea Kayak Strokes. A guide to efficient paddling skills (2007)

Cooper, Doug: Sea Kayak Handling (2009)

Beide Autoren demonstrieren anschaulich, wie man sein Seekajak, welches man ja wegen seines guten Geradeauslaufs gekauft hat, um die Kurve kriegt.

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, April 2010, S.16- 18 – www.seakayakermag.com

17.03.2010 **Fest installierte Lenzpumpen** (Ausrüstung)

In der YACHT erschien von **Th. Bock** der Beitrag:

„Wasser marsch! Praxistest Handlenzpumpen“

in dem 18 Handlenzpumpen getestet wurden. Die bei den Seekajaks üblicherweise eingebaute Lenzpumpe:

- **Compac 50** (Vertrieb: Whale/Lindemann KG – www.lindemann-kg.de)
Gewicht: 0,9 kg
Leistung bei 1 Meter Förderhöhe: 27,8 Liter bei 45 Hüben/Minute bzw. 48,0 Liter bei Panikmodus/Minute
Pumpkomfort: 4 von 5 Sternen
Wartungsmöglichkeit: 4 von 5 Sternen
Bemerkung: Guter Pumpkomfort, aber geringe Leistung
Preis: ca. 104,- Euro

Es gab wohl eine Pumpe, die bis zu max. 176,8 Liter im Panikmodus schaffte, die wog aber auch 5,1 kg. Ansonsten wurde keine weitere Lenzpumpe getestet, die mit max. 0,9 kg Gewicht an die Förderleistung der „Compac 50“ herankam. Abgesehen davon wiesen alle Pumpen, die weniger als 0,9 kg wogen Mängel beim Pumpetest auf. Außerdem eignet sich meines Wissens nur die „Compac 50“ zum Einbau vor der Sitzluke auf dem Kartendeck.

Leider hat sich bei den Herstellern von Seekajaks ein „Mode“ durchgesetzt, die den Einbau einer solchen Lenzpumpe vorne auf dem Kartendeck unmöglich macht. Angefangen hat das alles mit den „Dayhatches“, d.h. der Tagesgepäckluke hinter der Sitzluke:

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

Z.Zt. werden immer mehr Seekajaks mit einer weiteren Handluke angeboten, die vor der Sitzluke auf dem Kartendeck eingebaut wird. Die Arbeit mit der Seekarte wird dadurch nicht behindert, sofern der Lukendeckel einer solchen Handluke plan auf dem Kartendeck integriert wird, aber leider ist es dann nicht mehr möglich, die „Compac 50“-Handlenzpumpe einzubauen.

Problematisch ist das deshalb zu beurteilen, weil nun auf:

- die wenig effiziente und nur für Solo-Paddler empfehlenswerte **Fußlenzpumpe**,
- die den Wiedereinstieg behindernde **Schenkellenzpumpe**,
- eine sehr wartungsbedürftige **E-Lenzpumpe**,
- oder die recht unhandliche und nicht immer sehr haltbare **tragbare Handlenzpumpe**

zurückgegriffen werden muss. Für „Binnenpaddler“ mag das unerheblich sein, Küstenkanuwanderer dagegen sollten darauf achten, dass eine möglichst effizient und zuverlässig arbeitende Lenzpumpe eingebaut wird, damit ein Kenterung mit anschließendem Ausstieg nicht so schnell zu einem Seenotfall wird. Tritt nun wegen einer wenig tauglichen Lenzpumpe der Seenotfall ein, hat jedoch diese Handluke u.U. einen Vorteil, weil nämlich dort griffbereit und trocken Seenotsignalmittel gelagert werden können.

Text: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 7/10, S.82-89 – www.yacht.de

10.03.2010 **Kehrwasser-Paddeln** (Ausbildung)

In KANU-MAGAZIN erläutert **Jens Klatt** in dem Beitrag:

„Boxenstopp im Kehrwasser – Die Gute Linie

in Text und Foto, wie man im Kehrwasser (bzw. bei Strömung) anlandet und ablegt. Demonstriert wird das in einer Fotosequenz, in der die 10 wichtigsten Punkte anschaulich aufgezeigt werden:

- Es wird immer gegen den Strom angelandet und abgelegt.
- Das Kajak wird zur Innenkurve hin gekantet.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 1/10, S.66-67 – www.kanumagazin.de

10.03.2010 **Flensburg – Kiel (ca. 120-140 km)** (Revier/Inland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Björn von Nehrhoff** in dem Beitrag:

„**Nichts für Leicht-Matrosen. Im Seekajak von Flensburg nach Kiel**“

von einer Tour auf der Ostsee entlang der schleswig-holsteinischen Küste (ca. 120 – 140 km). Das schafft man in 3 – 4 Tagen. Aber natürlich kann man auch länger unterwegs sein, insbesondere dann, wenn das Wetter nicht mitspielen will bzw. man etwas in die Schlei hineinpaddelt und die Eckernförder Bucht (Vorsicht militärisches Sperrgebiet am Südufer) auspaddelt.

Gestartet werden kann z.B. vom „Roecub Flensburg“. Ziel der Tour war Hörn am Ende der Kieler Bucht.

Empfohlen wird als Kartenmaterial u. a. „Jübermann: Touren-Atlas Wasserwandern 1 (TA 1)“

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/10 (März/April), S.16-23 – www.kanumagazin.de

*** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Aktuelle Infos des **DKV-Referent für Küstenkanuwandern**

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

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

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

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D): (letzter Eintrag 2008)

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Paddel-Suchmaschine (D):

→ www.paddelweb.de

Paddel-Portal (D):

→ www.kajak-channel.de

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

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)

→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

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

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

ELWIS (Elektronisches Wasserstraßen Informationssystem)

hrsg. v. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

→ www.elwis.de

Maritime & Coastguard Agency (GB)

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

→ www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-newsroom/mcga-press-releases.htm

Homepage (USA):

David W. Zimmerly – Arktische Kajaks

→ www.arctickayaks.com

Infos zur Seemannschaft:

Gezeitenprognose weltweit (2-Jahres-Vorhersage):

→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi>

Gezeitenprognose Helgoland (2-Jahres-Vorhersage):

→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi?site=Helgoland,+Germany>

BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

→ www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp

BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands

(von Fanö bis Borkum sowie westliche Ostsee) (2-Tage-Vorhersage)

→ www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/Modell1.htm

Gezeitenprognose für das Niederländische Wattenmeer hrsg. vom Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

→ www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels

(Suche dabei unter „Locatie“ den gewünschten Ort aus und unter „Referentievlak“ den Bezugspunkt „LAT“ (Lowest Astronomical Tide) heraus.)

Gezeitenprognose Großbritannien

→ www.pol.ac.uk/ntsl/tides/

→ www.bbc.co.uk/weather/coast/tides/ (6-Tage-Prognose)

Lehrfilm (Zeichentrick) (Finnland):

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen) von Niko Hakkaraine

→ www.kayakpaddling.net

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

hrsg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (6. Aufl. 2006, 83 S.)

→ www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit_auf_dem_Wasser/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf

„Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler“

hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (55 S.)

→ www.bmvbs.de/Anlage/original_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf (15.10.04)

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Gesetze & Verordnungen:

Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich Nordsee (NPNordSBefV) (1992/1997)

→ <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/npnordsbefv/gesamt.pdf>

Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (11.07.01)

→

www.nds-vo-

[ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WattenmeerNatPG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true](http://www.nds-vo-ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WattenmeerNatPG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true)

Infos über Tiere & Pflanzen:

- www.natur-lexikon.com
- <http://de.wikipedia.org>
- www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

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

- www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Rot-Weißes Band von Dänemark (DK)

("Havkajakroernes rød-hvide band")

=> www.havkajakroerne.dk/?page_id=17

=> www.havkajakroerne.dk > „Rødhvide Bånd“

Blau-Weißes Band von Finnland (FIN):

(„Blue-White Ribbon“)

- www.retkimelojat.fi

Homepage (Frankreich):

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

- www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

- www.pagayeursmarins.org

Homepage (Frankreich):

?????

- www.kayakdemer.eu

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

- www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

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

- www.chez.com

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

- www.canoekayak.co.uk

- www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

- www.seapaddler.co.uk

The UK Sea Kayak Guide Book (Almanach)

- <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/almanac.htm>

Homepage (inkl. Newsletter) (Irland)

Irish Sea Kayaking Association

→ www.irishseakayakingassociation.org

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

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

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Blaues Band von Schweden (S):

(„Havspaddlarnas Blå Band“)

→ www.havspaddlarnasblaband.se (für Einer)

→ www.k2bandet.se (für Zweier)

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

→ www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Bergström, Lennart (Schweden):

→ www.seayak.eu

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt):

→ www.cackletv.com

Demuth, Marcus (USA):

(Berichte über Island, Irland, Australien, Wales, Chile etc. und teilbare Kajaks)

→ <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

(Berichte und Fotos über alles, was nördlich des Polarkreises liegt)
→ www.guillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html

Half,Wolfgang (Hrsg.) (D):
Virtuelles Kajak-Museum
→ www.vikamus.de

Jøergensen, Erik B. (DK)
→ <http://komud.dk>

Hoffmeister, Freya (D):
→ www.qajaqunderground.com

Kachler, Manfred (D)
→ www.kachler.net

Killoran, Wndy (CDN)
→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley,S.:
→ www.expeditionkayak.com

Rainsley,Mark (South-West England) (2007)
(Buchprojekt: Isle of Wight to the Severn Estuary / Bristol Channel)
→ www.southwestseakayaking.co.uk

Schoevers; Axel (NL):
→ www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Stritzky, Otto v. (D):
→ www.paddel-buecher.de

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

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

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)
→ www.jasperwinn.com/blog/

Zollitsch,Reinhard (CDN):
→ www.zollitschcanoeadventures.com

*** * ***