

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 43/14)

(Aktuelle Infos: 1.09. – 31.08.14)

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

31.08.2014 Helgoland: A Never Ending Kayaker-Dream!? (Geschichte)
25.08.2014 Dänische Inseln: Auf den Spuren von Herbert Müller (Revier/Ausland)
16.08.2014 Koster-Inseln (West-Schwedische Schären) (Revier/Ausland)
11.08.2014 Diskobucht (Grönland) (Revier/Ausland)
09.08.2014 Aland-Inseln & Co. (Revier/Ausland)
07.08.2014 Rund Rügen: Worum denn sonst?! (Revier/Inland)
04.08.2014 Einweisungsfahrten EPP 3 (Küste) (Ausbildung)
30.07.2014 Treffergenauigkeit der Wettervorhersagen (Ausbildung)
23.07.2014 Scoresbysund: Rund Milneland (Ost-Grönland) (Revier/Ausland)
22.07.2014 Bergen → Göteborg (Norwegen/Schweden) (Revier/Ausland)
15.07.2014 Kollisionswarngerät „Nico-Signal“ (Ausrüstung)
07.07.2014 Reviercharakteristika (Ausbildung)
06.07.2014 Gekentert! Was nun? (Ausbildung)
03.07.2014 Insel Saaremaa (Estland) (Revier/Ausland)
01.07.2014 Starten & Anlanden (Ausbildung)
18.06.2014 Handfunke (Ausrüstung)
17.06.2014 Grönland ↔ Kanada (Revier/Ausland)
16.06.2014 Kaltwasserprobleme (Gesundheit)
14.06.2014 Paddelteilungen: ein immerwährendes Problem? (Ausrüstung)
13.06.2014 Cardio-Pulmonale Reanimation (CPR) (Gesundheit)
11.06.2014 „Float“-Rescue (Ausbildung)
09.06.2014 Vänern (Schweden) (Revier/Ausland)
04.06.2014 Glück gehabt! (Ausbildung)
01.06.2014 Brandungsübungen: Learning by Doing (Ausbildung)

31.08.2014 **Helgoland: A Never Ending Kayaker-Dream!?** (Geschichte)

Für manchen deutschen Küstenkanuwanderer übt Helgoland schon eine gewisse Faszination aus. Der Bochumer **Karl Schmidt** war wohl der Erste, der dieser Faszination erlag und hinüber nach Helgoland paddelte, und zwar 1929 als 23-jähriger mit einem Faltboot von Bremerhaven aus ... mit einer „Zwischenübernachtung“ auf dem Feuerschiff „Bremen“:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerhaven-Helgoland.pdf

... und **Anneliese Sparbier** vom ETV Hamburg war wohl die Erste, der es mit 24 Jahren nach mehrmaligen Versuchen im Jahr 1934 am Ende der Paddelsaison mit ihrem Faltboot gelang, von Hamburg nach Helgoland zu paddeln (ca. 175 km). Anneliese brauchte 5 Tage, um von Hamburg nach Glückstadt, dann weiter nach Mardorf und schließlich über Scharhörn nach Helgoland zu kommen. Die Querung hinüber von Scharhörn aus erfolgte in der Nacht bei 6 Bft. Wind (!?), da sie sich so am Feuer des knapp hinter dem Horizont liegenden Helgoländer Leuchtturms orientieren konnte.

Später versuchten es erfolgreich u.a. **Werner Schmiedel** (1959/60 von St. Peter-Ording), der „alte“ **Zölzer** (1962 von Wangerooge) und **Hans-Jörg Otto** (1963 von Hamburg) ... natürlich alle noch per Faltboot. Übrigens, der damals 22 Jahre junge Otto paddelte – wie schon Anneliese Sparbier – die letzte 43 km lange Teilstrecke von Scharhörn nach Helgoland ebenfalls während der Dunkelheit:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf

Der Bremer **Werner Born** organisierte zusammen mit dem Hamburger **Hans-Jürgen Prigge** 1981 wohl die erste Gruppenfahrt von Cuxhaven nach Helgoland, an der neben 5 Kanuten auch 2 Kanutinnen teilnahmen. Gestartet wurde von Cuxhaven aus. Ca. 12 Stunden waren sie unterwegs, da das sie begleitende und absichernde Segelboot bei dem schwachen Wind nicht vorankam. Zurück ging es dann – wie bei den meisten Helgolandpaddlern damals – mit dem Seebäderschiff!

1987 paddelte der Niederländer **Hendrik Kingma** mit seinem Freund **Mathijs** von Wangersiel aus kommend über Minseneroog nach Helgoland, welches sie im Nebel – damals noch ohne GPS – dank des Tipps eines zufällig vorbeikommenden Seglers „trafen“ (s. Seekajak, Nr. 9/87, S.43-44).

Und 1989 paddelten die Bremer **Michael Koop & Udo Weiterer** von Neuwerk nach Helgoland und dann tags darauf weiter zum ca. 60 km entfernt liegenden Amrum (s. Seekajak, Nr. 20/89, S.46-49).

1994 schrieb ich für die Salzwasserunion e.V., dessen Mitglied ich damals war, eine 1-wöchige Gruppenrundfahrt aus, die in Spieka-Neufeld begann und über Neuwerk nach Helgoland führte. Nach einem Tag Pause ging es dann weiter nach St.Peter-Ording und anschließend über Büsum sowie Neuwerk wieder zurück nach Spieka-Neufeld. Insgesamt legten wir in 6 Paddeltagen knapp 300 km zurück:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf

Begleitet wurde ich von 5 Kanuten und 1 Kanutin: **Kai Ahrens** (Hamburg), **Arthur Buschardt** (Berlin), **Wolfgang Dinter** (Berlin), **Bernhard Hillejan** (Köln), **Manfred & Berta Klingmann-Reiner** (Heidelberg) . Navigiert wurde mit GPS-Unterstützung. Gepaddelt wurde in Einer-Seekajaks und einem Zweier-Seekajak.

Besonders erwähnenswert sind jedoch auch die folgenden Kanuten:

Jens Offermann, der 1996 von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland paddelte und wieder retour. Bei der Rückfahrt von Helgoland nach Neuwerk geriet er jedoch in Nebel & Dunkelheit, sodass er statt nach den üblichen ca. 7 Stunden erst nach 13-stündiger (!) Fahrt Neuwerk erreichte:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Blankenese-Helgoland.pdf

Der Franke **Jürgen Hoh**, der ebenfalls 1996 – jedoch im Faltboot – anlässlich einer mehrwöchigen Elbefahrt von Tschechien aus kommend bis nach Neuwerk paddelte und sich dann aufgrund der guten Wetterlage kurzfristig dazu entschloss, ohne Seekarte gleich weiter zum ca. 43 km entfernt liegenden Helgoland zu paddeln. Insgesamt legte er bei dieser Tour über 700 km zurück (s. Kanu-Magazin, Nr. 1/99, S.26-30).

Aus sportlicher Sicht besonders hervorzuheben sind der Schleswig-Holsteiner **Matthias Panknin** (4-facher „Helgoländer“) und der Bremer **Karl Wolfner**. Sie schafften wohl als erste

Kanuten am 31.5./1.6.1997 innerhalb von ca. 17 Stunden von St. Peter-Ording aus kommend nach Helgoland und sofort retour zu paddeln (ca. 100 km):

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf

Entschlossen zu dieser „Retour-Tour“ hatten die beiden sich jedoch erst kurz vor Helgoland, nachdem die Wetterprognose für den nächsten Tag 5-6 Bft. Wind aus Nord-Ost prognostizierte! Um 8.00 Uhr legten sie am Strand von St. Peter-Ording ab. 7:30 Stunden später landeten sie um 15.30 Uhr auf der Hauptinsel von Helgoland an. Nach einer nur 30-minütigen Pause ging es dann wieder zurück. 1 Stunde nach Mitternacht liefen sie plötzlich nach 9 Stunden im Stockdunklen auf Grund. Geschafft; denn es war der Strand von St. Peter-Ording! Gepaddelte wurde in Seekajaks, und zwar in einem „Calypso“ (mit Steuer) (von Northshore) bzw. im „Pintail“ (mit Skeg) (von Valley). Matthias trug ein Funktionshemd (inkl. Trockenanzug unter Deck) und Karl einen Neo. Navigiert wurde nach Seekarte, Kompass, GPS und Landsicht.

In der Zwischenzeit wird Helgoland jährlich des Öfteren von Küstenkanuwanderern angefahren. Nicht alle kommen an, aber bislang ist jeder von denen wieder heile ans Festland zurückgekehrt. Erwähnen möchte ich z.B. jene drei „Rallye-Racer“, die es auch mal versuchen wollten und es nicht schafften, da sie allein auf ihre Kraft setzten. Sie wollten von Altenbruch (noch östlich von Cuxhaven) aus Helgoland Non-Stopp erreichen, verschliefen jedoch die Tide, ignorierten die Windprognose und missachteten die Verkehrsbestimmungen auf der Unterelbe. D.h. sie starteten verspätet, fielen unterwegs unangenehmen der Wasserschutzpolizei auf und mussten schließlich Helgoland voraus nach Neuwerk umkehren, als sich alles gegen sie wendete: Strom, Wind, Kondition & Magen.

Übrigens, 2014, also 17 Jahre nach der „Gewaltretour-Tour“ von Matthias & Karl versuchten sich mal wieder zwei vom ACC-Hamburg an Deutschlands einziger Hochseeinsel: **Manfred Draumann & Dushan Gardlo**, beide Jahrgang 1959 und beide Drachenbootfahrer, die erst seit 2013 auch Gefallen am Kajakfahren fanden. Sie wollten es endlich am 18.7.14 wissen. Nachdem Manfred 2 Tage vorher seinen ersten Helgolandversuch abbrach, da sein Kumpel relativ früh seekrank wurde, war nun sein zweiter Kumpel, nämlich Dushan, von der Partie.

Der Wind stimmte an diesem Tag und die Gezeitendaten natürlich auch:

tatsächlicher Wind vor Helgoland: 3-4 Bft. (8-12 Knoten) aus NO,
später rückdrehend auf NNO

Hochwasser St. Peter-Ording: ca. 6.21 Uhr und ca. 18.33 Uhr
Niedrigwasser Helgoland: 11.38 Uhr

Richtung Helgoland ablaufender Strom: ca. 7.29 – 12.31 Uhr*
(* = von ca. 2:30 h nach HW Helgoland (früh) bis ca. 4:45 h vor HW Helgoland (spät))
Richtung St. Peter-Ording auflaufender Strom: ca. 12.46 – 17.16 Uhr**
(** = von ca. 4:30 h vor HW Helgoland (spät) bis ca. HW Helgoland (spät))

Gepaddelt wurde in Skeg-Seekajaks, und zwar einem „Scorpio“ (PE) (von P&H) und einem „Biskaya“ (MV) (von Lettmann). Manfred trug einen Trockenanzug und kam damit gut zu recht. Dushan begnügte sich auf der Hinfahrt mit einem langärmeligen Funktionshemd (darüber selbstverständlich eine Schwimmweste); auf der Rückfahrt zog er sich jedoch noch eine Windjacke über, da es ein wenig kalt wurde. Navigiert wurde ebenfalls nach Seekarte, Kompass, GPS und Landsicht.

Gestartet wurde vom Nordstrand von St. Peter-Ording um 05:50 Uhr. 5:30 Stunden später, also um 11.20 Uhr landeten sie im ca. 49 km entfernt liegenden Hafen von Helgoland an. Da die Windprognose für den nächsten Tag nicht optimal war und die beiden sich noch stark

fühlten, machten sie nur 10 Minuten Pause und stellten sich dann der Herausforderung, d.h. sie paddelten anschließend sofort wieder zurück an St. Peter-Ording, wo sie um 17.15 Uhr, also nach 7:45 Stunden, auf den Strand aufliefen. Insgesamt benötigen sie für diese Retour-Tour 11:45 Stunden.

In Anbetracht dessen, dass beide mit vollem Übernachtungsgepäck unterwegs waren - denn zu dieser Retour-Fahrt hatten sie sich erst vor Helgoland entschlossen – müsste es bei optimalen Windverhältnissen doch möglich sein, in noch kürzerer Zeit die Strecke Festland – Helgoland – Festland zurückzulegen. Zumindest Manfred träumt nun davon, während es Dushan erst einmal reicht; denn auf der Rücktour hat er doch etwas an seiner Hochseetauglichkeit gezweifelt!?

Text: Udo Beier

25.08.2014 **Dänische Inseln: Auf den Spuren von Herbert Müller** (Revier/Ausland)

Herbert Müller? Nun, das ist ein alter „Seebär“ aus Neumünster, der in den 70er und 80er Jahren sich zum Ziel gesetzt hatte, möglichst jede Insel im Umfeld der deutschen und dänischen Ostsee (aber auch der Deutschen Bucht) einmal mit dem Kajak anzulaufen.

Herbert war noch ein Kanute alter „Schule“, d.h. er „traute“ sich aufs Meer hinaus mit einem 430er Wanderboot, unabgeschottet, aber mit Auftriebsschläuchen, in denen jedoch Konservendosen verstaut waren. Aus meiner Sicht (damals 45) war Herbert nicht mehr der „Jüngste“, was ihn jedoch nicht daran hinderte, Jahr für Jahr DKV-Großgewässerfahrten insbesondere auf der Ostsee anzubieten, die stets als Rundtouren ausgeschrieben waren.

Ich selbst nahm an zwei „Müller-Touren“ auf dänischen Gewässern teil. Anfangs wurde ich von Herbert skeptisch beäugt; denn mit meinem Seekajak gehörte ich damals – zumindest bei seinen Fahrten – noch zur Minderheit. Sein Kommentar: „Wenn ihr kentert, seid ihr genauso hilflos der See ausgeliefert wie wir in unseren Wanderbooten.“ Dann ging es los:

- 1988 war 3-tägiges Inselhüpfen zwischen Fünen und Seeland – also über den **Großen Belt** - angesetzt: Zeltplatz Bösöre (Fünen) → Langeland (Nordspitze) → Omö → Agersö (Biwak) → Halsskov (Seeland) → Sprogö (damals noch ohne „Brückenkopf“) (verbotenes Biwak) → Knudshoved (Fünen) → Bösöre (ca. 81 km).
- Und 1989 wurden innerhalb von 4 Tagen die Inseln des **Smalandsfarvandet** (zwischen Seeland und Lolland) angepaddelt: Blans (Lolland) → Lindholm → Fejö → Vejro (Biwak) → Knudshoved Odde (Seeland) (Biwak) → Masnedö → Dyrefod → Valse Vesterskov (Biwak) → Femö (Biwak) → Nachtrundfahrt um Femö → Askö → Lindholm → Blans (Lolland) (ca. 113 km).

Anscheinend hat mich Herberts Art der Revierauswahl und Tourenplanung unbewusst geprägt. Zumindest meinte mal eine Mitpaddlerin zu mir: „Udo, mit Dir zu paddeln, ist wie mit Herbert Müller zu paddeln!“ Ich habe es als Kompliment aufgefasst, obwohl seine „Große Belt“-Tour fasst scheiterte (s. hierzu mein Bericht im SEEKAJAK, Nr. 20/89, S.20-27). Immerhin gab mir diese Tour damals die Gelegenheit, mich intensiver mit den Risiken von Gruppentouren aufs Meer hinaus auseinanderzusetzen.

In der Zwischenzeit hat sich vieles beim Küstenkanuwandern verändert ... die Reviere sind jedoch geblieben, wenn auch einem das Biwakieren nicht mehr so leicht gemacht wird. Ich habe mich daher gefreut, im KAJAK-MAGAZIN den folgenden Beitrag von **Björn Nehrhoff von Holderberg** entdeckt zu haben:

„Eine Kajaktour im Smalandsvarvandet“

6 Seiten bringen das fast vergessene Revier östlich des Großen Belt wieder in Erinnerung. Und 7 Fotos machen es schmackhaft. Schade nur, dass eine lediglich briefmarkengroße Kartenskizze, die sogar Teile von Norwegen, Schwedens und Norddeutschland mit einschließt, dem Leser zur Orientierung dienen muss. Ist es denn dem Verlag wirklich zu teuer, von z.B. **Jübermann** eine maßgeschneiderte Kartenskizze vom Smalandsvarvandet zeichnen zu lassen? Notfalls genügt doch auch eine Handskizze des Autors!/? So bleibt uns nichts anderes übrig, als bei GOOGLE EARTH die Insel „Femö“ einzugeben und dann solange zu zoomen, bis das ganze smaländer Fahrwasser auf dem Monitor erscheint.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 4/14, S.68-77 – www.kajak-magazin.com

16.08.2014 **Koster-Inseln (West-Schwedische Schärenküste)** (Revier/Ausland)

Im KANU-MAGAZIN berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Go North! Insel-Hopping im Kosterhavet-Nationalpark“

über eine „gemütliche“ Tour im „Schärengarten“ der Nord- und Sydoster-Inseln ca. 10 km südwestlich von Strömstad. Siehe hierzu die zoombare Karte von Google-Map:

<https://www.google.com/maps/@58.87019,11.0261,17210m/data=!3m1!1e3>

Wer hinüber zu den Koster-Inseln paddeln möchte, muss von einen der östlich gelegenen „Festland-Schären“ starten, z.B. beginnt der Autor seine Tour von Rossö aus. Bevor wir die Koster-Inseln erreicht haben, ist - egal von wo wir vom Festland aus kommen - der ca. 3-4 km breite Kosterfjorden zu queren. Ab 4-5 Bft. Wind insbesondere aus nördlicher oder südlicher Richtung können wir jedoch dann dort mit Seegangsbedingungen konfrontiert werden, die nicht jeder sicher beherrschen wird.

Am bemerkenswertesten an den Koster-Inseln ist eigentlich der Schärengarten südlich der beiden großen Koster-Inseln. Viel Spaß beim Navigieren! Übrigens, auf der ca. 4 km langen Syd-Koster-Insel soll es sich sogar lohnen, Fahrräder zu mieten.

Der Autor war im Sommer mit seiner Frau ein paar Tage unterwegs. Sie hatten es nicht „eilig“ gehabt; denn wer diese Insel-Landschaft einmal umpaddeln möchte, benötigt dafür nicht mehr als ca. 30 km.

Ich selber bin bei meinen 9-tägigen Rundtouren entlang der west-schwedischen Schären öfters von Bovallstrand aus gestartet und habe dann auf der Rücktour an einem Tag die Koster-Inseln „mitgenommen“ ... sofern die Gewässerbedingungen es erlaubten. Ja, wir können halt unterwegs nicht alles sehen ... so sehenswert es dort auch sein kann!

Das hat sich sicherlich immer mal wieder auch **Björn Nehrhoff von Holderberg** gedacht, als er von Göteborg über die Koster-Inseln bis nach Oslo gepaddelt ist. Siehe hierzu sein Buch:

„Schweden/Norwegen: Seekajaktour Göteborg – Oslo“ (2008, 181 S.)

Auf den S. 140-144 bringt er ausführlich Infos über die Passage durch die Koster-Inseln

Übrigens, der Autor empfiehlt für die Koster-Insel-Tour eine der folgenden Karten:

- „**Norra Bohuslän**“ (1:50.000) von Calazo – www.calazo.se
- „**Strömstad**“ (Nr. 584) (1:50.000) (Terrängkartan) von Lantemäteriet

Wer wissen möchte, wo auf den Schären Zeltübernachtungen möglich sind, der möge sich die folgende Broschüre besorgen, die es auch auf Englisch gibt:

- „**Paddla kajak och tälta i Bohuslän**“ (Del C: Grebbestad bill norska gränsen) (zu bestellen bei: friluftsliv@orust-kajak.se / Preis: 100 SEK)

Und wer auf Nr. Sicher gehen will und täglich vor dem Start den Wetterbericht abrufen will, der kann z.B. über www.wetterwelt.de wichtige Wetterdaten per SMS-Bezahldienst abrufen, und zwar werden jeweils gültig für die nächsten 36 Std. alle 6 Std. Angaben über Windstärke/-richtung und Wettererscheinungen (z.B. Regen, Nebel, Gewitter) gebracht gültig für ein beim Abruf festgelegtes Revier (z.B. Skagerrak (Ost) = SKR).

Text: Udo Beier

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 4/14, S.44-49 – www.kanumagazin.de

11.08.2014 **Diskobucht** (Grönland) (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Peter Schneider** in dem Beitrag:

„**Kayaks on the Rocks. Seekajak-Tour in der Diskobucht in Grönland**“

von einer 3-wöchigen Tour zu Zweit, die in Ilulissat begann. Die Ausrüstung wurde von Deutschland eingeflogen. Die Einer-Seekajaks aus PE wurden in Grönland angemietet und nach Ilulissat ausgeliefert. Der 7-seitige Bericht enthält eine Kartenskizze und Kurz-Infos.

Zusammenfassung: U.B.

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/14, S.60-65 – www.kajak-magazin.com

09.08.2014 **Aland-Inseln & Co.** (Revier/Ausland)

Roman Fuchs & Paul Ulrich haben einmal vorgemacht, dass die Befahrung der Aland-Inseln nicht bei den Alands anfangen und auch nicht bei ihnen enden muss.

In ihrem im KAJAK-MAGAZIN veröffentlichten Beitrag:

„**baltiCross. Eine Ostseequerung mit dem Faltboot**“

zeigen sie, dass es möglich ist, gleich vier Tourenreviere mit einer einzigen Tour abzupaddeln:

- Stockholmer Schären: Von Stockholm bis Sandhamn, dem wohl malerischsten Ort am östlichen Rand der Schären, und darüber hinaus in nördliche Richtung bis Grisslehamn (ca. 170 km);
- Querung Festland – Aland: Von Grisslehamn zur ca. 45 km entfernt liegenden - zum Aland-Archipel gehörenden - Insel Eckerö;
- Umfahrung von Aland (entgegen dem Uhrzeigersinn): Von Eckerö (>9 Uhr), vorbei an Mariehamn bis zur im Süd-Osten liegenden Inselgruppe Kokär (>17 Uhr) (ca. 110 km);
- Aland-Finnische Schärenkette: Von Kokär über Korpo nach Helsinki (ca. 280 km)

Bis auf ein paar Sturmtage, die sie per Fähre bis zur Insel Korpo überbrücken mussten (ca. 40 km offeneres Gewässer), war alles andere machbar. Ca. 600 km legten die beiden in 3

Wochen zurück (Luftlinie: 398 km). Zurück ging es dann dank der Faltboote per vorher gebuchten Flieger von Helsinki nach Deutschland.

Der Beitrag enthält 18 Fotos und eine nur 10x6 cm große Übersichtskarte, der wir trotz der nur 4 cm langen Route Stockholm – Åland – Helsinki entnehmen können, wo in etwa entlang gepaddelt oder – mit Treibsegl - „gesegelt“ wurde.

P.S.: In dem folgenden Link finden wir einen Hinweis für eine für das Åland-Archipel geeignete Karte (1:100.000): <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4856&highlight=Åland>
Die beiden Autoren selber haben in Schweden auf Karten im Maßstab 1:100.000 zurückgegriffen (→ „Vägkartan“ 129, 135 und 141); auf den Ålandinseln nutzen sie eine Touristenkarte im Maßstab 1:200.000 bzw. 1:100.000 (→ „Åland och Åbo Skärgård Turistkarta“) und bei der Überfahrt hinüber nach Finnland verwendeten sie eine Straßenkarte im Maßstab 1:250.000 („GT Tiekartta-Etelä Suomi“). Karten im Maßstab 1:50.000 wären bei solch einer langen Tour informativer, aber „nicht praktikabel“ gewesen.

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/14, S.28-35 – www.kajak-magazin.com

07.08.2014 **Rund Rügen: Worum denn sonst?!** (Revier/Inland)

Rügen zu umrunden ist wohl in! Kein Wunder! Zum einen ist sie Deutschlands größte Insel (ca. 200 km einmal rum), und zum anderen bietet sie alle Gewässerschwierigkeiten, je nachdem ob wir in den geschützteren Bereichen zwischen Hiddensee – Stralsund – Halbinsel Zudar paddeln oder in den der Ostsee ausgesetzten Bereichen zwischen Thiessow – Saßnitz – Kap Arkona - Dranske, bzw. ob wir bei Wind bis max. 3-4 Bft. paddeln oder darüber hinaus.

Wer stets entlang der Küste paddelt, dürfte keine navigatorischen Probleme haben, insbesondere nicht wenn er die Kartenblätter Nr. 36-42 aus Jübermanns „Tourenatlas Wandern“, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern“, kopiert (am besten auf DIN A 3 vergrößert) und einlamiert auf Deck mitführt. Diese Blätter enthalten eine Kilometrierung der Küstenlinie von Rügen und Hinweise auf Zeltplätze und „Wasserwanderrastplätze“. Was wollen wir mehr?

Das letzte Mal wurde hier Ende 2012 über einem Rund-Rügen-Beitrag berichtet:

Tessin,N.: Rügen im Uhrzeigersinn, in: Seekajak, Nr. 132/12, S.64-74

→ <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7204>

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/121019.html

Dieses Jahr sind zwei Beiträge dazugekommen:

Maicher,D.: Rügen, die zerlappte Insel der Ostsee – ein geologisches Schauspiel in drei Akten, in: Seekajak 139/14, S.46-49 → www.salzwasserunion.de/fileadmin/common/seekajak/SK139/46_49_Ruegen_bunt_komprimiert.pdf

Nehrhoff,B.: Royaler Ritt rund Rügen. Mit dem Seekajak um Deutschlands größte Insel (inkl. Kurz-Infos), in: Kanu-Magazin, Nr. 5/14, S.10-17 – www.kanumagazin.de

Maichers Beitrag legt den Schwerpunkt auf die Beschreibung einzelner geologischer Besonderheiten von Rügen, während Nehrhoffs Beitrag fast schon als „Reiseführer für Küstenkanuwanderer“ angesehen werden kann. Beide starten von Stralsund aus und beide umrunden im Uhrzeigersinn.

Gestartet werden kann z.B. vom Stralsunder Kanu-Club aus oder jedem Zeltplatz, Segler-Hafen oder Sandstrand mit Zugang zur Straße.

Wie viele Tage wir für die Umrundung benötigen? Nun, das hängt davon ab, ob wir täglich z.B. unter 20 km bzw. über 40 km pro Tag paddeln möchten, ob die Bodden ausgepaddelt werden, ob auch Hiddensee, die Greifswalder Oie bzw. die Insel Rügen angepaddelt werden sollen, aber auch wie häufig es mit mehr als 5-6 Bft. bläst und wie viele Ruhetage wir einlegen. Ich selber bin mal 2009 in 6 Tagen entgegen dem Uhrzeigersinn herum gepaddelt: Lauterbach – Göhren - Vitt – Lohme (Seglerhafen) – Suhrendorf – Niederhof (Wasserwander-rastplatz) – Lauterbach (ca. 192 km). Die größten Schwierigkeiten hatten wir damals am 1. Tag auf der Strecke zwischen Thiessow und Göhren (genauer: Südperd – Nordperd), sowie am 6. Tag zwischen Palmer Ort (Südspitze der Halbinsel Zudar) und Lauterbach; denn damals wehte an diesen beiden Tagen jeweils ein 4-5er Wind aus östlicher Richtung, der über den zahlreich in Ufernähe sich befindlichen Untiefen die Wellen aufsteilen und brechen ließ.

Text: Udo Beier

Literatur-Übersicht:

DKV (Hrsg.): **DKV-Wanderführer "Rund Rügen"** (1939)
→ www.amassalik.de > Wasser-Wander-Atlas

Faltboot-Wiki: **Rügen** (ein Überblick)
→ www.faltboot.org/wiki/index.php/R%C3%BCgen

Krauß,M.: **Die Boddenküste der südlichen Ostsee zwischen Darß und Usedom**
aus: Kanu Sport 5/90, S.208-212.

Beier,U.: **Halb-Rund Rügen** (Stralsund - Lohme)
aus: Seekajak 24/90, S.17-21.

Bischoff,G./u.a.: **Rügen (Fast-) Umrundung**
aus: Seekajak 24/90, S.22-25.

Prause,W.: **Insel Rügen mit dem Kajak erlebt**
aus: Kanu Sport 7/92, S.296-298.

Kümpel,H.: **"Rügen rund" oder "Der Wind weht aus Westen"**
aus: Kanu Sport 11/93, S.482-484.

Hagge,H. u.a.: **Ostsee-Nationalparks**. Fischland, Darß, Zingst, Hiddensee, Rügen (1996)

Grünke/B./Stöcker,D.: **Kanuguide Ostsee** (2007, S.55-92)
→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/080413.html

Urban,K.: **Rund um Rügen**
aus: Seekajak 111/08, S.22-28
→ www.salzwasserunion.de/SEEKAJAK-111.407.0.html

Nehrhoff,B.v.Holderberg: **Dänische Südsee /Deutsche Ostsee** (2011, S.221-264)

Gunkel,M.: **Rund Hiddensee** - eine Wochenendtour (3/00)
→ www.mariangunkel.de/hiddensee.html

Gunkel,M.: **Südost-Rügen** (2/02)

→ www.mariangunkel.de/ruegen.html

Zollitsch, R.: **Deutsche Ostsee im offenen Kanu**

aus: Kanu-Sport 8/03, S.4-10

→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/ostsee.html

Beier, U.: **Naturverträglicher Wassersport im Greifswalder Bodden und Strelasund**

Freiwilliger Vereinbarungen zwischen Naturschützern & -nutzern

aus: Kanu Sport 7/04, S.32-34

→ www.wassersport-im-bodden.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/040524.html

→ www.wassersport-im-bodden.de (hrsg. vom WWF-Deutschland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden-und-Strelasund.pdf

Beier, U.: **Befahrungsregelung Usedom (Nord) & Rügen (Südost)**

Freiwillige Vereinbarungen bzgl. Struck, Ruden, Peenemünder Haken, Großer Wotig & HAVING

aus: Kanu Sport 9/04, S.38-39

→ www.wassersport-im-bodden.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/040617_a.html

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/040826_a.html

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf

Beier, U.: **Strelasund/Zudar (inkl. Greifswalder Bodden)**

Freiwillige Vereinbarungen zur Befahrung

aus: Kanu Sport 1/06, S.30-31 – www.kanu.de

→ www.wassersport-im-bodden.de >“Vereinbarungen“

→ www.kuestenkanuwandern.de/reevier_d/051108.html

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Strelasund-und-Zudar.pdf

WWF: **Greifswalder Bodden: Freiwillige Vereinbarungen vs. gesetzliche Regelungen**

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/061108.html

→ www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/03152/

Rohde, W./Ulrich, D.: **Rund Insel Rügen (2007)**

→ www.mv-maritim.de/index.php?id=318&tourid=69&revierid=30&kajak=1

Meinen, G.: **Rund Rügen (2008)**

→ www.tkv.berlin/index.php/berichte-mobile/110-die-ostsee-tour-geht-weiter-mit-dem-seekajak-rund-ruegen

N.N.: **Rügenderundung in 7 Tagen, 193 km (2008)**

→ www.urlaub-auf-dem-wasser.de/ostseekueste/tms-toerns-ostsee/kajak-toern-rund-ruegen/

Bobenhausen, D.: **Kanutour zu den Störtebeker-Festspielen auf Rügen**

(Fischland – Darß – Zingst - Hiddensee – Rügen)

aus: Kanu Sport 4/09, S.16-20

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/090403.html

Beier, U.: **... und noch 'ne 3-Tages-Rundtour im Osten (Hiddensee)**

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/120822.html

04.08.2014 **Einweisungsfahrten EPP 3 (Küste)** (Ausbildung)

Mein Ausbildungsprogramm „EPP (Küste)“ ist für dieses Jahr abgehakt. Nach einem 2-tägigen **Workshop „Küstenkanuwandern“** im März 2014, bei dem im Wesentlichen theoretische Kenntnisse vermittelt wurden, und den 2-tägigen **„Brandungsübungen“** im Mai 2014, bei dem die Teilnehmer das Paddeln im brechenden Seegang übten, wurden neben einer 9-tägigen **„Fortgeschrittenenfahrt Nordsee: Rund Ostfriesische Inseln“** im Mai, die als EPP 4 (Küste)-Kurse zählte:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=16057>

zwei 4-tägige **„Einweisungsfahrten Nordsee“** veranstaltet, und zwar:

- **Einweisungsfahrt Nordsee: Langeness & Co.** (10.-13.7.14)
- **Einweisungsfahrt Nordsee: Spiekeroog & Co.** (24.-27.7.14)

Diese Einweisungsfahrten werden als „Küstenkanuwandertour“ konzipiert, während der die Teilnehmer durch „Learning by Doing“ zeigen müssen, dass sie – zunächst unter Anleitung – in der Lage sind, selbständig ein längere Etappe auf der Nordsee planen und später auch realisieren können.

Der **„Langeness-Kurs“** profitierte von der guten Wetterlage dieses Sommers. Am ersten Tag ging es von Schlüttsiel über Hallig Oland zur Hallig Langeness (hier: Rixwarft). Anschließend wurde das Rüttergat gequert und bis an die Westseite von Amrum (Kniepsand) gepaddelt (ca. 35 km). Am zweiten Tag führte die Route nach Hörnum (Sylt) und nach einer Pause hinüber nach Föhr (West) (ca. 24 km). Am dritten Tag ging es auf die Norderaue Richtung Wyk (Föhr) und später rechts ab über das Nordmarschfahrwasser bis zur Rixwarft (Hallig Langeness). Nach einer Pause ging es direktissima hinüber zum Seglerhafen von Hallig Hooge (ca. 25 km). Am letzten Tag wurde zunächst zur Hallig Gröde und schließlich zum Fährhafen von Schlüttsiel gepaddelt (ca. 22 km).

Von 6 „Schülern“ waren zwei kurzzeitig zurückgetreten, sodass jeder „Schüler“, richtiger: Schülerin, einen ganzen Tag zeigen konnte, wie gut sie sich auf dem Meer zu Recht findet. Bis auf dem 2. Tag lief alles wie geplant ab. Am Tag gab es jedoch zwei Probleme: Zum einen musste einmal „WEISS“ geschossen werden, da sich ca. 4 km vor Hörnum bei hoher Stromkabelung ein Ausflugsdampfer auf Kollisionskurs mit uns befand:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=16261>

Zum anderen erlitt ein mitpaddelnder Gast bei der Querung des Hörnumtiefs von Sylt nach Föhr „Kreislaufprobleme“. Temperaturen von über knapp +30° C und Trockenanzug vertrauen sich wohl nicht so recht:

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

Jedenfalls konnten daraufhin zwei „Schülerinnen“ zeigen, dass sie in der Lage waren, in einem solchen Fall per V-Schlepp einen geschwächten Kanuten über mehrere Kilometer durch den Seegang zu schleppen.

Ansonsten war an diesem Wochenende die DKV-Kanustation „Hooge“ fest in der Hand des „DKV“. Erst traf eine 3-Gruppe vom ACC-Hamburg ein, dann Eckehard Schirmer (LKV Schleswig-Holstein) mit seinen 8 Teilnehmern von **„Rund um Amrum für Fitte“** und nach mir mit meinen 4 „Schülerin“ und 4 „Gästen“ tauchte noch ein Zweier von den Itzehoer Wasserwanderern auf.

Der ein Woche später stattfindende **„Spiekeroog-Kurs“** profitierte ebenfalls vom norddeutschen Sommerwetter 2014. Leider traten von den 6 gemeldeten „Schülern“ nur vier den Kurs an. Lediglich die 4 „Gäste“ waren vollständig erschienen. Dafür hatte jeder „Schüler“ die

Chance, einen ganzen Tag kreuz & quer durchs Wattenmeer zu navigieren (siehe hierzu die Aufzeichnungen von Reinhard Dummer über die täglich gewählte Route entlang den Inseln):

1. Tourentag (Neuharlingersiel - Spiekeroog - Langeoog (Seeseite)):
https://lh3.googleusercontent.com/-FlhfOzOT9pU/U-oCQh150cI/AAAAAAAAANN8/L_HOEHHWAHY/w958-h596-no/1.Neuharlingersiel-Langeoog.jpg

2. Tourentag (Langeoog – Baltrum (Seeseite)): https://lh4.googleusercontent.com/-11p_yrAj_S8/U-oCQ4rFQdI/AAAAAAAAANOA/nE_tlFFRHEE/w958-h509-no/3.Baltrum-Spiekeroog.jpg

3. Tourentag (Baltrum - Langeoog (Hafen) – (Wattseite) - Spiekeroog (Zeltplatz)):
<https://lh5.googleusercontent.com/-YJRo-D3HNRs/U-oCQI1hT6I/AAAAAAAAANOM/1LNNCqoIpPQ/w958-h536-no/2.Langeoog-Baltrum.jpg>

4. Tourentag (Spiekeroog – (Seeseite) - Wangerooge (Hafen) - Neuharlingersiel):
<https://lh6.googleusercontent.com/-xrBPXNWH5R8/U-oCRMMRm6I/AAAAAAAAANOE/chOpG3QeUpM/w839-h605-no/4.Spiekeroog-Neuharlingersiel%281%29.jpg>

Am ersten Tag ging es noch am Mittag vom Hafen von Neuharlingersiel los vorbei an Spiekeroog durchs Gat entlang der Seeseite nach Langeoog (Ort) (ca. 21 km). Am zweiten Tag wurde entlang der Seeseite hinüber nach Baltrum (Ort) gewechselt (ca. 9 km). Danach ging es seeseitig zurück über die Stromkabelungen des Ebb-Deltas der Accumer Ee nach Langeoog zum Hafen und schließlich entlang des Langeooger Wattfahrwassers hinüber zum Zeltplatz von Spiekeroog (ca. 26 km). Am letzten Tag wurde dann Spiekeroog im Uhrzeigersinn – mit Zwischenstopp nahe des Hafens von Wangerooge – gerundet. Diese „Rundfahrt“ endete schließlich wieder im Hafen von Neuharlingersiel (ca. 31 km).

Eigentlich gab es für mich als Fahrtenleiter keine besonderen Vorkommnisse. Für den einen oder anderen war es jedoch wohl etwas irritierend, als unser Anlandevorgang an der im Westen des Langeooger Hafens liegenden Rampe abgebrochen werden musste, da plötzlich ein Transportschiff einlief und genau dort auch anlanden wollte. Wir wählten deshalb einen Steg des Sportboothafens zum Anlanden aus – nachdem wir den Hafenmeister um Erlaubnis baten -, vergaßen dabei aber an den leeren Stegen auf die Schilder zu achten, die Anzeigen, für wie lange die „Boxen“ frei sind.

Zum Schluss der Tour haben wir schließlich das erlebt, was uns Küstenkanuwanderer den ganzen lieben langen Sommer immer & immer wieder begleitet. Mal wird uns diese Wettererscheinung per Seewetterbericht angekündigt und manchmal auch nicht: nämlich die Gewitterwarnung. Dieses Mal gab es keine solche Warnung. Sie hierzu z.B. die 4-Tage-Prognose von:

www.wetteronline.de/segel > Nordsee > Deutsche Bucht > Ostfriesische Inseln

was uns nicht davor bewahrte, dass wir in der letzten Stunde vor Neuharlingersiel vom Gewitter überrascht wurden. Es blitzte & donnerte wohl „nur“ über dem Festland, aber wir paddelten ja bei der Annäherung an Neuharlingersiel ebenfalls dicht unter Land. Ja, was blieb uns anderes übrig, als weiter zu paddeln; denn ein Anlanden an der nassen & schlickigen Wattkante und eine Flucht über die ebenfalls nassen & schlickigen Lahnungsfelder sowie Salzwiesen bis über den Deich war nicht minder gefährlich. Wir paddelten also durch und hofften darauf, dass der Blitz, wenn das Gewitter schon aufs Wattenmeer hinaus zieht, sich eher eines der vielen Segelboote aussuchte, die gerade die Hochwasserphase nutzten, um auf dem Otzumberbalje-Wattfahrwasser über das Wattenhoch zu segeln.

Ja, wäre uns dieses Gewitter schon am frühen Morgen vor dem Start prognostiziert worden, dann hätten wir sicherlich die kürzeste Route hinüber zum Hafen von Neuharlingersiel ge-

wählt. Und hätte uns das Gewitter während der Umrundung von Spiekeroog überrascht, dann wäre es wohl angebracht gewesen, je nach Fortschritt der Umrundung am nahen Strand von Spiekeroog oder im Hafen von Wangerooge das Gewitter abzuwarten oder aufs Fährschiff Wangerooge-Harlesiel bzw. direkt zum Hafen von Harlesiel zu flüchten.

Ansonsten müssen wir Küstenkanuwanderer Gewitter quasi als „Restrisiko“ ansehen.

- Wer sich von Gewitterwarnungen „einschüchtern“ lässt, auch wenn es am Himmel nicht nach Gewitter „aussieht“, der wird wohl ca. die Hälfte seiner Küstentouren nicht antreten bzw. nicht planmäßig durchführen bzw. beenden können.
- Und wer von denen, die sich „einschüchtern“ lassen, konsequent ist, der müsste sich bei einer jeden Gewitterwarnung nicht damit begnügen, am Strand neben seinem Seekajak oder auf dem Zeltplatz das Gewitter abzuwarten. Vielmehr sollte er dann stets ein festes Gebäude aufsuchen, das mit einem Blitzableiter ausgerüstet ist.

Aber vielleicht liefert ein „Gewitter-App“ die Lösung für diese „Gefahr Nr. 3“ des Küstenkanuwanderns (nach Nr. 1 = Unterkühlung; Nr. 2 = Wind ab 6-7 Bft.; und vor Nr. 4 = Nebel)!? Vielleicht gibt es ja einen Forums-User, der ein Smartphone besitzt und eine App kennt, die über sich annähernde Gewitterzellen informiert! Wenn ja, dann wäre ich über einen Hinweis hier im KANU-FORUM dankbar!

Text: Udo Beier

31.07.2014 **Treffergenauigkeit von Wettervorhersagen** (Wetter)

Im HAMBURGER ABENDBLATT v. 29.07.14, S.17, berichtet **A.Hillmer** in dem Beitrag:

„Geschärfter Blick auf das Wetter“

darüber, dass der DEUTSCHE WETTERDIENST (DWD) zunehmend genauere Wetterprognosen erstellt. Zurückzuführen ist das auf realistischere Rechenmodelle und leistungsfähigere Computer. Seit 1968 wurde die Wetterprognose insgesamt sechsmal verbessert (1968, 1978, 1991, 2000, 2003, 2006). Ab 10/2014 will nun der DWD mit Hilfe eines neuen „Supercomputers“, der dreimal so leistungsfähig sein wird, wie die z.Zt. eingesetzten Computer, erneut die Genauigkeit der Wetterprognose erhöhen.

Wie treffergenau waren nun in den letzten Jahren die DWD-Wetterprognosen? Der DWD macht hierzu Angaben bzgl. der Prognose des Luftdrucks:

1-Tages-Prognose: ca. 87 % (1978) / ca. 95 % (1990) / ca. 99 % (2013)
2-Tages-Prognose: ca. 84 % (1978) / ca. 92 % (1990) / ca. 98 % (2013)
3-Tages-Prognose: ca. 77 % (1978) / ca. 87 % (1990) / ca. 96 % (2013)
4-Tages-Prognose: ca. 71 % (1978) / ca. 81 % (1990) / ca. 92 % (2013)
5-Tages-Prognose: ca. 82 % (1992) / ca. 87 % (2013)
6-Tages-Prognose: ca. 77 % (1992) / ca. 82 % (2013)
7 Tages-Prognose: ca. 72 % (1992) / ca. 77 % (2013)

Daten über die Treffergenauigkeit bei den Angaben über Windstärke, Lufttemperatur, Grad der Bewölkung, Niederschlag, Nebel, Gewitter, Luftfeuchtigkeit werden jedoch nicht gebracht.

Wenn wir nun vielfach den Eindruck haben, dass die Wetterprognose nicht eintrifft, so liegt es daran, dass das Vorhersagegebiet und der Vorhersagezeitraum relativ groß ist, z.B. Nordfriesische Küste am Nachmittag. Die Folge: Der prognostizierte Wind, die angekündigten Böen, das angedrohte Gewitter mögen wohl irgendwo zwischen Büsum und Sylt zutreffen,

nicht aber genau dort & dann, wo & wann wir gerade entlang paddeln. Abgesehen davon wird z.B. die Windstärke meist nur aus dem Abstand der Isobaren ermittelt (sog. „Gradientwind“), d.h. lokale Windeffekte (z.B. See-/Landwind, Kap-/Düseneffekte, Fallwind) gehen i.d.R. nicht in solche Prognosen ein.

Schließlich wird das „Image“ von Wetterprognosen durch seine „Fehlprognosen“ geprägt. D.h. die Vorhersage mag wohl in vielen Punkten zutreffen. Es genügt jedoch, wenn ein einziger „Treffer“ nicht gelandet wird (z.B. es regnet, obwohl Regen nicht prognostiziert wurde; es ist wolkeig, obwohl Sonnenschein versprochen wurde; es ist schwachwindig, obwohl etwas mehr Wind kommen sollte), und schon haben wir den Eindruck, dass die ganze Wetterprognose nicht stimmt, obwohl die anderen Wettererscheinungen zutreffen!?

Natürlich kann der DWD schon heute bessere Prognosen erstellen, und zwar bezogen auf ein Quadrat mit 2,8 km Seitenlänge. Die für solch kleine Fläche ermittelten Daten können jedoch nur gegen Entgelt erworben werden.

Zum Vergleich: 5 verschiedene Windprognosen für Do., 31.07., - Fr., 1.08.14

Wie sehen nun z.B. die Windprognosen einzelner Anbieter für die Halligen in Schleswig-Holstein aus (abgerufen am 31.07.14, 9 Uhr)? Und wie „treffergenau“ sind sie?

(1) Deutscher Wetterdienst (Küstenwetterbericht)

www.dwd.de > Wetter + Warnungen > Seewetter > Seewetter aktuell >
> aktueller Seewetterbericht für die Nord-/Ostsee > Küstenwetterbericht

→ Nordfriesische Küste: Prognose bis Mitternacht

- Do.: West 5 Bft., etwas abnehmend, langsam süddrehend, vereinzelt Gewitter;
- Fr.: keine Angaben

(2) Deutscher Wetterdienst (48-Std.-Küstenwetter / 2,50 € je Download):

www.dwd-shop.de > Seewetter > Küstenwetter in Zeitreihenform

Nordfriesische Küste: (Prognose für 48 Std. für 5 Gebiete zwischen Büsum und Sylt)

z.B. für → Amrum:

- Do., 09 Uhr: W 4-5 Bft.
- Do., 12 Uhr: W 3-4 Bft.
- Do., 18 Uhr: SW-W 3 Bft.
- Fr., 00 Uhr: S-SW 3-4 Bft.
- Fr., 03 Uhr: S 4 Bft.
- Fr., 06 Uhr: S-SW 4-5 Bft.
- Fr., 09 Uhr: S-SW 4 Bft.
- Fr., 12 Uhr: SW 3 Bft.
- Fr., 15 Uhr: SW 2-3 Bft.
- Fr., 18 Uhr: NW-N 0-2 Bft.

(3) Wetteronline (4+4 Tage Voraussage):

www.wetteronline.de/segel > Nordsee > Dt. Bucht > Nordfriesische Küste

→ Nordfriesische Küste: Prognose für 4 Tage + 4 weitere Tage

- Do. Vormittag: W 4-5 Bft. in Böen 6
- Do. Nachmittag: W 4 Bft. in Böen 6
- Do. Abend/Nacht: SW 4 Bft. in Böen 6 (Gewitter)
- Fr. Vormittag: SW 3-4 Bft. in Böen 6
- Fr. Nachmittag: S 2-3 Bft.
- Fr. Abend/Nacht: SO 2-3 Bft.

(4) Windfinder (Superforcast für 3 Tage):

www.windfinder.com > Suche: Hallig Hooge > Vorhersagen > Superforecast
→ Hallig Hooge: Prognose je Std. für 3 Tage, gültig für ein Quadrat mit 12 km Seitenlänge zzgl. Wellenhöhe/-Periode, Bewölkungsgrad, Lufttemperatur, Luftdruck u.a.
z.B.:

- Do., 07 Uhr: W 4 Bft. in Böen 5
- Do., 12 Uhr: SW 4 Bft. in Böen 5
- Do., 18 Uhr: SW 4 Bft. in Böen 4
- Fr., 07 Uhr: S 4 Bft.
- Fr., 14 Uhr: S 3 Bft. in Böen 4
- Fr., 18 Uhr: SW 2 Bft.
- Fr., 20 Uhr: NW 1 Bft. in Böen 2

(5) Wetterwelt (36-Std.-SMS-Dienst / max. 0,67 € je Abruf (Tarif: Basis):

www.wetterwelt.de/sms.html

→ Nordfriesische Küste: Prognose alle 6 Std. über 36 Std. (inkl. Wassertemperatur) zzgl. Wettererscheinungen (z.B. Schauer, Gewitter, Nebel)

- Do., 06 Uhr: W 4-5 Bft. in Böen 6
- Do., 12 Uhr: SW-W 4 Bft. in Böen 5-6
- Do., 18 Uhr: SW 4 Bft. in Böen 5
- Fr., 00 Uhr: S-SW 4-5 Bft. in Böen 5-6
- Fr., 06 Uhr: SW 4-5 Bft. in Böen 6
- Fr., 12 Uhr: S-SW 3 Bft. in Böen 5
- Fr., 18 Uhr: O-SO 1-2 Bft. in Böen 3

Während für Do., 31.7.14, 9 Uhr, die Windprognosen recht ähnlich sind:

(1) = W 5 Bft. / (2) = W 4-5 Bft. / (3) = W 4-5 Bft. (6) / (4) = S 4 Bft. (5) / (5) = W 4-5 Bft.(6)

und höchstens um 1 Bft. bzw. 45° schwanken, differieren die Prognosen für Fr., 1.8.14, 18 Uhr:

(1) keine Angaben / (2) NW-N 0-2 Bft. / (3) SW 2 Bft. / (4) SW 2 Bft. / (5) E-SE 1-2 Bft.

um bis zu 2 Bft. bzw. 180°!

Für das Küstenkanuwandern bedeutet das, dass wir uns stets morgens zu Beginn einer Tagesetappe die aktuellsten Windprognose besorgen sollten, wobei es dabei nicht so sehr darauf ankommt, einen bestimmten Anbieter (z.B. DWD) zu bevorzugen!?

Übrigens, am Ende eines Tages können bei Windfinder die während eines Tages tatsächlich gemessenen Wind- und Böen-Werte (im 1-Std.-Takt) abgerufen werden, z.B. wurden für Hallig Hooge u.a. die folgenden Werte gemessen:

→ **Windfinder-Messwerte** (31.07.14)

06 Uhr: WSW 5 Bft. (6); 09 Uhr: W 5 Bft.; 12 Uhr: W 5 Bft.;

13 Uhr : W 5 Bft. (6); 15 Uhr: WSW 5 Bft.; 17 Uhr: WSW 4 Bft. (5); 18 Uhr: WSW 5 Bft.

D.h. durchweg blies es an jenem Donnerstag mit 5 Bft. und an insgesamt 5 Std. des Tages traten Böen mit bis zu 6 Bft. auf, was bedeutet, dass der tatsächliche Wind um 0,5 bis 1 Bft. höher war als prognostiziert. Die Wetteronline-Prognose schnitt an diesem Tag noch am besten ab und die gegen Entgelt gelieferte DWD-Prognose war am ungenauesten. Der Grund für diese Abweichung mag darin liegen, dass der an der nordfriesischen Küste ab spät Vormittag aus WNW wehende Seewind wohl zu einer Verstärkung des prognostizierten Gradientwindes führte.

Text: Udo Beier

23.07.2014 **Scoresbysund: Rund Milneland** (Ost-Grönland) (Revier/Ausland)

Markus Ziebel geht mal wieder auf Grönlandtour, und zwar zum 6. Mal:

www.icekayaking.com/files/reiseberichte.html

Mit von der Partie sind **Elke Grunwald**, die schon häufiger dabei war, und nun auch **Benno Glock** und **Bernhard Hillejan**.

Geplant ist, innerhalb von 4 ½ Wochen die im Scoresbysund liegende Insel Milneland zu umrunden (ca. 600 km). Gestartet wird von Ittoqortomint aus. Am 18.07.14 wurden die 4 PE-Seekajaks („Kodiak“ und „Barracuda“ von Prijon, „Storm GT“ von Current Design sowie ein „Tempest 165“ von Wilderness), beladen mit fast sämtlicher Ausrüstung & Verpflegung (ca. 90 kg/Kajak), von Aalborg (DK) aus mit der „Royal Artic Line“ verschifft. Am 5.08.14 soll dann hinter den Seekajaks hergeflogen werden, und zwar mit „Air Greenland“ von Kopenhagen aus:

www.icekayaking.com/files/selbstreisen.html

Markus wird – wie schon bei seiner fehlgeschlagenen Tour 2012 von Grönland nach Kanada – in seinem Blog täglich über die Tour berichten:

www.icekayaking.com/files/blog.html

Lassen wir uns überraschen, was er zu erzählen hat:

- Schmilzt bis dahin die Eisdecke im Scoresbysund?
- Bringt sie ein „inuitierender“ Eisberg oder ein auftauchendes Walross zum Kentern?
- Wird die Eisbärenwarnanlage ausgelöst oder muss sogar zur Selbstverteidigung eines der beiden Gewehr eingesetzt werden?
- Blasen Orkanböen bzw. spülen Gletschertsunamis die Zelte oder gar die Boote weg?
- Lässt sie erst tagelanger Dauerregen und dann eine sich schließende Treibeisdecke verzweifeln?
- Treffen sie in der Einsamkeit auf Gleichgesinnte?
- Reicht die Verpflegung?
- Geht Ausrüstung verloren?
- Gibt es gesundheitliche Probleme?
- Kommen sie wieder rechtzeitig zurück zum Startort?

Nachtrag: Die Tour ist beendet (7.-31.8.14). Die Umrundung der Insel Milneland ist gelungen. Von 4 ½ Wochen wurde an 21 Tagen gepaddelt und dabei wurden insgesamt 550 km zurückgelegt. Nach 9 Tagen musste ein Teilnehmer wegen Gelenkproblemen aufgeben und die letzten 30 Kilometer zum Ausgangsort Ittoq wurden wegen Starkwind per „Taxiboot“ zurückgelegt. Ende gut alles gut!

Zusammenfassung: U.Beier

Link: www.icekayaking.com

22.07.2014 **Bergen → Göteborg** (Norwegen/Schweden) (Revier/Ausland)

Sommerzeit ist Paddelzeit. Natürlich bleiben **Eike Köhler & Sebastian Höfer**:

www.baltic-surge.de

zu solch einer Zeit nicht zu Hause.

Letztes Jahr paddelten die beiden in 47 Tagen von Göteborg über die Aland-Inseln bis Helsinki (ca. 2.000 km / Ø 43 km/Tag):

<http://vimeo.com/79650529>

Dieses Jahr haben die beiden vor, von:

- **Bergen (Norwegen) über Stavanger – Kap Lindesness – Kristiansand – Larvik – Strömstad (Schweden) Richtung Göteborg** (ca. 900 km Luftlinie)

zu paddeln. Ja, was ich in fünf jeweils 10-tägigen Urlauben (Bergen – Stavanger; Kap Lindesness – Kristiansand; Kristiansand – Larvik; Strömstad – Bovallstrand; Bovallstrand - Insel Orust) nicht geschafft habe, machen die beiden Seakayaker mehr oder weniger kurz & bündig in ein paar Wochen. Wie viel Zeit ihnen dieses Mal zur Verfügung steht, wird leider nicht gesagt. Lassen wir uns überraschen, wie schnell und wie weit sie tagtäglich vorankommen. Wen es interessiert, der kann in **Eikes** Logbucheintragungen (Text & Fotos) nachlesen, welche Tourenfortschritte sie machen:

<http://koordinaten.tumblr.com/>

Außerdem gibt es eine zoombare Kartenübersicht vom Tourenverlauf.

Übrigens, angereist sind sie mit der Fähre von Hirtshals (DK) über Stavanger (Norwegen) nach Bergen. Die Seekajaks wurden hintereinander mit einem Bootswagen an Deck transportiert. Was der Bootstransport mit der Fähre kostet, wird nicht erwähnt.

Nachtrag: Insgesamt benötigten die beiden von Bergen (N) nach Göteborg (S) 24 Tage.

Zusammenfassung: U.Beier

15.07.2014 **Kollisionswarngerät „Nico-Signal“** (Ausbildung)

Was machen wir eigentlich bei Kollisionsgefahr?

Auf dem Wasser von Amrum nach Sylt

Es geschah auf einer Tour von Amrum (West) hinüber nach Sylt (Süd). Wir, 8 Küstenkanuwanderinnen und -wanderer (aufgeteilt in eine 5er- und eine 3er-Gruppe), waren noch ca. 4 km von Sylt entfernt und kämpften jeder für sich mit der Stromkabelung des „Vortrapptiefs“. Gerade als wir das Vortrapptief-Fahrwasser südwestlich von Tonne 16 gequert hatten, tauchte hinter den Dünen von Hörnum Odde ein Ausflugsschiff auf und fuhr ins Fahrwasser, sodass alles danach aussah, dass es auf unserer Steuerbordseite entlang fahren würde. Da verließ plötzlich das Schiff das Fahrwasser, kreuzte unseren Kurs und fuhr etwas westlich von uns. Es handelte sich wohl um ein Ausflugsschiff, welches für die mitfahrenden Touristen mit einem kleinen „Schau-Netz“ fischte, um danach Richtung der Seehundsbänke im Westen von Amrum („Jungnamensände“) zu fahren. Plötzlich dreht das Schiff erneut und nahm Kurs direkt auf die Seehundsbänke ... und wir lagen genau auf seinem Kurs!

Was tun? Nach Steuerbord ausweichen, wie es die Seeschifffahrtsordnung bei Schiffsbegegnungen außerhalb des Fahrwassers vorschreibt? Aber wie sollen wir mit einem Seeka-

jak, das von einem 5-6 km/h Strom Richtung dem sich annähernden Schiff mitgenommen wird, einem sich schnell nähernden Schiff ausweichen, wenn jeder damit beschäftigt ist, von der rauen See nicht umgeschmissen zu werden. Das Schiff näherte sich uns immer mehr. Wahrscheinlich war sein Käpt'n anderweitig beschäftigt oder sah uns nicht im Seegang und rechnete auch nicht damit, dass bei einem solchen Seegang 4 km seitab von Amrum Küstenkanuwanderer ihrem Hobby nachgingen.

Ja, was sollten wir tun. „Flüchten“ war bei diesen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen Seekajak und Ausflugsschiff zwecklos! Unsere „Breitseite“ zeigen und dann nach Steuerbord ausweichen, wäre eine Alternative, aber nur dann, wenn der Käpt'n Ausschau hält nach auf dem Wasser vor sich treibende Hindernisse! Also „*Augen zu und durch!*“ und notfalls im letzten Moment nach links oder rechts spurten!?

Nun, schon Minuten vorher griff ich vorsichtshalber nach meinem an meiner Schwimmweste mit einer kurzen Elastikleine befestigten „Nico-Signal“ (geladen mit 4 roten und 2 weißen Signalkugeln) und schaltete den Sicherungshebel von „S“ (→ Safe) auf „F“ (→ Fire), was bei dem Kappelwasser gar nicht so einfach war. Jetzt ergriff ich erneut mein „Nico-Signal“, hielt es so weit wie es ging von meinem rechten Ohr entfernt senkrecht in die Höhe und schoss natürlich nicht „**ROT**“, sondern eine **weiße Signalkugel** ab. Das Schiff dreht sofort nach Westen weg und fuhr wenig später auf unserer Backbordseite vorbei. Auf seiner Brücke stand sein Käpt'n, der uns freundlich grüßte.

Unterwegs von Hooge nach Gröde

Zwei Tage später, als wir von Hooge aus kommend uns Gröde näherten und ihren kleinen Anleger anpeilten, kam erneut ein Ausflugsschiff direkt auf uns zu. Es hatte zuvor am Anleger kurz festgemacht, aber legte bald danach wieder ab, nahm wohl Kurs Richtung Hooge und fuhr so direkt auf uns zu. Den Mitpaddlern „erlaubte“ ich zuvor, schon mal Richtung Anleger Gröde vorzupaddeln und das Surfen im Seegang so richtig auszukosten. Eine Verständigung untereinander war daher nicht mehr möglich.

Was ist nun, wenn der Käpt'n denkt, die ersten zwei Küstenkanuwanderer auf seiner Backbordseite seien die einzigen Paddler auf seinem Kurs? Da die Seegangsbedingungen es erlaubten, hielt ich mein Paddel (dessen Blätter mit gelber Farbe lackiert sind) hoch und winkte damit mehrmals hin & her. Das genügte wohl, um unsere Aufmerksamkeit zu erregen. Zumindest änderte das Schiff sofort seinen Kurs und fuhr auf unserer Backbordseite an uns vorbei. Auch winkte uns der Käpt'n freundlich zu, als er uns mit seinem Schiff passierte und ich sparte mir so meine zweite weiße Signalkugel für die nächste Kollisionsgefahr auf.

Im Inselgewirr der ost-schwedischen Schären

Demnächst muss ich wohl wieder ein paar extra weiße Signalkugeln besorgen; denn schon letztes Jahr musste ich bei einer Gruppenfahrt durch die ost-schwedischen Schären „**WEISS**“ schießen, weil ein in einer Bucht liegendes größeres Motorboot plötzlich mit Vollgas direkt auf uns zufuhr. Da sein Bug weit aus dem Wasser ragte und den Steuerstand völlig verdeckte, bestand Kollisionsgefahr; paddelten wir doch praktisch im „toten Winkel“ dieses Boots. Als ich „**WEISS**“ schoss, nahm der Motorbootfahrer sofort die Fahrt aus seinem Schiff und wartet an die 10 Minuten, bis er wieder Fahrt aufnahm. Als er an uns vorbei fuhr, grüßte er uns, als ob er sich bei uns dafür bedanken wollte, dass wir ihn vor einer Kollision mit uns Küstenkanuwanderern gewarnt hatten.

Auf Tour entlang der süd-norwegischen Küste

Es ist schon einige Jahre her, da hielt unterwegs beim Inselhopping ein norwegisches Kataran-Fährschiff direkt auf uns zu, eine Gruppe von Küstenkanuwanderern, die von Stavanger nach Bergen paddelten. Da bei dem Geschwindigkeitsunterschied zwischen solch einem

Schiff und einem Seekajak wir praktisch auf der Stelle paddeln, entschloss ich mich schon sehr früh, mit „WEISS“ auf uns aufmerksam zu machen. Leider zündete die weiße Signalkugel nicht. Also paddelten wir weiter und ich informierte die Mitpaddler, dass auf Kommando alle nach Steuerbord ausweichen sollten, und zwar erstens, um mit „**voller Breitseite**“ auf uns aufmerksam zu machen, und zweitens, weil die „**Kollisionsverhütungsregel**“ (KVR) dieses bei „**entgegengesetztem Kurs**“ verlangt:

- *„... (besteht) die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes, muss jedes (Fahrzeug) seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, dass sie einander an Backbordseite passieren. ... Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob eine solche Lage besteht, so muss es von dieser ausgehen und entsprechend handeln.“ (KVR 14)*

Die KVR schreibt ein solches Verhalten wohl nur für „Maschinenfahrzeuge“ vor, aber es ist sicherlich nicht falsch, als Küstenkanuwanderer sich in Ermanglung von Regeln für nicht motorbetriebene kleinere Sportboote an dies KVR 14 zu halten!?

Als nun die Katamaran-Fähre immer näher auf uns zu kam, rief ich „**Jetzt Ausweichen!**“. Daraufhin wichen fast alle meine Mitpaddler nach rechts aus, nur zwei, die paddelten nach links. Kurz darauf änderte ebenfalls die Fähre ihren Kurs und fuhr schließlich mit ca. 500 m Abstand rechts an uns vorbei.

WEISS oder auch ROT?

Ja, gut das ich im Magazin meines Nico-Signals stets zwei weiße Signalkugeln habe. Wenn sie abgeschossen werden, signalisieren sie „**Achtung**“ und nicht, wie die roten Signalkugeln, „**Seenotfall**“. Was machen wir aber, wenn im Magazin des Nico-Signals keine weißen Signalkugeln stecken. Nun, dann sollten wir im „letzten Augenblick“ - also etwas später, aber nicht zu spät - „**ROT**“ schießen, wohl wissend, dass das auch missverstanden werden und dann den „Seenotfallalarm“ auslösen könnte.

Und was ist, wenn das Nico-Signal nicht griffbereit verstaut ist? Nun, dann ist zu hoffen, dass es rechtzeitig hervorgekramt werden kann.

Last not least, was machen wir, wenn wir nur über eine rote Rauchfackel oder eine rote Fallschirmsignalarakete verfügen? „*Not kennt kein Gebot!*“ Aber haben wir noch so viel Zeit und erlauben es die Seegangsbedingungen, um solche Signalmittel aus dem Gepäcknetz, der Cockpitluke oder der Sitzluke herauszuholen, mit beiden Händen zu „entschärfen“ und zu zünden?

Was bleibt, ist eine UKW-Sprechfunkgerät!

Text: Udo Beier

07.07.2014 **Reviercharakteristika** (Ausbildung)

Jedes Paddelrevier hat seine nur für dieses Gebiet typischen Eigenheiten. Diese Eigenheiten werden geprägt z.B. von:

- hoher Dünung, die noch höhere Grundseen erzeugt;
-
- kräftiger Gezeitenströmung (Tidalrace), die wildwasserartige Stromkabelung entstehen lassen;
- schwindelerregendem Tidenhub, der kurzzeitig ganze Küstenstreifen trockenfallen lässt;
- Reflexionswellen (geprägt durch Felsküsten), die ein Wellentohwabohu ganz besondere Art hinterlassen;

- Prielsysteme, die ohne entsprechende Seekarte labyrinthische Züge annehmen können.

Paddeln wir in einem uns unbekanntem Revier, lassen wir uns nicht nur sehr schnell von deren Charakteristika, sondern auch von der Bootsbeherrschung einheimischer „Seakayaker“ beeindrucken.

Erstmals durfte ich so etwas vor Jahren in der **Bretagne (Frankreich)** erleben, wo einheimische Seakayaker miteinander konkurrierten, mit ihren Seekajaks von Dünung überspülten Felshindernisse genau während jener kurzen Zeit zu queren, wenn diese Felsen gerade nicht von Grundseen überspült wurden. Ja, nur die französischen Kanuten nahmen an diesem „Schauspiel“ teil, während wir deutschen „Küstenkanuwanderer“ froh waren, die Rolle der „Zaungäste“ übernehmen zu dürfen.

Xcks machte mich nun im KANU-FORUM auf ein Videos aus **Norwegen** aufmerksam. Da können wir sehen, dass solches „Rockhopping“ noch eine Steigerung erfahren kann. Nein, diese „Wikingers des Seakayaking“ begnügen sich – wohl die Tradition der kalifornischen „Tsunamirangers“ fortführend - nicht damit, eine Untiefe draußen auf dem Meer bei Grundseebedingungen gerade dann zu überpaddeln, wenn die See nicht „brüllt“. Vielmehr suchen sie die von der Brandung rundgeschliffene Felsküstenabschnitte auf und schrammen – „Stuntkayakern“ gleich – mit mehr oder weniger dichtem Felskontakt nicht bloß vor den von den Brechern überspülten Felsen hin & her, sondern auch hoch & runter!?!

Wie das genauer aussieht, kann hier nicht beschrieben werden. Ihr müsst das einfach mal anschauen, und zwar in den folgenden Videos von „**Neptunkajak.no**“:

- <http://vimeo.com/84320045> (Clip: Ein relativ harmloser Tag entlang der Felsküste)
- <http://vimeo.com/89637916> (Clip: Sola/Ölberg/Hellestø im Winter 2013/14)
- <http://vimeo.com/84414281> (Clip von **Atle & Roald**: Südwestnorwegische Küste)
- <http://vimeo.com/83930080> (Clip von **Roald**: Rettungsübungen bei SSG VI)
- <http://vimeo.com/83537774> (Clip: Ausflug mit „Schülern“)

Text: Udo Beier

06.07.2014 **Gekentert! Was nun?** (Ausbildung)

Ja, was tun wir, wenn wir im Seegang kentern, aussteigen müssen und wieder einsteigen wollen?

Nun, klappt unsere Rolle mal wieder nicht und können wir auf die Unterstützung eines Mitpaddlers hoffen, dann bietet sich Folgendes an, was **Gordon Brown** in seinem Video „Sea Kayaking“ (Vol 2. (DVD)) sehr anschaulich demonstriert:

http://www.rapidmedia.com/kayaking/categories/skills/item/3315-video-heel-hook-self-rescue.html?utm_source=newsletter_369&utm_medium=email&utm_campaign=rmi-june-27&utm_campaign=website&utm_source=sendgrid.com&utm_medium=email

<http://www.youtube.com/watch?v=j-zpJQeiaNc&feature=youtu.be>

- **X-Lenzen:** Beim X-Lenzen wird vom „Retter“ der Bug des mindestens doppelt abgeschotteten Seekajaks des „Kenterbruders“ in der Normallage etwas in Höhe von Spritzdecke und Kartendeck auf das Seekajak des „Retters“ gezogen, dann gedreht und etwas angehoben, sodass das Wasser aus der Sitzluke fließen kann. Anschließend wird das „Kenterkajak“ wieder in Normallage zurückgedreht, zu Wasser gelassen und parallel zum „Retterkajak“ gelegt, und zwar so, dass der Bug des „Kenterkajaks“ zum Heck des „Retterkajaks“ zeigt.

In vielen Videos wird das X-Lenzen mit leeren Seekajaks gezeigt. Wenn dann auch noch wenig Wasser in die Sitzluke des „Kenterkajaks“ eingedrungen ist, lässt sich der Bug des Kenterkajaks recht leicht auf das Retterkajak ziehen und anheben. Bei einem voll beladenen Seekajak mit voll gefluteter Sitzluke, kann jedoch nicht so leicht ge-Xt werden.

In einem solchen Fall bietet es sich an, wenn der „Kenterbruder“ zum Heck seines Seekajaks schwimmt und es so ins Wasser drückt, dass der Bug etwas herausragt, damit der „Retter“ den Bug leichter ergreifen und hochziehen kann. Meist genügt es, wenn das „Kenterkajak“ bis etwa zum Buglukendeckel über das „Retterkajak“ gezogen wird, damit das sich in der Sitzluke befindliche Wasser herauslaufen kann.

Wenn dem Retter das nicht genügt, kann er – das hoch auf seine Spritzdecke gezogene „Kenterkajak“ fest im Griff – sein Seekajak weg vom „Kenterkajak“ kanten. In diesem Fall wird das „Kenterkajak“ etwas höher gehoben, was meist reicht, damit das Wasser gänzlich aus der Sitzluke des „Kenterkajaks“ läuft.

Gordon Brown zeigt in dem Video sehr deutlich, wie der „Retter“ durch das Ankanten seines Seekajaks den Bug des „Kenterkajaks“ höher anheben und somit leichter lenzen kann.

- **V- oder Parallel-Wiedereinstieg:** Der „V-Wiedereinstieg“ wurde einst von **Jürgen Pietsch** in den 80er Jahren in der Zeit, als er DKV-Küstenreferent war, entwickelt. Er baute sich zur Demonstration ein „Trockengestell“, sodass diese Wiedereinstiegsmethoden zunächst einmal an Land, also im Trockenen, ausprobiert werden konnte, bevor es hinaus aufs Wasser ging.

Gordon Brown erläutert in seinem Video die „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“ (→ „Heel-Hook-Reentry“ oder „Leg-over-Reentry“): Das gelenzte „Kenterkajak“ liegt parallel neben dem Retterkajak und zwar „Bug-zu-Heck“. Der „Retter“ sitzt in seinem Seekajak und hält an den Rettungshalteleinen das „Kenterkajak“ so fest, dass beim Wiedereinstieg des „Kenterbruders“ in seine Sitzluke das „Kenterkajak“ sich nicht verdrehen und so erneut Wasser in die Sitzluke fließen kann.

Gordon Brown zeigt sehr deutlich, auf was alles der „Kenterbruder“ zu achten hat, damit er wieder in seine Sitzluke zurückkehren kann.

- (1) Zunächst einmal positioniert sich der „Kenterbruder“ direkt hinter seine Sitzluke.
- (2) Dann hält er sich an seinem Seekajak fest und versucht den Fuß auf der Bug-Seite („Bug-Fuß“) in seine Sitzluke zu klemmen (→ „Hell Hook“).
- (3) Anschließend versucht er mit seiner „Bug-Hand“ möglichst die Rettungshalteleine des hinter seinem „Kenter-Kajak“ liegenden „Retter-Kajaks“ zu ergreifen.
- (4) Danach zieht er sich unter dem Einsatz seines „Bug-Beines“ und seiner „Bug-Hand“ aus dem Wasser und „windet“ (dreht) sich in seine Sitzluke hinein!

Alles weitere inkl. Fehleranalyse können wir im Video von **Gordon Brown** sehen oder seinem Buch: „Sea Kayak. A Manual for Intermediate & Advanced Sea Kayakers“ (2006, S.70) entnehmen. Dort wird auch der „V-Wiedereinstieg“ (→ „Lie-back-Reentry“) kurz erläutert.

Übrigens, beim **Solo-Wiedereinstieg mit Hilfe des Paddel-Floats** wird ebenfalls der „Bug-Fuß“ eingesetzt, um möglichst kraftsparend in die Sitzluke zurückzukehren. Siehe hierzu das Video von **Jeremy Vore**:

<http://www.youtube.com/watch?v=FbIW-rQtqVQ#t=386>

Ob wir bei kabbeligem Seegang ebenso leicht mit Hilfe des Paddel-Floats in die Sitzluke kommen und anschließend ohne erneuter Kenterung sowohl unser Seekajak lenzen als auch anschließend das Paddel-Float und gegebenenfalls die tragbare Lenzpumpe verstauen können, sei jedoch dahingestellt!?

Zusammenfassung: Udo Beier

03.07.2014 **Insel Saaremaa (Estland)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet **Detlef Naumann** in dem Beitrag:

„Zwischen Kiefern, Schilf und wilden Möhren“

über eine Tour in einem falt- und einem „Plaste“-Zweier entlang der Insel Saaremaa.

Übrigens, von Kiel sind es ca. 1.200 Fähr-Kilometer bis Klaipeda (Memel/Litauen) und dann nochmals 500 Auto-Kilometer durch Litauen und Lettland bis zum im Nordwesten von Saaremaa liegenden kleinen Hafen Kihelkonna.

Gepaddelt werden sollte entlang der vielen Inseln, die im Nationalpark Vilsandi vor der Küste Saaremaa liegen. Der stetige wehende Nordwestwind veranlasste jedoch die vier Kanuten per Auto zur Südküste von Saaremaa zu wechseln. In der Nähe von Kuressaare ging es dann wieder aufs Wasser. Gepaddelt wurde bis Saarekula.

Wie viele Tage und Kilometer gepaddelt wurden, wird nicht erwähnt und mangels Kartenskizze ist weder die Lage der Inseln (sie liegen vom Längengrad betrachtet nicht südlich von Stockholm, sondern von Turku (Finnland) noch der Verlauf der Paddelroute nachvollziehbar. Selbst mit **Google Earth** ist es nicht möglich, sich aus den Infos im Beitrag eine Vorstellung von den einzelnen Tagesetappen zu machen. Ja, da bemüht sich der Autor, einen anschaulichen Text zu schreiben und mit insgesamt 12 Fotos zu bebildern. Leider versäumt aber die Redaktion, den Beitrag mit einer Kartenskizze (inkl. eingezeichnetem Tourenverlauf) zu ergänzen, damit auch der weniger interessierte Leser beim Durchblättern der Zeitschrift innehält und dazu angeregt wird zu überdenken, ob nicht dieses ganz im Osten der Ostsee liegende Insel-Revier im Allgemeinen und die Insel Saaremaa im Besonderen nicht doch als ein nächstes Tourenziel in Frage kommen könnte. Immerhin bietet die Insel Saaremaa genügend Kilometer Küstenlinie an, um mehrere Wochen unterwegs zu sein. Z.B. bei rund Insel Saaremaa kommen wir auf mindestens ca. 350 km, von denen in dem Beitrag ca. 60 km (?) abgepaddelt wurden.

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 7/14, S.14-19 – www.kanu.de

Links:

Stritzky, O.v.: **Estland/Inselfahrt (Saaremaa u. Hiiumaa) (1994 / 31 S.)**

→ www.paddel-buecher.de/PDF/EstlandInseln.pdf

Deppert,P.: **Estonia 2013**

→ <http://wellenbergemeer.wordpress.com/2013/08/28/estonia-2013>

01.07.2014 **Starten & Anlanden** (Ausbildung)

Nicht immer kann vom Steg, von einer niedrigen Böschung oder von einem flachen Sandstrand aus gestartet und auch dorthin wieder zurückgekehrt werden:

<http://www.youtube.com/watch?v=UqrtZJkA-qo> (Stegvariante) (**Alex**)

<http://www.youtube.com/watch?v=wFU3ub-Nym4> (Stegvariante) (**Steve Gibons**)

<http://www.youtube.com/watch?v=AigEzKlry9c> (Flachwassereinstieg)

<http://www.youtube.com/watch?v=LOaSwKGEExOc> (diverse Ein-/Ausstiegsvarianten)

<http://www.youtube.com/watch?v=j50kSU6Zobs> (Sea Kayaking Scotland)

Manchmal muss stattdessen beim Starten/Anlanden ein Felsen ausgewählt werden oder ein steiler Strand, ein Abhang oder ein Ufer mit Wackersteinen jeglicher Ausprägung. Dann erfordert das Ein-/Aussteigen etwas mehr Geschicklichkeit; denn die „Paddelbrücke“ – also die Nutzung des Paddels als Ausleger und Sitzhilfe - ist bei solchen Bedingungen nicht mehr möglich.

Wer über eine große Sitzluke verfügt, ist dabei im Vorteil. Die Sitzluke sollte jedoch nur so groß sein, dass wir geradeso im Sitzen die Beine hineinziehen bzw. herausstrecken können. Ist die Sitzluke größer, lässt sich wohl noch leichter ein-/aussteigen, wäre da nicht die allzu große Spritzdecke, die uns dann insbesondere beim Einsteigen behindern könnte. Übrigens gibt es beim Einstieg noch eine weitere Behinderungsquelle: die Rückenlehne; denn beim Einstieg könnte eine zu locker und hoch angebrachte Rückenlehne sich verdrehen.

Leon Somme & Shawna Franklin zeigen in einem Video, wie das Starten bzw. Anlanden bei einer sehr hohen Steganlage/Brücke aussieht:

<http://www.rapidmedia.com/kayaking/categories/video/item/3309-video-high-dock-landing.html>

Das setzt jedoch nicht nur genügend Geschicklichkeit, Gleichgewichtsgefühl & Übung voraus, sondern auch den Wiedereinstieg „à la Cowboy“, insbesondere aber ein leeres Seekajak. Zumindest wird es beim Hochziehen eines beladenen Seekajak auf eine hoch gelegene Kante eines Stegs Probleme geben, insbesondere wenn das Seekajak nur mit einer Leine Bug voraus über die obere Stegkante hochgezogen wird (→ Beschädigungsgefahr der Verklebung der vordere Schottwand)!

Und **Mitch Mitchell** zeigt in seinem Video, wie wir bei Brandungsbedingungen von einem flachen Sandstrand aus starten sollten:

<http://www.youtube.com/watch?v=4bqFjEK3mnE> (Start durch die Brandung)

was jedoch nicht immer so leicht aussieht, wie dort vorgeführt. Leider habe ich kein Video gefunden, das zeigt, wie von einem steilen Strand aus zu starten ist; denn in einer solchen Situation gibt es das Problem, dass das Heck noch am Strand festhängt, während der Bug schon im tiefen Wasser aufschwimmt.

Die Folge: Entweder nimmt uns das rücklaufende Wasser eines Brechers mit hinaus ins Tiefe oder wir kentern, und zwar spätestens dann, wenn wir vom auflaufenden Brecher quer (auf den Sandstrand) getrieben werden.

Die Lösung: Wir lassen uns von einem Dritten mit Schwung ins tiefe Wasser schieben oder wir schieben unsere Seekajak selber ins Wasser, schwimmen dann hinterher und steigen anschließend draußen im ruhigeren Wasser ein (→ „Cowboy-Wiedereinstieg“ bzw. „Reentry & Roll“).

Und was ist, wenn draußen das Wasser nicht „ruhig“ ist, da die Brandungszone sehr breit ist, und kein Dritter uns beim Starten helfen kann? Nun, dann müssen wir uns halt einen Strandabschnitt suchen, der nicht so steil aus dem Wasser ansteigt. Gibt es solch einen Strandabschnitt nicht, dann wäre es besser gewesen, wenn wir zum Starten einen anderen Strandabschnitt ausgewählt hätten, z.B. eine Stelle, wo der Wind nicht aufländig auf den Strand weht und die Wellen dort aufsteilen und brechen lässt.

Zum Schluss noch ein Video von „**Paddle TV**“, das das Anlanden durch die Brandungszone auf einen flachen Strand demonstriert:

<http://www.youtube.com/watch?v=pUm4Xp9824Y> (Infos nach 25 Sek. Werbung)

Auch hier sind die Anforderungen an das Anlanden auf einen steilen Strand weitaus höher. Sie setzen das richtige Timing voraus (→ Anlanden exakt dann, wenn der Brecher das Wasser hoch hinauf auf den Strand spült) oder einen Dritten, der am Strand schon auf einen wartet und uns hoch Richtung trocken Strand zieht, wenn wir mit dem Brecher angesurft kommen. Dieser „Dritte“ sollte ein erfahrener Küstenkanuwanderer sein, der als erster anlandet, um danach den ihm nacheinander folgenden Mitpaddlern beim Anlanden zu helfen, damit sie nicht von einem Brecher quer getrieben werden und noch ganz zum Schluss kentern.

Text: U.Beier

18.06.2014 **Handfunke** (Ausrüstung)

In der YACHT berichtet **Olaf Schmidt** in dem Beitrag:

„DSC zum Mitnehmen“

über den Test von UKW-Handgeräten für den Seefunk.

Insgesamt werden 3 Geräte mit DSC (digitaler Selektiv- und Notruf) und 10 Geräte ohne DSC getestet. Mit „sehr gut“ getestet wurden zwei DSC-Geräte:

- **Standard Horizon HX851E** (inkl. GPS / IPx7; schwimmt / Betriebszeit: 6 h / ca.270 €)
- **Icom IC-M91-D** (inkl. GPS; IPx7; schwimmt / Betriebszeit: 4,5 h / ca.400 €)

und zwei traditionelle UKW-Handsprechfunkgeräte:

- **Entel HT20** (IPx7 / Betriebszeit: 14 h / ca.150 €)
- **Icom-M73 Euro Plus** (IPx8 / Betriebszeit: 24 h / ca.330 €)

Übrigens, gute Geräte verfügen über:

- einen Lithium-Akku;
- ein vollautomatisch abschaltbares Ladegerät;
- kurze Ladezeiten (2-3 Std.);
- eine Lautsprecher-Trocknungsfunktion;
- funktionell angebrachte Dichtungen (→ je weniger Fläche abgedichtet wird, desto geringer ist die Gefahr, dass Verschmutzungen zu Undichtigkeiten führen; ansonsten ist auch ein wasserdichtes Geräte stets über Wasser zu halten; denn wenn ein „in der Sonne aufgeheiztes Gerät ins kalte Nass fällt, dann saugt der aufgrund der plötzlichen Abkühlung entstehende Unterdruck das Wasser regelrecht ins Innere.“

Allgemeines Problem der Handfunkgeräte:

Die am Gerät angebrachte Antenne ist für UKW-Frequenzen zu klein. Die Folge: Der Wirkungsgrad liegt bei 10% der Leistung von festen Seefunkstellen und könnte durch eine höhere Watt-Leistung der Handgeräte nicht kompensiert werden. In der Praxis soll sich das dergestalt bemerkbar machen, dass nur unter günstigen Umständen der Sprechfunkkontakt von Handgerät zu Handgerät bis zu einer Distanz von 1 Seemeile möglich ist!?! (Hinweis: Bei einem persönlichen Testgespräch konnte ich jedoch von der Rixwarft (Langeness) aus mich mit jemanden unterhalten, der 6 km entfernt auf dem Japsand stand!?!)

Brauchen wir beim Küstenkanuwandern ein UKW-Handsprechfunkgerät?

Nun, ich habe eines als Fahrtenleiter immer dabei, letztlich um im Falle eines Seenotfalls auch per UKW-Funk Hilfe herbeirufen zu können:

www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf (Seenotfallmeldung über UKW-Sprechfunk)

Bislang habe ich meine **UKW-Funkgerät** nicht gebraucht, weder zum Anmelden bei einer Schleuse, noch zur Nachfrage, ob ein Schießgebiet durchfahren werden darf, und auch nicht zum Abhören des Seewetterberichts. Ob es mir von Nutzen ist, wenn ich den Seenotfall aufrufen muss, hängt davon ab, ob in Sichtweite ein Schiff mit eingeschaltetem UKW-Sprechfunk unterwegs ist. „Leider“ paddeln wird „zum Glück“ meist in Revieren, wo der Sichtkontakt zu anderen Schiffen eher die Ausnahme bildet. Deshalb setze ich im Seenotfall zusätzlich neben meinem **Handy**:

- SAR-Seenotleitung Bremen: Tel. 124-124 oder Tel. 0049-421-536870
- Seenotleitung Dänemark: Tel. 0045-89433099
- Seenotleitung Niederlande: Tel. (0031)-112 oder Tel. 0031-255034344
- Seenotleitung Schweden: Tel. 0046-31699080
- Medico (Medizinische Beratung): Tel. 0049-4721785

ganz auf einen „**Seenotsender**“ (Seenotbake) (PLB/EPIRB), der automatisch via Satellit den Notruf an eine zuständige Bodenstation sendet:

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

Nähern sich dann die Retter, könnte ich jedoch zusätzlich per **Seenotsignalmittel** oder per **UKW-Funkgerät** auf mich aufmerksam machen und sie zu mir dirigieren, und zwar entweder per Lichtsignal oder verbal bzw. über das Zielsuchsignal, welches ein UKW-Funkgerät beim Drücken der Sprech Taste auf 121,5 MHz ausstrahlt. Anderenfalls müsste ich u.U. zusehen, wie meine Retter z.B. im Hubschrauber systematisch ihre Suchschleifen abfliegen, bis sie schließlich bei mir angekommen sind:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf

Text: Udo Beier

Quelle: YACHT, Nr. 13/14, S.80-87 – www.yacht.de

17.06.2014 **Grönland ↔ Kanada** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Elke Grunwald** in dem Beitrag:

„Von Grönland nach Kanada und zurück“

über einen Querungsversuch von Grönlands Westküste hinüber zur kanadische Ostküste.

Markus Ziebell begleitet sie. Beide paddelten in Einer-Seekajaks. Gestartet wurde von Qaanaaq aus und gequert vom Kap Alexander hinüber zum 55 km entfernt liegenden Kap

Isabella (Ellesmere Island). 10 km vor dem Kap musste jedoch wegen zu starken Eisgangs die Querung abgebrochen und direkt zurück nach Grönland gepaddelt werden. 18:30 h nach dem Start betraten sie dann wieder grönländischen Boden.

Der Beitrag ist eine interessant geschriebene „Nacherzählung“ der Tour (inkl. 10 Fotos). Leider fehlt eine Gliederung, eine Kartenübersicht (inkl. Tourenverlauf) und ein Hinweis, wie viele Tage wie viele Kilometer (600 km?) gepaddelt wurden.

Wer keinen Zugriff auf das aktuelle Heft des SEEKAJAK hat, dem empfehle ich den Beitrag von **Markus Ziebell**, ihr Paddelpartner, downzuladen.

„**In Eis und Sturm zwischen Grönland und Kanada im Kajak** (2012)“

→ www.icekayaking.com/files/reise2012/reise2012.html

Dieser Bericht ist ebenfalls reichlich bebildert (11 Fotos) und bringt zusätzlich auch eine Kartenübersicht mit dem Verlauf der gepaddelten Route.

Text: Udo Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 139/14, S.32-35 – www.salzwasserunion.de

16.06.2014 **Kaltwasserprobleme** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK bringt **Christoph Sowa** in dem Beitrag:

„**Ertrinken bei Wassersportunfällen – Cold-Water-Immersion**“

einen Überblick über die Gefahren, aber auch Chancen nach einem Sturz ins kalte Wasser. Er geht dabei der Frage nach, *„welche Kenntnisse (der Kayaker) hat und sind diese korrekt und wissenschaftlich fundiert?“* C.S. gibt vor, *„ Auszüge des derzeitigen Standes der Wissenschaft darzustellen. Die im weiteren verwendeten Quellen sind Fachzeitschriften, die grundsätzlich einen Mindeststandard an das wissenschaftliche Arbeiten erfüllen.“*

Da ich mich vor Jahren ausgiebig mit diesem Thema beschäftigt habe, z.B.

„**Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung**“ (24/01/06)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

hat mich der Beitrag von C.S. neugierig gemacht; denn als medizinischer Laie hatte ich bis auf wenige Ausnahmen nur Zugang zur „Sekundär-„ und „Tertiär-Literatur“. Da war ich natürlich gespannt, was an den dort verbreiteten *„sicherlich gut gemeinten“* Erkenntnissen *„aktuell, spezifisch und umfänglich richtig (ist).“*

Um es vorweg zu nehmen, C.S. bringt trotz umfänglichem Fachliteraturstudiums nichts Neues. Weder lassen sich daraus neue Kaltwasser-Empfehlungen ableiten, noch gelingt es C.S. konkrete Vorschläge für das Küstenkanuwandern herauszuarbeiten, die nicht schon seit Jahren bekannt sind. Für mich neu sind lediglich die von C.S. vorgetragenen medizinischen Erklärungen von der Wirkung kalten Wassers auf den menschlichen Körper.

C.S. Beitrag liegt die folgende Gliederung zugrunde, die sich an den „Vier Phasen des Ertrinkens“ anlehnt:

1. „Immersionsschock“: Er ist auch als „Kälteschock“ bekannt, der zu Atem- und Kreislaufproblemen führt. In der Kajak-Literatur wurde er erstmals 1991 von **M.Avery** in der us-amerikanischen Zeitschrift „Sea Kayaker“ vorgestellt!

2. „Schwimmversagen“: Letztlich handelt es sich hier um eine Folge des 1. Grads der Unterkühlung, die zum Kräfteschwund und zu Koordinationsproblemen führt und dadurch das Schwimmversagen auslöst, was 1994 in einem Video von **R. Poole** (Institut of Naval Medicine (INM)) anschaulich am Beispiel eines Olympia-Schwimmers demonstriert wurde, der nach 10 Minuten Schwimmen im 10° C kalten Wasser nicht mehr in der Lage war, koordinierte Schwimmbewegungen auszuführen! - Für das Küstenkanuwandern hat jedoch dieses „Schwimmversagen“ keine große Relevanz. Wollen wir doch nach einer Kenterung nicht an Land schwimmen, sondern wieder in unser Seekajak steigen, die Spritzdecke schließen, das Wasser aus der Sitzluke lenzen und anschließend weiter paddeln. Im Vordergrund für uns steht daher vielmehr die „schleichende Handlungs lähmung“, die schon beim 1. Grad der Unterkühlung eintritt und nicht nur für das „Schwimmversagen“, sondern auch dafür verantwortlich ist, dass wir mit zunehmender Verweildauer im Wasser immer weniger in der Lage sein werden, uns selber zu helfen; einer Erkenntnis, die **B. Schenk** (Sicherheit an Bord) schon 1995 dazu veranlasste, folgende „Daumen-Regel“ aufzustellen, die für niedrigere Wassertemperaturen gelten soll: **„Nutzzeit (in Min.) = Wassertemperatur (in °C)“**
3. „Unterkühlung“ Hier werden nunmehr die noch verbleibenden Folgen des 1. Grads, sowie der 2. Grad der Unterkühlungen aufgeführt, nämlich die Erregungsphase/Muskelzittern und die Erschöpfungsphase/Muskelsteife. Auf die Aufzählung des 3. Grad der Unterkühlung (→ Lähmungsphase/Muskelstarre!) wird verzichtet.
4. „Kreislaufreaktion bei und nach der Rettung“: Hier handelt es sich um das Phänomen des „Afterdrop“. Spätestens seit der im Jahr 1979 stattgefundenen Segelregatta „Fastnet Race“, als ein Orkan fast alle Segelyachten kentern ließ bzw. schwer beschädigte, ist die Öffentlichkeit auf diese Gefahr des „Bergungstods“ aufmerksam geworden.)

Es ist natürlich nichts dagegen einzuwenden, wenn C.S. sich dem Thema der „Kaltwasserwirkungen“ („Immersion Response“) widmet – denn darüber kann nicht häufig genug geschrieben werden -, aber es ist unnötig, dabei den Eindruck zu erwecken, dass jene bislang die Kanuten ansprechende Tertiär-Literatur nicht „korrekt und wissenschaftlich fundiert“ ist? Auch hätte ich von einem Beitrag in einem Magazin, das sich an jene wendet, die entlang der Küste paddeln, erwartet, dass er etwas ausführlicher & konkreter auf die folgenden gerade für das Küstenkanuwandern typischen Kaltwasserprobleme eingeht:

- Welche Faktoren sind für die Kaltwasserprobleme verantwortlich und welchen Einfluss darauf haben wir als Küstenkanuwanderer?
- Welche Ausrüstung zum Schutz gegen Kälte steht einem beim Küstenkanuwandern zur Verfügung?
- Wie wirken sich die Kaltwasserprobleme aufs Paddeln, Rollen bzw. auf den Wiedereinstieg aus?
- Welche Maßnahmen bieten sich vor Ort zur „Behandlung“ eines unterkühlten Küstenkanuwanderers an?

Aber auch:

- Wie viel Zeit bleibt uns, wenn wir bei einer Tour kentern und nicht wieder hoch rollen können?

Stattdessen schreibt C.S. über Probleme, die eher eine leicht bekleidete, untrainierte Person, die plötzlich in kaltes Wasser fällt, betreffen!

Für mich unverständlich ist es auch, dass sich C.S. auf der einen Seite gegen die vielfältigen Vorhersagemodelle ausspricht, die etwas über die voraussichtliche Überlebenszeit in Abhängigkeit zur Wassertemperatur aussagen, da „die Validität (Gültigkeit) und Reliabilität (Zuverlässigkeit) der Vorhersage nicht gewährleistet sind“. Das ist wohl richtig, weil mit diesen Modellen „die ganz konkret zu erwartende Überlebenszeit eines Individuums (nicht vorher-

gesagt werden kann)“. Dennoch liefern uns diese Modelle Richtgrößen, die uns einen Eindruck darüber vermitteln, wie schnell es gefährlich für uns werden kann, wenn wir unvorbereitet & ungeschützt ins kalte Wasser fallen.

Auf der anderen Seite bezieht sich C.S. jedoch am Schluss seines Beitrages doch noch auf ein Vorhersagemodell, das jedoch nicht vager & unpräziser sein kann, nämlich jenes wohl erstmals in Kanada propagierte „**1-10-1-Prinzip**“, welches als eine Art Faustformel anzusehen ist, die zum Ausdruck bringen soll, dass wir nach einem Sturz ins kalte Wasser:

- ca. 1 Minute Zeit haben, um die beim Kälteschock auftretenden Atemprobleme in den Griff zu bekommen;
- ca. 10 Minuten Zeit haben, um etwas zu unternehmen, bevor wir immer handlungsunfähiger werden;
- ca. 1 Stunde Zeit haben, uns zu retten; bevor wir bewusstlos werden und ertrinken, sofern wir nicht über eine ohnmachtsichere Schwimm-/Rettungsweste verfügen.

Okay, eine solche Faustformel soll uns die Gefahren kalten Wassers näherbringen und darf daher vereinfachen. Von einem „Fachbeitrag“ erwarte ich aber spezifischere Informationen zu diesem Thema, auch wenn die Daten differieren und sich nicht auf einen fitten Küstenkanuwanderer beziehen, der mit Trockenanzug (inkl. angenähten Füßlingen und isolierender Unterwäsche), Neo-Haube sowie Schwimmweste bekleidet ist und i.d.R. durch den spritzenden Seegang abgekühlt wurde, bevor er kenterte und dann im brechenden Seegang seinen Wiedereinstieg vorbereitet, z.B.:

„Überlebenszeit bei 50%-iger Überlebensrate“ bei +5° C (bzw. +10° C) Wassertemperatur:

- 3 Std. (6 Std.) (→ ohne Auftriebsmittel);
- 17 Std. (über 24 Std.) (→ mit Auftriebsmittel).

(Quelle: INM-Report, No. 97011 von 1997)

Zeit bis zur Handlungsunfähigkeit („usefull consciousness“) bei +5° C (bzw. +10° C) Wassertemperatur:

- mindestens 5 Std. (6 Std.) (→ wenn ein Trockenanzug getragen wird);
- mindestens 2:25 Std. (3:30 Std.) (→ 5-mm-Neo);
- mindestens 1 Std. (1:50 Std.) (→ normale Kleidung);
- mindestens 0:25 Std. (0:50 Std.) (→ unbekleidet).

(Quelle: W.W.Forgey, *The Basic Essentials of Hypothermia* (1996, S.51))

Erwartete Überlebenszeit bei +10° C Wassertemperatur:

- 2 Std. (→ Schwimmen);
- 4 Std. (→ „Embryo-Haltung“);
- 7 Std. (→ Schwimmweste).

(Quelle: M.Zen, *Hypothermia Fundamentals* (1998))

Erwartete Überlebenszeit für verschiedene Personen-Typen bei +5° C (bzw. +10° C) Wassertemperatur: (Annahme: leicht bekleidete, untrainierte Person)

- 1:00-1:50 Std. (1:45-2:50 Std.) (→ schnell auskühlende Person);
- 1:50-3:00 Std. (2:50-5:40 Std.) (→ langsam auskühlende Person);

(Quelle: J.S.Hayward, *Immersion Hypothermia* (1986))

Text: Udo Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 139/14, S.7, 24-27 www.salzwasserunion.de

+++++

Exkurs

Was Interessantes & Wissenwertes bringt nun C.S. in seinem SK-Beitrag:

zu 1. „Immersionsschock“:

Er wird ausgelöst durch die Benetzung der Haut mit Wasser. Dabei gilt: Je mehr Haut nass wir und je kälter das Wasser ist, desto größer ist die Schockreaktion. Bei Wassertemperaturen von unter 25° C kann der „Immersionsschock“ beobachtet werden. Unter 15° C wird es dann gefährlich. Der Kälteschock kann innerhalb von 2 Sekunden auftreten und dann einige Minuten anhalten.

Er wirkt sich auf die Atmung aus (→ unkontrollierte Schnappatmung, unkontrolliertes Einatmen, erhöhte Atemfrequenz, erhöhtes Atemvolumen, stark beschränktes Luftanhaltevermögen). Wird dabei Wasser eingeatmet, besteht Lebensgefahr, und zwar auch dann, wenn die betroffene Person anfänglich nicht verhaltensauffällig ist.

Der Kältereiz kann aber auch eine Kreislaufreaktion (→ Anstieg von Herzfrequenz und Blutdruck; Störung der Durchblutung des Gehirns) hervorrufen. Gesundheitlich „vorbelastete Menschen“ (→ hierzu gehören sicherlich auch manche 60-70-jährige (!)) können dabei einen Herzinfarkt oder Schlaganfall erleiden ... und wir anderen gegebenenfalls Bewusstseinsstörungen.

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf (06/10/05)

Übrigens, der in der in der älteren Literatur erwähnte „Tauchreflex“ (→ totale Atemblockade beim plötzlichen Untertauchen in kaltes Wasser) wird bei Erwachsenen durch die anderen Kaltwasserreflexe verdrängt. Und die häufig erwähnten „Gleichgewichtsstörungen“ werden ebenfalls nur selten beobachtet.

Als Antwort auf den Immersionsschock empfiehlt C.S. das Tragen einer „gut sitzenden Schwimmweste“, damit der Kopf leichter über Wasser zu halten ist, und das Überstülpen einer „geeigneten Kopfhaube“. An anderer Stelle wird noch von „geeigneter Bekleidung“ gesprochen, ohne das weiter zu konkretisieren.

Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass wissenschaftliche Erkenntnisse dafür sprechen, dass schon nach 7 Tagen tägliches kaltes Duschen zu Hause zur Abhärtung beitragen kann (→ Das hat mir mein Vater schon vor über 60 Jahren empfohlen! Weil ich mich daran nicht gehalten habe, paddle ich nun selber sogar im Sommer vielfach mit Trockenanzug.) Leider vermisste ich einen weiteren Tipp meiner Eltern gegen den Kälteschock, nämlich die Abkühlung bevor ins kalte Wasser gesprungen wird. Vielleicht ist das auch ein Grund, dass bei den WW-Kanuten „Cold-Water-Immersion“ kein großes Thema ist, obwohl im Sommer vielfach auf Gebirgsbächen gepaddelt wird, deren Wasser nicht viel wärmer als 6° C ist; denn bevor es los geht, wird sich erst einmal abgekühlt, z.B. per Rolle. ... und zum Schluss einer Tour darf die „Abschlussrolle“ auch nicht fehlen, letztlich:

- weil die WW-Kanuten sowieso schon nass sind,
- weil sie ihre Rolle verbessern wollen
- und weil sie so einen Beitrag zur Abhärtung leisten wollen.

Zum Schluss weist C.S. zurecht auf die Psyche hin. D.h. es ist wichtig ist zu wissen, dass es diese Schockreaktionen gibt und dass diese nur wenige Minuten anhalten. D.h. „für Panik gibt es gar keinen Grund!“ Aber was in solch einer Situation zu tun ist, erfahren wird nicht.

Ich selber habe schon insgesamt viermal einen solchen „Immersionsschock“, richtiger „Submersionsschock“ erlebt; denn bei einer Kenterung tauchen wir Küstenkanuwanderer zunächst einmal mit unserem Kopf unter Wasser, im Gegensatz zu vielen Flusswanderpadd-

lern, die sich bei einer Kenterung keine nassen Haare holen, da sie rechtzeitig aus ihrer Sitzluke fallen! Und was passierte mir dann nach der Kenterung? Nun, Atemprobleme dominierten mein Handeln:

- Nach der Kenterung war ans Rollen nicht zu denken. Ich wollte nur noch aussteigen.
- Anschließend war ich für –zig Sekunden nicht in der Lage weder richtig durchzuatmen noch durch Rufe auf mich aufmerksam zu machen.
- Außerdem war es mir unmöglich, vollständige Schwimmzüge auszuführen.
- Ich hielt mich folglich an meinem Kajak fest und wartete, bis die Atemprobleme vorbei waren. Danach hätte ich stets noch eine längere Zeit freiwillig im Wasser schwimmen können ... aber ich wollte ja noch weiter paddeln.

Wie jedoch auf Kreislaufproblemen zu reagieren ist, dazu habe ich in der Literatur aber auch bei C.S. nichts finden können. Vielleicht ist dabei „Autogenes Training“ von Nutzen?!

zu 2. „Schwimmversagen“:

Mit zunehmender Verweildauer im kalten Wasser *„verringert sich die Muskelkraft rapide, ebenso sinkt die Geschwindigkeit der Muskelkontraktion.“* Außerdem verlangsamt sich unser Reaktionsvermögen. Es fällt uns dann z.B. immer schwerer, die Einatmung und die Schwimmbewegungen zu synchronisieren. Die Folgen: *„Mund- und Nasenraum können nicht mehr gezielt über dem Wasser gehalten werden.“* Irgendwann passiert es dann, dass Wasser eingeatmet wird.

Aber das „Schwimmversagen“ ist nur eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist die zunehmende „Handlungs lähmung“ des „Kenterbruders“, denn mit zunehmender Auskühlung wird ihm:

- der Wiedereinstieg (auch mit Partnerhilfe, erst recht beim Einsatz des Paddelfloats),
- das Schließen der Spritzdecke
- und das Weiterpaddeln

immer schwerer fallen. Solch konkrete Beispiele aus dem Tourenalltag sucht man jedoch bei C.S. vergebens, wie auch den Hinweis, dass aus der Sicht des Wanderpaddelns statt von „Schwimmversagen“ eher von „Handlungs lähmung“ gesprochen werden sollte; denn wir Kanuten wollen doch nach einer Kenterung wieder einsteigen und weiter paddeln, statt an Land zu schwimmen.

zu 3. „Unterkühlung (Hypothermie)“:

„Eine Unterkühlung entsteht, wenn (auf Dauer) mehr Körperwärme verloren geht als der Mensch erzeugen ... und zurückhalten kann.“ Wann sie einsetzt, hängt lt. C.S. von den folgenden Umgebungsvariablen ab:

- Temperaturen von Wasser/Luft, Zeitdauer des Eintauchens, Windeinwirkung, schützende Faktoren wie Bekleidung.

Dabei lässt er z.B. die folgenden Faktoren außer Acht:

- Umgebungsfaktoren: Strömung, Seegang u.a.;
- Ausrüstungsfaktoren: Auftrieb der Auftriebsmittel u.a.;
- Faktoren, die den allgemeinen individuellen Zustand bestimmen: Körperaufbau/Unterhautfettgewebe, Alter, Geschlecht, allgemeiner Gesundheitszustand, Grundkondition, Nässe/Kälte-Akklimation u.a.;

- Faktoren, die den aktuellen individuellen Zustand bestimmen: aktuelle Gesundheitszustand, Alkohol-/Medikamenten-/Drogeneinnahme, Tageskondition, Überlebensmotivation, Ausmaß der Angst u.a.;
- Faktoren, die die tatsächlichen Bedingungen bzw. Verhaltensweisen vor bzw. nach einer Kenterung widerspiegeln: unmittelbarer Ernährungszustand vor der Kenterung, Grad der Erschöpfung vor der Kenterung, Ausmaß der Auskühlung vor der Kenterung, körperliche Betätigung im Wasser, entkräfternde Handlungen während der Immersion; Ausmaß der Benetzung des Körpers mit Wasser (hier: im Wasser schwimmend oder auf dem Kajak liegend).

Bei der Unterteilung des Ausmaßes der Unterkühlung unterscheidet C.S. zwei Phasen, nämlich:

1. das „Abwehrstadium“, welches am Muskelzittern zu erkennen ist,
2. das „Erschöpfungsstadium“, welches dann eintritt, wenn „*alle Energiereserven erschöpft sind und das Muskelzittern aufhört*“.

In der Literatur werden wohl noch die „Lähmungsphase“ aufgeführt und die kritischen Temperaturgrenzen erwähnt (1. Grad: bis +34° C; 2. Grad bis + 30° C und 3. Grad unter +30° C Körperkerntemperatur), aber C.S. verzichtet bewusst darauf, da das für uns Laien nicht von Relevanz ist. Warum nun C.S. darauf verweist, dass Untersuchungen zur Cold-Water-Immersion (d.h. ohne Untertauchen des Kopfes) den Schluss nahe legen, dass bei +5° C Wassertemperatur das Absinken der Körperkerntemperatur mit einer Rate von 0,06° C pro Minute erfolgt, ist mir nicht verständlich; denn um daraus Schüsse zu ziehen, müssten der Leser seines Beitrages doch wissen, bei welchem Unterkühlungsgrad welche Körperkerntemperaturen vorherrschen. Nur dann könnte er erkennen, dass bei +5° C Wassertemperatur die Körperkerntemperatur nach jeder Stunde um 3,6° C zurückgeht, d.h. nach einer Stunde ist die Kerntemperatur von 36,7° C auf 33,1° C gesunken (→ das „Erschöpfungsstadium ist erreicht) und nach der zweiten Stunde auf 29,5° C (→ das „Lähmungsstadium“ ist erreicht). Leider stellt C.S. diese Rechnung nicht an. Auch begnügt er sich in seinem SK-Beitrag mit dem Hinweis, dass „*zügig geeignete Maßnahmen eingeleitet werden*“ sollten, ohne jedoch konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Körperkerntemperatur aufzuführen

Übrigens, wen die Schilderung der Folgen einer Kenterung eines mit 15 Personen besetzten Drachenboots bei +2° C Wassertemperatur interessieren, der möge den folgenden Beitrag downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-XII.pdf

Von den 15 Personen erreichten 5 Personen das „ferne“ Ufer, 2 Personen retteten sich auf einer Eisscholle. 7 Personen wurden ohnmächtig aus dem Wasser geborgen, wobei 3 von ihnen wahrscheinlich bleibende Schäden erlitten. 1 Person, die beim Drachenboot zurückblieb, konnte erst nach Tagen gefunden werden.

zu 4. **„Kreislaufreaktionen während und nach der Rettung“:**

Hier geht es um das Phänomen des „Afterdrops“, d.h. einem „*Temperaturabfall im Körper durch die Durchmischung von Blutmengen der Körperschale mit dem Blutvolumen des Körperkerns*“, wobei dieser Temperaturabfall eintritt, nachdem die betroffene Person z.B. aus dem kalten Wasser geholt wird. Die Folgen: lebensbedrohliches „Herzkammerflimmern“, der im Herz-Kreislauf-Stillstand enden kann. Deshalb wird in der Literatur auch von „Bergungstod“ gesprochen. C.S. warnt vor allen Maßnahmen, die zu einer solchen Blutdurchmischung führen können, z.B.:

- Aufrichten des Oberkörpers,
- Massieren der Beine und Arme,

- (Fuß-)Bäder,
- Verabreichung von gefäßweitenden Substanzen (z.B. Alkohol, Nikotin, Koffein).

Quintessenz

C.S. weckt mit seinem umfangreichen Literaturverzeichnis ausschließlich englischsprachiger Quellen Erwartungen, die er nicht erfüllen kann; denn eigentlich bringt er nichts, was nicht schon in den letzten Jahren selbst in Medien ihren Niederschlag gefunden haben, die auch von Kanuten genutzt werden.

Außerdem äußert sich C.S. nur sporadisch darüber, auf welche Kälteschutzmaßnahmen Kanuten zurückgreifen können. Zum Punkt „Unterkühlung“ verweist er lediglich auf ein einziges Ausrüstungsteil, nämlich die „Feststoffschwimmweste ohne zentralen Reißverschluss“, da sie „den Wärmeverlust des Körpers durch permanent am Körper vorbei strömendes Wasser vermindert.“ Wer mehr über Kälteschutzmöglichkeiten erfahren möchte, der muss auf den SKF-Beitrag von C.S. zurückgreifen:

„Kaltwasserwirkung bei Wassersportunfällen“

www.seekajakforum.de/wissen/kaltwasser.pdf

oder sich woanders informieren, z.B. bei

www.faltboot.org/wiki/index.php/Kälteschutz

Stattdessen referiert C.S. über eine mit Hilfe eines mathematischen Modells gewonnene medizinische Erkenntnis, die besagt, dass der Wärmeverlust über den Kopf z.B. wegen „Kopfschwarte“, „Schädelknochen“ und „Gehirnflüssigkeit“ gar nicht so groß ist. Was will er damit zum Ausdruck bringen? Sollen wir also beim Kaltwasserpaddeln auf unsere Neo-Haube verzichten bzw. können wir sie spätestens nach Abklingen des Kälteschocks ausziehen?!

Schließlich vermisste ich im SK-Beitrag von C.S. die konkrete Aufführung von Maßnahmen zur Überwindung der Unterkühlung. Stattdessen setzt er sich zusätzlich noch mit den verschiedenen „Arten des Ertrinkens“ und dem „Adult Respiratory Distress Syndrom“ auseinander, fasst sich dabei aber recht kurz, letztlich weil der Laie daraus sowieso keine relevanten Erkenntnisse ableiten kann! Es wäre hier sinnvoller gewesen, die im SKF-Beitrag aufgeführten Erstmaßnahmen bei Unterkühlung kurz wiederzugeben. (U.B.)

14.06.2014 Paddelteilungen: ein immerwährendes Problem? (Ausrüstung)

Paddelteilungen sind m.E. DAS Problem für "Doppelpaddelpaddler".

1. Teilbare Paddel sind meist nicht so belastbar (z.B. beim Ein-/Aussteigen per "Paddelbrücke" bzw. beim Paddelfloat-Wiedereinstieg, beim Rollen mit Grundberührung) und können daher genau bei der Teilung brechen.

2. Teilungen können ausleiern. Z.B. kann das WERNER-Paddel betreffen, worüber im Kanu-Forum berichtet wird:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6193>

Das kann aber auch zutreffen für Teilungen mit Aluhülse und Federstecker. Meist leiert das Loch aus, in dem der Federstecker einrastet. Wer sich z.B. für ein LETTMANN-Paddel mit Teilung entscheidet, sollte deshalb gleich die "Vario-Teilung mit Lochverstellung" wählen;

denn dann kann er zum nächsten - nur 2 cm entfernten - Loch wechseln, wenn das bisher genutzte Loch ausgeleiert ist.

3. Teilungen mit Schraubverschluss via "Überwurfmutter" bedürfen intensivster Pflege! Andernfalls können schon einzelne Sandkörner bzw. Salzverkrustungen dazu führen, dass wir den Schraubverschluss nur noch mit einer Rohrzange (bei der nächsten Tankstelle ausleihbar!) öffnen bzw. schließen können.

4. Einst hatte LENDAL eine Art "fest schraubbaren Federstecker" entwickelt. Mit Hilfe eines mitgelieferten kleinen Steckschlüssels kann der Federstecker so festgeschraubt werden, dass der innere Schaftteil an den äußeren Schaft festgepresst wird. Das verhindert wohl das Ausleiern des Loches, da das aber einen sehr biegsamen/dehnbaren inneren Schaftteil voraussetzte, hatte das zur Folge, dass sich der innere Schaftteil leichter abnutzt bzw. schon allein beim Lagern als Reservepaddel beschädigt werden kann. Also: Vorsicht beim Lagern auseinander genommener Paddel. Am besten beim Reservepaddel eine Schutzkappe drauf setzen und verkleben. Ansonsten braucht auch dieser Mechanismus eine gründliche Pflege mit reichlich Süßwasser.

5. Die teilbaren WERNER-Paddel bereiten immer wieder beim Küstenkanuwandern dergestalt Probleme, dass sie entweder zu Beginn einer Tour nicht fest zusammengesteckt werden können, da der Federstecker nicht „ausrasten“ will; oder nach einer Tour nur mit großer Geschicklichkeit, Mühe & Kraft bzw. Kameradenhilfe auseinander genommen werden können.

Es empfiehlt sich daher, nach der täglichen Tour nicht nur den Trocki bzw. Neo mit Süßwasser auszuspülen, sondern auch die Teilung seines Paddels ... auch wenn es kein LETTMANN-, LENDAL- oder WERNER-Paddel ist und es schadet nicht, wenn ebenfalls das NICO-Signal und die wasserdichte Kamera einer Süßwasserspülung unterzogen werden.

Text: Udo Beier

13.06.2014 **Cardio-Pulmonale Reanimation (CPR)** (Gesundheit)

Alle Jahre wieder bringt das KANU-MAGAZIN einen Beitrag über CPR, also der „Herz-Lungen-Wiederbelebung“ ... und das ist gut so. Der Beitrag heißt dieses Mal:

„Wasser hat keine Balken. So reanimiert man richtig“

Der Verfasser ist **Dr. Horst Hohn**. Er beschreibt die folgende „Rettungskette“:

1. Rettung des Verunglückten!
2. Bewusstsein kontrollieren!
3. Bewusstsein vorhanden >> Auskühlung verhindern!
4. Kein Bewusstsein >> Um Hilfe rufen!
5. Atemwege frei machen!
6. Atemkontrolle ja, Pulskontrolle nein!
7. Notruf absetzen!
8. Normale Atmung vorhanden? >> Stabile Seitenlage!
9. Keine normale Atmung vorhanden >> Wiederbeleben!

Der folgende Kernsatz ist hier hervorzuheben:

- *„Der Ertrunkene hat ... in erster Linie ein Problem der Atemwege, die durch den Eintritt von Wasser blockiert sind. Das führt zu Sauerstoffmangel, Herzstillstand und damit zum Aussetzen der Atmung. Im Ertrinkungsfall spielt also die Wiederherstellung*

der Atmung eine entscheidende Rolle. Es genügt daher nicht, sich lediglich auf die Herzdruckmassage (HDM) zu konzentrieren, Vielmehr ist die Beatmung des Verunglückten der schwierigere Teil bei der CPR!“

- *„Durch die HDM wird ein Notkreislauf erzeugt, der ausreicht, das Gehirn und den Herzmuskel mit Blut zu versorgen.“*

Der Beitrag kann auch auf der Homepage von KANU-MAGAZIN eingesehen werden:

www.kanumagazin.de/rettenreloaded (14/04/14)

Am Ende des Beitrages kann eine **„Notfallkarte“** downgeloadet werden. Dort finden wir Hinweise zum einen zur Atemspende (2x) und zur Herzdruckmassage (30x) und zum anderen zur Vorgehensweise im Ertrinkungsfall. Es wird empfohlen diese Notfallkarte einzulaminieren und stets bei Touren mitzuführen.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 3/14, S.56-59

Links:

www.kanumagazin.de/know-how/workshops/retten-reloaded-was-tun-im-ernstfall/ (03/09/13)

www.kanu.de/nuke/downloads/CPR.pdf (03/11/10)

11.06.2014 **„Float“-Rescue** (Ausbildung)

JF Marleau stellt in dem folgenden Video:

http://www.rapidmedia.com/kayaking/categories/skills/item/3208-video-ditch-kit-kayak-rescues.html?utm_source=newsletter_342&utm_medium=email&utm_campaign=rmi-june-10&utm_campaign=website&utm_source=sendgrid.com&utm_medium=email

den Einsatz einer **„Packtasche“** als **„Multifunktions-Float“** vor, mit dessen Hilfe einem „Kenterbruder“ erleichtert wird, wieder zurück in die Sitzluke seines Seekajak zu kommen.

Die „Packtasche“ sollen wir in unserer Sitzluke zwischen den Beinen lagern. Sie kann „multifunktional“ eingesetzt werden, z.B. als:

- Paddel-Float,
- „Hand“-Float, das uns nach dem Unterwassereinstieg beim Hochrollen mit der Hand unserer Hand den nötigen Auftrieb gibt,
- „Fuß“-Float, das den „Parallel“-Wiedereinstieg mit Partnerhilfe erleichtert, da es einem Fuß den nötigen Auftrieb gibt, um aus dem Wasser heraus hinauf aufs eigene Seekajak zu kommen.

Solche Packtaschen gibt es bei PRIJON (als „Trockentasche“ ab 20 Liter Vol.) und bei SPORT-SCHRÖER (als „Langer Roll Down“ ebenfalls ab 20 Lit. Vol.). Ab welchem Volumen eine solche Tasche genügend Auftrieb bietet, ohne den Ausstieg aus der Sitzluke zu behindern, und ob das alles unter realistischen Gewässerbedingungen wirklich so, wie im Video dargestellt, funktioniert, muss jeder selber mal ausprobieren. Die Tasche darf natürlich nicht zu schwer sein und sie muss auf alle Fälle über zwei Befestigungsriemen verfügen, unter denen wir unser Paddelblatt schieben können, ohne dass die Tasche sich dabei öffnen und voll Wasser laufen kann. Vielleicht sollten wir deshalb eine solche Tasche mit einem zusätzlichen dritten Riemen, der mittig um die Tasche läuft, sichern.

Text: Udo Beier

Quelle: www.rapidmedia.com

09.06.2014 **Vänern** (Schweden) (Revier/Ausland)

Wem am Küstenkanuwandern das Salz und der Sand stören, der möge den Bodensee als Seekajak-Revier vorziehen oder den Vänern, Schwedens größter Binnensee, auf dem es über 22.000 Inseln geben soll

Wer Näheres über diesen See erfahren möchte, der möge mal den Beitrag:

„Auf dem Westentaschen-Meer“ (Vänern/Schweden)

lesen, den **Björn Nehrhoff von Holderberg** in KANU-SPORT auf 7 Seiten veröffentlicht hat (inkl. 12 Foto, jedoch ohne Kartenskizze). Er berichtet darin von einer ca. 110 km langen Rundtour auf dem drittgrößten See Europas. Gestartet ist er vom Hafen Ekenäs. Navigiert wurde nach topografischen Karten (1:50.000).

Wer den Vänern vollkommen umrunden will, kommt auf ca. 500 km. Wer, wie Björn, sich für die Befahrung den mittleren Teil des Vänern aussucht, letztlich wohl weil es sich hier um die engste Stelle des Sees handelt - bis auf 10 km nähern sich hier das Nord- und Südufer an – kann die Rundtour auf ca. 160 km ausdehnen (inkl. der Umfahrung der Inselgruppen Kallandsö, Fagelö und Brommö). Bei entsprechenden Windverhältnissen müssen wir jedoch bei den vier 10-km-Querungen damit rechnen, Seegangsbedingungen vorzufinden, die wir sonst nur auf der Ostsee erwarten.

Weitere Infos zu dieser Tour finden wir auch in Björns neuem Buch „Südschweden“ (Thomas Kettler Verlag, 2013, 224 S.). Wenn er seinem Stil treu geblieben ist, wird dort sicherlich auch eine übersichtliche Kartenskizze von der Tour abgebildet sein!?

Text: Udo Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 6/14, S.24-30 – www.kanu.de

04.06.2014 **Glück gehabt!?** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet **Erich Scadock** über diverse kleinere & größere Probleme, die er bislang in seinem Seekajaker-Leben lösen musste. Bei etwas mehr Pech hätten sie auch unglücklicher enden können. Das es überhaupt so weit kam, liegt zum einen „an einer Verkettung ungünstiger Umstände mit menschlichem Fehlverhalten“ und zum anderen an der Unachtsamkeit unseres Schutzengels. D.h. vielfach ist es nicht allein unser Können, das uns hilft, eine schwierige Gewässersituation zu überstehen, sondern dazu gehört auch immer noch ein Quäntchen Glück, wobei der erfahrenere Kanute häufiger etwas mehr Glück hat als diejenigen, die erst mal ihre Erfahrungen sammeln müssen.

Nebelfahrt:

Erich berichtet von einer Solofahrt im Dezember während der Hochwasserphase von Leyhörn zum Hafen von Juist bei 5 Bft. Wind aus SW und Gefahr der Nebelbildung.

Als unterwegs der Nebel dichter wurde (Sichtweite: 100-200 m), fühlte er sich immer unsicherer. Natürlich, Juist ist über 15 km lang. Irgendwo müsste man ja bei einem nördlichen Kurs auf Land stoßen! Als er dann auf eine Wattfläche auflief, checkte er die Lage und zog dann sein Seekajak - in Höhe des Flugplatzes, also 4 km weiter östlich vom angepeilten Juister Hafen - an Land, statt weiter ins Ungewisse Richtung Hafen zu paddeln.

Dank der Seekarte konnte er sich nach dem Anlanden einigermaßen orientieren. Dank des Kompasses paddelte er nicht im Kreis herum. Aber eine „Punktlandung“ hätte er bei Nebel, Strom & Wind nur mit einem GPS-Gerät geschafft, welches jedoch keine Kollision mit Dritten verhindern kann. Deshalb empfiehlt das „Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ (BSH) in seinen „Zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler“ Folgendes:

„Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel. Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser ... verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen ...“ (Regel 8)

Fahrt durch vagabundierende Grundseen:

Wer Öfters auf dem Meer unterwegs ist, hat es bestimmt schon mal erlebt, dass plötzlich bei „schwach bewegter“ See, vor oder hinter einem mannshohe Brecher auftauchen und an einem mehr oder weniger dicht vorbei rauschen. Meist handelt es sich dabei um vereinzelt einlaufende Dünung oder um hohe Dampferwellen, die gänzlich unerwartet über Flachstellen laufen, dort aufsteilen und dann brechen.

Geraten wir unvorbereitet in solch eine Grundsee, ist eine Kenterung mit Bootsverlust nicht auszuschließen. Bei Gruppenfahrten können wir dann nur hoffen, dass zumindest einer in der Gruppe diese Kaventsmänner ohne Ausstieg übersteht.

Dagegen machen können wir kaum etwas, oder sollen wir etwa jeder Flachstelle im Wattenmeer ausweichen? Natürlich können wir auf unserem Kurs nach solchen Grundseen Ausschau halten und uns die Stelle, wo Brecher sich bilden, merken und dann umfahren! Auf alle Fälle sollten wir jedoch besonders wachsam sein und prüfen, ob unser Kurs über Untiefen führt, wenn in der Ferne eine Schifffahrtsstraße (z.B. Weserfahrwasser) vorbeiführt. Leider gibt es keinen Erfahrungswert, wie weit eine Schifffahrtsstraße entfernt sein muss, um keine kritische See mehr zu erzeugen.

Fahrt durch Brandung:

Er wollte mit zwei anderen Kanuten von der niederländischen Insel Schiermonnikoog hinaus durch die Brandung paddeln Richtung Ameland.

Gleich nach dem Start des ersten folgt unmittelbar und direkt dahinter der zweite Kanute. Als der Erste von einem Brecher wieder zurück Richtung Strand gespült wurde, schlug sein Seekajak quer und trieb im Seitwärtssurf gegen den Bug des ihm nachfolgenden Kanuten. Das Boot des Ersten schlug leck und das des Zweiten kenterte. Während der Erste schließlich zurück an den Strand paddelte, versuchte Erich inmitten der Brandung dem Zweiten beim Wiedereinstieg zu helfen. Dabei rissen ein paar Fittings heraus, die die Rettungshalteseile fixieren, und einer von beiden zog sich beim Wiedereinstieg eine Rippenprellung zu.

Erich schlussfolgert: „Bei Brandung immer räumlich versetzt starten (und paddeln) und genug Abstand lassen!“ Und: „Wiedereinstieg in der Brandung möglichst vermeiden!“

Das ist eine richtige Schlussfolgerung, die er jedoch bei einer anderen Tour nicht beachtet hatte. Und zwar sollte am Ende einer langen Tour bei Brandungsbedingungen angelandet werden. Dabei rammte ein ins Surfen kommender Kanute einen anderen, der beim Surfen quertrieb. Die Folgen: Personen- & Sachschaden!

Erich führte das darauf zurück, dass am Ende einer anstrengenden Tour alle etwas weniger aufmerksam & achtsam paddeln. Das mag wohl zutreffen. Der Hauptfehler liegt jedoch in der Neigung vieler Kanuten, am liebsten im Pulk anzulanden, statt einen erfahrenen Kanuten zur Anlandestelle vorzuschicken, der dann die Aufgabe hat, die ausgewählte Anlandestelle daraufhin zu überprüfen, ob sie zum Anlanden geeignet ist, bevor er dann nacheinander jeden

einzelnen Kanuten hereinwinkt und u.U. beim Anlanden soviel Hilfestellung anbietet, dass der anlandende Kanute nicht noch im letzten Moment quertreibt und kentert.

Fahrt mit vertrimmten Seekajak:

Was bei Steuer-Seekajaks nur selten ein Problem ist, kann bei einem Skeg-Seekajak uns verzweifeln lassen: Die Luv- bzw. Leegierigkeit, die auf eine falsche Beladung (hier: schlechte Gewichtsverteilung, einseitige Deckslast) zurückzuführen ist. Erst der Wind deckt solch eine Vertrimmung auf, sodass wir das nicht gleich nach dem Start merken, sondern erst weit draußen, wenn wir schon unterwegs sind.

Mit Hilfe des Skegs können nur geringfügige Vertrimmungen korrigiert werden. Ansonsten müssen wir versuchen, mit Hilfe von Steuerschläge per Paddel (z.B. Bogenschläge, Heckruder) das Seekajak auf Kurs zu halten; denn auf die Möglichkeit der Kurskorrektur per eingebautem Steuer ist ja beim Kauf eines Skeg-Seekajaks bewusst verzichtet worden. Leider können wir nur je nach Kondition und Paddeltechnik mehr oder weniger lang gegen die Lee- bzw. Luvgerigkeit ankämpfen. D.h. irgendwann müssen wir uns was einfallen lassen, wenn ein Landgang nicht möglich ist.

Vielleicht lässt sich z.B. bei Leegierigkeit die Deckslast auf dem Vorderdeck (z.B. Reservepaddel oder leichter Gepäckbeutel) stattdessen auf dem Achterdeck verstauen oder wir können den Gewichtsschwerpunkt verlagern, in dem z.B. bei Luvgerigkeit eine 2-Liter-Wasserflasche, die im Bug gelagert wird, im Heck verstaut wird. Der Seegang darf jedoch nicht so kabbelig sein, dass ein Umladen unmöglich ist. Notfalls muss die Schleppeleine eingesetzt werden. Bei entsprechend schwerem Seegang ist das jedoch nur möglich, wenn die Schleppeleine schon griffbereit am Körper befestigt ist. Wenn nicht, dann ist es nicht nur fraglich, ob das angepeilt Tagesziel noch erreicht werden kann.

Fahrt durchs Gat:

Erich querte Ende des Sommers mit 3 „Nordsee-Neulingen“ (A, B + C) vom Zeltplatz Spiekeroog übers Gat hinüber zum Langeooger Wattfahrwasser. Es wehte mit 4-5 Bft. aus westlicher Richtung (also: Gegenwind). Weiterhin war anfänglich mit Gegenstrom und danach mit seitlichem Stromversatz zu rechnen. Außerdem rollte durchs Gat eine größere Windsee, die am Rande des Fahrwassers über den Untiefen des Janssandtes aufstelte und brach. Schließlich war einer der Mitpaddler (C) wegen eines Infektes nicht ganz fit.

Irgendwie kam die Gruppe nicht voran und driftete wohl ab in den Bereich der Grundseen. Es handelte sich dabei nicht um „vagabundierende“ Grundseen, sondern um schon von Weiten aus sichtbare „exhibitionistische“ Grundseen, die jedoch gleichermaßen kritisch sind, wenn ein Kanute von ihnen erfasst wird. Als (A) von einer Grundsee erwischt wurde, kenterte er sofort. Erich und (B) eilten ihm zu Hilfe. Dabei kenterte auch (B), der in einem unabgeschotteten „Grönländer“ paddelte. Nur (C) gelang es, außerhalb der Grundseen auf Warposition zu gehen. Erich half zunächst einmal (B) beim Wiedereinstieg in den „Grönländer“, was auch zunächst gelang, bis dann eine weitere Grundsee auftauchte und das gesamte „Päckchen“ mit Erich & (B) umschmiss, letztlich weil die Rettungshalteleinen des „Grönländers“ zu locker befestigt waren, sodass Erich nicht genügend Halt fand. Allmählich trieb sie der Gezeitenstrom wohl aus der Grundsee-Zone heraus, sodass allen Dreien der Wiedereinstieg in die mehr oder weniger vollgelaufenen Seekajaks gelang. Als (B) erneut kenterte, da wohl sein nur wenig gelenzter „Grönländer“ im Seegang zu kipplig war, wurde (A) angewiesen, allein vorzufahren und die Gefahrenzone zu verlassen.

Ende gut, alles gut!? Bei 4-5 Bft. können wir in einem Gat fast alle Schwierigkeitsgrade erleben. Deshalb sollten wir dort nur dann paddeln, wenn wir auch alle Schwierigkeitsgrade beherrschen bzw. wenn wir uns sicher sind, dass wir in der Lage sind, die kritischen Passagen zu umfahren, so wie es dem „kränkenden“ (C) gelungen ist. Immerhin hat es Erich geschafft,

dass schließlich alle wieder zurück in ihre Seekajaks steigen und ihr Ziel, den Hafen von Langeoog, erreichen konnten. Leider wurden von ihm die „Lenzprobleme“ nicht weiter hinterfragt; denn Fußlenzpumpen und tragbare Handlenzpumpen sind bei kabbligen Seegangsbedingungen wenig effektiv! Auch wurde nicht problematisiert, ob es verantwortbar ist, in einer Grundsee-Zone Rettungsmaßnahmen (→ Lenz- & Wiedereinsteigen) durchzuführen, statt damit zu warten, bis der Gezeitenstrom alle aus dieser Gefahrenzone getrieben hat!?

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 138/14, S.10-12 – www.salzwasserunion.de

01.06.2014 Brandungsübungen: Learning by Doing (Ausbildung)

Am effizientesten Lernen wir etwas, wenn wir es tun! Das gilt auch für das Erlernen des Brandungspaddeln. Deshalb biete ich seit 1987 für den DKV, den Hamburger Kanu-Verband, meinen Verein, dem Alster-Canoe-Club und die ersten Jahr auch für die Salzwasserunion Brandungsübungen – je nach Windrichtung – in St. Peter-Ording oder Neustadt-Rettin an. Ziel dieser Brandungsübungen ist es, unter Anleitung selbst zu erfahren, wie wir mit einem Seekajak paddeln müssen, damit wir in der Lage sind. auch bei Brandungsbedingungen Strecke zu paddeln, ohne dabei zu kentern und wie wir uns zu verhalten haben, wenn wir doch einmal in der Brandung kentern sollten.

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tuqh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0801.JPG (St.Peter-Ordings Brandungs Panorama – Foto: U.Beier)

https://www.dropbox.com/sh/w41dlbxj3y8cjjz/AABs4kM_wP47e-LHEgyASXPta#lh:null-IMG1425.MOV (Brandung Life - Video: Frank Müller)

Bislang haben fast alle Teilnehmer, die erfahrene Wanderpaddler sein sollten, innerhalb kurzer Zeit gelernt, auf was es beim Paddeln in der Brandung und beim Kentern im Wesentlichen ankommt. Die folgenden 10 Punkte mögen das Basiswissen des Brandungspaddeln zusammenfassen:

10-Punkte-Programm „Brandungspaddeln“

1. Vorsorgemaßnahme: In der Brandung sollten wir immer mit Schutzhelm (→ Kopfschutz) und Schwimmweste (→ Kollisionsschutz) paddeln!
2. Hilfestellung: Beim Starten und Anlanden unter Brandungsbedingungen ist Hilfestellung seitens der noch bzw. schon wieder an Land stehenden Mitpaddler „erste & letzte“ Pflichtaufgabe!
3. „Robbenstart“: Beim Starten durch die Brandung ist das Seekajak so auszurichten, dass Wind, Welle & Strömung möglichst nicht das Boot quertreiben. Dann ist Eile geboten:
 - (a) Rein setzen,
 - (b) Spritzdecke schließen
 - (c) und mit ganzer Kraft per „Robbenstart“ Richtung tieferes Wasser robben, wobei wir mit der einen Hand uns auf dem Sand abdrücken und mit der anderen Hand den Paddelschaft so ergreifen, dass wir uns mit dem Paddelblatt gleichzeitig auf der anderen Seite auf dem Sand abdrücken können.
4. Starttaktik: Bei der Fahrt durch einen Brecher sollten wir uns nach vorne beugen und dabei mit dem Paddelblatt so in den Brecher eintauchen, dass wir möglichst nicht mit dem Brecher rückwärts mitgenommen werden.
5. „Seitwärtssurf“: Bei der Fahrt seitlich zum Brecher ist immer zur brechenden Welle hin zu stützen.
6. Surfbedingungen: Bei der Fahrt mit dem Brecher sollten wir – sofern der Surf gewünscht ist – dann, wenn der Brecher das Heck anhebt,

- (a) unser Gewicht nach vorne verlagern
(b) und kurz beschleunigen,
um so das Surfen zu erleichtern. Bricht dabei unser Seekajak seitwärts aus, so erfordert das blitzschnelle Korrekturschläge (z.B. Heck- bzw. Bugruder), anderenfalls kurvt unser Seekajak in den Seitwärtssurf, der ein sofortiges Stützen zum Brecher hin erforderlich macht, wenn wir nicht zu der der Welle abgewandten Seite („Wellenlee“) hin kentern wollen.
7. Kenterreaktionen: Bei einer Kenterung sollten wir (a) möglichst zur brechenden Welle hin hochrollen, wobei das Hochkommen so kontrolliert zu erfolgen hat, dass wir nicht sofort wieder von dem Seegang zur anderen Seite hin gekentert werden. Ist nach der Kenterung der Ausstieg nicht zu vermeiden, sollten wir uns (b) - immer mit dem Seekajak voraus - von Wind, Welle & Strömung aus der Brandungszone (i.d.R. an den Strand) treiben lassen, statt sich in dem „Wellentohuwabohu“ von einem Mitpaddler beim Wiedereinstieg helfen zu lassen.
8. Anlandebedingungen: Gelingt es uns sitzend in unserem Seekajak am Brandungsstrand anzulanden, sollte nur dort angelandet werden, wo der Strand so flach ausläuft, dass wir auf den Strand „surfen“ können. Bei steilern Stränden besteht nämlich „ohne Hilfestellung durch Dritte“ die Gefahr, dass wir mit dem Bug im Strand stecken bleiben, querschlagen, kentern und dann von der Brandung (sog. „Dumper“) samt Seekajak den Strand hoch- und runter gerollt werden.
9. Achtung „Kollisionsgefahr“: (a) Beim Starten durch die Brandung sollte niemals direkt hinter einem gerade startenden Kanuten her gepaddelt werden. (b) Bei einem „Seitwärtssurf“-Kurs haben wir darauf zu achten, dass wir nicht direkt parallel nebeneinander, sondern seitlich versetzt paddeln. (c) Und bei einem „Surf“-Kurs (auch beim Anlanden), sollten wir erst dann mit dem Surfen beginnen, wenn sich vor uns keine anderen Kanuten aufhalten.
10. Vorsichtsmaßnahmen: Befinden sich im Uferbereich Hindernisse (z.B. Bühnen, Felsen, Pfähle) so sollte dieser Bereich möglichst gemieden werden (Ausnahme: absolute Bootsbeherrschung, „Bomb-proof-Roll“). Und halten sich im Brandungsbereich Badende auf, so ist dieser Bereich unbedingt zu meiden!

Brandungsübungen 2014 (St. Peter-Ording)

Am 31.05.14 war es mal wieder soweit. 14 „Schüler“ wurden zu den Brandungsübungen in St. Peter-Ording zugelassen. Sie stammten aus den verschiedensten DKV-Vereinen (hier: ETV Kiel, HKC-Hamburg, Itzehoer Wasserwanderer, PCE-Rheine, TKV-Berlin und ACC-Hamburg). 7 erfahrenere Küstenkanuwanderer (und zwar **Thomas & Angelika Martin** (ETV-Kiel), **Reinhard Dummer & Carsten Diekmann** (Oberalster Hamburg), **Matthias Kortenhau** (ACC-Hamburg) und **Werner Maslonka** (HKC-Hamburg) standen bereit, mich bei den Brandungsübungen zu unterstützen. Auf einen Betreuer kamen folglich jeweils zwei Schüler. Bei den prognostizierten 5 Bft. Wind aus Nordwest in Böen 6 Bft. war dieses „Betreuerverhältnis“ auch dringend notwendig, zumal es sich bei den Schülern um „EPP 3 (Küste)-Kandidaten“ handelte, die laut EPP-Bedingungen eigentlich nur nachzuweisen brauchen, dass sie bei 3-4 Bft. Wind paddeln können. Aber diese Brandungsübungen dienen ja in erster Linie der Vorbereitung einer 4-tägigen Einweisungsfahrt im nord- bzw. ostfriesischen Wattenmeer und da muss aus den aktuellen vorherrschenden Gewässerbedingungen anlässlich der Brandungsübungen das Beste gemacht werden. Hauptsache die „Jungs & Mädchen“ sind anschließend fit, um bei der bald folgenden Einweisungsfahrt zu wissen, was zu tun ist, wenn sie plötzlich mit Brandung konfrontiert werden.

<https://www.dropbox.com/sh/wrwoepmt75bkw2z/AADOSqa7I-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020131.JPG> (Am Strand bei Niedrigwasser – Foto: Werner Maslonka)

<https://www.dropbox.com/sh/vnavyrpo5utirij/AACvln8v2P-uREiwcejzz-cDa#lh:null-IMG1428.JPG> (Startbereit - Foto: Frank Müller)

Der Strand von St. Peter-Ording ist ein ideales Gebiet für Brandungsübungen, solange der Wind aus westlicher Richtung kommt und sofern darauf geachtet wird, nicht in die Badezone zu geraten. Die gleichzeitig über das Wasser „rasenden“ Kitesurfer tragen eher zu Belebung bei, als dass sie eine Gefahr für uns Kanuten darstellen. Für die sind wir „Bäume“, die es zu umfahren gilt. Ausweichmanöver unsererseits sind bei deren „fliegenden Tempo“ ohne wesentliche Relevanz.

St. Peter-Ording bietet einen flach auslaufenden Strand, bei dem sich die Brecher in mehreren Stufen dem Strand nähern, wobei die Brecher immer höher & mächtiger werden, je weiter sie entfernt vom Strand sind. Ideal ist es dabei, die Brandungsübungen während der Niedrigwasserphase zu beginnen, so dass wird uns langsam an die bei auflaufendem Wasser immer stärker werdenden Brecher gewöhnen können. Vorteilhaft ist es dabei, dass – sofern wir uns nicht zu weit in die Brandung hinaus wagen - wir im Falle einer Kenterung mit Ausstieg von Wind & Welle wieder an den Strand getrieben werden, statt von dem weiter draußen vorherrschenden Gezeitenstrom mitgenommen zu werden.

Übungsprogramm in 5 Schritten

Die Brandungsübungen liefen dabei wie folgt ab:

1. Trockenübungen: Üben der flachen & hohen Paddelstütze auf dem trockenen Strand.
2. Flachwasserübung: Anschließend üben der Paddelstütze im flachem Wasser (ca. 40-50 cm tief) und danach im tieferen Wasser (ca. 100 cm tief), also so tief, dass wir uns beim Misslingen der Stütze mehr oder weniger leicht auf dem Grund abstützen können („Tiefe Stütze“), ohne gleich zu kentern.
3. Beschleunigungsübungen: Sollte nur vereinzelt Brandung auftreten, wird nun das Stützen geübt, nachdem wir unser Seekajak beschleunigt haben, und zwar so, dass wir möglichst während eines Beschleunigungsganges das Stützen jeweils links und rechts, und zwar flach und hoch, üben.
4. Stützübungen in den Brechern: Sollten die Brandungsbedingungen so stark sein, dass solche „Beschleunigungsübungen“ nicht möglich sind, sind jene Kanuten, die über keine Brandungserfahrungen verfügen, vom Betreuer zu „Fuß“ in die Brandung zu ziehen, wo sie das Durchfahren der ersten Brandungswelle üben, und zwar vor- & rückwärts, um sich langsam an diese aufschäumenden Brecher zu gewöhnen. Anschließend zieht der Betreuer ihr Seekajak quer zu den Brechern, damit das Stützen seitwärts zum Brecher geübt werden kann, und zwar mehrmals auf der einen und später auf der anderen Seite.
5. Learning by Doing: Danach geht es dann zusammen mit dem Betreuer – jeder in seinem Seekajak – in die vordere Brandung. Anschließend wird immer weiter in die Brandungszone gepaddelt, um das Brandungspaddeln gegen die Brecher, den Seitwärtssurf und schließlich den Surf (inkl. das „Wenden“ in der Brandung, also die 180°-Kurve) zu üben. Die „Schüler“ agieren dabei immer selbständiger und sammeln so ihre Erfahrungen, wie sie ihren Oberkörper zu positionieren haben (z.B. nach vorne, zur Seite oder nach hinten geneigt), damit sie von ihrem Seekajak nicht „abgeworfen“ werden. Sie haben lediglich darauf zu achten, sich nicht so weit von ihrem Betreuer zu entfernen, wie der Betreuer darauf zu achten hat, seine beiden „Schüler“ nicht aus den Augen zu verlieren.

<https://www.dropbox.com/sh/wrwocpmt75bkw2z/AADOSqa7l-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020141.JPG> (Trockenübungen – Foto: Werner Maslonka)

<https://www.dropbox.com/sh/wrwocpmt75bkw2z/AADOSqa7l-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020182.JPG> (Hilfestellung – Foto: Werner Maslonka)

<https://www.dropbox.com/sh/wrwocpmt75bkw2z/AADOSqa7l-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020171.JPG> (Der 1. „Brecher“ – Foto: Werner Maslonka)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0826.JPG (Geschafft! – Foto: U.Beier)

<https://www.dropbox.com/sh/xgemvkn2xdn9qo4/AAAYUWKlqmJiKc4mp6eQfB2wa#lh:null-P5310271.JPG> (Unterwegs – Foto: Thomas Martin)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0821.JPG (Frauenpower – Foto: U.Beier)

<https://www.dropbox.com/sh/wrwocpmt75bkw2z/AADOSqa7I-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020175.JPG> (Mitten drin – Foto: Werner Maslonka)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0816a.jpg (Im Wellental – Foto: U.Beier)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0817d.jpg (... u.s.w. – Foto: U.Beier)

<https://www.dropbox.com/sh/xgemvkn2xdn9qo4/AAAYUWKlqmJiKc4mp6eQfB2wa#lh:null-P5310266.JPG> (Hohe Stütze zur brechenden Welle – Foto: Thomas Martin)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0804b.jpg (Auf Kollisions-Kurs – Foto: U.Beier)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0805b.jpg (Getroffen! – Foto: U.Beier)

<https://www.dropbox.com/sh/xgemvkn2xdn9qo4/AAAYUWKlqmJiKc4mp6eQfB2wa#lh:null-P5310273.JPG> („Brandungskanuwandern“ – Foto: Thomas Martin)

https://www.dropbox.com/sh/domu5ymm1tugh6t/AACflg5dbspd0D7ATO3CRBIUa#lh:null-IMG_0843b.jpg (Auf Anlandekurs – Foto: U.Beier)

<https://www.dropbox.com/sh/wrwocpmt75bkw2z/AADOSqa7I-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020177.JPG> („Der alte Mann und das Meer“ – Foto: Werner Waslonka)

Fazit

Die Brandungsübungen gingen zunächst über 2 Stunden und nach einer Pause nochmals über 1:15 Stunden. Hätte „Kenterbier“ ausgegeben werden müssen, wären sicherlich mehrere Kisten fällig gewesen. Ich glaube, dass danach alle erschöpft, aber zufrieden anlandeten und nun mit mehr Selbstbewusstsein bei der nächsten Küstentour der anrauschenden Brandung begegnen werden. Das trifft sicherlich auch für eine meiner Schülerinnen zu, die zuvor noch nicht in der Brandung gepaddelt ist. Anfangs, als ich – bis zum Bauch im Wasser - sie in die Brecher zog, war sie der reinste „Spielball“ der Wellen. Recht schnell aber merkte sie, wie sie sich mit ein paar Paddelschlägen in der Brandung vor und zurück bewegen bzw. seitwärts zu den Brechern halten konnte, ohne dass das prompt mit einer Kenterung bestraft wurde. Das war auch eigentlich zu erwarten. Sie paddelte nämlich im letzten Jahr über 1.000 km. Das aber ist die beste Voraussetzung dafür, sich auf Tour entlang der Küste zu begeben; denn jenen Leuten mit weniger als 400 km/Jahr fehlt meist einfach noch das nötige „Bootsgefühl“, um sicher durch kabbligen Seegang paddeln zu können.

<https://www.dropbox.com/sh/wrwocpmt75bkw2z/AADOSqa7I-dPPRAjCAINsMiAa#lh:null-P1020193.JPG> (Ausklang – Foto: Werner Maslonka)

Text: Udo Beier

Links:

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

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

www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pdf

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=16081> (Hecktransport eines Kenterbruders)

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=15947> (Basiskönnen)

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=15905> (Kollisionsgefahren)

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7493> (Allgemeine Grundlagen)

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7615> (Brandungsübungen im Flachwasserhallenbad)

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7326> (Start durch die Brandung)
