

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 18/07)

(Aktuelle Infos: 1.04. – 31.05.07)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

30.04.2007 Polizeiliche Anmeldung in Kroatien Pflicht (Revier/Ausland)
25.04.2007 12 Schritte zur Reanimation (Gesundheit)
25.04.2007 Aufblasbarer PKW-Dachträger für Kajaks (Ausrüstung)
21.04.2007 Steilküsten: Windabdeckung und -ablenkung(Wetter)
21.04.2007 Land- und Seewind (Wetter)
21.04.2007 Bahia da Ilha Grande (Brasilien) (Revier/Ausland)
20.04.2007 Sportbrillen (Ausrüstung)
19.04.2007 Ringelgänse hautnah auf den Halligen erleben (Natur)
18.04.2007 60 Jahre Helgoländer „Big Bang“ (Geschichte)
18.04.2007 Satellitennavigations-System Galileo (Ausrüstung)
17.04.2007 Rund Samsø (DK) Revier/Ausland)
14.04.2007 Probebohrungen nach Öl im Nationalpark Wattenmeer (Natur)
13.04.2007 Sea Challenge Fyn 2007 (Revier/Ausland)
10.04.2007 Sonnenschutz (Gesundheit)
08.04.2007 Seenotfall: 80 km Querung misslungen (Ausbildung)
07.04.2007 Wettervorhersage: Wolken & Luftdruck (Wetter)
06.04.2007 Mallorca: 20 Buchten (Revier/Ausland)
05.04.2007 Ostern: Kaltwassertüchtig!? (Ausbildung)
02.04.2007 Mistral, Bora & Co. (Wetter)
02.04.2007 Seenotbaken: alte und neue Notrufsysteme (Ausrüstung)
01.04.2007 Seegangspaddeln (Ausbildung)
01.04.2007 Seenotfall: Vom Starkwind überrascht (Ausbildung)

30.04.2007 **Polizeiliche Anmeldung in Kroatien Pflicht** (Revier/Ausland)

In der YACHT wird Folgendes berichtet:

- *„Bis 24 Stunden nach Ankunft in Kroatien muss sich jeder Urlauber polizeilich anmelden. Das erledigen in der Regel die Marinas, Campingplätze und Hotels für ihre Gäste. Wichtig für alle: sich die Anmeldebescheinigung, die „Potvrda o prijavi boravista“, aushändigen lassen und diese während des Aufenthalts im Land stets bei sich haben. Sie wird bei Kontrollen wieder öfter verlangt, nachdem sie schon fast in Vergessenheit geraten war.
Kann man sie nicht vorweisen, droht der Gang vor ein Schnellgericht und eine Geldstrafe von 1500 Kuna (knapp 200 Euro). Die Anmeldung kann man auch in den Touristenbüros vornehmen. Dann ist manchmal eine Gebühr von 20 – 50 Kuna fällig. ...“*

Gerade für Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die vielleicht nur eine Nacht auf einem Zeltplatz verbringen, dort ihre Auto zurücklassen und dann in See stechen, ist das Mitführen einer solchen Anmeldebescheinigung wichtig. Denn dann, wenn das wilde Zelten nicht immer okay ist, verdoppeln sich sicherlich beim Fehlen dieser Anmeldebescheinigung die Probleme.

Quelle: YACHT, Nr. 10/07, S.46 – www.yacht.de

25.04.2007 **12 Schritte zur Reanimation** (Gesundheit)

In KANU MAGAZIN stellt **Dr. med. Horst Hohn** in dem Beitrag:

„Retten + Reloaded – Neue Reanimationsrichtlinien“

insgesamt 12 Schritte der Reanimation von im Wasser verunglückten Personen vor:

1. Rettung organisieren:

Der Verunglückte ist an Land zu bringen und sein Zustand ist festzustellen.

Er wird gelagert (trocken, gerade und auf dem Rücken).

Danach ist notfalls die „Rettungskette“ zu initiieren (z.B. Notruf per Handy bzw. Boten).

Eigenschutz hat Vorrang!

Die Bergung des Materials steht an letzter Stelle.

2. Bewusstsein vorhanden? Situationsgerecht helfen:

Der Verunglückte ist anzusprechen: „*Hallo! Kannst du mich hören?*“

Durch vorsichtiges Rütteln an der Schulter wird notfalls sein Bewusstsein überprüft.

Der Verunglückte ist möglichst wenig zu bewegen, insbesondere bei Unterkühlung können bei zu viel Bewegung zusätzliche Kreislaufprobleme entstehen (sog. „Berge-tod“).

Die weitere Auskühlung des Verunglückten ist zu verhindern (hier: Windschutz, Rettungsdecke).

Nach Verletzungen forschen (wenn möglich durch Befragung).

Ist eine Person abkömmlich, hat diese die „Rettungskette“ in Gang zu setzen.

3. Bewusstsein nicht vorhanden? Um Hilfe rufen:

Sind nur 2 Helfer vor Ort, gibt es Probleme mit dem Notruf; denn u.U. werden am Unglücksort beide benötigt.

Sind vor Ort mehrere Helfer, bietet es sich an, dass einer die Leitung der Rettungsaktion übernimmt.

„Je nach Kompetenz und Absprache kann die Leitung natürlich im Laufe der Rettung wechseln, aber sie sollte klar sein und respektiert werden.“

4. Atemwege frei machen:

Vorsichtiges Neigen des Kopfes nach hinten und gleichzeitiges Anheben und Vorziehen des Kinns.

Sichtbare Fremdkörper werden entfernt (z.B. Gebiss).

Eine ausführliche Begutachtung des Mundraumes ist unnötig.

Wasser aus den Atemwegen darf nicht entfernt werden (z.B. durch Umdrehen und „Ausleeren“).

5. Atemkontrolle ja, Pulskontrolle nein:

Max. 10 Sekunden Atemkontrolle durch Fühlen, Sehen und Hören (z.B. Atemgeräusche, Heben/Senken des Brustkorbs, Luftstrom).

Die früher übliche Pulskontrolle entfällt, da zu zeitaufwändig und fehlerhaft.

6. Notruf absetzen:

Spätestens jetzt ist der Notruf abzusetzen.

Ein nicht-atmender Verunglückter darf jedoch nicht allein gelassen werden.

Bei fehlendem Handyempfang ist auf eine Erhebung zu laufen (z.B. Berg, Düne).

Befinden wir uns an Land, sollte die Tel.-Nr. 112 gewählt werden.

Hinweis: Befinden wir uns in Deutschland auf dem Meer, wählen wir die Tel.-Nr. 124124 (Seenotleitung MRCC Bremen). Notfalls können wir im Ausland auf dem

Meer auch über Tel.-Nr. 0049(0)421-536870 die deutsche Seenotleitstelle erreichen, die dann den Notruf weiterleiten wird.

7. **Atmung okay, aber bewusstlos? Stabile Seitenlage herstellen!**
In die stabile Seitenlage drehen, damit die Atemwege freigehalten werden und Erbrochenes, Blut etc ablaufen kann.
8. **Nicht ansprechbar, keine normale Atmung vorhanden? Reanimation!**
Beginn der „Herz-Lungen-Wiederbelebung“ („Cardio-Pulmonale Reanimation“ (CPR). Die Herzdruckmassage wird dabei höher gewichtet als die Atemspende.
9. **Entfernen der Schwimmweste:**
In keinem Fall darf versucht werden, die Weste im Ganzen abzustreifen, da die Verletzungsgefahr zu groß ist. D.h. die Schwimmweste ist mit Hilfe eines Messers an den Flanken und Schultern aufzutrennen.
10. **Die Atemspende:**
Damit die Atemwege frei sind: Kopf nach hinten neigen, Kinn nach hinten vorne anheben.
2x für 1 Sekunde Atemspende geben, und zwar so, dass der Brustkorb des Verunglückten sich sichtbar hebt. Dann 1 Sekunde warten, bevor mit der 2. Atemspende begonnen wird.
Empfohlen wird eine Mund-zu-Mund-Beatmung.
Eine Atemmaske erleichtert die Beatmung, was jedoch vorher zu üben ist.
Sollte eine Beatmung nicht möglich sein, ist die Herzdruckmassage alleine auszuführen (denn das Blut verfügt über einen großen Sauerstoffvorrat).
11. **Aufsuchen des Druckpunktes:**
Der Ballen einer Hand wird in die Mitte des Brustkorbs platziert, der Ballen der anderen Hand wird auf die Druckhand gelegt und los geht's.
12. **Gut Druck!**
Die Arme liegen senkrecht über dem Druckpunkt und sind gestreckt.
Die Bewegung kommt aus Hüfte (und Oberkörper).
Die Finger der Druckhand sind abzuspreizen, damit sie nicht abrutscht.
Das Verhältnis von „Drücken“ und „Beatmen“ beträgt 30 zu 2, unabhängig davon ob CPR allein oder zu zweit durchgeführt wird.
Und zwar sollte in 18 Sekunden 30x gedrückt werden.
Bei der „Zweihelfer-Methode“ sollte die letzten 10x Drücken laut mitgezählt werden, damit der 2. Helfer seinen Atemeinsetz nicht verpasst:
„Beim letzten Druck muss die Beatmung so einsetzen, dass die Einblasphase in die Entlastung des Brustkorbs fällt und umgekehrt.“

Der 4-seitige Beitrag ist anschaulich geschrieben, reichhaltig bebildert und gibt den neuesten Stand wieder, der Ende 2005 von der „European Resuscitation Council“ (ERC) verabschiedet wurde. Er sollte zur Pflichtlektüre einer jeden Fahrtenleitung gehören.

Als Extra bietet KANU MAGAZIN in Kooperation mit dem Schwimmwestenhersteller Langer eine „Notfallkarte“ an, in der über ein Ablaufdiagramm erläutert wird, wie beim Ertrinkungsfall vorzugehen ist. Es empfiehlt sich, diese „Notfallkarte“ wasserdicht zu einzulaminieren (z.B. beim Copyshop) und aufs Kartendeck seines Kajaks zu kleben.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 3/07, S.74-77 – www.kanumagazin.de

Bezug der Notfallkarte: Anfordern mit 55 Cent frankiertem Brief-Rückumschlag bei:
KANU-Redaktion, Mittlerer Lech 44, 86150 Augsburg

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/CPR.pdf bzw. www.erc.edu

25.04.2007 Aufblasbarer PKW-Dachträger für Kajaks (Ausrüstung)

Wenn wir mit einem Mietwagen unterwegs sind und unsere Kajaks mit dabei haben möchten, gibt es i.d.R. ein Problem: Uns fehlt ein geeigneter Dachgepäckträger, auf dem wir unsere Kajaks befestigen können. Natürlich könnten wir uns kurzzeitig einen starren Dachgepäckträger besorgen, aber wie bringen wir ihn hin zu jenem Ort, wo wir das Mietauto abholen und was machen wir mit ihm, wenn wir – u.U. an einem anderen Ort – das Mietauto wieder abliefern?

Nun, die Firma RAYNTEC bietet mit dem Produkt HANDIRACK eine Lösung an, und zwar einen aufblasbaren Dachträger, der mittels zweier Gurte ums Dach befestigt wird und für Kajaks bis 40 kg Gesamtgewicht geeignet sein soll. Dieser „Westentaschenträger“ kostet ca. 80,- Euro.

Wem das zu teuer ist, der besorgt sich zwei kräftige Holzlatten, lässt diese auf PKW-Dachbreite zurechtschneiden, spannt diese mit Gurten auf dem PKW-Dach fest, schnallt die Kajaks mit Riemen auf den Latten fest und fährt im kohlendioxidsparenden Modus Richtung Startort. Anschließend wird das Auto abgegeben und werden die Latten entsorgt. Die Riemen behalten wir jedoch, sofern wir am Zielort erneut auf einen Mietwagen angewiesen sind.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/07, S.61 (inkl. Foto)

Link: www.rayntec.de/handirack.html

Händlernachweis: Rayntec – Tel. 09195-998162

21.04.2007 Steilküste: Windabdeckung & -ablenkung (Wetter)

In SEGELN wird sich mit der Beeinflussung der Windstärke und –richtung durch Steilküsten auseinandergesetzt.

Bei ablandigem Wind führen Steilküsten zu einer **Windabdeckung**. Zur Ermittlung der Windstärke bei ablandigem Wind an Steilküsten wird eine Formel vorgestellt:

- Die Windstärke nimmt mit der Entfernung von der Steilküste zu. Wenn H (z.B. 100 m) die Höhe der Steilküste ist und E die Entfernung von der Steilküste, wo der Wind wieder mit 100% seiner Stärke weht, können wir mit der folgenden Formel ermitteln, wie viel Meter von der Steilküste entfernt der Wind wieder ungehindert wehen kann:
→ $E = 30H$ (3000m = 30x100m),
d.h. erst in einer Entfernung der 30-fachen Steilküstenhöhe (also im obigen Beispiel ab 3 km von der Steilküste entfernt) bläst der Wind wieder mit voller Stärke.
- Mit 60-70% seiner Stärke bläst er in einer Entfernung der 10-fachen Steilküstenhöhe: $E=10H$.
- Mit 40% seiner Stärke bläst der Wind etwa in einer Entfernung der 5-fachen Steilküstenhöhe: $E=5H$.
- Grundsätzlich herrscht unmittelbar am Fuße einer Steilküste Windstille, außer Fallwindböen treten auf, was insbesondere dann erlebt werden kann, wenn die Steilküste die Flanke eines Gebirges bzw. Felsvorsprunges ist und nicht eine Hochebene.

Bei auflandigem Wind führt eine Steilküste zu einer **Windablenkung und –verstärkung**. Zum einen wird der Wind abgelenkt, d.h. dort wo er auf die Steilküste trifft, wird er nun etwas paralleler zur Steilküste wehen (was sich bereits knapp 10 km vor der Steilküste bemerkbar machen kann) und er wird ähnlich wie bei einem **Kapeffekt** verstärkt (teilweise kann sich die Windstärke verdoppeln).

Quelle: SEGELN, Nr. 5/07, Sonderheft Teil 3, S.56 – www.segelmagazin.de

21.04.2007 **See- und Landwind: 10 windige Tatsachen** (Wetter)

In SEGELN ist der 3. Teil des 16-seitigen Sonderheftes „Wetter Spezial“ erschienen. Folgende Themen werden behandelt: Küstenkonvergenzen, Land/Seewind, Nebel. Luftfeuchtigkeit und Gewitter.

Interessant ist insbesondere der Beitrag über „Land- und Seewind“:

1. See- und Landwinde sind lokale, thermische Winderscheinungen. Sie sind auf starke Temperaturgegensätze zwischen den Luftmassen über Land und See zurückzuführen.
2. Tagsüber erwärmt sich durch starken Sonnenschein das Land schneller als das Wasser. Die wärmere Luft steigt auf. Damit kein Vakuum entsteht, strömt die über dem Wasser liegende kältere Luft sofort nach: der Seewind (Seebrise). Je nach Temperaturen fängt der Seewind so ab 11 Uhr an zu wehen. 2 Std. nach Mittag erreicht er sein Maximum. Kurz nach Sonnenuntergang – bzw. kurz nach einsetzender Bewölkung – flaut der Seewind wieder ab.
3. Nachts kühlt das Land stärker ab als das Wasser. Die Folge: die wärmere Luft über dem Wasser steigt auf, was dazu führt, dass sofort vom Land her kältere Luft nachströmt: der Landwind. Seinen Höhepunkt erreicht er zwischen 1 – 3 Uhr nachts. Kurz vor Sonnenaufgang flaut der Landwind ab.
4. Insbesondere der Seewind kann bis zu 100 km ins Land hineinreichen.
5. Dort wo der Seewind auf den normalen Wind über Land trifft, liegt die sog. „Seewindfront“. Wir erkennen sie an der stärkeren Wolkenbildung. Schauer sind nicht auszuschließen.
6. Das Vorherrschen des Seewindes kann auch an der Cumulus-Wolkenbildung über Land (Küste, Insel) erkannt werden.
7. An der Ostsee kann der Seewind bis zu 4 Bft. und der Landwind bis zu 3 Bft. erreichen.
8. Im Mittelmeer kann der Seewind bis zu 6 Bft. (25 Knoten) erreichen, was das Paddeln sehr erschwert (Brandung) bzw. entlang von Steilküsten fast unmöglich macht (Kreuzseen; Kapeffekte).
9. An Nord-/Ostsee tritt er nur bei viel Sonnenschein auf.
10. Der Gradientwind (das ist jener Wind, der vom Hoch zum Tief weht) beeinflusst die Stärke des See-/Landwindes und umgekehrt.
 - a) Wehen Seewind (z.B. 2 Bft.) und Gradientwind (z.B. 3 Bft.) aus derselben Richtung, dann verstärken sie sich (hier: 5 Bft.), z.B. trifft das tagsüber bei einem Gradientwind aus Ost entlang der schleswig-holsteinischen und jütländischen Ostseeküste zu.
 - b) Kommt der Gradientwind (z.B. 2 Bft.) dem Seewind (z.B. 2 Bft.) entgegen, dann vermindert sich der Wind (hier: 0 Bft.), z.B. trifft das tagsüber bei einem Gradientwind aus Ost entlang der schleswig-holsteinischen und jütländischen Nordseeküste zu.
 - c) Bei parallel wehendem Gradientwind können wir die neue Windrichtung anhand eines Kräfteparallelogramms zeichnerisch errechnen.

Quelle: SEGELN, Nr. 5/07, Sonderheft Teil 3, S.58-59 – www.segelmagazin.de

21.04.2007 **Bahia da Ilha Grande (Brasilien)** (Revier/Ausland)

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

„Samba-Segeln“

über die südwestlich von Rio de Janeiro liegende Bucht „Bahia da Ilha Grande“ (ca. 2,5 Std.. Busfahrt von Rio entfernt). Diese Bucht liegt relativ geschützt und bietet mehrere Inseln, u.a. die Ilha Grande.

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

- *„Die Sommermonate November bis März gelten hier als Regenzeit, in der es bei schwachen Winden schwül und heiß werden kann. Während der oft recht kühlen Wintermonate Juni bis September sind Niederschläge rar, der Wind bleibt aber meist moderat, außer wenn Kaltfronten durchziehen. Dann müssen Sie mit stürmischem Wind aus SW rechnen.“*
- *„Beste Zeit: April und Mai.“*
- *„Da Seewetterberichte nicht zu bekommen waren, mussten wir uns auf die Wochen- vorschau einer Tageszeitung verlassen.“*
- *„In diesem Revier gilt das amerikanische Betonungssystem. Beim Einlaufen in einen Hafen bleibt rot an Steuerbord und grün an Backbord.“*
- *„In diesem kleinräumigen Revier werden Sie überall mit Grundkenntnissen der ter- restrischen Navigation zurechtkommen.“*
- *„Tidenhub: 0,70 m.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 5/07, S.36-42 – www.segelmagazin.de

20.04.2007 **Sportbrillen** (Ausrüstung)

Das Angebot an sog. „Sportbrillen“ wird immer größer und technisch immer ausgefeilter:

- mit gebogenen Gläsern, die stromlinienförmig die Augen abdecken;
- mit rutschfesten Brillenbügeln aus Titan, die zudem flexibel sind;
- mit verbiegbaren Gestellen;
- mit anpassbarem Nasensteg,
- mit bruchsicheren optischen Gläsern, und zwar als Einstärken- bzw. als Gleitsicht- Glas,
- mit photochromen Gläsern (die sich bei Sonnenlicht automatisch einfärben) bzw. auf- setzbare Kontrastgläser mit hohem UV-Schutz und in verschiedenen Farben;
- mit Anti-Reflex-Beschichtung (Entspiegelung),
- mit hydro- und oleophober Beschichtung (als Anti-Beschlag-Schutz bzw. Regentrop- fenaufsauger),
- mit Polarisationsfilter.

Die Preise sind nach oben offen.

Diese Sportbrillen haben jedoch einen Nachteil. Sie sind eigentlich nur bei stärkerem Wind für den Kanuwandersport geeignet. Ansonsten können die Gläser mangels ausreichender Belüftung, die auf die enge Positionierung um die Augenpartien herum – aber auch durch die vielfach getragenen Schirmmützen - zurückzuführen ist, sehr leicht beschlagen. Und wenn erst einmal ein Brecher uns den Kopf wäscht, sehen wir mit solchen Gläsern doppelt so schlecht; denn dann ist nicht nur das Klarglas auf beiden Seiten mit Wassertropfen benetzt, sondern – sofern wir uns für solch eine Produktvariante entschieden haben - zusätzlich auch noch das aufgesteckte Filterglas beidseitig mit Wassertropfen belegt. Und sollten wir mal mit solch einer Brille auf der Nase eskimotieren, dann läuft das Wasser, welches zwischen die klaren Innengläser und die darüber gesteckten farbigen Außengläser dringt, etwas länger ab, sodass die Sicht nach dem Hochrollen für ein paar – u.U. entscheidende Sekunden – zu-

nächst etwas benebelt, anschließend etwas verschwommen, dann regelrecht „bekleckert“ und schließlich – während des „Abdampfens der Gesichtsfeuchtigkeit – einfach trübe ist. Ob die u.U. angebotene hydro- und oleophobe Beschichtung wirklich ausreicht, beides – nämlich Beschlagen und Bekleckern – zu kompensieren, sollten wir uns beim Preis solcher Brillen vor dem Kauf schriftlich zusichern lassen. Übrigens, meist reicht die Äußerung einer solchen Absicherung aus, dass der Verkäufer sich spätestens dann von solchen Werbeaussagen distanziert.

Wer also eine Brille zum Küstenkanuwandern sucht, sollte solche Sportbrillen links liegen lassen und stattdessen sich für eine ganz normale Brille entscheiden, die möglichst über kleinere Gläser verfügt und die dazu nicht so eng um die Augen anliegen sollte, um auf diese Weise zu verhindern, dass die Gläser allzu leicht beschlagen können. Gegen das Bekleckern mit Salzwasserspritzern ist in der Regel nichts zu unternehmen. I.d.R. verdunsten wohl diese Spritzer im Laufe einer Paddeltour. Leider hinterlassen sie dabei verkurstete Überreste, die erst bei einem Spülgang wieder entfernt werden können.

Das ist auch ein Grund dafür, warum wir beim Küstenkanuwandern nur dann eine Brille tragen, wenn wir es müssen, und zwar aus optischen Gründen bzw. aus Gründen des Schutzes vor den UV-Strahlen der Sonne.

Übrigens, wenn die Brillenträger unter uns ohne Brille nicht mehr die Seekarte vor sich ablesen können, sollten sie sich beim Kauf einer Sonnenbrille dafür entscheiden, eine mit optischen Gläsern, nötigenfalls mit Gleitsichtgläsern zu kaufen. Ansonsten müssen sie die Navigation anderen überlassen.

Am wichtigsten bei all diesen Brillen ist eigentlich, dass sie auch nach einer Kenterung oder beim Überspülen durch einen Brecher nicht verloren gehen. Uns muss es dabei bewusst sein, dass gebogene Brillenbügel oder ein Brillenband keinen 100%ig Schutz vor dem Verlust liefern können. Spätestens wer schon zum zweiten Mal seine Brille auf dem Meeresboden versenkt hat, wird auf eine simple, aber fast sehr sichere Methode zurückgreifen: Er befestigt an seinem Brillenbügel ein dünnes Band, welches z.B. an der Schwimmweste angebunden ist. Fällt die Brille während einer Kenterung von der Nase, bleibt sie am Band hängen. Wenn wir das sofort merken, setzen wir sie wieder auf. Ansonsten könnte es jedoch passieren, dass wir sie beim Wiedereinstieg beschädigen.

Text: U.Beier

19.04.2007 **Ringelgänse hautnah auf den Halligen erleben** (Natur)

In einer Presseinformation der SCHUTZSTATION WATTENMEER ist Folgendes zu lesen:

„Ab Februar sind die Ringelgänse nach diesem sehr milden Winter recht früh aus ihren französischen und britischen Winterquartieren an die Wattenmeerküste Schleswig-Holsteins zurückgekehrt. „Bis Mitte Mai rasten etwa 65.000 Ringelgänse, also etwa ein Drittel der gesamten Population, vor allem auf den Halligen und Inseln Nordfrieslands, aber auch an der Küste von St. Peter bis Nordstrand und an der Spitze der Hamburger Hallig“, berichtet Klaus Günther von der SCHUTZSTATION WATTENMEER. Der Biologe koordiniert seit über 10 Jahren die regelmäßigen, im Auftrag des Nationalparkamts durchgeführten Rastvogelzählungen im Wattenmeer.

Die Ringelgänse haben es gar nicht so leicht, sich auf die über 4.000 Kilometer lange Zugstrecke in die Brutgebiete an der Eismeerküste der Taimyr-Halbinsel im Norden Sibiriens vorzubereiten. Die Vegetarier müssen sich ausreichend Fettreserven von etwa 350 Gramm als „Flugtreibstoff“ anfuttern, um ein Abfluggewicht von etwa 1.700 Gramm zu erreichen. Während ihnen im letzten Frühjahr der späte Wintereinbruch Probleme bereitete, so ist in

diesem Frühjahr trotz des milden Winters ebenfalls recht wenig Futter verfügbar, da sich die Vegetation auf den Salzwiesen der Halligen und im Vorland wegen des späten "Landunter" im März und der folgenden regenlosen und trockenen Zeit nicht besonders gut entwickeln konnte.

Aber bereits während der Frühjahrsrast der Gänse im Wattenmeer werden die Grundlagen für eine erfolgreiche Brutsaison im kurzen sibirischen Sommer gelegt. Denn nur diejenigen Vögel, die wohlgenährt von hier abziehen, schaffen es auch, in Sibirien Nachwuchs großzuziehen, wie niederländische Studien zeigten. Daher ist es für die Gänse sehr nachteilig, wenn sie neben der Nahrungsknappheit auch noch durch militärische Tiefflugübungen oder andere Tiefflieger über dem Wattenmeer zu oft aufgeschreckt und gestört werden.

In Sibirien ist es für den Bruterfolg der Gänse dann entscheidend, ob es viele Lemminge gibt oder nicht, denn Polarfüchse und andere Beutegreifer, die sich vorzugsweise von diesen kleinen Nagetieren ernähren, wechseln, wenn diese fehlen, auf Eier und Küken der Vögel als Beute. In der Regel kommt es alle drei Jahre zu einer Massenvermehrung der Lemminge und daher auch zu einem besonders erfolgreichen Brutjahr für die Vögel. Seit Anfang der 1990er Jahre war dieser Zyklus allerdings unterbrochen: „Lemmingjahre“ blieben fast aus und daher gab es auch keine besonders guten Brutjahre für die Gänse. Wohl vor allem deswegen verringerte sich die Populationsgröße der Ringelgänse in den letzten zehn Jahren um gut 30% von 300.000 auf unter 200.000 Vögel!

„Im vorletzten Jahr gab es dann aber endlich wieder ein Jahr mit sehr vielen Lemmingen und prompt auch wieder sehr guten Bruterfolg bei den Ringelgänsen, deren Bestand sich nun wieder leicht erholt“ bemerkt der Biologe der SCHUTZSTATION WATTENMEER optimistisch. Wie in jedem Jahr erfolgt am ersten Mai-Wochenende, wenn sich fast alle Ringelgänse im Wattenmeer versammelt haben, die große Gänse-Synchron-Zählung von den Niederlanden bis Dänemark und dann wird die aktuelle Bestandsgröße ermittelt.

Nicht nur für die Ringelgänse, sondern auch für die **Nonnengänse** ist das Wattenmeer das bedeutendste Rastgebiet auf dem Heimzug von ihren Überwinterungsgebieten in den Niederlanden zu den Brutgebieten an der Eismeerküste Nordsibiriens. Etwa 100.000 Nonnengänse rasten im Frühjahr auf den Salzwiesen Schleswig-Holsteins. Sie bevorzugen allerdings nicht wie die Ringelgänse die Halligen und Inseln, sondern ausschließlich die Salzwiesen an der Festlandsküste.

Noch vor 50 Jahren waren Ringelgänse und Nonnengänse vom Aussterben bedroht, vor allem auf Grund von intensiver Bejagung entlang ihres gesamten Zugweges. Internationale Schutzbemühungen sorgten dann für eine deutliche Erholung der Bestände. In den Nationalparks im Wattenmeer verloren die Tiere durch den Schutz mehr und mehr ihre Scheu, so dass man heute große Gänseschwärme aus geringer Entfernung, fast „hautnah“ hervorragend beobachten kann. "Ein unvergessliches Naturerlebnis", verspricht Klaus Günther und lädt alle Naturinteressierten zu den 10. Ringelganstagen auf die Halligen ein. Es werden Exkursionen, Vorträge, Tierbeobachtungen sowie ein buntes Kultur- und Kinderprogramm rund um die Ringelgänse angeboten.

Links:

- www.schutzstation-wattenmeer.de
- www.ringelganstage.de
- www.natur-lexikon.com/TexteHWG/001/00087/HWG00087.html
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Ringelgans>

18.04.2007 **60 Jahre Helgoländer „Big Bang“** (Geschichte)

Genau vor 60 Jahren, also am 18. April 1947, wurden von den Briten ca. 6.700 Tonnen Sprengstoff gezündet, um Helgoland unter der Wasseroberfläche verschwinden zu lassen. Da Helgoland damals aus kriegsstrategischen Gründen völlig untertunnelt war - und es eigentlich auch noch ist – stürzten hier & da ein paar Tunnel ein, was zu dem einen o. anderen Erdbeben führte. Ansonsten gab es viel Lärm & Rauch, aber - wie jeder Helgoländer bestätigen kann – hat Helgoland das alles überlebt. Die Erschütterung der größten nicht nuklearen Explosionen der Geschichte war noch im 70 km entfernten Cuxhaven zu hören und die 9 km hohe Rauchsäule war theoretisch – d.h. bei entsprechender Sicht - noch vom Brocken/Harz aus zu erahnen:

→ $Distanz (km) = 3,8429 \times (\sqrt{\text{Gegenstandshöhe (m)}} + \sqrt{\text{Augenhöhe (m)}})$

Nach Protesten und einer Besetzung Helgolands durch Studenten durften schließlich die ca. 2.500 Einwohner Helgolands 1952 wieder auf ihrer Heimatinsel, Deutschlands einziger Hochseeinsel, siedeln. Derzeit wohnen ca. 1.500 Leute auf der Insel, die sich um die ca. 500.000 Besucher kümmern, die jährlich per Passagierdampfer, Segelschiff, Motorschiff, Flugzeug, Surfbrett bzw. Seekajak vorbeikommen.

Wen es interessiert, wie wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer hinüber zur Insel paddeln können, möge den einen oder anderen der folgenden Beiträge über Helgolandtouren von der DKV-Homepage downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerhaven-Helgoland.pdf (K.Schmidt 1929)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf (H.-J.Otto 1963)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf (U.Beier & Co. 1994)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Blankenese-Helgoland.pdf (J.Offermann 1996)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf (M.Panknin & Co. 1997)
www.zoelzer.de/ger/Chaotenfahrt.htm (H.Zölzer & Co. 1997)
www.zoelzer.de/ger/helgoland.htm (H.Zölzer & Co. 2000)

Wer der erste Kanute überhaupt war, der Helgoland per Kajak erreicht hat, ist mir unbekannt. Vermutlich war es **Karl Schmidt** (aus Bochum), der 1929 im Faltboot von Bremerhaven aus nach Helgoland paddelte. Er startete um 19 Uhr, ging um Mitternacht auf dem Feuerschiff „Bremen“ (nahe des Leuchtturms „Roter Sand“) an Bord (!), setzte dann am nächsten Morgen um 9 Uhr die Fahrt fort und landete um 17.30 Uhr in Helgoland an. Zurück ging es mit dem Dampfer. (s. Kanu Sport, Nr. 43 v. 1929)

Ansonsten sind noch die folgenden Kanuten erwähnenswert:

Werner Schmiedel ist 1961 als 17-18-Jähriger allein im Aerius II (Faltboot) von Husum über St.Peter-Ording nach Helgoland gepaddelt und 2 Tage später weiter Richtung Ostfriesland nach Wangerooge. Statt mit Kompass arbeitete er mit Uhr und Sonnenstand und statt ein Zelt aufzubauen, schlief er unter seinem Zweier-Faltboot auf einer Luftmatratze. Für die nötige Wärme sorgte eine Wolldecke.

Heinz Zölzer soll 1962 im „Klepper T6“ (Faltboot) von Wangerooge nach Helgoland gepaddelt sein (zurück ging es per Fähre nach Bremerhaven).

Hans-Jörg Otto paddelte 1963 im „Kette Langeiner“ (Faltboot) bei einer 3-Etappen-Tour Hamburg – Helgoland in der Nacht von Scharhörn (welches damals noch betreten werden durfte) nach Helgoland, da er sich so wegen mangelnder Ausrüstung besser am Leuchtturm des Helgoländer Leuchtturms orientieren konnte. (s. Seekajak, Nr. 12/88)

Werner Born organisiert zusammen mit **Hans-Jürgen Prigge** 1981 vermutlich die erste Gruppenfahrt nach Helgoland, bei der neben 5 Kanuten auch 2 Kanutinnen teilnahmen. Er startete von Cuxhaven aus und benötigte ca. 12 Std. Zurück ging es dann mit dem Seebäderschiff nach Cuxhaven.

1987 paddelte die Niederländer **Hendrik Kingma & Mathijs** von Wangersiel aus kommend über Minseneroog nach Helgoland, welches sie im Nebel ohne GPS fanden. (s. Seekajak, Nr.9/87)

Michael Koop & Udo Weiterer gelang es 1989 nach erfolgreicher Ansteuerung von Helgoland tags darauf bis zum ca. 60 km entfernt liegenden Amrum weiter zu paddeln. (s. Seekajak, Nr. 20/89)

Udo Beier organisierte 1994 die erste ausgeschriebene Vereinsfahrt nach Helgoland. Zusammen mit **Kai Ahrens, Arthur Buschardt, Wolfgang Dinter, Bernhard Hillejan, Berta Reiner & Manfred Klingmann-Reiner** wurde Helgoland von Neuwerk aus angepaddelt, 2 Tage später ging es dann weiter nach St. Peter Ording. (s. Seekajak, Nr. 44/94)

Jens Offermann wiederholte 1996 die 63er-Tour von H.J.Otto, wobei es ihm sogar gelang, wieder zurück nach Hamburg zu paddeln. Bei der Rückfahrt von Helgoland nach Neuwerk geriet er jedoch in Nebel & Dunkelheit, sodass er erst nach 13-stündiger (!) Fahrt Neuwerk erreichte.

Jürgen Hoh erreichte 1996 ebenfalls im Faltboot anlässlich einer mehrwöchigen Elbfahrt von Tschechien aus kommend nach 720 km Helgoland. (s. Kanu Magazin, Nr. 1/99)

Matthias Panknin & Karl Wolfner meisterten 1997 sogar innerhalb von ca. 17 Std. von St.Peter-Ording aus kommend eine Retour-Tour nach Helgoland (ca. 90 km). (s. Seekajak, Nr. 100/06)

Heinz Zölzer paddelte 1997 mit **Andreas** von Wangerooge aus nach Helgoland und retour (s. Seekajak, Nr. 62/98) und 2000 mit **Sven Grimpe & Ulf Sielaff** von Spiekeroog aus nach Helgoland und retour.

Bislang hat es jedoch noch keiner geschafft, die Deutsche Bucht von Borkum aus kommend so zu queren, dass mit einem Zwischenstopp auf Helgoland nach insgesamt ca. 155 km Sylt erreicht wird.

Ebenfalls gelang es **Arved Fuchs & Rainer Neuber** nicht, 1987 Helgoland von der ca. 460 km entfernt liegenden Humbermündung (England) aus zu erreichen, da konstante östliche Winde sie in ihren Faltbooten einfach am Fortkommen hinderten. Nach 9 Tagen gaben sie – nachdem sie sich nur ca. 280 km vom Startort entfernt hatten - in Höhe der Niederlande entnervt auf. (s. Seekajak, Nr. 11/87)

Last and Least sollten wenigstens am Rande die vielen „**Rallye-Racer**“ Erwähnung finden, die es auch mal versuchen wollten und es nicht schafften, da sie allein auf ihre Kraft setzten. Wie z.B. jene drei Kanuten, die Helgoland von Altenbruch (östlich von Cuxhaven) aus Non-stop erreichen wollten, jedoch die Tide verschliefen, die Windprognose ignorierten und die Verkehrsbestimmungen missachteten. Sie starteten verspätet, fielen unterwegs unangenehm der Wasserschutzpolizei auf und mussten im Angesicht von Helgoland nach Neuwerk umkehren, als sich alles gegen sie wendete: Strom, Wind, Kondition & Magen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

18.04.2007 **Satellitennavigations-System Galileo** (Ausrüstung)

Die YACHT berichtet darüber, dass die Verkehrsminister der 27 EU-Staaten beschlossen haben, nach Alternativen für das europäische Satellitennavigations-System Galileo zu suchen. Bis 2010 sollten 26 Navigationssatelliten in den Orbit befördert werden. Dieser Zeitplan kann jedoch nicht mehr eingehalten werden, sodass sogar bezweifelt wird, ob 2011 mit Galileo gearbeitet werden kann. Bis dahin sind wir vom Satellitensystem der USA abhängig, was dann kritisch wird, wenn die Amerikaner aus politischen Gründen, die Genauigkeit ihres Systems gezielt verschlechtern.

Quelle: YACHT, Nr. 9/07, S.14 – www.yacht.de

17.04.2007 **Rund Samsø (DK)** Revier/Ausland)

Der Däne Peter Unold bietet auch dieses Jahr wieder über den Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein die folgenden Tour für dänische und deutsche Küstenkanuwanderinnen und -wanderer an:

- **17.-20.05.07 Rund Samsø**
Umrundung der Insel Samsø und Nachbarinseln,
je nach Wetterlage gegebenenfalls Querung des Großen Belt.
Start vom Fährhafen Hov um 9.00 Uhr.
Wilde Übernachtungsmöglichkeit nördlich des Hafens am Strand.
Anforderungen: Nur für erfahrene & sportliche Seakayaker, täglich bis zu 50 km.
Anmeldung: eMail: peter@unold.dk

Peter organisiert diese Himmelfahrts-Tour nun schon seit 2000. Route und tägliche Streckenlänge hängen von der Wetterlage ab. Es wird wohl nicht um die Wette, aber recht flott gepaddelt. Da der Mai nicht unbedingt für Flautebedingungen bekannt ist, sollten man & frau darauf gefasst sein, dass es auch mal etwas stärker windet & wellt.

Die Dänen sind vielfach „Minimalisten“ und führen unterwegs i.d.R. ein Trinksystem mit, das es erlaubt, beim „Tanken“ weiter zu paddeln. Es bietet sich daher an, jedes „überflüssige“ Gepäckstück zu Hause zu lassen und wenigstens die eigene Trinkwasserzufuhr zu optimieren. Wenn dann noch die Kondition stimmt, dürfte eigentlich nichts mehr im Wege stehen, dass die 4 Paddeltage noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Infos zur Tour: <http://unold.dk/paddling/samsoe2007.html>

Tourenbericht:

DKV-Tourentipp: Rund Samsø (ca. 80, 110, 150 bzw. 200 km)

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

DKV-Tourentipp: Rund Endelave (Nord-Fünen) (ca. 150 km in 4 Etappen)

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

14.04.2007 **Probebohrungen nach Öl im Nationalpark Wattenmeer** (Natur)

In den NATIONALPARK-NACHRICHTEN (Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer) wird darüber berichtet, dass an 6 verschiedenen Stellen des Wattenmeeres zwischen Cuxhaven und Büsum nach Öl gebohrt werden sollen. Folgendes ist zu lesen:

„Seit 1987 fördert die RWE DEA im Dithmarscher Wattenmeer aus 2.000 m Tiefe Erdöl. Gebohrt wird von der bei der Vogelinsel Trischen gelegenen Bohrinselformation Mittelplate sowie vom Festland bei Friedrichskoog. Der Erdölkonzern vermutet, dass das ertragreichste deutsche Erdölfeld – es deckt 3 % des deutschen Ölverbrauchs – ergiebiger ist als bisher angenommen.“

Eine Erkundungsbohrung im niedersächsischen Wattenmeer-Nationalpark und sechs im schleswig-holsteinischen Nationalpark sollen dies klären. Die Bohrungen dauern jeweils etwa 1 – 4 Monate und sollen aufeinander folgen. Nach den Vorstellungen von RWE DEA sollten sie im Herbst 2008 beginnen und 2009 enden. Das Projekt wurde dem Nationalparkamt erläutert und soll demnächst beantragt werden.“

Das war's. Eine Stellungnahme pro bzw. contra solcher Bohrungen mitten im Nationalparkgebiet wird nicht abgegeben. Es ist zu hoffen, dass dies nicht der Anfang vom Einstieg der Unterordnung der Interessen des Naturschutzes unter denen der Gesamtwirtschaft ist.

Quelle: NATIONALPARK-NACHRICHTEN, Nr. März/April 2007, S. 3 – www.wattenmeer-nationalpark.de

13.04.2007 **Sea Challenge Fyn 2007** (Revier/Ausland)

Auch in diesem Jahr findet wieder der „**Sea Challenge Fyn**“ statt. Es handelt sich hierbei um eine mehr oder weniger ernste Wettfahrt rund um die dänische Insel Fünen (ca. 300 km). Sie findet dieses Jahr vom 29. Juli bis 4. August statt.

Der Veranstaltung dauert 7 Tage. Pro Tag wird eine Etappe gepaddelt, die zwischen 20 km und 80 km lang ist. Die Veranstalter betrachten den Challenge als eine Mischung aus „Konkurrenz, Fitnesstraining und aktivem Urlaub“. Nach jeder Etappe besteht die Möglichkeit, die Etappenstädte zu besichtigen: Svendborg, Faaborg, Assens, Middelfart, Bogense, Kerteminde und Nyborg. Übernachtung (am jeweiligen Etappenort), Frühstück, Mittag und Gepäcktransport wird zentral organisiert. Möglich Begleiterinnen bzw. Begleiter können z.B. per Fahrrad die einzelnen Etappen zurücklegen.

Hauptveranstalter ist „Sport Event Fyn“, der mit dem „Dansk Kano- og Kajakforbund“ (DKF), dem „Dansk Forening for Rosport“ (DFfR), den Kommunen der 7 Küstenstädte sowie den örtlichen Ruder- und Kajakvereinen zusammenarbeitet.

Natürlich können wir Fünen auch allein mit unserem Kajak umrunden. Wer aber die Herausforderung in der Gemeinschaft sucht und wer dazu bereit ist, etwas dafür zu bezahlen zahlt bei rechtzeitiger Anmeldung um die 200,- Euro (inkl. der 7-tägigen Betreuung).

Link: www.seachallengefyn.dk bzw. **eMail:** info@seachallengefyn.dk

10.04.2007 **Sonnenschutz: 10 heiße Punkte** (Gesundheit)

Die „Sonnensaison“ hat begonnen. Uns sollte bewusst sein, dass bei einer Küstentour die verschiedensten Gefahren lauern können. Das kalte Wasser zählt zu ihnen, aber auch die heiße Sonne. U.a. aus dem Sonderheft „Hautschutz“ der Zeitschrift „FAKTOR ARBEITSSCHUTZ“ habe ich ein paar Infos zum Thema Sonnenschutz und die Verwendung von Sonnencreme zusammengetragen, die noch nicht so geläufig sind:

- Wer allzu häufig sich im Freien aufhält, sollte sich mit Bekleidung vor den Sonnenstrahlen schützen. Je dunkler der Stoff, je dichter das Gewebe, desto besser sein Schutz. Dichte Baumwollkleidung hat einen Lichtschutzfaktor (LSF) von ca. 40, leichte dagegen nur von ca. 10 LSF. Ein Sonnenhut mit breitem Rand bietet ebenfalls ca. 10 LSF.
- 50 % der UV-Tagesdosis erhalten wir zwischen 11 – 13 Uhr.
- 90% des UV-Lichts durchdringen die Wolkendecke und bis zu 85% der Strahlungsintensität kann von Sand und Wasser reflektiert werden.

- Bis zu 50% der UV-Strahlung wirken auch im Schatten und 60% sind noch 0,5 m unter Wasser wirksam.
- Bei starker UV-Strahlung sollte Sonnencreme mit einem LSF von 20 – 30 verwendet werden.
- Sonnencreme schützt nicht vor dem bösartigen malignen Melanom, lediglich die weniger gefährlichen Formen von Hautkrebs lassen sich durch Sonnencreme teilweise verhindern. D.h. der Lichtschutzfaktor ist kein „Krebsschutzfaktor“.
- Die Schutzwirkung der Sonnencreme ist höher, wenn die Creme in einem dünnen Film auf die Haut aufgetragen wird, statt sie in die Haut einzumassieren.
- Nicht nur frühzeitiges Auftragen der Sonnencreme (20-30 Minuten vorher), sondern auch die regelmäßige Erneuerung im 2-Std.-Rhythmus ist wichtig. Der Schutzfaktor und die Schutzzeit erhöhen sich jedoch dadurch nicht.
- Gefährlich sind nicht nur UVB- sondern auch UVA-Strahlen.
- Mit Hilfe der ABCD-Regel können wir erkennen, ob ein Pigmentmal als kritisch einzustufen ist:
A = Ein Pigmentmal ist auffällig, wenn er asymmetrisch ist, d.h. wenn er in seiner Form nicht gleichmäßig rund oder oval aufgebaut ist.
B = Eine verwaschen wirkende Begrenzung oder Ausfransung gebietet Vorsicht.
C = Hat es mehrere Farbtöne (Colour), muss es genau beobachtet werden.
D = Liegt der Durchmesser über 5mm, sollt ein Hautarzt aufgesucht werden.

Übrigens, Informationen darüber wie hoch die täglich zu erwartende UV-Dosis ist, stellt der Deutsche Wetterdienst (DWD) im Internet bereit:

→ www.dwd.de/de/WundK/W_aktuell/UV-Index.htm

Noch einfacher geht es per Handy. Wir richten an die Tel.-Nr. 0171/8824325 eine SMS-Anfrage. Wenig später sollen wir dann eine SMS-Antwort erhalten über die Eigenschutzzeit, welche abhängig ist von Alter, Hauttyp, Bewölkungszustand und Revier. Infos zum kostenlosen Anmeldeverfahren gibt es hierzu unter:

→ www.uv-check.de

Quelle: FAKTOR ARBEITSSCHUTZ, Sonderheft „Hautschutz“, Nr. 2/07, S.3, 10-11

Links:

→ www.medizininfo.de > Haut u. Haar

→ www.quarks.de/haut/0406.htm (Früherkennung eines bösartigen Melanom)

08.04.2007 **Seenotfall: 80 km Querung misslungen** (Ausbildung)

Im Seekajakforum.de wird auf einen Beitrag auf der Homepage des CHICAGOMAGZIN verwiesen, in dem **Sharon Bloyd-Peshkin** am 23.03.07 in dem Beitrag:

„Lake Effect“

über eine 80-km-Querung des Lake Michigan berichtete, die von New Buffalo (Michigan) aus startete und 5 km vor dem Ziel Monroe Harbor (Chicago) als Seenotfall endete. Folgende Punkte der Tour sind erwähnenswert:

- Die Querung unternahmen Paul Redzimski (45) und Mike Agostinelli (42). Beides waren erfahrene Seakayaker, die schon seit über 8 Jahren paddelten.
- Paul fuhr in einem Skeg-Seekajak von P&H („Quest“) und Mike in einem geliehenen Steuer-Seekajak von Epic („Endurance“). Beide benutzten Wingpaddel, und zwar fuhr Paul mit einem großen Blatt und Mike mit einem mittleren Blatt.

- Gepaddelt wurde am 9. Oktober 2006.
- Gestartet werden sollte um 5.00 Uhr, los kamen sie jedoch erst 90 Minuten später.
- Folgende Ausrüstung wurde u.a. mitgeführt: Schwimmwesten, Reservebekleidung, je eine Schleppleine, 3 UKW-Sprechfunkgeräte, je ein Handy, Messer, je ein Kompass, 3 GPS-Geräte, Signalspiegel, Taschenlampe, Erste-Hilfe-Material, Reparaturmaterial, Verpflegung & Trinkwasser, zusätzliche Auftriebskörper, Reservespritzdecke, Seeanker, Signalpfeife, Seenotsignalmittel (3 Signalkugeln; 1 Handfackel), Lenzpumpe.
- Der Wetterbericht prognostizierte in den Tagen zuvor für den Starttag einen Seegang von 0,90-1,50 m bzw. 1,20-1,80 m bzw. 0,90-1,50 m. Einmal wurden 1,80-2,40 m vorhergesagt. Übrigens, bei einem 8 Bft. Wind ist mit einer 4-5 m See zu rechnen.
- Zum Zeitpunkt des Starts wehte ein 2 Bft. Wind, der ein 0,3 m See hervorrief.
- Anfänglich paddelt die beiden mit 8 km/h.
- Auf halber Strecke rollten beide. Dabei stellte Paul fest, dass ein Trockenanzug nicht ganz dicht war.
- Bald darauf schmerzte Paul's Schulter. Daraufhin tauscht er sein Paddel mit großem Paddelblatt gegen das kleinere von Mike ein. Der Schmerz ließ nach.
- Der Wind dreht und frischt auf (4-5 Bft.). Der Seegang erhöhte sich auf 0,90 m und etwas später auf 1,20 m.
- Mike fiel langsam zurück. Die Ursache war schnell gefunden. Der Gepäcklukendeckel auf dem Hinterdeck war undicht. Ins Achterschiff schien Wasser eingedrungen zu sein. Beim Öffnen des Hecklukendeckels konnte Paul dann auch feststellen, dass der Gepäckraum halb voll Wasser und schließlich – mit dem nächsten Brecher, der über Mike's Kajak schwappte – ganz voll Wasser war. Irgendwie drang auch Wasser in Mike's Sitzluke ein.
- Zunächst wurde versucht, mit einem Auftriebskörper das Wasser aus dem Heckraum herauszudrängen, was jedoch nicht gelang. Auf den zweiten Auftriebskörper wollten sie jedoch nicht zurückgreifen, da er im Bugstauraum lag, ein Öffnen des Lukendeckels jedoch bei dem Seegang als zu gefährlich angesehen wurde.
- Daraufhin entschloss sich Mike auszusteigen und Paul lenzte Mike's Kajak erfolgreich, und zwar bei einem 1,80 m Seegang.
- Der Wind blies nun mit 5 Bft. und der Seegang lag zwischen 1,80-2,40 m.
- Da Mike's Kajak erneut voll lief, musste Mike wieder aussteigen und Paul Mike's Kajak nochmals lenzen.
- Paul bekam nun Probleme, sein Skeg-Kajak auf Kurs zu halten. Die vielen Bogenschläge ließen seine Schulter erneut schmerzen.
- Mike's Kajak nahm immer mehr Wasser auf. Sein Kajak wurde kippliger. Das Tempo ging auf 3,2-4,8 km/h zurück.
- Plötzlich ließ eine 2,70 m See Mike kentern. Er rollte sofort auf, wurde jedoch von der nächsten Welle gleich wieder gekentert. Er stieg aus. Paul half ihm erfolgreich beim Wiedereinstieg. Doch bald darauf kenterte Mike erneut und musste wieder aussteigen. Wiederum gelang der Wiedereinstieg. Da sie aber anscheinend Mike's Kajak nicht mehr lenzten, lief es allmählich immer voller.
- Es wurde dunkel. Die Lichter von Chicago waren deutlich zu sehen. Mike wurde immer schwächer. Ca. 5 km vor dem Ziel entschlossen sie sich, per UKW-Sprechfunk über Kanal 16 die Seenotrettung zu alarmieren.
- Zwei Seenotrettungsboote, die gerade von einer Fahrt zurückkehrten, wurde Richtung der beiden Seakayaker geschickt.
- Auf dem Wasser war es nun stockdunkel. Damit die Retter sie leichter finden schlug Mike der Seenotleitstelle vor, Signalkugel abzufeuern. Zunächst sollte eine der drei Signalkugeln gezündet werden. Es funktionierte jedoch keine der drei verfügbaren Signalkugeln. Als in der Ferne das blaue Licht des Seenotrettungsboot auftauchte, schaltete Paul ein weißes Signallicht an und winkte damit.
- 13 Std. nach dem Start wurden die beiden an Bord des Seenotrettungsboot geholt.
- und Paul & Mike planen schon den nächsten Querungsversuch, dann aber im Sommer, wenn es länger hell ist.

In der Tat handelt es sich bei diesem Seenotfall ca. 5 km vor dem Ziel um ein interessantes "Lehrstück"; denn die beiden hatten bei ihrer Querung nicht nur Pech gehabt. Folgende 10 Punkte sind kritisch anzumerken:

1. Höre vor dem Start zu einer solchen mindestens 12-Std.-Tour stets nochmals den **Wetterbericht** ab und starte nur bei einer Wetterlage, die für die nächsten 3 Tage maximal 2 Bft. Wind prognostiziert. Ein 3er Wind ist nur noch dann akzeptable, wenn er von achtern kommt.
2. Paddle solch lange Querungen nie mit einem **geliehenen** Seekajak.
3. Sei dir bewusst, dass dir bei solchen Touren nicht nur ein **Skeg**-Seekajak, sondern auch ein Seekajak mit **Gepäcklukendeckeln**, die z.B. per Riemen und Neo-Lukendeckeln gesichert werden, Probleme bereiten können.
4. Berücksichtige, dass ein **Paddel mit großen Blättern**, welche für Kurzstrecken gut sind, für Langstrecke nicht geeignet zu sein brauchen.
5. Starte zu solchen Querungen schon **kurz vor Sonnenaufgang**, damit der Tag voll genutzt werden kann.
6. Vermeide es, schon beim Start mit (90 Min.) **Verspätung** zu starten.
7. Nimm dir eine solche Tour lieber im **Juni/Juli** statt im **Oktober** vor, dann sind die Tage noch ein paar Stunden länger.
8. Konzentriere dich unterwegs auf die Tour und verzichtete auf **Rolleinlagen** (außer bei drohendem Hitzschlag).
9. Alle Ausrüstungsteile, die bei einem Notfall benötigt werden, müssen **griffbereit gelagert** werden, und zwar nicht unter, sondern auf Deck. Sei dir bewusst, dass ein Öffnen der Lukendeckel bei kritischem Seegang dazu führen kann, dass der geöffnete Gepäckraum von einer einzigen über Deck schwappenden Welle geflutet werden kann.
10. Nimm bei solchen Passagen Seenotsignalmittel mit, die möglichst frisch sind und verlass dich dabei nicht nur auf Signalkugeln, sondern nimm mindestens pro Person noch **2 Fallschirmraketen**, **1 Handrauchfackel** (für den Sennotfall am Tag) und **1 Handfackel** (für die Nacht) mit.

Link: www.chicagomag.com > Lake effect

oder:

<http://www.chicagomag.com/ME2/dirmod.asp?sid=8642F5EFCEA14A939100AB7214F31861&nm=Archives&type=PubPagi&mod=Publications%3A%3AArticle+Title&mid=61BFC65300D24DB58350C761094153A1&tier=4&id=2877A76E2DE44877BC72636F4D779EE7>

07.04.2007 **Wolkenatlas** (Wetter)

Bernhard Mühr gibt im Internet einen „Karlsruher Wolkenatlas“ heraus, der eine beeindruckende Sammlung von Fotos über die verschiedenste Wolkenarten und -typen enthält. Außerdem finden wir Infos über:

- Wolkenklassifikationen
- Wolkenbeschreibungen
- Wolkenkodierungen

Link: www.wolkenatlas.de

06.04.2007 **Wettervorhersage: Wolken & Luftdruck** (Wetter)

Auf der von **Andreas Kück** herausgegebenen Homepage gibt es einen Beitrag

„Wetterregeln:

Die eigene Wettervorhersage durch Beobachtung von Wolken und Luftdruck“

der eine informative Übersicht über die Zusammenhänge zwischen Wolken, Luftdruck und Wetter bringt. Bei den Wolken wird dabei unterschieden in „Hohe Wolke“, „Mittelhohe Wolken“ und „Tiefe Wolken“.

Link: www.akueck.de/wxrg.htm

05.04.2007 Ostern: Kaltwassertüchtig!? (Ausbildung)

Für manche Küstenkanuwanderinnen und –wanderer beginnt erst jetzt die Saison. Wenn es hinaus aufs Meer geht, egal ob nun auf die Nord- bzw. Ostsee, sollten wir uns jedoch bewusst sein, dass die Wassertemperaturen entlang der Küste – auch wenn sie in diesem Jahr schon so hoch liegen, wie wir es sonst nur Anfang Mai erleben - noch **unter 10° C** liegen werden:

www.bsh.de/aktdat/bm/Baden&Meer.htm

D.h. wer in den kommenden Tagen bei einer Tour hinaus aufs Meer allein darauf vertraut,

- dass die **Paddeltechnik** stimmt („*Notfalls verhindere ich mit einer flachen Stütze eine Kenterung!*“)
- bzw. das **Glück** einen schon nicht verlässt („*Warum soll ich denn gerade heute kentern? Ich bin doch die letzten Jahre nie gekentert!*“)

und

- die **Wetterentwicklung** unbeachtet lässt („*Ja, warum rufen wir nicht einfach via Internet = z.B. www.seewetter.de bzw. Telefon = z.B. 01803-2546088 aktuelle Seewetterinfos ab?*“),
- die **Ausrüstung** vernachlässigt („*Eigentlich gehören Trocki oder Neo, warme Kopfbedeckung, Rettungsweste, griffbereit & wasserdicht verpacktes Handy und natürlich ein seetüchtiges Kajak zur Standard-Kaltwasser-Küstenausrüstung!*“),
- und alles auf **eine Karte** setzt („*In der Tat, ‚Allein meckert nicht!‘, aber Schutz bietet nur die Gruppe!*“),

sollte sich bewusst sein, dass bei einer Kenterung in 10° kaltes Wasser Folgendes eintreten kann:

(siehe hierzu auch: www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf)

1. **Kälteschock:** Unmittelbar nach der Kenterung geraten wir in Atemnot (d.h. wir können nicht mehr Rollen, sondern müssen sofort aussteigen) bzw. holen unkontrolliert tief Luft (Hecheln) (d.h. schlucken dabei sofort Wasser und sind anschließend handlungsunfähig) bzw. verlieren unter Wasser unser Gleichgewichtsgefühl (d.h. wir können unser Paddel zum Rollen nicht in Position bringen! Und nach dem dann fälligen Ausstieg aus der Sitzluke tauchen wir u.U. ab statt auf!).
2. **Unterkühlung:** Spätestens nach 10 Minuten im Wasser sind wir nicht mehr in der Lage zu schwimmen bzw. zurück ins Seekajak zu klettern, unsere Spritzdecke zu schließen und allein weiter zu paddeln, da allmählich unsere Kräfte schwinden, unsere Feinmotorik versagt, unser Reaktionsvermögen sich verlangsamt, unsere Orientierungsfähigkeit nachlässt und unser Urteilsvermögen beeinträchtigt ist.
3. **Überleben:** Die „erwartete Überlebenszeit“ einer leicht bekleideten, untrainierten Person liegt je nach Typ so zwischen 1:45 und 2:50 Std. (= schnell auskühlende Person) bzw. 2:50 – 5:40 Std. (= langsam auskühlende Person). Ein Neo erhöht dabei

die Überlebenschancen um mehr als das 3,5-fache und ein Trockenanzug um fast das 7-fache!

Übrigens, diese drei Auswirkungen können noch dadurch beschleunigt werden, wenn wir:

- zuvor durch eine **Krankheit** geschwächt waren,
- uns durch **stundenlange Paddelerei** überanstrengt haben,
- unterwegs es versäumt haben, unseren „**Tank**“ zu füllen, d.h. genügend zu essen und zu trinken (Übrigens, Ostereier mit Alkoholfüllung wirken kontraproduktiv!)
- durch den **Wind** ausgekühlt wurden (z.B. wird +10° C warme Luft bei einem 5 Bft. Wind wie 0° C kalte Luft empfunden).

Apropos Ostern, wer noch nicht weiß, was er auf den nächsten Weihnachtswunschzettel setzt - Ostern dürfen wir uns ja höchstens gutes Paddelwetter wünschen – sollte unbedingt eine **Rettungsweste** mit aufführen. Bei 10° C Wassertemperatur erhöht sie die „Überlebenszeit bei 50%-iger Überlebensrat“ um über das 3-fache

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

04.04.2007 **Mallorca: 20 Buchten** (Revier/Ausland)

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

„**Ansichtssache: Mallorca**“

insgesamt 20 Buchten vor. Wer mehr darüber erfahren möchte, sollte sich sein 2007 erschienen Buch „Mallorca – Häfen und Küsten von oben“ besorgen.

Quelle: YACHT, Nr. 8/07, S.16-27 – www.yacht.de

Seewetterbericht: „Inselradio“ auf 98,5 MHz um 7.03+18.03+18.33 Uhr

Literatur:

- Muth,M. **Mallorca – Häfen und Küsten von oben.** 2007 (160 S.; 250 Fotos)
- Geo Planeta **Mallorca.** Küstenreiseführer aus der Luft. 1999 (120 S.)
- DSV-Verlag **Balearen** (204 S.)
- Bartholmes,B. **Die Balearen** Pläne und Luftbilder von Häfen und Ankerplätzen. 2003 (256 S.)
- Radspieler,G. **Törnführer Balearen. Mallorca – Menorca – Ibiza – Espalmador - Formentera** 7. Aufl. 2005 (208 S.) (Delius Klasing)
- Kinzelmann,P. **Mallorca für Sportschiffer** (Karten für die Sportschiffahrt) (Co-Autor: Mary Syngé) Edition Maritim 2005 (104 S.; 164 Pläne) – www.delius-klasing.de
-

- Soeder,M. **Alle mal nach Malle** (Mallorca),
in: Kanu Magazin 5/04, S.70-73 – www.kanumagazin.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 18.06.04 (Revier/Ausland)
- Amme,M. **Seitensprünge auf Mallorca**
Yacht 15/05, S.40-47 – www.yacht.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 14.7.05 (Revier/Ausland)
-

Hotel Galaxia:**Paddeln auf Mallorca: Organisation & Betreuung**

→ www.hotel-galaxia.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 5.03.04 (Revier/Ausland)

02.04.2007 **Mistral, Bora & Co.** (Wetter)

Die Zeitschrift SEGELN bringt im Heft Nr. 4 (April) die zweite Sonderbeilage „Wetter Spezial“ heraus. Diese Beilage befasst sich insbesondere mit den Windverhältnissen des Mittelmeeres, welche wesentlich durch die Topographie des Mittelmeerraumes geprägt werden, und zwar den gebirgigen Küsten im Nordwesten/Norden/Nordosten und den Wüstengebieten im Süden. Dazu kommen noch:

- thermische Effekte (hier: See- und Landwind)
- Gebirgseffekte (hier: Berg- und Talwind).

Nicht zu vergessen sind jedoch auch die diversen Küsteneffekte (z.B. auf-/ablandiger Wind; Fallwinde, Kap- und Düseneffekte).

Bestimmte Wettersituationen in der Mittelmeerregion sind auf bestimmte Winde zurückzuführen:

- **Etesien / Meltemi** (Ägäis): Er ist im Ostteil des Mittelmeers zu beobachten und tritt von Mai bis September als Nordwestwind mit 5 Bft. Wind in Erscheinung.
- **Mistral** (Westalpen) / **Tramontana** (Zentralalpen) / **Bora** (Kroatien/Slowenien) / **Vardarac / Gregale** (Ionisches Meer): Es handelt sich hier um „einfallende“ Kaltluft aus dem gebirgigen Norden. Er ist sehr böig und stürmisch.
- **Libeccio/Poniente/Ventraval** (Str. von Gibraltar) **bzw. Levante/Lieventada** (spanische Ostküste): Er tritt im westlichen Mittelmeer auf und kennzeichnen typische West- bzw. Ostwinde.
- **Schirokko** (Italien/Griechenland) / **Ghibli** (Libyen) / **Khamsin** (Ägypten) / **Leveche / Chili** (Algerien/Marokko/Tunesien): Er kommt aus dem Süden und führt heiße, staubige Wüstenluft mit sich. Da er lange Zeit übers Wasser des Mittelmeeres weht, kommt er als feuchter Wind im Norden an.

Mit welchem Wind zu rechnen ist, kann der Wetterkarte entnommen werden. Aufbauend auf dem Wissen, dass der Wind bei einem Hoch im Uhrzeigersinn ums Hoch dreht und bei einem Tief entgegen dem Uhrzeigersinn, können wir dann z.B. ableiten, dass:

- mit dem **Mistral** zu rechnen ist, wenn ein Hoch über dem westlichen Ärmelkanal und ein Tief in Höhe von Rom (Mittelitalien) liegen;
- eine **Bora**-Wetterlage dann vorliegt, wenn über Polen ein Hoch und über Süditalien ein Tief liegt.
- der **Meltemi** die ganze Sommersaison weht, da er durch ein Tief über der Türkei (sog. „Hitzetief“) erzeugt wird.

Quelle: SEGELN, Nr. 4/07 (Beilage Teil 2: Wetter Spezial) – www.segelmagazin.de

02.04.2007 **Seenotbaken: alte und neue Notrufsysteme** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift SEGELN wird auf eine Ankündigung der Betreiber des Satellitensystems COSPAS-SARSAT hingewiesen, dass am 1.02.09 die Notruffrequenzen 121,5 und 243 MHz nicht mehr empfangen und somit ein auf 121,5 bzw. 243 MHz ausgestrahltes Notsignal auch nicht mehr an die Seenotleitstellen weitergeleitet wird. Ab dann werden u.a. nur noch die Notrufe jener Seenotbaken, die mit der Frequenz 405 MHz arbeiten, empfangen und weitergegeben. D.h. alle Seenotbaken (sog. EPIRB's) bzw. personenbezogene Baken (sog. PLB's), die noch mit den Frequenzen 121,5 bzw. 243 MHz arbeiten, sind ab dann nicht mehr einsetzbar. Die Frequenz 121,5 MHz dient nur noch dem lokalen Anpeilen des Havaristen.

Die 405-MHz-Baken haben den Vorteil, dass sie:

- mit 5 Watt leistungsstärker sind (statt: 0,1 Watt);
- ein digitales Signal aussenden, das u.a. einen Code enthält, mit dessen Hilfe der Eigentümer des Gerätes identifiziert werden kann (was die Anmeldung der Seenotbake, die Registrierung des Eigentümers und die Codierung des Gerätes zwingend erforderlich macht!);
- es ermöglichen, dass die Position des Havaristen bis auf 5 km (bei integriertem GPS-Gerät: auf 100 m) genau ermittelt werden kann (statt: 20 km);
- eine Alarmierungszeit von 5 Minuten haben (statt: 45 Minuten).

Übrigens, in den USA dürfen die 121,5/1243-MHz-Baken seit 2003 nicht mehr verkauft und seit 20065 nicht mehr benutzt werden.

Für das Küstenkanuwandern bieten sich die beiden folgenden handlichen Seenotbaken-Modelle an, die beide über ein integriertes GPS-Gerät verfügen:

- **ACR AquaFix 406**
- **McMurdo FastFindPLB Plus**

Quelle: SEGELN, Nr. 4/07, S.104 – www.segelmagazin.de

Link:

→ www.cospas-sarsat.org/FirstPage/121.5PhaseOut.htm

→ www.equipped.com/uscgarsat.htm

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

01.04.2007 **Seegangspaddeln** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER gibt **Matt Strickland** in dem Beitrag:

„**Working with Waves**“

ein paar Tipps zum Paddeln bei Seegang. Z.B.:

Gegen-Wind-Kurs („Head-On Seas“):

1. Paddle hart, wenn es die Welle hinauf geht. Der Bug zeigt dabei Richtung Wellenkamm.
2. „Take it easy“, wenn es die Welle hinunter geht. Der Bug zeigt dann Richtung Wellental.
3. Atme mit dem Seegang: Einatmen, wenn es hoch geht; ausatmen, wenn es hinunter geht.
4. Wenn es hoch zum Wellenkamm geht und darüber, lege Dich nach vorne, damit der Bug möglichst tief liegt und nicht vom Wind gepackt wird.
5. Lege Dich zurück, wenn es Richtung Wellental geht.
6. Geht es durch einen Brecher, lege Deinen Oberkörper nach vorne und stecke das Paddelblatt in die ankommende Welle ...
(Anmerkung U.B.: ... und setze so zum Paddelschlag an, dass das Paddelblatt den Brecher daran hindert, Dich samt Kajak allzu weit nach hinten mitzunehmen! Verhalte Dich auch so, wenn Du durch die Brandung hinauspaddeln möchtest.)
7. Sollten gerade beim Starten durch die Brandung die Brecher zu hoch sein, sei Dir bewusst, dass die Wellen in Gruppen heranrauschen. D.h. nach einer Gruppe höherer Wellen kommt immer auch eine Gruppe niedriger Wellen.

Seegang kommt von der Seite („Swell Coming from the Side“):

1. Bleibe relaxed. Jede Anspannung lässt Dein Kajak kipplig erscheinen.
2. Schau stets nach vorne. Achte nur mit den Ohren, was um Dich herum passiert, bzw. achte darauf, wie Dein Kajak sich verhält. D.h. Schau nicht hinüber zu den ankommenden Wellen. Du wirst es schon hören, wenn eine große Welle anfängt zu brechen. Die Wellen zu beobachten, macht Dich nur nervös.

(Nun, ich selber schau eigentlich fast immer dorthin, woher die Wellen kommen, um entsprechend reagieren zu können: z.B. (a) Tempo machen bzw. Abbremsen, um einem Brecher auszuweichen; (b) zum Brecher hin einzukurven, um ihn etwas von vorn zu nehmen; (c) rechtzeitig hin zum Brecher zu stützen, um nicht von ihm umgeschmissen zu werden.)

3. Paddle ruhig und gelassen.

4. „Don't worry, be happy!“ Am Anfang ist es etwas ungemütlich im Seegang, aber dann gewöhnst Du Dich schnell daran.

5. Kante Deine Seekajak stets zur Wellenbergseite („Wellenluf“) und paddle so, dass bei Annäherung der Welle das Paddelblatt auf der Bergseite der Welle eingesetzt wird.

6. Ist die Wellen unters Kajak durchgelaufen, kante Dein Kajak auf der anderen Seite, d.h. auf der Bergseite der nun sich entfernenden Welle. Setze dabei das andere Paddelblatt so ein, dass das Paddelblatt auf der Bergseite ins Wasser getaucht wird.

7. Wenn Dir die Welle zu hoch erscheint und zu kräftig bricht, lege dich notfalls Richtung Brecher flach aufs Wasser und halte Dich mit einer hohen Stütze so lange in dieser Position, bis der Brecher etwas an Kraft verloren hat. Richte Dich erst dann wieder auf.

8. Wenn Du nicht vom Brecher seitwärts mitgenommen werden möchtest, nimm Tempo aus Deinem Kajak und lass den Brecher vor Dir vorbeirauschen.

9. Natürlich ist es auch möglich, beim Nahen des Brechers einzuschwenken und gegen den Seegang anzupaddeln. (Siehe Anmerkung zu 2.)

10. D.h. beim Seegang von der Seite ist es wohl wichtig, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Der Kurs selber wird jedoch von den anrauschenden Wellen bestimmt.

Achterliche See („Following Seas“):

1. Lass die Wellen für Dich arbeiten.

2. Achte mehr auf Dein Gleichgewicht und Deinen Kurs als auf Dein Tempo.

3. Paddle, wenn das Heck Deines Kajaks von der Welle angehoben wird und es Richtung Wellental geht.

4. Ruhe Dich aus, wenn der Bug Deines Kajaks sich vorn in die Welle bohrt und es Richtung Wellenkamm geht.

5. Falls zum Kurshalten Steuerschläge erforderlich sind, ist ein „Heckruder-Schlag“ effektiver“ als ein „Bogenschlag“.

6. Wenn Du nicht ins Surfen kommen möchtest, dann paddle etwas schwächer, nimm Fahrt aus Deinem Kajak oder paddle notfalls rückwärts, wenn eine Welle das Heck Deines Kajaks anhebt. Paddle erst dann wieder, wenn die Welle unter Dein Kajak durchgerauscht ist.

7. Wenn Du dagegen Surfen will, dann warte ab, bis das Heck Deines Kajaks von einer ankommenden Welle etwas höher angehoben wird und dann paddle kräftig los.

8. Dabei ist es nicht wichtig, stets nach hinten zu schauen, um sich zu überzeugen, wann die nächste Welle herangerauscht kommt. Vielmehr kannst Du es an der Hebung des Hecks Deines Kajaks erfühlen, ob die nun nahende Welle zum Surfen geeignet ist.

9. Wichtig dabei ist es, dass Du beim Surfen exakt in die Richtung paddelst, wohin „Deine“ Welle rauscht.

10. Will Dein Kajak vom Kurs der Welle abweichen („ausbrechen“), dann führe sofort einen Korrektorschlag aus (z.B. Heckruder). Je stärker Dein Kajak ausbricht, desto schwerer wird es Dir fallen, Dein Kajak wieder zurück auf Kurs zu bringen.

11. Wenn die Welle Dich nicht mitnimmt, vergeude keine Kraft, sondern warte auf die nächste geeignete Welle.

12. Sprinte vor der Welle nicht zu früh los, sonst paddelst Du vor ihr her, ohne dass Du ins Surfen kommst.

13. Wenn Wellen in Gruppen herangerauscht kommen, bietet es sich an, nicht sofort mit der ersten zu surfen, sondern abzuwarten und mit einer der nächsten Wellen zu surfen. Auf diese Weise bleibst Du stets in den Wellen, mit denen Du surfen willst, und eilst ihnen nicht voraus.

14. Surfe nicht direkt hinter einem anderen Paddler her; denn es besteht Kollisionsgefahr.

15. Kurz vor einer Kollision sollte der „Surfer“ kentern, um Fahrt aus seinem Kajak zu nehmen.

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

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. April 2007, S.47-51 – www.seakayakermag.com

Links zum Seegangs- & Brandungspaddeln:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pfd

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pfd

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pfd

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pfd

01.04.2007 **Seenotfall: Vom Starkwind überrascht** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichten **Ken Johnson & Tim Hamilton** in dem Beitrag:

„A Sudden Storm“

über die Probleme, die ihnen ein angekündigter Sturm bereitete, da er ein paar Stunden früher als prognostiziert über sie hereinbrach.

Ken (74) und Tim (40) waren beide erfahrene Kanuten. Ken saß seit 15 Jahren fast täglich im Kajak und Tim, ein Fitnesstrainer, paddelte wöchentlich mindestens zwei Mal zwischen 13 bis 20 km. Sie waren in Seekajaks (Maße: 493 x 60 cm, jedoch ohne Skeg bzw. Steuer) entlang der Küste von Texas unterwegs.

Gestartet wurde um 8.15 Uhr. Die Lufttemperatur lagen bei +24° C und die Wassertemperaturen bei +15° C. Es sollte mit 3-5 Bft. wehen. Für mittags jedoch wurde ein stürmischer Wind mit Böen bis zu 9 Bft. angekündigt. Aber bis dahin wollten sie wieder vom Wasser sein. Tim paddelte aufgrund der Lufttemperaturen mit nacktem Oberkörper und packte seine Schwimmweste aufs Achterdeck. Ken wollte eigentlich mit Trockenjacke und Schwimmweste paddeln. Wegen der Lufttemperaturen und weil er gegenüber dem 34 Jahre jüngeren Tim keine „Schwächen“ zeigen mochte, tat er es ihm gleich.

Tim fühlt sich unterwegs topp fit. Mehrmals rollte er links, rechts und auch ohne zurecht gelegtes Paddel. Kurz nach 9 Uhr, also nachdem eine $\frac{3}{4}$ Std. gepaddelt wurde, zeigte sich am Horizont die erste Bewölkung. Ein erster Regenschauer zog vorbei, aber die Sonne schien erneut. Am liebsten wäre Ken wieder zurück gepaddelt, aber Tim wollte noch ein wenig im Seegang surfen. Um 9.29 Uhr schoss Ken ein Foto, auf dem Tim noch im Sonnenlicht zu sehen war und sich deutlich vom durch Wolken tiefschwarz gefärbten Himmel abzeichnete. Es handelte sich wohl um die angekündigte Kaltfront, die 2 bis 2:30 Std. früher als prognostiziert heranzog. Sie befanden sich ca. 400 m von der Strandpromenade entfernt.

Kurz danach brach dann urplötzlich – aber eigentlich nach dem Foto nicht überraschend - der Sturm aus. Kurz davor fühlten sie sich noch wohl, nun kämpften sie um ihr Leben! Die Lufttemperatur sackte sofort auf +10°C ab (bei dem Wind entsprach das einer gefühlte Temperatur von -5°C). Die Windstärke stieg abrupt von 4 Bft. auf 8 Bft. in Böen 9 Bft. an. Der Sturm heulte und wehte Gischt & Schaum über das Wasser. Die Böen rissen am Paddel. Zum Glück wehte es ablandig, sodass der Seegang noch nicht ganz so heftig war; dennoch brach jede Welle und „hämmerte“ gegen die Kajaks. Die beiden versuchten sofort, Richtung Strand zu paddeln; denn vom Sturm hinaus auf die offene Bay getrieben zu werden, hätte ihren persönlichen GAU bedeutet. Aber die Kajaks ließen sich nicht gegen den Wind drehen. Der Winddruck war einfach zu groß. Bisläng waren sie gewohnt, auch mal bei 5-6 Bft. Wind und 1,20 m Welle zu paddeln. Aber dieser Sturm war einfach zu heftig. Er lehrte beiden das Fürchten. Um 9.35 Uhr schaute sich Tim nach Ken um. Eine Böe fiel über ihn her und kenterte ihn. In seiner Panik dachte er gar nicht mehr ans Rollen, sondern nur noch ans Aussteigen. Im Wasser schwimmend griff er sofort nach seiner Schwimmweste. Beim Überziehen verlor er den Griffhalt zu seinem Seekajak. Sofort wurde es von Wind & Wellen davongetrieben. Nur unter äußerster Anstrengung – vielleicht, weil er kaum bekleidet war – gelang

es ihm, sein Seekajak schwimmend zu erreichen. Da er merkte, dass er immer weiter hinaus auf die Bay trieb, entschied er sich, sein Seekajak loszulassen und allein Richtung Strand zu schwimmen.

Plötzlich tauchte um 9.45 Uhr Ken auf, mehr oder weniger sicher sitzend in seinem Seekajak. Er hatte wohl vorher schon mitbekommen, dass Ken gekentert war, aber der Wind hinderte ihn daran, hinüber zu paddeln und ihm beim Wiedereinstieg zu helfen. Nun bot er ihm sein Heck an. Dort hielt sich Tim fest und dann wurde kräftig Richtung Strand gepaddelt bzw. – den Hecktoggle fest im Griff – geschwommen. Irgendwann merkten beide, dass sie sich nicht dem Land näherten. Tim ließ daher das Seekajak von Ken gehen und versuchte es wieder mit Schwimmen. Ken paddelte etwas seitab, um Tim jederzeit zu Hilfe zu kommen, falls dieser schwächelte. Nach endlos erscheinenden ca. 15 Minuten spürte Tim plötzlich Grund unter den Füßen. Um 9.50 Uhr betrat er den Strand. Ende gut, alles gut!?

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. April/2007, S. 32-37 – www.seakayakermag.com

*** * ***