

Aktuelle Infos (Dezember 2003):

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

27.12.2003 **Solo-Küstentouren: 10 überlebenswichtige Fragen** (Ausbildung/Ausrüstung)

Egal ob Wildwasser, Fluss oder Großgewässer, den Reiz, ganz allein eines dieser Gewässer zu erleben, können nicht alle Kanutinnen und Kanuten widerstehen. Sind sie sich aber auch immer der damit verbunden Gefahren bewusst?

Am Beispiel einer Tour hinaus aufs Meer habe ich in Form einer **Checkliste** die **zentralen Anforderungen** herausgearbeitet, die eine Kanutin bzw. ein Kanute erfüllen sollte, wenn frau bzw. man auch wieder zurückkehren will ans sichere Land; denn für eine solche off-shore Solotour genügt es nicht,

- nur über ein **seegangstüchtiges Kajak** zu verfügen
- und die Erinnerung zu besitzen, in den letzten –zig Jahren **nie gekentert** zu sein.

Nein, das reicht nicht aus, und zwar letztlich auch deshalb nicht, weil es **keine Kameradinnen & Kameraden** gibt, die einem nach einem Notfall helfen bzw. retten können.

Plant eine Kanutin bzw. ein Kanute eine Solo-Tour hinaus aufs Meer, sollte sie/er vorher die folgende Checkliste durchgehen. Je mehr Punkte nicht abgehakt werden können, desto kritischer ist grundsätzlich eine solche Tour einzustufen. Lediglich bei Touren dicht entlang der Küste dürften Ausnahmen vertretbar sein, sofern:

- „Badetemperaturen“ vorherrschen, d.h. nichts dagegen spricht, während der Tour baden zu gehen bzw. zu kentern,
- der Wind aufländig und nicht ablandig weht,
- keine Strömung einen heraustreiben kann,
- keine Brandungsbedingungen vorliegen,
- das Ufer frei von Hindernissen ist, was eigentlich einen Sandstrand voraussetzt,
- und in „Stehnähe“ zum Ufer gepaddelt werden kann.

Checkliste: Solo-Küstenkanuwandertouren

1. <u>Komme ich allein zurecht?</u> a Autark (Begleitung/Aufpasser/Helfer/Retter: nicht nötig)! a Kippstabil (bei Wind & Seegang: auch ohne Paddel in der Hand)!
2. <u>Bin ich persönlich seegangs- und navigationstüchtig?</u> a Wind bis 3 Bft. über Windprognose (beherrschbar)! und zwar bzgl.: a Kippligkeit!a Steuerbarkeit! a Revier (bekannt, egal wie neblig bzw. dunkel es wird)! a Tiden- und Strömungsverhältnisse (bekannt)! a Karten- & Kompassarbeit (wird beherrscht)! a Ausrüstung (sehr vertraut)!
3. <u>Ist mein Boot seegangs-, navigations- & kentertüchtig?</u> a Seekajak (nicht zu voluminös)! D.h. das insgesamt zu transportierende Gewicht (kg)

liegt etwa zwischen 45-50% des Volumens (Liter)!

a Seekajak (kursstabil & steuerbar)!

Das erfordert i.d.R. Folgendes:

....a Richtiger Trimm!

....a Skeg (verstellbar) bzw. Steuer (ein-/hochziehbar)!

....a Richtige Länge!

.....a mit Steuer: ca. 430 – 580 cm (??)

.....a mit Skeg: ca. 465 – 560 cm (??)

.....a ohne Alles: ca. 500 – 540 cm (??)

a Cockpit (mit genügend Sitz-/Schenkelhalt)!

a Kompass (fest installiert, beleuchtet)!

a Seekarten-Haltegummis (wind-/brandungsfest)!

a Abschottung (mindestens doppelt)!

a Fuß-Lenzpumpe (fest installiert)!

a stramme Rettungshalteleinen (auf Vorder-/Achterdeck)!

a Toggels (lose an Bug-/Heckende befestigt)!

a Gepäcklukendeckel (wasserdicht)!

4. Ist meine sonstige Ausrüstung seetüchtig?

a Paddel (widerstandsfähig)!

a Spritzdecke (fester, wasserdichter Sitz)!

a Seekarte (bei Tidengewässern, sonst: möglichst topografische Karte),
und zwar:

....a aktuell!

....a für die Fahrt präpariert & wasserdicht verpackt/laminiert!

....a sichtbar & wind-/brandungsfest gelagert!

a GPS-Gerät (vorprogrammiert, wasserdicht verpackt und griffbereit gelagert)!

a Paddelpfötchen (griffbereit gelagert: bei unter 15° C Wassertemperatur)!

5. Bin ich inkl. meiner Ausrüstung verkehrstüchtig?

a Beobachtung der Schifffahrt (vom Seekajak aus möglich)!

a Ausweichen der Schifffahrt (mit Seekajak möglich)!

a Warnsignal (möglich, z.B. „Nico-Signal“ (6-schüssig; am Körper befestigt))!

a Kollisionsgefahr (minimiert)!

D.h. z.B.:

....a richtige Routenwahl (am Fahrwasserrand oder außerhalb)!

....a auffällige Seekajak-Farbe (helles gelb o. orange)!

....a auffällige Farbe von Paddel & Kopfbedeckung (Signalcharakter)!

6. Bin ich auf eine Kenterung vorbereitet?

a Trockenanzug (angezogen: bei Wassertemperaturen von unter 15°C)!

a Paddel-Stütze (flach & hoch) (wird beherrscht)!

a Rolle (links/rechts) (wird beherrscht)!

a Handrolle (wird beherrscht)!

a „Re-Entry & Roll“ (wird beherrscht)!

a Paddelhalterungsleine (am Vorderdeck angeschlossen)!

a Paddelfloat (auf Deck gelagert und mit Leine gesichert)!

7. Bin ich auf den (See-)Notfall vorbereitet?

a Nachtfahrt (vorbereitet)!

D.h. zumindest:

....a Taschen- o. Stirnlampe (wasserdicht) (griffbereit gelagert)!

....a Reflexstreifen (mehrfach auf dem Oberdeck geklebt)!

a Nebelfahrt (vorbereitet)!

D.h. zumindest:

....a Kontrolliertes Paddeln außerhalb des Fahrwasser (z.B. per GPS)!

a „Life-Line“ (angeschlossen)!

<ul style="list-style-type: none"> a Rettungsweste (ohnmachtsicher) (angezogen)! a Neo-Haube (griffbereit gelagert: bei unter 15° C Wassertemperatur)! a zusätzliche Seenotsignalmittel (griffbereit gelagert), Z.B.: <ul style="list-style-type: none">a mindestens 2 große Seenotsignalaraketen,a 1 Handfackel & 1 Rauchsignal! a Handy / UKW-Sprechfunkgerät / möglichst Seenotbake (griffbereit gelagert)!
<p>8. <u>Bin ich physisch & psychisch fit?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a Gesund! a Fit (nicht durch zurückliegende Krankheiten geschwächt)! a Kondition (extra auf die Tour vorbereitet)! a Ausgeruht & ausgeschlafen! a Gestärkt & wohl genährt! a Aufgewärmt (bei Tour, die sofort durch die Brandung führt)! a Keine Angst, wenn es bläst & kachelt!
<p>9. <u>Kann ich mich unterwegs auf dem Meer versorgen?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a Lagermöglichkeiten (auf Deck bzw. an Rettungsweste)! a Verpflegung & Getränk (griffbereit verstaut)! a Verpflegung & Getränk (Versorgung unterwegs möglich)!
<p>10. <u>Beherrsche ich die zu erwartenden Gewässerbedingungen?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a Wetterverhältnisse (bekannt)! a Verkehrsverhältnisse (bekannt)! a Gewässerschwierigkeiten (einschätzbar)! a „Grenzen der Befahrbarkeit“ (bekannt: d.h. es ist einem bewusst, dass man schon u.U. ab 4-5 Bft. Wind an seine Grenzen stoßen kann)!

Text: Udo Beier

25.12.2003 **Korallenriffe im kühlen Norden (Norwegen)** (Natur)

In einer WWF-Pressemitteilung ist Folgendes zum Schutz für Kaltwasserkorallen zu lesen:

„Nachdem im vergangenen Jahr im Nordatlantik vor den **Lofoten** (Nord-Norwegen) das größte Tiefwasser-Korallenriff der Welt entdeckt und auf Initiative des WWF schließlich unter Schutz gestellt wurde, kündigte die Norwegische Regierung heute weitere Schritte an, um die einmaligen Kaltwasserkorallen vor weiterer Zerstörung zu bewahren. Das zwei Kilometer lange **Tisler Riff** (Grenzgebiet zu Schweden) soll nunmehr ebenfalls tabu für Fischerei, Öl- und Gasbohrungen werden.

Der WWF begrüßt die Entscheidungen als richtungweisend und zeichnete sie als so genanntes „Geschenk an die Erde“ aus. Norwegen ist das erste europäische Land, das Anstrengungen zum Schutz von Kaltwasserkorallen umgesetzt hat. „Wir müssen den weitgehend unerforschten Lebensraum überall in Europa besser schützen, um Kaltwasserkorallen als Kinderstube für zahlreiche Fischarten zu erhalten.“

Auf dem rund 100 Jahr alten **Tisler Riff** im Skagerrak leben in einer Tiefe von 75 bis 150 m Seefedern, Seesterne, Seeigel Schwärme, Krebstiere und zahlreiche Fischarten. Im Gegensatz zu tropischen Riffen, die wegen ihrer großen Artenvielfalt und ihrer Bedeutung für Fischerei im Blickpunkt stehen, wurden Kaltwasserkorallen lange Zeit vernachlässigt. Der WWF schätzt, dass bereits mehr als ein Drittel dieser kostbaren, langsam wachsenden Lebensräume durch Boden-Schleppnetze und Wasserverschmutzung stark geschädigt oder vernichtet wurde.

Der WWF appelliert ... , dass Gebiete mit Kaltwasserkorallen für die Bodenfischerei gesperrt werden, wie vom Internationalen Rat für Meeresforschung (ICES) empfohlen. Die Regionen um die empfindlichen Riffe müssen zudem von Öl- und Gasbohrungen ausgenommen werden. Nur so könne man den zerbrechlichen Lebensraum nachhaltig sichern. „Die Einrichtung von Meeresschutzgebieten macht nur Sinn, wenn auch gegen die Zerstörung auf See vorgegangen wird. Noch immer blockieren mehrere Fischereinationen und die EU die Verabschiedung einer Liste gefährdeter Arten und Lebensräume im Meer und entsprechender Fischereimaßnahmen durch die Bremer Umweltministerkonferenz im Juni 2003.

Quelle: WWF-Pressemitteilung v. 11.06.03

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01256/druck.html

23.12.2003 **Pazifik-Austern im Kommen** (Natur)

In WATTREPORT AKTUELL wird Folgendes über die pazifische Auster geschrieben:

„... Die pazifische Auster (*Crassostrea gigas*) ist robuster und wuchsfreudiger als ihre europäische Schwester (*Ostrea edulis*) ... und durch die stärker skulpturierte Schale von der einheimischen Auster zu unterscheiden. Sie wird als Aquakultur seit über 30 Jahren in Europa angebaut, so auch vor Sylt. Die einheimische Auster ist bereits seit den 20er Jahren im Wattenmeer fast ausgestorben. Dieses wird zum größten Teil auf die Überfischung zurückgeführt.

Nun blieb die pazifische Auster nicht in den Aquakulturen sondern „büxte“ in die Umgebung aus. So werden im Wattenmeer nicht mehr nur vereinzelte Exemplare des Neubürgers gefunden, sondern 100 auf einem Quadratmeter sind an einigen Stellen im Sylter Watt keine Seltenheit, wie die jüngsten Zählungen ... im Nationalpark Wattenmeer ergaben.

Füße haben die Tiere zwar, aber sie sind nicht selber in die Umgebung „gewandert“. Vielmehr besiedeln ihre Nachkommen das Watt. Austern vermehren sich wie die meisten anderen Muschelarten über frei im Wasser schwimmende Larven, die mit Meeresströmungen verdriftet werden. Erst nach Abschluss dieser 2-wöchigen Larvalphase werden die Tiere wieder sesshaft und heften sich an vorhandenen harten Untergrund z.B. auf Miesmuschelbänke, wo sie dann festsitzend ihrer Hauptbeschäftigung, der Wasserfiltration nachgehen.

Miesmuscheln und Austern sind Konkurrenten um die Schwebstoffe im Wasser, die sie filtern und von denen sie sich ernähren. Wer hierbei effizienter zu Werke geht, ist im Vorteil. Er kann schneller wachsen oder seine Energie in mehr Nachkommen stecken.

Wird eine Miesmuschelbank von Austern überwuchert, kann es für die Miesmuscheln auf diese Weise eng werden. Es ist aber zum jetzigen Zeitpunkt unmöglich vorherzusagen, wer die Oberhand behalten wird, da nicht nur die Nahrungsbeschaffung sondern viele Faktoren für die Ausbreitung einer Art wichtig sind wie Krankheiten oder klimatische Einflüsse. Einmal erwachsen geworden, braucht die Pazifikauster jedenfalls keine Feinde (außer den Mensch ...) mehr zu fürchten.

Dem an wärmere Gewässer angepassten Neubürger wurde ursprünglich nicht zugetraut, sich in der Nordsee zu vermehren, da die kälteren Umweltbedingungen nicht ideal schienen. Ca. 18° C braucht er nämlich schon, damit er „loslegen“ kann.

Die Zusammensetzung von Ökosystemen unterliegt einer evolutionären Dynamik. Arten breiten sich aus, andere verschwinden. Dieses sind aber normalerweise lang dauernde Prozesse. Hat der Mensch seine Finger im Spiel, geht es um vieles schneller. Ca. 80

Neobiota, als neue Arten sind nach Schätzungen des Senckenberg-Instituts mittlerweile durch menschliches Zutun in die Nordsee gelangt, ein Großteil davon mit dem Ballastwasser von Schiffen. Allein die dauerhafte Etablierung von 5 Arten schreibt man der Austernzucht vor Sylt zu.

Wie auch immer diese **Neozoen** in Zukunft beurteilt werden, als schmackhafte Bereicherung der heimischen Tierwelt oder „**Faunenverfälschung**“, die heimische Arten verdrängen, eines steht auf jeden Fall fest:

Ist eine Art einmal in ein neues Ökosystem geraten, lässt sich dieses (i.d.R.) besonders bei einem aquatischen Lebensraum nicht mehr rückgängig machen.

Die pazifische Auster ist leider ein dauerhafter Bestandteil der Wattenmeerfauna geworden.“

Quelle: WATTREPORT aktuelle, Nr. 12/03, S.4 – www.schutzstation-wattenmeer.de

23.12.2003 **Eissturmvogel** (Natur)

„Wenn die Brutsaison am weitesten entfernt ist, also jetzt im Dezember, sind auch die Seevögel am weitesten entfernt von ihren Brutplätzen. Die von Fisch lebenden Brutvögel der Felsküsten wie Alke, Töpel und Eissturmvogel verteilen sich im Winter auf der Nordsee und sind dann auch einzeln in Küstennähe zu beobachten. Noch wahrscheinlicher allerdings als ein lebender Eissturmvogel im Wintersturm ist leider ein tot angespülter am Strand zu entdecken.

Der Eissturmvogel (*Fulmarus glacialis*) ähnelt in Farbe und Körperform einer mittelgroßen Möwe. Mit knapp 50 cm Länge und 110 cm Spannweite entspricht er etwa der Sturmmöwe. Wie sie hat er eine weiße Unterseite und einen hellgrauen Rücken. Allerdings sind die Schwingenspitzen nicht schwarz-weiß gezeichnet wie bei Möwen, sondern dunkelgrau. Unverwechselbar ist der Röhrenschnabel des Vogels, in dem sich Salzdrüsen befinden.

Lebende Eissturmvögel segeln wie ihre großen Verwandten, die Albatrosse, nahezu ohne Flügelschläge sehr schnell und elegant weite Strecken über das Meer.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... das ganze Gefieder des Vogels sehr durchdringend nach Fisch stinkt?

... der wissenschaftliche Name „*Fulmarus*“ sich von engl. „foul mew“ ableitet, was „Stinkmöwe“ heißt?

... Eissturmvögel aus der Nahrung Fischöl extrahieren, das sie bei Gefahr gegen Feinde speien?

... Eissturmvögel am Boden nur unbeholfen watscheln oder auf dem Bauch vorwärts rutschen?

... die Art wegen der tollpatschigen Gangart bei Seeleuten „August“ heißt („dummer August“ = Clown)?

... der Vogel seit 1972 auf Helgoland brütet und dort inzwischen mit etwa 100 Paaren vertreten ist?

... die Jungvögel bis zu 3 Wochen allein am Nistplatz hocken oder auf der See schwimmen und von ihren Fettreserven leben, bis sie fliegen können?

... die Art bis etwa 1750 nur bei Island und St. Kilda (GB) lebte und sich seither südwärts ausbreitet?

... in der Arktis ca. 90 % der Vögel dunkelgrau sind?

... die Vögel bis zu 50 cm lange Plastikfetzen als Futter betrachten und schlucken, hingegen Plattfische, Seesterne und Krabben verschmähen?

Wo ist der Eissturmvogel zu finden?

Er ist an den Felsküsten des Nordatlantiks von Island bis Norwegen verbreitet und erreicht im Süden die Bretagne. Er brütet an Vogelfelsen auf den grasigen oberen Hangterrassen oder einzeln in Felsnischen. Auf Helgoland kann man brütende Eissturmvögel in Winkeln der Westklippe abseits der Dreizehenmöwen entdecken. Sie legen nur ein Ei und lassen nach 2 Monaten Pflege den Jungvogel allein am Nest zurück. Das Fischen bringt ihm der Hunger bei. Erst nach 7 Jahren tritt die Geschlechtsreife ein.

Eissturmvögel ernähren sich von Tieren und Aas an der Meeresoberfläche und folgen daher oft Fischkuttern, wo sie zwischen Möwen nach Fischresten schnappen. Sonst stehen Quallen, Tintenfische und tote Meeressäuger auf dem Speiseplan. Leider verschlucken sie auch schwimmenden Müll, der im Magen verklumpt und immer wieder zu Todesfällen führt.

Text: Rainer Borcherding (Husum)

Quelle: WATTREPORT aktuell, Nr. 12/03 - www.schutzstation-wattenmeer.de

22.12.2003 **Mittelmeerinseln** (Revier/Ausland)

In der YACHT präsentiert A.Fritsch in dem Beitrag:

„Die 10 schönsten Inseln des Mittelmeeres“

eine kleine Auswahl der über tausend Inseln des Mittelmeeres. Zum „Charme eines Inselmörs“ stellt er die folgenden Fragen: „Ist es das Gefühl der Abgeschlossenheit? Oder womöglich der Reiz, ein überschaubares Revier in seiner Gesamtheit zu erleben, zu umrunden?“

Vorgestellt werden die folgenden Inselreviere:

- **Iles d'Hyères (F):**
Sie bestehen aus den Inseln Ile de Porquerolles (nur 1,5 sm vom Festland entfernt) Ile de Port-Cros und Ile du Levant (außer Westseite Militärgelände).
Wind & Wetter: „Schwache thermische Winde im Sommer, selten kurze Schlechtwetterperioden. Aber: Es kann zu starkem Mistral aus W kommen.“
Literatur: R.Heikell, Franz Mittelmeerküste (Ed. Maritim)
Link: www.portcrosparcnational.fr
- **Rhodos (GR):**
Dazu kommen noch kleinere Nachbarinseln wie Chalki, Alimnia und Symi.
Wind & Wetter: „Wind meist aus nördlicher bis Richtung W mit kräftigen Segelbrisen. Im Kanal von Rhodos steht meist Wind gegen Strom, bei viel Wind steile See. Die Strecke nach Symi ist anspruchsvoll, wenn es richtig weht. Tipp für Familien: frühmorgens in Rhodos los ... (bevor) der Wind einsetzt.“
Literatur: R.Heikell, Griechische Küste (Ed. Maritim)
Link: www.1yachtua.com/medit-marinas/greece

- Malta (M):**
Neben der nur 27 km langen Hauptinsel gehören noch die maltesischen Inseln Gozo und Comino.
Wind & Wetter: „Vorherrschende Windrichtung ist NW. Gefürchtet ist der Grigal, ein NO-Wind, der meist zwischen November und April mehrere Tage lang mit Sturmstärke weht.“
Literatur: C.u.C.Corssen, Sizilien, Malta (Restexemplare über: www.amazon.de)
Link: www.malta.com
- Elba (I):**
Wind & Wetter: „Im Sommer schwacher W- bis NO-Wind, seltener Starkwind aus NW (Mistral) oder Süd (Schirocco). Im April und Spätherbst unstabileres Wetter.“
Literatur: K.-J.Röhring, Korsika, Sardinien, Elba (Delius Klasing)
Link: www.elbalink.de
- Korsika (F):**
Wind & Wetter: „Im Sommer oft westliche Seebrise. Jederzeit Mistral aus NW oder W möglich. Die hohen Gebirgszüge sorgen für Fallböen, Verstärkungen, Ablenkungen usw. Im N am Cap Corse bei Mistral starker Kapeffekt, im S in der Straße von Bonifacio Düseneffekte mit Strom (bis zu 3 kn) und steilerem Seegang.“
Literatur: Hoorn/Hoop, Korsika, Nordost-Sardinien und Toskanische Inselwelt (Ed. Maritim)
Link: www.korsika-toern.de
- Mallorca/Cabrera (E):**
Wind & Wetter: „Im Sommer thermische Einflüsse, in Küstennähe sind 4 Bft. die Regel. Die typischste Wetterlage ist der Mistral, der ungebremst auf die N-Küste prallt. Die vorherrschende Windrichtung im Süden ist SW, daher steckt man einen Rundkurs um Mallorca am besten gegen den Uhrzeigersinn ab. An den Cabos können Kapeffekte auftreten, verbunden mit plötzlichen Änderungen der Windrichtung. Nahe der Steilküste Gefahr von Fallwinden.“
Literatur: B.Bartholmes, die Balearen (Ed. Maritim)
Link: www.elmundonautico.com
- Levkas (GR):**
Zu diesem Revier im Ionischen Meer gehören auch noch die Inseln Meganisi, Kephallonia und Ithaka.
Wind & Wetter: „Thermische Brise, die sich über Mittag aufbaut und spätnachmittags 4–5 Bft. erreicht. Abends, nachts und morgens oft Flaute. Im Frühjahr und Herbst Tiefs aus W und Scirocco mit Starkwind. Auf Ithaka und Kephallonia sowie im Süden Levkas Fallböen und Düsen möglichen.“
Literatur: G.Radspieler, Griechenland 1 (Delius Klasing)
Link: www.ionian-seaguide.com/sea_guide/index.php
- Liparische Inseln (I):**
Zu diesen 18 im N von Sizilien liegenden Inseln gehören Alicudi, Filicudi, Salina, Lipari, Vulcano, Panarea und Stromboli.
Wind & Wetter: „Vorrangig schwache Winde aus NW (Maestrale) oder SO (Schirocco). Stürme fast nur im Winter, Starkwind im Sommer selten, dann aber mitunter unerwartet.“
Literatur: R.Heikell, Küstenhandbuch Italien (Ed. Maritim)
Link: www.emmeti.it/Welcome/Sicilia/Eolie
- Hvar & Korcula (KR):**

Südlich von Split (Kroatien) liegen in der Umgebung von Hvar & Korcula noch die Inseln Solta, Brac, Vis, Scedro und Peljesac.
Wind & Wetter: „Vorherrschend ist leichter Wind aus NW (Maestral), Er setzt im Laufe des Vormittags ein und erreicht am Nachmittag 3-5 Bft. Gegen Abend flaut er ab. Dieser Schönwetter-Wind tritt aber nicht mehr ganz so regelmäßig wie früher auf. Bora ist im Bereich der Inseln Havar und Korcula seltener als im Norden. Ähnliches gilt für stürmische Gewitterböen. Mit dem starken S-Wind Jugo muss man vor allem im Frühjahr und Herbst rechnen. Im Peljesko-Kanal zwischen Korcula und Peljesac kann bei Starkwind aus NO oder SO starker Düseneffekt die Passage knifflig machen.“

Literatur:

K.-H.Beständig, 777 Häfen und Buchten (Eigenverlag);

Küstenhandbuch Kroatien (Ed. Maritim)

Link: www.skippertipps.de

- **Mykonos (GR):**

In der Nachbarschaft liegen noch die Inseln Delos, Rineia und Tragonisi.

Wind & Wetter: „Die Kykladen sind ein Meltemi-Revier. Im Juni bis Ende September konstante Winde zwischen 4-6 Bft, aber auch Tage mit 7-8 Bft. aus NO bis N. Man muss damit rechnen, auch einmal eingeweht zu werden.“

Literatur: R.Heikell, Griechische Küste (Ed. Maritim)

Link: www.mykonos.net

Quelle: YACHT, Nr. 1/04, S.22-39 – www.yacht.de

19.12.2003 **Schnappschäkel für Schleppleine** (Ausrüstung)

Eine Schleppleine ist ein wichtiger Ausrüstungsgegenstand bei Küstenkanuwanderungen. Eine Schwachstelle bildet dabei der „Schlepphaken“, mit dem die Schleppleine am Kajak des hilfsbedürftigen Kanuten verbunden wird. Insbesondere bei böigem Wind und kabbligen Seegangsbedingungen ist es wichtig, dass diese Verbindung schnell hergestellt und genauso schnell wieder gelöst werden kann.

Die meisten Schlepphaken, die beim Küstenkanuwandern verwendet werden, haben den Nachteil, dass:

- ihre Öffnung zu klein/eng bzw. zu hakelig ist bzw.
- das Material nicht seewasserfest ist bzw.
- der Haken über keine extra Öse verfügt, damit er sich nicht so leicht von der Schleppleine lösen kann.

Nun bietet die Firma Lewmar einen „Schnappschäkel“ aus Plastik an, der sich mit einem Finger weit öffnen und schnell lösen lässt und der über eine entsprechende Leinenhalterung verfügt. Leider kostet der Haken ca. 15 Euro.

Infos: SAILTECH – Tel. 040-82299445

18.12.2003 **Dänische Südsee** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Auf der Homepage des Landes-Kanu-Verband Bremen e.V. berichtet Volker Zimny in dem Beitrag:

„**Fahrtenbericht Dänische Südsee 2003**“

über eine 6-tägige Tour durch die Dänische Südsee.

Die Route startet vom Mommarker Hafen aus und verläuft wie folgt:

Mommark (Insel Alsen) – Södby (Insel Aerö) = 18 km
Södby – Aerosköbing (Aerö) = 15 km
Aerosköbing – Rudköbing (Insel Langeland) = 25 km
Rudköbing – Skarö (Insel westlich der Insel Taansinge) = 30 km
Skarö – Södby (Aerö) = 20 km
Södby – Mommark (Alsen) = 18 km

Übrigens, Mommark hat einen Zeltplatz. Außerdem bietet Mommark die Möglichkeit, dass die schwächeren Kanuten bei zu starkem Wind und zu steiler See per Fähre nach Södby (Aerö) fahren und dort dann von den Kameraden abgeholt werden.

Link: www.lkv-bremen.de/Fahrt_DK2003.html

17.12.2003 **Sizilien (Italien)** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet C.Viktor in dem Beitrag:

„Sizilien: Fishermen’s Friend“

von der im Süden Italiens und vom Tyrrennischen Meer, der Straße von Messina und dem Canale di Sicilia umschlossenen Sizilien

Über **Wind & Wetter, Gezeiten & Strom** ist Folgendes zu lesen:

„In den Sommermonaten kommt der Wind an der Südküste (Canale di Sicilia) meist und oft recht kräftig aus Südwest, an der Nordküste (Tyrrenisches Meer) aus Nordost und an der Ostküste (Straße von Messina) aus Süd, nicht selten auch aus Nordost.

Üblicherweise setzt der Wind gegen Mittag ein, erreicht seine größte Stärke mit durchschnittlich vier Windstärken am späten Nachmittag und schläft während der Nachtstunden wieder ein.

In der Vor- und Nachsaison muss man mit dem Durchzug von Fronten rechnen.

An der Nordküste kann Starkwind auch in den Sommermonaten auftreten.

Der Tidenhub beträgt bis zu 0,3 m. Er kann ebenso ignoriert werden wie die Gezeitenströme, ausgenommen in der Straße von Messina, wo bei Springtide Strom bis zu 4 kn laufen kann. Zwischen Capo Peloro und Messina können dann auch Stromrippen und –wirbel auftreten.“

Empfohlen wird, gegen den Uhrzeigersinn die Insel zu umrunden, in der Hoffnung dass „der Wind sich doch einmal an die Prophezeihungen halten könnte.“

Quelle: SEGELN, Nr. 1/04, S.88-95 – www.segeln-magazin.de

15.12.2003 **Meeresschutzgebiete für die deutsche Ostsee** (Natur)

In einer WWF-Pressemitteilung wird wie folgt Stellung zu den Schutzgebietsvorschlägen für die Ostsee von Bundesumweltminister Trittin genommen (zu den Ausführungen über die Schutzgebietsvorschläge für die deutsche Nordsee siehe die „Aktuelle Info“ vom 1.12.03):

„Anlässlich der öffentlichen Erörterung der Natura 2000-Gebietsvorschläge des Bundesumweltministeriums (BMU) für die neuen Meeresschutzgebiete in der Ostsee fordert der WWF eine Erweiterung der Schutzgebietsvorschläge, um Lebensräume von

Schweinswalen und Meeresvögel zu bewahren. Dazu legt der WWF eine Karte mit entsprechenden eigenen Natura 2000-Schutzgebietsvorschlägen für die Ostsee vor:

Link: www.wwf.de/imperia/md/content/naturschutz/13.pdf

Das Bundesumweltministerium geht einen großen Schritt voran, wenn es fünf Meeresschutzgebiete im Bereich der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Ostsee jenseits der deutschen Hoheitsgewässer ausweisen will. Wenn wir die seltenen Schweinswale und bei uns überwinternden Seevögel wirkungsvoll und vorausschauend schützen wollen, sind jedoch umfassendere Gebiete nötig.

Besonders das Gebiet der **Pommerschen Bucht** östlich von Rügen muss wesentlich erweitert werden. Denn hier ziehen sich die Meerestiere in Eiswintern zurück und im Jahr 2002 wurden im Gebiet der Oderbank fast 100 Schweinswale gesichtet. Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, einen Rettungsplan der Ostseeschweinswale zu unterstützen, von denen es vermutlich nur noch weniger als 500 Tiere gibt.

Die Pommersche Bucht ist eines der ökologisch wichtigsten Gebiete der gesamten Ostsee. Sie muss folglich zu einem internationalen Schutzgebiet gemeinsam mit den Nachbarn Polen und Dänemark entwickelt werden. Die Seevögel und unsere letzten Ostseewale kennen keine Grenzen! Daher fordert der WWF auch das Land Mecklenburg-Vorpommern auf, in seinem Hoheitsbereich zum Festland hin das Schutzgebiet zu ergänzen.

Zweite wichtige Kandidatin für erweiterten Schutz: Die **Kadetrinne**. Sie ist eine der Lebensadern der Ostsee, durch die das Binnenmeer den größten Teil seines lebenswichtigen Salzwasserzustroms erhält. Gleichzeitig enthält sie wichtige, intakte Unterwasserlebensräume. Trotzdem hat das BMU hier nur einen unzureichenden Streifen als Schutzgebiet ausgewiesen. Auch das Land Mecklenburg-Vorpommern muss die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Schutzgebietsvorschläge entlang der Rinne nach Ansicht des WWF deutlich erweitern.

Im Gebiet **Kriegers Flak** nordwestlich von Rügen sollte geprüft werden, ob es die Kriterien eines besonders schutzwürdigen Riffes erfüllt. In diesem Fall müsste Dänemark das Riff als FFH-Gebiet ausweisen. Auch im Gebiet um **Fehmarn** sind nach WWF-Auffassung Ergänzungen, diesmal von Seiten Schleswig-Holstein erforderlich.

Die Schutzgebiete werden Teil eines bis 2010 zu errichtenden Netzes von wirksam geschützten Ostseeschutzgebieten sein, für das alle Anrainerstaaten gemeinsam verantwortlich sind. Die Bundesregierung muss daher nach Meinung des WWF jetzt die fachlich erforderlichen Gebiete im vollen Umfang ausweisen und verstärkt mit den Nachbarstaaten zusammen arbeiten.

Quelle: WWF-Pressemitteilung vom 10.12.03

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01573/index.html (Ostsee)

Hinweis: s. auch: WWF-Pressemitteilung vom 1.12.03

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01552/index.html (Nordsee)

14.12.2003 **Seekajak-Kauf: 10 wichtige Stichpunkte** (Kurzfassung) (Ausrüstung)

In Europa sind über 170 Seekajaks (Einer) erhältlich. Die Qual der Wahl ist groß. Bei einer Kaufentscheidung empfiehlt es sich, in vier Schritten vorzugehen (Grobauswahl, Ausrüstungscheck, Sitzprobe und Probefahrt) und die folgenden Punkte zu beachten:

GROBAUSWAHL:

1) Wähle zunächst jene Seekajaks aus, die persönlich gefallen.

Als mögliche Kriterien kommen hierfür in Frage:

- Form (Empfehlung: U- bzw. Knickspant mit etwas Kielsprung)
- Volumen (Empfehlung: ca. 300-350 Liter)
- Gewicht;
- Länge (Empfehlung: ca. 500-550 cm);
- Breite (Empfehlung: ca. 52-58 cm);
- Steuer, Skeg oder nichts;
- Sitzluke (Empfehlung: ca. 65-75 cm Innenlänge);
- Gepäcklukendeckel;
- Qualität, Material;
- Hersteller/Händler (Empfehlung: lokale Reklamationsmöglichkeit).

AUSRÜCKSTUNGS-CHECK:

2) Prüfe, welche der ausgewählten Seekajaks wirklich seetüchtig sind.

a) Seegangstüchtigkeit

- seegangstüchtige Bootsform:
= kippstabil, aber Kanten muss möglich sein!
= kursstabil, aber Kurskorrekturen müssen möglich sein!
= windunempfindlicher, aber ohne zu Bohren!
- Längenunter-/obergrenzen:
mit Steuer: ca. 430-580 cm;
mit variablem Skeg: ca. 465-560 cm;
ohne alles: ca. 500-540 cm;
- Breitenunter-/obergrenze: ca. 52-62 cm
- passende Sitzluke (ansonsten kann es Probleme mit Sitzhalt & Spritzdecke geben!);
- fest sitzende, wasserdichte Spritzdecke;
- Schenkelstützen (am Besten variabel einstellbar!);
- Möglichkeit zur Kurskorrektur (ein-/hochziehbares Steuer),
zumindest zum Kurshalten (variables Skeg);
- wasserdichte Gepäckluken.

b) „Navigationstüchtigkeit“

- fest installierter Kompass;
- eben gerundetes, großes Kartendeck;
- 2-3 Seekarten-Haltegummis (wind-/brandungsfest);
- Kartendeck geeignet für Karten im Format DIN-A3 (quer);
- kleine Sitzluke (ideal zum Kartenstudium: max. ca. 65 cm Innenlänge)
- vorderer Süllrand sollte plan mit dem Kartendeck verlaufen.

c) „Kentertüchtigkeit“

- mind. doppelte Abschottung (Ausnahme: Faltboote);
- fest installierte Lenzpumpe (Ausnahme: Faltboote);
- mehrfach befestigte Rettungshalteleine auf Vorder-/Achterdeck;
- frei schwingende Halteknebel (Toggles) am Bug-/Heckendeck;
- Lifeline;
- niedriges bzw. griffiges Süllrandende;
- im Deck integrierte Beschläge;
- schnell lösbare Paddelhalterungsleine.

d) „Reisetüchtigkeit“

- Gepäcknetz (griffbereit zugänglich, z.B. für Verpflegung, Abschlepplleine, Südwester/Sonnenhut, Sonnencreme, Paddelfloat);
- Haltegummis für Reservepaddel.

e) „Verkehrstüchtigkeit“

- gelbe oder orange Bootfarbe;
- mehrere Reflexstreifen auf dem Vorder-/Achterdeck.

3) Kontrolliere, über welches Volumen das Seekajak mindestens bzw. höchstens verfügen sollte.

- Das Volumen (V) (in Liter) hängt davon ab, wie viel Gewicht (in kg) (sog. Gesamttransportgewicht (G)) das Seekajak transportieren soll.
Daumenregel: akzeptables G = ca. 30-60% V; ideales G = ca. 45-50% V

SITZPROBE:

4) Nimm noch an Land ein „Cockpit-Check“ vor.

- Große Sitzluken erleichtern das Ein-/Aussteigen (ab ca. 80cm Innenlänge).
- Kleine Sitzluken bieten mehr Halt und erleichtern die Arbeit mit der Seekarte (unter ca. 70cm Innenlänge).
- Achte auf Schenkel-/Fuß-/Rückenhalt und die Sitzposition.
- Verstellbare Schenkelstützen sind fest eingebauten vorzuziehen.
- Mittig zentrierte Steuerpedalen sind seitlich fixierten vorzuziehen.
- Probiere aus, wie leicht sich die Spritzdecke um den Süllrand legen lässt und wie fest & dicht sie sitzt. Bei leichtem Kniedruck sollte sie sich noch nicht vom Süllrand lösen.

5) Nimm auf dem Wasser einen „Kippligkeits-Check“ vor.

- Wie „nervös“ reagiert das Seekajak, d.h. wie kipplig ist das Seekajak (sog. „Anfangsstabilität“)?
- Wie weit lässt sich das Seekajak ankanten, ohne zu kentern. (sog. „Endstabilität“).

PROBEFAHRT:

6) Unternimm eine längere Probefahrt.

- Die Probefahrt sollte mit dem Gepäck erfolgen, das man auch sonst immer dabei hat.
- Die Probefahrt sollte bei realistischen Seegangs- & Windbedingungen stattfinden und nicht bei „Ententeichbedingungen“.

7) Achte darauf, ob du wirklich längere Zeit beschwerdefrei im Seekajak sitzen kannst und ob die Spritzdecke möglichst dicht hält.

- Mit einem Seekajak, das einem Sitzprobleme bereitet, wird man weder effzient noch erholsam paddeln können.
- Und eine Spritzdecke, die nicht verhindern kann, dass die Sitzluke allmählich geflutet wird, sollte ebenfalls mit Skepsis beurteilt werden.

8) Prüfe, wie kursstabil sich das Seekajak verhält.

- Ein Problem mancher Seekajaks ist das Kurshalten, und zwar nicht so sehr bei Gegenwind, wohl aber bei Seiten- und Rückenwind. Seegang verstärkt dabei die Schwierigkeiten.
- Ein Steuer erleichtert das Kurshalten bei Seiten- u. Rückenwind.
- Ein variables Skeg dient dem Kurshalten und ist bei Seitenwind besser als gar nichts.

9) Prüfe, wie wendig das Seekajak ist.

- Wie leicht können Kurskorrekturen vorgenommen werden, und zwar nicht nur bei „Ententeichbedingungen“, sondern auch bei Seegang- & Windbedingungen.
- Ein Steuer könnte Kurskorrekturen erleichtern, ein Skeg jedoch nicht.
- Ein Knicks pant könnte die durch Kanten eingeleitete Steuerwirkung bei einem Kajak mit Skeg verstärken.

10) Führe einen „Brandungs-Check“ durch.

- Beobachte das Seekajak, wie es sich verhält, wenn die Brandung von vorne, seitlich bzw. von hinten kommt.
- Wie leicht fallen Starten/Anlanden, Kurshalten/-wechsel und das Ankanten zur Welle/Brecher.
- Öffnet sich die Spritzdecke in der Brandung bzw. beim Eskimotieren.
- Bleibt die Sitzluke trocken?

Link: Ausführliche Erläuterungen zu diesem Beitrag finden sich unter: www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

Text: Udo Beier
überarbeiteter Wiederabdruck aus: Kanu-Sport 3/96

11.12.2003 **Seetüchtige Ausrüstung: 10 praktische Tipps** (Ausrüstung)

Neben einem seetüchtigen Kajak – d.h. seegangs-, kenter-, navigations-, reise- und verkehrstüchtigen Seekajak - gehören noch Spritzdecke, Paddel, wetter- und kältefeste Bekleidung, entsprechende Seenotausrüstung, wasserdichte Uhr, Gezeitenkalender, Gezeitenstromatlas, Schutzhelm, Radio, Navigationsmaterial und ausreichende Beleuchtung zur seetüchtigen Ausrüstung, die man dabei haben sollte, wenn man hinaus aufs Meer paddelt.

Im Folgenden sollen diese wichtigen Ausrüstungsteile kurz erläutert werden:

1. eine fest sitzende **Spritzdecke**:

- mit Träger, damit sie im Seegang nicht langsam herunterrutscht und auf diese Weise Wasser ins Cockpit eindringen lässt;
- mit 8-10 mm Gummi, damit die Spritzdecke in der Brandung nicht so leicht aufgerissen wird;
- mit Druckstab; damit die Spritzdecke nicht durch den Wasserdruck eingedrückt und aufgerissen wird (gilt insbesondere bei Sitzluken, die länger als 75 cm sind)

Unter Umständen kann man bei einer **Neopren-Spritzdecke** auf diese Zubehörteile verzichten.

2. genügend Paddel, und zwar:

- ein stabiles **Paddel** für die tägliche Paddelei; denn wenn unterwegs das Paddel zerbricht, ist eine Kenterung nicht mehr auszuschließen. Vorsicht bei einem ultra-leichten Paddel (unter ca. 700 g); denn es könnte Probleme bzgl. der Haltbarkeit geben, und zwar beim Einstieg per „Paddelbrücke“, beim Wiedereinstieg per „Paddelfloat“, beim hohen Stüttschlag, beim „Seehundstart“ (hier: Grundberührung), beim Eskimotieren mit Grundberührung geben.)
- eine **Reservepaddel**; u.U. reicht es jedoch, wenn pro 4-5 Kanuten 1 Reservepaddel mitgeführt wird.

3. wetterfeste Bekleidung, und zwar:

- eine **Paddeljacke** (als Wind-, Regenschutz);

- einen **Südwest**er (in Gelb, wegen der besseren Sichtbarkeit).

4. kältefesteste Bekleidung, und zwar:

- besser ist jedoch ein **Trockenanzug**; das gilt insbesondere für Wasser- bzw. Luft-Temperaturen unter +15°C.
- Manche tragen jedoch lieber **Neo-Anzüge** (aber nur ein Voll-Neo bietet vollen Schutz).
 - è Überlebensdauer im T-Anzug: 3x solange wie im Neo;
 - è Überlebensdauer im Neo: 2x solange wie bei üblicher Kleidung.
- eine **Neoprenkopfhülle** (bei unter +10°C Wassertemperatur) zur Verhinderung von "Kälteschockreaktionen".
 - è Kentert man bei +10°C Wassertemperatur, so kann man ohne Kälteschutz im allgemeinen nur noch 10 Sek. statt 1 Minute die Luft unter Wasser anhalten; d.h. der erste Rollversuch muss klappen!

5. genügend Seenotrüstung, und zwar:

- eine **Schwimm-/Rettungsweste** (mit Signalpfeife), die eigentlich immer getragen werden sollte; denn wer sich daran gewöhnt, sie nur auf Deck mitzuführen, hat sie nicht an, wenn er sie braucht!
- ein **Paddelfloat** als Wiedereinstiegshilfe; denn nicht immer sind Kameraden in der Nähe, die einem helfen könnten. Das gilt auch für jene, die die Rolle können; denn eine 100%ig Rolle gibt es nicht. Mit Hilfe des Paddelfloats fällt einen dann aber zumindest ein „Reentry & Roll“ (= Unterwassereinstieg plus Rolle) leichter.
- ein **Handseenotsignalmittel**, das am Körper zu tragen ist; denn wie macht man auf sich aufmerksam, wenn man nach einer Kenterung den Kontakt zu seinem Kajak verliert? Als Geräte sind für Nicht-Pyroscheinbesitzer das mehrschüssige Nico-Signal zu empfehlen.
- ein paar große **Seenotsignalfallschirmraketen** (scheinpflichtig) (statt nur 80m steigen diese bis zu 300m hoch und leuchten nicht nur 6 Sek., sondern bis zu 30 Sekunden).
- weitere Seenotsignalmittel: **UKW-Sprechfunkgerät** (scheinpflichtig!), **Seenotfunkbake!**
- ein **weißes Blinklicht**, welches man auf Deck führt und im Notfall nachts anschalten kann, um ständig auf sich aufmerksam machen zu können.
- eine **Schleppleine**, die man im Falle körperlicher bzw. ausrüstungstechnischer Probleme einsetzen kann, um jemanden aus Gefahrenbereiche heraus bzw. zurück ans Land zu schleppen.
- eine **Lifeline**, die verhindern soll, dass man nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg den Kontakt zu seinem Seekajak verliert.

6. eine **wasserdichte Uhr**, ein **Gezeitenkalender** und möglichst ein **Gezeitenstromatlas** (bei Touren in Tidengewässern, jedoch per Fotokopie verkleinert auf DIN A5).

7. ein **Schutzhelm**, sofern in der Brandung gefahren wird.

8. ein kleines **Radio**, um unterwegs den Seewetterbericht zu empfangen.

9. genügend Navigationsmaterial, und zwar:

- eine **aktuelle Seekarte**, zumindest wenn man im Wattenmeer paddelt (zur Erkennung von Untiefen, Prielen und des Fahrwasserverlaufs), ansonsten reichen topografische Karten (möglichst im Maßstab 1:50.000) aus (zur Erkennung der Küstenstruktur wegen Anlandemöglichkeiten).
- Wer nur mit Seekarte paddelt, sollte zusätzlich noch vom Revier eine **Landkarte** (vom Festland bzw. den Inseln) dabei haben, auf die er im Notfall beim Landgang zurückgreifen kann.

- eine **wasserdichte Kartentasche**, um seine Karten auf Deck transportieren zu können. Besser ist es jedoch, den für die Tour relevanten Ausschnitt auf der Karte festzulegen, davon eine DIN-A3-Farbfotokopie zu erstellen und anschließend wasserdicht einzulaminieren.
- u.U. ein **GPS-Gerät** (insbesondere bei Touren ohne Landsicht (hier: offenes Meer, Nebel, Dunkelheit), aber auch zur Kontrolle der Wind-/Strömungs-Abdrift bzw. des Fahrtentempos.

10. genügend Licht, um des Nachts auf sich aufmerksam machen zu können, und zwar:

- ein paar **Leuchtstäbe (Cyalume)**, um bei Touren, die überraschend bis in die Nacht gehen, den Kontakt zu den Kameraden zu halten. Man befestigt diese Stäbe am besten am Heck, um sich nicht selber zu blenden.
- eine **wasserdichte Taschenlampe**, die griffbereit unter Deck lagern muss, um bei überraschenden Nachttouren u.a. die Schiffahrt auf sich aufmerksam machen zu können bzw. um Kompass und Seekarte (ab)lesen zu können. Geeignet hierfür sind auch wasserdichte **Stirnlampen**.

Text: Udo Beier

10.12.2003 **Ernährung kurz vor und während des Paddelns** (Gesundheit)

In der Zeitschrift ERNÄHRUNG IM FOKUS berichtet Prof. Dr. Klaus Baum in dem Beitrag:

**"Ernährung und sportliche Leistungsfähigkeit:
Möglichkeiten und Einflussfaktoren am Beispiel
von Ausdauer- und Kampfsportarten"**

über die richtige Ernährung kurz vor und während einer stärkeren und länger andauernden sportlichen Belastung. Dabei stellt er zu Anfang klar, dass die Ernährung kurz vor und während der Belastung zur kurzfristigen Leistungsoptimierung nur ein Faktor unter vielen ist. Sportlich Höchstleistungen können nämlich nur dann erbracht werden, wenn nicht nur die Ernährung kurz vor und während des Wettkampfs stimmt, sondern es muss u.a. auch Folgendes stimmig sein:

- Körperliches Training;
- Maßnahmen zum Erreichen einer hohen psychischen Stabilität;
- Bekleidung und Ausrüstung des Athleten;
- langfristige Gesund- und Leistungserhaltung durch ausgewogene Ernährung.

Bei der "Kurzzeit"-Ernährung rücken im Gegensatz zur "Langzeit"-Ernährung Nahrungsbestandteile wie Vitamine, sekundäre Pflanzenstoffe oder ungesättigte Fettsäuren aus dem Blickpunkt des Interesse. Relevant sind hier vor allem:

- der **Kohlenhydrat-**
- der **Flüssigkeits- und Elektrolythaushalt.**

Diese beeinflussen die **Leistungsfähigkeit** des Sportlers.

Kohlenhydrate, die der Körper in Form von Glycogen speichert, stellen eine schnell verfügbare Energiequelle dar. Der Vorteil liegt zudem auch darin, dass der Körper zu Beginn seiner sportlichen Aktivität, wenn sich Kreislauf und Atmung noch nicht vollständig an die Leistung angepasst haben, diese Kohlenhydrate auch auf anaeroben Wege – also ohne Sauerstoff – zu energetischen Zwecken abbauen kann. Mit zunehmender Anpassung des Atmungssystems und Kreislauf sowie zunehmender Dauer der körperlichen Aktivität werden

auch körpereigene Speicherfette abgebaut. Dies kann im Gegensatz zu den Kohlenhydraten jedoch nur aerob, also mit Sauerstoff, erfolgen.

Kohlenhydrate besitzen die mit Abstand höchste, kurz- und mittelfristig freisetzbare Leistungspotential und beeinflussen insbesondere bei **mittlerer und hoher Belastung**, z.B. bei einer mehrere Stunden andauernden, pausenlosen Küstenkanuwanderung mit erhöhtem Tempo, am stärksten die Belastungsintensität. Der Fettstoffwechsel besitzt dagegen mit Abstand die höchste Kapazität, die aber kurz- und mittelfristig nicht so effizient zur Leistungserhaltung bzw. –steigerung genutzt werden kann. Da der Körper selbst bei schlanken Personen ohnehin relativ große Energiespeicher in Form von Fettgewebe besitzt, ist daher eine Aufnahme von fetthaltigen Nahrungsmitteln kurz vor und während des Sport nicht notwendig. Abgesehen davon ist der Fettkonsum auch nicht empfehlenswert, da durch die Verdauung und Absorption der Fette eine Verschlechterung der Fließeigenschaften des Blutes resultiert.

Während einer Dauerbelastung können, aber müssen nicht unbedingt Kohlenhydrate aufgenommen werden. Die durch Aufnahme von Kohlenhydraten in das Blut gelangende Glucose kann nämlich vom Muskel, im Gegensatz zum endogenen Glycogen, kaum verwertet werden. Weitaus wichtiger ist die ständige Zufuhr von Flüssigkeit auch während der körperlichen Belastung.

Was die Verfügbarkeit von Energiereserven betrifft, ist dabei noch Folgendes anzumerken: Die in unserer Nahrungsmitteln enthaltenen Kohlenhydrate werden durch verschiedene **Zucker** und pflanzliche **Stärke** gebildet. Unser Körper zerlegt diese in ihre Bausteine (Einfachzucker/**Glycose**), baut diesen dann zu **Glykogen** auf und deponiert ihn schließlich in **Leber** und **Muskeln**. Bei Bedarf wird das Glykogen wieder zum Einfachzucker (Glucose) und steht so den Muskeln als schnelle Energiequelle zur Verfügung.

Ernährung vor der Dauerbelastung:

a) Wie lässt sich die Leistungsfähigkeit durch Ernährung optimieren?

Eine Erhöhung der individuellen Leistungsfähigkeit kann durch den Konsum von kohlenhydratreichen Lebensmittel erzielt werden, z.B.

- Cornflakes 83 g (Kohlenhydrat je 100 g)
- Kartoffelpüree (trocken) 79 g
- Knäckebrot 77 g
- Zwieback 76 g
- Salzstangen 75 g
- "Panzerplatten" (Trekking-Kekse) 73 g
- Müsli (trocken) 67 g
- Nudeln (roh) 72 g
- Mais 65 g
- Äpfel (trocken) 65 g
- Trockenmischobst 64 g
- Rosinen 64 g
- Haferflocken 61 g
- Erbsen 60 g
- Aprikosen/Feigen/Pflaumen (getrocknet) 53-58 g
- Brot 34-55 g
- Linsen 51 g
- Reis (gekocht) 24 g
- Nudeln (gekocht) 22 g
- Banane 19 g

- Kartoffeln 15 g
- Nüsse 14-18 g
- Äpfel (roh) 12 g
- Fruchtsäfte 9-11 g.

Zum Vergleich:

- Fleisch/Fisch/Öl 0-1 g, Leber 4-6 g, Käse 1-6 g, Gemüse max. 6 g, Zwiebeln 9 g.

Bei der Beurteilung des Kohlenhydratanteils ist jedoch zu beachten, dass er bei vielen Nahrungsmitteln umso höher ist, je "trockener" das Produkt ist, d.h. je niedriger der Wassergehalt ist. Deutlich wird das z.B. bei:

- Teigwaren (Brot= 34-55 g; Knäckebrot = 77 g)
- Nudeln (gekocht = 22 g; roh = 72 g)
- Äpfeln (frisch = 12 g; trocken = 65 g)
- Magermilch (flüssig = 5 g; Pulver = 52 g).

D.h. wer unterwegs statt Brot lieber Knäckebrot oder Salzstangen, statt frisches Obst lieber Trockenobst isst, der sollte sich bewusst sein, dass er zum Ausgleich der Flüssigkeitsunterschiede mehr trinken sollte.

Diese oben aufgeführten Lebensmittel eignen sich besonders, den Glykogenspeicher aufzufüllen. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass

- dass der normale Glykogengehalt bei 1 bis 1,5 g pro 100 g Muskulatur liegt
- und dass dieser Glykogengehalt sich steigern lässt, wenn zuvor der Glykogenspeicher durch eine körperliche Belastung **entleert** wurde.

Aus letzterem lässt sich folgern, dass etwa 3 Tage vor der anstehenden Dauerbelastung durch eine nochmals angesetzte Trainingseinheit der Glykogengehalt gesenkt werden sollte, um ihn dann anschließend in den verbleibenden Tagen durch den Konsum besonders kohlenhydrathaltiger Nahrungsmittel überzukompensieren „**Kohlenhydrat-loading**“.

Es gibt jedoch noch eine weitere Konsequenz: Bei mehrtägiger Dauerbelastung sollte möglichst bald nach Ende der täglichen Dauerbelastung genügend kohlenhydratreiche Nahrung zu sich genommen werden, um den Glykogenspeicher wieder aufzufüllen.

Warum aber ist es nicht sinnvoll, allein mit **zuckerhaltigen** Nahrungsmitteln den Glykogenspeicher aufzufüllen, enthält hält doch:

- einfacher Haushalts- bzw. Traubenzucker 100 g (Kohlenhydrat je 100 g)
- Honig 79 g
- Fruchtgummi 75 g
- „Mars-Riegel“ 66 g
- Marzipan 64 g?

Nun, diese Produkte bestehen aus "**einfachen**" **Kohlenhydraten**. Diese gehen im Gegensatz zu **pflanzlicher Stärke** (die aus langen Zuckerketten besteht) schnell ins Blut über. Um jedoch diese erhöhte Blutzuckermenge wieder abzubauen, schüttet der Körper vermehrt das Hormon Insulin aus, das den Blutzucker zum Teil unter Normalwert absenken kann und damit die Leistung kurzfristig eher verschlechtert.

Wird dabei der Zucker über zuckerhaltige Getränke eingenommen, so sollte man dabei bedenken, dass der Zucker die Absorption von Flüssigkeit im Magen-Darm-Trakt hemmt und damit einer Rehydrierung des Körpers entgegen wirkt.

Wer sich **paddelgerecht** ernähren will, bevorzugt daher langkettiger (komplexe) Kohlenhydrate in Verbindung mit Ballaststoffen. So enthalten Müsli, Vollkornbrot, Nudeln, Kartoffeln, Reis, Obst, aber auch Gemüse solche komplexen Kohlenhydrate, die langsam und kontinuierlich ins Blut sickern. Der Blutzuckerspiegel bleibt gleichmäßig hoch und der Kanute länger fit.

b) ... und wie lässt sich der Flüssigkeitshaushalts optimieren?

Genügend zu Trinken ist wichtig für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit. Es trägt u.a. zur **Erhöhung der Zellflüssigkeit und des Blutplasma** bei. Das Blutplasma übernimmt eine wichtige Versorgungsaufgabe, da es für den Nährstofftransport zuständig ist. Zellflüssigkeit ist wichtig für die Wärmeregulation. Über die Verdunstung des Schweißes auf der Haut wird eine Kühlung des Körpers erreicht. Dauert die Belastung an und wird der Flüssigkeitsverlust nicht wenigstens teilweise kompensiert, kommt es zu starkem Leistungsabfall. Flüssigkeitsverluste von nur 1% des Körpergewichtes (d.h. 3/4 Liter bei 75 kg) senken bereits die Leistungsfähigkeit und belasten unnötigerweise das Herz-Kreislauf-System. Flüssigkeitsverluste von bis zu 6% des Körpergewichtes gehen mit drastischen Thermoregulationsstörungen einher, die die Körpertemperatur auf bedrohliche Werte ansteigen lassen.

Dies erlebt ich schon des Öfteren bei Kameraden, die wohl genügend aßen (hier: hauptsächlich kohlenhydratreiches Studentenfutter bzw. Trockenobst (64 g Kohlenhydrat je 100 g)), ohne aber genügend Flüssigkeit zu sich zunehmen, die der Körper benötigt, um zum einen den Flüssigkeitsverlust durch Schwitzen auszugleichen, und um zum anderen den Flüssigkeitsbedarf zu stillen, den der Körper hat, um das Trockenobst zu verdauen. Die Folge: nach 3 - 4 Std. Paddelei litten die Kameraden unter Krämpfen.

Übrigens, vor einer Dauerbelastung lässt sich die Zellflüssigkeit durch ausreichend Trinken (z.B. Mineralwasser ohne Kohlensäure) erhöhen. So wird Marathonläufern empfohlen, 2 Std. vor dem Start 1/2 Liter und kurz vor dem Start nochmals 1/2 Liter zu trinken (sog. Hyperhydratation). Damit das zuvor auf Reserve getrunkene Getränk nicht zu früh ausgeschieden wird, wird weiterhin empfohlen, solche Getränke mit etwas Kochsalz anzureichern. Verzichtet man auf diese Kochsalzzugabe, wird bei hoher Flüssigkeitszufuhr die Urinproduktion bereits innerhalb weniger Minuten erhöht und so die zunächst positive Flüssigkeitsbilanz wieder reduziert; denn das aus Natrium bestehende Kochsalz ist quantitativ der bedeutsamste Elektrolyt der Zellflüssigkeit. Insofern eignen sich vor einer Dauerbelastung neben natriumreiches Mineralwasser auch Salzstangen als Nahrungsmittelergänzung, da sie neben Salz auch gleichzeitig viel Kohlenhydrate enthalten.

Ernährung während der Dauerbelastung: Wie hat die Flüssigkeits- und Nahrungszufuhr zu erfolgen?

Bei schweren körperlichen Belastungen, die länger als eine Stunde andauern, sowie bei hohen Außentemperaturen ist ein Elektrolytersatz von Vorteil. Manchmal kann natriumreiches Mineralwasser ausreichen. Der Zuckergehalt des Getränks sollte weniger als 5% betragen. Kommerzielle Sportdrinks enthalten oft bis zu 8% Zucker und wirken einer Rehydrierung entgegen. Die Mischung aus Apfel- bzw. Orangensaft und Mineralwasser (sog. Schorlen) kann hier sinnvoll sein. Lediglich bzgl. des Mischungsverhältnisses gibt es unterschiedliche Empfehlungen (1:1 bis 1:5). Es empfiehlt sich jedoch, ein kohlen säurearmes Wasser, da es besser verträglich ist und in größeren Mengen getrunken werden kann. Von zuckerreichen Getränken wie Cola und Limonaden ist jedoch abzuraten.

Der sportlich ambitionierte Küstenkanuwanderer, der längere Zeit bis an seine Leistungsgrenze paddelt, sollte übrigens mit dem Trinken beginnen, bevor der Durst spürbar wird, da das Durstgefühl bei sportlichen Betätigungen später einsetzt. Insgesamt verliert man bei mittlerer Trainingsintensität innerhalb von 2 bis 3 Stunden bzw. bei intensivster Belastung innerhalb einer halben Stunde ca. 1 bis 1,5 Liter Wasser.

Um diesen Flüssigkeitsverlust auch wirklich ausgleichen zu können, genügt es nicht, unter der Spritzdecke eine Thermoskanne bzw. hinter sich auf Deck eine Wasserflasche zu lagern; denn das eine oder andere hervorzukramen kostet Zeit, während der die anderen Kameraden weiter paddeln und zusätzlich Strecke machen können. Da man aber nicht gegenüber den Kameraden abfallen möchte, greift man folglich erst dann zur "Flasche", wenn der Flüssigkeitsverlust erheblich ist und erste Anzeichen für die Abnahme der Leistungsfähigkeit sich bemerkbar machen. Abhilfe schafft hier eigentlich nur die Möglichkeit, seinen Trinkbehälter mit einem Trinkschlauch auszurüsten, zu dem der Kanute jederzeit - ohne groß das Paddeln einstellen zu müssen - Zugriff hat. Geeignet hierfür sind z.B. die Falt-Plastikflaschen von Platypus, die als Extra mit einem Trinkschlauch ausgerüstet werden können (Preis für eine 2,5 Liter Flasche: ca. 8,50 plus ca. 12,- Euro (erhältlich bei Globetrotter - www.globetrotter.de)).

Inwiefern während der Dauerbelastung fest Nahrung zu sich genommen werden kann, richtet sich nach der Länge der Dauerbelastung und nach der mechanischen Belastung des Magens. Im Gegensatz zum Laufen ist beim Küstenkanuwandern sinnvoll und unproblematisch, fest Nahrung aufzunehmen, da der Rumpf kaum erschüttert wird. Geeignet hierfür sind beispielsweise Vollkornbrot, Bananen, Müsli.

... und was ist mit dem "Sauerstoff"?

Sauerstoff wird benötigt, um Kohlenhydrate und Fette in den eigentlichen Energielieferanten Adenosintriphosphat (ATP) umzuwandeln. Ein Körper, dessen Kreislauf durch laufendes Training dazu angehalten wurde, genügend Sauerstoff aufzunehmen und bei den Stoffwechselprozessen einzusetzen, ist gegenüber dem Körper der weniger durchtrainierten Kanuten, im Vorteil; denn ihnen geht nicht so schnell die "Puste" aus, d.h. ihnen gelingt es, so viel Sauerstoff aufzunehmen, dass genügend ATP produziert und bereitgestellt werden kann. Eine langfristig bedarfsgerechter Versorgung mit **Eisen** (kann durch einen abwechslungsreichen Speiseplan sichergestellt werden) darf dabei jedoch nicht vernachlässigt werden, um eine genügend hohe Synthese an Hämoglobin, dem Sauerstofftransporteur des Blutes, zu gewährleisten. Der Eisenbedarf kann durch einen abwechslungsreichen Speiseplan sichergestellt werden, insbesondere durch den Konsum von:

- Schweine-Leber (20,6 mg je 100 g), Sojaflocken (12,1 mg), Kalbs-Leber (10,2 mg), Sirup (10,1 mg), Kalbs-Niere (10,1 mg), Linsen (6,9 mg), Blutwurst (6,4 mg), Bohnen (weiß) (6,0 mg), Leberwurst (mager) (5,5 mg), Erbsen (5,0 mg), Knäckebrot (4,7 mg), Aprikosen (getrocknet) (4,5 mg), Mandeln (4,1 mg), Haselnüsse (3,8 mg), Trockenmischobst (3,5 mg), Haferflocken (3,6 mg), Roggenvollkornbrot (3,3 mg), Rindfleisch (sehr mager) (3,0 mg).

Insofern wird zum Schluss nochmals deutlich, dass:

- das richtige **Essen & Trinken** nicht allein ausreicht, um vorne mit zu paddeln,
- die richtige **Fitness**, und zwar nicht erworben in der letzten Saison, sondern in den letzten 4 - 6 Wochen,
- sowie das richtige **Kajak**

darüber mitentscheidend sind, ob man in der Lage ist, für längere Zeit mal im 8-9 km/h-Bereich zu paddeln.

Text: Udo Beier

Anmerkung: Ich danke G.Stangl für die kritische Durchsicht des Manuskripts.

Quelle:

K.Baum: Ernährung und sportliche Leistungsfähigkeit: Möglichkeiten und Einflussfaktoren am Beispiel von Ausdauer- und Kampfsportarten, in: Ernährung im Fokus, 4/02, S.87-91.

AID-Verbraucherdienst: Fit für den Sport ... durch richtige Ernährung. 1993.

K.-R.Geiß/M.Hamm: Handbuch Sportler-Ernährung. 2.Aufl. 2000.

W.Wirths: Kleine Nährwert-Tabelle der DGE.

Link:

Ernährungstipps: www.nutrisport.de

Trinktipps: www.hamburger-kanu-verband.de/showprint.php?bericht=92&sparte=7

09.12.2003 **Surftipp: Sporternährung** (Gesundheit)

Wer im Sport Leistung bringen will, sollte sich gesund ernähren. Wie, das erfährt er auf der Internetseite der Informations- und Dokumentationsstelle (IuD) am Institut für Ernährungswissenschaften der Universität Gießen. Zu folgenden Themen wird u.a. Stellung bezogen:

- Sportlerernährung (allgemein)
- Trinken im Sport
- Kohlenhydrate – die schnelle Energie
- Eiweiß und Muskelaufbau
- Vitamine und Mineralstoffe
- Supplemente
- Sportartspezifische Ernährung
- Gesundheit und Fitness

Link: www.nutrisport.de

07.12.2003 **Ost-Schwedische Schären** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet Wolfgang Prause in dem Beitrag:

„**Durch die ostschwedischen Schären (Küste: Ostee)**“

über eine 14tägige Rundtour durch eine beeindruckende Insellandschaft unterhalb Stockholms.

Im Gegensatz zu den west-schwedischen Schären oberhalb von Göteborg ist die ost-schwedischen Schärenkette:

- etwas dichter und breiter (d.h. man kann ab Höhe Blankholm fest immer im Inselfchutz paddeln),
- etwas lieblicher (d.h. die Felseninseln sind dem Wind & Seegang nicht so ausgesetzt),
- und - mit Ausnahme der Außenschären - bewaldeter (d.h. Kiefern prägen das Landschaftsbild und nicht nackter Granitfels).
- Dafür muss man fast immer an mehr oder weniger steil aufragenden Granitfelsen anlanden, während man in den west-schwedischen Schären relativ häufig sandige Felsenischen vorfindet, die zum Anlanden und Zelten wie geschaffen sind.

W. Prause startet seine Tour in **Oskarshamn** und paddelt bis kurz unterhalb von **Arkösund**. Als weitere Startorte werden (die Zeltplätze von) Loftahammar und Västervik empfohlen, aber man kann natürlich auch von den Zeltplätzen in Blankaholm und Gryt aus starten, letztlich von allen Küstenabschnitten, wo eine Straße hinunter an die Ostsee führt. Der interessanteste Abschnitt der Tour liegt oberhalb von Gryt, da hier die Schärenketten mehrere Kilometer breit ist.

Im Beitrag werden alle größeren Inseln aufgezählt, wo entlang gepaddelt wird. Aber eigentlich ist das nicht sehr wichtig; denn man kann überall entlang paddeln, sofern das Wetter mitspielt, wenn gewünscht sogar im täglichen Wechsel zwischen Innen- und Außenschären. Die Insellandschaft ist in seiner für die Schärenlandschaft typischen Charakteristik so abwechslungsreich, dass man immer interessante Passagen findet. Meist merkt man es nur auf der Karte, aber erkennt es nicht vor Ort, wenn man eine Passage Tage später wieder zurück paddelt. Insofern bieten sich bei einer Tour durch die ost-schwedischen, aber auch den west-schwedischen Schären Rundtouren an. Man kann so einen Tag länger paddeln, und zwar genau jenen, den andere benötigen, um ihre Autos zu holen.

Einkaufsmöglichkeiten gibt es unterwegs bei Blankaholm, Västervik, Loftahammar und Gryt. Dort kann man auch Trinkwasser nachfüllen. Wer das verpasst, muss große Umwege Richtung Festland paddeln bzw. bewohnte Schären anlaufen und dort – sofern die Besitzer überhaupt anwesend sind - seinen Nachschub „erbetteln“.

Empfohlen werden die „Bla Kartan“ im Maßstab 1:100.000, Nr. 65 und 85 (die m.E. nicht mehr neu aufgelegt werden(?)). Ich persönlich neige jedoch dazu, auf die topografischen Karten „Gröna kartan“ im Maßstab 1:50.000 zurückzugreifen, und zwar auf die folgenden Nummern (in aufsteigender Reihenfolge von Süd nach Nord):

- ab Oskarshamn: Nr. 6G-SO, 6H-SV;
- ab Blankaholm: Nr. 6G-NO,
- ab Västervik/Loftahammar: Nr. 7G-SO; 7H-NV,
- ab Gryt: 8H-SV; 8H NV.

Quelle: KANU-SPORT; Nr. 12/03, S.28-32 – www.kanu.de
Kartenbezug: z.B. NORDIS VERSAND – Elch@nordis-veresand.de
Seewetterbericht: Deutsche Welle über 6.075 kHz (um 13.55 Uhr)

07.12.2003 **Südliche Kornaten (Kroatien)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet Helmut Paul in dem Beitrag:

„Der verlorene Sohn. Erlebnisse in der kroatischen Inselwelt“

von einer Faltboottour, die in Tijesno startet und über das Murtersko More hinüber zu den Südlichen Kornaten bis zur Insel Piskera führt (mit Kartenskizze).

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/03, S.12-14 – www.kanu.de

07.12.2003 **Risiko Kaltwasserpaddeln** (Ausbildung)

In KANU-SPORT zeigt Eckehard Schirmer in dem Beitrag:

„Risiko Kaltwasserpaddeln: 10 bedenkswerte Maximen“

einige zentrale Probleme des Küstenkanuwanderns insbesondere im Winterhalbjahr auf.

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/03, S.19 – www.kanu.de

Link: www.hamburger-kanu-verband.de/aktuellall.php?sparte=7 > Info v. 4.12.03

07.12.2003 **Seenotfall im Achterwasser** (Ausbildung)

In KANU-SPORT kommentiert U.Beier in dem Beitrag:

„Seenotfall im Achterwasser. Sicherheit beim Küstenpaddeln“

den Seenotfall eines Kanuten in der Ostsee, über den im DGzRS-Jahrbuch 2002, S.18f., berichtet wurde:

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/03, S.19 – www.kanu.de

07.12.2003 **Seeamtsspruch zum Todesfall im nordfriesischen Wattenmeer** (Recht)

In KANU-SPORT nimmt Carlo Schagen in dem Beitrag:

**„Seeamtsspruch im Fall Reimer Siemen jetzt publiziert.
Tödliches Drama mit wertvollen Lehren“**

eine abschließend juristische Bewertung des Falles vor und zeigt Konsequenzen für das Küstenkanuwandern auf.

Carlo Schagen schreibt Folgendes:

„Wie es die langjährigen Statistiken des DKV belegen, ereignen sich in der Bundesrepublik Deutschland jährlich ca. 15 – 20 tödliche Kajakunfälle. Obwohl in jedem solcher Unglücksfälle ein polizeiliches Ermittlungsverfahren zur Aufklärung der Unfallursachen eingeleitet werden muss, wird eine zunächst angelegte Akte auch schnell wieder geschlossen, wenn ein Fremdverschulden auszuschließen ist. Einer kurzen Pressemitteilung zu den möglichen Unfallursachen folgt dann der Vermerk „erledigt“ und die Verfügung zur Ablage in das finstere Reich von Regalen und Aktenschränken, wo sich bald ein ewiger Staub über sie legt.

Wer dagegen aus Gründen der weiteren Aufklärung und Prävention an einer tiefer schürfenden Untersuchung aller Umstände eines Unfalls interessiert ist, stößt schnell auf eine geschlossene Mauer voller Ablehnung. Polizei und Staatsanwaltschaft gewähren unbeteiligten Dritten kein Recht auf Akteneinsicht. Sie geben noch nicht einmal die Identität des verunglückten Opfers preis. Am empfindlichsten aber kollidiert das Aufklärungsinteresse mit den Gefühlen und der Trauer der unmittelbaren Angehörigen des Opfers. Diese wollen eher anonym oder allein bleiben und auf keinen Fall das Ansehen des Opfers durch eine schonungslose, öffentliche Unfallanalyse posthum beschädigt sehen.

In den meisten Fällen kommt die Ursachenforschung daher über die äußere Beschreibung des Geschehens nicht hinaus. Vielfach muss auch diese Darstellung noch unter dem Vorbehalt der Wahrscheinlichkeit und Spekulation gestellt werden, weil es keine unmittelbaren Zeugen für den Unfall gibt. Erst mit dem spektakulären Fall des am 6.8.1998 im nordfriesischen Wattenmeer tödlich verunglückten Seekajakfahrers Reimer Siemen war es einmal möglich, diese Hindernisse komplett zu überwinden und nicht nur eine umfassende Unfallanalyse, sondern auch eine Reihe von Entscheidungen und

Erkenntnissen mit grundsätzlicher Bedeutung für den Kajak- und Wassersport im Rahmen der strafgerichtlichen und seeamtlichen Klärung des Vorfalls zu erreichen. Die jetzt vorliegende vollständige Abfassung des seeamtlichen Spruchs vom 21.8.2001 rundet den gesamten Entscheidungsprozess in nochmals bemerkenswerter Weise ab.

Reimer Siemen war es bekanntlich nach einer Kenterung in rauher See nicht mehr gelungen, in sein Seekajak wieder einzusteigen. Nach stundenlangem Treiben im Meer schien die Rettung nahe, als ihn gegen Abend ein Fahrgastschiff in nur ca. 100 m Entfernung passierte. Obwohl er ständig mit seinem Paddel winkte, was auch von Passagieren bemerkt und an den ersten Steuermann und Kapitän weitergemeldet wurde, setzte das Schiff seine Fahrt ohne irgendeine Hilfeleistung fort. Zwei Tage später wurde Reimer Siemen im Wasser tot treibend vor der Hallig Langeness aufgefunden. (s. auch KANU-SPORT, Nr. 10/98, S.468f.; Nr. 1/01, S. 38 u. Nr. 9/01, S. 44).

Schwerfälliges Strafrecht

Im Rahmen der strafrechtlichen Verfolgung des Falles bestätigte sich leider die Befürchtung, dass Staatsanwaltschaft und Gericht bei der Beurteilung seemännischer und seerechtlicher Vorgänge mangels eigener Sachkunde und Erfahrung äußerst schwerfällig sind. Wenn dann noch bei einem tödlichen Unfall auf dem Meer ein Seekajak beteiligt ist, dessen Eigenschaften ihnen fremd sind und das sich nach ihrem Verständnis auch gar keinen entsprechenden Risiken aussetzen sollte, ist die Neigung zur schnellen Einstellung aller amtlichen Ermittlungen bei umstrittener Schuldfrage groß.

Nur dem öffentlichen Interesse und der hartnäckigen Verfolgung der Rechte der Witwe des Verunglückten war es schließlich zu verdanken, dass gegen den verantwortlichen Schiffskapitän eine Anklage wegen fahrlässiger Tötung durch Unterlassen erhoben und der Kapitän sodann mit einer Geldbuße von DM 25.000 belegt wurde. Das Verhalten des ersten Steuermanns wurde mit einer Geldbuße von DM 10.000 geahndet, allerdings auch erst nach unverständlichem Schwergang der Ermittlungen.

Klarheit durch das Seeamt, neue Definitionen

Erst das Seeamt Kiel bewertete das Verhalten aller Beteiligten mit der wünschenswerten Klarheit. In seinem Spruch vom 21.8.2002 warf es dem Kapitän und seinem ersten Steuermann vor, aufgrund der unterlassenen Hilfe sich fehlerhaft verhalten und dadurch den Tod des Kajakfahrers Reimer Siemen verursacht zu haben.

Die Verpflichtung zur Hilfe

Dabei schrieb es erstmalig einige wichtige Grundsätze zur Hilfe auf See fest, die weit über die entsprechenden Maßstäbe für das allgemeine zivile Leben hinausgehen und von größter Bedeutung für den gesamten Wassersport an unseren Küsten sind.

Wer die Hilfsbedürftigkeit eines im Straßenverkehr verunglückten Autofahrers nicht in vollem Umfang kennt oder fahrlässig falsch einschätzt, kann strafrechtlich nicht zur Verantwortung gezogen, selbst wenn das Opfer später aufgrund der unterlassenen Hilfe stirbt. Insbesondere besteht keine Verpflichtung etwaige Anzeichen einer Unfallsituation vorbeugend auf einen tatsächlichen Notfall hin zu erforschen.

Die Verpflichtung zur Hilfe gegenüber einem auf See Verunglückten verlangt dagegen überhaupt keine volle Kenntnis des Unglücks. Bereits die unterlassene Hilfe aufgrund der fahrlässigen Falsch-Beurteilung einer Notsituation kann strafrechtliche Folgen haben.

Schon eine Meldung, über lediglich vage Anzeichen eines solchen Unglücks reicht aus, um eine Verpflichtung zum Handeln auszulösen. In diesem Sinne bewertete das Seeamt das

ständige Winken eines Kajakfahrers mit dem Paddel zwischen Wellen in rauer See als Notsignal gemäß des Zeichens 1 (k) der Anlage IV zu den KVR (Internationale Kollisionsverhütungsregeln) . Allein die Meldung eines solchen Vorgangs durch eine auf dem Schiff mitreisende Urlauberin hätte den Kapitän und seinen ersten Steuermann zur Aufklärung der Situation und schließlich zur Hilfe veranlassen müssen.

Eine so weitreichende Verpflichtung zur Hilfe ergibt sich für den Führer eines Schiffes auf See nach Auffassung des Seeamtes direkt aus § 5 der Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt. Für den ersten Steuermann sowie für alle anderen Rudergänger und Besatzungsmitglieder folgt diese Verpflichtung aus den Grundsätzen einer guten Seemannschaft gemäß den §§ 3 I 1 , 4 I 1 der SeeSchStrO.

Das Seekajak

Schließlich beschäftigt sich das Seeamt auch ausführlich mit den speziellen Eigenschaften und der Seetüchtigkeit eines marktgängigen Seekajaks aus GFK oder PE. Es sei in der Regel 5 – 6 m lang. Im Fall einer Kenterung verhinderten eingebaute Schotten und wasserdichte Luken das Eindringen von Wasser. Das Cockpit könne mit einer per Hand , Fuß oder Motor betriebenen Pumpe gelenzt werden. Seekajaks seien daher nahezu unsinkbar. Sie könnten kentern, aber ebenso wieder aufgerichtet werden, wenn das Eskimotieren beherrscht wird. Für einen trainierten Fahrer, der einschlägige Stütztechniken und das Eskimotieren beherrscht, seien sie daher auch stabil. So ausgestattete Seekajaks hätten ihre Seetüchtigkeit auch bei Starkwinden, Sturm und zahlreichen Atlantikfahrten bewiesen.

Unter offenem Bruch mit einer völlig anderen Sportboot-Definition des übergeordneten Bundesoberseeamtes kommt das Seeamt daher erstmalig zu dem Ergebnis, dass auch das Seekajak die Eigenschaften eines Sportbootes erfüllt und damit grundsätzlich zur Befahrung von Seeschiffahrtsstraßen geeignet ist. Selbst wenn die Bedeutung der Seeämter durch das neue See-Sicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG) inzwischen deutlich herabgestuft wurde, werden Seekajakfahrer mit Genugtuung auf dieses erste, offiziell dokumentierte Anerkenntnis als Verkehrsteilnehmer auf See verweisen können, wo immer man sich zukünftig auch um die Eigenschaften eines Seekajaks streiten wird.

Neue Überlebenszeiten für die Nordsee

In medizinisch-biologischer Hinsicht ist erstmalig ein Sachverständigen-Gutachten zu den mutmaßlichen Überlebenszeiten eines in der Nordsee treibenden Wassersportlers herbeigeführt worden. Aufgrund einer bereits seit 1992 in Großbritannien durchgeführten Langzeitstudie und 930 ausgewerteten Fällen kann für den Bereich der Nordsee von sehr viel längeren Überlebenszeiten ausgegangen werden, als sie bisher in der Fachliteratur mit sehr unterschiedlichen Werten publiziert wurden.

In diese Betrachtung wurde auch erstmalig die große Bedeutung eines Auftriebsmittel , also einer Schwimmweste oder eines Bootskörpers, mit einbezogen. Danach hat ein im 15 Grad kalten Nordseewasser Treibender ohne Auftriebsmittel bis zu 12 Stunden eine 50 %ige Überlebenschance. Mit Auftriebsmittel verdoppelt sie sich sogar auf 24 Stunden. Der nur mit einer leichten Paddeljacke, Feststoff-Schwimmweste, Neopren-Nierengurt und kurzen Shorts bekleidete und sich am gekenterten Kajak festhaltende Reimer Siemen konnte auf der Grundlage dieser Daten nach dem Urteil des Schiffsmediziners Dr. van Laak bei einer Wassertemperatur von 17 Grad mindestens 6, höchstwahrscheinlich 12 und möglicherweise sogar bis zu 24 Stunden überleben.

Keine Alleinfahrten

Kajaksportlich hat dieser Fall in tragischer Weise bestätigt, dass Alleinfahrten auf dem Meer äußerst risikoreich sind und möglichst vermieden werden sollten. Vor dem Beginn einer solchen Fahrt sollte der Wetterbericht sorgfältig studiert werden. Eine allgemein angekündigte Windstärke von 4 – 5 Beaufort ist dann sehr trügerisch, wenn diese nicht konstant ist, sondern von starken Böen durchbrochen und beschleunigt wird, wie in diesem Fall auf 6 – 7 Beaufort. Die gefährliche Konstellation von Wind gegen Strömung lässt schnell Wellen von bis zu 2,5 m entstehen, in der auch eine Gruppe von Seekajakern leicht überfordert sein kann. Schließlich ist auch ein jederzeit einsatzbereites Seenot-Signalmittel mitzuführen. Dem tödlich verunglückten Reimer Siemen hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Schuss aus dem viel kritisierten, aber leicht zu handhabenden Nico-Signal genügt, um seinem Schicksal eine entscheidende, rettende Wendung zu geben, wenn er es denn auf seine Fahrt mitgenommen hätte.

Die menschliche Tragik

Rein menschlich bleibt die traurige Erinnerung an einen Kajakfahrer mit Herzblut und einem Schuss Draufgängertum, der allzu selbstbewusst die Herausforderung gesucht hat, aber den plötzlich auftauchenden Kräften der Natur und einem letztlich übermächtigen Schicksal nach einem unendlich langen Überlebenskampf nicht mehr gewachsen war. Dennoch, die Rettung war so nah und wurde doch so unerklärlich versagt.“

Text: Carlo Schagen

Quelle: KANU-SPORT; Nr.: 12/03, S.16-18 – www.kanu.de

04.12.2003 **Seehund** (Natur)

In WATTREPORT ist der folgende Beitrag v. R.Borcherding erschienen:

„Das wohl populärste Nordseetier ist der Seehund (*Phoca vitulina*). Er lässt sich jetzt zum Winter an unserer Küste nur noch seltener blicken. Nur auf den seeseitigen Sandbänken halten sich noch Seehundrudel auf. Einzeltiere dagegen sind auch anderenorts weiterhin zu sehen, wenn sie in der Nähe von Booten oder Strandspaziergängern aus dem Wasser schauen.

Typisches Merkmal dieser bis 1,8 m langen (d.h. so lang wie ein Schweinswal) und bis 130 kg schweren Robbe ist der rundliche Kopf mit einer Schnauze, die deutlich kürzer ist als bei der ebenfalls heimischen Kegelrobbe. Die Fellzeichnung des Seehunds besteht aus dunklen Flecken auf grauem oder bräunlichem Grund und ist individuell sehr variabel. Beim Fellwechsel im Sommer, oder wenn die Tiere nur teilweise nass sind, wirkt das Fell stark „gescheckt“.

Auf Sandbänken bewegen Seehunde sich flink robbend fort, allerdings sind sie einer gewissen Verletzungsgefahr durch Schnitte ausgesetzt. Der rücksichtsvollere Umgang mit den Tieren hat ihre Scheu in den letzten Jahren verringert, so dass sie heute von Schiffen aus gut zu beobachten sind. (Anm. U.B.: Jedoch haben sie sich an die nicht so häufig in Erscheinung tretenden Küstenkanuwanderern noch nicht gewöhnt, so dass sie bei deren allzu nahem „Auftauchen“ lieber „abtauchen“, d.h. vorsichtshalber ihre Sandbank verlassen und vom „sicheren“ Wasser aus, neugierig die Kanuten beobachten.)

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der wissenschaftliche Name übersetzt „Kälbchen-Robbe“ bedeutet, sich also auf den neugierigen und verspielten Charakter der Art bezieht?

... Seehunde keine Salzdrüsen haben, da Meeresfische kaum Salz enthalten und dabei so wasserreich sind, dass Seehunde nie trinken müssen?

... die Tasthaare im Gesicht der Seehunde äußerst wichtige Sinnesorgane sind und den Tieren den Beutefang auch in trübem Wasser erlauben?

... Seehunde bis 30 Minuten lang und bis 480 m tief tauchen können und im Spurt 35 km/h schaffen?

... sie über Wasser ähnlich schlecht sehen wie wir unter Wasser, während ihr Gehör und Geruchssinn über Wasser hervorragend funktionieren?

... bis heute unklar ist, warum die Seehundsterben von 1988 & 2002 beide bei der im Kattegat liegenden dänischen Insel Anholt begannen?

... Seehunde auf Helgoland weniger scheu sind und dort am (nördlichen) Strand (der Düneninsel) aus nächster Nähe beobachtet werden können? (Trotzdem: Störungen der Tiere vermeiden!)

... die Fischerei der Nordsee jährlich 3 Mio. t Fisch entnimmt, was ca. 100 Mal so viel ist, wie die Wattenmeer-Seehunde im Jahr als Nahrung brauchen?

Wo ist der Seehund zu finden?

An den eisfreien Küsten von Nordatlantik und –pazifik ist die Art weit verbreitet, also u.a. in Nord- und Ostsee, rund um die britischen Inseln und bei Island. Die ostatlantische Population umfasst etwa 70.000 Tiere, davon derzeit ca. 11.000 im Wattenmeer.

Durch Bejagung war der Bestand im Watt bis Anfang der 70er Jahre auf 4.000 abgesunken, erholte sich dann langsam auf 10.000 gezählte Tiere vor dem ersten Robbensterben 1988 und auf 21.000 vor der zweiten Staupe-Epidemie in 2002.

Die Wurfzeit des Seehunds ist im Juni. Nach nur 4-6 Wochen sind die Jungen durch die mit 45% sehr fettreiche Milch zu 25-30 kg Gewicht herangewachsen und werden vom Muttertier verlassen. Die Jungen bringen sich selbst das Fischen bei, während die Mutter sich erneut paart und den Fellwechsel durchläuft. Jungtiere liegen oft allein am Strand und warten – manchmal einen ganzen Tag - auf die Mutter.“ (Sie „heulen“, sind aber deshalb noch längst keine sog. „Heuler“; denn unter „Heuler“ versteht man nur solche Jungtiere, die von ihrer Mutter endgültig verlassen wurden.)

Text: R.Borcherding (Husum)

Quelle: WATTREPORT, Nr. 11/03, S.4 – www.schutzstation-wattenmeer.de

03.12.2003 **Mauritius (Indischer Ozean)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet U.Janßen in dem Beitrag:

„Das blaue Mauritius“

über das für das Küstenkanuwandern nicht ganz uninteressante Revier der im Westen des Indischen Ozeans liegenden Insel Mauritius (östlich von Madagaskar).

Die Insel ist weitgehend vor Brandung geschützt, da vor ihr ein als Wellenbrecher dienender Riffgürtel (Korallenring) liegt, der lediglich in wenigen Bereichen unterbrochen ist. Nur hier

hat die mächtige Ozeandünung die Chance, bis an die felsdurchsetzte Küste vorzudringen und ihre innewohnende Kraft in mächtigen Brechern „verpuffen“ zu lassen.

Außerdem wird diese Region durch den Südostpassat bestimmt, sodass ein Paddeln entlang der Westküste unproblematischer sein dürfte. Der Flugplatz Mahébourg liegt wohl an der Ostküste. Eingesetzt werden kann jedoch innerhalb des Korallenrings; dennoch ist gerade dort mit etwas mehr Windsee zu rechnen, da das Riff etwas weiter draußen liegt. Ein Umrundung empfiehlt sich gegen den Uhrzeigersinn, da gerade der Bereich südlich von Mahébourg etwas weniger brandungsgeschützt ist. Hier hat wohl die Dünung des Südostpassats den Korallen keine Chance gegeben, vor der Küste einen (Schutz-)Ring aufzubauen.

Über **Wind, Wetter & Tidenhub** ist u.a. Folgendes zu lesen:

„Die Insel gilt als Ganzjahres-Reiseziel. Sie liegt im Einflussbereich des Südostpassats, sodass Norden und Westen geschützter, wärmer und trockener sind. Von Oktober bis April dreht der Wind häufiger auch auf Nordost, bei mittleren Stärken von 3-4 Bft. Anschließend bläst der Passat meist konstant, dann oft auch etwas stärker. Von Dezember bis April besteht die Gefahr von Wirbelstürmen (Zyklonen). Die so genannten Mauritius-Orkane (im Schnitt 5 pro Jahr, bis 300 km/h) entstehen ca. 2.000 km nordöstlich und sind deshalb früh erkennbar. Schon bei der ersten der vier Warnstufen (werden in Mauritius Vorkehrungen getroffen). Vorhersagen gibt es via Kanal 6 bzw. per Telefon bei Telmet (302/6071) und dem meteorologischen Dienst (686/1031).

Der Tidenhub beträgt einen Meter, zur Springzeit 1,40 m.

Einen Übersegler (Admiralty Chart 711) ist die einzige Seekarte.

(Anm. U.B.: Zumindest an der Südwestspitze von Mauritius sind auch im inneren des Riffgürtels Strömungen bis 3 kn zu beobachten.)

Quelle: YACHT, Nr: 25-26/03, S.34-43 – www.yacht.de

03.12.2003 **Westfriesisches Watt (Niederlande)** (Recht & Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet Jochen Zinke in dem Beitrag:

„Im Watt droht ein Kahlschlag“

darüber, dass Hollands Wassersportler Alarm schlagen, weil die holländische Schifffahrtsverwaltung „Rijkswaterstaat“ aus Kostengründen fast 2.000 Fahrwassertonnen einziehen will, und zwar ca. 1.000 Seezeichen in der Waddenzee und zwischen 800-900 in Zeeland und Zuid-Holland.

Noch handelt es sich um eine Vorlage, die jedoch die Streichungen auf Fahrwegen „minderer Priorität“ zur Debatte stellt.

Eine Problematik wird in dem Yacht-Beitrag nicht klar herausgestellt, nämlich jene, dass mit dem Streichen von Fahrwassertonnen automatisch auch die Fahrwasser wegfallen. Führen diese nun durch Schutzgebiete, ist plötzlich eine Befahrung durch diese Gebiete nicht mehr erlaubt, und zwar auch dann nicht, wenn die Schiffsführung sich eine solche Befahrung aus nautischen Gründen durchaus zutraut.

Übrigens, mit ähnlichen Problemen ist auch im deutschen Wattenmeer zu rechnen. Der DKV hatte anlässlich der Gespräche zur Änderung der Befahrensregelung (hier: Befahrensordnung – NPNordSBefV) daher von Anfang an darauf bestanden, dass Fahrwasser weiterhin als Fahrwasser zu bezeichnen sind, und zwar auch dann, wenn aus Kostengründen die Bezeichnung, d.h. die Austonnung wegfällt.

Z.B. kann man hierzu in der Zusammenfassung der Ergebnisse der von der Nationalparkverwaltung in Wilhelmshaven initiierten Gespräche zur Befahrensverordnung für den Bereich des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ (v. 30.5.03) Folgendes lesen:

„Es bestand Einigkeit, dass die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Befahrensverordnung 1992 bestehenden gekennzeichneten Fahrwasser nach SeeSchStrO weiterhin Bestand haben sollen, auch wenn von den Wasser- und Schifffahrtsämtern aus Kostengründen auf eine Kennzeichnung verzichtet wird. Es bestand Übereinstimmung, diese Fahrwasser in einer Anlage zur Befahrensverordnung aufzuführen.“

Quelle: YACHT; Nr. 25-26/03, S.14 – www.yacht.de

01.12.2003 **Meeresschutzgebiete für die deutsche Nordsee** (Natur)

In einer WWF-Pressemitteilung wird wie folgt Stellung zu den Schutzgebietsvorschlägen für Nord- und Ostsee von Bundesumweltminister Trittin genommen (zu den Ausführungen über die Schutzgebietsvorschläge für die deutsche Nordsee siehe die „Aktuelle Info“ vom 15.12.03):

„Anlässlich der öffentlichen Erörterung der Natura 2000-Gebietsvorschläge des Bundesumweltministeriums (BMU) für die deutsche Nord- und Ostsee fordert der WWF erweiterte Gebiete zum Schutz gefährdeter Meerestiere und Vögel sowie ihrer Lebensräume.

Der WWF legte heute eine Seekarte mit eigenen Natura 2000-Schutzgebietsvorschlägen für die Nordsee vor:

Link: www.wwf.de/imperia/md/content/pdf/meereundksten/karte-nordsee.pdf

Der WWF begrüßt es, dass sich das BMU daran macht, Meeresschutzgebiete jenseits der 12 Seemeilenzone in der „Ausschließlichen Wirtschaftszone“ (AWZ) auszuweisen. Die Gebietsvorschläge sind jedoch nicht ausreichend, um die wertvollen und faszinierenden Lebensgemeinschaften auf Riffen und Sandbänken sowie die wichtigsten Verbreitungsgebiete von seltenen Seevögeln und Schweinswalen wirkungsvoll zu schützen. Die Gebietsabgrenzung des BMU zielt in manchen Bereichen eher darauf ab, Konflikten mit geplanten Windparks und anderen Nutzungen aus dem Wege zu gehen, denn einige wichtige schützenswerte Bereiche wurden ausgelassen. Für einen naturverträglichen Ausbau der Offshore-Windenergie bleibe auch außerhalb der schützenswerten Seegebiete genügend Raum.

Der WWF hat die vom Bundesamt für Naturschutz veröffentlichten Grundlagendaten deshalb selbst ausgewertet und jetzt eigene Schutzgebietsvorschläge für die Nordsee vorgelegt. Vorschläge für die Ostsee werden zurzeit ebenfalls erarbeitet und in Kürze vorgestellt. Die Ergebnisse der WWF-Auswertung zeigen, dass die FFH-Gebiete:

- „Sylter Außengrund“ und „Borkum Riffgrund“

vergrößert werden müssen, um die schützenswerten Sandbänke und Riffbereiche sowie wichtige Schweinswalvorkommen in die Schutzgebiete einzubeziehen. Das Vogelschutzgebiet:

- „Östliche Deutsche Bucht“

muss auch die Seetaucherbestände nordwestlich und südlich der bisher vorgeschlagenen Abgrenzung einbeziehen. Alle Schutzgebiete sind auch in der 12 Seemeilenzone fortzusetzen. Außerdem muss untersucht werden, ob nördlich des Borkum-Riffgrundes besonders bedrohte Schweinswale vorkommen. Sollte sich dies bestätigen, wäre dort ein Schutzgebiet besonders dringend erforderlich.

Der WWF weist darauf hin, dass der Meeresschutz nicht an der Grenze der deutschen AWZ enden dürfe. Für grenzüberschreitende Gebiete, wie z.B. die:

- „Doggerbank“

müsse gemeinsam mit den Nachbarländern ein internationales Management der Schutzgebiete angestrebt werden. Das BMU darf jetzt angesichts des Drucks von Seiten der Windenergie-, Rohstoff- und Fischereiwirtschaft nicht einknicken und muss die fachlich erforderlichen Gebiete im vollen Umfang ausweisen. Zu der Anmeldung der Natura 2000-Gebiete sei Deutschland nach europäischem Recht verpflichtet, daran führe kein Weg vorbei. Deutschland müsse jetzt seinen Beitrag zu einem ökologisch zusammenhängenden Netzwerk von Schutzgebieten leisten, das die Anrainerstaaten des Nordostatlantik bis 2010 einrichten wollen.“

Quelle: WWF-Pressemitteilung vom 1.12.03

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01552/index.html (Nordsee)

Hinweis: s. auch WWF-Pressemitteilung vom 10.12.03

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01573/index.html (Ostsee)
