

# EPP 3 (Küste)

## Nordsee (Langeness & Co.)

### Hausaufgaben (49 Fragen inkl. Antworten) (3.-5.08.07)

---

**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (2/08/07)  
**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf)

Aufgabe 1: Verfolgung des Wetterberichts  
Aufgabe 2: Starttag - Schlüttsiel ò Oland (oder: ò Langeness)  
Aufgabe 3: Zweiter Tag - Oland ò Langeness  
Aufgabe 4: Zweiter Tag – Oland nach ò Gröde ò Hooge ò Japsand ò Hilligenley/Langeness  
Aufgabe 5: Zweiter Tag – Weiterfahrt Japsand ò Amrum (Kniepsand) ò Föhr (West)  
Aufgabe 6: Letzter Tag – Hilligenley/Langeness ò Schlüttsiel  
Aufgabe 7: Letzter Tag – Föhr (West) ò Hilligenley/L. ò Schlüttsiel bzw. Föhr (IWest) ò Dagebüll  
Aufgabe 8: Ausweichroute  
Tourenplanungstabelle

#### **Erläuterungen:**

FW = Fahrwasser; WFW = Watt-FW; WH = Wattenhoch;  
HW = Hochwasserzeit; NW = Niedrigwasserzeit (nicht immer bekannt);  
MHW = Mittleres Hochwasser (bezogen auf Seekartennull/SKN-LAT);  
SKN = LAT: niedrigster astronomischer Wasserstand) (ab 2005 im Gezeitenkalender zu finden!)  
früher: SkN = MSpNW (mittleres Springniedrigwasser, dass ca. 0,5 m niedriger liegt (die Umstellung der Seekarten dauert noch ca. 6 Jahre)  
MTH = Mittlerer Tidenhub (nicht immer bekannt);  
SA = Sonnenaufgang; SU = Sonnenuntergang (jeweils bezogen auf Cuxhaven);

#### **Gezeiten-/Stromdaten:** (s. Gezeitenkalender 2007; Stromatlas 2002)

Hoch-/Niedrigwasserzeiten für Helgoland: (Gezeitenkalender, S.11 u. S.111)

3.08.07: HW = 3:34 + 15:45; NW = 10:10 + 22:42 Uhr (= Mitt-Zeit)

4.08.07: HW = 4:13 + 16:29; NW = 10.49 + 23.24 Uhr (= Mitt-Zeit)

5.08.07: HW = 4:57 + 17:16; NW = 11:32 + 0:05 Uhr (= Nipp-Zeit)

Gezeitenunterschiede zu Helgoland (Korrekturwerte): (Gezeitenkalender, S.15)

Schlüttsiel HW = 2:02; NW = 2:12 Std.

Gröde (Anleger) HW = 1:48; NW = trocken

Hooge (Anleger) HW = 1:33; NW = 1:32 Std.

Langeness (Hilligenley) HW = 1:31; NW = 1:32 Std.

Amrum (Wittdün) HW = 1:29; NW = 1:26 Std.

Südwesthörn HW = 2:30; NW = trocken

Dagebüll HW = 2:18; NW = 2:14 Std.

Föhr (Ley Nord) HW = 2:28; NW = 2:38 Std.

Amrum (Odde) HW = 1:09; NW = 1:16 Std.

Mittleres Hochwasser (MHW SKN-LAT / alt: MSpNW) bzw. Tidenhub: (Gezeitenkalender, S.113)

Helgoland: 3,0/2,6 bzw. 2,4 m (1/12 = 0,2 m)

Amrum (Odde) 2,7/2,2 bzw. 2,1 m (1/12 = 0,18 m)

Amrum (Wittdün) 3,4/2,8 bzw. 2,7 m (1/12 = 0,22 m)

Südwesthörn 3,3/2,8 bzw. ? m (da Anleger trocken fällt)

Dagebüll 3,7/3,1 bzw. 3,0 m (1/12 = 0,25 m)

Langeness (Hilligenley) 3,3/2,8 bzw. 2,9 m

Hooge (Anleger) 3,4/2,9 bzw. 2,9 m

Gröde (Anleger) 3,8/3,4 bzw. ? m (da Anleger trocken fällt)

Schlüttsiel 3,7/3,3 bzw. 3,2 m (1/12 = 0,28 m)

Sonnenaufgang/-untergang (Cuxhaven): (Gezeitenkalender, S.123)

3.-5.08.07: SA = 5:42 – 5:45 Uhr; SU = 21:20 – 21.16 Uhr

Beginn einlaufende bzw. auslaufender Strom: (Stromatlas, S.5/6 bzw. S.11/12)

Gatt Amrum/Japsand (Norderaue) bzw. Sylt/Amrum (Hörnuntief):

Beginn einlaufend = minus 4 Std. bzw. minus 3:30 Std. vor HW Helgoland

Beginn auslaufend = plus 2:30 Std. nach HW Helgoland

## Aufgabe 1: (Verfolgung des Wetterberichts)

### a) Vor der Tour

Aufgabe: Schneidet ab Montag, 30.07.07, bis Freitag, .3.08.07, die Wetterkarte aus der Tageszeitung heraus und klebt diese Wetterkarten auf ein Blatt Papier (bitte mitbringen!).

Macht euch Gedanken zur Wetterentwicklung.

Surft Freitagmorgen, .3.08.07, im Internet und lasst euch die Wetterdaten ausdrucken:

è [www.seewetter.de](http://www.seewetter.de) (identisch mit: [www.wetteronline.de/segel.html](http://www.wetteronline.de/segel.html) )

>Aktuelle Seewetterangaben-Online, und zwar bezogen auf die Nordfriesische Küste (hier: >Nordsee >Deutsche Bucht >Nordfriesische Küste; Vorhersage und abfragen, und zwar: >Wind (3-Tage-Vorhersage) sowie >Trend (weitere 3 Tage-Vorhersage).

### b) Während der Tour

#### 1. Frage:

Welche Möglichkeiten gibt es, um unterwegs den Seewetterbericht, die Windprognose bzw. die Wasserstandsvorhersage abzurufen?

Antwort: (z.B.)

è Radio: NDR Info = 972kHz + 702 kHz: 0.05+8.30+22.05 Uhr  
DF/DR = 1.269+177+6.005+6190 kHz: 1.05+6.40+11.05+22.05 Uhr

è Telefon (DWD-Seewetterbericht): 069-8056-2551 (Bandansage)

è Telefon (DWD-Wind- & Sturmwarnungsbericht): 040-6690-1209 (Bandansage)

è Telefon: 0900/1116920-22 Dt.Bucht (DeTeMedien – DWD) (kostenpflichtig)

è Telefon: 01803-254608 (neu ab: ca. 10 Uhr) (Deutschland Radio)

è Telefon (BSH-Wasserstandsvorhersage): 040-31903190 (persönliche Auskunft)

è SMS 30 SMS-Abrufe/Jahr = 19,- Euro (Infos: [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de) )

## Aufgabe 2: Starttag (3.08.07)

### Schlüttsiel è Oland (Hafen) (oder: è Hilligenley)

#### Hinweis:

Lasst euch von U.Beier è [udo.beier@t-online.de](mailto:udo.beier@t-online.de) diese Aufgabensammlung und die dazugehörige „Tourenplanungstabelle“ als Word-Dokument zumailen, sodass ihr die Möglichkeit habt, die Lösungen gleich in diese Dokumente einzutragen.

#### Annahmen für alle Tourenplanungsaufgaben:

a) Wir paddeln möglichst bei Stauwasser bzw. mit dem Strom.

b) Wenn wir gegen den Strom paddeln sollen, wird das ausdrücklich vermerkt.

c) Wenn wir die Stauwasserphase ausnutzen wollen, kann auch 0:30 h vor HW gestartet bzw. bis 0:30 h nach NW gepaddelt werden; denn während dieser Zeit strömt es i.d.R. nur gering.

d) I.d.R. kippt der Tidenstrom (Stromkipp = SK) bei Hochwasser (HW) bzw. Niedrigwasser (NW). Bei Abweichung, die dem Stromatlas entnommen werden können, wird i.d.R. mit SK statt mit HW bzw. NW gearbeitet.

e) Wir paddeln möglichst – wegen der besseren Orientierung bzw. wegen des stärkeren Stroms - immer entlang des Fahrwassers (FW) (Ausnahme: Seeseite der Inseln).

f) Wir gehen von einem Wanderfahrertempo von 5 km/h (bzw. 3 kn) aus. Strömung bzw. Gegen-/Rückenwind werden ignoriert, aber es wird nicht vergessen, dass wir in der Realität manchmal schneller, manchmal aber auch langsamer sind. Außerdem

*sind bei der 5-km/h-Durchschnittsgeschwindigkeit kleinere „Trink“-Pausen mit einberechnet.*

**g) Wenn wir bei den Lösungen Zeit- und Höhenangaben machen, die bis auf die Minuten bzw. den Zentimeter genau sind, dann geschieht dies deshalb, damit die Berechnungen leichter nachvollzogen werden können. In Wirklichkeit kommt es nicht so genau auf die Minute bzw. auf den Zentimeter an, da Tiden- & Wettereinfluss nicht so exakt vorhersagbar sind.**

**Allgemeine Fragestellung:** Können wir am Freitagnachmittag, 3.08.07, von Schlüttsiel hinüber zur Hallig Oland paddeln und gegebenenfalls sogar weiter bis nach Hilligenley/Langeness?

**Variante (früh):**

**2. Frage:**

**Wann können wir am 3.08. frühestens von Schlüttsiel nach Oland paddeln? (Bestimme hierfür Hochwasserzeit (HW) Schlüttsiel!)**

Anmerkung: Wir müssen selber vor Ort im Hafen von Schlüttsiel prüfen, auf welcher Hafenseite es am leichtesten ist, die Seekajaks einzusetzen. I.d.R. bietet sich zum Einsetzen die Rampe an der Nordseite des Hafens kurz vor dem Steg zu den Liegeplätzen der Segelboote an

Antwort:

*Frühstart Schlüttsiel = HW Schlüttsiel = **17.47 Uhr***

*HW-Schlüttsiel = 17.47 Uhr =  
= 15.45 Uhr (HW Helgoland) + 2.02 h Korrekturfaktor Schlüttsiel*

Ausnahme:

*Wenn wir wollen, könnten wir auch früher starten, und zwar:  
entweder zu Beginn der Stauwasserphase, d.h. 0:30 Std. früher = **17.17 Uhr**;  
oder max. 1 Std. vor HW, wobei wir dann noch etwas Gegenstrom haben: **16:47 Uhr**.*

Empfehlung:

*Wegen der etwas schwierigen Ausstiegsmöglichkeit im Hafen von Oland bietet es sich an, schon möglichst früh zu starten, um möglichst früh nach HW in Oland anzukommen. Ideal wäre es, wenn wir schon bei HW Oland auf Oland anlanden könnten!*

**3. Frage:**

**a) Wie lang ist der kürzeste Weg von Schlüttsiel nach Oland?**

**b) Welchen Kurs müssen wir fahren?**

Antwort:

a) Der kürzeste Weg beträgt **ca. 5 km**.

b) Zunächst fahren wir vom Hafen aus zur Tonne Schl 20.

Dann halten wir auf die Bühnen/Lahnungen der Südost-Spitze von Oland zu (Kurs: 245°) (kann mit Hilfe eines „Kartenwinkelmessers“ ermittelt werden).

Anschließend geht es im Abstand zu den Lahnungen immer an der Südseite von Oland entlang bis zur Hafeneinfahrt von Oland (Süd-West).

Zu Beginn des kleinen Hafens wird an den Steinpackungen auf der Westseite ausgestiegen. Lediglich bei niedrigem Wasserstand wird an der Rampe am Ende des Hafens auf der Ostseite angelandet.

Hinweis: Die Zelte sollten auf der Westseite des Hafens aufgebaut werden.  
Ein Wasserhahn und die Mülltonne befinden sich auf der Ostseite.  
Für die Übernachtung im Hafen ist Kurtaxe zu entrichten (zu bezahlen beim ehemaligen Bürgermeister, der im 2. Haus rechts beim Deichaufgang wohnt).

#### **4. Frage:**

**Müssten wir nicht eigentlich immer entlang des Fahrwassers paddeln, um hinüber zur Hallig Oland zu kommen?**

Antwort:

Nein; denn es führt kein Fahrwasser direkt zum Hafen von Oland.

Würden wir jedoch dem vorgegebenen Fahrwasser folgen, müssten wir mit der Strömung entlang des Fahrwassers Schlütt bis zur Tonne „Schl 8“ fahren, um dann anschließend gegen die Strömung den Prickenweg hinauf nach Oland zu paddeln.

Wie wir der Seekarte entnehmen können, wäre das jedoch ein Umweg; denn wir müssten statt nur 5 km insgesamt ca. 10 km paddeln.

Diese längere Tour bietet es sich jedoch an, wenn das Wasser schon längere Zeit abläuft und die Wattflächen zwischen Schlüttsiel und Oland trocken gefallen sind!

#### **5. Frage:**

**Wann landen wir etwa auf der Hallig Oland an?**

Antwort:

Nach ca. 1 Std., d.h. um ca. **18.47 Uhr**, sofern wir um 17.47 Uhr gestartet sind.  
(Ausnahme: Gegenwind erschwert bzw. Rückenwind erleichtert das Vorankommen!)

#### **Variante (spät):**

#### **6. Frage:**

**Wann müssen wir am 3.08. spätestens in Schlüttsiel wegfahren, um noch auf Hallig Oland anzukommen? (Denkt daran, dass das Watt irgendwann trockenfällt! D.h. hier muss mit der 12er-Regel gearbeitet werden!)**

Anmerkung: Beachte bei der Berechnung, dass lt. Gezeitenkalender das MHW von Schlüttsiel auf SKN-LAT bezogen ist, während die Seekarte noch mit dem alten SKN-MSpNW arbeitet. Vermindere daher die MHW-Angabe von Schlüttsiel, die im Gezeitenkalender auf S.113 zu finden sind, um 0,4–0,5 m auf 3,3 m.

Antwort:

Die flachste Stelle vor Oland beträgt  $\underline{1}_8 = 1,80$  m Watthöhe (= Trockenfallende Höhe über Seekartennull), wobei anzumerken ist, dass die noch flachere Stelle von  $\underline{2}_1$  dicht unter Land südlich der Hallig zu umfahren ist. Wenn wir davon ausgehen, dass wir noch mindestens 0,5 m Wasser unterm Kiel haben möchten, müssen wir spätestens bei einem Wasserstand von 2,30 m in Oland (Hafen) einlaufen.

In Anbetracht dessen, dass das „Mittlere Hochwasser“ (MHW-SKN) ca. 3,3 m beträgt (= MHW Schlüttsiel) und der „Mittlere Tidenhub“ (MTH) 3,2 m, fällt das Wasser nach HW Schlüttsiel  $\approx$  HW Oland nach der „Zwölfer-Regel“ (mit  $1/12 = 3,2:12 = 0,27$ ) in der:

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Std. um 0,27 m (Wasserstand = 3,03 m),</li><li>2. Std. um 0,54 m (Wasserstand = 2,49 m)</li><li>3. Std. um 0,81 m (Wasserstand = 1,68 m) (mit: 2:15 h = 0,20 m (WS = 2,29 m)</li></ol> |
|---|

D.h. nach ca. **2:15 h nach HW Schlüttsiel** (= 17.47 + 2:15 = 20.02 Uhr) müssten wir im Hafen von Oland sein.

Folglich müssten wir spätestens 1 h vorher von Schlüttsiel aus starten = **19.02 Uhr**. Wenn wir später starten, gibt es Probleme, und zwar nicht nur bei der Überfahrung des langsam trockenfallenden Watts, sondern auch beim Ausstieg im verschlickten Hafen von Oland.

Übrigens, nur ein höherer Wasserstand würde einem einen noch späteren Start ermöglichen. Der erhöhte Wasserstand müsste aber auf starken westlichen Wind zurückzuführen sein und nicht auf Springtide; denn wir befinden uns beim Anlanden in Oland in der 3. – 4. Std. also innerhalb einer Zeit während der es kaum Wasserstandsunterschiede zwischen Spring- und Nipptide gibt.

Zur Info: Wir haben vom 3.-4.8.07 Mitt-Tide (mit Vollmond am 30.7.06).

### **Variante (Fahrt direkt bis nach Hilligenley/Langeness):**

**Fragestellung:** Können wir stattdessen am 3.08. auch von Schlüttsiel aus direkt nach Langeness (Hilligenley = Warft am Süd-West-Ende von Langeness) paddeln?

#### **7. Frage:**

**Welches Fahrwasser sollten wir entlang paddeln, um nach Hilligenley zu kommen?**

#### **Antwort:**

Zunächst fahren wir das Fahrwasser Schlütt (Schl) entlang bis zur Tonne „Schl 8“, dann wechseln wir hinüber zum Langeness-Fahrwasser (L), und zwar zur Tonne „L 32“. Ca. 500 m vor der Tonne „L 18“ wird dann auf den Anleger bzw. die verschlickte Bucht vor Hilligenley zugehalten und ausgestiegen.

<p><b><u>Hinweis:</u></b> Die Gaststätte auf der Warft „Hilligenley“ ist <b>DKV-Kanustation</b>. Auf der südwestlich davor gelegenen – manchmal etwas feuchten und unebenen – Wiese dürfen die <u>Zelte</u> aufgebaut werden. Anschließend melden wir uns in der Gaststätte an und bezahlen unsere Übernachtungsgebühr. Das WC der Gaststätte darf benutzt werden. Dort gibt es auch Trinkwasser.</p>
---

<p>Auf der <u>Rixwarft</u> nebenan können Fahrräder für eine Inselrundtour gemietet werden! Übrigens, theoretisch besteht auch die Möglichkeit am Leuchtturm „Nordmarsch“ zu zelten, was jedoch nicht getan werden sollte, da die Halligbewohner das nicht gerne sehen; denn der Leuchtturm ist ein beliebter Ausflugsort der Hallig-Gäste. Lagern dort aber die Seekajak-er, vergrätzen wir den Gästen diesen Ort.</p>
---

#### **8. Frage:**

**a) Wie lang ist die Strecke bis nach Hilligenley, wenn wir immer im Fahrwasser entlang paddeln?**

**b) Wie lange brauchen wir, um Hilligenley per Kajak zu erreichen.**

#### **Antwort:**

a) Der Strecke ist ca. **17 km** lang.

b) Wir benötigen dafür ca. **3:24 h**

Bei entsprechendem Rückenwind und wenn wir zur Zeit der stärksten Strömung paddeln, können wir es natürlich auch – sofern wir uns anstrengen – in unter **2 h** schaffen.

Bei Gegenwind dagegen dauert es - je nach unserer Kondition - etwas länger.

**9. Frage:**

- a) Wann können wir **frühestens** in Schlüttsiel starten?  
b) ... und wann in Hilligenley anlanden?

Antwort:

- a) Bei HW Schlüttsiel sollte gestartet werden = **17.47 Uhr**.  
b) Dann würden wir 3:24 Std. später um **21.11 Uhr** in Hilligenley anlanden können.  
(SU = 21.20 Uhr)

Anmerkung: Wir könnten natürlich an diesem Freitag, 3.8.07, auch früher starten, nämlich früh morgens. Unter Beachtung der folgenden Daten:

NW Hilligenley = 11.42 Uhr =  
= 10.10 Uhr (NW Helgoland) + 1:32 h Korrekturfaktor Hilligenley mit SA = 5.42 Uhr  
è Start Schlüttsiel früh morgens spätestens um 8.18 Uhr, nämlich: 3:24 Std. vor NW Hilligenley = 11.42 Uhr

wäre es möglich, auch nach Sonnenaufgang um **8.18 Uhr** zu starten. 3:24 Std. später würden wir dann in Hilligenley anlanden, d.h. um **11.42 Uhr**.

Viel Spaß, denn bei NW Hilligenley ist nämlich die ganze Bucht vor Hilligenley trockengefallen und matschig!

**10. Frage:**

- ... und wann könnten wir Freitagnachmittag **spätestens** von Schlüttsiel aus starten?

Antwort:

Unter Beachtung der folgenden Daten:

HW Schlüttsiel = 17.47 Uhr  
NW Hilligenley 00.14 Uhr (= 22.42 Uhr (NW Helgoland) + 1:32 h Korrekturfaktor Hilligenley)  
mit SU = 21.20 Uhr

läge wegen Beachtung des SU der **späteste Starttermin bei 17.56 Uhr** (= 21.20 Uhr SU minus 3:24 Std. Fahrtzeit).

**11. Frage:**

- Dürfen wir auch so paddeln, dass wir erst nach Sonnenuntergang Hilligenley erreichen?

Antwort:

Wir müssten über die richtige Beleuchtung verfügen:

Ein "Fahrzeug unter Ruder" (z.B. Seekajak) muss mindestens  
(a) ein "fest angebrachtes" "weißes Rundumlicht" führen, welches vom BSH zugelassen ist,  
(b) das "über den ganzen Horizont sichtbar" ist  
(c) und eine „Mindesttragweite von 2 sm" hat.  
(siehe: SeeSchStrO § 10 (2), § 8 (1)+(2); KVR 21 (e))

Zu weiteren Infos hierüber siehe: è [www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf)

Wir könnten dann mit solch einer Beleuchtung auch um 20.50 Uhr starten und in die Dunkelheit paddeln. Wir kämen dann 3:24 h später, also bei NW Hilligenley um 00.14 Uhr in Hilligenley an. Ansonsten müssten wir spätestens bei SU in Hilligenley sein.

Wenn wir trotzdem in die Dunkelheit hinein paddeln wollten, sollten wir zumindest meiden, im (Watt-)Fahrwasser zu paddeln und in der Lage sein, bei Schiffsbegegnungen sofort mit einer Lampe auf uns aufmerksam zu machen.

**12. Frage:**

**Wenn wir auf dem Schlütt-Fahrwasser paddeln, wie stark kann die Strömung maximal westlich von Gröde-Appelland sein? (è Stromatlas!)**

Antwort:

Laut Stromatlas haben wir:

è den stärksten auslaufenden Strom 6 h vor HW Helgoland (s. Stromatlas, S.3)

è und den stärksten einlaufenden Strom 1 h vor HW Helgoland (s. Stromatlas, S.8).

Die Stromgeschwindigkeit beträgt dann 90-110 cm/Sekunde (= 1,8-2,2 kn bzw. **3,3-4,1 km/h**).

Übrigens, um leichter die Strömung umrechnen zu können, sollten wir uns Folgendes merken:

<b>50 cm/s = 1kn = 1,852 km</b>
---------------------------------

<i>Hinweis: Diese Werte stellen die Stromgeschwindigkeit bei mittleren Tidenverhältnissen dar. Während der Springzeit kann sie um ca. 10% höher und während der Nippzeit um ca. 10% niedriger liegen. Weitere Info-Quelle über Gezeit-Stromgeschwindigkeit in der Deutschen Bucht: è <a href="http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/Modell1.htm">www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/Modell1.htm</a></i>
---

**Aufgabe 3: Zweiter Tag (4.08.07)  
Oland è Langeness/Hilligenley**

**13. Frage:**

**Wann ist am 4.08.07 Sonnenaufgang?**

Antwort:

SA = **5.43 Uhr**

**14. Frage:**

**a) Wie lang ist die Strecke von Oland bis Langeness (Hilligenley)?**

**b) Wie lange brauchen wir mit dem Kajak, um diese Strecke zu paddeln?**

Antwort:

a) Die Strecke beträgt ca. **13 km**.

b) Dafür benötigen wir ca. **2:36 Std.**

**15. Frage:**

**Wann können wir frühestens in Oland starten?**

Antwort:

Wir sollten frühestens bei HW Oland starten.

Da es Daten für HW Oland nicht gibt, greifen wir auf die Daten des benachbarten Ortes Schlüttsiel zurück:

HW Oland $\approx$ HW Schlüttsiel = 6.15 Uhr = = 4.13 Uhr (HW Helgoland) + 2:02 h Korrekturfaktor Schlüttsiel, mit SA = 5.43 Uhr
--

d.h. frühestens könnte um **6.15 Uhr** gestartet werden, was zulässig ist, da SA = 5.43 Uhr.

**16. Frage:**

..... und wann könnten wir spätestens von Oland aus ablegen?

Antwort:

Wir sollten spätestens bei NW Langeness/Hilligenley in Hilligenley anlanden:

NW Hilligenley = 12.21 Uhr = = 10.49 (NW Helgoland) + 1:32 h Korrekturfaktor Hilligenley
---

Da wir für die ca. 13 km lange Strecke nach Hilligenley ca. 2:36 Std. benötigen, müssen wir in Oland starten um: **9.45 Uhr** (= 12.21 Uhr NW Hilligenley minus 2:36 Std.).

Haben wir aber um 9.45 Uhr, d.h. 3:30 h nach HW Oland überhaupt noch Wasser unter dem Kiel, wenn wir durch das Wattfahrwasser hinaus paddeln?

Nun, die trockenfallende Höhe über Seekarten-Null (SKN) beträgt kurz nach der Hafenausfahrt  $1\frac{1}{2}$  m, d.h. 1,20 m. Das mittlere Hochwasser (MHW) liegt für das benachbarte Schlüttsiel bei 3,70 m (SKN-LAT) und 3,30 m (SKN-MSpNW). Das Wasser fällt mit ablaufendem Wasser an diesem Tag wie folgt (Basis: MTH = 3,2 m;  $1/12$  MTH = 27 cm):

6.15 Uhr = 3,30 m (bei HW Oland) 7.15 Uhr = 3.03 m (./. 27 cm) (= 1/12) 8.15 Uhr = 2.49 m (./. 54 cm) (= 2/12) 9.15 Uhr = 1.68 m (./. 81 cm) (=3/12) 9.45 Uhr = 1.28 m (./. 40 cm) (= 50% von 3/12)
---

Da nun die Watthöhe vor der Hafenausfahrt 1,20 m beträgt und wir ca. 50 cm Wasserstand unter dem Seekajak haben sollten, müssten wir eigentlich schon um 9.15 Uhr starten. Viel Erfolg, denn beim Start müssen wir uns durch den Schlick im Hafenbecken bis zum Wasser vorrobben.

**17. Frage:**

**Was machen wir, wenn es morgens mit 6 Bft. bläst.**

Antwort:

Die Weiterfahrt nach Hilligenley steht in Frage, wenn es wirklich mit 6 Bft. weht. 6 Bft. Wind entsprechen einem Schwierigkeitsgrad (Küste) von ca. KW = IV („sehr schwierig“). Die meisten Kanuten können das nicht mehr auf dem Meer abwettern.

Alternativen:

Entweder wir warten auf Windrückgang bzw. wettern u.U. einen Tag auf Oland ab.

Wenn dann der Wind immer noch nicht nachgelassen hat, erkundigen wir uns auf der Hallig, ob zumindest die schwächeren Kanuten gegen Entgelt per Motorboot zurück nach Schlüttsiel gebracht werden könnten. Oder wir fragen nach, ob wir nicht gegen Entgelt per Gepäck-Lore über den Lorendamm zum Festland transportiert werden könnten.

Kommt der Wind aus nördlicher Richtung, hätten wir jedoch eine Chance, sofern die Kanuten „windtüchtig“ sind, ganz dicht entlang der ablandigen, da südlichen Halligkante von Langeness im Wellen- und Windschutz hinüber bis nach Hilligenley zu paddeln: Wir sollten dann nachmittags 1 h vor HW Oland = **17.31 Uhr** (=16.29 HW Helgoland + 2:02 Std. Korrekturfaktor Schlüttsiel minus 1 Std.) starten; denn dann haben wir entlang der Halligkante von Langeness noch genügend Wasser unterm Kiel.

Übrigens, haben wir erst einmal Langeness erreicht, gibt es immer wieder Ausstiegsmöglichkeiten, von denen wir per Bootswagen über Land den Fährhafen nahe der Rixwarft (südwestlich von Hilligenley) erreichen können.

Kommt der Wind aus südlicher Richtung könnten wir mit den Bootswagen übersetzen auf die Nordseite von Oland (Badestelle), um dann von dort aus während der Hochwasserphase entlang der nördlichen Halligkante bis zum alten Hafen (Vorsicht: Schlick!) nahe der Maienswarft zu paddeln. Spätestens dort setzen wir dann aus und rollern hinüber zum Fährhafen.

Natürlich sind solche Fahrten im ablandigen Bereich nicht ganz unkritisch. Wer nicht diszipliniert dicht unter Land paddelt und stets darauf achtet, dass sein dem Wind zugewandtes Paddelblatt (sog. „Luv-Blatt“) möglichst flach geführt wird, könnte u.U. kentern und dann in die größere See draußen vor den Halligen getrieben werden.

#### **Aufgabe 4: Zweiter Tag (4.08.07)**

#### **Oland è Gröde è Hooge è Japsand è Langeness**

##### **18. Frage:**

**Wie lang ist die Strecke von Oland bis Gröde (Westhafen), von Gröde bis Hooge (Segelhafen), von Hooge (Segelhafen) bis Japsand und vom Japsand bis Langeness (Hilligenley)?**

##### **Antwort:**

*Folgenden Strecken sind zu überwinden:*

Oland (Süd-West) è Gröde (West) = ca. **4,5 km**

Gröde è Hooge (Seglerhafen) = ca. **14 km**

Hooge è Japsand (Nord) = ca. **5 km**

Japsand è Rixwarft/Hilligenley = ca. **7 km**.

è Gesamtstrecke Oland è Halligen & Sände (= 23,5 km) è Hilligenley = 30,5 km

##### **19. Frage:**

**Wann sollten wir in Oland starten? (Bestimme hierzu HW Gröde und siehe zu, dass bei möglichst wenig Strömung hinüber nach Gröde gepaddelt wird!)**

##### **Antwort:**

4.8.07: HW Gröde = 6.01 Uhr = 4.13 Uhr (HW Helgoland) + 1:48 h Korrekturfaktor Gröde  
SA = 5.43 Uhr

*Da die in Hilligenley endende Tour mit 30,5 km recht lang ist und etwas Zeit vorhanden sein sollte, um Gröde, Hooge und Japsand zu besichtigen, sollten wir möglichst früh starten.*

*Außerdem sollten wir so starten, dass wir im Fahrwasser Schlütt möglichst wenig Stromabdrift haben.*

*D.h. da wir für die ca. 4,5 km lange Strecke hinüber von Oland nach Gröde ca. knapp 1 Std. benötigen, sollten wir schon 030 h vor HW Gröde starten, d.h. um **5.31 Uhr**. Nach einer halben Stunde erreichen wir dann das Fahrwasser Schlütt bei Stauwasser und können so ohne große Stromabdrift Gröde ansteuern und dort 1 h später dort um 6.31 Uhr eintreffen.*

*Hinweis: Da SA = 5.43 Uhr ist, steht einem Start um 5.31 Uhr nichts entgegen, zumal wir erst 0:30 h später das „Schlütt“-Fahrwasser queren werden.*

Fragestellung: Wäre es auch möglich, schon 1 Std. vor SA zu starten?

In Anbetracht dessen, dass schon 1 h vor SA die Dämmerung einsetzt und da das „Schütt“-Fahrwasser noch nicht so früh von den Fährschiffen und Ausflugsdampfern befahren wird und wir sowieso 0:30 h benötigen, um das „Schlüt“-Fahrwasser zu queren, könnten wir es ausnahmsweise doch wagen, kurz vor Sonnenaufgang zu starten, nämlich um **4.43 Uhr**. Aber am 4.8.07 ist das nicht nötig!

**20. Frage:**

Welchen Kurs sollten wir von Oland hinüber nach Gröde (West-Anleger) paddeln, wenn mit keiner Strom- bzw. Windabdrift zu rechnen ist?

Antwort: Ca. 160°. Es empfiehlt sich, zunächst die Tonne „Schl10“ anzupeilen und anzufahren und dabei die Abdrift per „Deckpeilung“ zu kontrollieren.

**21. Frage:**

a) Beim Ablegen von Gröde in Richtung Hooge sollte welche Tonne als erstes angepeilt werden?

b) In welcher Richtung liegt diese Tonne?

c) Was bedeutet bei dieser Tonne die Kennung „**Fl.R.4s**“?

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Befueuerung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befueuerung.pdf)

Antwort:

a) Es bietet sich an die Tonne „Schl 4“ anzufahren. Da ist kein großer Umweg. Außerdem läuft dort im Fahrwasser der Strom stärker.

b) Die Tonne „Schl 4“ liegt auf ca. 250°.

c) Es handelt sich um eine Backbord-Leuchttonne:

<b>Fl.R.4s</b> è Roter Blitz (Flashing), der alle <b>4 Sek.</b> ausgestrahlt wird
---

**22. Frage:**

..... und wann müssen wir **spätestens** auf dem Japsand sein? Bestimme hierzu NW Japsand! Überprüfe dabei, ob diese identisch ist mit dem Strömungswechsel Richtung Ost?

Antwort:

Da es keine NW-Daten für Japsand gibt, greifen wir auf NW Hooge zurück und ziehen davon ca. 5 Min. ab. Warum gerade 5 Min.? Nun, wenn die Tide für die ca. 14 km lange Strecke von Hooge nach Gröde ca. 15 Min. benötigt (vgl. hierzu die Korrekturfaktoren), dann wird sie für die ca. 5 km lange Strecke ca. 1/3 der Zeit benötigen, also ca. 5 Min.!

4.8.07: NW Japsand = <b>12.16 Uhr</b> =
---

= 10.49 Uhr (NW Helgoland) + 1:32 h Korrekturfaktor Hooge minus 0:05 h
--

Stromkipp (SK) = 3.30 h vor HW Helgo. = <b>12.59 Uhr</b> = 16.29 Uhr (HW Helgo.) minus 3:30 h
---

Wir sollten folglich **spätestens um 12.16 Uhr** auf dem Japsand anlanden.

Übrigens, lt. Stromatlas ist ca. 3:30 h vor HW Helgoland Stromkipp (SK).

Da HW Helgoland um 16.29 Uhr ist, müsste ca. 3:30 Std. vorher an der Nordspitze von Japsand die Tide kippen, da es dann langsam beginnt, wieder Richtung Ost zu strömen = **12.59 Uhr**.

Liegt hier ein Widerspruch vor zu NW-Japsand = 12.17 Uhr? Nun, addieren wir noch 0:30 h Stauwasserzeit auf, müsste lt. Gezeitenkalender-Berechnung um 12.47 Uhr der Oststrom einsetzen. Die Differenz von 0:12 h ist jedoch zu vernachlässigen. Begründet werden kann diese Differenz damit, dass der Stromatlas nur im Stunden-Takt Stromdaten angibt und Werte, die dazwischen liegen, nur geschätzte Werte sind; denn 4 h vor HW Helgoland ist vor

Japsand noch ein Weststrom zu beobachten, 1 Std. später, also 3 h vor HW strömt es jedoch schon wieder Richtung Ost. Also kann vermutete werden, dass so ungefähr 3:30 Std. vorher der Tidenkipp / Stromkipp (SK) / Strömungswechsel stattfinden wird.

**23. Frage:**

a) Ermittle die Fahrtzeit nach Gröde, Hooge und Japsand.

b) Berechne, wie viel Zeit uns verbleibt, um etwas Pause auf Gröde, Hooge und Japsand machen zu können?

Antwort:

a) Nach Gröde benötigen wird ca. 1 Std. (= **4,5 km**);  
von Gröde nach Hooge 2:48 Std. (= **14 km**)  
und von Hooge zum Japsand 1 Std. (= **5 km**).

b) Wenn wir davon ausgehen, dass wir bei einem Start von Oland um 5.31 Uhr in Gröde um 6.31 Uhr anlanden und nach einem 30-minütigen Rundgang auf Gröde um 7.01 Uhr wieder Richtung Hooge starten wollen, aber um 12.17 Uhr (= NW Japsand) in Japsand wieder startbereit sein möchten, stehen uns für die ca. 19 km lange Tour von Gröde über Hooge bis Japsand insgesamt **5:16 Std.** zur Verfügung. Für die Paddelerei benötigen wir dafür ca. **3:48 Std.** D.h. theoretisch hätten wir 1:28 h Zeit, um auch auf Hooge und Japsand etwas herum laufen zu können.

Praktisch haben wir jedoch die folgenden Möglichkeiten:

(a) Wir starten von Oland aus bei Beginn der Morgendämmerung (= 1 h vor SA = 4.43 Uhr): Da um diese Zeit noch keine Fährschiffe bzw. Ausflugsdampfer unterwegs sind, dürfte ein solcher Frühstart bei guter Wetterlage vertretbar sein. Auf diese Weise haben wir 1 h gewonnen und die mögliche Pausenzeit erhöht sich von 1:28 h auf 2:16 h. (Da jedoch diese Möglichkeit am 4.8.07 nicht genutzt zu werden braucht, verwerfen wir sie.)

(b) Wir paddeln ab Gröde mit dem Tidenstrom, der lt. Stromatlas max. mit 3,3-4,1 km/h schnell strömt. Sofern kein westlicher Wind mit 3 Bft. und mehr weht, hätten wir durchaus eine Chance, die 14 km lange Strecke Gröde – Hooge nicht in 2:48 h., sondern in 2:00 h zu paddeln, was die mögliche Pausenzeit von 1:28 h auf 2:16 h erhöht, sodass wir durchaus noch Zeit für einen längeren Landgang auf Gröde (0:45 h), Hooge und Japsand hätten (und zwar: je 1 h.).

Übrigens, wir träfen unter diesen Annahmen am 4.8.07 um 11.16 Uhr auf Japsand ein:

5.31 Uhr (Start Oland) (mit SA = 5.43 Uhr)
6.31 Uhr (Anlanden Gröde) (mit 6.01 Uhr HW Gröde)
(Pause: 0:45 h)
7.16 Uhr (Start Gröde) (Paddeln mit starker Strömung $\Rightarrow$ 7 km/h Paddelgeschwindigkeit)
9.16 Uhr (Anlanden Hooge: Eingang zum Seglerhafen)
(Pause: 1 h)
10.16 Uhr (Start Hooge)
11.16 Uhr (Anlanden Japsand)
(Pause: 1 h)
12.16 Uhr (startbereit auf Japsand) mit 12.17 Uhr NW Japsand bzw. 12.59 Uhr SK Japsand

(c) Gegebenenfalls lassen wir bei unserer Tour Gröde und Hooge „links liegen“, d.h. fahren von Oland gleich hinaus zum 21 km entfernt liegenden Japsand (ca. 4:12 Std. Paddelzeit). D.h. wir würden bei einem Start um 6:15 Uhr von Oland (HW = 6:15 Uhr) aus um ca. 10.27 Uhr in Japsand anlanden. Bei guter Wetterlage (kein Gegenwind) könnten wir die Strecke mit ablaufendem Strom voraussichtlich sogar unter 3 Std. zurücklegen, sodass sogar ein längerer Landgang auf Hooge möglich wäre.

**24. Frage:**

Unterwegs nach Hooge treffen wir auf die Tonne SA 22. Was bedeutet die Kennung: „FI(2)R.9s“?

Antwort:

**FI(2)R.9s** è Blitzfeuer (**Flashing**) mit Gruppe von **2** Blitzen in **Rot**; Wiederkehr: alle **9 Sek.**

Übrigens, ein Blitz (FL=Flashing) dauert ca. 1 Sek., ein Blink (LFI=Long **Flashing**) ca. 2 Sek. und ein Funkel (Q=Quick) weniger als 1 Sek. wobei der nächste Funkel schon nach ca. 1 Sek. kommt; folgt der nächste Funkel schon nach 0,5 Sek. handelt sich um ein Schnelles Funkelfeuer (VQ=Very **Quick**).

**25. Frage:**

- Wie lang ist die Strecke von Japsand nach Hilligenley?
- Wann sollten wir von Japsand aus frühestens hinüber nach Hilligenley paddeln
- und wann spätestens?
- Welche Tonnen sollten angefahren werden?

Antwort:

a) Hilligenley liegt ca. 7 km entfernt (= 1:24 h Fahrtzeit).

b) Frühester Starttermin wäre nicht bei NW Japsand = **12.17 Uhr**, sondern zu Beginn des auflaufenden Wassers (Stromkipp (SK)):

Start Japsand frühestens = SK Japsand = **12.59 Uhr** = 3.30 h vor 16.29 Uhr (HW Helgoland)  
Ankunft Hilligenley frühestens = 14.23 Uhr = 12.59 Uhr + 1.24 h

c) Der späteste Starttermin orientiert sich am HW Hilligenley:

Start Japsand spätestens = HW Hilligenley minus 1:24 Std. = **16.36 Uhr** =  
= 16.29 Uhr (HW Helgoland) + 1:31 h Korrekturfaktor Hilligenley minus 1:24 Std.  
Ankunft Hilligenley spätestens = HW Hilligenley = **18.00 Uhr**

d) Bei der Tour bietet es sich an, über die folgenden Tonne nach Hilligenley zu paddeln:  
„SA 7“ – „L 3“ – „L 2/14“ – „L 16“ – „L 18“.

**26. Frage:**

Nördlich von Japsand liegt die Leucht-Tonne **SA 10 / Langeness 1**.

- Welche Farbe hat sie und was bedeuten diese Farben?
- Was bedeutet die Kennung „FI(2+1)R.15s“ ?

Antwort:

a) RGR = Rot-Grün-Rot. Dies bedeutet, dass das Hauptfahrwasser nach Steuerbord abzweigt.

b) (Kennung):

**FI(2+1)R.15s** è Flashing-Feuer mit Gruppen von **2+1** Blitzen (**Rot**), Wiederkehr: alle **15 Sek.**

**27. Frage:**

Bei welcher Wetterlage ist solch eine Tour von Oland über Gröde, Hooge, Japsand bis nach Hilligenley überhaupt nicht empfehlenswert?

Antwort:

Ab 5 Bft. Wind liegt ein Schwierigkeitsgrad von KW=III (= „schwierig“) vor. Die meisten Kanuten werden dann überfordert sein. Das trifft insbesondere für einen 5 Bft. aus W zu; da dann der Wind gegen den Tidenstrom weht, was den KW von III auf IV (= „sehr schwierig“) erhö-

hen könnte. Bei einem 5 Bft. Wind aus O sieht es jedoch schon ganz anders aus; denn dann weht es mit dem Strom, was zu einer Verminderung des KW von III auf II führen könnte.

D.h. wir sollten diese Strecke nur dann paddeln, wenn die Windprognose nicht mehr als 4 Bft. Wind aus West voraussagt (KW II).

Aber auch dann können schon Kanuten Probleme bekommen; denn erstens kann ein KW II als „mäßig schwierig“ angesehen werden und zweitens können unterwegs Grundseen bzw. Wind-gegen-Strom-Situationen schnell zu einer Erhöhung des Schwierigkeitsgrads beitragen.

Außerdem müssen wir berücksichtigen, dass bei einem 4er Gegenwind weniger seegangserfahrene und weniger ausdauernde Kanuten Probleme haben, genügend Tempo zu machen.

## **Aufgabe 5: Zweiter Tag (4.08.07)**

### **Weiterfahrt: Japsand è Amrum/Kniepsand è Föhr (West)**

**Fragestellung:** Ist es möglich, am 4.08.07. von Japsand gleich bis nach Amrum (Kniepsand) und u.U. weiter entlang der Seeseite von Amrum über Amrum Odde bis nach Föhr (West) zu paddeln?

#### **28. Frage:**

**a) Wie lang ist die Strecke von Japsand bis zur Südostspitze des Kniepsand von Amrum?**

**b) Welcher Kurs ist zu paddeln?**

#### **Antwort:**

a) Die Strecke beträgt ca. **7 km**, wofür wir ca. **1:24 Std.** Paddelzeit benötigen.

Das gilt jedoch nur dann, wenn keine Strömungsabdrift und kein Gegenwind uns am Fortkommen behindert.

b) Beim Start ist der große Leuchtturm von Amrum anzupeilen (ca. 300°) und später – wenn die Tonne „SA 3“ sichtbar wird – diese. Anschließend sollte auf die „SA 1“, die „SA 2/15“ und schließlich auf das Watt an der Südspitze des Kniepsand (Amrum) (290°) zugehalten werden. Bei der Querung ist stets die Abdrift per „Deckpeilung“ zu kontrollieren.

#### **29. Frage:**

**In welchem Zeitraum sollten wir hinüber zum Kniepsand paddeln?**

#### **Antwort:**

Die Querung sollte bei **Stauwasser** erfolgen.

„Stauwasser“ in der **Norderaue** (das ist das Tief, welches zwischen Amrum und Japsand liegt) ist lt. Stromatlas um ca. 4 h vor HW Helgoland (d.h. um 12.29 Uhr)

Da es aber dann schon wieder vor Japsand Richtung Nord strömt, sollten wir 4:45 h vor HW Helgoland von Japsand aus starten. U.U. haben wir dann noch eine Abdrift Richtung Süd-West, die aber nach dem Tidenkipp durch eine Abdrift Richtung Nord-Ost kompensiert wird.

Da HW Helgoland = 16.29 Uhr ist, sollte wir 4:45 Std. früher vom Japsand aus Richtung Kniepsand starten, und zwar um <b>11.44 Uhr</b> .
---

Das ist zeitlich durchaus möglich; denn lt. Antwort auf die 23. Frage, sind wir auf Japsand um 12.16 Uhr wieder startbereit. Wir müssen nur die Pausenzeiten auf Hooge und Japsand von je 1 h auf 0:45 h verkürzen.

### **30. Frage:**

a) Wann sollten wir nicht mehr hinüber nach Amrum paddeln? Ermittle hierzu die maximale Strömungsgeschwindigkeit im Tief Norderaue (in Höhe Amrum/Japsand)?

b) Bis zu welcher Windstärke aus welcher Richtung können wir mit "normalen" Küstenkanuwanderern hinüber paddeln (Schwierigkeitsgradabschätzung)?

Wie sieht es bei Wind-gegen-Strom-Bedingungen bzw. bei Rücken- bzw. Gegenwind aus?

c) Welche „Rückzugsmöglichkeit“ haben wir?

Antwort:

a) Lt. Stromatlas strömt es:

1 h vor NW Japsand (= 5 h vor HW Helgoland) in der Norderaue nordwestlich vom Japsand mit 90-110 cm/s (= 3,2-4,0 km/h) in Richtung SW (= 11.29 Uhr)  
Bei NW Japsand = 10-30 cm/s (= 0,4-1,1 km/h) in Richtung N  
1 h nach NW Japsand = 110-130 cm/s (= 4,0-4,7 km/h) in Richtung NO (= 13.29 Uhr)  
2 h nach NW Japsand = 130-150 cm/s (= 4,5-5,4 km/h) in Richtung NO  
3 h nach NW Japsand = 150-170 cm/s (= 5,4-6,1 km/h) in Richtung NO  
4. h nach NW Japsand (= HW Helgoland) = 110-130 cm/s (= 4,0-4,7 km/h) in Richtung NO  
5 h nach NW Japsand = 70-90 cm/s (= 2,5-3,2 km/h) in Richtung NO  
HW Japsand (1:30 h nach HW Helgoland)  
6 h nach NW Japsand = 10-30 cm/s (= 0,4-1,1 km/h) in Richtung N  
7 h nach NW Japsand = 70-90 cm/s (= 2,5-3,2 km/h) in Richtung SW

D.h. wir sollten wirklich versuchen, in der Zeit zwischen 1 h vor und 1 h nach Tidenkipp Japsand die Passage über die Norderaue hinter uns zu bringen.

Lediglich wenn wir beabsichtigen, vom Japsand hinüber nach Wittdün (Amrum) zu kommen, können wir von der Strömungsabdrift etwas profitieren, wenn da nicht der Strom der Süde-raue wäre, der schon in der 1. Std. mit 110-130 cm/s (= 4,1- 4,8 km/h) Richtung Ost, d.h. gegenan strömt.

b) Wenn dann noch ein 4er Wind aus westlicher Richtung bläst, werden wohl die meisten nicht mehr Richtung Kniepsand vorankommen.

Und ein 4er Wind aus nördlicher bis östlicher Richtung würde auf Grund der Wind-gegen-Strom-Situation einen kräftigen Seegang entstehen lassen, der einen ebenfalls am Fortkommen hindert.

c) Rückzug: Es bleibt einem dann nichts anders mehr übrig, als mit dem auflaufenden Wasser zurück nach Hooge oder hinüber nach Hilligenley (s. 25. Frage) zu paddeln. Setzt dann ein östlicher Wind mit 4 Bft. ein, werden wir jedoch auch dort auf Grund der Wind-gegen-Strom-Situation einen kräftigen Seegang erleben, obwohl auf der Hinfahrt zum Japsand trotz des 4er Windes aus Ost kaum Seegang herrschte (wegen der Wind-mit-Strom-Situation).

### **31. Frage:**

Sollten wir bei der Querung der Norderaue in große Schwierigkeiten geraten, auf welche Seenotsignalmittel können wir zurückgreifen?

Zeige die Vor- und Nachteile von 4 möglichen Seenotsignalmitteln auf.

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf)

Antwort:

1) Anruf per **Handy** bei der MRCC-Seenotleitstelle in Bremen: Tel.-Nr. 124124 oder 049(0)421536870. Letzter Tel.-Nr. ist zu wählen, sofern sich das Handy in ein ausländisches Netz einwählt!

2) Notruf per **UKW-Sprechfunkgerät**: Kanal 16 (Mayday Mayday).

3) Zündung **pyrotechnischer Seenotsignalmittel**: z.B. **1-2 Seenotfallschirmrakete** (rot) (30-40 Sek. Leuchtdauer bei 300 m Signalthöhe), sofern die Möglichkeit besteht, dass sie von Dritten gesehen werden kann, sonst warten, bis sich ein Dritter nähert.

**Handrauchfackel** (nachts: **Handfackel**) (60 Sek. Signaldauer) bzw. **Nico-Signal** (ca. 6 Sek. Leuchtdauer bei ca. 75 m Signalthöhe) sind eigentlich eher dafür geeignet, Dritter, die einen suchen, auf sich aufmerksam zu machen.

4) Auslösung des Seenotalarms über eine **Seenotbake**.

Befinden wir uns in Küstennähe und haben wir über unser **Handy** Netzempfang, dann ist das Handy – sofern es wasserdicht & griffbreit verpackt ist – ein effektives Mittel, um Hilfe herbeizuholen, sofern wir in der Lage sind, bei den Gewässerbedingungen das Handy einzusetzen (Probleme: Wir können die Telefon-Nr. nicht auswählen und uns bei dem Wellen/Wind-Lärm nicht verständigen bzw. der Netzempfang wird ständig durch den Seegang unterbrochen!).

Wenn Leute in der Nähe sind, bietet sich auch der Einsatz eines **UKW-Handfunksprechgerätes** an. Es muss jedoch wasserdicht & griffbereit verpackt sein, Wind-/Seegangsgeräusche dürfen nicht die Verständigung unmöglich machen und der potenzielle Retter muss sein UKW-Sprechfunkgerät eingestellt haben und abhören (sog. „Hörwache“).

Empfehlenswert ist insbesondere eine **Seenotbake** an. Seenotbaken/-sender strahlen ein Notsignal aus, welche von COSPAS-SARSAT-Satelliten empfangen und an die zuständigen Seenotleitstellen weitergegeben wird. Jedoch kommt für das Küstenkanuwandern nur eine Seenotbake **mit integriertem GPS-Gerät** in Frage, das das Notsignal inkl. Koordinaten-Daten über die Frequenz 406 MHz ausstrahlt. Zusätzlich sollte solch eine Seenotbake bei Inbetriebnahme eine Peilfrequenz auf 121,5 MHz ausstrahlen, um den Seenotrettern die Möglichkeit zu geben, den Kenterbruder anzupeilen.

Vorteil solcher Seenotbaken mit GPS-Gerät ist, dass die Alarmierungszeit ca. 5 Minuten und die Positionsgenauigkeit ca. 75-100 m beträgt.

Nachteilig ist jedoch, dass solch ein Gerät derzeit ca. 800-900 Euro kostet und ... natürlich – auch wenn es recht handlich ist und nur ca. 350 g wiegt - irgendwo am Körper verstaut werden muss. Was hilft es, wenn das Gerät im Seekajak verstaut wird und nicht herausgeholt werden kann, weil sich der Besitzer dieser Seenotbake bei dem kritischen Seegang nicht traut, es aus der Sitzluke zu holen. Bzw. was nützt uns ein solches Gerät – sofern das Gerät sich im Seekajak des Kenterbruders befindet – wenn der Kenterbruder bei der Kenterung den Griffhalt zu seinem Boot verloren hat und dieses von Wind bzw. Strom abgetrieben ist!?

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf)

Das Problem aller **pyrotechnischen Signalmittel** besteht darin, dass sie tagsüber nicht so gut gesehen werden wie nachts und dass wir von den sehr effektiven Seenotfallschirmsignalaraketen höchstens 2 Stück an Bord haben können. Deshalb ist es wichtig, dass während einer Gruppenfahrt wenigstens die erfahrenen Gruppenteilnehmer ebenfalls je 1-2 Seenotfallschirmsignalaraketen mit sich führen.

Übrigens, eine **(Triller-)Pfeife** taugt eher zur Kommunikation zwischen den Gruppenteilnehmern und das auch nur bedingt. Ab einem 4er Wind und bei Seegangsgeräuschen ist sie nur ganz beschränkt dazu geeignet, auf sich aufmerksam zu machen.

**32. Frage:**

- a) Könnten wir auch auf der Brandungsseite (Kniepsand) von Amrum weiterpaddeln? Schaffen wir es, bis zur Amrum-Odde zu kommen?
- b) Wie viel km sind es?
- c) Bei welchem Wind?
- d) Welche Alternativen bleiben uns, wenn die seeseitige Befahrung von Amrum nicht möglich ist?
- e) Wie läuft der Strom?
- f) Wie viel Zeit?
- g) Wann sollten wir spätestens dort oben sein?

Antwort:

a) Es ist durchaus möglich, entlang der Brandungsseite des Kniepsands weiter bis hoch zur Odde von Amrum zu paddeln.

b) Die Strecke von der Südwest-Spitze Amrums bis hoch zur Amrum-Odde beträgt ca. **16 km**.

c) Jedoch sollte der Wind nicht mit mehr als 2-3 Bft. aus West wehen; denn anderenfalls können wir Brandungsverhältnisse erleben, die nur Kanuten mit entsprechenden Brandungserfahrungen überstehen.

d) Wagen wir die Brandungsfahrt trotzdem, müssen wir notfalls die Tour abbrechen und am Kniepsand auf Wetterbesserung warten. Übrigens eine Landpassage mit Bootswagen ist wegen der breiten Sandflächen, die vielfach aus lockerem Sand bestehen, und der dahinter liegenden Dünenlandschaft nur unter größerem Kraftaufwand möglich.

Empfehlenswerter wäre es daher ab einem 3er Wind aus West, statt bei starker Brandung den Kniepsand entlang zu paddeln, nach der Querung der Norderaue Kurs auf den Hafen von Wittdün (mit Fährverbindung zum Festland) zu nehmen und dann

è entweder den Seglerhafen von Amrum (ca. 5 km von der Südspitze des Kniepsandes)

è bzw. über Stenodde den Weststrand von Föhr (ca. 9 km vom Seglerhafen Wittdün) anzulaufen.

Übrigens, auch wenn am 4.8.07 HW Weststrand Föhr um ca. 17.38 Uhr ist (= HW Amrum Odde), strömt es noch bis 3:30 h nach HW Helgoland in Richtung Nord (= 19.59 Uhr).

e) Wagen wir dennoch die seeseitige Befahrung von Amrum, so wird es wegen der Niedrigwasserphase auf der ersten Hälfte leicht gegenan strömen wird (Richtung SO). Wir sollten daher – sofern die Brandung es erlaubt - möglichst dicht entlang der Sandkante paddeln. Wir werden wohl für diese Strecke ca. 3 Std. (plus 1-2 Std. für Pausen) benötigen.

Spätestens bei HW Amrum (Odde) = **17.38 Uhr** =

= 16.29 Uhr HW Helgoland + 1:09 h Korrekturfaktor für Amrum  
sollten wir Amrum-Odde erreicht haben.

f) Ist das machbar? Nun, wir wollten um **11.44 Uhr** vom Japsand aus starten. Wir benötigen für die ca. 7 km lange Passage über die Nordaue ca. 1:24 Std. (= 13.08 Uhr) und brauchen für die Passage entlang des Kniepsandes ca. 4-5 Std. (= 17.08-18.08 Uhr). D.h. inkl. der Stauwasserphase müssten wir bei guter Wetterlage (d.h. kein Gegenwind, der mit mehr als 3 Bft. bläst) die Passage bis Amrum-Odde schaffen.

g) Übrigens, lt. Stromatlas strömt es bei Amrum-Odde ab 2:30 Std. nach HW Helgoland wieder hinaus, d.h. ab **18.59 Uhr** (= 16.29 Uhr HW Helgoland + 2:30 h). D.h. auch aus dem Blickwinkel der Strömungsrichtung haben wir genügend Zeitreserven, um bis Amrum-Odde zu kommen.

Aber was machen wir nun auf Amrum-Odde. Es handelt sich um ein **Naturschutzgebiet**, das wir per Kajak – mit Ausnahme der Spitze – auch zu Fuß umrunden können und dürfen, an dessen Rand aber das Zelten absolut verboten ist. Daher stellt sich die folgende Frage Nr. 33.

**33. Frage:**

- a) Ist es möglich, noch am selben Tag von Amrum-Odde bis hinüber zur Westseite von Föhr zu paddeln (hier: ca. 500m nördlich des Kurhauses)? Wie viel km sind es hinüber nach Föhr?
- b) Wann empfiehlt es sich, direkt dort hinüber zu paddeln?
- c) Wie viel Stunden nach HW Amrum-Odde sollte wir spätestens dort hinüber paddeln (hier: Bestimmung der Watthöhe (= trockenfallende Höhe über SKN) und Anwendung der 12er-Regel, die ja etwas darüber aussagt, wie viel Meter nach wie viel Std. das Wasser fällt!).

Antwort:

a) Natürlich können wir noch hinüber nach Föhr (West) paddeln. Der direkte Weg ist ca. **2,5 km** lang. D.h. in ca. **0:30 h** sind wir drüben, sofern wir noch genügend Wasser unterm Kiel haben.

b) Wenn wir bei HW Amrum-Odde = 17.38 Uhr starten, gibt es keine großen Probleme. Die Strömung läuft wohl noch schwach mit max. 30-50 m/s (= 1,1-1,9 km/h) Richtung Nord, aber das stört bei der Querung hinüber nach Föhr nur anfänglich im Bereich des Prickenweges und das auch nur dann, wenn wir zusätzlich noch mit einem kräftigen Seitenwind aus südlicher Richtung zu kämpfen haben.

Die Watthöhe beläuft sich jedoch auf max.  $1\frac{1}{2}$  (= 1,5 m). Bei 2,2 m MHW (SKN-MSpNW, was 2,7 m MHW-LAT entspricht) und 2,1 MTH (mit  $1/12$  MTH = 0,18 m) sollten wir jedoch bald nach HW queren; denn nach der „Zwölfer-Regel“ fällt das Wasser in der:

1. Stunde um  $1/12 = 0,18$  m auf 2,02 m
2. Stunde um  $2/12 = 0,36$  m auf 1,66 m,

d.h. wenn wir noch mindestens 0,50 m Wasser unterm Kiel haben möchten, sollten wir spätestens 1 Std. nach HW Amrum-Odde = **18.38 Uhr** die Mitte des Watts zwischen Amrum und Föhr überschritten haben, d.h. spätestens um 18.08 Uhr Amrum-Odde verlassen.

c) Wenn wir später starten, ist es jedoch auch nicht kritisch. Wir paddeln dann halt Richtung Süd den Prickenweg entlang – leider jedoch noch gegen den Tidenstrom - und queren etwas später, wo das Watt nicht so hoch ist.

**34. Frage:**

Abends sehen wir von Föhr aus im Süden von Sylt den Leuchtturm von Hörnum. Er hat die folgende Kennung: **„Fl(2)9s 48m 20M“**. Was bedeutet das?

Antwort:

**Fl(2)9s48m 20M** è Flashing-Feuer mit Gruppen von **2** Blitzen, die alle **9 Sek.** wieder kommen. Die Höhe der Lichtquelle beträgt **48** m und die Nenntagweite beträgt **20 See-Meilen** (= 37 km).

**35. Frage:**

Südöstlich von Leuchtturm Hörnum sind am Strand von Hörnum „Striche“ eingezeichnet.

- a) Was bedeuten sie?
- b) Zwei dieser Striche sind mit einem Seezeichen markiert. Handelt es sich hierbei um laterales oder kardinale Seezeichen?
- c) Was bedeuten die Topzeichen?

**d) Was bedeuten die am Fuß aufgeführten Buchstaben BYB?**

Antwort:

- a) Es handelt sich um Buhnen.
- b) Es handelt sich um kardinale Seezeichen?
- c) Die Buhnenköpfe sind östlich zu umfahren?
- d) B = black; Y = yellow.

**Aufgabe 6: Letzter Tag (5.08.07)  
Hillengley/Langeness è Schlüttsiel**

**36. Frage:**

**Wann sollten wir am 5.08.07 frühestens in Hilligenley starten Richtung Schlüttsiel?**

Antwort:

Start Hilligenley frühestens = NW Hilligenley = **13.04 Uhr** =  
= 11.32 Uhr (NW Helgoland) + 1:32 h Korrekturfaktor Hilligenley

**37. Frage:**

**Wie lang ist die Strecke und wann sind wir etwa am Ziel?**

Antwort:

Die Strecke ist ca. **17 km** lang, wofür wir ca. **3:24 Std.** benötigen.  
D.h. sofern das Wetter mitspielt, sind wir um **16.28 Uhr** in Schlüttsiel.

Ankunft Schlüttsiel frühestens = 16.28 Uhr = 13.04 Uhr (NW Hilligenley) + 3:24 Std. bei 17km

Hinweis: Letztlich hängt jedoch die Paddelzeit - das soll hier nochmals betont werden, immer auch von der Leistungsfähigkeit der Gruppe ab. Bei einem 5er Rückenwind benötigte ich mal für diese Strecke nur knapp 1:45 Std. und bei einem 6er Gegenwind benötigten ein anderes Mal zwei erfahrene PaddlerInnen im Einer-Seekajaks 2:15 Std.!

**38. Frage:**

**Wann sollten wir spätestens in Hilligenley starten?**

Antwort:

Wir sollten ca. 3:24 Std. vor HW Schlüttsiel starten = **15.44 Uhr** =  
= 17.16 (HW Helgoland) + 2:02 h (Korrekturfaktor Schlüttsiel) minus 3:24 Std. (Fahrzeit)

**39. Frage:**

**Wie sollten wir uns verhalten, wenn Wind mit 6 Bft. angesagt ist?**

Antwort:

Bei 6 Bft. ist mit einem IV-er Schwierigkeitsgrad (KW IV) zu rechnen.  
Bei nördlichem Wind hätten wir noch eine Chance, in der Landabdeckung von Langeness und Oland zu paddeln (KW IV minus 1 = III), sofern die Kanuten seetüchtig sind.

Bei östlichem Wind haben wir eine Wind-gegen-Strom-Situation, die den Seegang teilweise unangenehm aufsteilen lässt (KW IV plus 1 = V). Bei dem Winddruck würden weniger starke Kanuten schnell an ihre konditionellen Grenzen stoßen und u.U. fast doppelt solange paddeln. D.h. statt die Strecke in 3:24 Std. zu paddeln, benötigen sie u.U. 5-6 Std. bis Schlüttsiel.

Bei westlichem Wind haben wir eine Wind-mit-Strom-Situation, der den Seegang etwas glätten würde (KW IV minus 1 = III). Wer das Surfen beherrscht, dürfte dann weniger Probleme haben.

Da neben Hilligenley der Fährhafen liegt, bietet sich folglich an, dass zumindest die weniger erfahrenen Kanuten per Fähre zurück nach Schlüttsiel fahren. Wir müssen jedoch damit rechnen, dass bei einer größeren Anzahl von Kajaks das Fährpersonal sich zunächst weigert, alle Kajaks mitzunehmen. Gegebenenfalls sollten wir darauf bestehen, mit dem Kapitän der Fähre zu sprechen.

## **Aufgabe 7: Letzter Tag (5.08.07)** **Föhr (West) è Langeness è Schlüttsiel** **oder: Föhr (West) è Dagebüll (Fährhafen)?**

**Fragestellung:** Können wir an diesem Tag von Föhr (West) direkt nach Hilligenley/Langeness paddeln?

### **40. Frage:**

**Wann müssen wir spätestens früh morgens in Föhr (West) starten, um kurz nach Hochwasser in Hilligenley/Langeness anlanden zu können**

#### Antwort:

Zunächst einmal müssen wir wissen, wie lang die Strecke ist, wobei davon ausgegangen wird, dass wir versuchen, möglichst auf dem direkten Weg von Föhr (West) nach Hilligenley zu kommen.

Außerdem sollten wir so planen, dass wir bei Stauwasser die Norderaue queren.

D.h. wir paddeln am Rand des Prickenwegs (wegen des noch auflaufenden Tidenstroms) hinunter zur Norderaue, steuern dann die Leucht-Tonne „23“ an (bis dahin sind es ca. 9 km) und fahren über den Marschnack/Schweinsrücken (s. Anmerkungen zur 42. Frage) zunächst Kurs 130° Richtung Leuchtturm Nordmarsch (im Westen von Langeness) und dann weiter zum Anleger Rixwarft nahe Hilligenley (ca. 7 km)

Die Strecke ist insgesamt ca. **16 km** lang. Wir benötigen dafür ca. **3:12 Std.**

Wir sollten bei Hochwasser das Fahrwasser der Norderaue überqueren, d.h. die Leucht-Tonne „23“ erreicht haben (ca. 9 km). Da wir davon ausgehen, dass diese Zeit mit HW Amrum (Wittdün) übereinstimmt, sollten wir ca. 1:48 Std. vor HW Amrum (Wittdün) starten = **4.38 Uhr:**

HW Amrum (Wittdün) = 6.26 Uhr =  
= 4.57 Uhr (HW Helgoland) + 1:29 h Korrekturfaktor Amrum (Wittdün) mit SA = 5.45 Uhr  
**Theoretischer Start Föhr (West) = 4.38 Uhr = 6.26 Uhr (HW Wittdün) minus 1:48 h**

Übrigens, lt. Stromatlas läuft das Wasser dort in der Norderaue bis 2:30 Std. nach HW Helgoland auf (= 7.27 Uhr), während HW dort so kurz nach 6.26 Uhr ist. Aber auf das Stauwasser können wir nicht warten; denn dann hätten wir beim Marschnack/Schweinsrücken nicht mehr genügend Wasser unterm Kiel!

In Hilligenley würden wir dann 1:24 h später anlanden, d.h. um ca. **7.50 Uhr** (mit HW Hilligenley = 6.28 Uhr) anlanden.

Das müsste reichen, um über das Watt westlich von Langeness zu kommen. Voraussetzung dafür ist, dass der Wasserstand nicht niedriger ausfällt und dass die Wattangaben der Seekarte in diesem Bereich noch aktuell sind.

Verspäten wir uns jedoch nur um 1 Std., weil wir etwa zu spät starten oder starker Gegenwind uns am Fortkommen behindert, wird es Probleme geben; denn die max. Watthöhe beträgt  $\underline{2}_3$ , d.h. 2,30 m. Bei MHW (SKN-MSpNW) von 2,9 m und einem MTH von 2,9 m (mit  $1/12 = 0,24$  m) fällt gemäß „Zwölfer-Regel“ in der

1. Std. nach HW das Wasser um  $1/12 = 0,24$  m von 2,9 auf 2,66 m;

2. Std. nach HW das Wasser um  $2/12 = 0,48$  m von 2,66 auf 2,18 m.

D.h. wenn wir erst am Ende der 1. Std. nach HW diesen Bereich des Watts queren, haben wir kaum noch Wasser unter dem Kiel, nämlich: 0,36 m. Am Ende der 2. Std. nach HW bleiben wir jedoch schon im Watt stecken.

#### **41. Frage:**

**Darf während der Dunkelheit, d.h. in der Zeit zwischen SU und SA zwischen Föhr und Langeness gepaddelt werden?**

#### **Antwort:**

Eigentlich ist diese Tour von Föhr (West) nach Hilligenley (Langeness) am 5.8.07 wegen SA = 5.45 Uhr nicht realisierbar. Mit Start um 4.39 Uhr würde die erste Stunde noch vor SA gepaddelt werden!

In Anbetracht dessen, dass:

a) wir die erste Stunde außerhalb des Wattfahrwassers paddeln;

b) wir 1.36 h benötigen, um das befahrene Fahrwasser der Norderaue zu erreichen

c) und dass bald nach dem Start die Dämmerung beginnt

dürfte ein Fahrt vom Dunklen ins Helle vertretbar sein, auch wenn wir nicht die gesetzlich vorgeschriebene Lichterführung verfügen und somit gegen § 10 SeeSchStrO verstießen.

Etwas unangenehm ist es jedoch, dass wir bei einem Start um 4.39 Uhr schon mindestens 1 Stunde früher aufstehen müssten: 3.39 Uhr. Das ist eigentlich etwas früh – wohl nicht für „Gipfelstürmer“ wohl aber für Küstenkanuwanderer!!

Natürlich könnten wir statt mit dem Morgenhochwasser (= erstes HW) mit dem Nachmittagshochwasser (= zweites HW) direkt Richtung Langeness paddeln, aber wir kämen dann an diesem Tag nicht mehr mit den Kajaks (sondern nur noch mit der Fähre, sofern sie noch so spät fährt) weiter bis nach Schlüttsiel, dem Endpunkt unserer 3-tägigen Tour; denn das Wasser läuft bei Hilligenley ab 18.47 Uhr wieder für die nächsten 6 Std. ab.

#### **42. Frage:**

**Ist es überhaupt erlaubt, über die Wattflächen des Marschnack und Schweinsrücken zu paddeln?**

#### **Antwort:**

Diese Wattflächen westlich von Langeness werden auf der Seekarte mit „**VSG/RSG 01.04-01.10**“ gekennzeichnet. Es handelte sich hierbei um „Vogelschutzgebiete“ und „Robbenschutzgebiete“, die während der Zeit vom 1.4. bis 1.10. – mit Ausnahme der Fahrwasser – nicht befahren werden dürfen. Die Querung dieser Wattflächen ist folglich nicht erlaubt; denn es gibt kein Fahrwasser, welches über diese Wattflächen führt (gem. Befahrensverordnung).

Anmerkung: Die Überfahrung der Wattflächen westlich von Langeness, und zwar: Marschnack und Schweinsrücken, ist jedoch **inoffiziell** erlaubt. Es ist wohl noch lt. Befahrensverordnung Vogelschutzgebiet (VSG) und Robbenschutzgebiet (RSG), aber lt. Nationalparkgesetz ist ein großer Teil dieser Wattflächen aus der Zone I herausgenommen worden. Außerdem besteht die Nationalparkverwaltung nicht mehr auf diese VSG/RSG-Bereiche.

Lediglich in der Seekarte wird dieses Gebiet als VSG/RSG ausgezeichnet; da die Befahrensverordnung noch immer nicht novelliert wurde.

Übrigens, die Nationalparkverwaltung wünscht sich stattdessen ein entsprechendes RSG südwestlich von Hilligenley. Letzteres sollte daher unbedingt respektiert werden, auch wenn dieser Wunsch noch nicht in den Seekarten als RSG-Bereich eingetragen wurde!

#### **43. Frage:**

**Haben wir etwas beim Queren des Fahrwassers der Norderaue zu beachten?**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf)

#### **Antwort:**

Bei der Querung des Fahrwassers ist zu beachten, dass es sich hier um ein Fahrwasser handelt, das etwas häufiger von – teilweise recht schnellen - Fahrgastschiffen befahren wird. Daraus leiten sich folgende **Fahrregeln** ab, die eigentlich generell bei der Querung eines jeden Fahrwassers beachtet werden sollten:

- Das Queren von befahrenen Fahrwassern sollten wir Kanuten soweit wie möglich vermeiden. (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9; KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben))
- Müssen wir jedoch unbedingt ein Fahrwasser queren, so dürfen wir die im Fahrwasser fahrenden Schiffe nicht behindern. (SeeSchStrO §25 (2))
- Geringste Zweifel, ob nun Kollisionsgefahr besteht oder nicht, sollte einen dazu veranlassen, die Querung noch nicht vorzunehmen. (SeeSchStrO §3 (1))
- Zudem haben wir durch unser Verhalten der im Fahrwasser fahrenden Schifffahrt deutlich zu machen, dass wir warten werden. (SeeSchStrO §25 (6))
- Queren wir Kanuten ein Fahrwasser, sollten wir das nur gemeinschaftlich in einer Gruppe von Kanuten (Pulk) tun. (SeeSchStrO §3 (1))
- Die Querung selber sollte möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung des Fahrwassers ("Volle Breitseite") erfolgen. Auf diese Weise erreichen wir nicht nur, dass wir als Kanuten von der Schifffahrt eher gesehen werden können, sondern auch, dass wir das Fahrwasser schneller queren und folglich auf der anderen Fahrwasserseite früher ankommen können. (KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben, aber überall dort zu empfehlen, wo Fahrwasser gerade auch von anderen Schiffen befahren werden))
- Jeder muss prüfen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen. (KVR 7 (a))
- Kreuzt sich unser Kurs mit einem andern Schiff, so sollten wir Kanuten davon ausgehen, dass wir u.U. nicht gesehen werden und entsprechend danach handeln. ("David-gegen-Goliath-Prinzip") (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9)
- Bei Kollisionsgefahr muss jede Kurs- bzw. Geschwindigkeitsänderung rechtzeitig ausgeführt werden und so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug sie auch optisch erkennen kann; notfalls ist durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegzunehmen; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses bzw. der Geschwindigkeit sollen vermieden werden. (KVR 8 (a), (b) + (e))

Zu weiteren Infos hierüber siehe: è [www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf)

**Fragestellung:** Ist es auch möglich von Föhr (West) über Japsand nach Schlüttsiel zu paddeln?

#### **44. Frage:**

**Wie können wir sonst noch am 5.8.07 von Föhr (West) aus nach Schlüttsiel zurückkehren?**

#### **Antwort:**

Z.B. könnten wir von Föhr (West) aus mit ablaufendem Wasser Richtung Japsand (Nordspitze) (zumindest bis zum südwestlichen Bereich des Schweinsrückens) paddeln, dort den Ti-

denkipp abwarten und mit auflaufendem Wasser dann – alternativ über Langeness oder Hooge – Richtung Schlüttsiel paddeln.

Der 1. Streckenabschnitt von Föhr (West) – Japsand beträgt **17 km (= max. 3:24 Std. Paddelzeit)**.

Wir sollten spätestens bei NW Japsand ( $\approx$  NW Hooge – 0:05 h) = **12.59 Uhr** (= 11.32 Uhr (NW Helgoland) + 1:32 h (Korrekturfaktor Hooge) – 0:05 h) auf Japsand anlanden und folglich spätestens ca. 3:24 Std. früher von Föhr (West) aus starten = **9.35 Uhr**.

Vernünftiger wäre es jedoch, dann auf Japsand anzulanden, wenn Stromkipp ist = 4:00 h vor HW Helgoland (17.16 Uhr) = **13.16 Uhr**. D.h. wir können in Föhr (West) auch erst um **9.52 Uhr** in die Kajaks steigen. Wegen der ablaufenden Strömung, die auf weiten Teilen der Strecke mit uns läuft, könnten wir, sofern es nicht mit mehr als 4 Bft. gegenan bläst, auch noch etwas später starten.

Da wir am zweiten Tag über Hooge gepaddelt sind, paddeln wir nun über Langeness.

Der 2. Streckenabschnitt von Japsand bis Schlüttsiel (über Langeness) beträgt **23 km (= 4:36 Std. Paddelzeit)**. HW Schlüttsiel ist um **19.18 Uhr** (= 17.16 Uhr HW Helgoland + 2:02 h Korrekturfaktor Schlüttsiel). Da wir um ca. 13 Uhr auf Japsand anlanden, verbleiben uns bis zu Ankunft in Schlüttsiel **6:18 Std.**

Solange kein Gegenwind uns das Paddeln erschwert, ist wegen des auflaufenden Stroms damit zu rechnen, dass wir schneller als die angenommenen 5 km/h paddeln werden, vermutlich mindestens 8 km/h, sodass wir in ca. 3 Std. Paddelzeit Schlüttsiel erreichen könnten. Das reicht eigentlich, um noch je 0:30 h Pause auf dem Japsand und Hilligenley machen zu können, sofern nicht persönliche Gründe bzw. das Wetter (z.B. Gewittervorhersage) dafür sprechen, möglichst schnell bei unseren Autos zu sein und möglichst früh nach Hause zu kommen.

**Fragestellung:** Könnten wir von Föhr (West) aus auch nach Dagebüll paddeln?

#### **45. Frage:**

a) Wann müssen wir in Föhr (West) aufbrechen, wenn wir Richtung Dagebüll fahren wollen?

b) Wo halten wir uns bei Niedrigwasser auf?

c) Wann sind wir frühestens und wann spätestens in Dagebüll?

Antwort:

Statt Richtung Langeness/Schlüttsiel zu paddeln, könnten wir auch Richtung Fährhafen Dagebüll fahren. Per Taxi/Anhalter könnten dann anschließend die Autos geholt werden, die wir in Schlüttsiel parken.

a) Wir müssten mit ablaufendem Wasser den Prickenweg entlang in Richtung Norderaue paddeln (ca. 9 km).

Achtung unterwegs im Wattfahrwasser zwischen Amrum-Föhr ist „Rücksicht“ auf die Seehunde zu nehmen, die bei niedrigem Wasserstand am Rande des Prickenwegs auf halbem Weg zur Norderaue dort auf dem Watt lagern. Wir sollten daher einen möglichst großen Abstand zu den Seehunden halten, anderenfalls gehen sie ins Wasser und den Touristen, die zur selben Zeit für viel Geld mit einem Fahrgastschiff eine Fahrt zu den Seehundsbänken unternehmen, vermässeln wir ihr Erlebnis! Das muss nicht sein, oder?

b) Am nördlichen Rand der Norderaue können wir an der Wattkante des Nordmannsgrund den Tidenkipp abwarten und dann mit auflaufendem Wasser nach Dagebüll paddeln (ca. 19 km).

c) Starttermin: spätestens 1:48 Std. vor NW Amrum (Wittdün):

NW Wittdün = 12.58 Uhr = 11.32 Uhr (NW Helgoland) + 1:26 h (Korrekturfaktor Wittdün)  
**Start Föhr (West) = 11.10 Uhr = 1.48 Std. vor 12.58 Uhr (NW Wittdün)**  
Ankunft Dagebüll (früh) = **17.16 Uhr** = 12.58 Uhr (NW Wittdün) + 0:30 h (Pause) + 3:48 h;  
Ankunft Dagebüll (spät) = HW Dagebüll = **19.34 Uhr** (= 17.16 (HW Helgoland) + 2:18 h (Korrekturfaktor Dagebüll))

Da wir an der Wattkante ca. 0:30 Std. Pause machen und anschließend für die 19 km bis Dagebüll ca. **3:48 Std.** benötigen, können wir frühestens 4.18 Std. nach NW Wittdün in Dagebüll anlanden = **17.16 Uhr**.

Der späteste Anlandezeitpunkt wäre HW Dagebüll = **19.34 Uhr**.

Wir hätten dann sogar noch Zeit, um auf Wyk/Föhr einen kurzen Pausenstopp einlegen zu können.

#### **46. Frage:**

**Wie paddeln wir von Föhr (West) aus weiter, wenn es mit 5 Bft. und mehr bläst.**

Antwort:

Nun, eine Fahrt hinüber Richtung Langeness ist nur noch sehr erfahrenen Kanuten anzuraten.

Eine Fahrt Richtung Dagebüll wäre jedoch teilweise noch möglich, nämlich dicht entlang der Südufers der Insel Föhr. Zumindest von 2 Std. vor bis 2 Std. nach HW Föhr (Wyk) ist diese Passage fahrbar. (Mit Hilfe der „Zwölfer-Regel“ lassen sich die genauen Werte ermitteln!)

Bei westlichem Wind bekommen wir wohl Probleme mit der Brandung, aber bei einer Kenterung treiben wir wenigstens ans sichere Land. Wenn ein Paddeln nicht mehr möglich ist, landen wir an und versuchen per Bootswagen weiter zu kommen, und zwar zum Fährhafen von Wyk.

Bei nördlichem Wind paddeln wir – ebenfalls während der Hochwasserphase - im Wind- und Wellenschutz von Föhr. Bleiben wir ganz dicht am Ufer und halten das „Luv-Blatt“ möglichst flach, dürften wir Wyk ohne Kenterung erreichen.

Anschließend geht es auf die Fähre und wir setzen nach Dagebüll über bzw. wir machen eine Halligfahrt per Dampfer (Umsteigen in Wittdün) zurück nach Schlüttsiel.

Ist den Kanuten eine solche Tour nicht zumutbar, bleibt einem nichts anderes übrig, als zu warten, bis dass der Wind abflaut, bzw. wir rollern gleich per Bootswagen quer über die Insel bis zum ca. 19 km entfernten Fährhafen Wyk. Vergleichbares habe ich meinen Kameraden schon einige Male zugemutet. Deshalb ist es so wichtig, einen intakten & funktionstüchtigen Bootswagen dabei zu haben. Je größer bzw. breiter die Räder, desto leichter kommen wir voran!

#### **47. Frage:**

**Im Westen von Langeness steht der Leuchtturm „Nordmarsch“.**

**Was bedeutet die Kennung: LFI(3)WR.20s 13m 14/11M ?**

Antwort:

**LFI(3)WR.20s 13m 14/11M**

è Blinkfeuer (**Long-Flashing**) mit Gruppen von **3 Blinks** (je 2 Sek.) mit **Weiß/Rot-Sektoren**; Wiederkehr: alle **20 Sek.**; in **13 m** Höhe; Nenntagweite: **Weiß 14 SM / Rot 11 SM**.

Zu weiteren Infos hierüber siehe: [www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf)

---

## Aufgabe 8: Ausweichroute

### **48. Frage:**

**Was machen wir, wenn es am 3.8.07 in Schüttsiel mit einem 5-6er Wind aus West bläst und regnet und die Seewetterprognose keine Wetterbesserung verspricht?**

#### Antwort:

*Unter solchen Bedingungen lohnt es sich weder nach Oland noch weiter nach Langeness zu paddeln. Solche Touren wären wohl machbar, aber recht anstrengend. Außerdem können wir auf den beiden Halligen bei solchen Wetterverhältnissen kaum etwas unternehmen. Schließlich kann eine Fahrt hinüber nach Hooge, Amrum bzw. Föhr nicht empfohlen werden.*

### **49. Frage:**

**Bieten sich irgendwelche Alternativtours an?**

#### Antwort:

*Eine Möglichkeit bestünde darin, auf die Ostsee-Seite zu wechseln, d.h. hinüber zur ca. 50 km entfernt liegenden Schlei zu fahren. Wir könnten an der Anlegestelle von Siseby einsetzen und am 1. Tag nach Schleimünde (ca. 15 km), am 2. u. 3. Tag je nach Windrichtung Richtung Eckernförde oder Kiel bzw. Flensburg paddeln.*

*Bei westlichen bis nördlichen Winden bieten sich folgende beiden Varianten an:*

*(a) Eckernförde (ca. 28 km);*

*(b) Richtung Kiel (mit Querung der Eckernförder Bucht von Langholz nach Surendorf (ca. 6 km)) (z.B. bis Schilksee = ca. 32 km; bis Kanu-Vereinigung Kiel = ca. 49 km)*

*Bei südlichen Winden bietet sich folgende Variante an:*

*(c) Richtung Flensburg (mit Querung der Geltinger Bucht von Birk-Nack nach Habernis (ca. 6 km)) (z.B. bis Langballigholz = ca. 34 km; bis Erster Flensburger Kanu-Klub = ca. 56 km).*

Die in Siseby abgestellten Autos könnten per Taxi geholt werden.

### **Links:**

Tourenplanungstabelle: [www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf)

Navigationstüchtigkeit: [www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstüchtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstüchtigkeit.pdf)

Gezeitenplanung Nordsee: [www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenplanung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenplanung.pdf)

Aktuelle Wasserstand nach 12er-Regel: [www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf)

LAT- Lowest Astronomical Tide: [www.kanu.de/nuke/downloads/LAT.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/LAT.pdf)

Zur Arbeit mit dem Stromatlas: [www.kanu.de/nuke/downloads/Stromatalas-Anwendung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Stromatalas-Anwendung.pdf)

Gepäckverteilung: [www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf)

DKV-Tourenvorschlag Langeness & Co.: [www.kanu.de/nuke/downloads/Langeness.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Langeness.pdf)

Übernachtung: [www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf)

Volumen & Sitzhalt: [www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf)

Unterkühlung: [www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf)

Proviantierung: [www.kanu.de/nuke/downloads/Proviantierung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Proviantierung.pdf)

Ernährung: [www.kanu.de/nuke/downloads/Ernaehrung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Ernaehrung.pdf)

Trinken: [www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf)

Sehnscheidenentzündung: [www.kanu.de/nuke/downloads/Sehnscheidenentzuendung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sehnscheidenentzuendung.pdf)

---

DKV: [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/) / Aktuelle Infos: [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html)

**ANLAGE: Tourenplanungstabelle (Langeness & Umgebung) (3.-5.8.07)**

<b>Küstenkanuwandertour: Schlüttsiel – Oland – Gröde - Hooge – Japsand – Hilligenley – Amrum/Kniepsand – Föhr (West) – Dagebüll (Einweisungsfahrt)</b>							
<b>Anreise:</b> 3.8.07 (Ankunft Schlüttsiel: 15.30 Uhr)							
<b>Beginn:</b> 3.8.07 um 17.00 (startbereit)				<b>Ende:</b> 5.8.07 (spätestens 19 Uhr)			
<b>Springzeit:</b> 30.7.-2.8.07 (mit Vollmond: 30.7.07); <b>Mittzeit:</b> 3.-4..8.07.; <b>Nippzeit:</b> 5.-8.8.07							
<b>Tidenhub in m:</b> Wasserstandsangaben über NDR 2 (nach den 9- bzw. 22-Uhr-Nachrichten); 2,1 m (Amrum-Odde / MHW 2,2 m – SKN-MSpNW) bis 3,2 m (Schlüttsiel MHW 3,3 m – SKN-MSpNW)							
<b>Sonnenaufgang:</b> 3.8.07. = 5.42 Uhr / 5.8.. = 5.45 Uhr; <b>Sonnenuntergang:</b> 3.8. = 21.20 / 5.8. = 21.16 Uhr							
<b>Windvorhersage</b> (v.2.8.07): 2.8.: = A: NW 3-4; 3.8. = NW4/W4-5/W4; 4.8. = SW4/SW4-5/SW3; 5.8. = SO3-4 siehe auch DWD – Tel. 069-8056-2551							
<b>wichtige Hinweise:</b> (wildes Zelten verboten, daher Beachtung der 1-Std.-Regelung: 1 Std. vor SU aufbauen / nach SA abbauen)							
<b>wichtige Ausrüstung:</b> (z.B. seegangs-, kenter- navigationstüchtiges Kajak / Bootswagen mit großen, breiten Rädern / Verpflegung & Trinken für die gesamte Tour / Nicosignal am Körper / Schleppeleine / wasserdichte Taschenlampe / kleines Knicklicht / Duck-Tape)							

Datum	von: è nach:	km	Std.	Startzeit è Ankunftszeit	HW	NW	Bemerkungen (z.B. SK = Stromkipp = Beginn ein-/auslfd. Strömung)
<b>Freitag: 3.8.07</b>	Schlüttsiel è Oland (Hafen/Süd-West)	5	1:00	17.00 (soll) è 18.00	17.47	00.54	spätestens: 19.02 Uhr Wasserstandprobleme?
Zelten im Hafen von Hallig Oland (Kurtaxe beim 2. Haus östlich der Hallig-Gaststätte bezahlen.)							
<b>Alternative:</b> Schlüttsiel è Langeness							
3.8.07	Schlüttsiel è Hilligenley/Langeness	17	3:24	17.15 (soll) è 20.39	17.47	00.14	spätestens: 18.06 Uhr SU = 21.20 Uhr
Zelten westlich der Warft Hilligenley (DKV-Kanustation) (Übernachtungsgeld bei der Gaststätte „Hilligenley“ bezahlen.)							
<b>Samstag: 4.8.07</b>	Oland è Hilligenley	13	2:36	6.15 – 9.45 è 9.51-12.21	6.15	12.21	Zeitspanne für Start SA = 5.43 Uhr
<b>Alternative:</b> Oland è Gröde è Hooge è Japsand è Langeness							
<b>4.8.07</b>	Oland è Gröde (kl. Hafen/West))	4,5	0:54	5.31 è 6.31	6.15 6.01		Frühstart SA = 5.43 Uhr
	Gröde è Hooge (Seglerhafen)	14	2:00	7.16 è 9.16	6.01		mit Stromzug(!)
	Hooge è Japsand (Nord)	5	1:00	10.01 è 11.01		12.16	mit Stromzug (!) (SK = 12.59 Uhr)
	Japsand è Langeness (Hilligenley)	7	1:24	12.59 – 16.36 è 14.23-18.00	18.00	11.15	Zeitspanne für Start SK = 12.59 Uhr
<b>Alternative (Fortsetzung):</b> Japsand è Amrum (seeseite: Kniepsand) è Föhr (West)							
<b>4.8.07</b>	Japsand è Amrum (Kniepsand)(SO)	7	1:24	11.44 è 13.08		11.15	SK = 12.59 Uhr 0:30 h Pause
	Amrum (Kniepsand) è Amrum-Odde	16	4:12	13.38 è 17.50	17.38		Fahrtzeit inkl. 2xPause SK = 18.59 Uhr
	Amrum-Odde è Föhr (West)	2,5	0:30	17.50 è 18.20	17.38		Nordstrom: 1-2 km/h Wasserstandprobleme?
Biwakieren auf Föhr (West) (südl. der Strandkörbe / WC+Wasser am Strandweg)							
<b>Sonntag: 5.8.07</b>	Langeness (Hilligenley) è Schlüttsiel	17	3:24	13.04 - 15.44 è 16.28-19.18	19.18	13.04	Zeitspanne für Start
<b>Alternative:</b> Föhr (West) è Langeness/Schlüttsiel) (Forsetzung nach Schlüttsiel s. obere Zeile)							
<b>5.8.07</b>	Föhr (West) è Tonne 23	9	1:48	4:38 è 6.26	6.06 6.26		Wg. SA = 5.45 Uhr Problem Beleuchtung!
	Tonne 23 è Hilligenley	7	1:24	6.26 è 7.50	6.28		Einlfd. Strom 7.27 Uhr
	Hilligenley è Schlüttsiel	17	3:24	13.04 è 16.28	19.18	13.04	(siehe oben)

Datum	von: è nach:	km	Std.	Startzeit è Ankunftszeit	HW	NW	Bemerkungen (z.B. SK = Stromkipp = Beginn ein-/auslfd. Strömung)
<b>Alternative: Föhr (West) è Japsand è Langeness è (Gröde?) è Schlüttsiel)</b>							
5.8.07	Föhr (West) è Japsand (Nord)	17	3:24	9.35 è 12.59	6.06	12.59	SA = 5.45 Uhr SK = 12.16 Uhr
	Japsand è Langeness	7	1:24	13.29 è 14.53		12.59	Ostrom: 12.26 Uhr
	Langeness è Schlüttsiel	17	3:24	15.53 è 19.17	19.18		(wg. Strom schneller!?)
<b>Alternative: Föhr (West) è (Wyk/Föhr?) è Dagebüll</b>							
5.8.07	Föhr (West) è Wattkante Norderaue	9	1:48	10.55 è 12.43		12.58	Vorsicht Seehunde! = NW Wittdün
	Wattkante (Norderaue) è Wyk/Föhr	10	2:00	13.13 è 15.13		12.58	Ausstieg: SO-Spitze
	Wyk/Föhr è Dagebüll	11	2:12	15.43 è 17.55	19.34		Ausstieg: Badestelle

**Haftungsausschluss: Die Teilnahme an dieser Tour erfolgt auf eigenem Risiko und auf eigene Kosten!**