

# Risiko Küstenkanuwandern II

## Analyse eines Seenotfalls vor Baltrum (Ostfriesland)

---

**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (25/09/04)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf)

Zur Situation

Pluspunkte:

1. Seetüchtiges Seekajak
2. Seenotfallschirmrakete
3. Handy
4. Kameradenhilfe
5. Trockenanzug
6. Kenterdisziplin
7. DGzRS

Knackpunkte:

1. Seewetterbericht hören
2. Gewässerschwierigkeit abschätzen
3. Seetüchtigkeit trainieren
4. Seeseite meiden
5. Nur bei wenig Seegang & nicht solo
6. In Strandnähe paddeln und nicht immer vor der Brandung „flüchten“
7. Nicht gegen den Tidenstrom paddeln
8. Untiefen umfahren und Wind-gegen-Strom-Bedingungen meiden
9. Übers Gatt möglichst nur bei Stillwasser
10. An die Rückfahrt denken

Wer nicht lernen will, kann was erleben

**Zur Situation:** Am Sonntagvormittag, 29.08.04 paddelte eine Gruppe von 3 Küstenkanuwanderern bei einem zunächst 3-4er Wind aus SW, später 5-6er Wind aus NW bei ablaufendem Wasser auf der Seeseite vor Baltrum in Richtung Langeoog. Sie ließen sich dabei immer mehr vom Strand weg Richtung offene See abtreiben und achteten eigentlich nur darauf, den Wasserturm von Langeoog anzufahren. In Höhe der Ostspitze von Baltrum gerieten sie im Gatt „Accumer Ee“ nahe der Untiefen des „Westerriff“ in über 3 Meter hohe, brechende See.

Ein Kanute kenterte und rollte hoch. Die Gruppe bildete ein „Päckchen“ und löste es bei den unruhigen Seegang wieder auf. Erneut kenterte derselbe Kanute, rollte hoch, kentert wieder und stieg aus. Ein Kamerad half ihm beim Wiedereinstieg. Mit einer Handlenzpumpe wird versucht, die Sitzluke zu lenzen. Und wieder kenterte der Kanute, stieg endgültig aus und lies sich erschöpft mit dem Kajak fest im Griff im ca. 17-18° C kalten Wasser treiben. Da riss ihm plötzlich ein Brecher das Kajak aus den Händen. Während ein Kamerad das Forttreiben des Kajaks verhinderte, gelang es ihm schwimmend sein Kajak zu erreichen und sich an ihm festzuklammern.

Der Seegang wurde immer chaotischer, sodass die noch im Kajak sitzenden Kanuten nach Absprache mit dem neben seinem Kajak treibenden Kanuten in der „Flucht“ Richtung Strand den einzigen Ausweg aus diesem Wellen-Tohuwabohu sahen, um von dort aus sich um Hilfe zu bemühen. Als der im Wassere treibende Kanute damit abfand, treibend auf die Retter zu warten, betätigte er zum Aufblasen der Luftkammer seiner Rettungsweste die Handauslösung, zündete dann seine einzige Seenot-Fallschirmleuchtrakete und nahm anschließend über Handy Kontakt mit der Seenotleitung in Bremen (Tel. 124124) auf.

Zwischendurch verlor der Kanute nochmals den Griffhalt zu seinem Kajak. Er war aber in der Lage, trotz des beim Schwimmen sehr hinderlichen Trockenanzuges, sein Kajak erneut zu fassen zu kriegen.

In der Zwischenzeit lief der auf Norderney stationierte DGzRS-Seenotrettungskreuzer „Bernhard Gruben“ (Länge: 23,30 m) zusammen mit den auf Baltrum bzw. Langeoog statio-

nierten DGzRS-Seenotrettungsbooten „Casper Otten“ (9,41 m) und „Baltrum“ (8,52 m) aus und nahmen gemeinsam mit einem auf Helgoland stationierten SAR-Hubschrauber die Suche nach dem im Wasser treibenden Kanuten auf. Knapp 1:30 Std. nach der Kenterung wurde er ca. 2 Seemeilen (3,7 km) vor Baltrum vom Hubschrauber entdeckt, über eine Seilwinde abgehoben und auf Baltrum wohlbehalten abgesetzt. Das in der See treibende Seekajak wurde von der „Baltrum“ Seenotrettungsboot geborgen.

## Pluspunkte

Dieser vom gekenterten Kanuten selbst im SEEKAJAKFORUM.DE geschilderte Seenotfall hätte auch anders ausgehen können. Zu verdanken hat das der Kanute (kurz: „Kenterbruder“) u.a. den folgenden Punkten:

### 1. Seetüchtiges Kajak

Ohne der doppelten Abschottung des Kajaks (Modell: Francesconi Explora (530x52cm)), ohne den Rettungshalteleinen und ohne dem Haltegriff am Bug hätte der „Kenterbruder“ sich u.U. nicht solange an seinem Seekajak halten können. Sein Auffinden durch den SAR-Hubschrauber in der aufgewühlten See wäre dann immer unwahrscheinlicher geworden, zumal er mit dem Seekajak auch den Zugriff zu seinen Seenotsignalmitteln (hier: Seenotraketen und Handy zum Seenotfall melden sowie „Nico-Signal“ bzw. Rauch-Handfackel und Handy zum Heranführen der Retter) verloren hätte.

Positiv zu beurteilen ist an dem Seekajak auch seine Steueranlage zubeurteilen, die es weniger erfahrenen, paddel-technisch weniger ausgebildeten bzw. am Rande ihre Kräfte paddelnden Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ermöglicht, sehr schnell Kursänderungen vorzunehmen, die manchmal einfach erforderlich sind, um kritische Wellen optimal anfahren bzw. ausweichen zu können.

Mit einem etwas seegangstüchtigere Seekajak (weniger kipplig, festeren Schenkelhalt, kleinere Sitzluke) wäre jedoch u.U. keine Kenterung erfolgt. Und mit einem Seekajak, das auch noch mit einer nach einer Kenterung voll Wasser gelaufenen Sitzluke beherrsch- & paddelbar ist, wäre u.U. trotz des Seegangs ein schnelleres Lenzen möglich gewesen und somit das Risiko einer erneuten Kenterung vermindert worden.

Dass das Lenzen der Sitzluke des gekenterten Seekajaks so schwierig war, ist letztlich darauf zurückzuführen, dass das Boot nicht über eine fest eingebaute Lenzpumpe verfügte. Vielmehr musste mit einer tragbaren Handlenzpumpe gelenzt werden, deren Handhabung bei Seegang nicht mehr ganz so einfach ist.

### 2. Seenotfallschirmrakete

Das rote Leuchtsignal des vom „Kenterbruder“ verwendeten Modells vom Typ „Pains Wessex MK 3“ erreicht eine Höhe von ca. 300 m und leuchtet mit ca. 30.000 cd ca. 40 Sek. lang. Es wurde von mehreren Touristen am Strand von Baltrum gesehen und die Sichtung wurde bei der Polizei gemeldet.

Leider kann man solch ein Seenotsignal nur kaufen, wenn man einen entsprechenden Sachkundenachweis (sog. „Pyroschein“) vorzeigen kann. Ansonsten ist man z.B. auf das 6-schüssige „Nico-Signal“ (Signalhöhe: ca. 75 m, Leuchtdauer: ca. 6 Sek., Lichtstärke: ca. 8.000 cd) angewiesen, welche der „Kenterbruder“ am Körper mit sich führte. Er feuerte 4 rote und 2 weiße Leuchtkugeln ab. Zumindest die Seenotretter konnten diese Leuchtkugeln nicht ausmachen. Ob Strandspaziergänger diese Leuchtkugeln sahen, darüber gibt es widersprechende Auskünfte.

### 3. Handy

Sofern man die Tel.-Nr. der Seenotleitung in Bremen (Tel. 124124) kennt und sofern die Verbindung klappt und sofern man den Ort der Kenterung beschreiben kann, ist wohl das Handy beim küstennahen Kanuwandern DAS Verständigungsmittel schlechthin, insbesondere weil es heutzutage fast jeder Kanute besitzt. Der Einsatz des Handys setzt jedoch voraus, dass:

- der Netzempfang sichergestellt werden kann (was in Küstennähe Ost- und Nordfrieslands i.d.R. gewährleistet ist, sofern der hohe Seegang nicht dauernd zu einem Abbruch des Netzempfanges führt);
- das Handy wasserdicht verpackt ist und die Verpackung die Bedienung des Handys nicht behindert;
- das Display des Handys so konstruiert ist, dass man die eingetippten bzw. ausgewählten Nummern auch bei hellem Tageslicht ablesen kann (was übrigens nicht bei jedem Handy selbstverständlich ist);
- und dass man weiterhin bei den Wind & Wellen-Geräuschen in der Lage ist, sich über das Handy zu verständigen, und zwar auch dann, wenn man im Seegang schwimmt.

Der „Kenterbruder“ verfügte über 2 Handys (Typ: Siemens S55 und Siemens ME45). Die Tel.-Nr. der Seenotleitung war in beiden Geräten eingespeichert. Das Erste war nicht wasserdicht verpackt und ging gleich beim ersten Wasserkontakt kaputt. Das Zweite war spritzwasserfest, was anscheinend reichte, um insgesamt 2x Kontakt mit der Seenotleitung in Bremen aufzunehmen. Gleichzeitig hatten die Kameraden, nachdem sie am Baltrumer Strand angelandet waren, ebenfalls per Handy den Seenotfall gemeldet und später per Handy den Rettungshubschrauber in Richtung „Kenterbruder“ dirigiert.

Im Vergleich hierzu hat das scheinpflichtige UKW-Sprechfunkgerät nur dann Vorteile:

- wenn man außerhalb des Netzempfangs verunglückt.
- Es setzt dann aber voraus, dass sich in der Nähe zum im Wasser treibenden Kanuten ein Schiff aufhält, dessen Besatzung den Notruf (Kanal 16) empfängt & abhört.
- Ansonsten hat das Funkgerät dieselben Nachteile wie das Handy.
- Jedoch im Falle der direkten Suche vor Ort ist es möglich, über das Funkgerät ein Signal auszustrahlen (sog. „Homing“), mit dessen Hilfe ein entsprechend ausgerüstete Retter den „Kenterbruder“ anpeilen kann.

### 4. Kameradenhilfe

Wegen der gefährlichen Seegangsbedingungen haben die noch in den Seekajaks sitzenden Kanuten davon Abstand genommen, dem gekenterten Kanuten ununterbrochen beizustehen. Stattdessen sind sie in ihrer Not an den nahen Strand gepaddelt. Auf Grund der Ausrüstung des „Kenterbruders“ (hier: Trockenanzug und ohnmachtsichere Rettungsweste) konnten sie jedoch davon ausgehen:

- dass er bei den vorherrschenden Wassertemperaturen eine recht lange Überlebenszeit hat
- und dass bei der Tageszeit auch eine gute Chance bestand, ihn noch vor Einbruch der Dunkelheit zu finden.

Insofern kann ihre „Flucht“ an den Strand als eine diskutabile Alternative gegenüber jener angesehen werden, in der Nähe ihres „Kenterbruders“ zu bleiben und gegebenenfalls auch zu kentern und aussteigen zu müssen. Von einem sehr seetüchtigen Kanuten hätte man jedoch erwarten können, dass er in der Nähe des „Kenterbruders“ bleibt und wartet, bis dieser von Wind & Tidenstrom aus dem lokal bedingten chaotischen Seegang, der sich wegen der Stromkabelung und Grundseen über den Untiefen des „Westerriff“ gebildet hatte, in etwas ruhigeres Wasser getrieben wäre.

## 5. Trockenanzug

Nach Daten der US-Coast Guard kann man bei einer Wassertemperatur von ca. 16-21° C davon ausgehen, dass die Erschöpfung (mit anschließender Bewusstlosigkeit) erst nach ca. 2 – 7 Std. eintritt und die erwartete Überlebenszeit zwischen 2- 40 Std. liegt.

Der vom „Kenterbruder“ getragene Trockenanzug (Hersteller: Zölzer) hätte trotz der konstruktionsbedingten Dichtigkeitsprobleme der Neopren-Halsmanschette sicherlich dazu beigetragen, dass diese beiden Zeitspannen weitaus optimistischer ausgefallen wären. Die vom Kenterbruder getragene ohnmachtsichere Rettungsweste hätte schließlich dafür gesorgt, dass auch noch nach Eintritt der Bewusstlosigkeit eine Überlebenschance bestände.

Ca. 1:30 Std. hielt sich der „Kenterbruder“ im Wasser treibend an seinem Seekajak fest. Dass er dazu die Kraft hatte, solange durchzuhalten, hat er sicherlich seinem Trockenanzug zu verdanken, den Rettungshalteleinen und Haltegriff im Bugbereich seines Seekajaks, aber auch der Tatsache, dass er bis zur Kenterung erst 1 Std. unterwegs auf dem Wasser war. Nach einer 4-5-stündigen, anstrengenden Küstentour, bei der der Seegang einem nicht ermöglicht hätte, zwischendurch Pause zu machen und Nahrung & Getränke zu sich zu nehmen, hätte dies auch anders ausgehen können.

## 6. Kenterdisziplin

Der „Kenterbruder“ hielt schon beim Aussteigen ständigen Griffkontakt mit seinem Seekajak, um es nicht zu verlieren. Anschließend hangelte er sich, ohne den Griffhalt zu verlieren zum Bug seines Seekajaks. Das setzt natürlich einen entsprechenden Halteknobel voraus, der das Festhalten im Seegang ermöglicht, ohne dass das im Seegang sich u.U. drehende Boot die Hand des „Kenterbruders“ verletzen kann. Der „Esplora“ verfügte wohl nur über einen starren Haltegriff, aber dem „Kenterbruder“ gelang es – mit ein bzw. zwei Ausnahmen – den Griffkontakt zum Kajak bis zum Abbergen zu halten.

Übrigens, hätte der „Kenterbruder“ versucht, sich am Heck festzuhalten, wäre das nicht lange gut gegangen, da sich dort die Steueranlage befand, die einem am Festhalten behindert. Auch ein Festhalten an der Sitzluke des Seekajaks, ist im brechenden Seegang nicht empfehlenswert. Nimmt nämlich ein Brecher das Seekajak mit, fehlt dem „Kenterbruder“ meist die Kraft, sich am Süllrand zu halten. Die Folgen einer solchen Trennung vom Kajak wäre u.U. überlebensentscheidend gewesen; denn ein in der aufgewühlten See ohne Kajak treibender Kanute hat ohne entsprechende Signalmittel und auffällige Bekleidung (hier: aufgeblasene Rettungsweste, gelber Südwester) nur geringe Chancen, von den Seenotrettern gesichtet zu werden.

## 7. DGzRS

Die oben erwähnten Punkte tragen nur zur Verkürzung der „Rettungszeit“ bzw. zur Verlängerung der „Überlebenszeit“ bei. Ohne des Einsatzes des DGzRS und des SAR-Hubschraubers hätte das alles jedoch nur wenig genutzt. Jede Küstenkanuwanderin und jeder Küstenkanuwanderer sollte sich dieser lebensentscheidenden Rolle des aus privaten Spenden finanzierten DGzRS bewusst sein und nicht sein „ganzes“ Geld allein in seine private Sicherheitsausrüstung investieren. Auf der Homepage [www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de) kann jeder erfahren, wie er Fördermitglied des DGzRS werden kann.

„*Alles richtig gemacht!*“ lautete das Urteil der Seenotleitung zum Verhalten des auf der See-seite von Baltrum in Seenot geratenen Küstenkanuwanderers. Besser wäre es natürlich gewesen, wenn der Seenotfall ganz vermieden worden wäre.

## Knackpunkte

Weniger erfahrenen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer kann ich u.a. nur Folgendes empfehlen, wenn sie nicht in eine vergleichbare Notsituation geraten möchten:

### 1. Seewetterbericht hören!

Bevor man ein Tour hinaus aufs Meer antritt, sollte man den aktuellen Seewetterbericht einholen (z.B. per Telefon: 040-66901209; 0180-3254608; 0190/116922) und vollständig abhören. Manchmal werden erst am Ende eines Wetterberichts wichtige Meldungen gebracht, die auf eine Wetteränderung hindeuten könnten.

Beim Anhören des Seewetterberichts ist aufmerksam darauf zu achten, ob eine Winddrehung bzw. eine Windstärkenerhöhung vorhergesagt wird. Beides kann innerhalb von wenigen Minuten eintreten.

Darauf zu vertrauen, dass die Windprognose mal wieder viel zu hoch angesetzt ist, hat übrigens schon manchen Kanuten in arge Bedrängnis gebracht, wenn dann der Wind doch plötzlich so wie vorhergesagt wehte.

### 2. Gewässerschwierigkeit abschätzen!

Wie man die Gewässerschwierigkeiten so ungefähr bestimmen kann, soll am Beispiel des oben beschriebenen Seenotfalles erläutert werden. Am Samstag, 28.08.04, prognostizierten die Zeitungen für den Bereich der ostfriesischen Inseln 4-5 Bft. Wind aus SW-W mit Böen von 6-7 Bft. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) sagt etwas von 4 Bft aus SW mit Böen bis 6 Bft. Die DGzRS-Seenotretter selber sprachen davon, dass vor Ort der Wind mit 5-6 Bft. aus NW kam.

Schon bei einem 4er Wind kann man davon ausgehen, dass allein die Windsee Gewässerbedingungen erzeugt, die in Anlehnung an den Wildwasserschwierigkeitsgrad als „mäßig schwierig“ (II. Grad) einzustufen sind. Diese Einstufung liegt dabei die folgende „Daumenregel“ zu Grunde:

**Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG) = Windstärke (gemessen in Bft.) minus 2**

Da auf der Seeseite neben der Windsee auch Brandung, Grundsee und gegebenenfalls Stromkabelungen, u.U. in Verbindung mit einer Wind-gegen-Strom-Situation, auftreten können, ist der oben ermittelte SSG an die zu erwartenden Verhältnisse anzupassen. D.h. es ist folgende Korrekturen vorzunehmen:

- wegen der Brandung bzw. wegen Grundseen ist der SSG um mindestens +1 Grad zu erhöhen,
- weiterhin ist wegen der am Rand des Gatts antreffenden Stromkabelung in Höhe des Westerriffs eine zusätzliche Erhöhung mindestens +1 Grad anzusetzen
- und schließlich ist wegen der Wind-gegen-Strom-Situation eine weitere Anpassung um +1 Grad vorzunehmen.

D.h. entlang der Seeseite herrschten am Tag des Seenotfalles Gewässerbedingungen, die aufsummiert an einigen Stellen auf alle Fälle dem V. Grad entsprachen (= „äußerst schwierig“):

**SSG = 4 (Bft.) minus 2 plus 1 (Brandung) plus 1 (Stromkablung) plus 1 (steile Windsee).  
= V („äußerst schwierig“!)**

Gelingt es den Kanuten nicht, diese Ver-Stellen rechtzeitig zu erkennen (weil sie nicht darauf achten) und zu umfahren (weil der Wind bzw. der Gezeitenstrom sie dort hinein treibt), kann eine Kenterung nicht mehr ausgeschlossen werden. Und frischt der Wind wie prognostiziert auf 5-6 Bft. auf, erhöht sich der Schwierigkeitsgrad um weitere +1 bis +2 Grad und schon trifft man auf einen Gewässerabschnitt, der nicht mehr eine 5er-Stelle, sondern einen 6er-Stelle ist (SSG VI = „Grenzen der Befahrbarkeit“)!

### 3. Seetüchtigkeit trainieren!

Man sollte nur dann auf dem Meer paddeln, wenn Kanute & Kajak "seetüchtig" ist. Hierzu zählt nicht nur u.a.:

Seegangstüchtigkeit, d.h. die Fähigkeit, auch bei brechendem Seegang zu paddeln (so etwas lernt man - ein entsprechendes Kajak vorausgesetzt – z.B. bei Brandungsübungen);

Kentertüchtigkeit, d.h. die Fähigkeit, nach einer Kenterung wieder zurück ins Seekajak zu kommen und danach weiter paddeln zu können. Erste wichtige Erfahrungen hierzu kann man bei Kenter-, Stütz- und Rollübungen im Hallenbad sammeln. U.a. erfährt man dort so nebenbei, dass man ohne ein für das Meer geeignetes Kajak (hier: z.B. doppelte Abschottung, Lenzpumpe, Rettungshalteleinen, fester Schenkelhalt im Cockpit; aber auch: das Kajak muss bei gefluteter Sitzluke seegangstüchtig bleiben), ohne „Life-Line“, ohne Paddelhalterungsleine bzw. ohne Kameradenhilfe sehr schnell sehr hilflos werden kann.

Der „Kenterbruder“ hatte Glück gehabt, dass es ihm, nachdem ihm die Brecher sein Kajak aus den Händen gerissen hat, immer wieder gelang, sein Kajak wieder zu fassen zu kriegen. Nicht immer kann man sich darauf verlassen, dass die Kameraden bei kritischen Seegang in der Lage sind, sein Kajak zurück zu ihm oder ihn zurück zu seinem Kajak zu schleppen, und nur selten ist man imstande, als „Kenterbruder“ schwimmend sein vom Wind & Seegang fort-treibendes Kajak wieder einzuholen. In Anbetracht dieses Seenotfalls ist es folglich überlegenwert, sich bei Touren ab einem 4er Wind bzw. 4er Seegang stets mit einer „Life-Line“ gegen den möglichen Bootsverlust zu sichern.

Übrigens, zur Kentertüchtigkeit gehört auch, nach einer Kenterung mit Ausstieg allein wieder in die Sitzluke seines Seekajak kommen zu können. Das gelingt einem „Kenterbruder“, der nicht auf Kameradenhilfe zurückgreifen kann, u.a. per „Reentry & Roll“ (d.h. Unterwasser-einstieg und Hochrollen) bzw. per „Krabbeltechnik“. Leider kentert man i.d.R. bei einem Seegang, bei dem einem meist die Rolle bzw. der „Balance-Akt“ eines Wiedereinstiegs misslingt. Das „Paddlefloat“ wird hier als eine Art „Wundermittel“ angeboten. Zumindest beim „Reentry & Roll“ glaube ich an die Effizienz des Paddlefloat. Es ermöglicht auch jenen die Rolle, sofern diese zumindest im Hallenbad die Rolle ohne Paddlefloat können.

Der „Kenterbruder“ hätte eine reele Chance gehabt, nachdem er von der Tidenströmung aus dem kritischen Seegangsbereich heraus getrieben worden wäre, per „Reentry & Paddlefloat-Roll“ zurück in die Sitzluke seines Seekajaks zu kehren. Leider wäre es ihm u.U. jedoch nicht möglich gewesen, in dem Seegang mit seiner tragbaren Handlenzpumpe, sofern er sie nicht schon bei den Kenterungen verloren hätte, seine Sitzluke zu lenzen; denn dazu benötigt man eine Fußlenzpumpe bzw. eine E-Lenzpumpe, die einem das Lenzen ermöglicht, ohne eine Hand vom Paddel nehmen zu müssen. Wer aber bei Seegang in einem Seekajak mit vollge-laufener Sitzluke sitzt, der wird unweigerlich erneut kentern, wenn er nicht beide Hände frei zum sofortigen Einsatz der flachen bzw. hohen Paddelstütze hat.

Navigationstüchtigkeit, d.h. die Fähigkeit, mit der Seekarte, dem Gezeitenkalender, dem Stromatlas und dem Kompass zu arbeiten, und zwar nicht bloß zu Hause auf einem Tisch, sondern auch unterwegs auf dem Meer (erste theoretische Kenntnisse kann man auf Workshops zum Küstenkanuwandern erwerben, was freilich nur etwas nützt, wenn man später mit aktuellen Daten arbeitet). Wer seeseitig der Ostfriesischen Inseln ohne Seekarte, bzw. mit alter Seekarte, bzw. einer Seekarte paddelt, die er aber nicht ablesen kann, da sie uneinsehbar unter einem Gepäcknetz verstaut ist bzw. in einer völlig beschlagenen Kartenhülle verstaut ist bzw. wegen mangelhafter Kartenhalterungen schon beim ersten Brecher

vom Kartendeck gespült wird, braucht sich nicht zu wundern, wenn einem die ansonsten durch die Unterwasserlandschaft geprägte, klar strukturierte „Brandungslandschaft“ völlig chaotisch erscheint.

„Seenottüchtigkeit“, d.h. man muss die Chance haben, nicht nur die Kenterung ins kalte Wasser rein physisch zu überstehen (z.B. bieten hier Trockenanzug, ohnmachtsichere Rettungsweste und Neoprenkopfhaube einen idealen Schutz), sondern man muss auch nach Eintritt des Seenotfalls auf sich aufmerksam machen können. Mit einem am Körper getragenen „Nico-Signal“ & Handy, einer Handrauch-Fackel, einem signalfarbenen Seekajak & Südwester schafft man die ersten Grundvoraussetzungen dafür. Des Weiteren können z.B. Seenotsignalraketen, UKW-Handfunkgerät und Seenotbaken zu lebenswichtigen Ausrüstungsgegenständen werden.

Leider wird beim Küstenkanuwandern meist die Möglichkeit eines Seenotfalls verdrängt, sodass viele von der Ausrüstung her überhaupt nicht in der Lage sind, einen Seenotfall zu signalisieren und die Retter zu sich zu lotsen. Auf den Gedanken, bei einem Segler- bzw. Motorbootverein einen Kurs zur Erlangungen des „Pyroscheins“ zu belegen, um die Berechtigung zum Erwerb von Seenotsignalraketen zu erlangen, kommen dabei noch weniger. Das ist verständlich, aber nicht verantwortlich. Es ist unverantwortlich gegenüber den unerfahrenen Kameraden, die man mit aufs Meer „lockt“. Aber es ist auch unverantwortlich gegenüber seiner Familie, zu der man u.U. nicht mehr zurückkehrt, nur weil man keine Lust zum Besuch eines solchen „Pyrokurses“ hat und die ca. 100,- Euro für die Beschaffung der nötigen Seenotsignalmittel nicht ausgeben möchte.

sondern auch:

eine entsprechende körperliche Konstitution (trainiert und Nicht-Raucher) und konditionelle Vorbereitung; anderenfalls kann man bei plötzlich einsetzendem Gegenwind oder nach einer Kenterung sehr schnell an die Grenzen seiner physischen Leistungsfähigkeit stoßen, was heißen kann, dass man nach einer Kenterung mit Ausstieg nur noch Kraft hat für höchstens den ersten Versuch, wieder zurück in die Sitzluke seines Seekajaks zu steigen.

#### **4. Seeseite meiden!**

Solange es auch nur etwas an der eigenen Seetüchtigkeit mangelt, sollten Touren entlang der Seeseite der Ostfriesischen Inseln möglichst nicht unternommen werden und eine Querung der Gatts sollte erst gar nicht in Erwägung gezogen werden; denn der Gewässerschwierigkeitsgrad wird dort nicht allein nur vom Wind, sondern zusätzlich durch weitere Risikofaktoren (Brandung, Grundseen und starke Stromkabelung) bestimmt, die den Schwierigkeitsgrad auch bei Flaute bis auf den VI. Grad erhöhen können.

Stattdessen sollte man lieber eine Wattfahrt hinüber zum Festland planen, vorausgesetzt es wird max. 3-4 Bft. Wind prognostiziert.

„Badetouren“ sind damit natürlich nicht gemeint, d.h. dicht am Strand hin und her zu paddeln und mit Kajak, Wasser & Seegang zu spielen, ist sogar empfehlenswert, bevor man anfängt, auf dem Meer Strecke zu paddeln.

#### **5. Nur bei wenig Seegang & nicht solo!**

Will man die Fahrt entlang der Seeseite wagen, sollte man es - entsprechende Seetüchtigkeit vorausgesetzt - nur bei wenig Seegang und in Begleitung erfahrener Kanuten tun.

Was den Seegang betrifft, gilt Folgendes für die Seeseite der Ostfriesischen Inseln:

- 3 Bft. Wind aus nördlicher Richtung können auf der Seeseite schon einen Seegang erzeugen, bei dem man schnell an die eigenen Grenzen stoßen kann;

- einlaufende Dünung kann ebenfalls für kritische Seegangsbedingungen sorgen, und zwar auch bei Flaute; d.h. ein 5-6er Wind aus NW–NO vom Vortage kann trotz Flaute eine Dünung verursachen, die so stark an der Seeseite aufläuft, dass die Brecher nur von erfahrenen Kanuten befahrbar sind.
- ablandiger Wind, d.h. Wind aus südlicher Richtung, ist eigentlich bei einer Fahrt auf der Seeseite ideal, solange man dicht am Strand entlang paddelt und aufpasst, dass der Wind einen nicht Richtung offene See hinaus treibt (was übrigens unweigerlich passiert, wenn man kentert, aussteigen muss und nicht wieder zurück in die Sitzluke kommt).

Und was die Kameradenhilfe betrifft, gilt, dass es ist wesentlich weniger riskant ist, von den Erfahrungen Dritter zu profitieren, statt zu versuchen, eigene Erfahrungen zu machen, also aus den eigenen Fehlern zu lernen, d.h. wer nicht das Risiko herausfordern möchte, sollte auf eine Solotour verzichten und im Schutz einer Gruppe paddeln.

## **6. In Strandnähe paddeln und nicht immer vor der Brandung „flüchten“!**

Es sollte möglichst dicht entlang des Strandes gepaddelt werden. Unter Umständen kämpft man dann ständig mit den an den Strand rauschenden Brechern, dafür ist es aber wahrscheinlicher, nach einer Kenterung zurück an den Strand gespült, statt hinaus in die offene See hinaus getrieben zu werden.

Wenn am Strand Brandungsbedingungen herrschen, sollte man diese in Kauf nehmen und die Brandung dazu nutzen, seine Brandungspaddeltechnik zu verbessern.

Der Brandung sollte man seeseitig nur dann ausweichen, wenn draußen keine weitere Brandung zu beobachten ist; denn die Brandung weitab vom Strand ist meist höher & wuchtiger; d.h. wenn einem die Brandung am Strand schon zu kräftig ist, der ist erst recht zu schwach, um die Brandung weiter draußen zu meistern.

Wenn einem die Brandung in Strandnähe zu kräftig wird und ein Umfahren nicht ratsam ist, umfährt man die kritische Passage per Bootswagen oder man kehrt einfach um und paddelt – sofern möglich – zurück.

## **7. Nicht gegen den Tidenstrom paddeln!**

Man sollte eigentlich stets mit dem Tidenstrom und nicht gegen ihn paddeln; denn man kommt nicht nur schneller voran, sondern spart auch Kräfte, die man u.U. benötigt, wenn die Gewässerbedingungen sich plötzlich verschlechtern. Außerdem ist bei auflaufendem Strom die Gefahr, nach einer Kenterung hinaus aufs offene Meer zu treiben, bei einer Tour in West-Ost-Richtung geringer.

Die Kanuten paddelten jedoch gegen den Tidenstrom. Warum? Entweder unterschätzten sie die Schwierigkeiten, die ihnen ein auslaufender Storm insbesondere im Gatt bereiten kann, oder sie überschätzten ihre eigenen Leistungsfähigkeit, und zwar hinsichtlich ihres Fahrtempo und ihrer Seegangstüchtigkeit. Nur so ist es zu verstehen, dass sie gerade in der 3. Std. nach Hochwasser, wenn es beginnt am stärksten hinauszuströmen, versuchten, das Gatt „Accumer Ee“ von Baltrum nach Langeoog zu queren.

Die Kenterung passierte am 29.08.04 so zwischen 14.00 und 14.30 Uhr. Allein per Gezeitenkalender hätten die Kanuten ableiten können, dass dann das Wasser gegen einen mindestens 4er Wind aus westlicher bis nördlicher Richtung durchs Gatt über die Untiefen des Westerriffs hinaus aufs offene Meer läuft ; denn die Hochwasserzeit lag an diesem Tag an dieser Stelle des Gatts etwa bei 11.50 Uhr. D.h. die Kanuten befanden sich genau in der 3. Std. nach Hochwasser am Eingang des Gatts. Die Gewässerschwierigkeitsprognose ist in einer solchen Situation eindeutig: Es ist mit turbulenter Stromkabblung, heftiger Grundsee und

besonders steiler Windsee zu rechnen, und zwar das alles auf einmal! Der dazugehörige „Salzwasserschwierigkeitsgrad“ (SSG) lag bei mindestens:

**SSG V = 4 (Bft.) minus 2 plus 3 (wg. Stromkablung/Grundseen/steiler Windsee)  
= „äußerst schwierig“!**

Hat der Wind tatsächlich mit 5-6 Bft. statt mit 4 Bft. aus nordwestlicher Richtung geblasen, wie die Seenotretter es behaupten, so hätte man sogar über den Untiefen des Westerriffs mit einer 6er-Stelle („Grenze der Befahrbarkeit!“) rechnen müssen!

Auch bei der Überprüfung der Strömungsverhältnisse anhand der Stromkarten des Stromatlas hätte den Kanuten bewusst sein müssen, dass 14.00 Uhr am 29.08.04 ca. 2 Std. nach Hochwasser Helgoland bedeutet. Lt. Stromatlas, S.25 (Stromkarte +2 h HW Helgoland) herrscht zu diesem Zeitpunkt mit 2,5-3,2 km/h der stärkste auslaufende Strom. – Übrigens, der Stromatlas ist 2002 vom BSH im DIN A3-Format herausgegeben worden. Es bietet sich für das Küstenkanuwandern an, sich den Stromatlas wenigstens auf DIN A5 herunter zu kopieren. Nur bei solch einem Format hat man nämlich die Möglichkeit, den Stromatlas bei Touren entlang der Küste der Deutschen Bucht stets dabei zu haben.

## **8. Untiefen umfahren und Wind-gegen-Strom-Bedingungen meiden!**

Einlaufender Seegang erzeugt bei Untiefen Grundseen. Wenn sie zu kabblig sind, sind sie zu umfahren, und zwar möglichst dicht unter Land, statt weit draußen fernab vom Strand. Die aktuelle Seekarte gibt über die Lage der zu erwartenden Untiefen Auskunft. Z.B. liegen gerade im Gebiet des berichteten Seenotfalls, d.h. auf der Seeseite östlich der Ostbake von Baltrum, solche Untiefen („Westerriff“). Wenn man danach Ausschau hält, kann man diese Stellen schon recht früh erkennen, da dort verstärkt Brandung zu beobachten ist.

Strömung kann bei Untiefen zu besonders kabbligen Seegangsbedingungen führen (sog. „Stromkabelung“). Sie erkennt man teilweise schon von weitem als eine Kette von stehenden Brechern, der man nicht immer ausweichen kann, da die Strömung einen einfach mitnimmt und durch die Brecher treibt.

Der Stromatlas „Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht“ (2002) liefert in Verbindung mit dem aktuellen „Gezeitenkalender für die Deutsche Bucht“ (jährlich neu) die nötigen Daten dafür, wann mit welcher Stromrichtung und –stärke zu rechnen ist. Übrigens, seeseitig der Ostfriesischen Inseln strömt es bei auflaufendem Wasser in West-Ost-Richtung sowie in die Gatts hinein Richtung Wattseite und bei ablaufendem Wasser in Ost-West-Richtung und aus den Gatts hinaus Richtung Seeseite.

Wind führt zu unterschiedlich steilem Seegang, je nachdem, ob er mit dem Strom weht (die See wird flacher und bricht viel später) oder gegen den Strom (die See wird steiler bricht viel früher). Beim Paddeln entlang der Küste sollte man insbesondere auf Passagen achten, bei denen der Wind gegen den Strom bläst.

## **9. Übers Gatt möglichst nur bei Stillwasser!**

Die Gatts der Ostfriesischen Inseln zwischen Juist und Wangerooge sind bei Hochwasser 1 bis 3,5 km breit. Sie sollten möglichst bei Stillwasser gequert werden; denn dann braucht man nicht noch zusätzlich mit der Stromkabelung kämpfen.

Je früher bzw. später man dort eintrifft, desto stärker wird es im Gatt strömen. Weht es dann zusätzlich noch gegen die Stromrichtung, es mit steiler See zu rechnen.

Übrigens, Still-/Stauwasser hat man ca. 0:30 Std. vor bis 0:30 Std. nach Niedrig- bzw. Hochwasser, d.h. während dieser Zeit strömt es am schwächsten. Und 4 Std. vor Hochwasser

Helgoland sowie 2 Std. nach Hochwasser Helgoland strömt es z.B. im Gatt zwischen Baltum und Langeoog mit ca. 1,4 bis 1,8 Knoten (2,6 bis 3,3 km/h) am stärksten (siehe hierzu "Gezeitenstromatlas"). Diese Stromgeschwindigkeiten gelten für die Mittzeit. Während der Springzeit, die 2 Tage später während der Vollmondzeit, vom 30.8.-2.9.04, vorgelegen hätte, wären die Stromgeschwindigkeiten sogar ca. 10% größer ausgefallen.

Quert man das Gatt unter Strömungsbedingungen, sollte einem Folgendes bewusst sein:

Quert man bei ab-/auslaufendem Wasser, d.h. während der Niedrigwasserphase, treibt man bei einer Kenterung allmählich hinaus auf die offene See. Ansonsten hat man mit seinem Seekajak eine Stromabdrift, gegen die genügend vorgehalten werden muss (sog. „Seilfähre“), wenn man ohne große Umwege (sog. „Hundekurve“) auf der anderen Seite des Gatts ankommen möchte. Abgesehen davon sollte auch darauf geachtet werden, dass die Strömung einen nicht in Bereiche mit Grundseen bzw. Stromkabelung treibt. Kommt der Wind aus NW–NO, muss man zusätzlich damit rechnen, dass gerade im Gatt, wo es stets am stärksten strömt, die See wegen der Wind-gegen-Strom-Situation besonders stark aufsteilt

Quert man das Gatt bei ein-/auflaufendem Wasser, d.h. während der Hochwasserphase, kann es bei ablandigem Wind plötzlich Probleme geben, da sich nun nicht nur der Wind wegen des fehlenden Wind- und Wellenschutzes der Insel voll entfalten kann, sondern die See auch wegen der Wind-gegen-Strom-Situation viel früher bricht.

## 10. An die Rückfahrt denken!

Prognostiziert der Seewetterbericht für die Ostfriesische Küste eine Winddrehung von Süd (= ablandiger Wind) auf Nord (= auflandiger Wind), bzw. soll der Wind aus W–NO auf 3 und mehr Bft. zunehmen, führt das seeseitig der Ostfriesischen Inseln zu Brandung durch Windsee. Wer dann Strecke machen will, sollte möglichst zügig voran paddeln, statt zwischen durch „Badepausen“ einzulegen und danach festzustellen, dass nun die kräftiger gewordene Brandung eine Weiterfahrt nicht mehr zulässt.

Aber auch bei gleich bleibenden Windbedingungen z.B. aus westlicher Richtung, muss einem bewusst sein, dass bei einer Fahrt von West nach Ost mit auflaufendem Wasser, bei der Wind und Strom in dieselbe Richtung gehen, ein flacherer Seegang herrscht, als bei der anschließenden Rücktour, wenn man von Ost nach West paddelt und nun der Wind gegen den ablaufenden Gezeitenstrom anweht. Wer das ignoriert, braucht sich nachher nicht zu wundern, wenn er bei der Rücktour nicht nur gegen den Winddruck, sondern auch gegen die steile, brechende See anpaddeln muss.

Das alles sollte einem bewusst sein, wenn man vorhat, am selben Tag oder später die Rückfahrt zum Startort anzutreten. Anderenfalls könnte die Retour-Tour zur Tortur werden. Wer dann nicht über einen funktionstüchtigen Bootswagen (mit großen bzw. breiten Rädern verfügt), kann dann u.U. nur mühsam treidelnd zu seinem Ausgangspunkt zurückkehren oder muss die Tour abbrechen.

## Wer nicht lernen will, kann was erleben!

Wer diese 10 Punkte als Kanutin bzw. Kanute mit weniger Nordsee-Erfahrungen nicht richtig ernst nimmt und sich darauf verlässt, dass er einfach nicht kentert, weil er seit Jahren nicht mehr gekentert ist, bzw. dass im Falle einer Kenterung seine Rolle klappt, sollte sich nicht wundern, wenn er in eine Situation gerät, die Eckehard Schirmer (Kiel) einmal wie folgt beschrieben hat:

*„Jeder sollte eskimotieren können, klar doch. Aber die Rolle ist kein dauerhaftes ultimatives Rettungsmittel. Stelle dir bitte vor, die Bedingungen auf See werden so miserabel, dass du da nicht mehr sicher paddeln kannst. Das nervt dich gewaltig. Es macht dich down. Du*

*merkst, es droht Kentergefahr. Und nun wird die See langsam noch miserabler. Du wirst dann keineswegs stärker als Paddler. Es beginnt eine Negativspirale. Du paddelst verkrampter. Es strengt dich noch mehr an. Du ermüdest allmählich und reagierst zunehmend schlechter. Du musst immer öfter stützen. Die Löcher im Wasser neben dir werden unregelmäßiger und tiefer, die See lauter, die ersten Brecher erzwingen vollste Konzentration, hartes Stützen, Neuorientierung, wenn du wieder Luft und Sicht hast. So geht das immerwährend weiter, es wird schlimmer, nicht leichter. Willy McNeal würde jetzt sagen: „... und wenn du befürchtest, es könnte schlimmer kommen, sei sicher, es kommt noch sehr viel schlimmer!“ Die See grollt und rollt. Das Wasser wird grün, dunkelgrün, schwarz, die Brecher weiß schäumend, gewaltig schiebend. 5 bis 8 Mal minütlich bekommst du erst Ohrenspülungen, dann haut es dir aufs Achterdeck, dass dein Seekajak kerzt, oder es schiebt dich in die vor dir laufende Welle, dabei wirst du gehoben, steil, du stehst senkrecht im Boot und es überschlägt dich. Du ringst nach Luft ...“*

**Wiederabdruck in:** Kanu-Sport, Nr. 10/05, S.26-27, und Nr. 11/05, S.33-35  
**sie auch:** Seekajak, Nr. 95 (März 2005), S.95-96

(24/03/05)