

Risiko Küstenkanuwandern VI

Ein Seenotfall ... der keiner wurde

- Analyse einer Gruppenfahrt mit „Flusspaddlern“ auf der Ostsee -

Text: Udo Beier (DKV-Referent für Küstenkanuwandern) (30/06/88)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VI.pdf

Zur Situation

1. Wetterbericht, Gewässerschwierigkeiten ...
2. Ausrüstung
3. Paddeltechnik
4. Paddeltaktik

Als Küstenkanuwanderer werde ich von meinen Clubkameradinnen und -kameraden immer mal wieder betreffend einer „Mitpaddelgelegenheit“ angesprochen. So ergibt es sich über kurz oder lang, dass ich für sie irgendwann einmal eine Extra-Küstentour ansetze ... und schon ist der „Seenotfall“ vorprogrammiert! Warum? Nun, ich will darüber kurz berichten.

Zur Situation

Es geschah an einem sonnigen Junisonntag im Jahr 1988, als ich mit 12 „See-Anfängern“ in Sierksdorf/Ostsee auf's Wasser ging. Der Wind blies mit 3 Bft. aus NO. Die Wellen waren gerade noch akzeptabel. Drei kleinere Brandungswellen galt es zu überwinden. Bei Kurs Richtung Timmendorf nahm aber der Wind auf Stärke 4 zu und kam nun direkt von See, so auch noch der Seegang vom letzten Sturm des Vortages. Aufgrund der Bodenstruktur (Untiefen) und des Buchtcharakters (alle Wellen drängten in die Buchtmitte) wurde der Seegang immer höher und kabbeliger, die Brandungszone reichte teilweise bis zu 200 m hinaus. Eine Seltenheit für den Badestrand nahe Timmendorf, aber nichts Ungewöhnliches für den, der die Wetter- und Wasserverhältnisse kennt. Der Flussfahrer, der zum ersten Mal zur See fährt, ist dann leicht überfordert und sein Fahrtenleiter auch!

Ich hatte Mühe, meine Gruppe auf Kurs zu bringen, denn jeder paddelte trotz Absprache so, wie er es als Flusspaddler gewohnt war: Jeder stieg ein und paddelte los. Dass zuvor eine Gruppeneinteilung vorgeschlagen wurde und wer zu welcher Gruppe gehörte, daran erinnerte sich kaum noch jemand ... und die Tipps, wie wir uns bei leichter Brandung verhalten sollten, waren wohl auch nicht so richtig wahrgenommen worden. So paddelte eine Kameradin gleich nach dem Start in Richtung offene See quasi gen Bornholm, da sie sich nicht traute, den Seegang von der Seite zu nehmen. Als ich sie „eingefangen“ und so weit gebracht hatte, dass sie parallel zum Strand paddelte, vermisste ich einen Kameraden. Er war, ohne ein Wort zu sagen, zurück an den Strand gepaddelt, um seine Steueranlage zu justieren. Erst nach 500 m fiel mir auf, dass er fehlte. Da der „Haufen“ so weit auseinander paddelte, dass ein „Rückruf“ nicht mehr möglich war, meldete ich mich ab, um den letzten zu suchen. Als ich ihn zu fassen bekam, paddelten wir den anderen hinterher, jedoch immer mit Blick an den Strand. Konnten doch die übrigen Kanuten zwischenzeitlich ebenfalls angelandet sein. In Strandnähe entdeckte ich dann auch meine Clubkameradinnen & -kameraden wieder:

- zwei lagen im Wasser,
- ein Dritter paddelte im Kreis um die „Kenterbrüder“ herum,
- eine Vierte schleppte den ersten „Kenterbruder“ ab, jedoch ohne sein Kajak,

der Rest befand sich im Brandungsbereich:

- zwei „Habel“-Fahrer wurden zum Spielball der Brandung und kenterten;
- bei einem „Combi 2002“ riss sich in der Brandung ein Steuerseil aus dem Schraubverschluss, sein Fahrer schlug quer und tauchte ab;
- eine Achte versuchte durch die Brandung mit 2 Paddeln zu paddeln, kenterte aber und hatte dann gar kein Paddel mehr in den Händen;
- drei andere schafften die Brandung – vielleicht war es Können, vielleicht aber es auch nur Glück;
- ein Zwölfer kam durch die Brandung, weil sich an seinem Heck einer der vielen „Kenterbrüder“ festhielt und somit wie ein Treibanker dafür sorgte, dass sein Kajak nicht quer schlug;
- ja, und der Dreizehnte, nämlich ich, der hielt sich am Kajak des zweiten „Kenterbrüders“ (ein randvoller „Atlantik“) fest, zwecks Betreuung vor Ort, und sah zu, wie einige von den Kameraden von der Brandung quer- und umgeschlagen wurden, und trieb so langsam aber sicher, jedoch so nass wie die Gekenterten, durch die Brandung an den Strand.

Damit war die Küstentour zu Ende. 2,3 km hatten genügt, um den „persönlichen“ Notfall zu erleben. Wie aber können wir vermeiden, dass aus einem solchen Notfall gleich ein „offizieller“ Seenotfall wird?

1. Wetterbericht, Gewässerschwierigkeiten

Vor einer jeden Küstentour sollte der Seewetterbericht abgehört werden. Aus der Seekarte lassen sich weiterhin Rückschlüsse auf die zu erwartenden Seegangsverhältnisse – und bei Tidengewässern – Strömungsverhältnisse ableiten.

Der Flusspaddler, der zum ersten Mal auf dem Meer paddelt, kann bei Seegang leicht überfordert werden. Schnell entstehen dann Situationen, die kritisch werden können. Die folgenden Hinweise beziehen sich auf solche Situationen, nicht auf „Ententeich“-Bedingungen. Wenn die See spiegelglatt vor einem liegt, ist vieles leichter. Aber sind wir uns immer sicher, dass die See ruhig bleibt?

2. Ausrüstung

Auf alle Fälle muss bei einer Küstentour die Ausrüstung stimmen. Z.B.:

- **Die Boote müssen seetüchtig sein!**

Ein Kajak ist aber nur seetüchtig, wenn es kein Flusswanderkajak und kein Wildwasserkajak ist.

Das Kajak sollte über ein Steuer verfügen (Ausnahme: echte Seekajaks). Das Steuer sollte stabil, die Steuerleinen unbeschädigt und fest justiert, sowie vorher passend auf die Körpergröße des Fahrers eingestellt sein. Dabei sollten wir nicht vergessen: *„Kajakschäden auf hoher See sind in den meisten Fällen Steuerschäden!“*

Ein solches Kajak sollte am besten doppelt abgeschottet sein. Spitzenbeutel stellen nur theoretisch eine Alternative zur Abschottung dar; denn meistens sind sie zu klein, d.h. reichen nicht bis kurz vor die Füße bzw. kurz hinter dem Rückengurt, oder werden nicht richtig aufgeblasen, da sie Platz fürs Gepäck machen müssen. Je kleiner aber die Spitzenbeutel sind, desto schwieriger wird es werden, nach einer Kenterung das Wasser wieder aus dem Kajak zu bekommen. Dank etwaiger wasserdichter Packsäcke geht das Kajak nach einer Kenterung wohl nicht unter, aber es ist dann nur selten in der Lage, zusätzlich auch noch den wieder in die Sitzluke steigenden „Kenterbrüder“ zu tragen.

Als eine Variante der Abschottung kann die „Sackabschottung“, angesehen werden. Das Schott bildet hier eine Art Kleidersack, welcher im Bug und Heck ins Kajak geklebt wird. Wer jedoch nicht stets darauf achtet, dass der „Rollverschluss“ des Schotts nicht richtig verschlossen wird, der braucht sich nicht zu wundern, wenn nach einer Kenterung mit Ausstieg der Wasserdruck die Sackabschottung aufdrückt.

Eine Alternative zur Abschottung bieten eigentlich nur bug- und heckausfüllende Spitzbeutel mit wasserdichtem Reißverschluss bzw. ein „Kajaksocken“ (Kentersack). Insbesondere Faltbootfahrern sollten sich überlegen, auf eines dieser beiden Ausrüstungsgegenstände zurückzugreifen. Bei „Kajaksocken“ ist jedoch zu beachten, dass sie einen Süllrand erfordern, der den „Kajaksocken“ so fest hält, dass er sich nicht nach einer Kenterung löst.

Keine Alternative stellt dagegen eine halbe Abschottung („Heckabschottung“) dar. Nach einer Kenterung mit Ausstieg läuft nämlich der Bug trotz Spitzenbeutels voll. Der Bug geht halb unter, sodass dann weder ein kontrolliertes Paddeln bzw. ein effizientes Lenzen möglich ist.

- **Das Kajak sollte über eine Lenzpumpe verfügen!**

Der „Kajaksocken“ ersetzt u.U., sofern er wasserdicht ist, die Pumpe, da aufgrund seiner Konstruktion nach einer Kenterung nicht so schnell so viel Wasser ins Kajak laufen kann.

„Lenzventile“ scheinen sich demgegenüber immer mehr zu einer „Schönwetter“-Einrichtung herauszukristallisieren. D.h. sie funktionieren bei einem Kajak nur, wenn wir ohne Gepäck paddeln und die See spiegelglatt ist.

Am besten ist eine fest installierte Hand- oder Fußlenzpumpe, wobei jedoch die Fußlenzpumpe weniger leistungsfähig ist. Notfalls reicht auch eine tragbare Handlenzpumpe aus. Auf elektrische Lenzpumpen sollte wir nur zurückgreifen, wenn wir selber in der Lage sind, sie zu installieren und zu reparieren. Das Risiko, dass die Elektrik einmal unterwegs kaputt geht, ist einfach zu groß.

Ansonsten helfen nur die entsprechenden „Rettungstechniken“ (hier: „X-Lenzmethode“), auf die wir uns jedoch auch nur dann verlassen können, wenn beim Lenzen kein brechender Seegang herrscht, die Wassertemperaturen akzeptabel sind (unter +15° Wassertemperatur wird es für die „Kenterbrüder“ ohne Kälteschutz schnell kritisch) und die „Kenterbrüder“ in der Lage sind, dem Helfer bei der Anwendung der „X-Methode“ zu unterstützen.

- **Die Kanuten sollten Schwimmwesten tragen!**

Wenn nämlich das Wasser welliger wird, ist es meist zu spät. Die Schwimmweste lässt sich dann nicht mehr so leicht anlegen. Ein ängstlicher Kanute aber, der seine Weste nicht mehr überziehen kann, wird dadurch noch ängstlicher und folglich unsicherer.

Natürlich können wir auch die Auffassung vertreten, dass das eigene, gut ausgerüstete Seekajak der sicherste Auftriebskörper ist und folglich die Schwimmweste, insbesondere aber eine ohnmachtsichere Rettungsweste ersetzt. Was aber ist, wenn ein Kanute unbemerkt von seinen Kameraden kentert und aus Ungeschicklichkeit bzw. weil er z.B. beim Aussteigen Wasser geschluckt hat, den Kontakt zum Kajak verliert? Bei Seegang haben es dann die Kameraden nicht nur sehr schwer, den ohne

Schwimmweste knapp an der Wasseroberfläche treibenden Kameraden zu entdecken, sondern ihn auch wieder zurück zu seinem abgetriebenen Kajak zu bringen.

Abgesehen davon ist eine Schwimmweste auch sonst noch recht praktisch. Sie hält warm und kann als Prallschutz dienen.

- **Das Paddel muss von Anfang an am Kajak angebunden sein!**

Wenn das Paddel per „Paddelsicherungsleine“ am Kajak gesichert ist, können sich sowohl der „Kenterbruder“ als auch sein Helfer voll um das gekenterte Kajak kümmern, statt mit einer Hand immer wieder das eigene Paddel zu halten.

Das Paddel sollte dabei über eine Leine nicht am Kanuten angebunden werden, da dies beim Schwimmen bzw. beim Einsteigen ins Kajak stören könnte. Die „Paddelsicherungsleine“ sollte ca. 1 m lang sein, aus einer ca. 6 mm dicken Elastikleine bestehen, am Paddel unverlierbar mit einer Schlinge befestigt werden und am Kajak selber seitlich am Kartendeck mit einer ca. 30 mm breiten Steckschnalle (die notfalls mit einer Hand geöffnet werden kann) gesichert werden.

Trotzdem sollte eine Gruppe zumindest ein Reservepaddel mitführen.

- **Im Kajak darf sich kein loses Gepäck befinden!**

Denn alles was lose ist, geht u.U. bei einer Kenterung verloren bzw. stört beim Wiedereinstieg. Natürlich können wir nicht jeden Gegenstand, der griffbereit zur Verfügung stehen sollte, fest am Kajak anbinden. Es reicht jedoch, wenn wir hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck ein Gepäcknetz mit einem 6 mm Gummi befestigen und lose Gegenstände unter dem Netz verstauen.

- **Schließlich sollte jeder Kanute über Seenotsignalmittel verfügen!**

... und zwar griffbereit. Fallschirmsignalraketen sind im Seenotfall am geeignetsten, jedoch benötigen wir zu ihrem Erwerb einen Befähigungsnachweis (sog. „Pyroschein“). Solange wir den nicht haben, ist das „Nico-Signal“ (mit 6 Schüssen) besser als gar nichts.

- **Was sonst noch?**

Bei Küstentouren kann immer Seenebel auftreten. Nur der Kanute, der Kompass & Karte dabei hat und der den bislang gefahrenen Kurs immer auf der Karte mit verfolgt hat, ist dann in der Lage, sich zu orientieren und auf dem kürzesten Weg raus aus dem Fahrwasser und zurück ans sicher Land zu paddeln.

3. Paddeltechnik

Vor einer Küstentour ist jeder Mitkanute auf die nötige Paddeltechnik hinzuweisen. Gerade Seegang & Brandung bzw. böiger Wind können uns unterwegs Probleme bereiten. Das trifft nicht immer auf Verständnis. Insbesondere dann nicht, wenn es sich um alte Flusspaddler handelt und die See am Startort spiegelglatt vor einem liegt.

- **Paddeln bei höherem Seegang heißt immer auch Paddeln mit Abstand!**

Insbesondere bei brechendem Seegang paddeln wir nicht nebeneinander, sondern seitlich versetzt hintereinander. Wenn wir jedoch nebeneinander oder hintereinander paddeln, dann mit entsprechend großem Abstand. Je größer die Wucht der brechen-

den See ist, desto größer muss auch der Abstand sein; anderenfalls ist eine Kollision mit einem Kameraden nicht auszuschließen; denn wenn einen ein Brecher erwischt, kann er einen mitnehmen und auf einen in der Nähe paddelnden Kameraden „schleudern“. Eine Kenterung ist dann noch das geringste, was passieren kann.

Übrigens, kommt es doch einmal zu einer Kollision, dann sollte wir nicht mit unseren Händen am Kajak des Kameraden abstützen.

- **... und wie meistern wir den Seegang?**

Der erfahrene Kanute blickt beim Paddeln gelassen in Richtung des anrauschenden Seegangs und ändert nicht seinen Paddelrhythmus, nur weil da ein paar Wellen „aus der Reihe tanzen“ (jede „Siebte“).

Der „See-Anfänger“ dagegen sollte den Seegang stets genau beobachten, um rechtzeitig zu erkennen, wenn eine Welle – meist ist es eine mit einem Schaumkopf – ihm gefährlich werden könnte. Folgende Möglichkeiten hat er dabei zu reagieren: (1) er paddelt etwas schneller bzw. langsamer und lässt den Brecher hinter bzw. vor sich vorbeiziehen, (2) er dreht sein Kajak Richtung Brecher und fährt ihn mit dem Bug von vorne an. Anschließend nimmt er, wenn der Brecher unter einem durch gerauscht ist, wieder den alten Kurs auf. Manchmal empfiehlt es sich, wenn wir uns etwas weiter vom Ufer entfernen, damit wir unterwegs Abstand von dem meist etwas kabbligeren bzw. brechenden Seegang in der Strandzone halten können. Das gilt jedoch nur dann, wenn es nicht draußen ebenfalls brandet. Denn wenn wir draußen kentern, ist der Weg zurück an den sicheren Strand etwas weiter.

Sind wir langsam mutiger geworden und haben wir uns an den Seegang gewöhnt, können wir auch versuchen, den Brecher von der Seite zu nehmen. Droht sie einen mitzunehmen – aber nur dann – sollten wir Richtung Brecher flach oder hoch stützen und zugleich etwas in Richtung Brecher ankanten. Wir werden dann u.U. fürchterlich nass gespritzt, aber wir kentern wenigstens nicht.

Kommen die Wellen von hinten, macht das den erfahrenen Kanuten Spaß; denn sie können Fahrt aufnehmen und mit der Welle paddeln (surfen). Durch schnelle Steuer schläge per Paddel bzw. Steueranlage verhindern sie, von der See zur Seite gedrückt (ausbrechen) und umgeschmissen zu werden. Der „See-Anfänger“ sollte dagegen lieber langsamer paddeln und durch Bremsschläge verhindern, dass sein Kajak ins Surfen kommt. Er muss aber wissen, dass das Kajak dann in Schlingerbewegung fährt, d.h. es schwöjt.

Und was machen wir, wenn wir durch die Brandung anlanden müssen? Nun, letztlich verhält man sich so wie bei achterlichem Seegang. Wenn ein Brecher sich nähert, bremsen wird die Fahrt unseres Kajaks herunter, lassen uns vom Brecher überrollen und nehmen anschließend wieder Fahrt auf usw. Wichtig ist darauf zu achten, dass ein Brecher einen nicht mitnimmt, querdrückt und umschmeißt. Eigentlich sollten wir, bevor es durch die Brandung geht, die ankommende See beobachten; denn manchmal gibt es Sequenzen von kleineren Wellen. Die nutzen wir dann beim Anlanden aus. Sollten wir dabei kentern und aussteigen bietet es sich an, sich am Bug unseres Kajaks festzuhalten, und zwar legen wir den Bug am Kopf vorbei über die Schulter, damit wir in der Brandung nicht noch vom eigenen Kajak aufgespießt werden. Aber Vorsicht: viele Kajaks haben an ihren Enden Trageschlaufen. In eine solche Schlaufe darf der „Kenterbruder“ nicht seine Hand fassen; denn wird das Kajak von einem Brecher um seine Längsachse gedreht, würde sich die Hand automatisch mitdrehen ... und gegebenenfalls brechen.

Übrigens, problematisch ist zuletzt immer das Anlanden in der Brandung. Meist schmeißt einen der letzte Brecher quer und hindert einen an einem trockenen Ausstieg. Es ist daher ratsam, wenn einer erfahrener Kanute als erster durch die Brandung fährt, anlandet und die draußen wartenden Kanuten der Reihe nach hereinwinkt und an den Strand zieht.

4. Paddeltaktik

Vor einer jeden Küstentour ist die Taktik zu besprechen, wie zu paddeln ist, d.h. was bei Gefahrensituationen zu tun ist, welche Route einzuschlagen ist, welche Pausenplätze anzulaufen sind.

- **„Wir paddeln alle zusammen“, reicht nicht!**

Ist nämlich die Gruppe größer als ca. 5 Kajaks, gibt es Probleme mit dem Gruppenzusammenhalt. Folglich müssen entsprechend viele Gruppen zu max. 5 Kajaks gebildet werden, und zwar vor dem Start und nicht erst, wenn wir uns im kabbligen Seegang befinden. Jeder muss wissen, wer zu seiner Gruppe gehört. Jede Gruppe startet und paddelt für sich, ohne jedoch den Sichtkontakt zur nächsten Gruppe zu verlieren. Die „Experten“ sind auf die Gruppen zu verteilen. Weiterhin ist ein Gruppenleiter zu bestimmen, der dafür zu sorgen hat, dass „seine“ Gruppe zusammenbleibt.

Alte „Flusspaddler“ halten hiervon meist nicht viel. Sie wollen schon auf's Wasser, wenn die anderen noch ihre Kajaks packen; paddeln los, ohne sich um die anderen zu kümmern; gehen an Land, wann sie wollen, ohne sich abzumelden; paddeln hinterher oder vorne weg, ohne zu schauen, wo die anderen sind. Dass irgendwelche Kameraden im Seegang Angst haben, dass die ängstlichen Kameraden etwas Ermunterung benötigen, fällt ihnen nicht ein; dass ein Kamerad abfällt, weil er nicht mit dem Seegang zurecht kommt, wird ignoriert. Hauptsache er hat seinen Spaß. Und wenn er selber einmal kentert, ja dann ruft er nach der Gruppe, die er nicht mehr sieht und die einen nicht finden und folglich auch nicht helfen kann.

Übrigens, die Gruppe richtet sich nach dem Schwächsten (d.h. dieser bestimmt das Tempo) bzw. nach dem Ängstlichsten (d.h. dieser bestimmt den Kurs, auch wenn ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muss). Unter Umständen ist ein Kurs gegen den Seegang einzuschlagen, auch wenn der Kurs mit See von der Seite die kürzere Strecke ist, da eine Kenterung sie zur zeitlich längeren Strecke werden lassen könnte!

Wenn in einer Gruppe „schwache“ Kanuten sind (wir erkennen sie meist daran, dass sie die Wellen von vorne nehmen, egal welcher Kurs angesetzt ist!), sollte ihre Betreuung durch erfahrenen Begleiter gesichert sein.

- **Auf dem Weg lauern die Schwierigkeiten!**

Bei der Kursvorgabe ist dabei darauf zu achten, dass jene Schwierigkeiten zu meiden sind, die die Gruppen in Gefahr bringen könnten (z.B. Grundseen/Untiefen, Brandung/Strandnähe, Kabbelwasser/Steilküste; Wind-gegen-Strom; Schiffsverkehr).

- **„Angst essen Seele auf!“**

Bei Seegang fühlen sich anfänglich die meisten See-Anfänger unwohl, auch wenn es nicht jeder zugeben will. Deshalb sollte zu Beginn einer Tour – sofern sinnvoll – eine „Angstrunde“ zur Senkung des „Adrenalinspiegels“ gedreht werden. D.h. alle Kanuten fahren einmal auf die kabblige See hinaus, machen dort einen großen Bogen und landen dann wieder an. So kann sich ein jeder an den Seegang gewöhnen, Fragen

stellen, frischen Mut schöpfen, sich „austoben“ oder sich dazu entschließen, an Land zu bleiben. Außerdem ist nun jeder eher motiviert, Gruppendisziplin zu wahren.

- **Eine Kenterung ist noch kein Notfall!**

Ja, ... und was macht wir nun, wenn ein „See-Anfänger“ kentert. Auf alle Fälle fahren wir nicht dauernd um den „Kenterbruder“ herum und warten auf die Welle, die uns endlich auch selber ,reinschmeißt. Vielmehr fährt einer an das gekenterte Kajak heran und hält sich an dessen Süllrand fest. Ein solches Päckchen bildet eine sehr stabile Einheit. Kaum eine Welle vermag einen umzuschmeißen. Befindet wir uns jedoch mitten in der Brandungszone, sollten wir lieber abwarten, bis der „Kenterbruder“ mit seinem Kajak in einen Bereich getrieben wird, wo die Wellen nicht mehr mit solcher Wucht brechen. Erst dann sollte dem „Kenterbruder“ beim Wiedereinstieg geholfen werden.

Und was machen die übrigen Gruppenmitglieder, die nicht helfen können? Auf alle Fälle sollten sie nicht gleich ans „rettende“ Ufer paddeln. Vielleicht sind dort Felsen oder es steht dort eine steile auftürmende Brandung. Am besten bleibt jeder bei seiner Gruppe, dreht den Bug Richtung einlaufender See, hält seine Position, ohne allzu viel abzutreiben, und wartet erst einmal ab, bis der „Kenterbruder“ wieder fahrbereit ist.

Nicht alles ist hier niedergeschrieben worden. Einiges fehlt, z.B. der Hinweis, dass der erste „Kenterbruder“ erstaunlicherweise in der Lage war, nach der Kenterung unter Wasser in der Sitzluke hängend zu schwimmen. Leider half ihm das nicht viel; denn keiner der Kameraden traute sich, längsseits zum „Kenterbruder“ zu gehen, damit dieser sich am Kajak des Helfers hochziehen konnte (sog. „Eskimorettung“). Es fehlt auch der Hinweis, dass ein „See-Anfänger“ sich nicht blind auf einen Experten verlassen sollte. Nicht immer kann dieser einen helfen. Spätestens wenn die Zahl der „Kenterbrüder“ die Zahl der Experten übersteigt, ist mit Schwierigkeiten zu rechnen. Nicht jedem Hilfsbedürftigen kann dann sofort geholfen werden. Der zuverlässigste Helfer ist dann der nahe Strand ... und dort sollten sie daher auch bleiben, wenn es draußen zu stark windet & wellt (ab 4-5 Bft. Wind)... und gerade deshalb fuhr ich mit meinen 12 Clubkameradinnen und –kameraden nur dicht am Badestrand der Neustädter Bucht entlang.

(12/06/05)