

Risiko Küstenkanuwandern I

Zur Veranschaulichung der Risikoabschätzung die Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls auf der Nordsee (Nordfriesland)

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (17/12/03)

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

Zur Situation

1. Ein paar Fakten
2. Kameradschaft
3. Können & Ausrüstung
4. Fitness
5. Gewässerbedingungen & Routenplanung
6. Erfahrungsaustausch

Zur Situation: An einem Donnerstag im August 1998 war ein Kanute aus Nordfriesland solo unterwegs. Er paddelte in einem seetüchtig ausgerüsteten und mit einem Skeg versehenen britischen Seekajak vom Typ „Calypso“ (Northshore) mittags los (Hochwasser: 13.20 Uhr), und zwar vom Hafen Schlüttsiel aus in Richtung Hallig Langeness bzw. Hooge. Die Gewässerbedingungen waren nicht gerade ideal: Mittags Südwestwind mit 4-5 Bft., in Böen 6-7 Bft., und Nachmittags Westwind mit 5-6 Bft. in Böen 7 Bft. D.h. es herrschte Gegenwind und es lag eine "Wind-gegen-Tide"-Situation vor. Die Wellenhöhe soll im Fahrwasser etwa 2,0 - 2,5 m betragen haben mit Perioden um 5 - 6 Sekunden. Die Wassertemperaturen lagen bei +17,5° C.

Am Abend desselben Tages haben mehrere Personen, die als Passagiere auf einem Ausflugsschiff vom Typ „Adler-Express“ (Reisegeschwindigkeit: 24 kn) im selben Gebiet unterwegs waren, um etwa 19 Uhr (d.h. ca. 45 Minuten vor Niedrigwasser) ca. 4 sm nordöstlich vom Anleger Hooge, etwa dort wo das Schlüttsiefahrwasser auf das Süderaufahrwasser stößt, einen Kanuten bemerkt, der neben einem gekenterten Kajak trieb und mit seinem Paddel winkte. Sie ließen daraufhin sofort die Schiffsführung benachrichtigen, die kurze Zeit danach - ohne die Fahrt zu drosseln - mit dem Fernglas vergebens nach dem vermeintlichen Kanuten Ausschau hielt und weiterfuhr.

Nachdem sich der Kanute auch nicht am darauf folgenden Freitagabend bei seinen Angehörigen gemeldet hatte, erkundigten sich diese sofort bei den verschiedenen Halligen nach seinem Verbleiben. Als die intensiv durchgeführten Nachforschungen ergebnislos blieben, wurde noch in derselben Nacht die DGzRS alarmiert.

Am Samstagvormittag um etwa 12 Uhr, entdeckte der auf Amrum stationierte Seenotkreuzer „Eiswette“ den Vermissten tot im Langeness-Fahrwasser treibend, und zwar in Höhe des Fähranlegers Rixwarft (Hallig Langeness). Schon am Nachmittag berichtete „Radio Schleswig Holstein“ (RSH) über den Todesfall. Noch am selben Tag sollen insgesamt 4 der oben erwähnten Passagiere die Schiffsführung des besagten Ausflugsschiffs bei der Polizei angezeigt haben.

Das Seekajak wurde zwei Tage später am Montag unbeschädigt, aber ohne Paddel, Reservepaddel und Paddelfloat von einem Ausflugs-/Fährschiff auf einer Sandbank liegend in der Süderau gefunden, und zwar zwischen Rixwarft und Hallig Hooge. Die Obduktion ergab, dass der Kanute wahrscheinlich als Folge einer Unterkühlung ertrunken sei.

Ende August 1998 leitete die zuständige Polizei den Fall wegen des Verdachts der unterlassenen Hilfeleistung mit Todesfolgen an die zuständige Staatsanwaltschaft weiter. Da nicht nachgewiesen werden konnte, dass dem Kapitän der "Adler Express" deutlich mitgeteilt wurde, dass der gesichtete Kanute sich in Seenot befand, wurde er im November 2000 vom Schöffengericht Niebüll bei Zahlung eines Bußgeldes in Höhe von DM 25.000,- freigespro-

chen (s. hierzu auch den Beitrag von Carlo Schagen in: "Kanu-Sport", Nr.1/01, S.38; Nr.9/01, S.44; Nr.12/03, S.16-18).

1. Ein paar Fakten

Der Kanute (über 50 Jahre; ca. 180 cm; ca. 85 kg) paddelte seit seiner Jugend. Vor 4-5 Jahren machte er das Seekajakfahren zu seinem Hobby, dem er sommers wie winters nachging. Das Revier vor Schlüttsiel war ihm sehr vertraut. Er besaß keine formale Qualifikation (z.B. A-Schein), wohl aber verfügte er nach Berichten seines Freundes und Seekajakpartners über die für solche Touren nötigen Erfahrungen. Jedoch mangelte es ihm an Brandungserfahrungen. Auch sollte er die Eskimorolle nicht beherrscht haben. Dafür gelang ihm aber bei normaler Wetterlage der Wiedereinstieg per Paddelfloat. Zum Zeitpunkt des Unglücks paddelte er vermutlich erstmals mit einem Wing-Paddel, trug eine Feststoffschwimmweste, Paddeljacke, Neopren-Nierenschutz, kurze Shorts und Kunststoffsandalen. Vermutlich führte er keine Seenot-Signalmittel mit sich. Gesundheitlich war er eigentlich fit.

Das scheinen die Fakten zu sein. Ich möchte dieses Unglück zum Anlass nehmen, danach zu fragen, was wir alles daraus lernen können, damit uns nicht eines Tages etwas Ähnliches passiert. Bei meiner Analyse des Seenotfalls gehe ich von den folgenden die Sicherheit des Seekajakfahrens bestimmenden Faktoren aus: **Kameradschaft, Können & Ausrüstung, Fitness, Gewässerbedingungen & Routenplanung** sowie **Erfahrungsaustausch**.

2. Kameradschaft

Das Gelingen einer Tour hängt von den verschiedensten Umständen ab. Vieles kann falsch gemacht werden, was aber nicht weiter schlimm ist, wenn man von Kameraden begleitet wird, die einem helfen können.

Eine solche Kameradenhilfe kann dabei **direkt** erfolgen:

- Kameraden können mit **aufpassen**, dass man z.B. keinen Navigationsfehler macht.
- Kameraden können einen **beraten & ermuntern**, wennman einer Tour nicht gewachsen ist.
- Kameraden können einen **stützen & unterstützen**, wenn man sich erholen und stärken bzw. seine Ausrüstung reparieren bzw. richten möchte.
- Kameraden können einen **schleppen**, wenn es z.B. wegen Seekrankheit mit der Paddelrei überhaupt nicht mehr klappt.
- Kameraden können einen **retten**, wenn man kentert.
- Kameraden können **erste Hilfe** leisten bzw. kompetentere **Helfer herbeirufen**.

Die Kameradenhilfe kann aber auch mehr **indirekter** Art sein:

- Zusammen in einer Gruppe wird man von der übrige Schifffahrt nicht so leicht **übersehen & überfahren**.
- Wir die Situation draußen auf dem Meer kritisch, fühlt man sich im Kreise seiner Kameraden sicherer und paddelt mit **weniger Angst**.

Der verunglückte Kanute entschied sich bewusst, allein zu paddeln. Schon ein einziger Fehler bzw. Schwachpunkt kann lebensbedrohende Folgen nach sich ziehen. Ein Solo-Fahrer muss sich dessen bewusst sein, dass eine Tour weg von der sicheren Küste hinaus aufs offene Meer immer mit besonderen Risiken verbunden ist. Verantwortungsbewusste Kanuten raten deshalb stets dazu, nicht alleine solche Touren zu unternehmen. Dennoch hören wir des Öfteren von Kameraden, die allein unterwegs sind, sogar allein nach Helgoland paddeln. Ich täte diesen Kameraden unrecht, sie ungeprüft als „Hasardeure“ abzuquali-

fizieren. Hängt es doch – wie vieles im Leben – immer vom Einzelfall ab.

3. Können & Ausrüstung

Ist der Kanute und seine Ausrüstung **seetüchtig**, d.h. nicht nur seegangs-, sondern auch navigations- und kentertüchtig, sieht die Sachlage mit der Solo-Tour nämlich schon weniger kritisch aus.

Der verunglückte Kanute verfügte mit dem „Calypso“ (inkl. verstellbarem Skeg) über ein **seetüchtiges Seekajak**:

- welches nicht nur **kentertüchtig** ausgerüstet war (z.B. mit doppelter Abschottung und eingebauter Fuß-Lenzpumpe),
- sondern auf Grund seiner Maße (515x55 cm), seines mittleren Volumens (ca. 335 Liter), der Beladung – der ca. 85 kg schwere Kanute befand sich auf einer Gepäcktour -, seiner recht hohen Anfangs- und Endstabilität und seines Skegs für geübte Kanuten auch genügend **seegangstüchtig** sein müsste

Leider sind jedoch Zweifel an der **persönlichen Seetüchtigkeit** des verunglückten Kanuten angebracht. Zum einen war er - obwohl er mit seinem Kajak sehr vertraut war - vermutlich nicht ausreichend **seegangstüchtig**; denn er besaß keine durch entsprechendes Training erworbene Brandungserfahrungen, die ihm die nötige Sicherheit gegeben hätten, unterwegs den bei einem in Böen 6-7er Wind gegen eine max. 1,7 kn starke Strömung zu erwartenden besonders steilen & brechenden Seegang von Höhen bis 2,5 m zu beherrschen. An seiner Seegangstüchtigkeit ist jedoch noch aus einem anderen Grund zu zweifeln. Der Kanute wollte an diesem Tag erstmalig ein bei Flachwasserrennen übliches Wing-Paddel ausprobieren. Ich möchte bezweifeln, dass ein Wanderpaddler in der Lage ist, ohne vorherige Trainingsfahrten im Flachwasser bei den an dem Tag vorherrschenden Gewässerbedingungen mit einem solchen Paddel sicher umzugehen, d.h. nicht nur "krebsfrei" zu paddeln, sondern auch reflexartig zu stützen und fehlerfrei zu rollen, und zwar auch noch nach längerer Paddelei, wenn die Kraft, Konzentration und Geschicklichkeit langsam nachlässt. Der Kanute führte wohl bei seinen Touren stets ein Reservepaddel mit sich und hätte so die Möglichkeit gehabt, das Wing- gegen das Reservepaddel auszutauschen. Wie aber sollte er bei dem Seegang ohne Kameradenhilfe an sein unter dem Bootswagen verstautes Reservepaddel kommen, es einsatzbereit zusammen stecken und zugleich das Wing-Paddel verstauen, ohne eine Kenterung zu riskieren?

Mit großer Wahrscheinlichkeit war der verunglückte Kanute auch nicht genügend **kentertüchtig**; denn er beherrschte nicht die Eskimo-Rolle. Bei einer Solo-Tour aber darauf zu hoffen, dass einem im Seegang eines max. 6-7er Windes gegen Strömung im Falle einer Kenterung der Wiedereinstieg per Paddelfloat schon gelingen wird, ist sehr kühn. Nur einem ausgesprochenen Bewegungstalente würde ich es zutrauen, bei solchen Seegangsverhältnissen die Paddelfloat-Wiedereinstiegstechnik zu beherrschen. Die meisten anderen Kanuten werden wahrscheinlich schon gleich zu Anfang scheitern, weil sie nämlich nach der Kenterung mit anschließendem Ausstieg in der Hektik vergessen haben, ihr Kajak bzw. Paddel fest zu halten bzw. weil ihnen die brechende See gleich nach dem Ausstieg das Kajak, Paddel oder Paddelfloat aus den Händen reißen wird. Ist aber erst einmal der Seekajakfahrer durch Wind und See von seinem Seekajak, Paddel bzw. Paddelfloat getrennt, dann sind die Chancen nur noch sehr gering, die davontreibenden Ausrüstungsgegenstände wieder einzusammeln, ohne dass dabei die anderen Ausrüstungsgegenstände abhanden kommen. Erstens verliert man schon bei z.B. 1 m hoher See den Blickkontakt zum Kajak bzw. Paddel und weiß folglich nicht genau, in welche Richtung man zu schwimmen hat; und zweitens hindern z.B. Feststoffschwimmweste, Trockenanzug, aber auch normale Bekleidung (außer Badehose) bzw. Gummistiefel daran, schwimmend entsprechend schnell voran zu kommen!

Übrigens, der verunglückte Kanute trug über seiner normalen „Flusswander“-Paddeljacke eine sehr voluminöse Feststoffschwimmweste. Er sicherte auch stets sein Paddel mit einer entsprechenden Paddel-Halterungsleine vor Verlust (z.B. reicht hier ein etwa 1 m langes und 6 mm dickes Gummiseil, welches mit einem leicht löslichen Steckverschluss vorn am Kartenhalterungsgummi befestigt werden kann!). Außerdem musste er nach Zeugenaussagen in der Tat die nötige Reaktionsfähigkeit, Kraft & Ausdauer besessen haben, nach der Kenterung sein Seekajak nicht loszulassen und u.U. sehr, sehr lang zu halten (was eigentlich nur möglich sein kann, wenn man sich mit einem Arm in der Rettungshalterungsleine einhakt!)

Gibt es nun aber überhaupt für einen Solo-Fahrer eine Chance, eine Kenterung bei solchen Gewässerbedingungen zu überstehen? Durchaus! Das setzt aber voraus, dass der Kanute sich zum einen selber retten kann, d.h. eine der folgenden Rettungstechniken sicher anwenden kann:

- **Beherrschung der Eskimorolle** auf beiden Seiten, und zwar auch noch bei kabbeligem bzw. brechendem Seegang, starkem Wind, nach mehrmaligen Fehlversuchen und notfalls per Hand statt per Paddel. I.d.R. wird einem dabei die Rolle nur dann gelingen, wenn man gegen den Wind bzw. die brechende See hochrollt (sog. „Luv-Rolle“).
- **Beherrschung von „Re-Entry & Roll“**, d.h. der Kanute ist nicht in der Lage, nach der Kenterung hoch zu rollen, stattdessen steigt er aus und konzentriert sich auf die folgende Rettungstechnik: Wiedereinstieg in die Sitzluke des noch gekenterten Kajaks mit anschließendem Hochrollen. Wer die Rolle nicht sicher beherrscht, steckt vor dem Untereinstieg ein Paddelfloat aufs Paddel, damit ihm anschließend die Rolle etwas leichter fällt. Das setzt jedoch u.a. voraus, dass das Paddel und das Paddelfloat angebunden ist, damit es nicht im Chaos des Seegangs verloren gehen kann. Das vom verunglückten Kanuten verwendete große „Zölzer“-Paddelfloat stellt dabei den „Knackpunkt“ dar. Man kann es wohl auf ein Wing-Paddel stecken, es ist aber einfach zu voluminös, was beim Aufblasen zu Zeitverlusten führt und die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass man in der Hektik des Aufblasens Handhabungsfehler begeht.
- Oder z.B.: **Beherrschung der Rolle mit Hilfe des Zölzer-„Paddelschafffloats“**, wobei ich jedoch zu bedenken geben möchte, dass der Kanute zumindest im Schwimmbad die Rolle beidseitig können muss, wenn er dieses Float mit Erfolgchancen im Seegang einsetzen möchte.

Klappt eine solche "Selbstrettung" nicht, so muss der Kanute zum anderen auch noch die Chance haben, von Dritten gesehen und gerettet zu werden. Folgendes setzt das voraus:

- **Am Körper griffbereit befestigtes 6-schüssiges Nico-Signal** (bzw. sonstige Signalmittel) um gerade im Falle des Kajakverlustes, aber auch dann, wenn man neben seinem Seekajak im Wasser treibt, auf sich aufmerksam machen zu können. Wenn sich nämlich die Kenterung des Kanuten tatsächlich im Schlüttsiel- oder Süderauwe-Fahrwasser ereignet hat, hätte durchaus die Aussicht bestanden, dass die gezielt abgeschossenen Notsignale von den Passagieren oder Besatzungsmitgliedern eines der mindestens zwei Ausflugs-/Fährschiffe, die in diesem Gebiet zur fraglichen Zeit (ca. 16 Uhr und 17.45 Uhr) verkehrten, entdeckt worden wären. Aber auch für den Fall, dass es dem Kanuten gelungen wäre, wieder zurück in die Sitzluke seines Kajaks zu klettern, bzw. sich treibend im Wasser an seinem Kajak fest zu halten, könnten am Körper griffbereit befestigte Signalmittel von besonderem Vorteil sein; denn die im Seekajak verstauten Signalmittel sind bei den vorherrschenden Gewässerbedingungen nur schwer zugänglich, und zwar sowohl sitzend vom Cockpit aus, da erneute Kentergefahr besteht, als auch treibend neben dem Seekajak vom Wasser aus, da die Gefahr besteht, dass man beim Suchen nach den Signalen von einer brechenden Welle überrascht wird und dabei sein Seekajak verliert. - Übrigens, der verunglückte Kanute hatte vermutlich keine Signalmittel mit sich geführt. Er besaß wohl welche, die aber sollen noch bei seinem Partner gelegen haben, mit dem er

kurz zuvor auf Urlaubstour war. Sein einziges „Signalmittel“ war eigentlich das Paddel, mit dem man, wenn man neben seinem gekenterten Seekajak schwimmt, im Notfall winken soll. Laut Zeugenaussagen hatte um etwa 19 Uhr, also genau zu einem Zeitpunkt, zu dem der Kanute auf dem Wasser war, und genau an einem Ort, wo er sich befinden haben konnte, ein neben seinem gekenterten Kajak im Wasser treibender Kanute exakt dieses „Hilfe“-Signal abgegeben. Dass nun die Passagier-Berichte von der Sichtung eines solchen Signals der Schiffsführung nicht genügten, intensiv nach dem gesichteten Paddler zu suchen, ist unfassbar. Es zeigt aber auch, wie wichtig es ist, für die Seeschifffahrt verbindliche Seenot-Signalmittel mit sich zu führen. Nur wenn nämlich solche unmissverständlichen Signale gegeben werden, z.B. Abschuss einer roten "Nico-Signal"-Leuchtkugel (Steighöhe: 80 m; Leuchtdauer: 6 sec.), bzw. einer weitaus wirksameren rot leuchtenden **Seenot-Fallschirmrakete** (Steighöhe: 240 m; Leuchtdauer: 30 sec.; Voraussetzung: "Pyro-Schein"), kann sich keiner nachher damit herausreden, dass er keinen Grund sah, diese Signale ernst zu nehmen. Ebenfalls hilfreich könnte ein UKW-Sprechfunkgerät sein, mit dem man unterwegs ein sich annäherndes Schiff anrufen kann, sofern der Seegang nicht den Funkkontakt ständig unterbricht bzw. Wind- & Seegangsgeräusche eine Verständigung verhindern. Solche Geräte dürfen seit Ende 2000 von Kanuten benutzt werden, aber nur dann, wenn sie über ein entsprechendes UKW-Sprechfunkzeugnis verfügen. Ob ein wasserdicht verpacktes Handy eine Alternative zum UKW-Sprechfunkgerät ist, wird von Fachkreisen bezweifelt, da es nicht anpeilbar ist. So lange man aber beim Küstenkanuwandern unter Landsicht fährt, dürfte dieser Nachteil nicht so kritisch sein. Kann man doch in etwa seine Position angeben und später bei Sicht des Retters ihn per Handy zu sich lotsen. Schließlich gibt es noch Seenotfunkbaken, die über Satellit ein Seenotsignal senden. Für das Küstenkanuwandern werden jedoch derzeit noch keine geeigneten Geräte angeboten, die den Retter auf den Punkt genau zum Havaristen führen.

- **Kajak und Paddelblätter in Signalfarbe** (z.B. helles gelb bzw. orange), damit die Chance, den im Wasser mit dem Kajak treibenden Seekajakfahrer aufzufinden, möglichst hoch sind. Auf das Deck geklebte „3M“-Reflexstreifen ermöglichen dabei, dass das Kajak nachts überhaupt gesehen werden kann, wenn mit Scheinwerfern nach ihm gesucht wird. - Übrigens, der „Calypso“ des verunglückten Kanuten hatte ein graues Deck und ein weißes Unterwasserschiff. Es war nicht mit Reflexstreifen ausgerüstet, wohl aber befand sich ein weißes, jedoch nicht eingeschaltetes Seenotblitzlicht an Bord. Sein Wing-Paddel war – wie es leider der Trend ist - schwarz. D.h. Kajak & Paddel waren denkbar unauffällig; denn weder hebt sich die graue Decksfarbe noch ein schwarzes Paddelblatt von der durch die an dem Tag vorherrschenden grauen Sturmwolken dunkel gefärbten See ab, noch fällt ein weißes Unterwasserschiff in der vom „starken bis steifen Wind“ weiß aufgewühlten See auf (zur Erinnerung: Bei 6 Bft. Wind brechen die Wellenkämme und hinterlassen größere weiße Schaumflächen!). Außerdem war der Kanute kein Anhänger „gelber“ Südwesters, obwohl dieser einem bei Kajak- bzw. Paddelverlust die letzte Chance gibt, von Dritten treibend in der brechenden See entdeckt zu werden. - Trotz all dieser widrigen Umstände wurde von Dritten ein Paddler entdeckt, wie er treibend neben seinem Kajak mit einem Paddel winkt.
- **An die Wassertemperaturen angepasste Kleidung**, damit man bei einer Kentung nicht wegen der drohenden Unterkühlungsgefahr in „Zeitnot“ gerät. Ideal für eine solche Tour wäre ein Trockenanzug gewesen. Gegenüber einem Neoprenanzug hat man eine 2- bis 3-fach höhere Überlebenszeit. Aber auch ein Neoprenanzug ist empfehlenswert. Gegenüber normaler "Wanderfahrrerkleidung" bietet er nämlich immer noch eine Verdopplung der Überlebenszeit. Die Wassertemperaturen lagen am Tag des Unglücks bei 17°-18°C. Ausgeruhete Personen haben durchaus die Chance, bei solchen Temperaturen sich einige Stunden im Wasser aufzuhalten. Kann man optimistischen Schätzungen glauben, haben Personen mit Schwimmweste, die 25 Std. im +15° C kaltem Wasser treiben, noch eine 75%ige Überlebensrate. Für einen erschöpften Paddler, der vielleicht schon 4-5 Std. ohne Nahrungsaufnahme unterwegs ist und gegen Wind und Welle ankämpft hat und nun nach kräftezehrenden Wiedereinstiegsversuchen völlig erschöpft in

der brechenden See treibt, wird diese Überlebenszeit sicherlich kürzer sein. – Übrigens, der einzige Kälteschutz des Kanuten bestand aus einem Neopren-Nierenschutz, obwohl er einen Neoprenanzug („Long-John“) besessen haben soll.

4. Fitness

Der Seewetterbericht vorhersagte am Unglückstag um 8.30 Uhr 6-7 Bft. aus westlicher Richtung. Insbesondere wenn mit solchen Gewässerbedingungen zu rechnen ist, müssen Solo-Fahrer bei einer „Wind-gegen-Strom“-Tour hinaus aufs offene Meer physisch und psychisch fit, d.h. **gesund, konditionell stark, ausgeruht, „gestärkt & wohl versorgt“**, **„aufgewärmt“** und **unerschrocken** sein. D.h.:

- Gerade auskurierte **Krankheiten** sollten einen daher vor solchen Solo-Touren abhalten.
- **Kondition** für einen 6-7er Wind bekommt man nicht bei sporadischer Ausflugspaddelei. Wer auf seine Kondition nicht achtet, sollte daher sich deutlich als Wanderpaddler einstufen und konsequent sein, d.h. nur unter „Wanderbedingungen“ (max. bis 3-4 Bft. Wind) und nicht unter „Sportbedingungen“ (ab 5-6 Bft. Wind) aufs Meer hinaus paddeln. – Übrigens, der verunglückte Kanute war nicht ganz untrainiert. Wöchentliches Tennisspielen, mehrmaliges Paddeln im Monat und seine gerade erst abgeschlossene Kajaktour an der französischen Atlantikküste haben bei ihm sicherlich für eine gewissen Grundkondition gesorgt, die eigentlich hätte reichen müssen.
- **Ausgeruht** ist man nicht, wenn man die Tage vorher bis an seine Leistungsgrenze gepaddelt ist bzw. vor der Tour die ganze Nacht durchgefahren ist oder einfach nicht genügend Schlaf gefunden hat, z.B. weil man zu spät in den Schlafsack kam bzw. zu früh aus den Schlafsack musste. – Übrigens, der verunglückte Kanute dürfte diesbezüglich keine Probleme gehabt haben. Startete er doch von zu Hause aus erst etwa um 11 Uhr.
- Leider wird vor und während einer Tour nicht immer darauf geachtet, dass man **„gestärkt & wohl genährt“** ist, d.h. dass man vor und während einer Tour genügend isst und trinkt. Vielleicht ist dies ein Grund für das Scheitern des Kanuten. Um ca. 11 Uhr verließ er nämlich seine Wohnung. Spätestens um 12.30 Uhr war er voraussichtlich am Hafen von Schlüttsiel. Zumindest bis 13.20 Uhr hatte er Zeit, sein Seekajak zu packen; denn erst ab dann lief das Wasser wieder ab. In Anbetracht des Windes und der vor der Hafeneinfahrt stehenden See, aber auch unter der Berücksichtigung dessen, dass er solo aufs Meer hinaus wollte, war er sicherlich etwas aufgeregt und hatte wenig Appetit zum Essen & Trinken. Unterwegs Richtung Langeness/Hooge aber hatte er bestimmt bei dem vorherrschenden Winddruck und Seegang keine Möglichkeit mehr, sich mit Lebensmitteln, insbesondere Getränken zu versorgen, auch wenn sie griffbereit auf dem Achterdeck verstaut waren. - Übrigens, für die ca. 8 sm lange Strecke Schlüttsiel – Rixwarft/Hilligenley (Hallig Langeness) benötigte ein mir bekannter, erfahrener Seekajakfahrer 2 Tage nach dem Unfall bei fast gleichem Winddruck etwa 4:30 Std. Sollte also für den verunglückten Kanuten das um ca. 9 Uhr eingenommene Frühstück wirklich die letzte Mahlzeit gewesen sein, dann braucht man sich nicht zu wundern, wenn er vielleicht um 17 Uhr, also 8 Std. danach körperlich so weit abgebaut hatte und u.U. – wegen mangelnder Flüssigkeitszufuhr – so stark unter Krämpfen litt, dass er mit den gegebenen Verhältnissen nicht mehr zurecht kam, und zwar insbesondere nicht mit dem für ihn ungewohnten Wing-Paddel bzw. erst recht nicht, nachdem er gekentert war.
- Eine Tiden-Tour bei einem in Böen 6-7er Gegenwind ist eine sportliche Tätigkeit, die vor dem Start entsprechende **Aufwärmübungen** erforderlich macht. – Übrigens, wie bei den meisten Seekajakfahrern fehlte wohl auch dem verunglückten Kanuten das Bewusstsein für die Notwendigkeit solcher Übungen. Da er sein Auto direkt im Hafengebiet parkte, nahm er sich zusätzlich die Chance, vom etwa 200 m entfernten Parkplatz wieder zurück zum Seekajak zu joggen.
- Last not least gehört zu solch einer Tour auch ein gewisses Maß an **Selbstvertrauen & Unerschrockenheit**; denn wer unterwegs Angst bekommt, paddelt unkonzentriert und

„egozentriert“. Irgendwann macht er Flüchtigkeitsfehler, die zu einer Kenterung führen können.

5. Gewässerbedingungen & Routenplanung

5 Wochen vorher paddelte ich unter denselben Bedingungen mit einer Gruppe im selben Fahrtengebiet. Ich konnte feststellen, dass dort durchaus bei genügend Fitness, Können und Ausrüstung unter diesen Bedingungen in der Geborgenheit einer Gruppe erfahrener Seekajakfahrer gepaddelt werden kann, insbesondere wenn der Wind mit der Tidenströmung weht und wenn man den bestehenden Schwierigkeiten (hier: Wind gegen Strom, Untiefen, Stromkabelungen, Schifffahrt) rechtzeitig ausweicht. Tut man dies nicht, kann aus einer bei diesem Wind ohnehin „sehr schwierigen“ Situation schnell eine Situation werden, bei der man an die „**Grenzen der Befahrbarkeit**“ stößt.

Welche Route nun der verunglückte Kanute gewählt hat, kann nur vermutet werden. Die 8 sm lange Route raus aus der Tidenströmung bzw. noch bei Stillwasser direkt hinüber zur Hallig Oland (mit Pausenstopp) und dann weiter möglichst lange dicht unter Land (mit erneutem Pausenstopp z.B. in Höhe der Tadenwarf (Hallig Langeness)) bzw. nahe der Wattkante in Richtung Hilligenley/Rixwarf (Hallig Langeness), wäre sicherlich weniger riskant gewesen als jene wahrscheinlich von dem Kanuten gewählte 8,5 sm lange Route über das Schlüttsiel- und Langeness-Fahrwasser bis zur Zeltwiese der DKV-Kanustation von Hilligenley oder gar die 10,5 sm lange Route durch die Süderauwe bis zum Hafen von Hallig Hooge.

Insbesondere eine Fahrt mitten im, aber auch entlang des Schlüttsiel- bzw. des Süderauwe-Fahrwassers halte ich bei den vorgegebenen Seegangsbedingungen für sehr kritisch. Herrscht dort doch ein nicht völlig zu vernachlässigender Verkehr an Fähr- und Ausflugsschiffen. Gefährlich für Kanuten ist diese Schifffahrt aus den folgenden Gründen:

- **Es besteht i.d.R. keine Pflicht, ein Fahrwasser zu benutzen:** D.h. die Kapitäne können mit ihren Schiffen auch außerhalb des Fahrwassers fahren, und zwar nicht nur bei Hochwasserbedingungen.
- **Die Berufsschifffahrt rechnet nicht damit, unterwegs einen Kanuten anzutreffen:** D.h. die Kapitäne können sich nicht vorstellen, dass insbesondere bei den vorgegebenen Gewässerbedingungen ein Kanute auf dem Wasser ist, und werden daher unterwegs ihre Aufmerksamkeit, die durch jahrelange Routine geschwächt ist, nicht darauf richten, ob vielleicht ein „verrückter Kanute“ vor ihnen paddelt.
- **Ein Kanute ist bei schwierigen Gewässerbedingungen kaum auszumachen:** Die Wahrscheinlichkeit, als Solo-Kanute bei solch einem wie am Unglücktag vorherrschenden trüben Wetter gesehen zu werden, ist recht gering, insbesondere wenn er in unauffälliger Bekleidung mit einem in Tarnfarbe gestrichenen Seekajak unterwegs ist, das er mit einem schwarzen Paddel vorwärts bewegt.

Man könnte natürlich einwenden, dass der Kanute dann halt rechtzeitig dem nahenden Dampfer ausweichen müsste, bzw. zumindest per Abschuss einer weißen Leuchtkugel aus seinem „Nico-Signal“ auf sich aufmerksam machen könnte. Abgesehen davon, dass es immer noch nicht üblich ist, mit an der Schwimmweste griffbereit montiertem „Nico-Signal“ (bei dem zwei rote Patronen durch zwei weiße ausgetauscht sind) zu paddeln, und vorausgesetzt, dass im „Kampf“ mit Wind & Welle die Annäherung des Dampfers überhaupt rechtzeitig bemerkt wurde, ist nicht auszuschließen, dass ein weniger seegangstüchtiger Kanute, der zudem noch in einem „Skeg“-Kajak paddelt, wohl kaum mehr dazu in der Lage ist, seinen Kurs schnell genug zu ändern.

Es ist daher auch durchaus vorstellbar, dass es dem durch die stundenlange Wind-gegen-Strom-Padderei erschöpften Kanuten nicht mehr möglich war, bei dem vorgegebenen „Wel-

lenchaos“ dem sich etwa um 16 Uhr von Hallig Hooge aus annähernden Fährschiff zumindest so weit auszuweichen, dass dessen Heckwelle für ihn ungefährlich gewesen wäre.

6. Erfahrungsaustausch

Die Risiken des Küstenkanuwanderns werden von der Situation bestimmt, die man auf dem Meer antrifft. Je nach Gewässer und Wetter wird man mit anderen Gefahren konfrontiert. Nur selten ist der einzelne Kanute in der Lage, sich autodidaktisch an diese Gefahren heranzutasten und ihre Bewältigung zu erlernen. In der Regel ist er auf erfahrene Kameraden angewiesen, die bereit sind, einen mitzunehmen, damit er unter ihrer Obhut eigene Erfahrungen sammeln kann, ohne sich dabei selbst in Lebensgefahr zu bringen. Solche Kameraden findet man im Allgemeinen in den lokalen Kanuvereinen der Landes-Kanu-Verbände Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Natürlich nehmen die Vereinskameraden nicht jeden mit. Wie beim Wildwasser fahren ist es beim Salzwasser fahren nämlich erforderlich, dass man die Grundkenntnisse des Paddelns beherrscht und über die erforderliche Ausrüstung verfügt. Reine Paddelanfänger sollten daher zuvor erst einmal Erfahrungen auf Flüssen und Seen sammeln, bevor sie sich hinaus aufs Meer begeben.

Findet man in seinem Verein keine Kameraden, die etwas vom Küstenkanuwandern verstehen, sollte man im jährlich neu herausgegebenen **DKV-Sportprogramm** bzw. **DKV-Bildungsprogramm** nach für eine geeignete Küstenveranstaltungen schauen. Dort wird eine Vielzahl von Touren und Kursen angeboten, die u.U. für einen selbst interessant sein dürften. Insbesondere sollte man in Erwägung ziehen, an Ausbildungskursen teilzunehmen. Dort steht nämlich die gezielte Vermittlung von Fähigkeiten & Fertigkeiten, die für das Küstenkanuwandern von Bedeutung sind, im Vordergrund. Eine aktuelle Übersicht über alle DKV-Küstenkanuveranstaltungen findet man auf der Homepage des Hamburger Kanu-Verband e.V.:

www.hamburger-kanu-verband.de/termineall.php?show=7

Außerdem lernt man bei solchen Veranstaltungen Gleichgesinnte kennen, mit denen man später eigene Touren planen kann. Solche Kurse bieten u.a. der Hamburger Kanu-Verband e.V. und die Landes-Kanu-Verbände Niedersachsen (Bezirk Weser-Ems) und Schleswig-Holstein an. Außerdem findet man ein vergleichbares Ausbildungsangebot bei der Salzwasserunion, einer überregionalen Vereinigung von Seekajakfahrern, bzw. bei einigen kommerziellen Seekajakschulen.

Für die wertvolle Hilfe bei der Recherche danke ich G.S., der einen echten Kameraden verloren hat.

überarbeiteter Abdruck aus: Kanu-Sport 10/98