

Deutsche Nordsee

Tourenbericht: „Rund“ Helgoland

(ca. 289 km in mind. 6 Tagen)

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (1994)
Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf

Historische Anmerkungen

1. Tag: Spieka-Neufeld – Knechtsände - Neuwerk (ca. 51 km)
2. Tag: Neuwerk – Helgoland (ca. 55 km)
3. Tag: Ruhetag
4. Tag: Helgoland – St.Peter-Ording (ca. 51 km)
5. Tag: St.Peter-Ording – Büsum (ca. 38 km)
6. Tag: Büsum – Wrack Ondo – Neuwerk (ca. 57 km)
7. Tag: Ruhetag
8. Tag: Neuwerk – Spieka-Neufeld (ca. 37 km)

Historische Anmerkungen: Im Folgenden soll der Ablauf einer Pfingsttour nach Helgoland beschrieben werden. Es handelte sich dabei um die erste ausgeschriebene Vereinsfahrt, der es gelang, auf eigenem Kiel nach Helgoland und retour zu paddeln. – Wer der erste Kanute überhaupt war, der Helgoland per Kajak erreicht hat, ist mir unbekannt.

- Karl Schmidt (aus Bochum) ist 1929 im Faltboot von Bremerhaven aus nach Helgoland gepaddelt. Er startete um 19 Uhr, ging um Mitternacht auf dem Feuerschiff „Bremen“ (nahe des Leuchtturms „Roter Sand) an Bord (!), setzte dann am nächsten Morgen um 9 Uhr die Fahrt fort und landete um 17.30 Uhr in Helgoland an. Zurück ging es mit dem Dampfer. (s. Kanu Sport, Nr. 43 v. 1929).
- Heinz Zölzer ist 1962 im „Klepper T6“ (Faltboot) von Wangerooge nach Helgoland gepaddelt (zurück ging es per Fähre nach Bremerhaven).
- Der ACCer Hans-Jörg Otto paddelte 1963 im „Kette Langeiner“ (Faltboot) bei einer 3-Etappen-Tour Hamburg – Helgoland in der Nacht von Scharhörn (welches damals noch betreten werden durfte) nach Helgoland, da er sich so wegen mangelnder Ausrüstung besser am Leuchtfeuer des Helgoländer Leuchtturms orientieren konnte. (è www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf)
- Werner Born organisiert zusammen mit Hans-Jürgen Prigge 1981 vermutlich die erste Gruppenfahrt nach Helgoland, bei der neben 5 Kanuten auch 2 Kanutinnen teilnahmen. Er startete von Cuxhaven aus und benötigte ca. 12 Std. Zurück ging es dann mit dem Seebäderschiff nach Cuxhaven.
- 1987 paddelte der Niederländer Hendrik Kingma mit seinem Freund Mathijs von Wangersiel aus kommend über Minseneroog nach Helgoland, welches sie im Nebel ohne GPS fanden. (s. Seekajak, Nr.9/87, S.43-44)
- Michael Koop & Udo Weiterer gelang es 1989 nach erfolgreicher Ansteuerung von Helgoland tags darauf bis zum ca. 60 km entfernt liegenden Amrum weiter zu paddeln. (s. Seekajak, Nr. 20/89, S.49-50)
- Udo Beier organisierte 1994 die erste ausgeschriebene Vereinsfahrt nach Helgoland. Zusammen mit Kai Ahrens, Arthur Buschardt, Wolfgang Dinter, Bernhard Hillejan, Berta Reiner, Manfred Klingmann-Reiner wurde Helgoland von Neuwerk aus angepaddelt, 2 Tage später ging es dann weiter nach St. Peter Ording. (s. Seekajak, Nr. 44/94, S.23-29)
- Jens Offermann wiederholte 1994 die 63er-Tour von H.J.Otto, wobei es ihm sogar gelang, wieder zurück nach Hamburg zu paddeln. Bei der Rückfahrt von Helgoland nach Neuwerk geriet er jedoch in Nebel & Dunkelheit, sodass er erst nach 13-stündiger (!) Fahrt Neuwerk erreichte.

- Jürgen Hoh erreichte 1996 ebenfalls im Faltboot anlässlich einer mehrwöchigen Elbefahrt von Tschechien aus kommend nach 720 km Helgoland.
(s. Kanu Magazin, Nr. 1/99, S.26-30)
- Matthias Panknin & Karl Wolfner meisterten 1997 sogar innerhalb von ca. 17 Std. von St.Peter-Ording aus kommend eine Retour-Tour nach Helgoland (ca. 90 km).
- Heinz Zölzer paddelte 1997 mit Andreas von Wangerooge aus nach Helgoland und retour und 2000 mit Sven Grimpe, Ulf Sielaff von Spiekeroog aus nach Helgoland und retour.
(è www.zoelzer.de/ger/Chaotenfahrt.htm und www.zoelzer.de/ger/helgoland.htm)
- Bislang hat es jedoch noch keiner geschafft, die Deutsche Bucht von Borkum aus kommend so zu queren, dass mit einem Zwischenstopp auf Helgoland nach insgesamt ca. 155 km Sylt erreicht wird.
- Ebenfalls gelang es Arved Fuchs & Rainer Neuber nicht, 1987 Helgoland von der ca. 460 km entfernt liegenden Humbermündung (England) aus zu erreichen, da konstante östliche Winde sie in ihren Faltbooten einfach am Fortkommen hinderten. Nach 9 Tagen gaben sie – nachdem sie sich nur ca. 280 km vom Startort entfernt hatten - in Höhe der Niederlande entnervt auf.
(s. Seekajak, Nr. 11/87, S.28-32)
- Last and Least sollten wenigstens am Rande die vielen „Rallye-Racer“ Erwähnung finden, die es auch mal versuchen wollten und es nicht schafften, da sie allein auf ihre Kraft setzten. Wie z.B. jene drei Kanuten, die Helgoland von Altenbruch (östlich von Cuxhaven) aus Non-Stop erreichen wollten, jedoch die Tide verschliefen, die Windprognose ignorierten und die Verkehrsbestimmungen missachteten. Sie starteten verspätet, fielen unterwegs unangenehm der Wasserschutzpolizei auf und mussten im Angesicht von Helgoland nach Neuwerk umkehren, als sich alles gegen sie wendete: Strom, Wind, Kondition & Magen.

„Helgoland reizt – wenn überhaupt – nur jene, die noch nicht hinüber gepaddelt sind, ansonsten gibt es entlang der Deutschen Bucht abwechslungsreichere Küstenkanuwanderpasagen!“ – 6 Kanuten und 1 Kanutin spürten seit langem schon diesen Reiz und trafen sich deshalb am Donnerstagabend vor Pfingsten, **19.05.94**, im Westen von Cuxhaven in Spieka-Neufeld, um sich einmal richtig „auszureizen“: Kai Ahrens aus Hamburg im „AMRUM“, Arthur Buschardt aus Berlin im „CALYPSO“ (mit Skeg), Wolfgang Dinter aus Berlin im „getunten“ „YUKON-E“, Bernhard Hillejan aus Köln im „MARINER“ (mit Skeg), Manfred & Berta Klingmann-Reiner aus Eppelheim im „PACIFIC“ (K2) und ich aus Hamburg im „SIRIUS“. Bis einschließlich Sonntag, 29.05., wollten wir auf der „Deutschen Bucht“ zwischen Wangerooge und St.Peter-Ording hin- und her paddeln und darauf waren, dass uns ein Hochdruckkeil den Abstecher zum „Heiligen Land“ („Helgoland“) erlaubt.

Gepaddelt werden sollte in zwei „Dreier-Gruppen“ (d.h. je Gruppe 3 Kajaks), mit der Auflage, in „Signalweite“ zusammenzubleiben. Nur im Notfall sollten sich die beiden Gruppen „selbstständig“ machen dürfen. Übrigens, die einzelnen Teilnehmer waren so qualifiziert und ausgerüstet (z.B. 6 im Trockenanzug), dass sie zur Not auch allein zurück ans Festland hätten paddeln können.

1. Tag (Spieka-Neufeld – Neuwerk) (ca. 48 km in 10 Std.)

Route: Spieka-Neufeld – Weser-Elbe-Wattfahrwasser – Robinsbalje – Robbenloch – Nordertill – Neuwerkloch – Neuwerk (Anleger)

Entfernungen:

Spieka-Neufeld – Sandbank nahe Robinsbalje (West) = 22 km

Robinsbalje (West) – Robbenloch (West) – Neuwerkloch (Süd) = 21 km

Neuwerkloch (Süd) – Neuwerk = 5 km

Start in Spieka-Neufeld: Hochwasser (HW) Spieka-Neufeld, spätestens 2:30 Std. nach HW; denn danach fällt u.U. der Prickenweg trocken.

Stromkipp Robinsbalje (West): 5 Std. vor HW Helgoland

Ankunft Neuwerk: möglichst zwischen 2 Std. vor bis 2 Std. nach HW Neuwerk; denn außerhalb dieser Zeitspanne könnte das Watt kurz vor Neuwerk noch trocken gefallen sein.

Am Abend vorher war es noch kalt und regnerisch. Es sollte jedoch ein Sonnentag werden mit schwacher Brise aus östlicher Richtung. Nachdem wir unser Biwak am Parkplatz neben dem Seglerhafen von Spieka-Neufeld abgebrochen hatten, ging es Punkt 8.32 Uhr (= Hochwasser (HW)) aufs Wasser. Wolfgang führt uns. Das Ziel: Richtung Robinsbalje, Umrundung der Knechtsände, mit anschließendem Kurs auf Tonne Robbenloch. Es war ein weiter Weg, da ich es versäumt hatte, einen Antrag auf Befreiung vom Befahrensverbot zu stellen.

Der Umweg westlich um die „Zone 1“ herum fiel uns schwer, da uns die Motivation dazu fehlte; denn dort draußen herrscht doch eine „totale Wasserwüste“ vor: Kein Vogel, keine Ente, kein Seehund war weit und breit zu sehen, nur die Fische und Krabben waren zu erahnen. Anscheinend sind aber Fische, Krabben, Muscheln u.ä. keine so „schutzwürdigen“ Tiere, obwohl sie die Fauna des Wattenmeeres mit am stärksten prägen; denn sie dürfen dort „herausgepflügt, -gesiebt & -gebaggert“ werden, als ob es sich um ein Stück „vogelfreie“ Biomasse handelt. Die Naturschützer sollten mal ihre „Ferngläser“ durch „Taucherbrillen“ ersetzen. Vielleicht gelingt es ihnen dann, die „wahre“ Natur des Wattenmeeres zu erkennen und die „wahren“ Feinde des Wattenmeeres aufzuspüren. Die paar Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die sich ab & an mal auf der Nordsee die Zeit vertreiben, gehören jedenfalls nicht dazu!!!

Von der Tonne Robbenloch ging es wieder ostwärts durchs Robbenloch zum von „Klapotis“ umsäumten Robbensand (Hinweis: Dieser Sand ist 2005 nicht mehr vorhanden!): „Zeit zum Picknick“! Mit der Tidenströmung paddelten wir dann später Richtung Ostertill zum Neuwerker Loch. Am an der Süd-West-Spitze von Neuwerk liegenden Fähr-Hafen betraten wir nach ca. 51 km Tidenpaddeln etwa 2 Std. vor HW Neuwerk (20.36 Uhr) Land. Wir rollerten mit unseren Kajaks zum Gasthof „Das alte Fischerhaus“ im Süden von Neuwerk und schlugen dort unsere Zelte auf (www.neuwerk-hotel.de). Wir bekamen eine eigene Wiese zugeteilt, da die andere schon von „bierseeligen“ Pfingst-Touristen (Wattläufer und Kutschfahrer) vollständig belegt war.

Hinweis: Weitere Aussetzstellen liegen an der Badestelle im Süden der Insel östlich des kleinen Seglerhafens oder an der West-Rampe nahe des Radar-Turms. Wildes Zelten ist auf Neuwerk nicht erlaubt, aber auch nicht nötig.

2. Tag (Neuwerk – Helgoland) (ca. 55 km in 7:15 Std.)

Ein paar Daten zur Off-Shore-Tour:

Route: Neuwerk (West-Rampe) – Elbe-Neuwerk-Fahrwasser – (Querung Fahrwasser Unterelbe „Norderrin“ - Leuchtturm Großer Vogelsand – Helgoland (Düneninsel)

Entfernungen:
 Neuwerk – Leuchtturm „Großer Vogelsand“ – Wrack = 12 km
 Off-Shore-Strecke = 41 km
 Anfahrt zum Nord-West-Strand der Düneninsel = 3 km

Start in Neuwerk (West-Rampe): 1:30 Std. vor Hochwasser (HW) Neuwerk.

Vorbeifahrt am Leuchtturm „Großer Vogelsand“:
 Bei HW Vogelsand sollten wir den Leuchtturm passieren, d.h. 0:28 Std. nach HW Helgoland, obwohl die Strömung lt. Stromatlas dort erst ab ca. 1:30 Std. nach HW Helgoland ablaufen soll!

Anlanden in Helgoland (Hafen auf der Westseite der Düneninsel):
 Bei Niedrigwasser (NW) Helgoland sollten wir in Helgoland sein, spätestens jedoch 1 Std. nach NW Helgoland, d.h. 4:30 Std. vor dem nächsten HW Helgoland; denn dann kippt die Tidenströmung und es fängt wieder an, in östliche Richtung zu strömen, zunächst mit 1,1 km/h, später bis 2,5 km/h (max. 5,5 km/h bei starken westlichen Winden);

Hinweise:
 Wenn bei Wind gepaddelt wird, sollte man es eigentlich nur bei östlichen Winden bis 4 Bft. tun. Bei westlichen Winden könnten bei 3 Bft. die Probleme beginnen und ab 4 Bft. haben nur noch sehr leistungsfähige Kanuten eine Chance, Helgoland zu erreichen.

Der Tour Cuxhaven - Helgoland ist mit etwa 66 km ca. 11 km länger und sollte nur bei östlichen und dann auch nur von sehr leistungsfähigen Kanuten gewagt werden. Ab ca. 2:30 Std. nach HW Helgoland beginnt das Wasser in Cuxhaven abzulaufen. Da man aber 4:30 Std. vor dem nächsten HW Helgoland in Helgoland sein sollte, muss man diese 66 km in 5 Std. schaffen.

Im Mai ist durchschnittlich mit 3 Tagen Nebel zu rechnen (März = 8 Tage; August = 2 Tage).

Die mittleren täglichen Tiefst-/Höchstwerte der Lufttemperatur liegen auf Helgoland im Mai bei: 7,8 – 12,9° C (extrem: 0 – 25,8° C) und im August bei: 14,8 – 19,1° C (extrem: 7,2 – 31,6° C).

Die mittleren Wassertemperaturen (Min./Max.-Werte) betragen bei Helgoland im Mai: 7 – 13° C (August: 15 – 20° C).

Das Wetter stimmte: schwache Brise aus süd-östlicher Richtung, d.h. „Salzwasserschwierigkeitsgrad I“. HW Neuwerk war um 9.25 Uhr und NW Helgoland um 15.29 Uhr. Das bedeutete „theoretisch“ 6 Std. für 55 km Strecke! Für den Fall des Abbruchs der Tour wurden noch die folgenden Daten registriert:

- Sonnenuntergang (SU): 21.30 Uhr;
- HW Neuwerk: 21.50 Uhr;
- HW St.Peter-Ording: 22.06 Uhr;
- HW Wangerooge Ost: 21.19 Uhr;
- NW Helgoland am nächsten Tag: 4.08 Uhr.

Um 5.30 Uhr wurden die Zelte abgebrochen. Ich verteilte „Zintona“-Kapseln gegen Seekrankheit, jedoch war ich der einzige, der dieses Ingwerwurzelstockpräparat schluckte. Außerdem empfahl ich jedem, vor dem Start eine extra Portion Wasser zu trinken (ca. ½ Liter). Um 7.55 Uhr, also 1:30 Std. vor HW Neuwerk, setzte der letzte mit 10 Minuten Verspätung an der West-Rampe sein Kajak ins Wasser. Natürlich hätten wir vom Segler-Hafen aus im Süden der Insel starten können. In Anbetracht der bevorstehenden stundenlangen „Sitzpassage“ zogen wir den 1 km langen Fußmarsch mit unseren Seekajak auf dem Bootswagen vor. Sparten wir doch so fast 2 km „Gegenstrom“-Paddelei ein. Unser erster Zielpunkt lag 9 km vor uns: Leuchtturm Großer Vogelsand.

Das Wasser strömte anfangs noch mit max. 1,8 km/h auf uns zu, aber das machte nichts; denn von der West-Rampe Neuwerk bis zum Nord-West-Strand der Düneninsel Helgoland waren es eine Menge Kilometer. Wer da nicht genug Kraft in den Armen hat, muss das durch einen „Frühstart“ kompensieren. Außerdem sah fast jeder ein, dass es psychisch angenehmer ist, am Anfang der Tour freiwillig gegen den Tidenstrom anzupaddeln statt u.U. an ihrem Ende zwangsweise gegen den Tidenstrom anzuknüppeln.

Die Querung des Fahrwassers der Unterelbe (Norderrinne) erfolgte ohne Probleme nach den folgenden Regeln & Grundsätzen:

- *Schiffahrtsstraßen sind im „Pulk“ auf dem direktesten Weg zu queren, sodass möglichst die Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung verläuft!*
- *Etwaig erforderliche Kursänderungen sind so deutlich vorzunehmen, dass andere Verkehrsteilnehmer sie unmissverständlich als solche erkennen können!*
- *Bestehen Zweifel, dass die Querung nicht vor Ankunft des nächsten Schiffes gelingen könnte, wird nicht schneller gepaddelt, sondern mit der Querung gewartet, bis das Schiff einen passiert hat!*

Übrigens, lt. Stromatlas soll die Elbströmung vor Neuwerk (Norderrinne) erst um ca. 10.25 Uhr (d.h. 0:25 Std. nach HW Cuxhaven) Richtung West kippen. Als wir nach 9 km um 9.30 Uhr am Leuchtturm Großer Vogelsand vorbei paddelten, mussten wir jedoch schon Stillwasser gehabt haben. Wir nahmen daher sofort unseren errechneten Kurs auf und steuerten die Tonne „Düne S“ 3 km vor Helgoland an.

Vor uns lagen ca. 41 km „off-shore“-Strecke. Das war nicht sehr aufregend. Nichts hatte mehr mit dem Gedicht „Untiefen“ von B.Pixner zu tun, an welches ich mich in der Nacht zuvor während eines Albtraumes etwas vage erinnerte:

*Der weiße Brecher,
die Mörderwelle,
die Welle des Tages schnappt nach mir.
Sie stürzt mir nach,
sie riecht meinen Schweiß,
sie wittert meine Angst.*

*Mein Kajak ist schwer,
der Hafen weit.
Wenn bloß der Wind nicht dreht!*

*Viele Wellen kreuzen meinen Kurs.
So viele Stunden nagen an meinen Händen!
Mein Mund verdorrt.
Weiß aufschäumend steigt die See empor,
schlägt auf meine Schulter,
leckt mir das Gesicht.
Ohne Becher nehm' ich einen Schluck,
gedankenverloren, verträumt, verängstigt.*

*Helgoland ist weit.
Die Tiefe bleibt verwehrt.
Ich paddle an der Oberfläche,
manchmal nur eine Handbreit Luft unter'm Kinn.
Die See mein Los,
mag sein schon beim nächsten „Kaventsmann“
oder erst kurz vor'm roten Felsen
beim Anblick der „Langen Anna“?*

*Mein Kajak schwojt.
Es stampft und bohrt und platscht.
Aus dem Wasser wachsen Wellen.
Neben mir sechs nasse Kameraden.
Sie durchschneiden die Seen,
wie einst die Schweinswale es taten.
Teilen wir ihr Schicksal?*

Alle anderthalb Stunden nahmen wir knapp 10 Minuten lang unsere geplante „Fünf-Minuten-Pause“. Auf Backbord sahen wir noch sehr lange die dicken Containerschiffe im Fahrwasser. Über uns flogen insgesamt 2 Flugzeuge Richtung Helgoland. Zwei Kameraden bekamen mit ihren Skeg-Kajaks plötzlich Probleme („So lange sind wir noch nie mit Rückenwind gepaddelt!“). Zwei andere Kameraden spürten allmählich ihre Handgelenke. Sie hatten wohl die von mir vorgegebenen Trainingseinheiten nicht ernst genommen? Außerdem hatten sie sich schon am ersten Tag übernommen. Alle Männer hatten „Blasenprobleme“. Frauen haben wohl hier einen natürlichen „Trainingsvorsprung“? Der „Pinkler“ (Reißverschluss) im Trockenanzug war diesbezüglich der beste „Problemlöser“: Reißverschluss öffnen, Thermoskannenbecher abschrauben, Pi... und Spülen, Pi... und nochmals Spülen. Anschließend Essen und „Nachtanken“, und zwar alles während der „Fünf-Minuten-Pause“. Lediglich einer, der hatte es nicht leicht; denn sein Trockenanzug verfügte über keinen „Pinkler“. Wohl oder übel musste er irgendwann seinen Trockenanzug von innen wässern. Im Sitzen wollt das jedoch nicht so recht klappen. Erst als er sich in seinem Seekajak hinkniete, lief's. Die zweite

Gruppe beantragte einmal eine Pausenverlängerung. Da sie autark war, durfte sie darüber selber entscheiden ... und anschließend der ersten Gruppe etwas schneller folgen.

Um kurz vor 12 Uhr, also 3 Std. vorher, meldete Wolfgang „*Helgoland voraus!*“ Auf einmal meinte doch jeder, die 60 Meter hohe Insel mit seinem bis auf 82 m Höhe hinaufragenden Leuchtturm längst viel frühere als Schatten oder als „Wolke“, bzw. als „Wunschgebilde“ (?) am Horizont ausgemacht zu haben. Übrigens, die Düneninsel von Helgoland blinzelte erst in der letzten Stunde über die Wellenkämme. Die erste Trottellumme umflog uns 23 km und der erste Tordalk umschwirrte uns 5 km vor Helgoland. Die erste Plastikflasche tauchte 3 km vorher auf.

Die einzige Abwechslung brachte uns alle halbe Stunde „Magellan“, das von Berta bediente GPS-Gerät:

„Berta, drück' mal die Taste.“ – Eine Minute später: „Udo, wir fahren 200 Meter zu weit links. ... (Und beim nächsten Mal:) „... Jetzt sind es 600 Meter zu weit rechts.“ – „Berta, wie läuft die Strömung?“ – „Es strömt mit 5,5 km/h, obwohl der Strömungsatlas doch nur max. 2,5 km/h angibt.“ – „Wie ist unser Tempo?“ – „Spitze, wir paddeln jetzt 12,3 km/h ...“

Wer auf solche Informationen verzichtet, kommt auch an, zumindest bei solch idealen Gewässerbedingungen. Trotzdem reizt es immer mehr Kanuten, sich solch ein Gerät anzuschaffen. Wir hatten zwei davon dabei, je Gruppe eines. Für alle anderen Kanuten, die Helgoland „ohne“ erreichen wollen, habe ich eigentlich nur ein „Schulterzucken“ übrig ... Mit einer Ausnahme: Wenn es die „Zuckersackfahrer“ ganz „ohne“ – d.h. wie früher die Inuits – versuchen würden, und zwar ohne Seekarte (Wozu haben wir denn unser Gedächtnis?), ohne Kompass (Wozu scheint denn die Sonne?), ohne Gezeitenkalender (Wozu haben wir denn Augen?), ohne Stromatlas (Den haben sowieso die meisten nicht dabei!) und ohne Seewetterbericht (Wozu gibt es denn Wolken?). Übrigens, mein Clubkamerad Hans-Jörg Otto hatte 1963 im „Kette Langeiner“-Faltboot vorexerziert, wie man auch ganz „ohne alles“ Helgoland erreichen kann, nämlich nachts immer dem Feuer des Helgoländer Leuchtturms nach. Der damals 22jährige benötigte von Scharhörn aus kommend (was früher noch möglich war) übrigens 4:30 Std.

Um 14.30 Uhr lagen wir endlich vor Helgoland. Schlagartig fing es an, auf 4 Bft. aufzubrisen und zu regnen. Hinter uns am Horizont tauchten die ersten Spinnaker der Segelboot-Pfingst-Regatta Cuxhaven – Helgoland auf. Eine $\frac{3}{4}$ Std. später betraten wir den Sandstrand im Norden der Düneninsel. Von dort ging es äußerst mühsam über den tiefen Sand zum Zeltplatz direkt unter der Einflugschneise des Helgoländer Flugplatzes. Aber das gehört dazu; denn auch das ist Helgoland.

Übrigens, spätestens 1 Std. nach NW Helgoland, als etwa 16.30 Uhr, hätten wir in Helgoland sein müssen; denn ab dann sollte es wieder mit anfangs 1,1 – 1,8 km/h und 1 Std. später mit 2,5 km/h Richtung Büsum strömen. Daher würde ich es auch keinem nicht „durchtrainierten“ Kanuten empfehlen, bei Gegenwind von Neuwerk nach Helgoland zu paddeln. Und auch bei östlichem Wind ab 5 Bft. könnte es Probleme geben, und zwar in der Einfahrt vor Helgoland, und zwar aus zwei Gründen:

- (1) Zum einen setzt eine knappe Stunde vor NW Helgoland ein Kehrstrom zwischen den beiden Inseln Richtung Süd-Ost ein. Beim Auftreffen dieser ca. 1,8 km/h starken Strömung auf den Richtung West fließenden Tidenstrom können Strömungswellen entstehen.
- (2) Zum anderen lassen die im Osten liegenden Untiefen (hier: Danskermannshörn und Hamburger Loch) die bei einem 5er Ostwind anrauschende Windsee als Grundseen aufbäumen.

Beim Aufeinandertreffen beider Wellensysteme kann ein unangenehmer kabbliger Seegang entstehen, den ein durch lange Fahrt erschöpfter Kanute nur mit Mühe meistern wird. Kommt dann noch gerade einer der vielen Touristendampfer vorbei, könnte dessen Bug- bzw. Heckwelle einem dann den Rest geben. Es ist daher bei solch einem Wind zu raten, auf die Durchfahrt zwischen den beiden Helgoländer Inseln zu verzichten und über die weniger eindrucksvolle Nord-Ost-Spitze der Düneninsel auszuweichen.

Nachdem die Zelte standen, machten wir uns „inselfein“, bestiegen ein „Börteboot“, setzten zur Hauptinsel über und besichtigten den Inselfelsen inkl. Todalks, Trottelummen (über 900 Paare), Basstölpel (brüten wieder), diverse Bombentrichter (von 5.000-kg-Bomben) und den Leuchtturm (Leuchtweite: 52 km!). Wenn es keine Geologen gäbe, müsste man sich schon wundern, wie am Rande einer flachen Wattenmeerlandschaft solche eine Insel entstanden ist:

Vor langer Zeit quoll unter dem Meeresboden ein Salzstock auf und drückte ein Felsgemenge aus Buntsandstein, Kreide und Gips nach oben. Daraus entwickelten sich im Westen rote Felsklippen („Westerkliff“) und im Osten weiße Kreideklippen („Wittkliff“). Die Kreide- und Gipsbestände wurden im Laufe der Jahrhunderte bis auf Meereshöhe abgebaut und ans Festland verkauft. Im Jahr 1702 trennte dann eine Sturmflut das „Wittkliff“ vom Felsensockel ab. Die Düneninsel war geboren.

Übrigens, auf der Insel feierten hunderte von Seglern Pfingsten. Kurz vor Mitternacht überreichte uns noch der Zeltplatzwart „Schöne Grüße“ von zwei jungen Kanuten, die aus St.Peter-Ording kommend ebenfalls mit GPS-Unterstützung einen Tag vor uns die Paddel-Saison auf Helgoland eröffnet hatten: René Möllenkamp (im „NORDKAPP“) und Hagen Strodthoff (im „NORDSTERN“).

Hinweis: Wer nicht auf dem Dünen-Zeltplatz übernachten möchte (warum eigentlich nicht?), kann sich einen Bungalow auf der Düne mieten oder landet gleich an der Nordspitze der Hauptinsel an, um in der Jugendherberge zu übernachten (warum eigentlich?), bzw. legt an der westlichen Seite des Vorhafens der Hauptinsel an (hier: einzementierter Brandungsüberflutungskanal nahe der Windkraftanlage) und schlägt dann in der Dämmerung sein Biwak (warum nicht gleich im Seekajak sitzen bleiben?) oben auf einer ollen Trümmerwiese auf.

3. Tag (Ruhetag)

Das Wetter war durchwachsen. Die Windvorhersage sprach nicht für St.Peter-Ording und nicht für Wangerooge. Außerdem hatten wir noch nicht alles von Helgoland erlebt. Die 24 km lange Umrundung der Hauptinsel im Seekajak war uns jedoch zu eintönig; denn wir hätten ein bis zu 5 km hinaus reichendes Naturschutzgebiet („*Befahren verboten, Tauchen erlaubt!*“) im Westen der Insel umfahren müssen. Also blieben wir an Land und wanderten nochmals den knapp 3 km langen Klippenrundwanderweg auf dem Oberland der nur 1 qkm großen Insel entlang. Anschließend ging es auch unter die Erde, und zwar durch die Bunkergänge von Helgoland. Summa summarum sollten sie während des 2. Weltkrieges 22 km lang gewesen sein. Leider war das Aquarium der Biologischen Anstalt geschlossen.

4. Tag (Helgoland – St.Peter-Ording) (ca. 51 km in 5:45 Std.)

Ein paar Daten zur Rück-Tour:

Route: Direttissima Helgoland (Düneninsel) – St.Peter-Ording (Orteilsteil: Ording)
Entfernung: ca. 51 km;
Start in Helgoland (Hafen-Düneninsel):
 5 Std. vor HW Helgoland; 0:25 Std. später kippt die Tide und es strömt wieder gen Ost;
Anlanden in St.Peter-Ording:
 Bei HW St.Peter-Ording, spätestens jedoch 2 Std. nach HW, da es dann wieder westwärts strömt;

Hinweis:

Wenn man bei Wind paddelt, sollte man es eigentlich nur bei westlichen Winden bis 4 Bft. tun.

Der Wetterbericht sprach von einer schwachen Brise aus westlicher, dann östlicher und später wieder westlicher Richtung. Unser Ziel stand fest: Der Strand von St.Peter-Ording, genau dort, wo jedes Frühjahr die Brandungsübungen stattfinden. NW Helgoland war um 5.09 Uhr. Die Tidenströmung sollte 4:35 Std. vor HW Helgoland kippen, also um 6.13 Uhr, und nach 4 Std. vor HW Helgoland, d.h. ab 6.48 Uhr, deutlich mit 1,1 km/h (max. 2,5 km/h) Richtung Osten strömen. In St.Peter-Ording war um 11.50 Uhr HW. Spätestens ab 3 Std. nach HW Helgoland, also 13.48 Uhr sollte es dann wieder Richtung Westen strömen mit 1,1 – 1,8 km/h.

Für den Fall des Abbruchs der Tour wurden noch die folgenden Daten registriert:

- Sonnenuntergang (SU): 21.33 Uhr;
- HW Büsum: 11.50 Uhr;
- HW Neuwerk: 11.33 Uhr;
- NW Helgoland: 17.39 Uhr.

Wir waren wieder „topfit“: Kai unterdrückte erfolgreich mit Hilfe von Aspirin, der Umstellung der Paddelschränkung von rechts auf links und einer Prise Motivation seine sich andeutende Sehnenscheidenentzündung. Bernhard schützte mit „einem Meter“ Tesaband seine unzähligen Blasen. Ich schluckte erneut als einziger – die anderen hatten nun wirklich keinen Grund dazu – meine „Zintona“-Kapseln, schließlich waren sie ja schon bezahlt. Für Wolfgangs Handgelenkprobleme war wohl Paddeln & Wärme die beste Medizin. Und der Rest der Gruppe ließ sich zumindest nichts anmerken.

Später als geplant saß auch der letzte, nämlich ich, um kurz nach 6 Uhr im Boot; denn ich versuchte nochmals von der Telekom den aktuellsten Seewetterbericht zu bekommen (Tel. 0190/1169-31). Ergebnis: „Typisch Monopol – Der Preis war Wucher (ca. DM 4,-) und die Qualität war mies (Bericht vom Vortrag 12.00 Uhr)!“ Übrigens, das nächste Mal würde ich direkt bei der „Wetterstation“ auf Helgoland anrufen (Tel. 04725-606).

Hinweis: Starten sollten wir vom Börte-Boot-Anleger im Westen der Düneninsel; denn dorthin kann wir leicht allein per Bootswagen hinkommen. Außerdem stören wir nicht in der Früh die am Nordstrand ruhenden 107 Seehunde (Wolfgang hat sie gezählt!). Als alternativer Startplatz bietet sich auch der Südstrand der Düneninsel an, da wir dort die Kajaks nur ca. 30 m über den Sand zu ziehen brauchen!

Wir nahmen Kurs auf die 28 km entfernt im Osten liegende Tonne „Außeneider“ (gibt es 2005 nicht mehr). Die „Anti-GPS-Fraktion“ war leider nicht bereit vorauszufahren! Dank GPS trafen wir die Tonne auf den Punkt. Mit Hilfe GPS konnten wir auch manch a-typischen Strömungsverlauf und manch a-typische Strömungsgeschwindigkeit feststellen. Wer da einen Tag vorher „per Daumen“ bzw. mit Bleistift und Papier mit Hilfe der theoretisch bekannten Stromabdrift (siehe Stromatlas) und der ebenfalls nur theoretische bekannten Windrichtung (siehe Seewetterbericht) und der auch den britischen Seekajakherstellern unbekanntem Windabdrift ihrer Seekajaks seinen Kurs für den nächsten Tag errechnet, und zwar grob gerechnet für jede Stunde eine neue Kursvorgabe, braucht sich dann am nächsten Tag nicht zu wundern, wenn er plötzlich auf dem Süderoogsand oder in Büsum anlandet und damit auch noch zufrieden ist, wie der clevere Jäger, von dem Manfred erzählt: „*Der schoss zunächst und nannte dann erst sein Ziel!*“

3,5 km vorher (lt. GPS) tauchte dann die ersehnte Tonne am Horizont auf. Wir nahmen anschließend den erforderlichen Kurswechsel vor und peilten den Ortsteil Ording an. Die Sicht war äußerst diesig. Erst 1 Std. vor Ankunft nahmen wir die Häuser und Stelzenhütten von St.Peter-Ording wahr. Der Leuchtturm Westerhever war überhaupt nicht auszumachen. Bei

höchstem Wasserstand betraten wir wieder das Festland. Für die ca. 51 km benötigten wir 5:45 Std. Fischerboote, Netzbojen, ein paar Fahrwassertonnen am Horizont waren unsere einzigen Sichtkontakte. Ach ja, gegen Ende der Etappe umflogen uns noch zwei neugierige Entenschwärme: ein Schwarm links herum und ein anderer rechts herum. Als die beiden Schwärme sich dann begegneten, erinnerte mich das ein wenig an das Getümmel auf der Mönckebergstraße in Hamburg.

5. Tag (St.Peter-Ording – Büsum) (ca. 38 km in 6 Std.)

Route: St.Peter-Ording – Eingang Fahrwasser „Norderpiep“ (westl. von Blauortsand) - Büsum

Entfernungen:

St.Peter-Ording – Eingang Fahrwasser „Norderpiep“ = 21 km

Eingang Fahrwasser „Norderpiep“- Büsum = 17 km

Start in St.Peter-Ording: frühestens 5:30 Std. vor HW Helgoland

Ankunft in Büsum: spätestens HW Büsum ≈ 1 Std. nach HW Helgoland

Hinweis: Der Tidenstrom unterstützt einem erst, wenn man das Fahrwasser „Norderpiep“ erreicht hat, ansonsten strömt es Richtung Ost, d.h. wer nicht vorhält, treibt auf die Wattflächen.

„Die Luft war 'raus!“- Nachdem wir Helgoland hinter uns hatten, mochte eigentlich keiner mehr so recht paddeln. Dennoch rafften wir uns auf. Zum x-ten Mal standen wir wieder um 4 Uhr auf und brachen unser Biwak mehr oder weniger trocken ab. Hatten doch einige die Höhe des Nacht-Hochwassers unterschätzt; denn in den Sommermonaten läuft häufig das zweite Hochwasser höher auf als das erste: Wer dann zu dicht am Spülsaum des ersten Hochwassers biwakiert, braucht sich nicht zu wundern, wenn ihn das zweite Hochwasser von der Iso-Matte spült.

Wir starteten etwas spät um 6.00 Uhr. An der Westseite vom Blauortsand sollte um 6.23 Uhr NW sein. Die Ostströmung solle schon kurz nach 6 Uhr, d.h. 5.30 Std. vor HW Helgoland, einsetzen. HW Büsum war um 12.38 Uhr.

Das Gewässerbedingungen sorgten für kein Stimmungshoch: ca. 4 Bft. Wind gegenan und teilweise auch gegen die Strömung. Das vorzeitige Pausieren im Westen des Wesselburener Lochs wurde mit einer Abdrift von 4 km/h bestraft! Als wir schließlich das Fahrwasser nach Büsum erreichten, ging es endlich wieder im „Schweinsgalopp“ (= 12 km/h) voran.

Kurz vor 12 Uhr landeten wir am westlichen Ende der Büsumer Freizeitanlage (Eintritt: DM 4,50) (westlich des Hochhauses) an. Dieses Mal sollte es auf den Zeltplatz gehen. Drei hatten wir zur Auswahl. Für den Westlichsten entschieden wir uns. Unter Umständen hätten wir – jedoch etwas weniger komfortabel – im Seglerhafen von Büsum (hier: auf der Wiese im Nordwesten gegenüber dem Segelboothafen) lagern können.

Das Wetter wurde besser. Die Motivation stieg plötzlich wieder an. Oder lag's einfach daran, dass es wieder zurück Richtung Neuwerk ging.

6. Tag (Büsum – Wrack „Ondo“ – Neuwerk) (ca. 57 km in 11 Std.)

Route: Büsum – Meldorfer Bucht - Wattenhoch vom Prickenweg Hoogen/Muschelloch/Altfelderpriell – südlich vorbei an Vogelschutzinsel Trischen („Neufahrwasser“) – Gelbsand – Leuchtturm Großer Vogelsand – Wrack „Ondo“ – Wattkante Scharhörn – Elbe-Neuwerk-Fahrwasser – Neuwerk (Westsrampe)

Entfernungen:

Büsum – Wattenhoch Hoogen (südwestlich vom Bielshövensand) = 12 km

Wattenhoch – Gelbsand = 20 km

Gelbsand – Wrack „Ondo“ = 13 km

Wrack „Ondo“ – Neuwerk = 12 km

Start in Büsum: 2 Std. vor HW Friedrichskoog Spitze
Einfahrt Elbe-Neuwerk-Fahrwasser: frühestens 4 Std. vor HW Helgoland
Ankunft in Neuwerk: spätestens bei HW Neuwerk

Wolfgang wollte uns nach Neuwerk bringen. Das Wetter war okay. Kein „Zintona“-Wetter: erst fast windstill und diesig warm, später 4 Bft. aus nord-westlicher Richtung. Wir starteten um 11.15 Uhr direkt am Ende der recht pflegeleichten, da „zugeteerten“ Freizeitanlage vor dem Hochhaus. Da wir keinen „Eintritt“ bezahlen mussten, durften die Badegäste auch „ganz umsonst“ zuschauen, wie wir unsere Seekajaks zu Wasser ließen. HW Büsum war um 13.30 Uhr, also etwa zu dem Zeitpunkt, wann wir uns nach einer Durchquerung der Meldorfer Bucht am Ende des Altfelder Priels (im Osten von Trischen) befinden wollten. Wir hatten viel Zeit; denn NW Leuchtturm „Großer Vogelsand“ war um 19.49 Uhr und die Strömung auf der Mitte des Elbfahrwassers Norderrinne sollte erst etwa um 21.15 Uhr kippen (d.h. 4 Std. vor HW Helgoland). Wir wechselten das Fahrwasser und paddelten zwischen der Vogelschutzinsel Trischen (Betreten verboten!) und der Ölbohrinsel Mittelplate (Rauchen verboten!) durch in Richtung Westspitze Gelbsand (Zelten verboten!), einer sich stetig verändernden Wattfläche nord-östlich des Fahrwassers Norderrinne. Dort wollten wir auf dem trocken gefallenem Sand ausgiebig Pause machen. Das Wetter wurde jedoch feucht-kühl und die Sicht äußerst schlecht. Die Berufsschiffahrt war kaum zu erkennen. Vom Wasser aus beobachtete eine Kegelrobbe, wie vom Sand aus ein paar Küstenkanuwanderer eine Kegelrobbe beobachteten.

Zum Leuchtturm am Großen Vogelsand waren es nur noch knapp 9 km, bei einer zu erwartenden Strömungsgeschwindigkeit von knapp 5 km/h nicht viel. Trotzdem legten wir viel zu früh vom Gelbsand ab. Strömung und Wind produzierten einen herrlichen Seegang. Obwohl wir dicht entlang der Norderrinne paddelten, „lutschte“ uns die Strömung des Luechterlochs Richtung Nord. Wolfgang hatte uns jedoch im Griff und mit einem kräftigen „Seilfährenspurt“ dicht hinter der Tonne LL 6 waren wir wieder auf Kurs West.

Im Wellenschutz der Sandbänke ließen wir uns gemächlich zum Leuchtturm treiben. Ansonsten war die Sicht nicht besser geworden: Wir konnten nicht die Schiffe auf der anderen Seite des Fahrwassers ausmachen. Sollten wir jetzt schon hinüber, wo wir Neuwerk vermuteten? Oder sollten wir erst das Schiffswrack „Ondo“ anlaufen? Die Mehrheit entschied sich für die „Ondo“. Wir wurden dafür mit zunehmend besser werdender Sicht belohnt. Kurz nach 20 Uhr überquerten wir noch bei leichter Westströmung das Unterelbefahrwasser. Um 22 Uhr betraten wir dann die West-Rampe von Neuwerk (3 ¼ Std. vor dem nächsten HW). Wir zelteten wieder auf der Wiese bei „unserem „Gasthof“. Aus „Mitleid“ bewirtete uns als einzige Gäste der Chef persönlich bis in den nächsten Tag hinein.

7. Tag (Ruhetag)

Wolfgang, Kai und Bernhard waren wieder voll motiviert. Sie hatten etwas Großes mit uns vor. Deshalb sollte auf Neuwerk ein Ruhetag eingelegt werden. Dafür planten sie für den nächsten Tag, einem Freitag, einen Frühstart über die Leuchttürme „Alte Weser“ und „Roter Sand“ Richtung Wangerooge. Unser nach Helgoland zweiter Höhepunkt stand uns bevor. Wir nutzten die Zeit zum Regenerieren: Schlafen, Essen, Inselrundgang, Schlafen, Vogelbeobachtung mit dem Vogelwärter von Scharhörn, Essen, Seewetterbericht abhören ...

... Vorbei mit der Motivation; denn 6 Bft. aus Nord-West waren angesagt. Bis auf Bernhard wollten nun plötzlich alle nach Hause. Es bot sich auch keine „vernünftige“ Tour bei solch einem Wind an. Als dann der Seewetterbericht von NDR-Info um 22.05 Uhr (702 kHz) „Entwarnung“ gab, d.h. nur 4 Bft. aus West prognostizierte, war die Mehrheit „innerlich“ schon daheim und somit nicht mehr zustimmen. Ja, das ist wohl typisch für „Helgoländer“. Während andere Donnerstagabend nach getaner Arbeit anreisen, um in den kommenden 3 Tagen einmal wieder ordentlich zu paddeln, freut sich ein echter Helgolandfahrer nach getaner Tour wohl schon Donnerstagabend darauf, Freitag nach Hause fahren zu dürfen!?

8. Tag (Neuwerk – Spieka-Neufeld u.a.) (ca. 37 km in 6 Std.)

Route: Neuwerk (Badestelle/Seglerhafen) – Neuwerkloch – Nordertill retour – Ostertill (Weser-Elbe-Wattfahrwasser – Spiekaer Tief – Spieka-Neufeld

Entfernungen:

Neuwerk – Neuwerkloch (Süd) = 5 km

Nordertill (retour) (bis Wattkante westlich von Tonne Ostertill Weser-Elbe) = 17 km

Wattkante – Spieka-Neufeld = 15 km

Start in Neuwerk: spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk

Ankunft in Spieka-Neufeld: frühestens 2:30 Std. vor HW Spieka-Neufeld

Um 4 Uhr standen wir auf. Bernhard war heute der Schnellste. Obwohl wir erst um 6 Uhr auf dem Wasser sein wollten, verließen die ersten schon um 5.30 Uhr den Segler-Hafen. Eigentlich war das viel zu spät; denn um 2.36 Uhr war HW gewesen. Ich kam als einziger noch glatt durch bis ins etwas tiefere Wasser. Bernhard musste schon stochern. Und die anderen, ja, die durften treideln. Eigentlich ist Treideln nicht schlimm, wenn man nicht ein Seekajak mit einem verstellbaren Skeg („Northshore“-Boote) hat. Während das „Pietsch“-Steuer vom „AMRUM“ allen Gerüchten zum Trotz unversehrt das Treideln überstand, wurden die Skeg-Schächte vom Schlick zugekleistert. Bernhard bekam sein Skeg nach kurzer Reparatur mit Hilfe eines Messers wieder frei. Arthur dagegen machte einen kardinalen Fehler: Er zog das Skeg mit den Fingern heraus und – das durfte nicht sein: - drückte es anschließend mit der Hand wieder hinein (statt es über den Handschieber wieder einzufahren!). Die Folge: Das Skegdraht knickte um und das Skeg ließ sich nicht mehr per Drahtzug verstellen. D.h. ein Trimmen seines Seekajaks per Skeg war nicht mehr möglich!

Die Motivation sank auf den Nullpunkt. Bei der folgenden Gruppenfahrt zum im Westen liegenden Robbensand (diese Wattfläche gibt es nicht mehr, da der Sand von den Gezeiten & Sturmfluten verdriftet wurde) konnte man das deutlich erkennen. Bernhard, der am liebsten nach Wangerooge wollte, weil er sich Mitte nächster Woche für eine Borkum-Umrandung verabredet hatte, fuhr vorne weg. Arthur, der mit seinem kaputten Boot „Calypso“ tanzte, wollte nichts mehr riskieren und blieb hinten, begleitet vom Heimweh geplagten Kai, dem plötzlich seine Sehnenscheidenentzündung besonders doll weh tat. Ich paddelte in der Mitte. Das Wetter reizte mich wohl, aber 2 Tage früher zu Hause zu sein, ist auch ganz schön.

Am Robbensand fiel dann die Entscheidung: Bernhard fuhr um 8 Uhr allein weiter über die Leuchttürme „Alte Weser“ und „Roter Sand“ nach Horumersiel, wo er eine halbe Stunde vor Hochwasser (um 15 Uhr) eintraf (insgesamt ca. 55 km). Und der Rest wartete den Tidenwechsel (um 9 Uhr) ab und paddelte dann unter Arthurs Führung über das Ostertill zurück nach Spieka-Neufeld. Es war eigentlich unsere gemütlichste Tour: entspanntes Paddeln mit der Tidenströmung, bei Rückenwind und Sonnenschein. Wolfgang hatte sein Fernglas mehr in der Hand als sein Paddel. Um kurz nach 12 Uhr war dann unsere Pflingsttour beendet. Die „Verluste“ hielten sich in Grenzen. „Neptun sei dank!“

*** * ***

Kurz-Infos:

Grundsatz:

Wer nach Helgoland paddelt, sollte immer auf das Schlimmste gefasst und entsprechend vorbereitet sein.

Anforderungen:

Sowohl das Kajak als auch der Kanute sollte seetüchtig sein. Hierzu zählt nicht nur See-gangstüchtigkeit, sondern auch Navigationstüchtigkeit, Kentertüchtigkeit, Seenotttüchtig, Reisetüchtigkeit und Verkehrstüchtigkeit. Siehe hierzu:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Safety-first.pdf

Außerdem sollten wir nicht solo, sondern nur in einer Gruppe eine solche Tour unternehmen:
 è www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf
 è www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

Schließlich sollten alle Teilnehmer über eine entsprechende Kondition verfügen, um notfalls doppelt so lange unterwegs sein zu können, wie eigentlich sonst benötigt wird, um Helgoland zu erreichen. D.h. wir sollten fit sein, um 12 Std. hintereinander, ohne auszustiegen, paddeln zu können.

Weitere Infos finden wir auf der DKV-Homepage www.kanu.de/kueste/, insbesondere auch unter den folgenden Links::

- è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Ernaehrung.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Sehnenscheidenentzuendung.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf

Zeitspanne: Um sich nicht in Zugzwang zu bringen, sollten wir für eine Helgoland-Tour mehr als 3 Tage ansetzen, damit wir bei ungünstiger Wetterlage noch Zeitreserven haben.

Literatur:

Werner,J.: Nordseeküste 1 (Cuxhaven bis Den Helder) (4. Aufl.)

Werner,J.: Nordseeküste 2 (Elbe bis Sylt) (3. Aufl.)

Siehe hierzu auch die folgenden Literaturhinweise:

- è www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf > „Nordsee“
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf > „Nordsee“

Seekarten: (jährlich neu)

Sportbootkartensatz Nr. 3014 (Helgoländer Bucht)

Sportbootkartensatz Nr. 3013 (Nordfriesische Insel) (Blatt 10) oder Seekarte Nr. 106

Es ist empfehlenswert, sich von den benötigten Kartenausschnitten DIN A3-Farbfotokopien zu erstellen und sie einlaminiert zu lassen (mit Vorder-/Rückseite je ein Blatt). Siehe hierzu:

- è www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf

Gezeiten & Strom:

Gezeitenkalender (Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht) (jährlich neu)

Stromatlas: „Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht“ (2002)

Besuch der Vogelschutzinsel Scharhörn: Die Vogelschutzinsel darf nicht per Boot angefahren werden. Es ist nur erlaubt, zu Fuß von Neuwerk aus über den Wattwanderweg hinüber nach Scharhörn zu laufen, und dass auch nur nach vorheriger Anmeldung beim Vogelwart (Tel. 04721-28584).

(1/10/05)