

Navigationstüchtigkeit

Anforderungen aus der Sicht des Küstenkanuwandern

Text: Udo Beier (DKV-Referent für Küstenkanuwandern) (14/03/04)

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

Für das Gelingen einer Tour hinaus auf die **Nordsee** gehört z.B. nicht nur

- das Arbeiten mit **Tidenkalender & Strömungsatlas**,
- sondern auch das Arbeiten mit der **Seekarte**.

Um die (See-)karte zu schonen, sollte man sich - möglichst – DIN A3-(Farb-)Kopien vom gewünschten Revier anfertigen, und nur diese Kopie auf Deck lagern.

Für die deutsche Nordsee bieten sich als Karten an:

- die amtlichen Seekarten (1:50.000):
(aktualisiert jeweils zum Kaufdatum)
Nr 90 (Schiermonnikoog – Juist)
Nr. 89 (Juist – Wangerooge)
Nr. 2 (Spiekeroog – Neuwerk)
Nr. 4 (Mellum – Jadebusen)
Nr. 44 (Neuwerk – Cuxhaven – Meldorf)
Nr. 105 (Friedrichskoog bis St.Peter-Ording)
Nr. 106 (St.Peter-Ording – Hooge)
Nr. 107 (Hooge – Sylt/Rantum))
Nr. 108 (Sylt/Rantum bis Römö)
- die amtlichen Kartensätze für die Sportschiffahrt (1:50.000):
(aktualisiert 1x jährlich im April)
Nr. 3015 (Ostfriesische Inseln mit Jadebusen) (13 Blätter)
Nr. 3014 (Helgoländer Bucht) (16 Blätter)
Nr. 3013 (Nordfriesische Inseln (14 Blätter)

Wer auf einer Nordseetour mit Kartenkopien arbeiten möchte, sollte auf die Seekarten zurückgreifen, da er aus den – ansonsten unhandlich großen - Seekarten gezielter einen Ausschnitt für eine DIN A3-Kopie vom gewünschten Revier anfertigen kann. Anderenfalls sind die Sportkartensätze (Format DIN A2) zur Lagerung auf dem Kartendeck besser geeignet als die Seekarte, sofern man über eine Kartentasche im DIN A3-Format verfügt.

Außerdem müssen wir in der Lage sein, unterwegs im Seekajak mit der Seekarte und den wichtigsten Daten aus Tidenkalender und Strömungsatlas zu arbeiten. Das setzt voraus, dass wir z.B. auf der Seekarte

- die wichtigsten **Seezeichen extra hervorheben**, z.B. indem wir die Kennzeichnung der Seezeichen per Kugelschreiber neben dem entsprechendem Seezeichen deutlich eintragen;
- zumindest die wichtigsten **Tidenzeiten notieren**;

(gilt nur bei Kartenkopien:)

- weiterhin sind das **Erscheinungsjahr & Masstab** der Seekarte auf der Kopie zu vermerken, damit wir nicht noch in 5 Jahren mit diesen Kopien unterwegs sind;
- außerdem sollten – sofern auf dem kopierten Kartenausschnitt nicht mehr ersichtlich – die **Breiten- & Längengrade** gekennzeichnet werden.

Für den Fall, dass die Wetterlage (d.h. Wind und Sicht), uns zu einer Routenänderung zwingen, sollten wir nicht nur eine Ausweichroute kennen, sondern auch die dafür nötigen (See-)Karten dabei haben.

Außerdem ist es erforderlich, dass wir unterwegs mit der Karte arbeiten können, ohne dass:

- beim Ablesen der Karte das Paddeln einstellen müssen;
- die Karte verloren geht;
- wir beim Ablesen der Seekarte kentern, da wir z.B. beide Hände vom Paddel nehmen müssen;;
- die Sitzluke „vollläuft“, weil wir die Karte nur unter Deck verstauen können.

Daraus leiten sich die folgenden Anforderungen an die **Navigationstüchtigkeit** eines Seekajaks ab:

- **3 Kartenhaltegummis (6mm)** auf dem Vorderdeck, damit die Karte nicht bei brechender See heruntergerissen wird bzw. nicht im Wind herumflattert;
- **planes Kartendeck**, damit die Karte keine Falten wirft;
- Kartendeck, auf dem auch eine Karte im **Format DIN A3 (quer)** gelagert werden kann.
- **Süllrand, der vorne plan mit dem Kartendeck verläuft**, damit wir die Karte auch mal etwas auf die Spritzdecke ziehen können (um Kartendetails wie z.B. Seezeichen besser erkennen zu können), ohne dass sie Falten wirft;
- **wasserdichte Verpackung** der Karte und trotzdem durchsichtige Kartenhülle (z.B. Kartentaschen von Zölzer oder Ortlieb bzw. Laminierung der Kartenkopie), damit die Seekarte nicht so schnell verschleißt.
Insbesondere die Laminierung einer Karte erleichtert besonders gut das Ablesen einer Karte (z.B. faltenfrei, kein Beschlagen, transparente Durchsicht). Bei einem DIN A3-Laminat ist darauf zu achten, dass die Karte selber etwas kleiner ist, damit die Kleberänder genügend Halt haben.
- **fest eingebauter Kompass**, damit wir auch bei Seegang/Wind die Hände frei für's Paddel haben.

Für das Gelingen einer Tour auf der **Ostsee** bzw. entlang der skandinavischen Küste liefern wohl Seekarten interessante Informationen, dennoch sollte man sich überlegen, ob nicht **topographische Karten** (Maßstab 1:50.000) für den Routenverlauf die wichtigeren Informationen liefern, z.B.:

- Insbesondere wenn man immer entlang der Küste paddelt, ist die Kenntnis **terristscher Merkmale (Küstenbeschaffenheit, Höhenlinie)** relevanter als die Kenntnis der Positionen einzelner Tonnen, zumal im Allgemeinen markante Seezeichen ebenfalls auf topografischen Karten vermerkt sind.
- Küstenkanuwander können bei topografischen Karten wesentlich leichter **Anlande- & Übernachtungsmöglichkeiten** erkennen bzw. die **Durchfahrtmöglichkeit** nur wenige Meter breiter Engstelle zwischen zwei Inseln abschätzen.
- Teilweise enthalten für den Tourismus aufbereitet topographische Karten sogar Hinweise über die Lage von **Mülleimer, WC & Lagerplätzen**.
- Schließlich sind nur auf den topographischen Karten auch **kleinste Wegstrecken** aufgezeichnet, was nicht uninteressant sein dürfte, wenn man mal unterwegs „notlandet“ und an Land nach Hilfe sucht. Genau aus diesem Grund empfiehlt es sich, ebenfalls bei Nordseetouren eine topografische, zumindest eine Straßenkarte (Maßstab 1:200.000) dabei zu haben.