



Outrigger



[Ausleger-Kanu-Sprint](#)



KVU

INFO

Touren

- [Titel](#)
- [Malolo - Team-Logo](#)
- [Jetzt ist er da](#)
- [Outriggertaufe](#)
- [Namatanai...](#)
- [OC47Challenge 05](#)
- [OC47Challenge 08](#)
- [Saison2010](#)
- [Saison 2011](#)
- [Saison 2012](#)

- [Ausleger-Canoe](#)
- [OutriggerFAQ](#)
- [OC1-Einführung](#)
- [Polyn.Nav:Kunst](#)
- [Links](#)
- [Zurück](#)

- [05 WS Teneriffa](#)
- [06 Fun Teneriffa](#)
- [06 23. WeserTidenr.](#)
- [06 Helgoland](#)
- [06 Internat. de Va'a](#)
- [07 Workshop Tener.](#)
- [07 Cux-Helgoland](#)
- [07 Frankfurt](#)
- [08 Sardinien](#)
- [08 Toulon Regatta](#)
- [10 Wangeroge](#)
- [11 Helgoland](#)
- [La Porquerollaise 2014](#)

Helgoland-Querung mit dem Outrigger

Es wurde seit langem schon viel über das Paddeln nach Helgoland gemunkelt und gegrübelt, um das Wie, Wer, Womit, Wo lang und Wann etc. Doch erst mit dem Outrigger im KVU wurde diese Idee tatsächlich in die Realität umgesetzt.

Das Projekt hat seit den ersten OC-Touren 2003 auf der Außenweser immer mehr Konturen angenommen und sollte eigentlich schon 2006 im Rahmen des OC-Camps auf der Insel in Angriff genommen werden. Sogar das Fernsehen wollte bei der Erstbefahrung mit einem Outrigger dabei sein. Aber es kam wie es kommen mußte: Das Wetter war einfach gegen uns und das Risiko bei Gewitter auf der offenen See zu Paddeln war zu hoch...also, alles wieder auf den Frachter und statt auf eigenem Kiel, mit der Fähre zurück...

Ein Jahr später August 2007: Das OC-Team wurde immer nervöser, das Wetter war wochenlang nicht gut genug für dieses Unterfangen. Eigentlich sollte es später passend zum OC-Camp'07 auf Helgoland losgehen. Mehrere Tage wurden als Zeitfenster ausgesucht, der dafür nötige Urlaub wurde schon seit Monaten beantragt. Doch dann wurde die Wetterprognose ausgerechnet für den freien Sonntag, eine Woche zuvor als so Ideal für uns vorhergesagt, dass kurzentschlossen alles zusammengekratmt und verladen wurde.



Letzte Vorbereitungen

Am 5.8.2007 um 6:03 Uhr wurde mit dem sorgfältig Aufgeriggtten und nautisch ausgestatten OC-6 in der Grimershörnbucht von Cuxhaven abgelgt. Die Sonne ging gerade direkt über dem Horizont der Unterelbe auf und wir liefen gemeinsam mit einer Armada von Seglern gezogen vom Ebbstrom der Elbe in die Außenelbe aus.



Letztes Festland – Kugelbake

Vorbei an dem Wahrzeichen der Stadt Cuxhaven, der Kugelbake nahmen wir Kurs Richtung Neuwerk, entlang des Leitdamms, den man allerdings bei Hochwasser noch nicht erkennen konnte.

Der Wind wurde langsam auch wach und hatte vor Neuwerk etwa Stärke 2-3 und kam aus Süden, wir hatten allerdings noch Kurs West und somit noch nichts davon. Erst als wir bei der Insel Scharhörn, das Fahrwasser in Richtung Großer Vogelsand kreuzten, hatten wir ihn als Rückenwind. Dies war auch eine der Schlüsselstellen der gesamten Fahrt, denn wenn es hier keine vernünftige Lücke zwischen der unter voller Fahrt laufenden Großschifffahrt gibt, hat man ein echtes Problem und man käme sich vor, wie ein Fußgänger auf der Stadt-Autobahn. Doch wir hatten Glück genau am geplanten Punkt kreuzten wir die Heckwelle eines nach Cuxhaven laufenden Frachtschiffes, von dem uns die Besatzung freundlich aufmunternd zugerufen und gewunken hatte. So etwas haben die hier sicher noch nie gesehen, wie es überhaupt immer interessierte Blicke von nebenherfahrenden Booten gab.



Noch steht der LT-Großer Vogelsand

Als wir die Mittelfahrwassertonnen, des hier in Fahrrichtungen getrennten Fahrwassers erreichten, hatten wir glücklicherweise freie Bahn über zum Großen Vogelsand, wo noch der gleichnamige Leuchtturm steht.



Das Wrack der Fides voraus

Unser nächstes Pausenziel war aber etwas älter und hatte einen tragischen Hintergrund, das Wrack der Fides, die zusammen mit der Ondo in den 60er Jahren hier gestrandet waren.

Zum Vergleich ein Link: http://ondo.sea-rescue.de/fides_galerie1_de.php



Ladebaum der Fides

Fasziniert von den sichtbaren Resten zeigte es uns aber auch, dass dieses Gewässer nicht zu unterschätzen sind.

Außerhalb des Gefahrenbereichs des Fahrwassers suchten wir uns unsere weiteren Wegpunkte, bis wir die auf Reede liegenden Schiffe sahen, dort war auch unser letztes Seezeichen die Reedetonne 4, danach war bis zur Tonne Düne Süd nur noch 20km freies Wasser.

Die bisher begleiteten Segler hatten uns schon längst in westlicher Richtung Außenweser verlassen, wir waren auf uns allein gestellt. Der Wind blies mittlerweile mit etwa 3-4 aus Süd und schob uns Richtung der noch weit außer Sicht liegenden Insel Helgoland. Die Sichtverhältnisse waren es, die uns nun immer angestrengt Ausschauhalten ließen.



Helgoland voraus

Erst etwa 8-9km vor der Insel zeigte sich weit über dem Dunst am Horizont der Richtfunkmast von Helgoland.

Die Euphorie wurde groß, die Wellen allerdings wuchsen mit, da hier verhältnismäßig tiefe und flachen Stellen eng zusammen sind. Aber wir hatten nicht mehr viel vor uns und als wir zusammen mit einigen Seebäderschiffen die Reede von Helgoland erreichten, empfing uns sogar eine Delegation des WSC-Helgoland, die uns mit ihrem Motorboot bis in den Nordhafen begleiteten und uns aufmunternd unterstützten. Denn die letzten 20 Minuten hat die Tide wieder gewechselt und wir paddelten gegen den Strom. Um 12:10 erreichten wir die Hafeneinfahrt und 5min später lagen wir am Steg des WSC fest.



Am Ziel, der Nordhafen auf Helgoland

Viele Bootsbesetzungen riefen uns zu oder applaudierten sogar, ein wirklich toller Moment für uns. Als wir wieder alle „beisammen“ hatten, konnten wir uns Landfein machen und die vielen Fragen der neugierigen Wassersportler beantworten... wie, wer, womit, wo lang und wann gestartet etc...

Das obligatorische Bier an der Promenade brachte die Erinnerungen an die Querung, Anfang des Jahres von Teneriffa nach Gomera wieder hervor...



...man weiß ja nie, Schiffe können sinken :-)

Auf der Fähre ging es zurück nach Cuxhaven und der Outrigger wartet nun auf uns für das folgende OC-Camp auf Helgoland...

Gepaddelt haben:

Sonja Ficke-Schlagfrau, Silke Steph-2. Schlag, Peter Kandsorra-Bank 3, Bernd Dages-Bank 4, Brigitte Czelusta-Bank 5, und Olaf Knoke-Steuermann



Die Daten:

Abfahrt 06:03 Uhr, Ankunft 12:10 Uhr, Sonnenaufgang 5:45 Uhr, Hochwasser Cuxhaven 05:47 Uhr, Helgoland Niedrigwasser 11:43 Uhr, Wind aus Süd, Stärke 2-3, vor Helgoland 3-4.

Wellenhöhe 0,5m -1m, vor Helgoland bis zu 1,2m

Gefahren Strecke: 65,7 km, abgewichen von der errechneten Route 500m (Wrackbesichtigung), 5 Pausen zusammen 45 min.

Nautische Ausrüstung: 1 Magn.-Kompass + ein Uhrkompass als Reserve, 1 Navi mit digit. Gewässerkarte, gedruckte Gewässerkarten, versch. Handys mit versch. Netzen, schriftl. Liste der Wegpunkte und Richtungen, Eine Bootslaterne, außerdem hatten wir auch etwas Feuerwerk dabei, falls es bis Sylvester gedauert hätte ;-)

Resümee:

Ein Paddlertraum ist wahr geworden - Der erste Outrigger hat Helgoland auf eigenem Kiel erreicht - Alles richtig gemacht und sicher angekommen.

Presse

Nordsee-Zeitung (7.8.2007)

Nur mit Muskelkraft nach Helgoland

Team vom Kanu-Verein Unterweser legt die 65 Kilometer ab Cuxhaven in sechs Stunden zurück – „Tolles Gefühl“

Von unserem Redakteur
Jürgen Rabbel

Cuxhaven/Helgoland. Die meisten Touristen kommen mit den Seebäderschiffen auf die Hochseemiel Helgoland. Manche lassen sich auch fliegen. Mit eigener Muskelkraft schaffen es die wenigsten. Zu ihnen zählen sechs Paddler aus dem Cuxland und aus Bremerhaven; Sie legten jetzt die 65 Kilometer von Cuxhaven bis Helgoland in einem 6er-Ausleger-Kanu zurück.

Wie verrückt muss man sein, um nach Helgoland zu paddeln? „Eigentlich gar nicht“, sagt Olaf Knoke. „Wenn man das entsprechende Boot hat, gut trainiert ist und das Wetter stimmt, geht man kein Risiko ein“, betont der Paddler aus Leidenschaft.

Die Idee, mit dem 11,70 Meter langen Outrigger-Canoe nach Helgoland zu paddeln, schwirrte den Paddlern des „Malok“-Teams vom Kanu-Verein Unterweser (KVU) aus Bremerhaven schon seit 2004 im Kopf herum. „Wenn man ein hochseetaugliches Boot hat, dann möchte man das auch ausprobieren“, nennt Knoke einen Grund. Ein weiterer sei die spezifische Herausforderung. „Und die haben wir als Crew-Klasse gemeistert“, lobt er seine Teammitglieder Brigitte Czelusta, Silke Steph, Sonja Fiske sowie Peter Kandorra und Bernd Dages.

Eigentlich wollten die „Malok“ am Sonntag von Bremerhaven aus zum Leuchtturm „Roter Sand“ paddeln. Auf Grund der Wetterlage wurde der Plan jedoch kurzfristig umgeworfen. Das Sextett verließ den Outrigger auf den Traller und fuhr um 4 Uhr morgens mit dem Gespann in die Grimmerhörnbucht nach Cuxhaven. Über die Sümpflage am Fährhafen glitt das Boot dann in die Elbe. „Und um 6:05 Uhr sind wir dann bei Sonnenaufgang mit dem Ebbitrom in See gestochen“, berichtet Knoke. „Stimmungsgrößer hätte der Start nicht sein können.“

Flapunkte vorher markiert

An Bord hatte das Team neben ausreichend Wasser und dem Frühstückspaket ein GPS-Navigationsgerät, einen Kompass und Seekarten. Wir haben uns vorher verschiedene Flapunkte als Orientierung auf der Karte markiert, vor allen Dingen die Stellen, wo wir die Seestraßen kreuzen müssen“, erläutert Knoke. „Schließlich kann man nicht auf einem geraden



Wasser und Weite: In Höhe des Leuchtturms „Großer Vogelband“ legten die Paddler eine Verschnaufpause ein.

Fotos: Czelusta

Strich bis nach Helgoland durchzuführen.“

Schlag um Schlag arbeiteten sich die Kanuten zunächst entlang der Kugelbake voran. Neben dem Meeressuchen und dem Müllverschmutzer war in regelmäßigen Abständen immer nur ein kurzer Ruf auf dem Wasser zu hören. Alle 15 Paddelschläge stieß Peter Kand-

sorra diesen Laut aus: „Hor“ ist das Kommando zum Wechseln der Paddel von der einen zur anderen Seite, „und bedeutet nicht mehr als jetzt“, erläutert Knoke. Zahlreiche Segler beglückten das für unsere Breitengrade eher exotisch wirkende Ausleger-Kanu auf den ersten Kilometern entlang des Leithamens in Cuxhaven.

In Höhe der Insel Scharhöfen stieg bei den Bremerhavenern der Adrenalin-Spiegel. Dort räumten sie von der linken auf die rechte Seite und dem Schifffahrtsweg der Frachter kreuzten. „Wir hatten Glück, dass nicht so viel Verkehr war. Gleich hinter einem Frachter sind wir rüber. Und von der Brücke haben sie uns zugewunken. Das war schon ein tolles Gefühl“, geht Knoke. Schlag um Schlag ging es weiter – immer der roten Betonring neben der Fahrwasserlinie folgend bis Außenelbe Rede. Und dann kam nichts mehr. 20 Kilometer offene See lag vor dem Sextett. Nur Wasser, der Horizont und die „Namschale“ der KVU-Paddler. „Ein irrs Gefühl“, ist sich das Team einig.

Nach vier kurzen Verschnaufpausen, unter anderem am Leuchtturm „Großer Vogelband“ und den Schiffswracks „Ordo“ und „Fiden“, ragte gegen 11 Uhr der auf Helgoland stehende Richtbalken aus dem Dunst. „Die Insel konnten wir noch nicht sehen“, berichtet Knoke. Das Ziel war nur noch 9 Kilometer entfernt. Trotz aller Euphorie im Boot lag noch eine Stunde Kraftarbeit vor den Paddlern. Erst um 12:15 Uhr konnte das Team seinen

Glücksgefühlen freien Lauf lassen. Auf dem Anleger im Helgoländer Nordhafen. Eine Delegation des Wassersportvereins war den „Malok“ entgegen gefahren und hatte sie auf den letzten Kilometern im Kanop gegen die Strömung moralisch und mit Beifall begleitet.

STICHWORT

Outrigger-Canoe

Ihren Ursprung haben die Ausleger-Kanus (neudeutsch Outrigger-Canoe) im westpazifischen Raum. Vermutet wird, dass vor mehr als 5000 Jahren im Chinesischen Meer die ersten Erbhäume mit einem Ausleger (polynesisch Ama) versehen wurden, um sicherer und damit weiter auf das Meer hinauspaddeln zu können. Die Rippe dieser sogenannten Wa'a (Ausleger-Kanus) konnten durch diese Erfindung sehr schmal konstruiert werden, so dass sie relativ stabil hohe Geschwindigkeiten erreichten. Nun war es möglich, die gefährlichen Brandungszonen zu überwinden, wobei die Polynesier das Surfen auf der Welle „erfanden“.



Ausgepoptert und glücklich nach 65 Kilometern Paddelarbeit in Helgoland angekommen (von links): Brigitte Czelusta, Sonja Fiske, Silke Steph, Peter Kandorra, Bernd Dages und Olaf Knoke.

Der Helgoländer (Oktober 2007)

