

Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.8/06)

(Aktuelle Infos: 1.12.05 – 15.1.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

(Ausbildung, Ausrüstung, Befahrensregelung/Recht, Geschichte, Gesundheit, Literatur/Links, Natur, Revier/Inland, Revier/Ausland, Wetter)

- 15.01.2006 DKV-Marktübersicht 2006: Seekajak (Einer) (Ausrüstung)
- 14.01.2006 Langlütjen II (Wesermündung) (Revier/Inland)
- 13.01.2006 8th European Sea Kayaking Symposium (Jersey/GB) (Ausbildung)
- 12.01.2006 Tourengebiet Südnorwegische Küste (Revier/Ausland)
- 11.01.2006 St. Vincent und die Grenadinen (Karibik) (Revier/Ausland)
- 11.01.2006 Bücher über Karten & Kurse (Literatur / Navigation)
- 05.01.2006 Belize (Revier/Ausland)
- 05.01.2006 Befahrungsregelung Strelasund & Zudar (Ostsee) (Revier/Inland)
- 03.01.2006 DKV-Veranstaltungen Küstenkanuwandern 2006 (Ausbildung; Revier (D))
- 28.12.2005 GALILEO: Europäisches Satelliten-Navigationssystem (Ausrüstung)
- 26.12.2005 Wa(l)lfahrt 2004 (Revier/Ausland)
- 26.12.2005 Rund Fünen (Sea Challenge 2005) (Revier/Ausland)
- 24.12.2005 Wellentohuwabohu: eine kleine Wellentypologie (Ausbildung)
- 22.12.2005 Abschied vom Kabeljau (Natur)
- 21.12.2005 Hanöbucht (südöst-schwedische Schären) (Revier/Ausland)
- 21.12.2005 Hydrodynamische Aspekte (Ausrüstung)
- 21.12.2005 Pazifische Auster im Vormarsch (Natur)
- 20.12.2005 Wasserfilter: MSR Miox (Ausrüstung)
- 20.12.2005 Stirnlampen-Test (Ausrüstung)
- 19.12.2005 Windkraft: Eignungsgebiete in Nord-/Ostsee festgelegt (Natur)
- 18.12.2005 Malediven (Revier/Ausland)
- 18.12.2005 Wetter-Raster (Wetter)
- 18.12.2005 Gezeitenflutwelle (Bore) (Ausbildung)
- 17.12.2005 Insel Euböa (Griechenland) (Revier/Ausland)
- 17.12.2005 Unterwegs bei schlechter Sicht (Ausbildung)
- 16.12.2005 Weltnaturerbe Wattenmeer (Natur)
- 16.12.2005 Löffler Ahoi! (Natur)
- 13.12.2005 Touryak (Prijon) im Regatta-Test (Ausrüstung)
- 12.12.2005 Chemische Belastung von Schwertwalen (Natur)
- 11.12.2005: Tourentipp: DKV-Kanustation auf Hooge (Nordfriesland) (Revier/Inland)
- 10.12.2005 Küstenschnupfen: ein 10-Punkte-Programm (Gesundheit)
- 08.12.2005 Ostarktische Kajaks (Geschichte/Literatur)
- 06.12.2005 Unterkühlung: Praxiserfahrungen contra Statistikzahlen? (Ausbildung)
- 03.12.2005 Seezeichen & Verkehrsregeln (Ausbildung)
- 03.12.2005 Kajaksegeln per Drachen (Ausrüstung)
- 03.12.2005 Besser Tuppern (mit elastischen Gepäckklukendeckeln) (Ausrüstung)
- 03.12.2005 Spritzdecke mit Schnellverschluss (Ausrüstung)
- 03.12.2005 Tuningkits für Kajaks (Ausrüstung)
- 02.12.2005 Überlebenschancen bei kaltem Wasser (Ausbildung)
- 01.12.2005 Inselwelt von Maines (Ostküste USA) (Revier/Ausland)
- 01.12.2005 Rund Europa in 5 ½ Jahren mit dem Faltboot (Revier/Ausland)
- 01.12.2005 GPS-Kaufberatung und Resümee (Ausrüstung)
- 01.12.2005 Seenotfall vor Norderney: Konsequenzen (Ausbildung)
- 01.12.2005 Dr. Werner Wrage † (Geschichte)
- 29.11.2005: „Schlaue Netze“: Erfindungen gegen sinnlose Beifänge (Natur)

15.01.2006 DKV-Marktübersicht 2006: Seekajak (Einer) (Ausrüstung)

Die DKV-Marktübersicht für Einer-Seekajaks ist überarbeitet und aktualisiert worden. Auf 14 Seiten werden die wichtigsten technischen Daten von über 270 Seekajaks aufgelistet, die in Europa erhältlich sind.

Die Marktübersicht kann auf der DKV-Homepage abgerufen und als PDF-Download ausgedruckt werden.

Korrektur- und Ergänzungsvorschläge mögen bitte per eMail gemeldet werden an:
udo.beier@t-online.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

14.01.2006 Langlütjen II (Wesermündung) (Revier/Inland)

1846 wurde auf der Wattfläche „Hohe Plate“ am Rand der Außenweser, 2 km vom Fahrwasser entfernt, nordwestlich von Bremerhaven eine Insel aufgeschüttet und mit einem Fort befestigt: Langlütjen II, eines von 4 Weserforts (Brinkmahof I u. II, Langlütjen I u. II). Der Bund als Eigentümer möchte diese dem Verfall preisgegebene Wattinsel verkaufen. Ein u.a. von Christoph Gerecke gegründeter Verein „Inselfort Langlütjen II e.V.“ ist ein Kaufinteressent, der die Insel erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich machen möchte. Näheres hierzu finden wir auf der Homepage dieses Vereins.

Link: www.langluetjen.de

13.01.2006 European Sea Kayaking Symposium (Jersey/GB) (Ausbildung)

Kevin Mansell organisiert zusammen mit dem „Jersey Canoe Club“ das

8th European Sea Kayaking Symposium (26.-29.5.06)

Im Mittelpunkt dieser auf den zwischen England und Frankreich liegenden Kanalinseln stattfindenden Veranstaltung stehen Ausbildungskurse, Vorträge und ein umfangreiches Fahrtenprogramm (bis 3.6.06). also die ideal Veranstaltung für all jene, mal über den „Tellerand“ der Deutschen Bucht schauen und etwas Atlantikluft schnuppern wollen. Übrigens, auf den Inseln können wir auch Urlaub machen.

Kontakt: kevin@seapaddler.co.uk

12.01.2006 Tourengebiet Südnorwegische Küste (Revier/Ausland)

Die südnorwegische Küste ist ein ideales Revier zum Küstenkanuwandern, nicht so sehr weil ihre Landschaft so einzigartig ist, sondern weil sie wegen der Anbindung durch die Fährschiffahrt ohne große Autoumsetzerei so leicht zu paddeln ist, entsprechende Seetüchtigkeit natürlich vorausgesetzt.

Als Startort ist die Fährhafen von Hirtshals (Nordjütland/DK) anzusehen. Von dort bieten sich dann via „COLOR LINE“-Fähren die folgenden Touren an:

- **Kristiansand – Larvik** (ca. 240 km). Die Anreise erfolgt per Fähre von Hirtshals (DK) nach Kristiansand (N) und die Rückreise mit der Fähre von Larvik (N) zurück nach Hirtshals (DK).
- **Kristiansand – Stavanger** (ca. 240 km). Die Anreise erfolgt per Fähre von Hirtshals (DK) nach Kristiansand (N) und die Rückreise mit der Fähre von Stavanger (N) zurück nach Hirtshals.
- **Stavanger – Bergen** (ca. 220 km): Die Anreise erfolgt per Fähre von Hirtshals (DK) nach Stavanger (N) und die Rückreise mit der Fähre von Bergen (N) über Stavanger (N) zurück nach Hirtshals (DK).

Die Gewässerbedingungen auf diesen drei Touren sind recht unterschiedlich. Es kann wohl stets mit Landsicht gepaddelt werden, aber nicht immer sind der Küste Inseln (Schären) vorgelagert, die einem genügend Wind- & Wellenschutz bieten können. Am geschüttesten ist noch die Strecke Kristiansand – Larvik. Am exponiertesten ist die Strecke Kristiansand – Stavanger. Insbesondere die letzten 150 km der 240 km langen Tour ist die Küste voll dem Wind und dem Seegang ausgesetzt. Die Strecke Stavanger – Bergen bietet dagegen je nach Streckenführung alles. Bis auf die Querung des Skudenesfjorden bzw. Boknafjorden gleich nach Stavanger kann zwischen den verschiedensten Strecken mit unterschiedlichstem Schwierigkeitsgrad gewählt werden. Fast immer ist es möglich, eine etwas geschütztere Route auszuwählen, sofern wir die Wetterbedingungen erkennen und uns rechtzeitig dafür entscheiden.

Als Karten sind topografische Karten im Maßstab 1:50.000 zu empfehlen (zu beziehen z.B. über den NORDIS Versand), da diese es einem eher ermöglichen, schon im Voraus zu erkennen, wo etwaige wilde Zeltmöglichkeiten liegen.

Leistungsfähigkeit Kanuten können – entsprechende Wetterlage vorausgesetzt – durchaus in 7 Tagen die Strecken bewältigen, d.h. wer 2-3 Wochen einplant, hat genügend Zeit, die Landschaft zu bewundern bzw. schlechte Gewässerbedingungen abzuwettern.

Übrigens, wer nicht unbedingt Strecke paddeln will, der sollte sich Kristiansand für eine Rundtour aussuchen, die entweder etwas in Richtung Larvik (z.B. Arendal) bzw. in Richtung Stavanger (z.B. Kap Lindesness) führen könnte.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link:

Color Line Fährgesellschaft – www.colorline.com

Nordis Versand (Landkartenhandel) – www.nordis-versand.de

Literatur:

U.Beier:

Viele Wegen führen nach Bergen (Stavanger-Bergen), in: Seekajak Nr. 29/91, S.17-23.

U.Beier:

Norwegens Südküste (Kristiansand-Larvik), in: Seekajak, Nr.49/95, S.37-42.

E.Scadock:

Südnorwegen für Gemütliche (Kristiansand-Lista), in: Seekajak, Nr.93/04,S.34-37.

11.01.2006 **St. Vincent und die Grenadinen (Karibik)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet U.Janßen in dem Beitrag:

„Karibische Kapriolen“

über das Revier der „Windward Islands“, und zwar St. Vincent und die Grenadinen. Insgesamt gehören 33 Inseln zu diesem einen Staat bildenden südlichen Antillenbogen (nördl. von Venezuela). Man erreicht St. Vincent über Barbados.

Über **Wind & Wetter** ist Folgendes zu lesen:

- „In der Trockenzeit (Februar bis Juni) wie in der Regenzeit (Juli bis Januar) ist es im Passat (4-5 Bft. um Ost) relativ warm (25-29°C im Mittel).
- Von Juli bis November ist mit Tropenstürmen und Hurrikans zu rechnen.“

Quelle: YACHT, Nr. 2/06, S.60-66 – www.yacht.de

Literatur:

Chris Doyle, Sailors Guide to the Windward Islands
Bernhard Bartholmes, Segeln in der Karibik, Bd. 1 (Ed. Maritim)

11.01.2006 **Bücher über Karten & Kurse** (Literatur / Navigation)

In der YACHT werden einige Bücher zum Thema Navigation vorgestellt:

- D.Sobel/W.Andrewes: **Längengrad** (Berlin Verlag)
Das Buch befasst sich mit der Geschichte, wie es gelungen ist, den Längengrad auf See mit hoher Genauigkeit zu bestimmen.
- C.Hapgood: **Die Weltkarten der alten Seefahrer** (Zweitausendundeins)
Das Buch präsentiert Anhaltspunkte dafür, dass es möglicherweise vor der Antike eine hochentwickelte Zivilisation gab, die Expeditionen um den Globus und komplexe Vermessungen durchführt.
- G.Menzies: **1421. Als China die Welt entdeckte** (Knaur)
Das Buch stellt die These auf, dass China vor Kolumbus Nord- und Südamerika sowie die Antarktis erforscht und kartografiert hätte.
- F.W.Pohl: **Die Geschichte der Navigation** (Koehler)
Das Buch beschreibt die Geschichte der Navigation von den frühen Anfängen in der Antike bis hin zu GPS.
- U.Schneider: **Die Macht der Karten** (Primus Verlag)
Das Buch erklärt, wie Karten produziert wurden und was es mit den verschiedenen Projektionen auf sich hat. Außerdem enthält es sehenswerte Abbildungen teils weltberühmter Karten.

Quelle: YACHT, Nr. 2/06, S.52 – www.yacht.de

05.01.2006 **Belize** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Walter Grehl** in dem Beitrag:

„**Belize: Faltbootfahrt an der Abenteuerküste**“

über eine im Jahr 1991 unternommene Tour im Faltboot-Zweier entlang der Inselwelt Belizes (ehemals Britisch Honduras). Belize befindet sich im Südosten der Halbinsel Yucatán und grenzt an Mexiko und Guatemala. Es liegt an der Karibischen See. Wegen Wind & Seegang und teilweise längeren Seepassagen ist die Tour nur für geübte Kanuten mit Küstenerfahrungen geeignet. Angereist wurde über Miami nach Belize City. Dann ging es mit einem kleinen Flugzeug weiter nach Placencia und von dort per Auto an die Küste. Gepaddelt wurde nach Seekarten und Landkarten. Die folgenden Inseln (Cays) und Ortschaften wurden ange-

laufen: Bugle Cays, Mosquito Cay, Laughing Cay, Silk Cays, Little Water Cay, Ranguana Cay, Round Cay, Pompion Cay, Laughing Bird, Dangriga (Abbruch wegen Sturm). Anschließend wurde von BCelize City eine Besichtigungstour unternommen, und zwar per Bus über Belmopan nach San Ignacio und per Taxi ins geheimnisvolle Kulturzentrum von Xunantunich.

Über **Landschaft & Klima** u.a. ist Folgendes zu lesen:

- *Die Inselwelt der Küstenregion liegt hinter dem Barrier Reef (das zweitgrößte der Welt nach Australien) und ist von den großen Wellen des Meeres weitgehend geschützt.*
- *Da das Reef aber 10 bis 20 Seemeilen vor der Küste liegt, baut sich dahinter, bei den häufig kräftigen Winden, wieder beachtlicher Wellengang auf.*
- *Viele Inseln sind von Mangroven überwuchert und für uns nicht zugänglich! Seekarten geben durch entsprechende Signatur Aufschluss. Wird sind daher nicht von Belize City gestartet, sondern auf Placencia ausgewichen.*
- *Es gibt traumhafte kleine Inseln mit weißen Korallenstränden und Schatten spendenden Palmen.*
- *Kristallblaues warmes Wasser lädt zum Baden und Schnorcheln ein. – Beim Baden keine blinkenden Ketten, Ringe o.ä. tragen, evtl. abkleben, Barracudas könnten zuschnappen.*
- *Die Küste zwischen Placencia und Dangriga fällt gegenüber den Cays etwas ab, obwohl es durchaus schöne Strandabschnitte mit guten Zeltmöglichkeiten (aber auch kilometerlange Mangrovenfelder, die ein Anlanden unmöglichen machen) gibt.*
- *Das Klima ist mild und subtropisch mit erfrischenden Brisen aus der Karibik.*
- *Die Durchschnittstemperatur beträgt 27° C.*
- *Wir sind Mitte März bis Mitte April gefahren und haben heißes Sommerwetter vorgefunden. Sonnenschutz ist wichtig. – Teilweise mussten wir sogar Handschuhe anziehen, um unsere noch bleiche Winterhaut zu schützen. An den Zeltplätzen gab es meistens Schatten spendende Palmen und das mitgeführte Sonnensegel wurde nur selten aufgebaut*
- *Wir hatten hier viel Wind und zum Teil beachtliche Brandung.*
- *Verpflegung vor Ort in Placencia Village einzukaufen wird zur einzigen Katastrophe. Der kleine Laden (mehr Kiosk) führt nur Nebensächlichkeiten wie Kaffee, Kekse, einige kleine Dosen und etwas Gemüse. Brot gibt es beim Bäcker.*
- *Eine weitere Faszination geht von den geheimnisvollen historischen Maya Städten aus (welche jedoch nicht mit dem Kajak, sondern nur über Land zu erreichen sind). Sehr empfehlenswert ist Xunantunich.*

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/06, S.8-11 – www.kanu.de

Literatur:

Lai, G., Breakfast in Belize (Placencia – Silk Cayes), aus: Sea Kayaker Febr.05, S.20-31

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 15.01.05 (Revier/Ausland)

Amme, M., Inseln der Stille (Belize) (Ostküste Mittelamerika), aus: Yacht 2/03, S.50-59;

s. auch Kurzfassung über "Landschaftscharakter" / "Wind & Wetter":

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 17.01.03 (Revier/Ausland)

Stritzky, O.v., Estlands Inseln, Belize, Bahamas u.a. - vom Boot aus gesehen (2001).

Holle, E., Kayaking the Other Belize, aus: SeaKayaker, Winter 93, S.52-57.

05.01.2006 **Befahrungsregelung Strelasund & Zudar (Ostsee)** (Revier/Inland)

In KANU SPORT berichtet **U.Beier** in dem Beitrag:

„Neue Regeln für Strelasund/Zudar und Greifswalder Bodden

Freiwillige Vereinbarungen zur Befahrung (Teil III)“

über die in Zusammenarbeit mit WWF, Wassersport- und Angelvereinen vereinbarten Befahrensregelungen, die den Bereich östlich von Stralsund betreffen (hier: Strelasund und Zudar). Es handelt sich hierbei um Teil III. Des Weiteren ist erschienen:

Teil I: Befahrung im Greifswalder Bodden, in: Kanu Sport, Nr. 7/04, S.32-34;

Teil II: Befahrung im Bereich von Usedom & Rügen, in: Kanu Sport, Nr. 9/04, S.38-39

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/06, S.30-31 – www.kanu.de

Link:

www.wassersport-im-bodden.de

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Strelasund-und-Zudar.pdf (08/11/05)

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf (19/07/04)

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden.pdf (05/07/04)

03.01.2006 DKV-Veranstaltungen Küstenkanuwandern 2006 (Ausbildung; Revier (D))

Auf der Homepage des Hamburger Kanu-Verband e.V. sind alle jene DKV-Veranstaltungen der einzelnen Landeskanuverbände des DKV und ihrer Vereine aufgeführt, die das Küstenkanuwandern betreffen. Insgesamt handelt es sich dabei um knapp 100 Angebote.

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

28.12.2005 GALILEO: Europäisches Satelliten-Navigationssystem (Ausrüstung)

Im HAMBURGER ABENDBLATT berichten H.-A.Marsiske und H.-J.Nöh in dem Beitrag:

„Wo immer Sie sind, der Himmel wird's wissen“

über das von den Europäern geplante Satelliten-Navigationssystem GALILEO, dessen erster Satellit erfolgreich am 28.12.05 ins All befördert wurde.

In 3 verschiedenen Umlaufbahnen sollen in ca. 23.000 km Höhe je 10 Satelliten die Erde in 14 Stunden umkreisen. Jeweils 9 Satelliten plus 1 Reserve-Satellit verteilen sich in gleichmäßigen Abständen auf einer Umlaufbahn. Aufgrund der großen Anzahl und der besonderen Position der Satelliten wird erreicht, dass von jedem Punkt der Erde jeweils 4 Satelliten empfangen werden können, sodass eine Position Zentimeter genau bestimmt werden kann. Das Besondere am GALILEO-Navigationssystem ist, dass:

- nicht nur der Besitzer eines entsprechend noch zu entwickelnden Navigationsgerätes seine Position bestimmen kann,
- sondern dass auch an Dritte die genaue Position des Navigationsgerätes gemeldet werden kann.

Um letzteres zu erreichen werden weltweit 20 „Sensor-Stationen“ installiert, die über 15 Funkstationen die Satellitendaten an 2 Kontrollzentren übermittelt. D.h. wenn erst einmal alle 30 Satelliten im Orbit kreisen (was zunächst für 2008 und z.Zt. für 2011 geplant wird) und wir über das entsprechend geeignete Navigationsgerät verfügen (die bisherigen GPS-Geräte sind dafür nicht geeignet), können jederzeit dazu berechnete Institutionen unsere Position ermitteln. Im Seenotfall ist das recht praktisch, erspart uns doch Galileo die Anschaffung einer extra „Seenotbake“.

Sicherlich werden die europäischen Betreiber von GALILEO den Amateurnutzern solch ein Navigationssystem nicht kostenlos bereitstellen, wie es bislang die USA handhabt.

Lassen wir uns überraschen:

- welchen Nutzen uns sonst noch GALILEO bieten wird und welcher Nutzen uns u.U. von Dritt-Institutionen aufgezwungen wird;
- wie hoch die Anschaffungskosten für ein entsprechendes GALILEO-taugliches Gerät sein werden;
- und ob Anmeldegebühren, eine jährlich Grundgebühr sowie spezielle Nutzungsentgelt fällig werden.

Es ist auch angedacht, dass die Dienste von GALILEO auch – wie bei GPS - umsonst abgerufen werden können, aber dann mit einer geringeren Genauigkeit.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 27.12.05, S.3 – www.abendblatt.de

26.12.2005 **Tysfjord (Lofoten/Norwegen)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Jürgen Petschenka** in dem Beitrag:

„**Wa(I)lfahrt 2004**“

über eine winterliche Faltboot-Tour auf dem Tysfjord (Lofoten) mit Anreise per Schiff, Bahn & Bus nach Storjord.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 99/05, S.53-57 – www.salzwasserunion.de

26.12.2005 **Rund Fünen (Sea Challenge 2005)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Andreas Thier** in dem Beitrag:

„**Sea Challenge 2005**“

über eine mehrere Tage dauernde – zum zweiten Male stattfindende - Wettfahrt rund um die dänische Insel Fünen (281 km)

1. Etappe: Svendborg – Faborg (32 km)
2. Etappe: Faborg – Assens (44 km)
3. Etappe: Assens – Middelfart (35 km)
4. Etappe: Middelfart – Bogense (38 km)
5. Etappe: Bogense – Kerteminde (76 km)
6. Etappe: Kerteminde – Nyborg (20 km)
7. Etappe: Nyborg – Svendborg (36 km)

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 99/05, S.48-52 – www.salzwasserunion.de

Infos: www.seachallengefyn.dk

24.12.2005 **Wellentohuwabohu: eine kleine Wellentypologie** (Ausbildung)

Wer mit seinem Seekajak hinaus aufs Meer paddelt weiß, dass es nicht immer gleich aussieht. Das Meer ist wohl eine Wasserwüste, es ist aber dort draußen Off-Shore nicht eintönig, sondern höchst unterschiedlich, äußerst wandelbar. Recht deutlich wird das bei seinem Seegang, seinen Wellen; denn jede ist anders. Eines ist aber immer gleich: eine Welle

kommt selten allein ... und alle zusammen bestimmen das Aussehen der Meeresoberfläche, welche einer ständigen Veränderung unterworfen ist.

Beim Küstenkanuwandern interessieren uns von all den Wellen nicht die unsichtbaren Wellen (sog. **Tiefwasserwellen**), sondern nur die sichtbaren Wellen (sog. **Oberflächenwellen**). Diese sind charakterisierbar durch ihre **Wellenhöhe**, **Wellenlänge** und **Wellenperiode**, welche die Bestimmungsfaktoren für die für uns so relevante **Wellensteilheit** und die Art des **Wellenkamms** sind.

White Horses, Diät-Wellen, Kabbelwasser, Klapotis, Schwell ~~~~~

Die eine Welle ist kurz, spitz & steil, die andere wiederum lang & rund.

Einige fletschen die „**Zähne**“, andere zeigen **Schaumköpfe** (auch als „**Katzenpfötchen**“ bekannt) bzw. schmücken sich regelrecht mit **Schaumkämmen** oder tragen „**weiße Westen**“.

Einzelne schäumen über, sprühen nur so vor Temperament oder kommen gar ins Galoppieren (die Briten sprechen dann von „**White Horses**“); andere sind wiederum die reinsten **Diät-Wellen** (immer ohne „Sahne“, wie hoch sie auch wogen).

Manche sind still, andere rauschen, brausen, donnern bzw. pfeifen. Zu den letzteren gehören übrigens die „rasenden“ Wellen (sog. **ICE-Wellen**), deren Tempo einen erst so richtig bewusst wird, wenn sie von „**Schaumköpfen**“ gekrönt sind.

Es gibt friedliche Wellen (sie tun noch nicht einmal jenen etwas an, die im Kajak einnicken), aber auch solche, die sich mit anderen Wellen kabbeln (sog. **Kabbelwasser**) und alles umschmeißen, was zwischen sie gerät (sog. **Sauwasser**); und schließlich auch solche, die wohl kein Feuer speien, dafür versprühen sie ständig Wasser (**Gischt-** oder auch **Spray-Wellen** genannt).

Jeder kennt sie, die schuppenförmig aussehenden **Kräuselwellen**. Ein leichter Windzug genügt, um sie entstehen zu lassen. Ein naher Verwandter davon sind die **Riffelwellen**. Sie sehen aus wie die Riffelung von Oma's altem „Waschbrett“ (die schütteln einen durch, als ob wir mit ‚nem „Golf“ über Ostdeutschlands Kopfsteinpflaster fahren). Verwandelt sich das „Waschbrett“ in ein ausgefahrenes „Manövergelände“, dann wird von „ausgereifter“ **Riffelsee** oder auch **Brandung** gesprochen.

Wenn es mal richtig bläst, entstehen **Wellenberge**. Zunächst vereinzelt, dann immer häufiger, tauchen – wie aus dem Nichts – besonders penetrante Wellen auf (sog. **Brecher**). Ein Brecher kommt jedoch selten allein. Spätestens nach der „**Siebten Welle**“ taucht der nächste auf. Der König aller Brecher ist übrigens der **Kaventsmann**. Er ist, wie Könige es so mal an sich haben, nur selten anzutreffen (jede **10.000ste Welle**, auf die wir nur dann treffen, wenn wir ca. 27 Stunden hintereinander in der aufgewühlten See paddeln) und übersteigt alle Wellen seiner Umgebung um über das 2 ½-fache. Legt sich der Wind, kehrt jedoch schnell wieder Ruhe ein. Die Kaventsmänner tauchen wieder ab, die Brecher kommen zur Besinnung und marschieren mit den anderen Wellen ordentlich nebeneinander her, ganz gleichmäßig aufgereiht (**Dünung**, auch als **Schwell** und neuerdings als **Gammelsee** bekannt).

Ganz selten nur bin ich **Weihnachtswellen** begegnet, weil sie halt nur des nachts zu beobachten sind (das sind jene Wellen, die die Planktonart „Noctiluca miliaris“ – auch als „X-Mass luca“ bekannt - dazu anregen zu leuchten (sog. Meeresleuchten).

Chamäleon, Proletarier, Straßenköter-Wellen, Dumpers ~~~~~

Wellen sind sehr gesellig, sie kommen nur selten allein.

Manche benehmen sich sehr eigenartig, sind sehr wandelbar; denn je nach Wind- & Stromrichtung, Bodenbeschaffenheit bzw. Bewölkungszustand nehmen sie eine andere Farbe, eine andere Form an (sog. **Chamäleon-Wellen**).

Ansonsten sind Wellen sehr zuverlässig & berechenbar, die reinsten **Bilder-** oder auch **Lehrbuchwellen**. Sage mir die Windstärke (gemessen in Bft.), die Wirkdauer des Windes und seine Wirklänge (Fetch) ... und ich sage dir die Höhe, Länge und Verlagerungsgeschwindigkeit der dazugehörigen Wellen. Nenne mir die Widerstände, auf die eine Welle trifft (z.B. Winddrehung, Strom, eingeschränkte Wassertiefe), und ich prognostiziere dir die zu erwartenden Veränderungen des **Wellenbildes**.

Gerade deshalb können Wellen recht bockig, aber auch sanft sein, hinterhältig oder ehrlich (wir sehen sie schon von weitem ankommen und wissen, bald werden wir geduscht), manchmal sogar recht treu (die einmal durchgelaufen und gleich wieder zurückkommen, insbesondere bei Hafendurchfahrten gefürchtet (sog. **Hafenwellen**)).

Einige Wellen zeigen's dir einmal und dann hast du Ruhe; andere „karren nach“, und zwar so lange, bis einem von beiden, d.h. der Welle oder dir, die Kraft verlässt, die Luft ausgeht.

Manche haben etwas mit einem Fahrstuhl gemein, manche mit einer „gesunden“ Ohrfeige, bzw. gar mit einem Fußtritt.

Ich kenne auch **aristokratische Wellen** (solche, die groß aufgeplustert mit weißem Haupt an einem vorbeirauschen, ohne von einem Notiz zu nehmen); **Proletarier** (das sind viele kleine, recht fleißige Wellen, jede für sich sehr harmlos und ohne bleibende Erinnerung, aber in der Masse doch sehr aufdringlich) und **Straßenköter-Wellen** (jede hinterlässt nur einen klitzekleinen Spritzer, wenn wir sie aber aller hinter uns gelassen haben, sind wir total nass).

Schlimm sind die übrigens die **akademischen Wellen**, die wir insbesondere an steil ins Wasser laufenden Stränden erleben können (kriegen die z.B. ein Faltboot zu fassen, zerlegen sie es in alle Einzelteile (sog. **Akademiker**, im amerikanischen auch als die gefürchteten **Dumpers** bekannt)).

Manchmal träume ich von „herrlichen“ Wellen, die über tiefes Wasser wogen (sog. **Tiefwasserwogen**, auf denen sich – sofern sie mal etwas kürzer ausfallen - wunderbar surfen lässt).

Am meisten missfallen mir die „dämlichen“ Wellen, die wir selber mit unseren Seekajaks erzeugen, wenn wir über Flachstellen paddeln (sog. **Flachwasserheckwellen**, die so unheimlich anhänglich sind und das Wasser so zäh erscheinen lassen).

Es gibt **autoritäre**, aber auch **antiautoritäre Wellen** (bei letzteren müssen wir schon selber etwas dafür tun, um nass gespritzt oder gar umgeschmissen zu werden).

Kreuzsee, Klapotis, Platscher, Sixpacks, Tsunamis ~~~~~

Ich beobachte manchmal aufdringliche Wellen (sie bestehen darauf, dass wir sie von der Luke aus probieren, und wenn's auch nur ein kleiner Schluck ist), aggressive Wellen (sie verwandeln die See regelrecht in ein „Schlachtfeld“ (sog. **Kreuzsee**) und dominierende Wellen (sie steigen vor einem plötzlich auf wie ein „Rülpser“ und bestimmen, zu welcher Seite wir kentern (sog. **Klapotis**)). Letztere sind besonders an Steilküsten (sog. **Reflexionswellen**) anzutreffen und hinter kleineren Inseln oder Untiefen, die einem nur vermeintlich Wellenschutz bieten (sog. **Refraktionswellen**, die in **Interferenz-** oder **Konvergenz-Wellen** ausarten können).

Wellen können sehr fürsorglich sein, sie waschen & spülen uns dann nicht nur die Haare, sondern verpassen uns ab und an auch mal schon eine Nasen-, Ohren- oder Augenspülung (sog. **Therapie-Wellen**).

Einige Wellen fördern uns in unserer Paddelei; andere behindern uns dabei (sog. **Platscher** oder **Stampfwellen**, die jedes Mal die Fahrt aus unserem Seekajak nehmen, oder sog. **Wellenwalzen**, die einen nach hinten mitnehmen, wenn wir eigentlich nach vorne wollen).

Da gibt's „mutige“ Wellen (sog. „**Pilot-Wellen**“, die bei Landannäherung als erste über Untiefen laufen (**Grundseen**) oder über vereinzelte Felshindernisse stolpern (sog. **Boomers**), „todesmutige“ Wellen, die sich mitunter regelrecht wie **Ballermänner** gebärden (das sind solche Grundseen, die vom Meeresgrund Steine aufwirbeln, an die Meeresoberfläche hinaufbefördern und uns auf's Deck schmeißen), **Mitläufer-Wellen** (ein Synonym für **Strömungswellen**, die ihren Höhepunkt in der durch **Overfalls, Kaskaden, Haystacks, Walzen** und **Kehrwasser** gekennzeichneten **Stromkabelung** (sog. „**Tidal Race**“) finden) und „feige“ Wellen (simple, durch kleinere Brisen erzeugte **Windsee**, die klammheimlich unterm Seekajak durchlaufen).

Gerade entlang der Seeseite von Inseln kommen des Öfteren „diebische“ Wellen vor, die alles, was nicht an Deck angebunden ist, mitnehmen (sog. **Seeräuber**).

Ich kenne aber auch „verlässliche“ Wellen, die meist im „Dreier-“, oder „Viererpack“ eintrudeln (sog. **Dampferwellen**, und zwar unterscheidbar als divergente Welle (sog. **Bugwelle**) und transverse Welle (sog. **Heckwelle**)), sowie „trägerische“ Wellen (letzter kommen wohl auch im „Pack“ an, aber das einzige, worauf wir uns bei ihnen verlassen können, ist, dass wir verlassen sind; nicht, wenn wir uns weit draußen Off-Shore, wohl aber, wenn wir uns in Strandnähe (egal ob Near-Shore oder On-Shore) befinden; denn diese **Sixpacks** sind regelrechte **Killerwellen** (sog. **Tsunamis**).

Übrigens, das Gegenstück zum Tsunami, der sich am Strand austobt, ist die **Monsterwelle**, der Vater aller Kaventsmänner. Wir treffen sie nur selten an und wenn, dann nur weit draußen Off-Shore. Sie entsteht meist dadurch, dass sich mehrere Kaventsmänner aufeinander türmen und jeder versucht, sich mit Hilfe von eins, zwei, drei – nein, acht, neun ... anderen Kaventsmänner in die Höhe zu katapultieren. Der Kaventsmann, dem es gelingt, als letzter den Turm aus Kaventsmännern zu erklimmen, der bringt dann jenes Wellengebilde zur Vollendung, was gemeinläufig als Monsterwelle bezeichnet wird.

Nur **Phantomwellen** begegnen wir nicht. Die gibt es höchstens in der Fantasie einiger Küstenkanuwanderer, die meinen, gerade so noch einmal mit dem Leben davongekommen zu sein. Sie werden geprägt von der Erinnerung an einen Seegang, der meist nur Kopfhöhe erreichte, aber sich anfühlte, als ob er bis an die Regenrinne eines einstöckigen Hauses langte.

... und **Dauerwellen** finden wir ebenfalls nicht, zumindest nicht auf dem Meer: Sie geistern höchstens auf bzw. in den Köpfen unserer Küstenkanuwanderinnen herum. ... und auch nicht **Donauwellen**, höchstens während einer Paddelpause als Nachtisch.

Ja, und **Bio-Wellen**, die gibt's auch nicht auf dem Meer, gab's nie auf dem Meer – dafür um so mehr auf dem Schwaben-, Steinhuder- & Zwischenahnermeer - und wird's wohl auch in Zukunft niemals auf dem Meer geben. Dafür ist einfach der Natriumgehalt des Meerwassers einfach zu hoch.

Vielleicht tauchen aber eines Tages **Ballaststoffwellen** auf (das ist so'n Cocktail aus Schwermetallen, Klärschlamm, Haushaltsmüll, Schiffsabfällen, Treibgut und das alles ver-seucht mit einem Schuss Becquerel sowie einem Spritzer reinem Salzwasser.

Wellengärten, Wellenalleen, Wellenkorridore, Brandungszone ~~~~~

Dafür kenne ich regelrechte **Wellengärten**, in denen eine größere Anzahl verschiedenster Wellen versammelt sind, jedoch penibel voneinander getrennt, je nach Kategorie, Gattung, Art, Typ und Spezies.

... oder **Wellenalleen**, wo auf einem schmalen, aber meist sehr langen Abschnitt immer nur ein und dieselbe Wellenart vertreten ist.

Übrigens wo Wellenalleen anzutreffen sind, gibt es auch **Wellenkorridore**, nämlich jene Bereich innerhalb z.B. einer **Brandungszone**, wo gar keine Wellen anzutreffen sind.

Wellensalat, Wellenkessel, Wellentohuwabohu, Wave Inferno ~~~~~

Schließlich habe ich in meinem Küstenkanuwanderleben auch einmal **Wellensalat** miterleben und trotz aller Prognosen überleben dürfen:

Jede der hier beschriebenen, aber auch die nicht hier erwähnten Wellen, sind etwas Besonders, etwas Einzigartiges, so was mit Charakter, den sie auch bereitwillig offenkundig machen möchten. Diesen ihren „wahren“ Charakter zeigen sie aber nur, wenn sie allein auftreten, unter sich sind, sich ungestört von anderen Wellen entfalten können. Je stärker sie von Dritten behindert werden, desto mehr verlieren sie ihren Charakter, umso charakterloser werden sie. Sollte sich mal die Situation ergeben, dass alle diese Wellen alle auf einmal an einem einzigen Ort alle mit den unterschiedlichsten Geschwindigkeiten aufeinander trafen, alle sich immer dichter zusammen drängten und schließlich alle total miteinander vermischten, ja dann läge solch ein **Wellensalat à la frutti di mare** vor.

Ach ihr armen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer! Wehe euch, wenn ihr in ein derart entstandenes **Seegangsspektrum** geratet. Das hat nichts mehr mit „Learning by Doing“ oder wenigstens mit „Learning The Hard Way“ zu tun. Solche **Salatbedingungen** durchbrechen einfach den eigentlich nach oben geschlossenen Salzwasserschwierigkeitsgrad um mindestens 6 weitere Grade. Altbewährte Tipps degenerieren zur Hypothesen.

Entsprechende Relevanz erhalten die:

- **TOP TEN OF “SAVVY SEA KAYAKING“**,

z.B.:

1. „Less than tree shall never be!“ – Bei Wellensalatbedingungen würden Euch Eure Kameraden sofort abschreiben. Keine Sau könnte Euch dann mehr helfen.
2. „P & R: the key to sea kayaking!“ - Schmeißt sie all diese Paddel- & Rettungstechniken über Bord. Nichts mehr würde klappen wollen, weder die flache, noch die hohe Paddelstütze, geschweige denn das Inuitieren. X-, H-, P-, T-, Doppel-X-, HI bzw. V-Methode oder gar die „Päckchenbildung“? Forget it! Abhaken ... Eure Ausrüstung gleich mit!
3. „Only those are seaworthy, who sit in a seaworthy sea kayak!“ - Der so etwas herausposaunt, ist noch nie bei Wellensalatbedingungen draußen gewesen. Diese reinrassigen untermolumigen Torpedos sind wohl verdammt windunempfindlich, aber tauchen einfach ab und Ihr ertrinkt im Sitzen!
4. „Paddlefloat: sea kayaker’s big friend against “Paddlertod”!“ - Die pure „Fickfackerei“! Es ist schon von Deck gespült worden, bevor Ihr nach ihm sucht!
5. „Last not least: Brose’s “Rolling-Float” respectively Zölzer’s “Paddelschaft-Float”!“ ... außer die sind mit Helium gefüllt!
6. „Sea anchor: your hold among breakers!” - Seid Ihr Kayaker oder Kiter? Bei den Windverhältnisse bleibt der nicht lange im Wasser!

7. „E-Bilge.Pump: the second man on board!“ - Die Schwachstelle ist die Batterie! Noch nie etwas von Blitzentlandungen bei Wellensalatbedingungen gehört?
8. „VHF: the direct line to the coast guard!“ - Wie das, wenn die **Ultrakurzwellen** den Euch umgebenden **Wellenkessel** (auch als **Whirlpool** bekannt) nicht verlassen können!?
9. „Sprayhood: your trump card against spray!“ - Logo, aber nur bis 12 Bft. und nicht bei Wellensalatbedingungen. Der Luft- & Wasserdruck bläht ihn doch so weit auf, dass er sich schließlich schlichtweg zerlegt, samt dem was er verhüllen & beschützen soll!
10. „Capsize-Sack: the sea kayaker's straw!“ - Nun, eventuell kann er wirklich was nützen, sofern Ihr in der Lage sind, ihn – nachdem Ihr rechtzeitig (d.h. praktisch vor Eintritt in den Wellensalat) hineingekrabbelt seid - oben dicht zu verschließen!

„Was, ihr seid seegangstüchtig? ... zertifiziert durch BCU, DKV, Paddelpraat oder SaU?“
 „Wie, ihr habt das Seakayaking unter der Schirmherrschaft von „Eckehard dem Furchtlosen“ gelernt, oder direkt bei „Nanuk dem Eisbären“ bzw. bei unserem „Papiertiger“ aus dem Elfenbeinturm (Tiefparterre links!) Ach ihr Bedauernswerten! Die Zeit oder das Geld oder beides war das nicht wert! Wellensalat ist doch kein Seegang mehr ... wie ein Gewitterregen auch kein Küstenregen mehr ist! Wellensalat beginnt dort, wo die international gültigen Bezeichnungen für Seegang enden! Begreift doch, dass **Wellensalatbedingungen** den Gegenpol zu „**Ententeichbedingungen**“ charakterisieren. Luft und Meer sind eines. Überall ist Schaum und Gischt. Alles ist weiß. Die Sicht ist Null, zum einen, weil es nichts mehr zu sehen gibt, und zum anderen, weil wir unsere Augen geschlossen halten müssen, um sie vor dem Stakkato aus Schlag-, Strahl- & Sprühwasser zu schützen. Wohl dem, der zufällig eine CE-geprüfte Taucherbrille nicht nur dabei hat, sondern schon trägt, wenn er in den Wellensalat gerät; denn befinden wir uns erst einmal mitten drin, dann ist ein Nachrüsten nicht mehr möglich. Mission Impossible!

Ihr hättet in einem solchen Wellensalat keine Chancen mehr! Selbst die:

- **Big Ten aus „KÜSTENKANUWANDERERS SEEMANNSCHAFT“**

sind bei solchen Gewässerbedingungen (SSG VI⁺⁺⁺⁺⁺) reinste Makulatur:

1. „Kompass & Bibel?“ – „Wozu noch! Keine Zeit zum Hinschauen, keine Zeit zum Lesen, keine Zeit zum Orientieren bzw. Beten und keine Zeit zum Warten!“
2. „Kajaks mit einem maximalen Krängungsmoment von über 1.000 Newtonmeter bei 85°?“ - „Okay, vielleicht! ... aber ist das noch ein Seekajak?“
3. „Trockenanzug mit integriertem Pinkler?“ – „Nur nicht jetzt unnötig Wärme abgeben!“
4. „Seenotbake?“ – „Kameradinnen und Kameraden, was spricht gegen ein Seemannsgrab? Wollt Ihr danach wirklich gefunden werden?“
5. „St.Peter's Brandungsübungen?“ – „Von der Idee her lobenswert, aber was Ihr auch dort alles gelernt haben möget, nun könnt Ihr's getrost vergessen.“
6. „Und was ist mit der viel gerühmten Intuition, dem Erfahrungsschatz jener zum lebenslangen Küstenkanuwandern verdammt Kanutinnen und Kanuten?“ ??????????
7. „... und was mit dem Autogenen Training, welches Hannes Lindemann den Weg über den Atlantik ebnete?“ – „Nur lebensverlängernd, aber nicht lebenserhaltend!“
8. „... und mit tiefem Glauben?“ – „Wer's glaubt wird seelig und wer trotzdem dran glaubt, kommt in den Himmel ... das Seekajak darf er aber nicht mitnehmen!“
9. „... ein Maskottchen von Neptun?“ – „Nun, ich habe gehört, es soll Euch auch helfen können, wenn Ihr nicht daran glauben wollt, ... aber wer von Euch hat immer schon solch ein Fetisch dabei?“
10. „Genügt nicht ein „eiserner Wille“?“ – „Zugegeben, zumindest mir hat das geholfen, ... aber denkt daran, ... Eisen geht unter ... allein schon auf Grund seines spezifischen Gewichts!“

Wenn ihr erst mal im **Wellensalat** steckt, würde nämlich alles zu spät sein. Ja, euer Untergang stände bevor; denn das pure **Wellenchaos** würde von euch Besitz ergreifen! Nur noch das **Wellentohuwabohu**, wie manche es schon bei auflandigem Orkan an einer Steilküste aus der Fußwandlerperspektive beobachten konnten, könnte ein solches Chaos toppen ... oder jenes fürchterliche – bei den Briten bekannt als - **Wave Inferno**, welches einst mein alter Fahrensmann Edgar und ich im **Mahlstrom-Wirbel** der Lofoten erlebt haben

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 19 v. 1989, S.17-18 (überarbeiteter Wiederabdruck)

Literatur:

J.Dowd: Sea Kayaking. A Manual for Long Distance Touring (2004)

R.Schumann/J.Shriner: Sea Kayak Rescue (2001)

D.Alderson: Savvy Paddler. More than 500 Tips for Better Kayaking (2001)

Seewetteramt: Seewetter (2002; S.232ff.)

E.Soaeres/M.Powers: Extreme Sea Kayaking (1999)

N.Foster: Surf Kayaking (1998)

H.Lindemann: Allein über den Ozean (1985)

W.Bascom: Waves and Beaches (1976)

Link:

Gewässerbedingungen: Bestimmungsfaktoren & Probleme:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf

Gewässerschwierigkeiten (Küste):

è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

Im Wirbel des Mahlstroms:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Mahlstrom.pdf

22.12.2005 **Abschied vom Kabeljau?** (Umwelt)

In einer WWF-PRESSE-INFO werden die für 2006 festgelegten EU-Fischereiquoten kritisiert:

„Mit den in der vergangenen Nacht getroffenen Entscheidungen über die Fangquoten 2006 haben die EU-Fischereiminister den Kabeljau-Bestand in der Nordsee aufgegeben. Der WWF verurteilt die Brüsseler Beschlüsse als „eine Katastrophe für zahlreiche Fischvorkommen“ wie Scholle, Dorsch und Sardelle. Seit drei Jahren drängt der Internationale Rat für Meeresforschung (ICES) auf eine Einstellung der Kabeljau-Fischerei. Doch die EU-Minister haben die Empfehlung einmal mehr in den Wind geschlagen.

Über 81.000 Tonnen Kabeljau wurden in dieser Zeit gefangen, für 2006 erlaubt die EU eine Quote von etwa 20.000 Tonnen. Die Entscheidungen verstoßen gegen die Ziele des Wiederaufbauplans, der seit 2004 ein jährliches Wachstum von 30 Prozent für den Bestand vorsieht. Die hohen Fangquoten für andere Arten wie Schellfisch oder Kaisergranat dezimieren durch die ungewollten Beifänge noch zusätzlich den Kabeljaubestand. Auch die Sardellenfischerei im Golf von Biscaya wird auf Druck von Frankreich wieder aufgenommen. Sie war erst im Juni eingestellt worden, weil der Bestand zusammengebrochen war. „Die EU-Entscheidung ist Unsinn – von Nachhaltigkeit keine Spur. Etwa 70 Prozent der Bestände in EU-Gewässern sind überfischt, aber Europa fängt fröhlich weiter“, so WWF-Fischereiexpertin Heike Vesper.

Auch für den Dorsch in der östlichen Ostsee sieht es nach Ansicht des WWF schlecht aus. Die EU erhöht die Fangquoten von knapp 39.000 in diesem Jahr auf über 45.000 Tonnen in 2006 – das ist mehr als doppelt soviel, wie ICES-Wissenschaftler empfehlen. Es würden die gleichen Fehler wie beim Nordsee-Kabeljau begangen. Die Fangmenge für den geschwächten Schollenbestand in der Nordsee sei zwar geringfügig gesenkt worden, dies reiche aber nicht aus, um den Bestand langfristig aufzubauen. Der WWF hatte eine Halbierung des Fischereiaufwandes gefordert. Für eine nachhaltige europäische Fischerei müsste die Flotten-

kapazität um etwa 40 Prozent reduziert werden. Die Beschlüsse des Ministerrates zur Reduzierung des Fischereiaufwandes liegen jedoch durchschnittlich nur bei 15 Prozent.

Erneut hätten in Brüssel kurzfristige wirtschaftliche Interessen über eine nachhaltige Fischereipolitik triumphiert, resümiert der WWF. Europa brauche jedoch eine Fischerei, die sich nicht selbst ihre Grundlage entziehe. Dazu seien auch Tabuzonen nötig, damit die Bestände Zeit haben, sich zu erholen.“

Quelle: WWF-PRESSE-INFO v. 22.12.05 - www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02833/

21.12.2005 **Hanöbucht (südöst-schwedische Schären)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **S.Roever** in dem Beitrag:

„Wanderfahrt im Schärengarten“

über zwischen Sölvesborg, Hällevik, Karlshamn Ronneby, Karlskrona und Insel Utklippan liegende Hanöbucht. Hier befinden sich die südlichsten Schären von Schweden. Sie gehören zur Region Blekinge und dehnen sich in Küstennähe über eine Distanz von rund 110 km aus.

Zum **Revier** ist Folgendes zu lesen: *„Tausende Buchten und Inseln. Zum Teil dicht bewaldete Ufer und grüne Wiesen, zum Teil karge Steinküsten. Trotz seiner vergleichsweise geringen Ausmaße ist das Felsenlabyrinth gut für einen (mindestens einwöchigen) Sommertörn. ... Die Navigation erfolgt mit Kompass (und topografischen Karten 1:50.000). ... In der Hanöbucht setzt meist schwacher Strom unter 1 Knoten entlang der Küste, je nach Windrichtung nach Ost oder West. In engen Passagen zwischen den Schären kann er stärker sein. Bei anhaltendem Ostwind macht sich mitunter ruppiger Seegang bemerkbar. Vor Utklippan im Osten manchmal unberechenbare Strömungen. ... Südlich der Karlskrona-Schären ist ein militärisches Schießgebiet. Übungszeiten werden auf Signalmasten, im Radio und durch Aushänge in den Häfen bekannt gegeben. ... Im Sommer meist West- bis Südwestwind mit 3 bis 4 Bft. Gelegentliche Starkwind-Perioden. Im Hochsommer zudem thermische See- und Landbrise. Örtlich Kap- und Düseneffekte. Seewetterbericht über Deutschlandradio (1:05+6:40+11:05+21:05 Uhr auf 1.269+177+6005+6.190 kHz).“*

Quelle: YACHT; Nr. 1/06, S.16-24 – www.yacht.de

Literatur:

H.+G.Clausen, Törnführer Schweden – Süd- und Ostküste (Delius Klasing);

Krauss,N., **Segelsommer in den Schären** (Hanöbucht/Südschweden):

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 24.04.03 (Revier/Ausland);

Beier,U., **Süd-ostschwedische Schären** (Karlshamn – Torhamn):

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 28.04.04 (Revier/Ausland);

Seekarten: Schwedischer Sportbootkartensatz F („Sydostkusten – Oksarshamn – hus“).

Topografische Karten: „Gröna Kartan“ (1:50.000), Nr. 3E SO + 3F SV+SO

21.12.2005 **Hydrodynamische Aspekte** (Ausrüstung)

In der YACHT berichtet **A.Fritsch** in dem Beitrag:

„Die Gesetze der Tiefe“

über ein paar hydrodynamische Aspekte des Bootsbaus, z.B. über:

- **Vorbalancierte Ruder:** *„Von einem vorbalancierten Ruder spricht man, wenn bis zu 20 % der Gesamtfläche (meist weniger) des Ruderblatts vor der Ruderachse liegen.“*

Ist das der Fall, reduzieren sich die Drehkräfte, die auf den Ruderschaft (bzw. die Steuerpedalen) wirken, stark, der Steuermann braucht also weniger Kraft aufzuwenden. Wichtig ist, dass der Druckpunkt des Ruderprofils, also das rechnerische Zentrum, an dem es die meiste Kraft entwickelt, etwas achtern der Ruderachse liegt, ansonsten schlägt der angestrebte Vorteil in einen handfesten Nachteil um. Das Ruder wird extrem nervös....“

- **Schmalere und tiefere Ruder:** „Der Trend ist eindeutig: Vergleicht man Ruderblätter von durchschnittlichen (Booten) aus den 80er Jahren mit solchen aus den 90ern, weisen Letztere gut 10 % kleinere Flächen auf, sind schlanker und tiefer. ... Generell haben die Erkenntnisse aus der Luftfahrt (Naca-Profile), die meist für Ruderdesigns als Grundlage dienen, klar ergeben, dass schlankere und längere Profile kurzen mit größerer Fläche grundsätzlich überlegen sind – zumindest was die Lifterzeugung angeht. Natürlich können Profile nicht beliebig schmal werden Denn tendenziell sind die schmalen, tiefen Ruder auch die nervöseren: Werden sie zu filigran, sind sie wenig kursstabil und erzeugen ihre Wirkung erst bei mehr Fahrt als Ruder mit mehr Profiltiefe. ...“
- **Gerader statt schräger Steven:** „Das einfachste Argument für schräge Steven ... war ästhetischer Natur: Lange Zeit entsprach ein Bug mit 20, 30 oder gar 40 Grad Neigung einfach dem Ideal eines schnittigen (Bootes). Dabei hat der fast senkrechte Steven mit deutlicher weiter nach vorn reichender Wasserlinie viele Vorteile. Die längere Wasserlinie bewirkt bei gleicher Schiffslänge eine höhere Rumpfgeschwindigkeit. Das Unterwasserschiff kann vorn steilere, U-förmigere Spanten haben, was zu einer schlankeren Wasserlinie führt. Dadurch setzt das (Boot) weicher in die Welle ein. Ein Vorschiff mit langem Überhang muss breiter konstruiert sein, damit es nicht zu tief in die Wellen eintaucht. Darüber hinaus haben schärfer geschnittene Steven hydrodynamische Vorteile und machen das Boot überdies schneller. ... Die Boote (laufen) ... trockener und schneller als früher und haben weniger die Tendenz, sich in der Welle festzustampfen.“

Quelle: YACHT, Nr. 1/06, S.26-34 – www.yacht.de

21.12.2005 **Pazifische Auster im Vormarsch** (Natur)

In einer WWF-PRESSE-INFO unter dem Titel:

„Invasion ins Watt“

Folgendes zu lesen:

„Die zunehmende Ausbreitung der **Pazifischen Auster** im Nationalpark Wattenmeer gefährdet einheimische Arten wie die Miesmuschel und verringert das Nahrungsangebot für die Vögel. Die Invasion der ursprünglich von der Pazifikküste stammenden Muschelart ist wahrscheinlich unumkehrbar. Dies sind die Ergebnisse einer heute in Bremen veröffentlichten WWF-Studie. Der teure Leckerbissen war in den 60er Jahren zunächst an der niederländischen Küste, in den 80er Jahren dann auch vor Sylt zu Zuchtzwecken eingebürgert worden. Die Pazifische Auster (*Crassostrea gigas*) entwichte jedoch aus den Aquakulturen und breitet sich seitdem durch ihre treibenden Larven unaufhaltbar aus.

Die Bestände im niedersächsischen Wattenmeer wachsen laut der WWF-Studie sehr schnell. Die Pazifischen Austern gelangten mit der Strömung aus den niederländischen Zuchten in der Oosterschelde hierher. Aber auch in den Wattgebieten bei Sylt finden sich bereits viele der fremden Tiere. Diese Muscheln stammen ursprünglich wahrscheinlich aus einer örtlichen Aquakultur bei Sylt.

„Das Beispiel der Pazifischen Auster belegt, dass die Risiken der Zucht fremder Arten im Wattenmeer unkalkulierbar sind“, so WWF-Expertin Beatrice Claus. Besonders gefährdet sind nun die Miesmuschelbänke. Die Pazifischen Austern siedeln sich bevorzugt dort an. Durch ihr schnelleres Wachstum verdrängen sie zum Teil die heimischen Muscheln. Dadurch verändert sich auch der Stoffhaushalt des Wattenmeers. Pazifische Austern haben bislang keine natürlichen Fressfeinde. Auch durch Absammeln oder Fischerei wäre ihnen der wegen der hohen Populationsdichte nicht mehr beizukommen. Teile des Wattenmeeres werden voraussichtlich auf Dauer durch die Austern geprägt werden, so der WWF. Sie bilden riffartige Strukturen aus, die auch nach dem Absterben der Austern erhalten bleiben. „Es ist zu befürchten, dass Touristen bei Wattwanderungen in Zukunft an manchen Stellen festes Schuhwerk anziehen müssen, um sich nicht an den scharfen Kanten der Austern zu schneiden“, so Beatrice Claus.

Bis vor etwa 100 Jahren gab es schon einmal eine Auster im Wattenmeer: Die einheimische **Europäische Auster**. Sie wuchs nicht auf den Wattflächen, sondern unter Wasser in großen Prielen und wurde hier durch intensive Befischung ausgerottet. An Europas Küsten wurden in der Folgezeit viele Versuche gemacht, Pazifische Austern anzusiedeln – ohne die ökologischen Folgen abzusehen. So wurde fälschlich vermutet, die Art werde sich wegen der niedrigen Temperaturen im Wattenmeer nicht von selbst ausbreiten. Die Pazifische Auster ist nicht das einzige Beispiel dramatischer ökologischer Folgen unbedachter Aussetzungen. Das wohl bekannteste Beispiel aus der Vergangenheit ist das Kaninchen in Australien. Ein anderes Beispiel aus Deutschland ist der aus Amerika eingeschleppte Waschbär. Weltweit sind zahlreiche Tier- und Pflanzenarten durch invasive Arten gefährdet, insbesondere auf Inseln.“

Quelle: WWW-Press-Info v. 21.12.05 - www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02832/

20.12.2005 **Wasserfilter: MSR Miox** (Ausrüstung)

OUTDOOR empfiehlt als leichte, kompakter Wasserfilter den:

- **MSR Miox**
Größe: wie ein Edding-Stift
Gewicht: ca. 150 g
Gut gegen: Viren, Bakterien, Einzeller;
Wirkmechanismus: „Aus einer Salztabelle, etwas Wasser und Strom, den die integrierte Batterie liefert, wird mittels Elektrolyse eine Lösung hergestellt, die bis zu 4 Liter Wasser desinfizieren kann.“
Einwirkzeit: 30 – 60 Minuten
Preis: ca. 140,- Euro

Quelle: OUTDOOR, Nr. 1/06, S.66 – www.outdoor-magazin.com

20.12.2005 **Stirnlampen-Test** (Ausrüstung)

In OUTDOOR berichtet Boris Gnielka in dem Beitrag:

„Licht-Gestalten“

über einen Test von insgesamt 15 LED-Stirnlampen. Für das Küstenkanuwandern kommen eigentlich nur „wasserdichte“ Lampen infrage, um notfalls auch unterwegs auf dem Wasser die Lampe zum Ablesen von Kompass & Seekarte einsetzen zu können. Leider sind nur 4 Lampen „wasserdicht“, wobei diese höchstens die „IPx7“-Anforderungen (= „geschützt gegen

zeitweiliges Untertauchen bis 1 m Wassertiefe) erfüllen, und zwar handelt es sich dabei um die folgenden Stirn-Lampen:

- **Petzl Tikka XP** (wasserdicht nach IPx7; 3 AAA-Batterien; ca. 92 g; Note: sehr gut; ca. 48 Euro)
- **Primus Primelite Adventure** (regendicht – lt. Hersteller jedoch dicht bis 1m; 3 AA-Batterien; ca. 184 g; Note: gut; mit Rotlicht; ca. 65 Euro)
- **Princetontec EOS** (IPx7; 3 AAA-Batterien; ca. 104 g; Note: gut; ca. 50 Euro)
- **Princetontec Apex** (wasserdicht ; 4 AA-Batterien; ca. 265 g; Note: sehr gut; ca. 100 Euro)

Quelle: OUTDOOR, Nr. 1/06, S.68-73 – www.outdoor-magazin.com

19.12.2005 **Windkraft: Eignungsgebiete in Nord-/Ostsee festgelegt** (Natur)

Im PRESSEDIENST des Bundesministeriums für Umwelt (BMU) ist folgende Stellungnahme zu lesen:

„Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat erstmals besondere Eignungsgebiete für Windenergieanlagen in der Nord- und Ostsee festgelegt. Die heute im Gemeinsamen Ministerialblatt veröffentlichten Gebiete befinden sich in der so genannten „ausschließlichen Wirtschaftszone“ (AWZ), also im Bereich jenseits der 12-Seemeilen-Hoheitszone bis zu einer Entfernung von 200 Seemeilen von der Küste. „Das ist ein wichtiger Schritt für eine geordnete Entwicklung der Windkraftnutzung auf dem Meer“, sagte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel.

Festgelegt wurden:

- in der **Ostsee** die Gebiete „Kriegers Flak“ und „Westlich Adlergrund“ mit einer Größe von 35 beziehungsweise 109 Quadratkilometer
- sowie in der **Nordsee** das insgesamt 542 Quadratkilometer umfassende und aus drei Teilgebieten bestehende Gebiet „Nördlich Borkum“.

Die Auswahl der Gebiete und das Verfahren der Festlegung erfolgten in enger Abstimmung mit dem Bundesumweltministerium.

Damit wurde ein erster wichtiger Schritt hin zu einer marinen Raumordnung getan. Erstmals wurden Flächen auf dem Meer außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes für eine bestimmte Nutzung unter Berücksichtigung der Interessen der Schifffahrt und der Meeresumwelt identifiziert und festgelegt. „Hier hat der Bund Pionierarbeit geleistet. Ähnlich zielorientierte Lösungen wünsche ich mir kurzfristig auch von den zuständigen Bundesländern im Bereich der Netzanbindung für das Küstenmeer und den Landbereich“, sagte Gabriel.

Für die Unternehmen bieten die festgelegten besonderen Eignungsgebiete ein hohes Maß an Planungs- und Investitionssicherheit. Denn die Belange des Umwelt- und Naturschutzes wurden durch die vom BSH vorgenommene strategische Umweltprüfung sowie in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unter anderem unter Beteiligung des Bundesamts für Naturschutz (BfN) und zahlreicher Umwelt- und Naturschutzverbände erörtert und bei der Festlegung umfassend berücksichtigt.

Quelle: BMU-Pressedienst Nr. 319/0 - www.bmu.de/presse

18.12.2005 **Malediven** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Stephan Glocker** in dem Beitrag:

„Hintertür ins Paradies: Seekajak-Bummel auf den Malediven“

über eine Möglichkeit, im Inselgewirr der Malediven zu paddeln. Die Malediven liegen im Indischen Ozean, südwestlich der Südspitze von Indien. Sie bestehen aus über tausend Inseln, von denen nur ein Sechstel bewohnt sind.

Übrigens, das Paddeln ist dort – abgesehen von der Umrundung einzelner Hotelinseln – nicht so ohne weiteres möglich:

- *„Im schönsten Archipel der Welt haben es Seekajaker schwer – Anlanden und Zelten ist auf fast allen Inseln verboten, der Tourismus konzentriert sich in noblen Hotelanlagen. Der KANU-Betriebsausflug fand dennoch eine Hintertür ins Paradies.“*

Die einzige Möglichkeit zum Paddeln besteht darin, sich eines der vielen Schiffe als „Basislager“ zu chartern, die eigentlich eher von Tauchern in Anspruch genommen werden. Man könnte nun zusammen mit den Tauchern deren Reviere anfahren und dort paddeln, bzw. – wenn nur Kanutinnen und Kanuten als Passagiere gebucht haben – könnte man sich zu einem ausgewählten Atoll und ihren Inseln fahren lassen und dort in Begleitung des Charterbootes paddeln.

Der Charterpreis (inkl. Vollpension) lag bei 90,- Euro/Person. Die Kajaks wurden als Sportgepäck für 80,- Euro/Retour per Flugzeug transportiert.

Als beste Reisezeit wird Januar bis März sowie November und Dezember empfohlen. Sturmsaison soll Juni und Juli sein.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/06, S.20-28 – www.kanumagazin.de

Link:

www.maldives.de

www.maldiven.net

Bootscharter: www.clearwater-maldives.de

18.12.2005 **Wetter-Raster** (Wetter)

In KANU MAGAZIN geht **Jürgen Hoh** im Teil 11 der Beitragsserie „Touren- und Seekajakfahren für Könnner“ unter dem Titel:

„... und nun: das Wetter“

auf die Wetterbedingungen ein, die wir vor Ort auf unseren Küstentouren erleben können. Wer nun denkt, wir erfahren in diesem Teil 11 etwas über Hoch & Tiefs, Warm- & Kaltfronten, der irrt sich (das Thema wird vielleicht in Teil 12 abgehakt), aber ist dennoch nicht enttäuscht; denn wir erfahren in diesem Beitrag – wenn auch nur stichpunktartig – etwas über andere Aspekte, die aber auch was mit dem Wetter zu tun haben, nämlich über Wind & Regen.

J.Hoh empfiehlt, sich für seine Tour irgendwo auf dem Globus ein „Wetter-Raster“ anzulegen, zu dem u.a. folgenden Punkte gehören:

- Klimaregion: z.B. meiden der Monsumregenzeit (nachträgliche Anmerkung: ist besonders an Asiens Küsten relevant, z.B. für Thailand, Vietnam).
- Polargebiete: z.B. Beachtung der vorherrschenden Temperaturen und Tageslänge.

- gemäßigte Breiten: z.B. hier an Küsten mit ständig aufländigem Wind wie z.B. norwegische Atlantikküste mit viel Regen zu rechnen (solch Steigungsregen ist aber auch an der Pazifikküste Alaskas, Kanadas und Chiles zu erleben); demgegenüber ist es an den der Regenseite abgewandten Küste mit mehr Trockenheit zu rechnen, wie z.B. an der ost-schwedischen Küste.
- Subtropische Bereich: z.B. trotz beständiger Hoch-Wetterlagen gibt es gerade deshalb Probleme mit dem Wind, z.B. in der Ägäis in den heißen Sommermonaten ein recht beständiger 6-7er Wind (zurückzuführen auf den Meltemi).
- Tropische Bereiche: z.B. keine Temperatur- dafür aber Windprobleme, zu denken ist hier an die Hurrikan-Saison in der Karibik (jedoch nicht nur im Oktober, sondern schon ab Juni bis November).
- Windeffekte: z.B. Düseneffekte in der zwischen Korsika und Sardinien liegenden Straße von Bonifacio und Fallwinde, die aus Fjorden oder Tälern wehen können (letztlich ist mit diesen Windeffekten und anderen – wie z.B. Kap- und Tunneleffekt - an fast allen felsigen Küsten zu rechnen, so etwa für viele Bereich des Mittelmeeres, Portugals, Bretagne (F) und Großbritanniens).
- Thermische Winde: z.B. ist vom späten Vormittag bis kurz vor Sonnenuntergang ein aufländig blasender Seewind praktisch überall dort anzutreffen, wo es tagsüber auf dem Land relativ warm wird (bis zu 5-6 Bft., teilweise auch 7 Bft. Windstärken können erreicht werden, und zwar insbesondere in der Mittelmeerregion, aber z.B. auch an Norwegens Südküste und an der jütländischen Küste (DK) zu erleben; wer nicht fit für den Seewind ist, sollt ganz früh morgens starten und mit einsetzendem Wind die Tagesetappe beenden).
- Gewittergefahren: (konkrete Hinweise sollen wohl im nächsten Teil gebracht werden);

Es fehlen auch Hinweise über:

- Wind- & Wellenschutz: z.B. ist es nicht so schwierig in Bereichen zu paddeln, in denen Insel vorgelagert sind, die für die nötigen Wind- & Wellenschutz sorgen, z.B. ost-schwedische, teilweise auch westschwedische und südnorwegische Schärenküste, landinseln).
- Aufländige Bereiche: z.B. ist bei ständig aufländigem Wind nicht nur u.U. mit Regen (s.o.), sondern auch mit stärkeren Seegang und Brandungsbedingungen entlang der Küste zu rechnen.
- Ablandige Bereiche: sie sind wind- und folglich auch wellengeschützt, jedoch gilt das nur dicht entlang des Küstenstreifens, d.h. je weiter weg wir uns von der Küste entfernen, desto ungeschützter kann der Wind wehen und desto größer wird der Seegang.
- Dünung: z.B. betrifft das alle ungeschützten Küstenstreifen auf die Seegang mit einem Fetch von mehreren hundert Kilometern laufen kann (etwa die Nordseeküste von Jütland, Sylt und Amrum; die Seeseite der Ostfriesischen Inseln; West- und Nordküste Irlands, Atlantikküste Frankreichs, Spaniens und Portugals). Das Kritische an der Dünung ist, dass sie auch ohne Wind einlaufen und entlang der Küste nur schwer überwindbare Brandung hinterlassen kann. Wer an einem ungeschützten Strand bei Ententeichbedingungen anlandet und übernachtet, kann dann bei einlaufender Dünung u.U. am nächsten Tag nicht mehr starten.
- spezielle Windphänomene: z.B. neben den oben erwähnten Meltemi (Griechenland/Türkei), insbesondere auch Bora (Kroatien) und Mistral (westliches Mittelmeer); Passatwinde (kritische zu beurteilen für die Nordostküste der Kanarischen Inseln und Madeira)
- Nebelgefahren: z.B. gefährlich in jenen Regionen, wo z.B. warme Luft über kaltes Wasser weht, was im Frühjahr an vielen Küstenregionen zu beobachten ist, u.a. an Kanadas Ostküste.

Auch wenn dieser Teil des Beitrages alles nur sehr oberflächlich anspricht (die in Klammern gesetzten Angaben wurden nachträglich hier eingefügt), bringt J.Hoh jedoch eine – aus der Sicht des Küstenkanuwanderns - aufschlussreiche Interpretation der Windstärke gemessen in Beaufort (Bft.) (der Text ab 9 Bft. ist ebenfalls nachträglich eingefügt worden):

Windstärke	Bezeichnung	Auswirkungen für Paddler
F l a u t e		
0 Bft.	Windstill	„Keine Auswirkungen für Paddler, fast schon langweilig.“
1 Bft.	Leiser Zug	„Noch keinerlei Auswirkungen auf die Kursstabilität.“
W i n d		
2 Bft.	leicht	„Anfänger haben ihren Spaß.“
3 Bft.	schwach	„Spritzdecke sollte geschlossen werden. Gute Übungsbedingungen für Rettungsübungen.“
4 Bft.	mäßig	„Schwieriger für Anfänger. Gute Gruppendisziplin ist erforderlich, da die Kommunikationsmöglichkeiten stark eingeschränkt sind.“
5 Bft.	frisch	„Erfahrene Seekajaker mit guter Bootsbeherrschung machen noch Kurtouren. Dabei muss die weitere Wetterentwicklung überschaubar sein.“
6 Bft.	stark	„Grenzwertig. Erfahrene Paddler spielen bei sicheren Verhältnissen in der Brandung. Rettungen sind nur noch schwer möglich.“
7 Bft.	steif	„Wer schon an Land Schwierigkeiten hat, gegen den Wind zu gehen, sollte sich auch nicht mehr ins Boot setzen.“
8 Bft.	stürmisch	„Boote an Land gut festbinden und in Deckung gehen!“
S t u r m		
9 Bft.	./.	Schade um die Zelte, die nicht rechtzeitig abgebaut wurden!
10 Bft.	stark	
11 Bft.	heftig stark	
12 Bft.	Orkan	Wer jetzt noch ans Fotografieren denkt, dem wird auch später geglaubt, worüber er berichtet.

Übrigens, im Englischen sind die Bezeichnungen für Wind etwas differenzierter:

- 0 – 1 Bft. = Calm / light Air
- 2 – 6 Bft. = Breeze (light, gentle, moderate, fresh, strong)
- 7 – 9 Bft. = Gale (near, strong)
- 10- 11 Bft. = Storm (severe)
- 12 Bft. = Hurricane

Insofern könnten wir konstatieren, dass Küstenkanuwandern i.d.R. unter „Brisen-Bedingungen“ stattfindet. Die British Canoe Union (BCU) hält Kanutinnen und Kanuten für „proficient“ (= seetüchtig, erfahren), wenn sie sicher in einer Gruppe bis zu 4 Bft. Gewässerbedingungen paddeln können. Und Nigel Foster ist der Auffassung, dass das obere Limit der meisten Großgewässerpaddler bei 8 Bft. Wind liegt. In Analogie zu den Schwierigkeitsgraden des Wildwassers könnte wir davon sprechen, dass bei einem 8er Wind derzeit die „Grenzen der Befahrbarkeit“ erreicht werden (entspricht dem Salzwasserschwierigkeitsgrad = SSG VI). Aber ... Grenzen sind für manche da, um sie zu überwinden!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/06, S.56-67 – www.kanumagazin.de

Link:

Fotos zu Wind & Wellen: www.seewetter-kiel.de/seewetter/seegang_bilder.htm

Zum Einfluss des Windes: www.kanu.de/nuke/downloads/Bft-Skala.pdf

Bora - ein kroatischer Fallwind: www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

Meltemi - ein griechisch-türkischer Sommerwind: www.kanu.de/nuke/downloads/Meltemi.pdf
Böen – 4 windige Varianten: www.kanu.de/nuke/downloads/Boeen.pdf

18.12.2005 **Gezeitenflutwellen (Bore)** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN berichtet **Corran Addison** in dem Beitrag:

„Das große Rauschen: Meilensurf auf der Gezeitenflutwelle Pororoca“

über eine der größten Gezeitenflutwelle (auch „Bore“ genannt, aus dem Indischen: „Flut“) der Welt, die auf einem Nebenarm des Amazona, dem Miriam River, zu beobachten ist. Diese Welle, die Pororoca (= „Großer Lärm“) genannt wird, bewegt sich mit bis zu 25-30 km/h fort, ist bis zu 4-6 m hoch und reicht vom Mündungstrichter bis 100 km (in der Literatur ist auch zu lesen: 500 km) ins Landesinnere hinein. Sie entsteht im Falle des Pororoca bei Springflut, wenn der der Miriam River Hochwasser (in der Literatur ist auch zu lesen: Niedrigwasser) führt.

Insgesamt gibt es auf der Welt ca. 60 erwähnenswerte Gezeitenflutwellen, die in Gebieten mit höherem Tidenhub überwiegend bei trichterförmig bzw. durch Untiefen verengten Flussmündungen zu beobachten sind. Die „**Tidal Bore Research Society**“ führt auf ihrer Homepage über 50 Gezeitenflutwellen auf. Zu den „Top 10“ zählen u.a.

- Araguari Pororoca (Brasilien): max. 6 m hoch / max. 25 km/h; Fearfactor: 4
- Gironde Mascarat (Frankreich): 1,5 m / 12 km/h; Fearfactor: 2
- Hugli Tidal Bore (Indien): 2 m / 20 km/h; Fearfactor: 3
- Lupar Benak (Malaysia): 3 m / 20 km/h; Fearfactor: 3
- Qiantang Dragon (China): 8,9 m / 40 km/h; Fearfactor: 5
- Shubenacadie Tidal Bore (Kanada): 1,2 m / 14 km/h; Fearfactor: 2
- Severn Bore (Großbritannien): 2,8 m / 16 km/h; Fearfactor: 2
- Turnagain Arm Tidal Bore (Fjord im Cook Inlet) (Alaska): 3 m / 16 km/m; Fearfactor: 3

Übrigens, ich selber habe einmal eine Mini-Bore in der Bretagne (F) erlebt. Wir wollten unmittelbar neben dem Kulturdenkmal der Klosterinsel „Mont St. Michelle“ in einem kleinem Bach unsere Seekajaks einsetzen, um die Klosterinsel zu umrunden. Nach dem Tidenstand (ca. 2 h vor Tiden-Hochwasser) hätte der Bach voll Wasser sein müssen. Aber es floss nur ein kleines Rinnsal, welches wir mit unseren Seekajaks nicht erreichen konnten, da das flach ins Wasser reichende Ufer total verschlickt war. Während wir darüber diskutiert, was zu tun sei, rauschte plötzlich eine ca. 50 cm hohe, weiß aufschäumende Flutwelle heran und füllte das Bachbett innerhalb ca. 1 Minute mit Wasser. Danach konnte bei Ententeichbedingungen die Umrundung angetreten werden.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/06 S. 78-81 – www.kanumagazin.de

Link:

Fotovorschau Pororoca è www.2image.net/films/film9.html

Homepage der “Tidal Bore Research Society” è www.tidalbore.info/tour.html

Homepage der “Severn Bore” è www.severn-bore.co.uk

17.12.2005 **Insel Euböa (Griechenland)** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet **C.Victor** in dem Beitrag:

„Ein göttlicher Törn“

von einer Tour rund der „Grünen Insel“ Euböa, der zweitgrößten Insel Griechenlands, welche nordöstlich von Athen ganz dicht am Festland liegt.

Euböa hat zwei Seiten, die relativ windgeschützte Süd-West-Seite und die dem Meltemi ausgesetzte Nord-Ost-Seite.

Wind: Der Meltemi bläst zwischen Juni und Oktober i.d.R. aus nordöstlicher Richtung. Nachmittags kann er bis zu 7 Bft. erreichen.

Gezeiten: An der engsten Stelle zum Festland, und zwar beim Ort Chalkis kann der Tidenhub ca. 0,80 m betragen. „Entsprechend läuft der stark wechselnde Gezeitenstrom durch die Enge. Ansonsten machen sich die Gezeiten kaum bemerkbar.“

Klima: Ab Juni kann es sehr heiß werden, manchmal – wenn der Meltemi ausbleibt – „unerträglich heiß“. Im Frühjahr und Herbst treten gehäuft Gewitter auf.

Verkehrsvorschriften: Bei der Brücke von Chalkis herrscht wechselweise Einbahnstraßen-Verkehr.

Quelle: SEGELN, Nr. 1/06, S.18-25 – www.segelmagazin.de

17.12.2005 **Unterwegs bei schlechter Sicht** (Ausbildung)

Der Zeitschrift SEGELN ist eine 20-seitige Beilage über:

„Segeln bei schlechter Sicht“

beigefügt. Folgendes wird behandelt:

- Lichteführung auf Spezialschiffen;
- Ankerlichter und Schallsignale bei verminderter Sicht;
- Leuchfeuer an der Küste;
- Kennung der Feuer;
- Zielorientiert: Richtfeuer und Leitfeuer;
- Im richtigen Sektor.

Für alle jene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die darauf vorbereitet sein möchten, wenn einmal eine Tour erst im Dunkel endet, sollte sich dieses Sonderheft besorgen (7.05 Euro inkl. Porto).

Quelle: SEGELN, Nr. 1/06, Beilage Teil 4 – www.segelmagazin.de

16.12.2005 **Weltnaturerbe Wattenmeer** (Natur)

In der WWF-Zeitschrift WATTENMEER INTERNATIONAL wird über den Stand der Bestrebungen, das Wattenmeer zum Weltnaturerbe anerkennen zu lassen:

„Es besteht wenig Zweifel, dass das Wattenmeer würdig ist, als Weltnaturerbe durch die UNESCO anerkannt zu werden. Grenzüberschreitende Welterbe-Gebiete dieser Art gibt es noch nicht. Dennoch wurde die Anerkennung bislang nicht beantragt, weil es sich als schwierig erwies, überall in der Region gleichzeitig die erforderliche Zustimmung zu bekommen.“

Nachdem das Thema erstmals 1991 diskutiert wurde, hat man sich anlässlich der 10. Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres (sog. Wattenmeerkonferenz) auf Schiermonnikoog entschieden, dass Deutschland und die Niederlande nun mit den Vorbereitungen für die Nominierung der südlichen und zentralen Bereiche des Wattenmeeres als UNESCO-Weltnaturerbe beginnen. Die Vorbereitungen sollen in enger Abstimmung mit den regionalen Behörden und anderen Interessierten erfolgen. In Deutschland wollen sich Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein (zunächst nur mit dem Kreis Dithmarschen) daran beteiligen. Im Kreis Nordfriesland hat man sich bislang keine abschließende Meinung gebildet. Für Dänemark wird eine Welterbeanmeldung zunächst nicht angestrebt. Da es dennoch wünschenswert wäre, wenn das gesamte Wattenmeer Welterbe würde, will man im Nominierungsprozess und auch danach die Tür für Nachzügler-Gebiete offen halten.“

Quelle: WATTENMEER INTERNATIONAL, Nr. 2/05, S.5 – www.wwf.de

16.12.2005 **Löffler Ahoi!** (Natur)

In der WWF-Zeitschrift WATTENMEER INTERNATIONAL berichtet **Klaus Günter** (Schutzstation Wattenmeer) in dem Beitrag:

„Löffler auf Erfolgskurs“

darüber, dass der **Löffler** (*Platalea leucorodia*) immer häufiger im deutschen Wattenmeer beobachtet werden kann, was noch vor 20 Jahren eine Seltenheit war. In der Zwischenzeit haben sich die reiherartigen Watvögel mit dem breiten Löffelschnabel, die teilweise zu den **Ibisevögeln** gezählt werden, sogar als Brutvögel angesiedelt. Insgesamt werden derzeit 136 Brutpaare gezählt.

Zum Löffler:

Größe: 80-90 cm lang, mit einer Spannweite von bis zu 130 cm

Farbe: cremweißes Gefieder, rötlichgelbes Brustband bei den Männchen; schwarze Beine, ab dem 3. Jahr: gelblicher Federschopf am Kopf, der bis zum Nacken reicht, beim Weibchen etwas kürzer;

Schnabel: lang und löffelförmig;

am Boden: Schreiten wie Störche;

in der Luft: Flug mit ausgestrecktem Hals mit raschen Flügelschlägen im Wechsel mit Segelflug;

Vogelzug: April/September – Mittelmeer/Afrika;

Leben: vielfach in Kolonien;

Nahrungssuche: im 10-20 cm tiefen Flachwasser;

Brut: gebrütet wird vorzugsweise in weitläufigen ungestörten Salzwiesen und Schilfszonen, ab und an in Büschen und auf Bäumen;

Nest: ½ m hohes „Turmnest“, welches vor Überflutungen schützt;

Junge: sie tun sich vielfach zu „Krippen“ zusammen und werden von allen Alttieren ernährt; nach 2 Monaten sind sie flügge; dann geht es erstmal für 1-2 Jahre in den Süden;

Der ins deutsche Wattenmeer vorgedrungene Löffler kommt aus den Niederlanden, wo eine Löfflerpopulation aus dem ehemals größeren nordwesteuropäischen Bestand im letzten Jahrhundert überlebte. Ende der 60er-Jahre gab es dort noch ca. 150 Brutpaare, im Jahr 2004 insgesamt 1.671 Paare! D.h. wenn alles sich so weiter entwickelt wie in den Niederlanden, werden wir in 40 Jahren ebenso viele Löfflerpaar im deutschen Wattenmeer antreffen können.

Zunächst tauchten die Löffler in Niedersachsen, nun auch in Schleswig-Holstein auf. Auf der Vogelinsel Memmert (Ostfriesland) gelangen 1995 die ersten Brutnachweise. 1996 kam die Watteninsel Mellum dazu und ab 2003 die Inseln Spiekeroog, Baltrum und Norderney. Ab

2000 siedelten sich die Löffler in Nordfriesland an, zunächst auf Hallig Oland und ab 2002 auch auf Trieschen.

In Dänemark haben die Löffler das Wattenmeer übersprungen. Sie siedelten stattdessen gleich im Ringköbing- und Limfjord an.

Außerdem hat sich in Spanien der Bestand an Löffler recht positiv entwickelt (ca. 1.800 Paare).

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: WATTENMEER INTERNATIONAL, Nr. 2/05, S.24 – www.wwf.de

Link: www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/001/00005/HWG00005.html (mit Fotos)

13.12.2005 **Touryak (Prijon) im Regatta-Test** (Ausrüstung)

Schon zweimal wurde im Rahmen der „Aktuelle Infos“ Stellung zum **TOURYAK**, einem PE-Boot von Prijon, bezogen (siehe: 19.09.05 und 26.11.05).

Computer-Werte

In beiden Infos wurde von mir die Richtigkeit der per Computerprogramm vom us-amerikanischen SEA KAYAKER-Magazine ermittelten Wasserwiderstandswerte für den TOURYAK (463x61 cm; ca. 380 Liter Volumen) hinterfragt (s. auch die folgende Übersicht, die die Wasserwiderstandswerte von insgesamt 30 Seekajaks, sortiert in aufsteigende Reihenfolge, aufführt).

Übersicht: Wasserwiderstand (kg) in Abhängigkeit der Geschwindigkeit (kn)

4 kn (7,4 km/h)	5 kn (9,3 km/h)	6 kn (11,1 km/h)
------------------------	------------------------	-------------------------

Extreme (Current D.) (577x55 cm) =	1,59 kg	FW 2000 =	2,89 kg	FW 2000 =	4,79 kg
Nordkapp H ² 0 (Valley) (547x54 cm) =	1,60 kg	Looksha II =	2,90 kg	Looksha II =	5,03 kg
Artisan Mill. (Kajak Sport) (555x56 cm) =	1,61 kg	Extreme =	2,93 kg	Inuk =	5,22 kg
Capella (PE) (P&H) (504x57 cm) =	1,63 kg	Expedition =	2,95 kg	Viviane =	5,22 kg
Expedition (Current D.) (571x57 cm) =	1,63 kg	Inuk =	2,95 kg	Expedition =	5,26 kg
Inuk (Kirton/Nelo) (550x51 cm) =	1,63 kg	Viviane =	2,99 kg	Extreme =	5,32 kg
Looksha IV (Necky) (515x57 cm) =	1,63 kg	Legend =	3,18 kg	Aquanaut =	5,67 kg
Sirius M (P&H) (520x53 cm) =	1,63 kg	Barracuda =	3,23 kg	Legend =	5,67 kg
Storm (PE) (Current D.) (517x61 cm) =	1,63 kg	Artisan M. =	3,25 kg	Barracuda =	5,98 kg
Bahiya (P&H) (532x52 cm) =	1,64 kg	Aquanaut =	3,31 kg	Touryak =	6,01 kg
Romany Expl. (N.Dennis) (533x55 cm) =	1,65 kg	Touryak =	3,37 kg	Yukon Eski =	6,07 kg
Viking (Kajak Sport) (498x55 cm) =	1,65 kg	Kodia =	3,38 kg	Artisan M.=	6,10 kg
Barracuda (PE) (Prijon) (508x56 cm) =	1,66 kg	Yukon Eski =	3,49 kg	Kodiak =	6,23 kg
Viviane (Kajak Sport) (580x55 cm) =	1,66 kg	Nordkapp H ² 0 =	3,51 kg	Nordkapp H ² 0 =	6,42 kg
Yukon Eski (Prijon) (500x57 cm) =	1,66 kg	Romany Ex. =	3,55 kg	Aquanaut RM =	6,44 kg
Kodiak (PE) (Prijon) 507x58 cm) =	1,67 kg	Aquanaut RM =	3,59 kg	Cortez 16.5 =	6,47 kg
Legend (N.Foster) (544x54 cm) =	1,68 kg	Cortez 16.5 =	3,60 kg	Viking =	6,52 kg
Quest (P&H) (516x61 cm) =	1,68 kg	Cap Horn 17 =	3,64 kg	Quest =	6,53 kg
Sealution (Wilderness) (502x56 cm) =	1,68 kg	Viking =	3,64 kg	Romany Ex. =	6,57 kg
Looksha II (Necky) (610x51 cm) =	1,68 kg	Bahiya =	3,67 kg	Sirius M =	6,58 kg
Aquanaut (GFK) (Valley) (537x55 cm) =	1,69 kg	Quest =	3,67 kg	Bahiya =	6,59 kg
Avocet (PE) (Valley) (492x56 cm) =	1,70 kg	Sirius M =	3,67 kg	Cape Horn 17 =	6,65 kg
FW 2000 (Nelo) (562x44 cm) =	1,70 kg	Storm =	3,67 kg	Storm PE =	6,76 kg
Touryak (PE) (Prijon) (463x61 cm) =	1,72 kg	Capella PE =	3,90 kg	Looksha IV =	6,94 kg
Cortez 16.5 (Dagger) (503x56 cm) =	1,73 kg	Avocet =	3,92 kg	Seayak =	6,99 kg
Aquanaut RM (Valley) (522x57 cm) =	1,75 kg	Looksha IV =	3,95 kg	Avocet PE =	7,03 kg
Avatar 16.0 (Perception) (488x57 cm) =	1,75 kg	Seayak =	3,95 kg	Capella PE=	7,03 kg
Chatham 16 (Necky) (497x56 cm) =	1,78 kg	Avatar =	3,97 kg	Avatar 16 =	7,27 kg
Cap Horn 17 (PE) (Dagger) (525x58cm) =	1,79 kg	Sealution =	4,04 kg	Sealution =	7,35 kg
Seayak (PE) (Prijon) 485x58 cm) =	1,87 kg	Chatham 16 =	4,37 kg	Chatham 16 =	7,82 kg

Quelle: Sea Kayaker-Magazine (ab 1993) (Basis: 113 kg Zuladung für Person u. Gepäck)
s. auch: www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf

Der Übersicht können wir entnehmen, dass der **TOURYAK** ab 5 Knoten (kn) Geschwindigkeit einen relativ niedrigen Wasserwiderstand erzeugt. Bei 6 kn nimmt der TOURYAK den 10. Platz ein. Die meisten gängigen Seekajaks, wie z.B. Artisan Millennium, Nordkapp H²0, Aquanaut RM, Viking, Quest, Romany Explorer, Sirius M, Bahiya, Avocet (PE), Capella (PE) weisen schlechtere Werte auf. Bei einer von SEA KAYAKER gemessenen Länge von 463 cm und einer Breite von 61 cm (lt. Prijon-Katalog: 470x63 cm) ist das mehr als erstaunlich.

Regatta-Ergebnisse

Ich regte daher anlässlich der **13. Nikolausregatta des ACC-Hamburg** zu einer Testfahrt auf der Alster an. **Thorsten Gelhar** (ACC-Hamburg) stellte seinen **TOURYAK** zur Verfügung und **Ulf Böckenholt** (KV Münster), der ansonsten bei den Regatten in den Jahren zuvor Plätze zwischen 3 bis 7 einnahm, stellte sich als „Testfahrer“ zur Verfügung. Eigentlich gab keiner dem TOURYAK Chance, im Feld der Regattafahrer mitmischen zu können, weder der Besitzer des Bootes sowie Ulf selber, noch die umherstehenden Kanuten sowie ich. Immerhin waren u.a. ca. 34 Wanderfahrer im Einer-Wanderkajaks zwischen 450 und 600 cm Länge am Start auf der Alster angetreten. Ca. 9 km waren um die Wette zu paddeln.

Die beste Zeit im Einer überhaupt paddelte 2005 übrigens Florian Wohlers, ein Europameister im K1-Abfahrtsrennboot (ca. 39:01 Minuten). Er war damit nur 27 Sekunden langsamer als der schnellste Zweier (gepaddelt von zwei ehemaligen deutschen Meistern).

In der Kategorie der Einer-Wanderkajaks gab es die folgenden Zeiten:

- Platz 1: 47:52 Minuten (Holger Greve im normalen Wanderkajak CLIPPER (470x60cm) von T.Meier;

- Platz 2: 47:54 Min. (Jörg Wolter im Seekajak ARGONAUT (530x52 cm) von Aqua-Splash;
- Platz 3: 48:02 Min. (Matthias de Vries im extremeren Seekajak INUK (550x50 cm) von Kirton/Nelo;
- Platz 4: 48:55 Min. (Frank Block im ?);
- Platz 5: 50:33 Min. (Carsten Otte im ?);
- Platz 6: 51:25 Min. (Dirk Schmidt im Langeiner EXPRESS (500x56 cm) von T.Meier;
- Platz 7: 52:08 Min. (Michael Bab im extremeren Seekajak UMIK (560x48 cm) von T.Meier;
- Platz 8: 52:31 Min. (Bernd Pieper im ?);
- Platz 9: 52:50 Min. (Olaf Schulte im ?);
- Platz 10: 53:50 Min. (Ulf Böckenholt im „Allround-PE-Wanderboot“ TOURYAK (470x63 cm) von Prijon).

Insgesamt schaffte also **Ulf Böckenholt** mit dem **TOURYAK** unter den 34 Einer-Wanderkajaks den **10. Platz**. Er benötigte (mit Wingpaddel) für die ca. 9 km lange Strecke 53:50 Minuten, wobei 45 Sek. abzuziehen sind, da er – bescheiden & rücksichtsvoll wie er ist – beim Start die anderen Kanuten in ihren „Racern“ nicht behindern wollte und Vortritt ließ. Außerdem konnte er von hinten aus startend zunächst wegen Stauproblemen bzw. querliegender Kajaks nicht so recht vorankommen. Trotz alledem gelang es ihm, sich immer weiter nach vorne durchzukämpfen, zeitweise mit bis zu 5 Kajaks auf seiner Heckwelle.

Die 53 Minuten (egal ob nun 53:50 Min. oder die „bereinigten“ 53:05 Min.) entsprechen einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 10 km/h. Im Jahr 2001, als Ulf mit einem „regatta-tauglicheren“ Wanderkajak den 3. Platz belegte, benötigte er 50:45 Min. 2002 kam er – nach eigenen Worten nicht ganz so fit – auf 53:30 Min. (7. Platz).

Fazit

Ob das Ergebnis für den **TOURYAK** spricht, muss jeder selber entscheiden. Auf alle Fälle spricht es natürlich für **Ulf Böckenholt**. Diese Regatta-Fahrt zeigt einmal wieder deutlich, dass, wenn wir schnell vorankommen wollen, in erster Linie wir selber schnell paddeln können müssen. Erst an zweiter Stelle steht – vorausgesetzt es wird in einem „normalen“ Wanderkajak und nicht in einem „Topolino“ gepaddelt - das Kajak. Oder: Wer bei so einer Regatta vorne mitmischen will, kann durchaus in seiner Kajak-Kategorie unter den ersten 5 landen, auch wenn sein Kajak – wie der **TOURYAK** – recht kurz & dick ist (lt. Prijon gelten die folgenden Maße: 470 x 63 cm; ca. 440 Liter Volumen / lt. Sea Kayaker: 463x61 cm; ca. 380 Liter).

Natürlich ist der **TOURYAK** kein „Racer im Schafspelz“, aber irgendwie hat es wohl Prijon geschafft – warum, weiß er wohl selber nicht – dass das Unterwasserschiff nicht schlecht ist. Zumindest den in der obigen Übersicht aufgeführten Daten des us-amerikanischen **SEA KAYAKER-Magazine** können wir entnehmen, dass der **TOURYAK** mit 6,01 kg bei 11,1 km/h (Bedingung: Beladung: 113 kg) gar nicht so schlechte Wasserwiderstandswerte hat. Damit lässt er eine Menge „reinrassiger“ Seekajaks hinter sich (z.B. Sirius, Bahiya, Quest, Aquanaut (RM), Nordkapp H₂O, Romany Explorer, Artisan Millenium). Zumindest Ulf gelang es auch in der Realität, eine ganze Anzahl von Seekajaks, die am Start waren, abzuhängen.

Welche Relevanz haben nun diese Ergebnisse für die interessierten Küstenkanuwanderinnen und –wanderer? Nun, die meisten von uns paddeln wohl unterwegs keine „Reisegeschwindigkeit“ von 9 km/h und mehr. I.d.R. begnügen wir uns mit 7 km/h. Für alle Kanutinnen und Kanuten, die dem zustimmen, denen genügt es eigentlich, sich für ein „normales“ Seekajak mit den üblichen Maßen zu entscheiden (z.B. zwischen 500 und 550 cm lang und max. 58 cm breit). Damit liegen sie nicht schlecht; denn die Differenzen der Wasserwiderstandswerte bei 4 Knoten (= 7,4 km/h) sind so minimal (max. 0,28 kg), dass es sich nicht lohnt,

darauf zu achten. Entsprechendes gilt übrigens auch noch – zumindest was diese Widerstandswerte betrifft - bei 5 kn (9,3 km/h) (max. Differenz = 0,48 kg), nicht jedoch mehr bei 6 kn (11,1 km/h) (max. Differenz = 3,03 kg). Dann werden die Unterschied beim Wasserwiderstand wirklich relevant, sodass wir bei einem Kauf – sofern wir ein Kajak mit einem hohen Geschwindigkeitspotenzial kaufen wollen – sehr wohl auf die konkreten Wasserwiderstandswerte achten sollten. Und wer nur eine „normale“ Reisegeschwindigkeit paddeln möchte und dennoch nicht ignorieren will, welche Widerstandswerte einzelne Seekajaks haben, hat durchaus die Chance, in begründeten Fällen auch auf ein Seekajak zurückzugreifen können, das wohl von den Maßen her etwas aus dem Rahmen fällt, aber dennoch kein „Bremser“ ist, wie z.B. der hier besonders hervorgehobene **TOURYAK**.

TOURYAK: nur ein Allround-Wanderboot oder schon ein Seekajak?

Ist nun Prijon's **TOURYAK** ein empfehlenswertes Seekajak? Nun, dazu gehört mehr als:

- nicht langsam zu sein!
- aus robustem Material (hier: HTP-PE) zu bestehen!
- mit verstellbare Schenkelstützen ausgestattet zu sein!
- über eine doppelte Abschottung zu verfügen!
- mit einer Paddlefloat-Halterung ausgerüstet zu sein!
- Gelb als Bootsfarbe auswählen zu können!

Zu einem empfehlenswertem Seekajak gehört es vielmehr, dass es rundherum seetüchtig ist, und zwar ab Werk und nicht erst nach „tagelangen“ Nachbesserungs-, Bastel- und Umbauarbeiten durch die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer selber. Und daran hapert es beim **TOURYAK** – übrigens wie bei allen anderen doppelt abgeschotteten Kajaks von Prijon auch. Z.B. sind im Wesentlichen die folgenden 10 Punkte zu „bemäkeln“:

1. **Die vordere Schottwand ist viel zu weit vorne platziert**, sodass das Cockpitvolumen mit 265 Liter (!!!) einfach zu groß geraten ist. Das ist nicht nur nachteilig für das Stauvolumen im Bug, sondern insbesondere kritisch nach einer Kenterung mit Ausstieg; denn nach einer Kenterung bei Seegang ist die Sitzluke randvoll Wasser, was ca. 265 kg entspricht. Natürlich ist so etwas nicht zu vermeiden, wenn ein 2-Meter-Kanute ein solches Kajak paddeln möchte. Aber das ist nicht mehr zumutbar, wenn Kanuten mit kurzen Beinen sich für ein solches Kajak entscheiden. Auch wenn Prijon selber den TOURYAK als „Allround-Wanderboot“ einstuft, sollte er, wenn er es schon mit einer doppelte Abschottung ausrüstet, so ausstatten, dass die vordere Schottwand optional ab Werk z.B. in 10 cm-Schritten (= 20 Liter gewonnenes Gepäckvolumen und um 20 Liter vermindertes Cockpitvolumen) auf die Beinlänge der Kanutinnen und Kanuten einstellbar ist. Bei den Verkaufsmengen dürfte es eigentlich für Prijon kein großes Problem sein, für jedes seiner abgeschotteten Kajaks z.B. optional 5 verschiedene Bugschottwände zur Auswahl anzubieten. Notfalls wäre sogar der Fachhändler in der Lage, bei Bestellung die Schottwand vor Ort einzukleben.
2. **Es fehlt eine fest installierte Lenzpumpe**, die es einem „Kenterbruder“ ermöglicht, nach dem Wiedereinstieg die Sitzluke zu lenzen. Am besten dafür geeignet ist die auf dem Kartendeck eingebaute Handlenzpumpe „Compac 50“ bzw. eine – jedoch weniger effizient arbeitende, aber für leidenschaftliche Solo-Paddler empfehlenswerte – Fußlenzpumpe. Leider wird so etwas nicht bei Prijon angeboten. Vielmehr finden wir in seinem Katalog eine tragbare Handlenzpumpe, die wohl besser als gar nichts, aber bei harten Bedingungen nur bedingt einsatztüchtig ist. – Mit der Entwicklung seiner „Deck-Box“, die bei immer mehr seiner Kajaks eingebaut wird, hat sich Prijon jedoch leider dafür entschieden, dem „Komfort“ ein größeres Gewicht zu geben, als der „Sicherheit“ (hier: Lenztüchtigkeit).

3. **Die Anzahl der Haltepunkte, zur Befestigung der Rettungshalteleine ist einfach zu gering**, sodass die Rettungshalteleine nicht straff genug gespannt werden kann. Insbesondere muss im Bereich zwischen Sitzluke und Bug eine straffe Spannung der Rettungshalteleine gewährleistet sein, z.B. mit Hilfe von 9 statt nur mit 7 Haltepunkten; da anderenfalls es große Probleme bei der Anwendung der Partnerrettungsmethoden geben könnte. – Wer das nicht glauben will, möge mal bei Seegang einem schwächelnden „Kenterbruder“ in dessen Kajak helfen, ohne dass es erneut kentert.
4. **Die von Prijon verwendeten Rettungshalteleinen mit einem Durchmesser von 3-4 mm sind einfach zu dünn.** 6 mm müssten es schon sein, besser sogar 8 mm bis 10 mm. Warum? Nun, bei kalten Händen können wir uns mit einem 3-4 mm-Seil größere Schnittverletzungen zuziehen. Je dicker das Seil ist, desto ungefährlicher wird es. - Leider musste ich jedoch beim Vergleich mit den Rettungshalteleinen „waschechter“ Seekajaks feststellen, dass z.B. neuerdings die britischen Seekajaks von Valley ebenfalls nur noch mit 4-5 mm – statt wie früher üblich mit 6 mm - dicken Rettungshalteleinen ausgerüstet werden.
5. **Es fehlt ein Toggle (Halteknopf), der so an der Bugspitze platziert ist, dass ein „Kenterbruder“ sein Seekajak ohne Verletzungsgefahr halten kann.** Besonders kritisch ist es nämlich, wenn das gekenterte Seekajak vom Seegang hin & her gedreht wird. Ohne frei schwingendem Toggle besteht nämlich die Gefahr, dass sich der „Kenterbruder“, der sich krampfhaft am Toggle festhält, um sein Seekajak nicht zu verlieren, seine Hand verletzt. Zumindest der Bugtoggle sollte an der äußersten Bugspitze so befestigt werden, dass er einem Schwimmer eine lockere, nicht einengende, Hand quetschende Griffmöglichkeit bietet. Diese Kritik tangiert jedoch nicht den Hecktoggle, da dieser wegen der Heckumklappsteueranlage ohnehin nicht im Wasser von Nutzen ist.
6. **Das „Kartendeck“ ist zum Transport von Deckslast degeneriert.** Derzeit gibt es bei Prijon's abgeschotteten Kajaks keine Möglichkeit, eine Seekarte (z.B. im Format DIN A3 in Längs- aber auch Querformat) so zu platzieren, dass sie auch noch bei brechendem Seegang und Windböen ablesbar ist. Hier wäre es erforderlich, 3 parallel laufende Kartenhaltegummis so zu befestigen, dass die Seekarte unmittelbar vor der Sitzluke platziert werden kann.
7. **Ebenfalls gibt es keine Einbaumöglichkeit für einen Kompass.** Während bei einigen britischen PE-Seekajaks in der Bootsform eine extra Mulde vorgesehen ist, in die ein Kompass befestigt werden kann, müssen Prijon-Kunden selber zur Bohrmaschine oder gar zur Säge greifen, um ihr Kajak mit einem Kompass ausrüsten zu können. Natürlich gibt es im Handel auch Kompass-Modelle, die per Elastikleine auf dem Vorderdeck befestigt werden können. Diese sind aber bei Seegang wenig leistungsfähig, da die Kompassnadel bei Neigung immer wieder hängen bleibt und zudem nicht so gut ablesbar ist.
8. **Nicht vor, sondern hinter der Sitzluke ist ein Gepäcknetz erforderlich**, um wichtige Ausrüstungsgegenstände (z.B. Getränke, Verpflegung, Signalmittel, Schlepplleine, Südwester) griffbereit lagern zu können. Das vor der Sitzluke installierte Gepäcknetz stört nicht nur bei über das Oberdeck laufendem Seegang, sondern macht insbesondere die Arbeit mit der Seekarte unmöglich. Das Gepäcknetz müsste jedoch nicht hinter, sondern so über der von Prijon vorgesehene Paddlefloat-Halterung platziert werden, dass diese auch weiterhin im Notfall genutzt werden kann.
9. **Außerdem ist die Heckumklappsteueranlage zu kritisieren.** Bei der Steuerblatt-Halterung handelt es sich um ein übervoluminöses, scharfkantiges Stück, das das Potenzial dazu hat, nicht nur jeden „Kenterbruder“, der im Wasser schwimmend bei

Seegang damit in Berührung kommt, zu verletzen, sondern auch jedem „Retter“, der dem Heck eines mit Heckumklappsteueranlage ausgerüsteten Prijon Kajak zu nahe kommt, Schaden zuzufügen. Auch hier muss allein aus Sicherheitsgründen Prijon umdenken. Zumindest im us-amerikanischen SEA KAYAKER-Magazine (Nr. Oct. 2005) wird der TOURYAK mit einer Heckumklappsteueranlage gezeigt, die weniger kritisch aussieht. Es wäre zu hoffen, wenn dieses oder ein ähnliches Modell (z.B. bietet hier der kanadische Seekajakhersteller „Current Design“ recht passable Steueranlagen an) nicht nur für die so sicherheitsbewussten Amerikaner angeboten wird, sondern auch für die vielen, weniger ausrüstungsbewussten Deutschen.

- 10. Last but not least ist das Volumen der TOURYAK kritisch zu hinterfragen.** 440 Liter (lt. Prijon) sind eine Menge Volumen, die ein Seekajak spätestens ab 5 Bft. Wind äußerst windanfällig werden lässt, sofern es nicht mit viel Gepäck gepaddelt wird. Übrigens, nach einer „Faustformel“ sollte ein Seekajak mindestens so beladen werden, dass 30% des Volumens unter Wasser liegt. Auf dem TOURYAK übertragen müsste dann das Transportgewicht (hier: Bootsgewicht + Personengewicht + Gepäckgewicht) mindestens 132 kg (≈ 30% von 440 Liter) betragen. Da der TOURYAK lt. Prijon ca. 27 kg wiegt, verbleiben für Paddler und Gepäck 105 kg. D.h. bei einer Tages-tour, bei der wir ca. 10 kg Tagesgepäck mit schleppen, müssten wir schon 95 kg wiegen, wenn wir den TOURYAK auch noch ab „frischem Wind“ (= 5 Bft.) beherrschen möchten. Da der TOURYAK ein „Knickspanter“ mit flachem Boden ist, verschlechtert sich zusätzlich das Abdriftverhalten, was das Paddeln mit ihm bei Wind noch weiter erschwert. Die Behauptung dagegen, dass der TOURYAK wegen seines flachen Bodens nur sehr schlecht gegen Wind & Welle läuft, halte ich nicht für so problematisch. Er platscht wohl über die Wellen, aber ob das aus hydrodynamischer Sicht schlechter zu beurteilen ist, als wenn – wie die vielen schnittigen Seekajaks – es durch die Welle sticht bzw. bohrt möchte ich bezweifeln.

Ich hoffe, dass ich mit diesen 10 Punkten zzgl. der 6 Punkte, die der TOURYAK ab Werk erfüllt, Kriterien aufgezeigt habe, die interessierte Kanutinnen bzw. Kanuten bei ihrer Kaufentscheidung berücksichtigen können. Auf alle Fälle sollten sie erkannt haben, dass es nicht genügt, wenn ein Seekajak allein das folgende Kriterium erfüllt: „***Two sharp ends, three bulkheads and one hole in the middle!***“

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

12.12.2005 **Chemikalische Belastung von Schwertwalen** (Natur)

In einer WWF-Press-Info wird darüber berichtet, dass Schwertwale die am stärksten mit Chemikalien belastete Säugetiere der Arktis sind:

„Norwegische Schwertwale sind mit gefährlichen Chemikalien wie PCB, Pestiziden und bromierten Flammschutzmitteln belastet. Die Schadstoffkonzentrationen übertreffen die Werte von Eisbären, die bislang als die am stärksten belasteten Säugetiere der Arktis galten. Dies geht aus Untersuchungen norwegischer Wissenschaftler hervor, die der WWF heute veröffentlichte. „Die alarmierenden Ergebnisse zeigen, wie schlecht es um den Lebensraum Meer steht. Die Schwertwale stehen am Ende der Nahrungskette. In ihnen spiegelt sich die bedenkliche Verbreitung von Industriechemikalien wider“, so WWF-Expertin Karoline Schacht.

Die Schwertwal-Tests belegen erneut, dass selbst die Arktis nicht von Umweltgiften verschont werde, so der WWF. Sogar Chemikalien aus hiesigen Alltagsprodukten würden die Tierwelt belasten. In entlegenen Lebensräumen wie der Arktis werden immer wieder Schadstoffe nachgewiesen, die dort nie produziert oder benutzt wurden.

„Der EU-Ministerrat muss bei seiner Abstimmung über die Chemikalienrichtlinie REACH dafür sorgen, dass in Zukunft Chemikalien mit gefährlichen Eigenschaften durch unbedenkliche Stoffe ersetzt werden“, fordert WWF-Expertin Schacht. Die europäischen Minister verhandeln am Dienstag über die Richtlinie. Deutschland hatte in den letzten Wochen weitere Abschwächungen der geplanten Verordnung durchgesetzt. „Europa hat die große Chance, zum weltweiten Vorreiter einer verantwortungsvollen Chemiepolitik zu werden und die schleichende Vergiftung von Mensch und Natur zu stoppen. Diese Chance droht nun nicht zuletzt durch die Haltung der Bundesregierung und den Druck einer mächtigen Industrielobby verspielt zu werden“, warnt der WWF.

Die Belastung der Schwertwale mit bromierten Flammschutzmitteln ist laut WWF besonders bedenklich, weil diese – anders als viele der nachgewiesenen Pestizide oder PCB - bislang nicht ausreichend kontrolliert werden. Bromierte Flammschutzmittel können das Nervensystem von Säugetieren stören und sowohl das Verhalten als auch die Fortpflanzung beeinträchtigen. Der WWF hat deshalb im November weitere Tests durchgeführt, deren Ergebnisse 2006 vorliegen werden. Unter anderem werden die Wale auf das Flammschutzmittel deca-BDE untersucht. Der Schadstoff kommt beispielsweise in Elektrogeräten, Polsterbezügen oder Teppichen vor. Für alle Tests analysierten Forscher den Walspeck der Meeressäuger. Die Proben wurden im Tysford-Fjord vor der norwegischen Küste genommen, einem wichtigen Nahrungsrevier der Schwertwale.“

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02815/

11.12.2005: Tourentipp: DKV-Kanustation auf Hooge (Nordfriesland) (Revier/Inland)

Der in KANU SPORT; Nr.: 11/05, S. 20-27, veröffentlichte Beitrag von **Eckehard Schirmer** (LKV-Schleswig-Holstein, Referent Küste):

„Neue DKV-Kanustation auf Hooge: Der DKV als Gast des Hallig Segel Club Hooge (HSCH)“

kann ab sofort auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden.

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-DKV-Kanustation-Hooge.pdf

10.12.2005 Küstenschupfen: ein 10-Punkte-Programm (Gesundheit)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird auf eine britische Studie verwiesen, in der darüber berichtet wird, dass z.B. kalte Füße das Erkältungsrisiko erhöhen können:

<p>Grund: Wenn die Körperoberfläche auskühlt (z.B. bei kalten Füßen, aber auch sonst), ziehen sich die Blutgefäße in der Nase zusammen. Die verminderte Durchblutung in der Nase führt nun dazu, dass die Immunabwehr eingeschränkt wird, sodass Erkältungsviren eine größere Chance haben, die ausgekühlte Person anzustecken.</p>
--

Wer also nach Paddeltouren immer & immer wieder sich erkältet und sich mit einem Schnupfen herum plagt, sollte mal sich selber beobachten. Vielleicht liegt das einfach daran, dass er beim Paddeln allzu häufig auskühlt, z.B. weil die Füße, das Gesäß, die Hände, letztlich der ganz Körper immer wieder der Nässe bzw. dem Wind ausgesetzt wird, ohne dass etwas dagegen unternommen wird.

Folgende 10 Möglichkeiten bieten sich an:

- Mit Hilfe wasser- sowie winddichter und atmungsaktiver Oberbekleidung (z.B. Paddeljacke) bzw. eines Trockenanzugs (inkl. warmer Fleece-Bekleidung) können wir gegen das Auskühlen etwas tun.
- Und mit einer dicht abschließenden Spritzdecke und einem fest eingeklebten Süllrand können wir sorgen, dass wir nicht während einer Paddeltour immer wieder im Wasser sitzen.

Ergänzen sollten wir dies durch:

- wasserdichten Fußschutz (z.B. Latexfüßlinge beim Trockenanzug; wasserdichte „Rollstrümpfe“ (Zölzer)),
- wind- und wasserfesten Kopfschutz (z.B. Südwester, Neokappe),
- und winddichtem Handschutz (z.B. Neoprenhandschutz bzw. Paddelpfötchen).

Außerdem sollten wir auch für einen Landgang vorsorgen:

- Wer trockene Reservekleidung dabei hat, kann sich dann umziehen, bevor er zu fröseln anfängt.

Auf alle Fälle sollten wir für genügend Windschutz sorgen, sei es:

- dass ein Pausenplatz gesucht wird, der dem Wind nicht ausgesetzt ist und möglichst nicht im Schatten liegt und wo wir uns notfalls ein „Feuerchen“ machen können,
- bzw. dass wir selber uns einen Windschutz überziehen (z.B. Poncho)
- bzw. bauen (z.B. per Tarp bzw. „Regenschirm“).

Last not least sollte nicht Folgendes fehlen:

- eine Thermoskanne mit einem warmen Getränk, welches für die nötige psychische Unterstützung im „Kampf gegen die Kälte“ sorgen kann. Übrigens, rein physisch können wir mit ca. 1 Liter heißem Tee unseren Körper kaum erwärmen. Aber es gibt ja zum Glück noch den imponierbaren „Placeboeffekt“!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 10.12.05, S.40 – www.abendblatt.de

08.12.2005 **Ostarktische Kajaks** (Geschichte/Literatur)

John D. Heath und **E. Arima** haben das folgende Buch herausgegeben:

- **„Eastern Artic Kayaks. History, Design, Technique“**
University of Alaska Press (2004; 161 S.) (Preis: 45,-\$ plus 10,- \$ Porto)

Neben den beiden Büchern von **David D. Zimmerly**:

- **„Qayaq. Kayaks of Alaska and Siberia“**
University of Alaska Press (2. Aufl. 2000; 103 S.)

und von **George Dyson**:

- **„Baidarka“**
Alaska Northwest Publishing Company (2. Aufl. 1988; 216 S.)

ist dies das dritte dieser Art, welches der interessierten Leserschaft etwas leichter zugänglich ist.

Zu den folgenden Themen finden wir Beiträge:

- Kayaks of Greenland (J.D.Heath)
- Using Greenland Paddles: An Overview (G.Stamer)
- Kayaks in European Museums: A Recent Research Expedition (H.Golden)
- A 17th Century Kayak and the Swedish Kayak Tradition (H.Collings)
- Kayaks in England, Wales and Denmark: Excerpts from "The Little Kayak Book Series" (J.Brand)
- Kayak Sports and Exercises (H.C.Petersen)
- A Dramatic Kayak Trip, 1899-1900: Ataralaa's Narrative (J.Rosing)
- Kayaks of the East Canadian Arctic (E.Arima)

Bezug: z.B. www.seakayakermag.com

06.12.2005 **Unterkühlung: Praxiserfahrungen contra Statistikzahlen?** (Gesundheit)

Im SEEKAJAKFORUM.de finden wir einen kurzen Beitrag über

„Kaltes Wasser Selbstversuch 111 m bei 5 Grad“

In dem Thread berichtet der Schweizer **Rene** von einem Versuch, bei dem er im Rahmen einer Schwimmveranstaltung („Sanmichlaus Schwimmen“) unter Aufsicht im ca. 5° C kalten Wasser ca. 111 m weit geschwommen ist, und zwar ohne sich vorher mit Melkfett eingeschmiert zu haben und mit nichts an außer einer Badehose und Badekappe.

Der Selbstversuch von Rene

Zeitpunkt	Empfindungen
<u>Vorbereitung:</u> Warmpaddeln, anschließend ein Kübel Wasser über den Körper und dann ab ins Wasser.	
0 Meter	„Das Reinspringen ... spüre ich nicht so ... erstaunlich erträglich!“
5 Meter	„Ist ja erbarmungslos kalt. Scheiße, was mach' ich da!“
20 Meter	„Schweine kalt und schon außer Atem ... ich muss relaxen!“
35 Meter	„Wo sind die nächsten Rettungsboote (eine erste ernste Krise)!“
55 Meter	(spätestens nach ca. 67 Sek.): „Die Hälfte ... Krise ... Beine sinken immer tiefer ... Kopf ja nicht ins Wasser ... einfach zu kalt. Ich schaffe es nicht!“
75 Meter	(spätestens nach ca. 90 Sek.): „Endlos weit noch und Krämpfe in den Beinen ... Wasserlage immer schlechter ... (Ich muss es schaffen ... Zweifel...)!“
90 Meter	„Ich kann es schaffen ... Schwimmbewegungen schon verlangsamt!“
100 Meter	(spätestens nach ca. 109 Sek.): „Wann hört es auf. Es ist bitter kalt und alles in Zeitlupe!“
111 Meter	(nach 135 Sek.): „Mit Krämpfen in den Beinen steige ich aus ... Das ganze dauerte ca. 2 – 2:15 Minuten ... sonst schwimme ich 100 m in 1:20 Minuten.“
<u>Quintessenz:</u> „Ich hätte keine 100 m weiter ausgehalten. ...“ „Bei kaltem Wasser gehe ich nur noch mit dem Trockenanzug Paddeln!“	

Untergangsszenario

Jeder „Selbstversuch“ ist anerkennenswert, sofern er unter kontrollierten Bedingungen erfolgt und die Ergebnisse Nutzen für die Allgemeinheit versprechen. Rene schwamm quasi „unter Aufsicht“. Hoffentlich hätte die „Aufsicht“ (hier: Taucher im Begleitboot), die ja sicherlich auch auf die anderen Schwimmer aufzupassen hatte, rechtzeitig das Untergehen von Rene bemerkt. In der Regel versinkt nämlich bei Kalt-Wasser-Bedingungen ein Schwimmer:

- **lautlos:** Er ist meist einfach zu erschöpft, um noch hörbar um Hilfe rufen zu können!
- und **schnell:** Der durch Unterkühlung immer kraftlos werdende Schwimmer kann – u.U. wegen eines Krampfes bzw. immer steifer werdenden Beinen & Armen – keine ausprägten Schwimmbewegungen mehr machen. Dadurch geht die Auftrieb erzeugende Fahrt auf Null zurück. Der Schwimmer versinkt sofort, da er nämlich zusätzlich nicht mehr in der Lage ist, so kräftig einzusatmen, dass sein Körper über den genügenden Auftrieb verfügt, den er benötigt, um über Wasser zu bleiben. Vielmehr atmet der Schwimmer in seiner Panik noch die restliche Atemluft aus bzw. er verliert seine für Auftrieb sorgende Atemluft dadurch, dass er versucht, um Hilfe zu rufen.

Trotzdem steht es gerade uns Kanutinnen und Kanuten nicht an, Rene den Vorwurf zu machen, dass er sich bei diesem Versuch in Lebensgefahr gebracht hat. Das gilt zumindest für die meisten von uns, die bei Kalt-Wasser-Bedingungen, also zwischen November und März, paddeln gehen und sich dabei mehr oder weniger bewusst ebenfalls einem Selbstversuch unterziehen, oder nicht!?

Ich sehe es zumindest als ein Selbstversuch mit eben demselben Risiko an, welches Rene einging, wenn wir ohne Kälteschutzkleidung (Neo bzw. Trockenanzug) und ohne Rettungs- weste in der Wintersaison ohne Beherrschung der nötigen Rettungstechniken (hier: Rolle bzw. Wiedereinstiegstechniken) solo paddeln gehen, und quasi davon ausgehen, nicht zu Kentern, bzw. darauf setzen, irgendwie nach einer Kenterung schon an Land zu kommen. Wir tun's einfach und lassen es immer und immer wieder darauf ankommen, getreu des Mot- tos:

„Das gefährlichste an unserer Tour ist die An- und Rückfahrt mit dem Auto!“

Im Unterschied zu Rene begeben wir uns aber „ohne Aufsicht“ aufs Wasser. Das trifft nicht nur für Solo-Paddler zu, sondern gilt auch bei einer Gruppenfahrt, und zwar dann:

- wenn die Gruppenteilnehmer gar nicht zusammen bleiben, d.h. soweit auseinander paddeln, dass sie u.U. die Kenterung einer Kameradin oder eines Kameraden gar nicht bemerken bzw. einem „Kenterbruder“ nicht rechtzeitig helfen können;
- wenn die Gruppenteilnehmer vorher nie trainiert haben, wie sie einen „Kenterbruder“ wieder zurück in sein Kajak bzw. ans sichere Ufer bringen können.

Kalt-Wasser-Folgen

Ist es erstaunlich, dass Rene diese Schwimmstrecke geschafft hat? Die von mir gesammel- ten statistischen Daten zu den Folgen der Unterkühlung:

www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

sprechen nicht dagegen:

- **“1/3 der Todesfälle sollen sich unmittelbar nach dem Eintauchen ins kalte Was- ser ereignen!“**

Diese Zahlen betreffen einen durchschnittlichen Bevölkerungskreis. Rene ist sicher- lich zu den sportlicheren, zäheren Typen zu zählen und gehört eher ins erste Drittel

der Überlebenden und nicht ins letzte Drittel der Sterbenden. Außerdem ist über die Hälfte dieser Todesfälle auf ein Krampf im Luftweg zurückzuführen (sog. „Trockenes Ertrinken“), der automatisch eintreten kann, wenn kaltes Wasser in Mund oder Nase eindringt. Rene ist nun aber nicht per Kenterung kopfüber ins Wasser geraten, sondern zu Fuß ins Wasser gestiegen.

- **“Kälteschockreaktionen, wie z.B. Atemnot/Atembeschwerden/lähmender Kälteschmerz/Verlust des Gleichgewichtsgefühls) können spätestens bei Wassertemperaturen von unter 13° C auftreten und dauern etwa 2 bis 3, maximal 5 Minuten an!”**

D.h. nicht jeder erleidet einen Kälteschock. Wer vorher wie Rene seinen Kreislauf auf Schwung bringt und sich dann auch noch mit einem Kübel Wasser abkühlt, bevor er ins Wasser springt (ich vermute, Rene tat es nicht per Kopfsprung!?) hat größere Chancen, am Kälteschock vorbei zu schrammen, als einer, der gesundheitlich geschwächt und durch lange Fahrt körperlich ausgelaugt ist.

- **“Eine Kaltwasserresistenz kann nur bedingt antrainiert werden!”**

I.d.R. kann dies nur gelingen, wenn wir uns mehrmals wöchentlich dem kalten Wasser aussetzen. - Ich kenne einen Winterschwimmer, der nach einer 14-tägigen Auszeit wegen Grippe mitten im Winter sich nicht mehr in der restlichen Winterzeit ans kalte Wasser gewöhnen konnte. Abgesehen davon hängt die „Kaltwassertüchtigkeit“ einer Person auch von individuellen Faktoren ab. Rene ist kein „harter“ Bursche weil er kalt duscht, sondern er duscht kalt und geht bei 5° C schwimmen, weil er ein „harter“ Bursche ist!

- **“Nutzeit (gemessen in Minuten) = Wassertemperatur (in Grad Celsius)!”**

D.h. bei +5°C Wassertemperatur verbleibt uns eine Nutzzeit von 5 Minuten. Danach bekommen wir ernsthafte Probleme. Rene hat die ersten Probleme schon nach 1 ½ Minuten. Er sagt selber, dass er weitere 100 m Schwimmstrecke nicht geschafft hätte. Für die ersten 100 m hat er ca. 2 Minuten benötigt, die zweiten 100 m hätte er sicherlich nicht innerhalb der Gesamtzeit von 5 Minuten geschafft.

- **“Bei +5° C Wassertemperatur tritt die Bewusstlosigkeit nach mind. 5 Std. ein, wenn ein Trockenanzug getragen wird, nach 2:25 – 2:50 Std. , wenn ein 5-mm-Neo getragen wird, nach 1 bis 1 ½ Std., wenn normale Kleidung getragen wird bzw. nach 0:25 – 0:35 Std., wenn man sich nackt im Wasser aufhält!”**

Nach diesen Zahlen hätte Rene zumindest die Chance gehabt, ca. ½ Std. lebend zu erreichen, so lange es im gelungen wäre, sich an einem Gegenstand über Wasser zu halten.

- **“Bei +5° C Wassertemperatur liegt die Überlebenszeit bei 50%-iger Überlebensrate ohne Auftriebsmittel bei 3 Std. und mit Auftriebsmittel bei 17 Std.!”**

D.h. nach diesen Daten haben die Retter noch verdammt lange Zeit, einen zu bergen, sofern die im Wasser treibende Person über ein Auftriebsmittel (hier: ohnmachtsicher Rettungsweste?) verfügt. Spätestens nach 3 Std. sind wir nach diesen Daten ohnmächtig, aber dank einer ohnmachtsicheren Rettungsweste noch längst nicht tot.

Fazit

Rene's Entschluss nach diesem Schwimmerlebnis, bei Kalt-Wasserbedingungen nur noch mit Trockenanzug zu paddeln, ist nur konsequent. Fast jeder Küstenkanuwanderer, der mal

bei solchen Temperaturen gekentert ist, hat nahezu dieselben Konsequenzen gezogen. Wir sollten aber dabei nicht vergessen, dass der Trockenanzug als solcher nur für die Trockenheit im Anzug sorgt (vom Schweiß mal abgesehen). Für die Wärme sorgt allein dicke Fleece-Bekleidung, die wir unter dem Trockenanzug tragen. Aber wie uns die Zahlen verdeutlichen, reicht ein Trockenanzug inkl. Fleece-Bekleidung allein nicht aus. Zumindest im Winter sollte auch eine ohnmachtsichere Rettungsweste getragen werden wenn es hinaus auf ein Großgewässer geht.

Zum Schluss sollte uns eines noch klar sein. Beim Kalt-Wasser-Paddeln dürfen wir nie auf eine einzige Karte setzen. Zu unseren „Trümpfen“ zählen:

- **A** = Ausrüstung
- **B** = Begleitung
- **C** = Constitution
- **D** = Distanz

Je mehr „Trümpfe“ wir in der „Hand“ behalten, desto geringer ist das Risiko, das „Spiel mit dem Tod“ zu verlieren.

Unter „Constitution“ ist übrigens die körperliche Verfassung & Leistungsfähigkeit zu verstehen. Wir können sie persönlich eigentlich erst dann beurteilen, wenn wir ins kalte Wasser gefallen sind.

Und unter „Distanz“ ist die Entfernung zum rettenden Ufer gemeint. Sie ist so minimal wie möglich zu halten. Dass Rene, nur mit Badehose und Badekappe bekleidet, bei 5° C Wassertemperatur 111 m schwimmend zurücklegen konnte, soll uns nicht denken lassen, dass wir das auch schaffen können. Selbst Rene kann sich nicht sicher sein, beim nächsten Mal wieder 111 m weit zu kommen. Ein kleiner Infekt, etwas unausgeschlafen, 2 Wochen nicht mehr Sport getrieben, von langer Tour ausgelaugt bzw. vom Windchill ausgekühlt, eine sich nur schwer öffnende Spritzdecke u.v.a. reichen aus, um urplötzlich in Schwierigkeiten zu geraten.

Wenn dann die „Ausrüstung“ nicht stimmt (z.B. seetüchtiges Kajak, kältetüchtige Bekleidung) und es an der „Begleitung“ mangelt, sei es, dass wir als überzeugte Solisten ganz auf sie verzichteten bzw. dass sie nicht in der Lage ist, uns zu helfen, befinden wir uns auf einer „Gratwanderung“, deren Ausgang offen ist.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

03.12.2005 **Seezeichen & Verkehrsregeln** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN stellt **Jürgen Hoh** in der 10. Folge seines Workshopbeitrages „Touren- und Seekajak Fahren für Könner“ unter dem Titel

„Raus aus der Rinne“

die verschiedensten lateralen Seezeichen (= Seitenbegrenzungen) und kardinalen Seezeichen (= Gefahrenzeichen) vor und weist auf einige Verkehrsregeln hin. J.Hoh bemerkt dabei zu recht:

- *„Wir paddeln – so oft es geht – neben der Straße (= Fahrwasser)! Um diesen Vorteil zu nutzen, muss man aber wissen, wo die Straße ist.“*

.... und wie wir uns zu verhalten haben, wenn uns unterwegs entlang der Küste andere Schiffe begegnen. Die gültigen Regelungen werden in den folgenden beiden Gesetzwerken aufgeführt:

- „Kollisionsverhütungsregeln“ (KVR)
- „Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“ (SeeSchStrO)

§ 3 (1) der SeeSchStrO sagt z.B. Folgendes:

„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Insgesamt umfasst die SeeSchStrO knapp 40 Paragraphen. Ein paar §§ die für uns wichtig sind, werden in dem Beitrag aufgeführt.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/05, S.60-61 – www.kanumagazin.de

Link:

Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

è www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf

Pricken: Die Seezeichen des Wattenmeeres

è www.kanu.de/nuke/downloads/Pricken.pdf

Leuchfeuerbeschriftung (Befeuerung)

è www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf

Navigationstüchtigkeit: Anforderungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

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

03.12.2005 **Kajaksegeln per Drachen** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Rückenwind-Segeln ohne Stress“

darüber, wie mit einem Drachen (den Vorgänger der Kites) gesegelt werden kann. Er verwendet einen „Powersled“ (2 qm, Bezug: www.rhombus.de).

Anmerkungen: Am besten lässt es sich so ab 5 Bft. Rückenwind segeln, nur dann macht das Paddeln wegen der Möglichkeit zum Surfen auch Spaß. Bis 3 Bft. Wind taucht das Problem auf, dass der Drachen nicht mehr oben bleiben will, wenn das Seekajak erst einmal richtig Fahrt aufgenommen hat. Was bleibt ist also ein 4er Wind zum Drachsegeln.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/05, S.64 – www.kanumagazin.de

Link: www.seekajakforum.de/wissen4.html

03.12.2005 **Besser Tuppeln (mit elastischen Gepäcklukendeckeln)** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN bringt **Norbert Erdmann** einen uralten Tipp, den vielleicht noch nicht alle kennen:

- Insbesondere die Geäcklukendeckel von VALLEY (GB), aber auch die von KAJAK-SPORT (FIN) sind nicht immer so leichtgängig. Gerade bei kalten Temperaturen können gerade jene Kanutinnen & Kanuten mit längeren Fingernägeln bzw. nicht so kräftigen Fingern Probleme beim Öffnen aber auch schließen der Lukendeckel bekommen. *„Mit Vaseline oder Silikonfett geschmiert, fluppen die Deckel fast von selbst auf den Rahmen, halten genauso dicht ... Die ovalen Deckel, die ja sauber zentriert werden müssen, können – gut gefettet – sogar geschlossen noch nachjustiert werden. (Dabei hilft übrigens ein Peilstrich, mit Edding neben den Rahmen gemalt.) Für abso-*

lut bombenfesten Sitz können Sicherheitsfanatiker übrigens noch Gummiseilringe in die Nuten der Deckel einspannen. ...“

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/05, S.53 – www.kanumagazin.de

03.12.2005 **Spritzdecke mit Schnellverschluss** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN wird darüber berichtet, dass der Produzent KA-Y-AK (.com) die folgende Spritzdecke entwickelt hat:

- **Y-Deck**

Es handelt sich um eine Spritzdecke, die leicht zu öffnen ist, aber dennoch für einen sehr festen Sitz um den Süllrand sorgt. Es handelt sich dabei um eine Neoprenspritzdecke mit Spannhebel und einen mittig angebrachten Aufreißgurt: „*Statt des üblichen Rundgummis hält eine Kordel die Decke auf dem Süllrand. Ein Notausstieg ist dank des Y-förmigen Aufreißgurtes jederzeit möglich.*“

KA-Y-AK erkennt das Problem, dass gerade die schwächeren und ängstlicheren Kanuten unter uns, Probleme mit dem Öffnen – aber auch Schließen - der Spritzdecke – nicht nur – in Notsituationen haben. Bislang gibt es nur leicht zu öffnende oder fest sitzende Spritzdecken. Es ist abzuwarten, die **Y-Deck** sich bewährt und sich irgendwann auch mal beim Küstenkanuwandern durchsetzt.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/05, S.53 – www.kanumagazin.de

Link: www.ka-y-ak.com (Produktvorstellung)

03.12.2005 **Tuningkits für Kajaks** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN wird darüber berichtet, dass der Kajakproduzent ESKIMO für seine Wildwasserboote ein Tuningkit anbietet, welches u.a. Folgendes enthält:

- größere verstellbare Schenkelstützen
- ergonomischere Hüftfittings

Es wäre wünschenswert, wenn die Seekajakproduzenten dies aufgriffen und ebenfalls passgenau Ausrüstungsteile anböten, die den Schenkel-, Hüft- und Fußhalt verbesserten. Bislang sind hier die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer noch auf ihre eigene Fantasie & Bastelkünste angewiesen.

Entsprechendes gilt übrigens auch für den Sitzkomfort. Gerade auf dem nordamerikanischen Markt herrscht hier wohl entsprechender Wettbewerb, der ab & an zu recht positiven Entwicklungen geführt hat, von dem wir beim Küstenkanuwandern profitieren können.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/05, S.52f. – www.kanumagazin.de

02.12.2005 **Überlebenschancen im kalten Wasser** (Ausbildung)

Im Internet ist ein Beitrag der Ärztin **Jane Blockley**:

„Kaltes Wasser – Wie du deine Überlebenschance vergrößerst“

abrufbar (© www.leoblockley.org.uk/documents/KaltesWasser.pdf), in dem ausführlich die Gefahren herausgearbeitet werden, die einem kaltes Wasser bereiten kann. Am Ende des Beitrages arbeitet die Autorin eine „**Kaltwasser-Überlebens-Checkliste**“ heraus, die insgesamt 17 Checkpunkte enthält.

Im Folgenden werden diese Checkpunkte zu 16 Punkten zusammengefasst und von mir kommentiert; denn der Beitrag selber wendet sich in erster Linie an Ruderinnen und Ruder. Meine Anmerkungen sollen dazu dienen, den Kanutinnen und Kanuten zu verdeutlichen, welche Relevanz die einzelnen Punkte der Checkliste für sie haben, wenn sie insbesondere bei Kalt-Wasser-Bedingungen auf ein Großgewässer hinauspaddeln.

(1) „**Unternimm an erster Stelle alles, damit du nicht ins Wasser fällst.**“

Beim Kalt-Wasser-Paddeln sollten wir darauf verzichten, mit Material zu paddeln, welches besondere Anforderungen an unser Können stellt. D.h. wir sollten vermeiden, mit einem Kajak bzw. Paddel unterwegs zu sein, das wir noch nicht so richtig beherrschen. Auch sollten wir nicht mit Handschuhen gleich auf Tour zu gehen, an deren Material wir uns noch nicht so recht gewöhnt haben.

(2) „**Übe alle relevanten Techniken.**“

Beim Kalt-Wasser-Paddeln gilt es grundsätzlich darum, eine Kenterung zu vermeiden. Wer also nicht die nötigen Stütztechniken (zumindest: flache Paddelstütze) beherrscht, sollte lieber an Land bleiben. Und für den Fall, dass trotzdem gekentert wird, sollten wir wissen, wie die nötigen Rettungstechniken (zumindest: Ausstiegsmethoden sowie Parallel- und V-Wiedereinstiegsmethoden) angewendet werden.

(3) „**Lerne, wie das Eintauchen in kaltes Wasser die körperlichen und geistigen Fähigkeiten beeinflusst.**“

Wer plant, bei kaltem Wasser zu paddeln, sollte zunächst einmal bei warmen und anschließend bei kalten Bedingungen das Kentern üben. Und wer nicht bereit wäre, spätestens bei Antritt einer Tour zu kentern, sollte eigentlich auf die Tour verzichten.

(4) „**Steige nicht ins Boot, wenn du krank, müde, hungrig, durstig bist oder unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen stehts.**“

Spätestens nach einer Kenterung im kalten Wasser werden vom Körper Höchstleistungen abverlangt, die er nur dann über eine längere Zeit bringen kann, wenn er nicht geschwächt ist. Wer also im Winter unausgeschlafen in sein Kajak steigt und dann stundenlang paddelt, ohne zwischendurch sich mit Getränk und Verpflegung zu versorgen, braucht sich nicht zu wundern, wenn er nicht mehr die Kraft hat, zu seiner eigenen Rettung beizutragen. Das gilt erst recht bei den anderen, oben aufgeführten Schwächen (hier: Krankheit, Alkohol-/Drogenkonsum). Deshalb gilt auch die Regel, mindestens 5 Tage fieberfrei zu sein, bevor uns bei Kalt-Wasser-Bedingungen aufs Wasser trauen.

(5) „**Ziehe dich passend an. Bedecke deinen Kopf. Überlege es dir, eine Rettungsweste anzulegen.**“

Kälteschutz und Rettungsweste sollten wir bei jeder Kalt-Wasser-Tour tragen. Ein Long-John schützt dabei weniger als ein Trockenanzug, aber natürlich mehr, als wenn nur Fleece-Bekleidung getragen wird. Neo-Kappe, Fuß- und Handschutz und u.U. eine weitere wind- und wasserdichte Jacke vermindern zusätzlich das Risiko der Unterkühlung. Übrigens:

- Ca. 30% des Wärmeverlustes soll über den Kopf erfolgen. Jeglicher Kopfschutz trägt dazu bei - und zwar in jeder Situation, egal ob beim Paddeln oder nach einer Kenterung im Wasser bzw. anschließend, wenn wir nach einer Kenterung wieder zurück im bzw. auf dem Kajak sind -, dass über den Kopf nicht so viel Wärme abgestrahlt wird und somit der Unterkühlungsprozess hinausgezögert wird.
- Bei Wassertemperaturen von +10° C und weniger soll ein Trockenanzug gegenüber einem Neoprenanzug eine Verdreifachung bzw. ein Neoprenanzug gegenüber üblicher Bekleidung eine Verdopplung der Überlebenszeit bieten können.
- Rettungswesten sind ohnmachtsicher und erhöhen die Überlebenschancen um 100%.

- (6) „Prüfe die Umstände jeder Ausfahrt sorgfältig, um deine eigene Rettung zu planen, und sei darauf vorbereitet, Vereinbarungen entsprechend anzupassen oder die Ausfahrt abzusagen, wenn die Gefahr zu groß ist.“

Bevor es aufs kalte Wasser hinaus geht, sollten wir den aktuellen (See-)Wetterbericht abhören und uns bewusst sein, dass wir auf einem Großgewässer schon ab 3 Bft. in arge Schwierigkeit geraten können. Wir sollten außerdem auf eine Kenterung und darauf vorbereitet sein, Hilfe herbeirufen zu können (z.B. per Handy, Seenotsignalmitteln, UKW-Sprechfunk, Seenotbake). Schließlich sollten wir uns nicht scheuen, unterwegs, wenn es kritischer wird, weniger schwierige Bereiche anzupaddeln.

- (7) „Vermeide, alleine oder ohne Sicherung zu fahren.“

Zu dritt zu paddeln ist immer besser als zu zweit und zu zweit ist garantiert vernünftiger als solo. Eine Ausnahme von dieser Regel gäbe es eigentlich höchstens dann, wenn wir uns sicher sind, stets dicht entlang des Ufers im hüfttiefen Wasser paddeln zu können.

- (8) „Wenn du ins Wasser fällst, versuche die Lage des Untertauchens zu kontrollieren, um zu vermeiden, dass du Wasser in Nase oder Rachen bekommst.“

Wir können eine Kenterung nur dann kontrolliert beherrschen, wenn wir dies vorher immer und immer wieder mal geübt haben. Da wir Kanuten alle Schwimmer sind, sind wir auf eine Kenterung im Sommer irgendwie vorbereitet. Aber sind wir auch „Winterschwimmer“? Verneinen wir dies, müssten wir uns vor jeder Fahrt fragen, woher wir es ableiten, auch ohne Probleme im Winter kentern, aussteigen und an Land schwimmen zu können?

- (9) „Konzentriere dich während des Kälteschocks auf das bewusste Atmen und darauf, Mund und Nase aus dem Wasser zu halten.“

Ein Kälteschock kann zu plötzlicher Atemnot, zu unkontrolliertem, hektisch Atmen, sogar zur Orientierungslosigkeit unter Wasser führen bzw. einen Kälteschmerz auslösen, der uns für einige Zeit handlungsunfähig macht. Uns muss dies bewusst sein, damit wir nicht in Panik geraten, wenn wir plötzlich einen solchen Kälteschock erleiden, und uns voll darauf konzentrieren können, den manchmal nur wenige Sekunden, manchmal auch bis zu 5 Minuten andauernden Schockzustand zu überwinden.

- (10) „Halte dich an irgendwas fest und versuche deinen Rumpf so weit wie möglich aus dem Wasser zu bekommen.“

Das dürfte uns Kanutinnen und Kanuten nicht schwer fallen; denn wir haben neben uns unser Kajak. Wir dürfen es daher nach einer Kenterung nicht verlieren; d.h. das erste was wir nach einer Kenterung mit Ausstieg unternehmen müssen, ist, sofort den Griffkontakt zu unserem Kajak wieder herzustellen. Wenn ein Kajak mit Halteschlaue

fen, Toggles bzw. Rettungshalteleinen ausgerüstet ist, fällt uns das sicherlich viel leichter. Gelingt uns das nicht, weil es u.U. abgetrieben oder mangels genügendem Auftrieb (z.B. wegen fehlender Spitzenbeutel bzw. doppelter Abschottung) keinen Halt bietet, müssen sofort die begleitenden Kameradinnen und Kameraden versuchen, dem „Kenterbruder“ zu ermöglichen sich an eines ihrer Kajaks festzuhalten. Wenn der „Kenterbruder“ Halt gefunden hat und sich beruhigt hat, ist zu versuchen, ihn möglichst schnell aus dem Wasser heraus zu holen, und zwar entweder in sein eigenes Kajak (z.B. über eine Wiedereinstiegsmethode; wobei es zunächst irrelevant ist, ob die Sitzluke voll Wasser ist) bzw. auf ein anderes Kajak. Dabei ist es im letzteren Fall hilfreich, wenn die den „Kenterbruder“ begleitenden Kameradinnen und Kameraden mit ihren Kajaks ein Päckchen (Floß) bilden, auf das der „Kenterbruder“ sich hoch robbt.

- (11) „Nimm dir die Zeit, unter den gegebenen Umständen den besten Weg zur Rettung zu durchdenken.“

Wir sollten bedenken, dass wir uns nach einer Kenterung mit Ausstieg in einer - zumindest subjektiv empfunden - kritischen Situation befinden, die uns sogar in Panik versetzen kann. Die Kameraden, die in ihren Kajaks sitzen, können in einer solchen Situation – sofern sie „kühlen“ Kopf bewahren – eher eine Entscheidung treffen, die zu einer schnellen Rettung führen kann. Wir sollten uns daher als „Kenterbruder“ ihnen anvertrauen, statt allein starrsinnig bzw. panisch nach einer Rettungsmöglichkeit zu suchen.

- (12) „Drehe deinen Rücken zu den Wellen.“

Gekentert wird meistens bei Strömungs-, Wind- bzw. Dampferwellen. Wenn wir also nach einer Kenterung aussteigen und im Wasser treiben müssen, ist es wichtig, dass unser Gesicht nicht den u.U. brechenden Wellen frontal ausgesetzt ist. Deshalb gibt es auch extra Rettungswesten, die mit einem „Spray-Cap“ ausgerüstet sind, welches uns davor schützen soll, dass wir im Seegang deshalb ertrinken, weil wir die übers Wasser fliegen Gischt bzw. die über uns brechende See einatmen.

- (13) „Wenn du eine Rettungsweste trägst, versuche durch geeignete Haltung den Wärmeverlust zu minimieren.“

Der Wärmeverlust ist dann am geringsten, wenn wir uns im Wasser zusammenkauern. Mit dieser sog. „Embryo-Haltung“ (= Kopf aus dem Wasser, Arme verschränkt über die Brust, Oberschenkel dicht zusammengepresst, Knie angewinkelt, Fußknöchel überkreuzt) sollen wir unsere Überlebenszeit um bis zu 100 % erhöhen können.

- (14) „Halte so still wie möglich. Vermeide unnötige Manöver.“

Spätestens dann, wenn wir erkennen, dass wir nach einer Kenterung nicht wieder in unser Kajak kommen, sollten wir uns mit unserer Kenterung abfinden, uns ruhig verhalten und lediglich Ausschau halten, ob uns jemand retten könnte. Werden wir endlich entdeckt, sollten wir uns nur dann bewegen, wenn das das Auffinden erleichtert; denn jegliche Bewegung wie Schwimmen oder Wassertreten vergrößert Wärmeverlust um bis zu 40%.

- (15) „Schwimme nur als letzten Ausweg und versuche irgendwas als Rettungsfloß zu benutzen.“

Die meisten Todesfälle nach einer Kenterung passieren dann, wenn wir den scheinbar kurzen Weg vom Ort der Kenterung hinüber zum sicheren Ufer bzw. Rettungsboot schwimmend überwinden wollen. Nur wenn überhaupt keine Retter alarmiert

werden können, sollten wir versuchen, an Land zu schwimmen. Wir sollten das jedoch möglichst nur dann wagen, wenn wir eine ohnmachtsichere Rettungsweste tragen bzw. uns an unserem Kajak festhalten können. Übrigens, der Grund dafür, dass wir im kalten Wasser ganz plötzlich nicht mehr schwimmen können, liegt an der langsam immer steifer werdenden Muskulatur bzw. an Krämpfen, die durch die Unterkühlung ausgelöst werden.

- (16) „Wenn sie aus dem Wasser raus sind, sollen sich von der Kälte angegriffene Opfer hinlegen, eingepackt werden und sich bewegungslos verhalten, während man den Transport ins Krankenhaus erwartet.“

Je weiter der Unterkühlungsprozess fortgeschritten ist, desto kritischer ist der Zustand des „Kenterbruders“. Aus dem Wasser, aus dem Wind (z.B. Zelt als Windschutz) und in die Wärme (z.B. Isolierdecke bzw. Schlafsack) ist nur eine Maßnahme. Seinen Körper flach und möglichst „bewegungslos“ halten ist eine weitere Maßnahme, letztlich um auch zu verhindern, dass der Kreislauf das kalte Blut der Beine und Arme in den Rumpf pumpt („After-Drop“). Spätestens wenn das „Opfer“ das Stadium des „Kältezitterns“ überschritten hat in Richtung der nächsten Unterkühlungsstadien (Erschöpfungsphase/Muskelsteife bzw. Lähmungsphase/Muskelstarre) sollte Rettung von außen angefordert werden.

Übrigens, die Quintessenz dieses Beitrages fasst die Autorin in den folgenden 5 **Schlüsselsbotschaften** zusammen:

- „Bleibe am Leben ... Halte dich aus kaltem Wasser raus.“
- „Kaltes Wasser tötet ... Bevor du rausfährst, überlege, wie du aus dem Wasser kommst!“
- Halte dich an irgendwas fest. Ziehe dich auf irgendwas rauf. Halte still, schwimme nicht!“
- „Halte dein Gesicht aus dem Wasser. Drehe deinen Rücken zu den Wellen!“
- „In kaltem Wasser geht nichts wie gewohnt. Du kannst nicht schwimmen, wenn du kalt und steif bist. Du kannst nicht mit starren Händen reifen.“

Anmerkungen: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link:

è www.leoblockley.org.uk/documents/KaltesWasser.pdf

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

01.12.2005 **Inselwelt von Maines (Ostküste USA)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet der Deutsch-Amerikaner **Reinhard Zollitsch** in dem Beitrag:

„Kurz vor der kanadischen Grenze.

Küste: Die Inselwelt Maines/USA“

über ein Revier, welches an der Atlantikküste liegt. Es erstreckt sich von Portland (Casco Bay) und endet an der Passamaquoddy Bay (kanadischen Grenze). Wenn man sich vor Ort ein Seekajak mieten möchte, sollten wir uns einen Vermieter auswählen, der Mitglied der 1988 gegründeten „Main Island Trail Association“ (MITA) ist. Dann haben wir nämlich Zugang zu über 120 Anlande- und Campingplätze, die entlang des über 520 km langen „Island Trail“ („Küstenwasserpfade“) liegen. Die Plätze sind wohl nicht groß, reichen oft nur für ein oder zwei Zelte, liegen in der Natur und haben kein Trinkwasseranschluss und kein WC. Sie sind etwas für echte „Öko-Minimalisten“, für die das folgende Motto gilt:

- **„Carry in – carry out, leave no trace.“**

(Was du in deinem Kajak transportieren kannst, kannst du auch wieder mit nach Hause nehmen – Hinterlasse keine Spuren!)

Für 45, \$/Jahr können wir MITA-Mitglied werden und so die MITA finanziell bei ihrer Arbeit unterstützen. Zusätzlich dürfen wir an vielen gekennzeichneten Stellen zelten, sogar auf manchen Privatinseln, wo den Mitgliedern bestimmte Ecken zugewiesen werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/05, S.30-32 – www.kanu.de

Link: <http://mita.org>

Literatur:

Miller, D.: Kayaking the Maine Coast

Johnson, S./Smith, V.: Guide to Sea kayaking in Maine

Venn, T.: Sea Kayaking along the New England Coast

Maine: Wilde Küste und Indianersommer (Verlag Bucher 1966)

Autor: reinhard@maine.edu

01.12.2005 **Rund Europa in 5 ½ Jahren mit dem Faltboot** (Geschichte)

In KANU SPORT berichtet **Carlo Schagen** in dem Beitrag:

„Ein Europäisches Faltbootabenteuer“

über die Rückkehr von Franziska und Rainer Ulm von ihrer „Umrundung“ Europas im Faltboot. Folgendes ist zu lesen:

Würdevoller hätte das Jubiläums-Jahr des hundertsten Faltboot-Geburtstags kaum gekrönt werden können. Bei mildem frühherbstlichen Sonnenschein lag über dem Alsterfleet der Freien und Hansestadt Hamburg ein Hauch von schöner Melancholie, als Franziska und Rainer Ulm mit den letzten Paddelschlägen die Schaartor- und Reesendammschleuse passierten und vor dem Rathausmarkt an der Binnenalster ihr 5 ½ -jähriges Faltboot-Abenteuer beendeten, begleitet von den heiter-beschwingten Rhythmen eines Spielmansszuges.

Dort bereitete ihnen der Hamburger Senat, der Deutsche Sportbund, der DKV und HKV sowie ihr Faltboot-Sponsor, die Klepper AG, einen ehrenvollen Empfang, wie es ihn wohl noch nie zuvor in der Freien und Hansestadt für einen Paddler gegeben hat. Eine fast wehmütige Stimmung zwischen der Verwirklichung eines großen Traums und dem vorläufigen Abschied davon.

12.000 Km über Flüsse und an Küsten

Fast 12000 Km hatten sie mit ihren Klepper- Faltbooten auf europäischen Flüssen und an südeuropäischen Küsten zurückgelegt. Von Ulm aus ging es zunächst auf der Donau bis ins Schwarze Meer, dann über den Bosphorus ins Marmara-Meer. Entlang der türkischen Ägäis-Küste paddelten sie bis zur Halbinsel Bodrum, von wo aus sie zur griechischen Insel Kos übersetzten und über die griechischen Ägäis-Inseln den Golf von Korinth und das ionische Meer erreichten. Die ca. 100 km lange Querung zur Südspitze Italiens konnte wegen frühherbstlicher Stürme nur mit Hilfe eines Segelboots geschafft werden. Dann aber waren sie rund um den italienischen Stiefel, entlang der italienischen, französischen und spanischen Mittelmeer-Küste wieder ganz auf sich allein gestellt. Nachdem sich die spanische und portugiesische Atlantikküste bereits als äußerst mühevoll und gefährlich erwiesen hatte, entschlossen sie sich schließlich vor der Einfahrt in die Biscaya, am Kap Finisterre, die Reise nur noch über Binnenflüsse und Kanäle durch Portugal, Frankreich, Belgien, Holland und schließlich über die Ems in die Elbe nach Deutschland fortzusetzen, wo sie am 10.10.05 in Hamburg-Blankenese erschöpft, aber glücklich eintrafen.

Ausstieg für immer ?

Was auf den ersten Blick wie eine harmlose, langjährige Paddel-Bummelei auf europäischen Flüssen und an südeuropäischen Küsten erscheint, die sämtlich touristisch bekannt und auch schon von manchem Kajaker befahren worden sind, hatte für Franziska und Rainer Ulm eine weitaus tiefere Dimension. Für sie war es zunächst der Aufbruch zu einem Ausstieg aus ihrem bürgerlichen Alltagsleben und zur unwiderruflichen Beendigung ihrer Berufe als Verlagskauffrau (Franziska) und als Leiter einer Lackiererei (Rainer). Nicht Neuseeland, Australien oder die Südsee wollten sie dafür eintauschen, sondern das Abenteuer vor ihrer eigenen, europäischen Haustür. Diese Idee und dieser Mut sollten sogleich belohnt werden.

Lang war die Liste der Sponsoren, die ohne viel Zögern sofort ihre Unterstützung mit ihren Produkten für dieses europäische Paddel-Projekt zusagten, das zunächst nicht viel länger als zwei Jahre dauern sollte. Dabei waren Franziska und Rainer zuvor noch nie mit Kajaks auf dem Meer unterwegs gewesen! Aber zwei Klepper-Zweier-Quattro XT versprachen dafür hinreichend Sicherheit. Dass unter der unbarmherzigen Einwirkung von Sonne und Meer dann aber gleich vier Bootshäute verschlissen wurden, hat sicher nicht nur sie selbst, sondern auch ihren Sponsor, die Klepper AG, überrascht.

Gastfreundschaft und Medieninteresse

Aber von der Idee, mit dem Paddelboot über mehrere Jahre lang die südeuropäischen Küsten zu erkunden und zu umrunden, waren nicht nur ihre Sponsoren infiziert. Sie übertrug sich vielmehr in Windeseile von einem Ort zum anderen, erweckte Begeisterung, Gastfreundschaft und vor allem ein nicht enden wollendes Medieninteresse. Zahlreiche offizielle Empfänge, Einladungen, Feste, aber auch natürliche Freundschaften waren die Folge. Und auch Mäzene stellten sich ein, die großzügig ganze Landesaufenthalte finanzierten. Die mehrjährige Fahrt mit faltboot und Zelt rund um die südeuropäischen Küsten öffnete die Herzen der Menschen zu Gastfreundschaft und Völkerverständigung, wie sie die Ulms wohl selbst so zuvor nicht erwartet hätten. Doch dafür gab es in dem Verständnis der Menschen auch noch einen anderen Schlüssel. Die Ulms waren nicht mit dem Reisebus, Rucksack oder Fahrrad in ihren Dörfern und Städten aufgetaucht, sondern mit ihren winzig und zerbrechlich wirkenden faltbooten, die sich zuvor in bewegten, windumtosten Seen und wütend schäumenden Brandungen behaupten mussten.

Keine harmlose Küstenbummelei

Alle Windstärken bis zum Sturm hatten sie erlebt, in bis zu 3 m hohen Wellen Kenterungen hinnehmen oder sich bis zur völligen Erschöpfung zu einem schützenden Strand durchkämpfen müssen. Allein die Durchquerung der griechischen Inseln von der Türkei bis zum griechischen Peloponnes erforderte Anstrengungen und Nachtfahrten, die Franziska auf keinen Fall so noch einmal erleben möchte.

Jeder erfahrene Seekajakfahrer weiß, dass bei Küstenfahrten dieser Art das gesamte Spektrum der Fähigkeiten des Seekajakfahrens herausgefordert wird und auch die scheinbare Nähe einer schützenden Küste schnell zum Trugbild wird, wenn sich Wind, Welle, Strömung und Brandung zur gefährlich köchelnden Masse zusammenbrauen. Dass Rainer Ulm in dieser Zeit auch noch drei Bandscheiben-Operationen über sich ergehen lassen musste, erhöht den Respekt.

Ein lebendiges Zeugnis der Härte einer solchen Tour offenbart sich beim Anblick der Boote der Ulms. Völlig verblichen das ehemals leuchtende Rot ihrer Verdeckshaut, hier und da sogar verschimmelt, zerrissen und geflickt, aber auch noch immer funktionstüchtig und vor allem ehrwürdig strahlend mit der Aura eines intensiv gelebten Abenteuers. Ein Ehrenplatz im Rosenheimer Klepper-Museum dürfte verdient und auch gewiss sein.

Kommerz und Chance

Doch unübersehbar auch, dass die schöne Stimmung zwischen Traum und Abschied von einem europäischen Abenteuer schon bald durch eine andere Herausforderung verdrängt werden wird. Auch in Hamburg standen die Ulms im Blickpunkt eines großen Medieninteresses. Die Kameras fast aller großen Fernsehstationen waren auf sie gerichtet, als ihre Boote die letzte Schleuse zwischen Elbe, Hafen und Alster verließen; ein Interview jagte sodann das andere. Die Ulms, soviel ist klar, werden an die Rückkehr in ihren bürgerlichen Alltag keine großen Gedanken mehr verschwenden, sondern im Stillen schon ihr nächstes Abenteuer planen. Dafür muss das kommerzielle Eisen geschmiedet werden, solange es glüht. Sie werden daher versuchen, die Erlebnisse ihrer langen Reise nach den legitimen Möglichkeiten in unserer Gesellschaft zu vermarkten. Sie werden darüber ein Buch schreiben und mit Dia-Vorträgen davon berichten.

Man kann nur hoffen, dass ihnen auch unter dem Diktat von Kommerz und Wettbewerb ihre natürliche, sympathische Frische und Offenheit, mit der sie sich so viele Herzen und Freundschaften erschlossen haben, erhalten bleibt. Zudem ist Gastfreundschaft kein Privileg südeuropäischer Völker und kann auch hierzulande erfahren und gelebt werden. Schade wäre daher, wenn diese hier zum Objekt bloßer Vermarktung herabgestuft würde.

In den Berichten über ihre langjährige Reise werden uns die Ulms keine Plätze, Städte oder Küsten zeigen können, die wir nicht irgendwie schon selbst einmal gesehen oder besucht haben. Ihre lange Reise könnte uns aber in ein für uns unbekanntes Inneres von Menschen, Gesellschaften und Begegnungen vor unserer europäischen Haustür führen sowie uns eine Fülle von Erfahrungen des Küsten-Kanuwanderns vermitteln, zu deren intensivem Erlebnis uns einfach immer die Zeit fehlen wird. Man darf daher weiter sehr neugierig und gespannt sein auf das europäische Faltbootabenteuer von Franziska und Rainer Ulm.

Text: Carlo Schagen

Quelle: KANU SPORT; Nr. 12/05, S.24-25 – www.kanu.de

Link: www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 13.10.05 (Geschichte)

01.12.2005 **GPS-Kaufberatung und Resümee** (Ausrüstung)

In KANU SPORT gibt **Ralf Schönfeld** in dem Beitrag:

**„Kanu-Sport-Praxistipp:
GPS beim Kanufahren
Teil 3: GPS-Kaufberatung und Resümee“**

noch ein paar Tipps & Hinweise, die u.a. den Kauf und den Einsatz unterwegs betreffen, z.B.:

- zur Wasserdichtigkeit: „Zwar wird (fast) allen Geräten Wasserdichtigkeit bescheinigt und dies mag unter Laborbedingungen auch zutreffen, nicht aber im harten Gebrauch in der Praxis und wenn die Dichtungen schon ein paar Jahre auf dem Buckel haben.“
- zur Bedienbarkeit: „Um die Bedienung (in einem wasserdichten Schutzbeutel) zu gewährleisten, empfiehlt sich ein Gerät mit den Bedienknöpfen auf der Vorderseite zu wählen.“
- zur Aktualität von Kartensoftware: „Bei der Auswahl des GPS-Gerätes ist neben Funktionalität und Preis auch die Marktposition und Verbreitung des Herstellers ein Kriterium; denn Stückzahl und Nachfrage steuern das Angebot an kompatibler Software und digitalen Karten.“
- über Akkus: „Nicht empfehlen würde ich ein Gerät mit fest eingebautem Akku (geringe Kapazität, keine Austauschmöglichkeit unterwegs).“

- zur Notwendigkeit von Seekarten: „Eine gute Papier-Karte ist auch mit GPS unverzichtbar, und man muss diese Karte natürlich auch „lesen“ können. – D.h. es stellt sich nicht die Frage: Soll ich ein GPS oder Karte & Kompass nehmen?“

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/05, S.26-27 – www.kanu.de

Hinweis:

Teil 1 (GPS-Grundlagen und digitale Karten), in Kanu Sport, Nr. 10/05, S.26-27;

Teil 2 (Touren-Planung mit GPS und PC-Software), in Kanu Sport, Nr. 11/05, S.17-19.

Link:

Beier,U., **GPS-Erfahrungen: 10 praktische Anmerkungen & Anwendungen**

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 27.11.03 (Ausrüstung)

01.12.2005 **Seenotfall vor Norderney: Konsequenzen** (Ausbildung)

In KANU SPORT analysiert **U.Beier** in dem Beitrag:

„Tod nach Kenterung in der Brandung – Teil 2: Konsequenzen

einen tödlich endenden Seenotfall, der sich Anfang September 2005 in der Brandung nahe der Nord-Ost-Spitze von Norderney ereignet hatte.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/05, S.36-39 – www.kanu.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf

01.12.2005 **Dr. Werner Wrage †** (Geschichte)

In KANU SPORT erinnert **Carlo Schagen** in dem Beitrag:

„Zum Tod von Dr. Werner Wrage“

an eine „alte Faltbootlegende“, die im Alter von fast 100 Jahren verstarb:

„Wer sich in der großen Wanderbewegung der 20-er und 30-er Jahre unseres letzten Jahrhunderts mit seinem Faltboot als erster hinaus in die stürmische Nordsee und zu den magischen Sänden und Inseln gewagt hat, lässt sich heute nicht mehr mit Sicherheit feststellen. Dokumentiert sind u.a. die Fahrten von Alfred Seeger („Faltbootfahrten in Nord u. Süd“, bereits ca. 1919 – 1924) und Dr. Gustav Adolf Farner („Sturmfahrten im Kajak“, ca. 1932)

Keiner von ihnen aber hat seinen Lesern die amphibische Natur der Nordsee, die Gesetze ihrer ständigen Veränderung und die artenreiche Tier- und Pflanzenwelt des Wattenmeers so liebevoll nahe gebracht und poetisch beschrieben wie Dr. Werner Wrage aus Hamburg-Blankenese. Gewiss, seine Bücher lasen sich nicht wie abenteuerliche Erzählungen voll reißerischer Spannung. Aber sie waren geprägt von einem reichen, äußerst ausdrucksvollen Wortschatz mit viel Liebe zur Beschreibung von geologischen, botanischen sowie zoologischen Details und kulturellen Besonderheiten, häufig geschickt verwoben mit persönlichen Geschichten seiner mitreisenden Begleiter.

Bereits in seiner Jugend nach Beendigung des ersten Weltkriegs war Dr. Wrage als begeisterter Faltbootfahrer auf der Unterelbe – der heimlichen Liebe vor seiner Haustür - unterwegs. Nach einem Studium der Biologie und Geographie sowie einer Dissertation über das Watt folgten zwischen 1927 und 1939 mit seiner späteren Ehefrau und seinem Freund Hans Kahlbrand ausgeprägte Fahrten zu den Inseln, Halligen und Sänden der Nordsee. Daraus entstand der Faltboot-Klassiker „Faltbootfahrten im Wattenmeer, in erster Auflage im Jahre

1948. Da das Buch begeistert aufgenommen wurde und bald vergriffen war, folgte 1958 eine zweite Auflage unter dem Titel „Erlebtes Watt“.

Bereits noch in den 30-er Jahren unternahm Dr. Wrage aber auch viele Fahrten in die für ihn lieblichere Ostsee und zu den Aland-Inseln, schließlich auch bis nach Norwegen und zu den Lofoten. Ein zweites Faltboot-Reisebuch erschien 1947 unter dem Titel „Nordweg zu den Lofoten, Faltbootfahrten am Polarkreis“. Danach aber wurde es um den Faltbootfahrer Dr. Wrage still, von gelegentlich beobachteten Ausfahrten auf der Unterelbe abgesehen. Dafür aber widmete er sich umso leidenschaftlicher seinen Expeditionen in ferne Länder, vor allem nach Nordafrika, Marokko und in die Sahara.

Diese Erlebnisse schrieb er in den Reise- und Kulturbüchern „Jenseits des Atlas, Ins Herz der Sahara, Fellachen und Pharaonen, Frühlingsfahrt in die Sahara, Die Straße der Kasbahs und Wildnis Ostafrika“ nieder.

Und natürlich übte er neben seinen abenteuerlichen Reisen auch noch einen Beruf aus. Bis zu seinem 63. Lebensjahr unterrichtete er an einem Gymnasium in Hamburg-Blankenese Biologie. Beliebt war er bei seinen Schülern nicht nur deshalb, weil diese sich in der Regel ihre Noten selbst geben durften, sondern vor allem, weil er stets von seinen Reisen allerlei exotisches Getier in den Unterricht mitbrachte, das für Neugier, Aufregung und große Begeisterung sorgte.

Nach seiner Pensionierung wurde Dr. Wrage endgültig zum weltreisenden Universalisten. Unstillbare Neugier und Begeisterungsfähigkeit trieben ihn noch mit 80 Jahren zum Tauchen an tropischen Korallenriffen und zuletzt mit 90 Jahren zu einer botanischen Expedition nach Südafrika.

Er zeichnete, aquarellierte und vertiefte sich in Weltreligionen. Er sammelte Gesteine, Schnecken, Muscheln und allerlei völkerkundlich Interessantes, pflegte Tiere und Pflanzen, bis seine Wohnung in Hamburg-Blankenese nur noch einem einzigen Museum glich. Dort ist Dr. Werner Wrage im August dieses Jahres im Alter von fast 100 Jahren verstorben.

Text: Carlo Schagen

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/05, S.42 – www.kanu.de

Link: Die Bücher von Dr. Werner Wrage sind nur noch antiquarisch oder ggf. über Internet-Versteigerungen erhältlich. Allerdings ist die erste und zweite Auflage seines Buch „Faltbootfahrten im Wattenmeer – Erlebtes Watt“ mit vielen Zeichnungen von Hans Kahlbrand und vier kompletten privaten Fotoalben von diversen Faltbootfahrten im Internet verfügbar, und zwar unter:

è www.spierentonne.de/wrage/wrage00.html

29.112005: „**Schlaue Netze**“: Erfindungen gegen sinnlose Beifänge (Natur)

In einer WWF-Presseinfo wird für Erfindungen gegen sinnlose Beifänge aufgerufen: Das Preisgeld beträgt 30.000 Euro:

„Der WWF startet heute seinen zweiten internationalen Wettbewerb für „schlaue Netze“. Den Erfindern von innovativem Fischereigerät, mit dem die Umwelt geschont und vor allem die Zahl der ungewollten Beifänge deutlich reduziert werden kann, winken Preisgelder von insgesamt 30.000 Euro. „Hunderttausende Wale, Delfine, Meeresschildkröten und Seevögel verenden jährlich in den Netzen der Fischer, obwohl sie wirtschaftlich bedeutungslos sind. Diesen zerstörerischen Beifang wollen wir mit unserem Innovations-Wettbewerb deutlich verringern“, so WWF-Fischereiexpertin Heike Vesper.

Gezielte Fangmethoden schonen nach Ansicht des WWF nicht nur die Umwelt, sondern auch den Geldbeutel der Fischer. „Der ungewollte Beifang von Kleinfischen, deren Verkauf nicht erlaubt ist, führt zu erheblichen finanziellen Verlusten“, erklärt die WWF-Expertin.

Der WWF-Wettbewerb steht Teilnehmern aus der Fischereiindustrie ebenso offen wie Ingenieuren, Wissenschaftlern, Studenten oder interessierten Laien. Die Vorschläge für innovatives Fischereigerät sollen umweltschonend und praktikabel sein. Die Neuentwicklungen müssen bis zum 15. März 2006 als einsatzfähiger Prototyp vorliegen (Teilnahmebedingungen unter www.smartgear.org). Eine internationale Jury aus Fischern, Wissenschaftlern, Ingenieuren und Umweltschützern wählt dann die Preisträger aus.

Der erste Wettbewerb für „schlaue Netze“ hatte der WWF 2004 ausgerufen. Den Hauptpreis gewann ein US-amerikanischer Erfinder, der mit seinem Beitrag den Beifang von Meeresschildkröten reduzieren konnte. Er hatte Langleinen, die zum Fischfang ausgebracht werden, mit Stahlgewichten beschwert, um die Köder auf eine Tiefe von über hundert Metern zu drücken. In dieser Tiefe kommen die Schildkröten deutlich seltener vor.

Der Beifang gilt als eine der größten Bedrohungen für das Ökosystem Meer. Mehr als ein Viertel aller Fänge werden nach WWF-Angaben wieder über Bord geworfen – mehr als 20 Millionen Tonnen pro Jahr.“

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02791/

Weitere Infos zum Küstenkanuwandern bieten u.a. die folgenden Links:

Homepage (D):

Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV) (Seite: Küstenkanuwandern)

è www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Kanu-Verein Unterweser e.V. (KVU-Bremerhaven)

è www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

è www.salzwasserunion.de

Homepage (GB):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

è www.canoekayak.co.uk

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

è www.qajaqjpn.org

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

è www.seakayakermag.com

Newsletter **The New South Wales Sea Kayaker** (Australien):

hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker"

è www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Newsletter **Sea Paddler** (Kanalinseln/GB)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

è www.seapaddler.co.uk

Newsletter **Treasna na dTonnta** (“**Across the Waves**”) (Irland)

hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"

è <http://d130820.u28.host.ie/tnad/tnd29.htm>

(Ersetze die 29 (= Nr. 29/Okt. 2005) durch Zahlen von 1 – 28, um frühere Ausgaben aufzurufen.)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

è www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Le sites des passionésale kayak de mer en Méditerranée (Frankreich):

è www.chez.com

Seekajakforum (D):

è www.seekajakforum.de > Wissen

Justine Curgenvén (Großbritannien & die Welt)

è www.cackletv.com

Axel Schoevers (NL):

è www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Peter Unold (Havkajakroerne/DK) (Blog):

è www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

Infos über Seekajak-Expeditionen:

Sean Morley (Rund Großbritannien & Irland (2004) / Rund Island (2006):

è www.expeditionkayak.com

Franzisca + Rainer Ulm (12.000 km entlang Europas Küste (2000-2005)

è www.ulm-outdoor.de

***** * *****