

# Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.9/06)

(Aktuelle Infos: 16.01. – 28.02.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

- 
- 28.02.2006 Zurzeit keine erhöhte Vogelsterblichkeit im Nationalpark (Natur)
  - 25.02.2006 Cinque Terre (Golf von Genua) (Italien)
  - 22.02.2006 Imprägniermittel (Ausrüstung)
  - 22.02.2006 Algarve (Portugal) (Revier/Ausland)
  - 20.02.2006 Rettungswesten: 10 (Zusatz-)Eigenschaften (Ausrüstung)
  - 17.02.2006 Winterpaddeln (westschwedischen Küste) (Revier/Ausland)
  - 17.02.2006 Seewetterberichte (Wetter)
  - 17.02.2006 Norwegen komplett (Revier/Ausland)
  - 17.02.2006 Globalpaddler Otto v. Stritzky's (Reiseberichte) (Revier/Ausland)
  - 17.02.2006 Europa-Reise per Faltboot (Revier/Ausland)
  - 17.02.2006 Rund South Georgia (Antarktisinsel) (Revier/Ausland)
  - 11.02.2006 US-Amerikanische Zeitschrift CANOE & KAYAK (Literatur)
  - 09.02.2006 Billig-Seekajaks: Woran können wir sie erkennen? (Ausrüstung)
  - 08.02.2006 Ionisches Meer (Revier/Ausland)
  - 08.02.2006 Nordpol wandert nach Sibirien (Ausbildung)
  - 06.02.2006 Künstliche Inseln in der Elbmündung (Revier/Inland)
  - 05.02.2006 Seekajaks: Für leichte Mädchen, nicht für schwere Jungs (Ausrüstung)
  - 04.02.2006 Richtig Surfen (Ausbildung)
  - 03.02.2006: Unnötiger Kabelsalat im Wattenmeer-Nationalpark (Natur)
  - 02.02.2006 Erfolgreiche Kegelrobber-Wurfsaison (Natur)
  - 01.02.2006 Antarktis (Revier/Ausland)
  - 29.01.2006 Übersicht: Paddelreviere (Revier/Ausland)
  - 29.01.2006 Die Pacific-Küste von Baja California (Revier/Ausland)
  - 29.01.2006 Bootstest: Tempest 165 (Wilderness) pro und X-Lite (Point 65°N) (Ausrüstung)
  - 28.01.2006 2-Personen-Trekkingzelttest (Ausrüstung)
  - 27.01.2006 Zur Multifunktionalität des Paddel-Floats (Ausrüstung)
  - 26.01.2006 Andamanensee (Thailand) (Revier/Ausland)
  - 25.01.2006 Insel Langlütjen II (Wesermündung) (Revier/Inland)
  - 24.01.2006 Deutsche Welle strahlt keinen Seewetterbericht mehr aus (Wetter)
  - 23.01.2006 Nationalpark wird zum „Kommunalpark“? (Natur)
  - 23.01.2006 Kälteschockreaktionen (Gesundheit)
  - 22.01.2006 Jersey-Touren (Revier/Ausland)
  - 21.01.2006 10 Punkte gegen den Kältetod (Ausbildung/Ausrüstung)
  - 20.01.2006 Wellen, Gezeiten und Strände (Ausbildung)
  - 19.01.2006 Instrumentenlose Navigation (Ausbildung)
  - 19.01.2006 Geschichte der Navigation (Ausbildung)
  - 18.01.2006 Hydrodynamische Aspekte von Inuit Kajaks (Ausrüstung)
  - 17.01.2006 Korsika (Revier/Ausland)
  - 16.01.2006 Sea Paddler's World Paddling Guide (Revier/Ausland)

-----

28.02.2006 **Zurzeit keine erhöhte Vogelsterblichkeit im Nationalpark (Natur)**

Die SCHUTZSTATION WATTENMEER berichtet in einer Presse-Info darüber, dass „Kontrollgänge der Schutzstation Wattenmeer keine Auffälligkeiten ergeben. Um ein aktuelles Bild in Sachen Vogelgrippe an der Westküste zu erhalten, kontrollierten am Wochenende die Mitarbeiter der Schutzstation Wattenmeer weite Teile ihrer Betreuungsgebiete im Nationalpark Wattenmeer.

*Auf den Inseln und Halligen (des Schleswig-Holsteinischen Wattenmerres) und dem Festland bis hinunter zur Elbmündung wurden hierbei von 12 Stationen aus über 300 km Küstenlinie nach toten Vögeln abgesucht:*

- *Bei den Kontrollgängen wurden knapp 200 Vogelkadaver gefunden.*
- *Hiervon bestanden allerdings viele nur noch aus Federn und einzelnen Knochen und dürften somit schon einige Monate tot sein.*
- *Lediglich 20 % der Tiere waren wahrscheinlich innerhalb des letzten Monats umgekommen.*

*Hierzu meint Silvia Gaus, Koordinatorin der Gebietsbetreuungsarbeit bei der Schutzstation Wattenmeer: "Die Anzahl der Totfunde entspricht der normalen Wintersterblichkeit der Vögel und ist deshalb kein Anzeichen für die Vogelgrippe."*

*Die Lage der Kadaver und Vogelreste wurde genau festgehalten, damit sie, wie vom Land beabsichtigt, von Fachleuten eingesammelt und zu weiteren Analysen geschickt werden können.*

**Quelle:** Presse-Info der Schutzstation Wattenmeer v. 28.02.06

è [www.schutzstation-wattenmeer.de](http://www.schutzstation-wattenmeer.de)

**Weitere Informationen:** Silvia Gaus 0171 / 63 27 513

-----

25.02.2006 **Cinque Terre (Golf von Genua)** (Italien)

Im SEEKAJAKFORUM berichtet **Mark Huber** in dem Beitrag:

**„Herbe Cinque Terre“**

über ein Tour im Februar 2006 entlang der Felsküste der Cinque Terre mit Start in der etwas wellengeschützten Bucht von Spezia (It. Napoleon ist das der beste Naturhafen der Welt!).

Der Verlauf der 4-tägigen Tour wurde u.a. von Brandung, Dumpfern, Clapotis, Fallwinden, Regen, Gewitter, Hagel & Schneefall geprägt. Er bestätigt wieder einmal, dass zwischen Oktober bis April - nicht nur am Golf von Genua, sondern fast überall im Mittelmeer - mit Gewässerbedingungen zu rechnen ist, die zu keiner längeren Küstenkanuwanderung einladen.

**M.H.'s paddlerisches Fazit:**

*„Vor allem bei Wind aus Süd über Süd-West bis West im Golf von Genua (auch am Vortag) kann sich in den Cinque Terre eine Brandung aufbauen, die an den wenigen steilen Sandstränden zu Dumpfern und an den Felswänden zu chaotischer Clapotis führt, die nicht unterschätzt werden sollte. Ein Anlanden ist dann über Strecken von 10 – 15 km nicht mehr möglich. Da ebener Platz äußerst knapp ist, ist Wildzelten in der Saison sehr konfliktrichtig. Campingplätze direkt am Meer gibt es in keinem der fünf Dörfer, die nächstgelegenen sind in Levanto und Deiva Marina.“*

**Link:** [www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,21754](http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,21754) (25.2.06)

-----

## 22.02.2006 **Imprägniermittel** (Ausrüstung)

In SEGELN stellt **G.Sinschek** in dem Beitrag:

### **„Wasserschreck: Neun Imprägniermittel im Test“**

die Ergebnisse eines Test von Imprägniermitteln vor und weist darauf hin, dass *„die teuerste Seglerbekleidung mit atmungsaktiver Membrane wenig nützt, wenn Jacke oder Hose sich außen vollsaugen, weil die Imprägnierung nicht mehr funktioniert.“*

„Test-Sieger“ ist das Mittel:

- **TX Direct Spray on** (Nikwax/Vaude):  
*„Der Testsieger ist einfach anzuwenden und zeigt selbst nach zweimaliger Wäsche noch sehr gute Ergebnisse.“* Es ist jedoch erforderlich, dass vor der Imprägnierung das Kleidungsstück mit Nikwax Tech-wash vorgewaschen wird.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 3/06, S.32-37 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)  
-----

## 22.02.2006 **Algarve (Portugal)** (Revier/Ausland)

In SEGELN berichtet **C.Viktor** in dem Beitrag:

### **„Küste der Entdecker**

über die am Atlantik liegende Algarve.

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

- *„Die im Sommer vorherrschenden Winde kommen meist aus nördlicher Richtung. In dieser Zeit müssen Sie auch immer mit Thermik rechnen, die gegen Mittag aus SW einsetzt, auf NW dreht und dabei kräftig auffrischen kann (6 – 7 Bft.). Für Schauer mit stürmischen Ost- oder Südostwind können Marokkotiefs sorgen. Besonders in den Sommermonaten müssen Sie mit Nebel rechnen. Es mag ja in den Sommermonaten an der Algarve sehr heiß sein, im September sorgten jedoch das kalte Atlantikwasser und der frische Nordwind für noch erträgliche Kühle.“*

und über **Gezeiten & Strom** Folgendes:

- *„Der vom Tidenhub bis zu 3 m verursachte Gezeitenstrom kann in Flüssen, Flussmündungen und in den Einfahrten zu den Lagunen mit bis zu 5 kn laufen. Starke Regenfälle im Hinterland können ihn noch verstärken.“*

**Quelle:** SEGELN, Nr. 3/06, S.18-25 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)  
-----

## 20.02.2006 **Rettungswesten: 10 (Zusatz-)Eigenschaften** (Ausrüstung)

Rettungswesten zeichnen sich im Wesentlichen dadurch aus, dass sie stets **„ohnmachtsicher“**. Erfüllt eine Rettungsweste nicht diese zentrale Anforderung, ist sie höchstens als eine Schwimmweste anzusehen.

Das Angebot an Rettungswesten ist recht unterschiedlich. Da die Nachfrage – zumindest in der Segelsparte – nahezu gesättigt ist, versuchen die Anbieter immer wieder mal etwas Neues anzubieten. Ob diese Verbesserungen auch wirklich wichtig sind, muss letztlich jeder selber entscheiden. Folgende Entwicklungsstufen sind bislang beschriftet worden, die letztlich Reaktionen auf Probleme darstellen, die immer wieder auftraten:

1. Rettung vor dem allzu schnellen Ertrinken: Halbautomatische Rettungsweste, die per Handzug aufgeblasen werden kann, und zwar dergestalt, dass per Handzug eine Kohlendioxid-Patrone geöffnet wird, dessen ausströmendes Gas den Auftriebskörper der Rettungsweste aufbläst.
2. Rettung einer Person, die ohnmächtig ins Wasser fällt: Vollautomatische Rettungsweste, die beim Eintauchen ins Wasser automatisch aufgeblasen wird.
3. Rettung besonders schwerer Personen: Rettungswesten sind so dimensioniert, dass sie eine ohnmächtige Person nach aufblasen des Auftriebskörpers automatisch in Rückenlage drehen. Da besonders schwere bzw. große Personen, die zudem mit sehr voluminöser Kleidung (z.B. Trockenanzug) ausgerüstet sind, nicht so leicht auf Rückenlage gedreht werden können, werden Rettungswesten angeboten, die statt 150 N (= 15 kg) Auftrieb über 275 N (= 27,5 kg) Auftrieb verfügen.
4. Rettung auch bei beschädigtem Auftriebskörper: Die Rettungsweste wird einfach mit einem zweiten Auftriebskörper versehen, der per Mund aufzublasen ist, wenn der erste Auftriebskörper undicht geworden ist.
5. Schutz vor Ertrinken durch einatmen von fliegendem Wasser (Gischt/Spray): Rettungsweste mit eingebautem Sprayhood/-cap, der über dem Kopf gezogen wird und einem so vor Gischt und sonstigen Wasserspritzern schützt.
6. Hilfe beim Auffinden bei Dunkelheit: Die Rettungsweste wird mit Reflexstreifen beklebt, die beim Anleuchten den Lichtstrahl reflektieren, und zusätzlich mit einer Seenotleuchte ausgerüstet, die i.d.R. zu leuchten anfängt und dann ca. 8 Std. brennt, wenn die Rettungsweste ins Wasser eintaucht.
7. Hilfe beim Auffinden allgemein: Die Rettungsweste wird mit einer Tasche ausgerüstet, in der ein Seenotsignalmittel verstaut werden kann.
8. Weitere Hilfe beim Auffinden: Im Auftriebskörper der Rettungsweste wird einer Säule (Boje) ausgerüstet, die zusammen mit dem Auftriebskörper aufgeblasen wird und ca. 1 m aus dem Wasser ragt, sodass die im Wasser treibende Person leichter geortet werden kann. Das Ende der Säule kann zusätzlich mit einer Leuchte ausgerüstet werden, sodass das Auffinden bei Dunkelheit erleichtert wird.
9. Schutz vor fehlender Einsatzbereitschaft einer Rettungsweste: Ein Problem könnte sein, dass sich die CO<sub>2</sub>-Patrone unbemerkt geleert hat. Mit Hilfe einer Markierung und eines Sichtfensters kann jeder beim Tragen sofort sehen, ob die Patrone noch i.O. ist.
10. Verbesserung des Komforts, damit die Rettungsweste auch wirklich unterwegs getragen wird: Ausrüstung der Rettungsweste mit einem Nackenfleece, damit sie im Nacken nicht so leicht scheuert, bzw. Verminderung von Gewicht/Größe, damit sie z.B. beim Paddeln nicht stört.

Wichtig ist, dass beim Küstenkanuwandern eine Rettungsweste getragen wird. Ob die Weste auch möglichst viele der oben aufgeführt Zusatzeigenschaften bietet, ist m.E. zweitrangig. Letztlich muss das jeder selber für sich entscheiden. Das gilt z.B.:

- auch für den Schrittgurt, der bei vielen Rettungswesten als Zusatzausrüstung angeboten wird, ein Hochrutschen der Weste im Wasser bzw. beim Bergen verhindern soll, aber beim stundenlangen Sitzen im Kajak drücken könnte,
- bzw. für die Frage, ob und mit wie viel Taschen eine Rettungsweste ausgestattet werden sollte. Es gibt wohl vereinzelt Rettungswesten, die extra für Kanuten und Ruderer angeboten werden, aber die sind nicht mit – den unstrittig recht praktischen - Taschen ausgestattet.

Solange die Nachfrage nach Rettungswesten durch die Küstenkanuwandersparte nicht zunimmt, müssen wir uns jedoch damit Abfinden, dass wir nicht zur Zielgruppe der Hersteller von Rettungswesten gehören.

Zum Schluss noch ein paar Anmerkungen für Rettungswestenträgerinnen und –träger:

- aufblasbare Rettungswesten sollten alle 2 Jahre vom Hersteller gewartet werden;
- aufblasbare Rettungswesten haben eine auf 10 Jahre begrenzte Lebensdauer, die bei anschließender jährlicher Wartung bis auf maximal 14 Jahre verschoben werden kann.

Wer das nicht für nötig erachtet, sollte zumindest selber seiner Schwimmweste 1x jährlich aufblasen und nach 24 Std. prüfen, ob der Auftriebskörper Luft verliert. Undichtigkeiten können dabei z.B. nicht nur auf Löcher im Auftriebskörper, auf undichte Nähte, sondern auch auf beschädigte Dichtungen (hier: beim zusätzlichen Mundventil bzw. am Anschluß zur CO<sub>2</sub>-Patrone) zurückzuführen sein.

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Link:**

Schwimmweste oder Rettungsweste: Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf)

**Links zu Hersteller von Rettungswesten:**

è [www.plastimo.de](http://www.plastimo.de)

è [www.secumar.com](http://www.secumar.com)

-----

## 17.02.2006 **Winterpaddeln (westschwedischen Küste)** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Stefan Schorr** in dem Beitrag:

**„Kleine Helden –Wintertour in Westschweden“**

über eine 3-tägige kommerzielle Tour im Februar entlang der westschwedischen Schärenküste. Gepaddelt wurde in Zweier-Seekajaks von der Insel Orust (Bohuslän) aus.

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 2/06, S.70-73 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link:** [www.club-aktiv.de](http://www.club-aktiv.de)

-----

## 17.02.2006 **Seewetterberichte** (Wetter)

In KANU MAGAZIN schreibt **Jürgen Hoh** in dem Beitrag:

**„Kräht der Hand auf dem Mist ...“**

darüber, wie wichtig ist es, vor einer Küstenkanuwanderung den Seewetterbericht abzuhören, wie ein Seewetterbericht aufgebaut und wie er zu verstehen ist. Außerdem erläutert er, welche Wetterveränderungen aus per Barometer ermittelten Luftdruckveränderungen abgeleitet werden können. Z.B.:

- fällt der Luftdruck um 3-5 hPa in 3 Std. steht eine Wetterverschlechterung kurz bevor;
- fällt er um 5-10 hPa in 3 Std. ist in Kürze mit Starkwind bzw. Sturm zu rechnen.

Die Kernaussage dieses Beitrages ist im folgenden „Salzwasser-Tipp“ zu finden:

- **„Wer dem Wetterbericht glaubt, spart sich viel Ärger.“**

Leider wird in dem Beitrag nicht darauf hingewiesen, welche Probleme sich ergeben können, wenn wir uns auf die Barometerangaben von Outdoor-Uhren verlassen. Nicht jede Uhr mit eingebautem Barometer ist nämlich „temperaturkompensiert“. D.h.:

- scheint die Sonne auf die Uhr,
- wird die Uhr ins kalte Wasser getaucht,
- oder wird sie vom Ärmel der Paddeljacke umhüllt
- bzw. nachts am Arm getragen, der innerhalb des Schlafsacks liegt,
- oder wird sie vom Arm genommen und auf dem Vorderdeck platziert

dann können sich Temperaturschwankungen ergeben, die dazu führen, dass Luftdruckveränderungen angezeigt werden, obwohl sich in Wirklichkeit der Luftdruck gar nicht verändert hat.

Außerdem wird nicht darauf hingewiesen, dass wir die zentralen Aussagen eines Seewetterberichts, nämlich u.a. die Windprognose, auch per Handy über SMS abrufen können. Z.B. empfiehlt sich das Angebot von [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de) (30 Abrufe kosten ca. 20,- Euro, wobei Wetterinfos von insgesamt 120 verschiedenen europäischen Regionen abgerufen werden können, und zwar zweimal täglich als 36-Std.-Vorhersage (mit 6-stündigen Abstand).

Übrigens, dieser Beitrag ist als Fortsetzung zum Beitrag „... und nun: das Wetter“ zu verstehen, der in Nr. 1/06, S.56-57, erschienen ist:

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 18.12.05 (Wetter)

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 2/06, S.58-59 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link:** (diverse Übersichten über Radiofrequenzen, Internetadressen, Tel.-Nr.)

Seewetterbericht für Nord-/Ostsee: [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf)

Seewetterbericht für Europa: [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf)

-----

17.02.2006 **Norwegen komplett** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN ist unter dem Titel:

**„Die kleine Frau und das Meer“**

ein Interview abgedruckt, welches **Stephan Glocker** mit der Schwedin **Barbro Lindman** (37) geführt hat.

B.L. hat im Sommer 2005 in 78 Tagen die gesamte norwegische Küste zwischen Kirkenes und Strömstad solo abgepaddelt (ca. 2.835 km bei einer Küstenlinie von insgesamt über 20.00 km).

Sie soll die erste Frau sein, die das solo geschafft hat. Die Hamburgerin Petra Basch hat wohl schon Ähnliches geleistet, aber halt nicht solo. P.W. ist in den 80iger Jahren zusammen mit ihrem Partner und jetzigen Ehemann Christoph Beyer von Kristiansand aus bis zum Nordkapp gepaddelt. Während B.L. sich jedoch stets dicht entlang der Küste hielt, fuhren P.B. & Chr.B. häufig in die Fjorde hinein und setzen dann per Bootswagen in den Nachbarfjord über ohne ihr Ziel Nordkapp aus den Augen zu verlieren. Das ganze war aber nur eine Zwischenetappe auf einer 6-monatigen Tour, die in Hamburg begann und über DK, N, S und FIN auf die Ostsee führte und schließlich in Trelleborg (S) endete.

Übrigens, gestartet ist B.L. am 31.05.05. Die Hälfte der Seekarten und des Proviantes hatte sie südlich von Tromsø deponiert. Gepaddelt wurde so von 6 bis 19 Uhr.

Auf die Fragen „Womit hast du nicht gerechnet und gab es etwas, was du unterschätzt hast?“ antwortete sie: *„Dass das Wetter so oft so schlecht sein würde. Ich hatte mir mehr freie Zeit zum Entspannen ... erhofft. Unterwegs musste ich an den schönen Tagen meistens Strecke machen und viele zusätzliche Stunden paddeln .... (Dass) es im schönsten Sommer tagelang derart blasen würde, hatte ich einfach nicht erwartet. Manchmal musste ich anlanden und regelrecht in Deckung gehen. ... Zwangspausen können für die Psyche anstrengender sein als das Paddeln für den Körper.“*

Ausrüstungsprobleme hatte sie praktisch nicht, mit einer Ausnahme: *„Nur mit dem GPS - ich hätte gedacht, dass die Dinger zuverlässiger sind. Das erste Gerät fiel nach 3 Wochen aus – natürlich mitten in einer Nebelbank. Das Ersatzgerät funktionierte, aber nur manchmal. Ich war sehr froh, dass ich auch die klassische Navigation beherrsche.“*

Am kritischsten war es, als einmal ein Dampfer ihren Kurs kreuzte: *„Ich paddelte wie eine Verrückte, um aus der Fahrtroute des Dampfers zu kommen. Eine genaues Abschätzen der Entfernung sit wegen der Größen- und Tempounterschiede zwischen Kajak und Hochsee-Schiff sehr schwierig. ... Nachdem der Dampfer glücklich vorbei war, saß ich zitternd im Kajak.“*

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 2/06, S.32-37 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link:** [www.barbroindman.com](http://www.barbroindman.com)

-----

#### 17.02.2006 **Global Paddler Otto v. Stritzky's (Reiseberichte)** (Revier/Ausland)

In der Tat gibt es nicht nur „Global Player“ sondern auch „Global Paddler“. Einer von ihnen ist **Otto v. Stritzky** mit seiner Partnerin **Marja de Pree**. Neben seinem:

**„Paddel-Handbuch. Wandern auf Süß- und Salzwasser“** (Ausgabe 2006, 280 S.)

hat er insgesamt 7 Bücher veröffentlicht, die Tourenberichte enthalten, die zu fast jeder Ecke unseren runden Globus führen, z.B.

- Ostsee-Schären
- Aland/Finnland
- Lettland/Estland
- Griechenland
- Türkische Küste
- Kanadas Fjorde
- Mexikos Baja California
- Bahama Cays
- Bali's Küste
- Indonesien
- Philippinien – Inseln
- Südsee Atolle
- Mikronesien
- Kiribati (Pazifik)
- Mittelmeer
- Thailand
- Belize
- Neuseeland

Im KANU MAGAZIN, Nr. 2/06, S.14, wird nun darüber berichtet, dass Otto v. Stritzky beginnt, die Berichte aus seinen Büchern kostenfrei zum Downloaden ins Internet zu stellen. Derzeit

sind es 26 Berichte aus 19 Ländern. Folgende Berichte sind für das Küstenkanuwandern von Interesse:

- Estland/Inselfahrt (Saaremaa u. Hiiumaa) (1994 / 31 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/EstlandInseln.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/EstlandInseln.pdf)
- Belize – Urwald, Flüsse und Lagunen (1996 / 33 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/Belize.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Belize.pdf)
- Bahamas – Island hopping (1998 / 39 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/Bahamas.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Bahamas.pdf)
- Neuseeland – Inseln, Seen, Küste (1999 / 44 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/Neuseeland.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Neuseeland.pdf)
- Mittelmeer – längs der Côte d'Azur (S.Rafael – Monte Carlo) (1951 / 13 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/CotedeAzur.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/CotedeAzur.pdf)
- Mittelmeer – Costa de Levante (Genua – La Spezia) (1952 / 12 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/CostaLevante.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/CostaLevante.pdf)
- Korsika – Boot, Blutrache, Banditen (1954 / 18 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/Korsika.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Korsika.pdf)
- Jugoslawien – Wasser, Berge und ein Partisan (1953 / 24 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/Jugoslawien.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Jugoslawien.pdf)
- Thailand - Küstenfahrt (1995 / 32 S.)  
è [www.paddel-buecher.de/PDF/ThailandKueste.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/ThailandKueste.pdf)

**Link:** [www.paddel-buecher.de](http://www.paddel-buecher.de)  
-----

## 17.02.2006 **Europa-Reise per Faltboot** (Geschichte)

Im KANU MAGAZIN berichten Franziska & Rainer Ulm in dem Kurzbeitrag:

### **Europa-Reise per Faltboot**

selber kurz über ihre Tour, die in Ulm am 1.5.00 begann, per Umweg über Donau, Schwarzes Meer, Mittelmeer und Atlantik in Hamburg am 14.10.05 endete. Übrigens, beide verfügten über keine „Meereserfahrungen“. Dass sie es dennoch bis an die Atlantikküste Spaniens schafften spricht für sie, zumal sie im jeweils in einem Zweier-Faltboot von Klepper paddelten. „Der weitere Weg auf dem Atlantik ist aufgrund der rauen Bedingungen geprägt von viel Angst und einer Zwangspause durch Rainers dritte Brandscheiben-OP. Und so entschließen wir uns nach reiflicher Überlegung dazu, den Heimweg soweit möglich über Binnenkanäle anzutreten.“

Auf ausführlicher Infos über diese 5 Jahre dauernde Tour werden wir wohl noch etwas warten müssen. Geplant ist zumindest eine Buchveröffentlichung.

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 2/06, S.14-15 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link:** [www.ulm-outdoor.de](http://www.ulm-outdoor.de)

#### **Weitere Literatur:**

C.Schagen: Ein Europäisches Faltbootabenteuer, in: Kanu Sport, 12/05, S.24-25

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 1.12.05 (Geschichte)

U.Beier: Geschafft – Über 12.000 km durch –Europa im Faltboot

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 13.10.05 (Geschichte)  
-----

## 17.02.2006 **Rund South Georgia (Antarktisinsel)** (Revier/Ausland)

Im KANU MAGAZIN wird in dem Kurzbeitrag:

### „Paddeln bei den Pinguinen. Seekajak-Expedition in der Antarktis“

über eine ca. 400 km lange Umrundung der Insel South Georgia der Neuseeländer **Charles, Jones** und **Waters** berichtete, die diese im November 2005 unternahmen.

South Georgia liegt ca. 1.200 km östlich der Falkland Inseln und ca. 1.600 km nördlich der Antarktis. Es ist jene Insel, die Shackleton nach seiner gescheiterten Südpol-Expedition mit einem zum Segelboot umgerüsteten Rettungsboot ansteuerte, um Hilfe für seine im Packeis zurückgelassene Mannschaft zu holen.

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 2/06, S.10 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link:** [www.adventurephilosophy.com](http://www.adventurephilosophy.com)  
-----

### 11.02.2006 **US-Amerikanische Zeitschrift CANOE & KAYAK** (Literatur)

Die Zeitschrift CANOE & KAYAK veröffentlicht auf ihrer Homepage unter der Rubrik „**Destinations**“ Berichte u.a. über diverse Küstenreviere:

- Bol,T.: Baja by Sea Kayak
- Olinger,T.: Baja Sea Kayaking 101
- Rice,L.: Paddling Magic Greece
- Powers,M.: Circumnavigation by Sea Kayak of Tangaroa (Polynesien)
- Rice,L.: Greenland Heaven
- Bride,P.: Vietnam's Bay of Dragons
- Stanton,R.: Fiji Adventure Cruise
- Stanton,R.: I Dream of Fiji
- Killoran,W.: Solo Kayak Trip Around Prince Edward Island (Eastern Canada)
- Oxnard,K.W.: Bay of Fundy (Eastern Canada)
- Broudy,B.: Saguenay – St. Lawrence Marine Park (Eastern Canada)
- Bride,P.: Georgian Bay (Eastern Canada)
- Hardy,D.: Queen Charlotte Islands (British Columbia) (Western Canada)
- Roegers,J. Paddling Perfection (Barkley Sound) (Western Canada)
- Olinger,T.: San Juan Islands (Washington) (Western USA)
- Bol,T.: Northern Exposure (Anchorage) (Alaska)

**Link:** [www.canoekayak.com](http://www.canoekayak.com)  
-----

### 09.02.2006 **Billig-Seekajaks: Woran können wir sie erkennen?** (Ausrüstung)

Ja, woran können wir nun Billig-Seekajaks erkennen? Natürlich am niedrigen Preis, aber nicht jedes preiswerte Seekajak ist auch „billig“ im Sinn von „minderwertig“ und auch manch teureres Seekajak kann von minderer Qualität sein!

Ab wann können wir nun aber von „minderer Qualität“ sprechen, die – wenn überhaupt - nur durch einen geringen Preis gerechtfertigt ist? Bevor ich darauf eingehe, möchte ich zunächst Folgendes klarstellen:

#### 1. **Bootsform**

In Anbetracht dessen, dass bei der Bestimmung der Form des Unterwasserschiffs eines Seekajaks kein einziger Hersteller von Seekajaks hydrodynamische Test durchführen lässt, um für bestimmte Anforderungen die optimale Form zu finden, sondern vielmehr – sofern er

eh nicht die Form eines bewährten bzw. gängigen Seekajaks kopiert - einfach nach Versuch & Irrtum vorgeht, um eine geeignete Form des Unterwasserschiffs zu finden, sind eigentlich alle Seekajaks – was das Unterwasserschiff betrifft – Billig-Kajaks; denn alle Seekajakhersteller versuchen hier sich vor den hohen Kosten hydrodynamischer Testversuche z.B. im Schleppkanal zu drücken. Gegebenenfalls mag es schon möglich sein, auf preiswertere Weise per PC-Simulation theoretisch die geeignetste Form eines Seekajaks einer bestimmt Anforderungskategorie zu finden. Aber auch diesbezüglich habe ich noch von keinem Seekajak gehört, dessen Form auf diese Weise optimiert wurde. D.h. ob nun ein Seekajak z.B. schnell oder langsam, kipplige oder kippstabil, trocken oder nass läuft bzw. über wenig Gepäckraum oder viel verfügt usw. usf., all das kann auch ein Billig-Seekajak leisten und taugt nicht als Kriterium, um ein Seekajak von einem Billigprodukt zu unterscheiden.

Was aber sind dann die Unterschiede? Ich möchte das anhand von 20 Eigenschaftsmerkmalen erläutern, die im wesentlichen ein Seekajaks ausmachen:

## 2. Materialzusammensetzung des Bootkörpers

Von minderer Qualität ist von der Vielzahl der Faserverbundstoffen das GFK, zumindest im Vergleich zu Diolen, Kevlar und Carbon, was natürlich nicht heißt, dass jedes Seekajak aus Carbon und/oder Kevlar nun von besserer Qualität ist. Da Kevlar- bzw. Carbon-Fasern reißfester sind, ist es möglich, mit weniger Matten ein haltbares Seekajak zu bauen. Dadurch wird es leichter, aber wegen der fehlenden Matten ist es nicht stoßfester und letztlich auch nicht abriebfester. Ein Seekajak aus GFK mit an den richtigen Stellen eingefügten Dioleneinlagen ist einfach nur etwas schwerer, dafür aber auch etwas belastbarer. Das aber kann allein nicht als mindere Qualität angesehen werden. Ist es doch ganz praktisch und nicht immer vermeidbar, auf ein Kiesstrand bzw. eine Böschung voller Steine zu surfen, ohne Angst zu haben, dass das Unterwasserschiff beschädigt wird. Praktisch ist es auch, ein voll beladenes Seekajak auf den Bootswagen zu packen bzw. sich als Kanute hinter dem Süllrand mal aufs Achterdeck zu setzen, ohne damit rechnen zu müssen, dass der Bootskörper eindrückt und einreißt.

Übrigens, auch bei PE gibt es Unterschiede, insbesondere was die Abriebfestigkeit betrifft (hier sollen geblasene PE-Seekajaks haltbarer sein als rotierte) und die Steifigkeit (hier sollen die Seekajaks aus PE-Sandwichmaterial, d.h. zwischen zwei PE-Schichten gibt es noch einen PE-Schaumkern, der dazu beiträgt, dass auch längere Kajaks sich nicht allzu leicht durchbiegen und einbeulen lassen). Übrigens, dass in einem PE-Seekajak weniger Handarbeit steckt, macht es i.d.R. preiswerter als vergleichbare Seekajaks aus Faserverbundstoffen, was aber nicht von vornherein heißt, dass PE-Seekajaks auch minderwertiger sind.

## 3. Materialverarbeitung des Bootkörpers

Zum einen taucht hier die Frage auf, mit welchen Harzen die Matten verklebt werden (z.B. Polyester oder Epoxid), wie sorgfältig die Matten verlegt und verklebt (blasenfrei?) werden und wie dick und sorgfältig (blasenfrei?) der Bootskörper von außen mit Gelcoat versiegelt wird. Qualitätsfördernd ist es dabei, wenn mit besonderen Fertigungsprozessen die Verklebung gesteigert wird (z.B. Vakuum-Technik).

Blasenfreiheit ist auf alle Fälle ein Zeichen für eine gute Verarbeitung, leider erkennen wir dies nur dann, wenn das Seekajak nicht mit einem Farbanstrich versehen wird. Blasenfrei können in der Regel Fachkräfte arbeiten. Leider können aber auch Fachkräfte mal einen schlechten Tag haben, sodass wir uns nicht zu wundern brauchen, wenn auch ihre Arbeit nicht immer ganz fehlerfrei ist (sog. Montagsprodukte). Da Fachkräfte teurer sind als Gelegenheitsarbeiter, werden bei Billigprodukten eher Gelegenheitsarbeiter zum Einsatz kommen. Dennoch können wir uns nicht sicher sein, dass bei teuren Seekajaks keine Gelegenheitsarbeiter als Laminierer beschäftigt werden. Übrigens, ein Seekajak z.B. aus Estland

braucht von der Materialverarbeitung her nicht minderwertig zu sein, denn auch für uns relativ schlecht bezahlte Arbeiter können Facharbeiter sein. Abgesehen davon, wann wird ein Gelegenheitsarbeiter zum Facharbeiter? Eigentlich müsste der doch spätestens nach 1 Monat Einarbeitungszeit fachgerecht laminieren können!?

Und was die Verwendung von Harz betrifft, sagen uns Laien die im Prospekt herausgestellten Begriff nicht viel aus. Wir können jedoch davon ausgehen, dass in einem Billigprodukt keine „teuren“ Harze stecken. Leider können wir nicht immer sicher sein, dass bei einem teuren Seekajak keine „billigen“ Harze verwendet werden.

#### **4. Nahtverklebung**

Seekajaks aus Faserverbundstoffen bestehen aus zwei Schalen, die zusammengeklebt werden. Bei geringer Beanspruchung genügt die vielfach nur übliche Innennahtverklebung. Höherwertig ist eine zusätzliche Außennahtverklebung, die nicht nur die beiden Schalen fester miteinander verklebt und bei Kollision nicht sofort aufplatzen lässt, sondern die auch dafür sorgt, dass kleinere Verklebungsfehler, die immer wieder auch bei teuren Seekajaks anzutreffen sind, gleich zu Undichtigkeiten führen.

#### **5. Kielstreifen**

Seekajaks aus Faserverbundstoffen sind nicht so abriebfest wie PE-Seekajaks. Gerade der bei Seekajaks übliche etwas schärfere Bug- und Heckbereich (V-Spant) wird insbesondere beim Anlanden bzw. beim Ziehen über Watt-, Sand- und Wiesenflächen stark beansprucht. Ein Kielstreifen oder gar eine aufgeklebte Alu-Leiste sorgt für eine Sollabriebstelle und schont so die Matten des Unterwasserschiffs. Übrigens, ein Kielstreifen aus Kevlar braucht nicht von höherer Qualität zu sein; denn wenn beim Anlanden auf einem Kiesbett der Kevlarstreifen etwas aufgerissen wird, kann er wegen seiner großen Reißfestigkeit auf ganzer Länge abgerissen werden. Außerdem fragt sich, ob das nachträgliche Aufkleben des Kielstreifens ab Werk auf die Gelcoatschicht, als hochwertig zu bezeichnen ist. Dennoch werden wir bei Billig-Seekajaks i.d.R. keine Kielstreifen finden.

#### **6. Abschottung**

Bei der Abschottung sind 8 Punkte zu berücksichtigen, die auf minderwertige Qualität hindeuten können:

Werden die Schottwände nur mit Silikon eingeklebt, werden sie nicht solange Belastungen widerstehen, wie z.B. mit Sikaflex: Aber auch bei Sikaflex gibt es unterschiedliche Qualitäten.

Bestehen die Schottwände aus geraden Platte, die auf die Spantenform zugeschnitten sind und verfügen sie über keine Überlappung mit dem Bootskörper, so kann die Verklebung ebenfalls nicht so haltbar sein; denn mit Hilfe der Überlappung kann die Klebefläche vergrößert und damit die Haltbarkeit erhöht werden.

Statt die Schottwand mit einer Überlappung zu versehen, ist es natürlich auch möglich, sie per Glasfaserstreifen mit dem Bootskörper zu verkleben. Wenn die Schottwand von beiden Seiten mit einem Glasfaserstreifen verklebt wird, ist das natürlich haltbarer, als wenn nur auf einer Seite der Schottwand ein Glasfaserstreifen verklebt wird.

Besteht die Schottwand aus hartem, unelastischem Material, gibt sie beim Einbeulen, die auf Grundberührungen zurückzuführen sind, nicht nach. Die Beschädigung des Unterwasserschiffs oder der Schottwand kann die Folge sein. Schottwände aus Hartschaum stellen jedoch keine Alternative dar. Trotzdem werden sie immer wieder verwendet, da sie sich leicht einbauen und verkleben lassen. Leider haben sie einen Nachteil: Sie geben wohl beim Ein-

beulen nach, beim Ausbeulen löst sich aber im Laufe der Zeit die Verklebung und die Abschottung wird undicht.

Übrigens, statt elastischer Schottwände kann auch auf geformte Schottwände zurückgegriffen werden, die so strukturiert sind, dass sie übliches Einbeulen abfedern können. So etwas finden wir natürlich nicht bei Billig-Seekajaks.

Von minderer Qualität kann es auch sein, wenn das Bugschott nicht maßgeschneidert auf die Beinlänge des Kanuten angepasst werden kann, bzw. wenn die Anpassung nur provisorisch erfolgt (d.h. es wird statt der vielleicht üblichen geformten Schottwand auf eine gerade Platte zurückgegriffen). Dabei wäre es doch so einfach, statt einer Schottwand, mehrere Schottwände für ein Seekajak bereitzuhalten, sodass den kaufinteressierten Kanuten wenigstens in Abständen von 5-10 cm jeweils eine geeignete Schottwand angeboten werden kann. Aber so etwas kostet Geld und macht ein Seekajak teurer. Mir ist jedoch kein Seekajakhersteller bekannt, auch keiner, der extreme teure Seekajaks anbietet, der z.B. für jede Beinlänge überlappende und strukturierte Bug-Schottwände bereithält.

Qualitätsunterschiede kann es auch bei Heck-Schottwänden geben: Manche Schottwände werden irgendwo hineingeklebt, ohne Rücksicht darauf, dass das Cockpitvolumen möglichst minimiert und der Heckgepäckraum möglichst maximiert wird. Je dichter die Heck-Schottwand am hinteren Süllrand liegt, desto besser ist es. Wird die Schottwand auch noch so ausgeformt, dass sie gebogen um die hintere Sitzkante herumläuft, ist das noch besser. Wird sie dabei etwas angewinkelt, lässt sich u.U. das Wasser in der Sitzluke leichter lenzen. Den Höhepunkt stellt wohl ein Sitz dar, der so geformt ist, dass die Sitzrückseite gleichzeitig als Schottwand ausgeformt ist (sog. Halfpod).

Last not least gibt es noch die dritte Abschottung für einen Gepäckbereich direkt hinter der Sitzluke. Sie ist praktisch für jene, die nur Spritztouren unternehmen, da das Tagesgepäck in dem kleineren Gepäckraum hinter dem Sitz verstaut werden kann, ohne dass es groß hin und her rutschen kann. Ansonsten trägt jedoch gerade bei Seekajaks unter ca. 300 Liter Volumen eine solche dritte Abschottung dazu bei, dass es keinen großen Heckgepäckraum mehr gibt, sodass größere Gepäckstücke nicht mehr so leicht zu verstauen sind.

## 7. Süllrand & Sitzluke

Mancher Süllrand ist so gestaltet, dass eine Spritzdecke daran nur sehr schwer zu befestigen ist (zu schmaler und flacher Süllrand, der kaum Griffhalt bietet) und nicht leckfrei zu verschließen ist. Gerade Letzteres wird von Herstellern billiger Seekajaks übersehen; denn sonst würden sie Süllränder einbauen, die z.B. stets stetig gerundet sind, d.h. über keine geraden Stücke verfügt, da dies die Stellen sind, wo die Spritzdecke keinen Halt findet und es deshalb leckt.

Manche Sitzluken sind so groß, dass sie wohl beim Ein- und Aussteigen keine Probleme bereiten, dafür aber beim Paddeln, weil man einfach keinen festen Sitzhalt hat, der es einem ermöglicht z.B. zu Stützen und zu Rollen.

Süllränder, die einfach nur in die Länge gezogen werden, um auf eine entsprechende Größe zu kommen, sind geradezu dafür vorherbestimmt, dass sie lecken und für wenig Sitzhalt sorgen. Süllränder in Schlüssellochformat bieten hier einen großen Vorteil. Sie können für mehr Sitzhalt sorgen, ohne das Ein- und Aussteigen wesentlich zu erschweren.

Leider erleichtern Schlüssellochluken nicht die Kartenarbeit. Deshalb zeichnen sich hochwertige Seekajaks auch dadurch aus, dass es für sie alternativ auch eine kleine Sitzluke (sog. „Seeluke“) angeboten wird, quasi für jene Kanuten, denen die Arbeit mit der Seekarte wichtiger ist als ein bequemes Ein- und Ausstieg.

Schließlich kann beim Einbau des Süllrandes gefuscht und geschlampt werden. Die Folge: nicht wegen einer undichten Spritzdecke, sondern wegen eines undichten Süllrandes leckt es ständig in die Sitzluke. Den Höhepunkt von Schlamperei erlebte ich einmal bei einem „reinrassigen“ Seekajak: nach einer Kenterung fiel ein Kanute aus seiner Sitzluke, weil sich der Süllrand völlig vom Oberschiff gelöst hatte.

## 8. Sitz

Bei den nordamerikanischen Seekajaks treffen wir die wahren „Fernsehsessel“ an. Dort gibt es Sitze, die in Längsrichtung, in Höhe und in Neigung verstellbar sind, und zwar nicht nur an Land oder sondern auch unterwegs auf dem Wasser?

Zum richtigen Sitz gehört natürlich auch eine funktionelle Rückenlehne, die nicht nur den Rücken stützt (ist das wirklich so wichtig?), sondern auch so gestaltet ist, dass sie beim Eskimotieren bzw. beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung nicht stört?

## 9. Schenkelhalt

Ist die Sitzluke so gestaltet, dass sie für entsprechenden Schenkelhalt sorgt, der gerade bei Seegang bzw. beim Stützen & Rollen sehr wichtig ist? Starre Schenkelstützen sind besser als gar keine. Schenkelstützen. Das Optimum stellen derzeit Schenkelstützen dar, die auf die Größe eines Kanuten anpassbar – da verstellbar – sind. Wir finden leider so etwas bislang fast ausschließlich nur bei einigen PE-Seekajaks. Billig-Seekajaks dagegen verfügen meist über gar keine Schenkelstützen.

## 10. Hüfthalt

Die Möglichkeit, den Sitz an der Hüftbreite des Kanuten anzupassen, ist ein Qualitätszeichen. Erreicht werden kann das dadurch, dass der Hersteller unterschiedliche Sitzbreiten anbietet bzw. als Extra anbietet, den Sitz mit verschieden dicken Hüftpolstern aus Schaumstoff auszurüsten, sodass dem Kanuten die nachträgliche Bastel- & Klebearbeit erspart bleibt.

## 11. Fußhalt

Gerade bei Seekajaks mit Steueranlage gibt es beträchtliche Qualitätsunterschied, was die Steuerpedalen betrifft. Manche sind so konstruiert, dass sie keinen Fußhalt (auch nicht wenigstens einen Hackenhalt) bieten, sodass jeder Paddelschlag auch mit einer Bewegung der Füße und folglich mit einem Steuerausschlag einhergeht.

Manche Steueranlagenpedalerie lässt sich so schwer fixieren, dass sie sich immer wieder während der Fahrt verstellt.

Andere Steueranlagen erfordern anfänglich – bis dass die Pedalerie auf die Beinlänge eingestellt ist – eine große Fummelarbeit. Im Vergleich dazu bieten die Nordamerikaner Steueranlagen an, deren Pedalerie sogar während der Fahrt verstellt werden kann.

Schließlich wird die Pedalerie bei manchen Seekajak auf Aluschienen befestigt, die so schlecht mit dem Bootskörper verklebt werden, dass sie nach 1-2 Saisons sich wieder lösen.

## 12. Gepäcklukendeckel

100%ig dicht sind eigentlich nur die elastischen runden Lukendeckel, so wie sie die Briten bzw. Finnen anbieten, vorausgesetzt die Hersteller haben die Deckelhalterungen dicht aufs Oberdeck geklebt.

Die ovalen Lukendeckel sind praktisch, aber können auf Grund von Schlamperei beim Verkleben bzw. wegen Unachtsamkeit beim Verschließen der Deckel undicht werden. Letzteres geht wohl aufs Konto des Kanuten, aber manche Hersteller erschweren es auch ihm, den ovalen Deckel passgenau aufzusetzen, da eine entsprechende Markierung auf dem Oberdeck und dem Deckel fehlt.

Die vielen anderen Deckel mit Neodeckelabdichtung und Hartdeckelverkleidung, die per Riemen vor dem Öffnen gesichert sind, sind nie ganz dicht, zumindest nicht dann wenn auch mal bei einem 5er Wind bzw. in der Brandung gepaddelt & gekentert wird. Gerade bei Billigbooten treffen wir noch häufig auf solche Deckelvarianten an, wahrscheinlich weil sie billiger einzubauen sind. Aber auch bei manchem teuren Seekajaks finden wir sie. Es gibt halt immer noch Kanuten, die mehr Wert auf leichte statt auf wasserdichte Verstaubarkeit legen.

### 13. Steueranlage

Minderwertige Skegs sind wohl noch nicht anzutreffen, wohl aber Steueranlagen. Das Optimum stellt hier die unter dem Heck integrierte Steueranlage dar, die eingezogen weder beschädigt werden kann noch das Seekajak luvgerig werden lässt. Sie sollte jedoch so gestaltet werden, dass Sand und Schlick nicht dazu führen können, dass das Steuerblatt einklemmt.

Eine preiswertere und nicht ganz so effizient wirkende Alternative stellen die Heckumklappsteueranlagen (Flip-off-Steueranlagen) dar, die dafür sorgen, dass sich das Steuerblatt auf das Achterdeck legen kann, damit es bei einer Kenterung mit Grundberührung nicht abbrechen kann. Steuerblätter, die beim Hochziehen gen Himmel ragen bzw. Unterhecksteueranlagen, die nicht einziehbar sind, können bei Grundberührung spätestens beim Kentern in der Brandung beschädigt werden.

Leider sind die Steuerblatthalterungen vielfach viel zu voluminös bzw. scharfkantig gestaltet, sodass sich ein Kenterbruder bzw. seine Retter daran verletzen können.

Auch sind manche Steuerblätter bzw. Steuerblatthalterungen so schwach dimensioniert bzw. konstruiert, dass sie nicht surftüchtig sind, d.h. Ritt über die Wellen verbiegen sie sich oder schwimmen auf.

Schließlich sind manche Steueranlagen so simpel gestaltet, dass es Schwierigkeiten mit dem Hochziehen bzw. Herunterlassen des Steuerblattes gibt.

Übrigens, es gibt Experten unter uns Küstenkanuwanderern, die gänzlich auf Steuer und auch Skeg verzichten. Sie setzen ganz darauf, dass sie mit einer optimalen Bootsform, dem richtigen Trimm und entsprechender Paddeltechnik ihr Seekajak auch bei rauen Gewässerbedingungen beherrschen. Leider bietet auch manch ein Billiganbieter Seekajaks ohne „Alles“ an. Meistens sind deren Bootsformen so wenig seegangstüchtig, dass noch nicht einmal ein Experte - geschweige denn die anderen - damit auf einer Tour hinaus aufs zurecht kommen können. D.h. so ein Kajak mag wohl als „Strandspielzeug“ aber nicht als Seekajak geeignet sein.

### 14. Fittings

Schönheit hat seinen Preis, deshalb kosten Seekajaks mit auf dem Oberdeck eingelassenen Fittings (zwecks Befestigung der Rettungshalteleinen bzw. der Kartenhaltegummis) etwas mehr als Seekajaks mit Halterungsösen, die einfach auf Deck verschraubt werden, gegebenenfalls ohne Unterlegscheiben, Abdichtung und mit scharfkantigen Schrauben, die die Gepäcksäcke beim Verstauen beschädigen können.

Der Einbau von integrierten Fittings ist etwas aufwändiger und somit teurer. Deshalb sparen manche Hersteller daran. Andere bieten dagegen an, gegen Aufpreis überall dort Fittings zu integrieren, wo wir sie haben möchten. Ich halte z.B. auf dem Vorderdeck mindestens 11 Fittings für erforderlich, wobei ein Paar Fittings seitlich direkt in Höhe der vorderen Sitzluke eingelassen werden sollte, damit die mindestens 6-8 mm dicke Rettungshalteleine überall einen festen und verletzungsfreien Halt bieten kann. Bei manchem Billig-Seekajak wird ganz auf Fittings verzichtet bzw. werden nur 5 Fittings verschraubt, durch die max. eine 4 mm dünne Rettungshalteleine passt.

Integrierte Fittings sehen aber nicht nur schöner aus, sondern tragen auch dazu bei, dass wir uns nach einer Kenterung beim Wiedereinstieg nicht daran so leicht verletzen/stoßen können, wie bei den lediglich aufgeschraubten Varianten.

## 15. Toggle

Wer noch nie nach einer Kenterung mit Ausstieg sein Seekajak festhalten musste, damit es nicht von der brechenden See fortgetrieben wird, weiß nicht, wie wichtig es ist, dass zumindest der Bug-Toggle so befestigt wird, dass wir an ihm unser Seekajak halten können, ohne dass unsere Finger gequetscht und unser Hand nicht ausgelenkt werden kann. Je billiger ein Seekajak übrigens ist, desto weniger Mühe macht sich der Hersteller bei der Befestigung des Haltegriffs am Bug. Vielfach spart er ihn ganz ein.

## 16. Integrierter Kompass

Manche Hersteller überlassen es dem Kanuten, ob und wie er einen Kompass aufs Deck schraubt. Andere bieten extra Mulden an, wo hinein der Kompass so eingebaut werden kann, dass er nicht nur optimal ablesbar, sondern zusätzlich auch bei Anwendung der X-Lenz-Methode nicht beschädigt werden kann. Das hat natürlich seinen Preis.

## 17. Kartendeck

Es ist schon ein Unterschied, ob:

- ein Platz für die Seekarte vorgesehen ist,
- das Vorderdeck so gestaltet ist, dass eine Seekarte gar nicht abgelesen werden kann,
- die Seekarte höchstens in DIN-A4-Hochformat oder auch in DIN-A3-Querformat drauf passt
- und ob die Seekarte so befestigt werden kann, dass weder Wind noch Brandung sie von Deck spülen kann (hierfür sind mindestens 3 Kartenhaltegummis = 6 Fittings erforderlich).

## 18. integrierte Lenzpumpe

Gerade bei den meisten Billig-Seekajaks finden wir keinerlei Möglichkeit, eine Lenzpumpe fest zu installieren, weder eine Hand- noch eine Fußlenzpumpe. Aber ist denn eine tragbare Handlenzpumpe soviel schlechter. Nun:

- sie muss griffbereit gelagert und wieder verstaut werden können,
- sie darf bei einer Kenterung während des Lenzvorganges nicht verloren gehen
- und sie ist bei Seegang nicht so effizient einzusetzen wie eine auf dem Kartdecken installierte Handlenzpumpe.

## 19. Volumina

Je kleiner das Sortiment, desto geringer die Kosten. Gerade die Hersteller teurer Seekajaks bieten eine ganze Vielfalt von verschiedenen großen, letztlich voluminösen Seekajaks an, sodass große wie kleine, schwere wie leichte Kanutinnen und Kanuten die Möglichkeit haben, das Seekajak zu finden, das wie maßgeschneidert ihren Anforderungen entspricht.

## 20. Extras

Es gibt noch eine Vielzahl weiterer Punkte, die ebenfalls darauf hindeuten, dass der Hersteller höherwertige Seekajak herstellen möchte, d.h. Seekajaks, die den Bedürfnissen des Küstenkanuwandern gerecht werden. Z.B.:

- Integrierte Reservepaddelhalterung: Sie ermöglicht eine leichtes Verstauen des Reservepaddels, sodass gar nicht mehr die Frage auftaucht, ob wir nun ein Reservepaddel mitnehmen wollen oder nicht. Der britische Hersteller P&H hatte so etwas angeboten, leider wurde das von den Kanuten nicht besonders honoriert.
- Integrierte Trinkflächenhalterung: Auch die hat sich nicht so recht durchsetzen können, verkleinerte sie doch den Heckgepäckraum. Außerdem ist es wohl noch praktischer, aus einem Trinkbeutel zu trinken, der über einen Schlauch mit dem Mund verbunden ist.
- Deck-Box: Von der Idee her ist eine solche Box vor dem Süllrand sehr praktisch, sofern sie wasserdicht ist und die Lagerung der Seekarte nicht beeinträchtigt. Leider kann dann an dieser Stelle nicht die äußerst effizient arbeitende Handlenzpumpe eingebaut werden.
- Diebstahlsschutz: Eine extra einlaminierter Öse z.B. hinter der Sitzluke könnte dazu dienen, auf recht einfache Weise eine Kette zu befestigen, um so einen Diebstahl des Seekajaks zu erschweren.
- Integrierte Schleppleine mit Schnellaufzug: Sie erspart einem das lästige verstauen und hervorkramen der Schleppleine. Der Schnellaufzug müsste jedoch seewasserfest sein. Leider kenne ich so etwas nur von meinem Staubsauger, der auf diese Weise das E-Kabel im Nu frei gibt bzw. verstauen lässt.
- Maßgeschneiderte Spritzdecke: Nun, eine zum Seekajak passende Paddeljacke bzw. passender Trockenanzug wäre der wahre Luxus, aber die Spritzdecke sollte schon optimal auf den Süllrand abgestimmt sein. Derzeit verlassen sich noch viel zu viele Hersteller darauf, dass irgendein Spritzdeckenschneider schon die richtige Spritzdecke für seine Seekajaks anbietet. Die Folgen erleben wir auf jeder Tour: Leckende Spritzdecken, die wir mit klammen Fingern bzw. bei Stress kaum über den Süllrand ziehen können und die von brechenden Wellen aufgedrückt werden können.

Insgesamt sind es 2x10 Punkte geworden, die als Indikator für minderwertige bzw. höherwertige Seekajaks dienen können. Leider wird derzeit auf dem Markt kein Seekajak angeboten, das alle diese Punkte erfüllt, aber es gibt sicherlich eine Menge Seekajaks, die keinen dieser Punkte gerecht werden. Diese können wir zurecht als Billig-Seekajaks abqualifizieren. Sie sind teilweise von solch schlechter Qualität, dass ihr wenn auch noch so niedrige Preis nicht gerechtfertigt ist. Ab wann ein Seekajak nicht mehr zu den Billig-Seekajaks zählt, d.h. wie viel Schwachstellen es haben darf, um akzeptabel – und zwar nicht vom Preis, sondern von der Qualität eingestuft zu werden – muss jede Kanutin und jeder Kanutin selber beurteilen. Manchmal können wir durch ein wenig Bastelarbeit – die natürlich nicht alle beherrschen – ein durchaus passables, wenn nicht sogar akzeptables Seekajak machen ... aber halt nicht immer.

**Text:** Udo Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)  
-----

08.02.2006 **Ionisches Meer** (Revier/Ausland)

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

### **„Reizende Aussichten: Ionisches Meer“**

die schönsten Plätze dieses „Wasserwanderrevieres“ im Nordwesten Griechenlands mit den Inseln Korfu, Paxos, Antipaxos, Levkas Kastos, Atokos, Ithaka, Kephallinia und Zakyntos vor.

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

*„Thermik-Revier. Wind setzt oft erst mittags ein und steigert sich bis ca. 18 Uhr, bevor er danach stark nachlässt. Nachts meist kein Wind. Im Frühjahr und Herbst auch tagsüber Flauten. Störungen meist aus West bis Südost.“*

**Quelle:** YACHT, Nr. 4/06, S.18-27 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)  
-----

### **08.02.2006 Nordpol wandert nach Sibirien (Ausbildung)**

Es ist nichts Neues, was die YACHT da berichtet, aber immer wieder interessant:

*„Im vorigen Jahrhundert hat sich der magnetische Nordpol rund 1.100 km verlagert – diese Wanderschaft hat sich in jüngster Vergangenheit beschleunigt, auf rund 40 km/Jahr.“* Wenn das so weiter geht, ist damit zu rechnen, dass in 50 Jahr der magnetische Nordpol Sibirien erreichen wird.

**Quelle:** YACHT, Nr. 4/06, S.16 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)  
-----

### **06.02.2006 Künstliche Inseln in der Elbmündung (Revier/Inland)**

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird unter den Titeln:

**„Sandbänke sollen Elbe bremsen“**  
**„Künstliche Elbinseln – hier können sie aufgeschüttet werden“**

darüber berichtet, dass geplant wird, zwischen Cuxhaven und Scharhörn insgesamt 6 künstliche, ca. 1 qkm große Sandbänke und Sandinseln anzulegen, um die Fließgeschwindigkeit der Elbe landeinwärts etwas zu bremsen. Auf diese Weise soll erreicht werden, dass sich im Bereich des Hamburger Hafens nicht mehr so viel Schlicksand absetzt.

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 25.1. und 6.2.06 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)  
-----

### **05.02.2006 Seekajaks für leichte Mädchen, nicht für schwere Jungs (Ausrüstung)**

Wenn wir uns einen größeren Rucksack kaufen, so hängt seine Größe von der Länge des Rückens ab; wenn wir ein Fahrrad brauchen, so ist seine Größe an der Länge unserer Beine auszurichten; wenn wir für uns Alpinski aussuchen wollen, sollten sie uns nur bis zur Nase reichen; ... und bei LL-Ski ist das Körpergewicht entscheidend; bei ... Schuhen die Schuhgröße; ... beim Kauf eines Paddels stellt die Körperlänge bei ausgestrecktem Arm eine Maßgröße dar ; ... bei Bikinis, nun Ausnahmen gibt es immer mal wieder, aber doch nicht beim Kauf eines Seekajak! Dennoch gehen gerade „Seeanfänger“ beim Seekajakkauf so vor, als ob sie sich ein paar Pantoffel zulegen wollen. D.h. ihnen ist es allein wichtig, dass sie möglichst bequem hinein- und wieder herauskommen, dabei soll aber ja nichts drücken..

Anscheinend ist es ihnen gar nicht bewusst, dass ein Seekajak eigentlich ein Sportgerät ist, aus dem umso mehr „herauszuholen“ ist, desto besser es „passt“!?

Ein Indikator für die Passform ist der Sitzhalt, d.h. Hüft-, Schenkel- & Fußhalt in der Sitzluke, ein anderer das Volumen.

- Leider konzentrieren sich gerade die Anfänger unter uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderer lediglich auf den **Fußhalt**.
- Der **Hüft- & Schenkelhalt** wird von ihnen sogar als negativ angesehen; denn der behindert sie ja beim Ein- & Aussteigen, und zwar beim Starten, Anlanden und Kentern.
- Und das **Volumen**? Nun, vielfach wird immer noch die Meinung vertreten, dass es umso besser ist, je mehr wir davon haben. Dann können wir wenigstens all unser Gepäck & Gerödel mit auf Tour nehmen. Dass mehr Volumen i.d.R. nicht nur höheres Transportgewicht zur Folge hat (letztlich wegen des Gepäcks, welches bei voluminöseren Seekajaks mitgeschleppt werden kann, wie z.B. größeres Zelt, dicke Matte, Stuhl, Tisch, Strandmuschel, Regenschirm), sondern auch mehr Wasser- & Windwiderstand bedeutet, wird leider völlig ignoriert oder schulterzuckend in Kauf genommen.

Dass der „perfekte“ Sitzhalt aber gerade beim Küstenkanuwandern sehr wichtig ist, wir meist übersehen; denn ohne Sitzhalt kann weder schnell gepaddelt, nicht gestützt und nicht gerollt werden, d.h. nicht effizient im Seegang gepaddelt, sondern nur schnell ein- und ausgestiegen werden. Ein Kanute, der nach einer Kenterung trockene Haare behalten hat, paddelt i.d.R. ein Seekajak ohne Sitzhalt, da er schon nach einer 45° Drehung um die Längsachse aus seiner Luke herausfällt.

Nun, für einen Kajakverleiher ist es wichtig, dass seine in Paddeldingen völlig unerfahrenen Kajakmieterinnen und –mieter im Falle einer Kenterung sofort aus der Sitzluke fallen. Deshalb bieten sie vielfach auch gar nicht erst Spritzdecken an. Aber wer aufs Meer hinaus paddelt, der müsste doch eigentlich aus dem Stadium eines Anfängers herausgewachsen sein!?

Beim Kauf eines Seekajaks sollen wir also zunächst auf das passende Volumen und dann den richtigen Sitzhalt (Fuß-/Schenkel-/Hüfthalt) geachtet werden. Nur in wenigen Fällen ist überhaupt hohes Volumen überhaupt nötig. Z.B. wurde das Kap Horn von gestandenen britischen Seakayakern während einer mehrwöchigen Expedition u.a. im nur ca. 310 Liter Volumen umfassenden NORDKAPP angesteuert, aber auch schon von dem deutschen Paddelpärchen Petra & Christop Basch (Beyer) während einer 6-Monate dauernden Küstenkanuwanderung im ca. 360 Liter Volumen umfassenden HABEL: Ob das andere deutsche Paddelpärchen Franzica & Rainer Ulm jedoch gut beraten war, im Zweier-Faltboot (KLEPPER) Europa zu umfahren, möge zurecht als wenig „seakayak-like“ hinterfragt werden, zumal jeder von beiden je einen Zweier paddelten.

Es soll hier nicht die Faust-Formel zur Bestimmung des passenden Volumens bzw. Gesamttransportgewichts besprochen werden:

**G = ca. 30 % - 60 % von V** (ideal wären ca. 45 %)

aus welcher wir ableiten können, welches Gesamttransportgewicht (G, gemessen in kg) in Bezug auf das vorgegebene Volumen (V, gemessen in Liter) eines Seekajaks akzeptabel ist (siehe hierzu die Angaben im Link). Wobei zum Gesamttransportgewicht, das Gewicht des Seekajaks, des Kanuten, der Ausrüstung und des Gepäcks (inkl. Trinkwasser) zählt.

Vielmehr sollen einfach ein paar **S-Klasse-Seekajaks (d.h. Seekajaks der Volumen-Klasse S<sup>+</sup>: max. 300 Liter Volumen)** aufgeführt werden, die grundsätzlichen von jedem „leichten“ Mädchen & Jungen in die engere Wahl gezogen werden sollte. Erst wenn eines dieser Seekajaks uns „kleineren & leichteren“ Kanutinnen & Kanuten keinen akzeptablen

Sitzhalt und zu wenig Gepäckvolumen bietet, sollten voluminösere Seekajaks in die Wahl mit einbezogen werden, aber auch nur dann, wenn mit Hilfe von Dachlast auf dem Achterdeck, das kurzzeitig – d.h. für eine 1-3-wöchige Küstenkanuwanderung – aufgetretene Gepäckproblem nicht gelöst werden kann.

Welche Seekajaks kommen nun für Kanutinnen und Kanuten die max. 60-70 kg wiegen infrage:

- **Dex** (497x52 cm; Volumen: ca. 256 Liter; Sitzluke: 50x41cm)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer, Sitz = hintere Abschottung ÷ Cockpitvol. = 120 Liter; Knickspant;  
besondere Eignung: Wegen des fehlenden Kielsprungs wird er etwas kipplig und weniger wendig sein (?).  
Produzent: **Skim Kayaks** (S) – [www.skimkayaks.com](http://www.skimkayaks.com);  
Händler: Cado Wassersport – [www.cado-wassersport.de](http://www.cado-wassersport.de) )
- **Island of Sardinia** (513x53 cm; Volumen: ca. 256 Liter; Sitzluke: 69x38 cm)  
Ausrüstung: Skeg oder Steuer;  
besondere Eignung: ?  
Produzent: **Qajaq – Resinetro** (I) – [www.qajaq.it](http://www.qajaq.it)  
Händler: Kanu-Outdoor – [www.kanu-out-door.com](http://www.kanu-out-door.com)
- **Rumour** (488x50 cm; Volumen: ca. 263 Liter; Sitzluke: 64x38 cm)  
Ausrüstung: Skeg; Knickspant;  
besondere Eignung: Wegen der geringen Breite könnte es etwas kippliger sein (?).  
Produzent: **Curren Designs** (CDN) (Konstruktion: N.Foster) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)  
Händler: Helmi-Sport – [www.helmi-sport.de](http://www.helmi-sport.de)
- **Godthab** (522x52 cm; Volumen: ca. 268 Liter; Sitzluke: 55x41 cm)  
Ausrüstung: ohne Skeg/Steuer;  
besondere Eignung: Wegen fehlender Trimm-/Steuermöglichkeit eher etwas für erfahrene Personen; wegen flachem Vorderdeck gibt es Auftauchprobleme beim Bohren.  
Produzent: **Lettmann** – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)
- **Eski 475/2** (475x55 cm; Volumen: ca. 270 Liter; Sitzluke: 71x42 cm) (mit Steuer)  
Ausrüstung: Steuer;  
besondere Eigenschaften: ?  
Produzent: **Lettmann** – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)
- **Slipstream** (488x56 cm; Volumen: ca. 272 (!); Sitzluke: 72x42 cm)  
Ausrüstung: Skeg; starre Schenkelstützen;  
besondere Eignung: Große Sitzluke, daher eher geeignet für größere Personen, die nur Tages- und Wochenendtour unternehmen.  
Produzent: **Current Designs** (CDN) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)  
Händler: Helmi-Sport – [www.helmi-sport.de](http://www.helmi-sport.de)
- **Shoreline/Fuego** (485x55 cm; Volumen: ca. 250 o. 275 Liter; Sitzluke: 76x40 cm)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer, starre Schenkelstützen;  
besondere Eignung: relativ kippstabil;  
Produzent: **North Shore** (GB) – [www.northshoreseekayaks.com](http://www.northshoreseekayaks.com)  
Händler: Kanu Mühle – [www.wasserwanderer.com](http://www.wasserwanderer.com)
- **Vela** (477x54 cm; Volumen: ca. 256 o. 270 Liter; Sitzluke: 72x40 cm)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer; starre Schenkelstützen; Knickspant  
besondere Eignung: relativ kippstabil;

Produzent: **P & H** (GB) – [www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)

Händler: Gadermann – [www.gadermann.de](http://www.gadermann.de)

- **Sirius S** (51x52 cm; Volumen: ca. 275 Liter; Sitzluke: 56-66x39 cm)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer; starre Schenkelstützen;  
besondere Eignung: relativ kippstabil; weniger wendig;  
Produzent: **P & H** (GB) – [www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)  
Händler: Gadermann – [www.gadermann.de](http://www.gadermann.de)
- **X-Lite** (470x53 cm; Volumen: ca. 276 Liter, Sitzluke: 69x41 cm) (mit Skeg/Steuer)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer; Schlüssellochsitzluke mit starren Schenkelstützen;  
besondere Eignung: etwas kippliger (?);  
Produzent: **Point 65° N** (S) – [www.65.com](http://www.65.com)  
Händler: Cado Wassersport – [www.cado-wassersport.de](http://www.cado-wassersport.de)
- **Star 500** (PE) (502x53 cm; Volumen: ca. 280 Liter; Sitzluke: 68x39 cm)  
Ausrüstung: Skeg  
besondere Eignung: ?  
Produzent: Welhonpesä (Finnland) – [www.welhonpesa.fi](http://www.welhonpesa.fi)  
Händler: Cado Wassersport – [www.cado-wassersport.de](http://www.cado-wassersport.de)
- **Avocet** (GFK o. PE) (488x56 cm; Vol.: ca. 282 Liter; Sitzluke: 76x40 cm)  
Ausrüstung: Skeg, Schlüssellochsitzluke mit starren Schenkelstützen;  
besondere Eignung: ?  
Produzent: **Valley Canoe Products** (GB) – [www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)  
Händler: Nanuk Seekajak-Vertrieb – [www.nanuk.de](http://www.nanuk.de)
- **Viking** (Low Vol.) (532x57 cm; Volumen: ca. 282 Liter; Sitzluke: 69x38 cm)  
Ausrüstung: Skeg oder Steuer;  
besondere Eignung: ?  
Produzent: **Qajaq – Resinetro** (I) – [www.qajaq.it](http://www.qajaq.it)  
Händler: Kanu-Outdoor – [www.kanu-out-door.com](http://www.kanu-out-door.com)
- **Anas Acuta** (523x55 cm; Volumen: ca. 288 Liter; Sitzluke: 57x38 cm)  
Ausrüstung: Skeg; Knickspant  
besondere Eignung: ?  
Produzent: **Valley Canoe Products** (GB) – [www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)  
Händler: Nanuk Seekajak-Vertrieb – [www.nanuk.de](http://www.nanuk.de)
- **Capella 163** (495x56 cm; Volumen: ca. 288 Liter; Sitzluke: 74x40 cm)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer; starre Schenkelstützen;  
besondere Eigenschaften: relativ kippstabil;  
Produzent: **P & H** (GB) – [www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)  
Händler: Gadermann – [www.gadermann.de](http://www.gadermann.de)
- **Capella 160** (PE) (495x55 cm; Volumen: ca. 288 Liter; Sitzluke: 80x43 cm)  
Ausrüstung: Skeg o. Steuer; verstellbare Schenkelstützen;  
besondere Eigenschaften: relativ kippstabil;  
Produzent: **P & H** (GB) – [www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)  
Händler: Gadermann – [www.gadermann.de](http://www.gadermann.de)
- **Mistral** (490x55 cm; Volumen: ca. 290 Liter; Sitzluke: 76x40 cm)  
Ausrüstung: Skeg; starre Schenkelstützen;  
besondere Eigenschaften: ?  
Produzent: **North Shore** (GB) – [www.northshoreseakayaks.com](http://www.northshoreseakayaks.com)

Händler: Kanu Mühle – [www.wasserwanderer.com](http://www.wasserwanderer.com)

- **Squall** (PE) (503x57 cm; Volumen: ca. 299 Liter; Sitzluke: 79x48 cm)  
Ausrüstung: Steuer; starre Schenkelstützen  
besondere Eigenschaften: ?  
Produzent: **Current Desings** (CDN) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)  
Händler: Helmi-Sport – [www.helmi-sport.de](http://www.helmi-sport.de)
- **Tempest 165 pro** (auch in: PE) (501x55 cm; Vol.: ca. 294 Liter; Sitzluke: 78x40 cm)  
Ausrüstung: mit Skeg; verstellbaren Schenkelstützen;  
besondere Eigenschaften: ?  
Produzent: **Wilderness Systems** (USA) – [www.wildernesssystems.com](http://www.wildernesssystems.com)  
Händler: Blue and White GmbH – [www.kajak.de](http://www.kajak.de) bzw. [www.outdoorcenter.de](http://www.outdoorcenter.de)
- **Godthab XL** (530x54 cm; Volumen: ca. 300 Liter (?); Sitzluke: 71x42 cm)  
Ausrüstung: integriertes Steuer;  
besondere Eigenschaften: relativ kipps stabil; wegen flachem Vorderdeck gibt es Auftauchprobleme beim Bohren  
Produzent: **Lettmann** – [www.lettman.de](http://www.lettman.de)
- **Pintail** (523x53 cm; Volumen: ca. 300 o. 330 Liter (??); Sitzluke: 56-76x40 cm)  
Ausrüstung: Skeg; starre Schenkelstützen  
besondere Eignung: relative kipps stabil und wendig;  
Produzent: **Valley Canoe Products** (GB) – [www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)  
Händler: Nanuk Seekajak-Vertrieb – [www.nanuk.de](http://www.nanuk.de)
- **Catalina** (PE) (464x55 cm; Volumen: ca. 320 Liter (??); Sitzluke: 81x45 cm)  
Ausrüstung: Steuer; verstellbare Schenkelstützen;  
besondere Eignung: relativ kipps stabil;  
Produzent: Prijon (D) – [www.prijon-shop.de](http://www.prijon-shop.de)

Bei den hier aufgeführten Seekajaks handelt sich um recht unterschiedliche Typen. Ein Sitzprobe und – sofern diese positiv ausfällt – eine Probefahrt sind daher unabdingbar. Weiterhin ist noch Folgendes zu beachten:

- Fast jedes dieser Seekajaks lässt sich auch mit einer Heckumklappsteueranlage ausrüsten. Das teilweise von Skandinavien angebotene „Navigator“-Steuer ist nicht „surftüchtig“, da es die unangenehme Eigenschaft hat, bei hohem Paddeltempo etwas aufzuschwimmen. Lediglich ein Seekajak wird mit einer rundum empfehlenswerten unterm Heck integrierten Steueranlage ausgerüstet (hier: GODTHAB XL).
- Seekajaks mit Skeg werden mit Hilfe von Steuerschlägen und Ankanten gesteuert. Knickspanter reagieren dabei i.d.R. schneller aufs Ankanten und lassen sich folglich effizienter steuern (hier: DEX, RUMOUR, VELA, ANAS ACUTA).
- Leider wird nicht jedes dieser Seekajak mit einer fest installierten Lenzpumpe und einem fest installierten Kompass angeboten, sodass das eine oder andere Seekajak noch damit nachzurüsten ist (hier: insbesondere die britischen Seekajaks sind hier sehr vorbildhaft ausgerüstet).
- Ob bei den hier erwähnten Seekajaks immer ein Tagesgepäckluke und einer damit verbundenen dritten Abschottung sinnvoll ist, möge jeder selber überprüfen. Bei Tagestouren erleichtert wohl solch eine Tagesluke das Verstauen des Gepäcks, ohne dass es im Achterdeck herumrutschen kann, dafür ist aber der große Gepäckraum im Achterdeck kaum noch für größere Gepäckstücke (z.B. Zelt, Liegematte) nutzbar, weil durch die Unterteilung des Achterschiffs kaum noch Platz vorhanden ist, insbesondere, wenn ein verstellbares Skeg installiert ist.

- Mit Hilfe verstellbare Schenkelstützen lässt sich i.d.R. der Schenkelhalt wirksam verbessern (hier: CAPELLA 160, TEMPEST 160 pro, CATALINA).
- Das Cockpitvolumen sollten bei dieser Volumenklasse unter 130 Liter liegen, um den Wassereintrich nach einer Kenterung möglichst gering zu halten, was nur erreicht werden kann, wenn die hintere Schottwand möglichst dicht am Sitz liegt (hier: die Briten versuchen zusätzlich mit einer besonders geformten Schott zusätzlich Liter einzusparen; übrigens das Optimum bietet der DEX: die Sitzrückseite ist als Schottwand ausgeformt (!)). Außerdem sollte die vordere Schottwand maßgeschneidert auf die Beinlänge des Kanuten einstellbar sein (hier: zumindest bieten diesen Service die britischen Hersteller, sowie Lettmann und Pietsch & Hansen an).
- Auf dem Kartendeck sollte eine Seekarte im DIN-A3 Querformat untergebracht und mit Hilfe von 3 quer verlaufenden elastischen Leinen gegen Brandung und Wind gesichert werden können.
- Die Rettungshalteleinen (möglichst 8mm Durchmesser) sollten insbesondere auf dem Vordeck nicht nur straff gespannt sein, sondern auch bis zur Sitzluke reichen.

#### Link:

Volumen & Sitzhalt: Zwei kaufentscheidungsrelevante Kriterien

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf)

DKV-Marktübersicht 2006: Seekajaks (Einer)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf)

Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)

Seetüchtigkeit: Ein Muss beim Küstenkanuwandern

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf)

-----

#### 04.02.2006 Richtig Surfen (Ausbildung)

Richtig zu surfen, muss gelernt sein. Wer es kann, hat einen weiteren Grund, sich beim Küstenkanuwandern zu freuen; denn Surfen heißt mit dem Seekajak in einen Tempobereich vorzustößen, denn wir ansonsten nicht erreichen können.

Folgende Aspekte sind beim Surfen von Interesse:

- **Gewässerbedingung:** Gesurft werden kann bei achterlichen Seegangsbedingungen (verursacht durch achterlichen Wind, aber auch durch achterlich einlaufende Dampferwellen), sowie bei Strömungswellen (zurückzuführen auf Engstellen, durch die der Gezeitenstrom fließt).
- **Seekajakanforderungen:** Seekajaks mit Kielsprung bzw. mit voluminöserem Heck werden von einer Welle leichter mitgenommen und kommen somit auch schon bei relativ kleineren Wellen ins Surfen. Seekajaks ohne Kielsprung bohren sich dagegen beim Surfen in die vor einem liegende Welle. Wer das nicht verhindert, dessen Seekajak kerzt bzw. bricht aus.
- **Ausrüstungsanforderungen:** Wer über ein Seekajak mit Steuer verfügt, das nicht sofort in der Luft hängt, wenn eine Welle das Heck anhebt, kann am effizientesten sein Seekajak auf Surfkurs halten. Verfügt das Seekajak nur über ein Skeg, ist es nicht ganz unstrittig, was besser ist: das Skeg voll draußen zu lassen; denn dann bricht es nicht so schnell aus, oder ganz reinziehen; denn dann können wir ein ausbrechendes Seekajak leichter wieder zurück auf Kurs bringen. Übrigens, mit Skeg ist es nur Kanuten mit ausgefeilter Paddeltechnik möglich, auch bei raumer Welle, d.h. Seegang schräg von hinten, zu surfen.
- **Paddeltechnikanforderungen:** Wer über ein effizient arbeitendes Steuer verfügt, kann sich beim Surfen voll auf das Tempomachen konzentrieren. Alle anderen müssen mehr oder weniger häufig mit Hilfe von Steuerschlägen (hier: Ziehschlägen bzw.

Heckruder) versuchen, ihr Seekajak am Ausbrechen zu verhindern, bzw. mit Hilfe von Stützschlägen (hier: flache bzw. hohe Stütze) versuchen, kipplige Situationen beim Ausbrechen ihres Seekajaks zu meistern.

- **Surftaktik:** Surfen können wir, wie gesagt, nur bei Seegang, der mehr oder weniger direkt von achtern angelaufen kommt. Das Surfen fällt einem am leichtesten, wenn die Wellen direkt von hinten kommen. Nähern sie sich nämlich seitlich von hinten, neigen unsere Seekajaks dazu, sofort auszubrechen und sich quer zur Welle zu legen. Haben wir unser Seekajak so ausgerichtet, dass die Wellen direkt von hinten kommen, beschleunigen wir genau dann unser Seekajak, wenn die Welle beginnt, das Heck unseres Seekajaks anzuheben. Die Welle und der Surf ist dann perfekt, wenn unsere Seekajak in ganzer Länge auf der vorderen Hälfte (= „Gefällstrecke“) der Welle zu liegen kommt und liegen bleibt. Die Beschleunigung unseres Seekajaks per Paddelschlag muss so kräftig & feinfühlig erfolgen, dass wir das Tempo der Welle erreichen, dabei aber nicht zu schnell werden und der Welle davon eilen (hier: bei Brandungswellen) bzw. in die vor unsere Surfelle liegende Welle bohren (stechen), was zum Kentern oder Ausbrechen unseres Seekajaks führen könnte.
- **Surfvermeidungstaktik:** Nicht jedermann bzw. jedefrau möchte ins Surfen kommen. Spätestens bei Brandungsbedingungen bzw. ab einem 6er Wind können Kenterungen nicht mehr ausgeschlossen werden. Wer nicht surfen will, muss folglich das Surfen verhindern, d.h. er darf nicht beschleunigen, wenn sich hinter ihm Seegang aufbaut und droht, einem mit seinem Seekajak mitzunehmen. Notfalls sind im schnellen Wechsel links & rechts Bremsschläge auszuführen, damit die einem kritisch erscheinende Welle möglichst schnell unter einem durchläuft.

### Ein ganz (un)gewöhnliches Surferlebnis?

Es geschah Anfang März vor 2 Jahren auf der Unterelbe. Von achtern näherte sich der 280x40 m große Containerfrachter „Cosco Hamburg“ (Tiefgang: ca. 11,5 m) und setzte zum Überholen an. Als er schon fast passiert war, wurde das überholende Boot von den achterlichen Heckwellen des Überholers „gepackt“ und – wie wir Seekajakfahrer es gewohnt sind, wenn wir nicht per Steuerausschlag, Ziehschlag bzw. Heckruder gegensteuern bzw. per Bremsschlag unser Kajak so abbremsen, dass die Welle unter uns durchläuft, ohne uns mitzunehmen – zunächst etwas abgebremst, dann aber auf das Tempo des Containerfrachters beschleunigt, wobei es anfang, Richtung des Überholers auszubrechen. Trotz hart Gegenrudder war eine Kursänderung nicht mehr möglich. Die dann eingeleitete Bremsaktion konnte die Kollision auch nicht mehr verhindern. Durch die Wucht des Zusammenstoßes neigte sich das überholte Boot voll zur Seite und ließ einen Mann über Bord gehen.

Interessant an diesem Fall ist, dass das überholte Boot kein Seekajak, sondern ebenfalls ein Containerfrachter war, nämlich die 101x18 m große „Nedlloyd Finland“ (Tiefgang: ca. 6,50 m). Der über Bord gefallene Matrose wurde ca. 55 Minuten später aus dem märzkalten Wasser der Elbe geborgen. Eine Wiederbelebung war nicht erfolgreich.

Die Bundesstelle für Seeunfall-Untersuchung (BSU) ließ die Kollision untersuchen. Folgendes wurde dabei festgestellt:

- Der Passierabstand zwischen beiden Containerfrachtern lag bei knapp 100 m.
- Der Überholer fuhr etwa 15 kn und der Überholende etwa 13,5 kn schnell.
- Als der Überholer schon fast vorbei war, verringerte sich die Fahrt des Überholenden auf etwa 10,5 kn, um dann innerhalb von 1 Minute auf etwa 15 kn zuzunehmen.
- Die durch den Überholvorgang ausgelöste „Backborddrehneigung bei gleichzeitiger erheblicher Geschwindigkeitszunahme“, d. h. das Ausbrechen des Überholenden in Richtung Überholer war auf hydrodynamische Interaktionen („Sogwirkung“) zwischen den beiden Booten und die vom Überholer erzeugte Wasseroberflächenverformung („primäres Wellensystem“).

- Die Kursänderung ist teilweise aber auch durch die „Gefällekräft durch das Primärwellensystem des Überholers verantwortlich“.

Übrigens, das Ausbrechen des Überholenden wurde vom Überholer nicht bemerkt, da er davon ausging, dass der Überholvorgang abgeschlossen war. Und der über Bord gefallene Matrose wurde nach ca. 55 Minuten aus dem märzkalten Wasser der Elbe geholt. Eine Wiederbelebung blieb jedoch erfolglos.

Für das Küstenkanuwandern bringt dieser Fall eigentlich nichts Neues. Manche von uns sind schon seit jeher von dieser „Gefällekräft des Primärwellensystems“ so fasziniert, da sie ihnen die Möglichkeit zum Surfen bietet.

Andere dagegen fürchten sich vor ihr, da sie nicht sicher sind, ob sie die von hinten anrauschenden Wellen beherrschen können. Sie ändern daher ihren Kurs und nehmen die kritischen Wellen lieber von vorne oder nehmen „reiß aus“! Welche Kurskorrektur vorgenommen wird, sollte jedoch mit Bedacht gewählt werden. Insbesondere ein Entfernung vom überholenden Schiff ist dann nicht zu raten, wenn wir uns dabei in ein Gebiet mit Untiefen oder gar – bei Flüssen – in Ufernähe begeben; denn dort können sich dann solche „Dampferwellen“ zu Grundseen aufbauen, die dann als Brecher enden. Eine Kenterung ist dann wirklich nicht mehr auszuschließen!

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Link:**

BSU-Untersuchungsbericht: [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) > Aktuelles > Unfallbericht 45/04

-----

### 03.02.2006: **Unnötiger Kabelsalat im Wattenmeer-Nationalpark** (Natur)

In einer PRESSE-INFO nimmt der WWF zum „Kabelsalat“ in der Nordsee Stellung und weist darauf hin, dass es möglich ist, Stromtrassen auch außerhalb der Wattenmeer-Nationalparke entlang zu führen:

*„Die Wattenmeer-Nationalparke werden durch die Anbindung von Windanlagen vor der deutschen Küste an das nationale Stromnetz unnötig gefährdet. Zu diesem Ergebnis kommt eine heute vorgestellte WWF Studie. Die Studie zeigt Alternativrouten für die Stromtrassen außerhalb der Nationalparke auf und fordert eine stärkere und effektivere Bündelung der geplanten Leitungen, um das Wattenmeer möglichst wenig zu belasten. Drei der vier vorgesehenen Leitungskorridore verstoßen mit hoher Wahrscheinlichkeit gegen nationales und europäisches Naturschutzrecht. Daher sei es zweifelhaft, ob eine Genehmigung für die bisherigen Trassenführungen einer juristischen Prüfung standhalten würde. Der WWF kritisiert, dass Planungen für die Netzanbindung bislang unzureichend koordiniert worden seien und fordert ein gemeinsames Konzept der Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg unter weitest möglicher Umgehung der Nationalparke und der Natura-2000-Gebiete. „Es ist unsinnig, dass jeder Windparkbetreiber seine eigenen Hochspannungskabel planen muss“, betont WWF-Expertin Beatrice Claus.*

*Bislang wurden zehn Windparks mit jeweils bis zu 400 Megawatt Leistung in der deutschen Nordsee genehmigt. Der Bau könnte in den nächsten Jahren beginnen. Weitere zehn Offshore-Windparks befinden sich in der Vorbereitung. Um die Anlagen an das Stromnetz anzuschließen, sind lange Seekabel notwendig. Nach bisheriger Planung sollen fast alle vorgesehenen Kabeltrassen die Wattenmeer-Nationalparke queren. Vorgesehen ist, die Leitungen bis 2010 auf mehr als 80 Kilometern Länge und bis zu 500 Meter Breite durch Schutzgebiete zwischen Norderney und Sylt zu verlegen. „Wir müssen alles tun, um die Kabel aus den Nationalparken herauszuhalten“, so Beatrice Claus.*

Der WWF unterstützt grundsätzlich die Ausbaupläne der Bundesregierung für die Offshore-Windkraft. Jedoch müssen die Netzanbindungen umweltverträglicher gestaltet werden. Die WWF-Studie zeigt auf, dass außerhalb der Nationalparke eine Anbindung entlang schon vorbelasteter Strukturen durch die Flussmündungen von Elbe, Ems, Jade und Weser in Frage käme. Mögliche Konflikte mit dem Schiffsverkehr seien lösbar. Die Zahl der Kabel könnte durch die Übertragung als Gleichstrom- statt als Wechselstrom und eine bessere Koordination der Netzanbindung erheblich reduziert werden. Durch eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Stellen ließe sich auch die Dauer der Bautätigkeit verringern. Ein Beispiel sei die über die Insel Norderney geplante Anbindung von bis zu acht Windparks mit 14 Kabelsystemen durch den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Wenn mehrere Windparks ein gemeinsames Übertragungssystem nutzen würden, sei es technisch möglich, die Zahl auf drei zu reduzieren und so die Belastung des Schutzgebietes zu minimieren.“

**Quelle:** WWF-Presseinformation v. 3.2.06

è [www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02876/](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02876/)

## 02.02.2006 **Erfolgreiche Kegelrobben-Wurfsaison** (Natur)

„Rund 25 Kegelrobben wurden im Winter 2005/2006 im Nationalpark Wattenmeer geboren. Da sie sich teilweise an einem öffentlich zugänglichen Strand aufgehalten haben, wurden sie bewacht und vor Störungen bewahrt, damit sie ungestört von ihren Müttern gesäugt werden konnten.

„Auch in diesem Jahr hat sich der Bestand der Kegelrobben im Nationalpark Wattenmeer wieder positiv entwickelt. Die Arbeit der Naturschutzverbände im Nationalpark konnte hierzu einen guten Beitrag leisten“ freut sich Dipl.Biol.Silvia Gaus von der Schutzstation Wattenmeer.

Auch bei - 10 ° C harrten sie wieder gemeinsam aus: die Mitarbeiter von Schutzstation Wattenmeer, Öömrang Ferian und die weißen Fellknäule am Amrum Strand.

Jedes Jahr im Winter bringen die größten einheimischen Robben ihre Jungen auf einer Sandbank vor Amrum und Sylt zur Welt. Am 23.11.05 meldet die Besatzung des Zollbootes "Kniepsand" das erste neugeborene Kegelrobbenbaby der Saison auf dem Jungnamensand vor der Nordseeinsel Amrum. Bis zum 16.12.05 sind es dann 20 Jungen mit ihren Müttern, die auf der Sandinsel geschützt vor dem kalten Nordseewasser ausharren. Dann verscheucht sie der erste heftige Wintersturm, der die Wellen bis zu ihnen hinauf treibt, auf den breiten Amrumer Strand. Dies ist auch der Grund für die Anwesenheit der Helfer. Damit sie hier von Spaziergängern ungestört durch ihre Mütter gesäugt werden können, errichten FÖJ und Zivis eine sog. flexible Ruhezone. 3 Wochen Tag für Tag werden bei Wind und Wetter Interessierte geduldig um die Jungtiere herumgelotst und lernen nebenbei auch allerlei Wissenswertes über die Robben. So erfahren sie z.B., dass neugeborenen Kegelrobben im Gegensatz zu Seehunden noch ein weißes Embryonalfell haben, das sie zwar gegen den hellen Sanduntergrund besser tarnt, aber nicht gegen das Meerwasser isoliert. Dieses ist Aufgabe der Fettschicht.

Mitte Januar heißt es dann Abschied nehmen. Die Zivis können wieder ins Warme und die jungen Kegelrobben verlassen gemeinsam mit ihren Müttern den Strand. 2 von ihren Eltern bereits entwöhnte Jungrobben wurden von Mitarbeitern des Netzwerks der Schutzstation Wattenmeer am Sylter Strand durch die bewährten, flexiblen Ruhezone vor Störungen bewahrt. Keine Ruhezone benötigte die auf dem Japsand vor Hallig Hooge gesichtete, schon etwas ältere Jungrobbe. Sie lag ja bereits in einem geschützten Bereich.“

**Quelle:** SCHUTZSTATION WATTENMEER-Presseinfo v. 2.2.06

è [www.schutzstation-wattenmeer.de](http://www.schutzstation-wattenmeer.de)

-----  
01.02.2006 **Antarktis** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Heike Robinson** in dem Beitrag:

**„Kajak-Expedition entlang der Antarktischen Halbinsel:  
Auf Shackletons Spuren durch die Antarktis“**

über eine kommerzielle 6-tägige Kajak-Tour im Bereich des 62. südlichen Breitengrades in der Gerlach-Straße. Ein Kreuzfahrtschiff hat die Gruppe von Faltbootfahrern von Chile aus herüber gebracht (was jedoch jetzt nur noch mit einer Sondergenehmigung möglich ist). Abgesetzt wurden sie nahe einer Pinguinkolonie und nahe einer Pinguinkolonie wurde auch stets gezeltet; denn dort wo Pinguine an Land gehen, gibt es auch immer eine Anlandemöglichkeit für Faltboote.

Als beste Paddelzeit werden Januar/Februar empfohlen; dennoch liegen auch dann die Wassertemperaturen bei ca. -1° C.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 2/06, S.8-11 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

**Link:** [www.explorerscorner.com](http://www.explorerscorner.com)

**Literatur:**

Charles,G./Jones,M./Waters,M./Moodle,S.: **The Frozen Coast (Antarctic Peninsula)**

The Lyons Press 2005 (144 S.) – [www.globepequot.com](http://www.globepequot.com)

Powers,M.: **Kayaking the Islands of Antarctica** (South Georgia),

in: Sea Kayaker, Febr. 99, S.226-236.

Charles,G.: **Bis ans Ende der Welt** (antarktische Halbinsel),

in: Kanu Magazin 02/02, S.9-18.

Charles,G.: **Antarctic Peninsula**, in: Sea Kayaker, April 02., S.34-48.

-----  
29.01.2006 **Puerto Rico** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Gart Sundem** in dem Beitrag:

**„Paddling the Bright Waters of Puerto Rico“**

über Paddelmöglichkeiten entlang der östlich der Dominikanischen Republik liegenden Karibikinsel Puerto Rico.

Wer auf eigene Faust dort mit dem Kajak unterwegs sein möchte, muss sich vorher entsprechende Permits in San Juan beim Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) besorgen. Ansonst bietet es sich an, mit kommerziellen Anbieter die Insel zu erkunden:

- Outward Bound Wilderness è [www.outwardboundwilderness.org](http://www.outwardboundwilderness.org)
- Las Tortugas Adventures è [www.kayak-pr.com](http://www.kayak-pr.com)
- Caribe Kayak è [www.pinacolada.net/caribekayak/](http://www.pinacolada.net/caribekayak/)
- Golden Heron Kayak Tours è [www.elyunque.com](http://www.elyunque.com)

**Quelle:** SEA KAYAKER, Febr.06, S.50-57 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----  
29.01.2006 **Übersicht: Paddelreviere** (Revier/Ausland)

Wie füllt eine „Outdoor“-Zeitschrift ihre Seiten. Ganz einfach: Man nehme 10 Fotos von 10 Revieren und beschreibe diese in einem 10-Zeiler. Und schon sind ohne viel journalistischen Aufwand mindestens 10 Seiten gefüllt (ca. 10% eines Heftes). Bei Segelzeitschriften gibt es diesen Trend zum „Herunter-Fokussieren“ bis das von einem Revier nur noch ein Foto und eine mehr oder weniger kurze Bildunterschrift übrig bleibt schon seit einiger Zeit. KANU MAGAZIN praktiziert diese Form „Low-Budget-Short-Info-Berichterstattung“ ebenfalls schon seit längern. Nun ist auch der SEA KAYAKER von diesem Virus befallen. Unter dem Titel:

### „Hot Spots“

werden auf 10 Seiten die folgenden 10 Reviere angetippt:

- Baja California (Mexico)
- Similan Islands (Thailand)
- Grand Canary (Kanarische Inseln)
- Everglades (Florida)
- Kauai (Hawaii)
- Kiholo Bay (Hawaii)
- Haruru Falls (New Zealand)
- Bay Islands (Honduras)
- French Riviera (Mittelmeer)
- Abaco Island (Bahamas)

**Quelle:** SEA KAYAKER, Febr. 06, S.36-45 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

### 29.01.2006 **Die Pazifik-Küste von Baja California** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Roger Schumann** in dem Beitrag:

#### „Baja’s other Coast. A Fisherman’s Tale“

über die nicht ganz so übliche Seekajaktour entlang der Pazifik-Küste von Baja California.

Gepaddelt wurde 9 Tage entlang der Halbinsel der Sierra Vizcaíno, und zwar von Bahia Tortugas nach Campo Pacchico (Laguna San Ignacio). Organisiert wurde diese Tour von Francisco Mayoral, einem Einheimischen.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Febr. 06, S.20-28 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link:** [www.pachicosecotours.com](http://www.pachicosecotours.com)

-----

### 29.01.2006 **Bootstest: Tempest 165 pro (Wilderness Systems) und X-Lite (Point 65°N)** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER sind zwei Testberichte über die folgenden bei Seekajaks der Volumenklasse S (max. 300 Liter) veröffentlicht worden:

- **Tempest 165 pro (GFK o. PE) (Hersteller: Wilderness Systems) (USA)**  
501x55 cm; ca. 294 Liter Vol. (Gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 326 Liter)  
3-fache Abschottung, Skeg  
Sitzluke: 79x39 cm (mit verstellbaren Schenkelstützen)  
Lukendeckel (elastische): 2x rund (25 cm bzw. 18 cm Ø) und 1x oval (42x29 cm)  
Gewicht: lt. Test: 26 kg (GFK); lt. Hersteller: 25 kg (GFK); 21 kg (Kevlar); 26 kg (PE)  
2 Toggles

Rettungshalteleinen: mit 13 Abspannmöglichkeiten auf dem Vorderschiff  
Sitz (in „allen“ Variationen verstellbar)  
Kompasshalterung: integriert  
Kartendeck: mit 4 Abspannmöglichkeiten  
Lenzpumpe: ?

• **X-Lite (GFK) (Hersteller: Point 65°N) (S)**

470x53 cm; ca. 276 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 306 Liter)  
3-fache Abschottung: Skeg o. Navigator-Steueranlage  
Sitzluke: 69x41 cm (Schlüssellochluke mit starren Schenkelstützen)  
Luckendeckel (elastisch): 2x rund (24 cm bzw. 15 cm Ø) und 1x oval (44x26 cm)  
Gewicht: lt. Test: 26 kg; lt. Hersteller: 25 kg (GFK); 17 kg (Kevlar/Carbon)  
2 Toggels: nicht kentertüchtig  
Rettungshalteleinen: mit 9 Abspannmöglichkeiten auf dem Vorderschiff  
ohne Kompasshalterung  
Kartendeck: mit 3 Abspannmöglichkeiten  
Lenzpumpe: ?  
Testbericht: [www.point65.com/default.asp?page=news&id=141](http://www.point65.com/default.asp?page=news&id=141)

Jeweils 3 Testpersonen paddelten teilweise mit Gepäck bis max. 4 Bft. Wind:

- Tempest: 165cm/61kg+27kg Gepäck/3 Bft.; 180cm/75kg/3 Bft.; 185cm/91kg/4 Bft.
- X-Lite: 165cm/64kg/3 Bft.; 180cm/75kg+23kg Gepäck/4 Bft.; 185cm/91kg/4 Bft.

Kein Wunder, dass sie bei diesen mäßigen Windverhältnissen kaum etwas Erwähnenswertes an den beiden Seekajaks zu kritisieren hatten.

Gelobt wurde insbesondere die äußerst komfortable Sitzanlage des TEMPEST, ohne dass dadurch das Rollen erschwert wurde.

Kritisiert wurde bei beiden Seekajaks der nicht ganz „hindernislose“ Ausstieg aus der Sitzluke insbesondere nach einer Kenterung. Z.B. reklamierte dies beim X-LITE der 180cm/75kg-Kanute und beim TEMPEST der 185cm/91kg-Kanute, für den eher die Modelle TEMPEST 170 (= 518 cm lang) bzw. 180 (= 549 cm lang) geeignet wären. Nun, das ist der Preis für kleinere Sitzluken bzw. für Schenkelstützen. Diese sorgen für einen entsprechenden Sitzhalt (Schenkel- und Hüfthalt) beim Paddeln, machen aber den Ein- und Ausstieg etwas umständlicher, insbesondere für amerikanische Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die größere Sitzluke einfach gewohnt sind. Hier muss sich ein jeder Kanute fragen, was ihm wichtiger ist, der „perfekte“ Sitzhalt während einer z.B. 2-stündigen Küstentour oder der „leichte“ Ein-/Ausstieg ca. 1 Minute vor Beginn und am Ende einer Tour!?

Nicht kritisiert wurde bei dem X-LITE die „Navigator-Steueranlage“, die m.E. nicht „surftüchtig“ ist, d.h. beim Surfen schwimmt das Steuerblatt, welches nur von einem Gummi heruntergezogen wird, auf und verliert gerade bei größerer Fahrgeschwindigkeit durchs Wasser an Steuerwirkung.

Beide Seekajaks können der Volumenklasse S (max. 300 Liter Volumen) zugeordnet werden und eignen sich folglich für Tages- und Wochenendtouren und für nicht so große und schwere Personen (max. 70-75 kg).

SEA KAYAKER veröffentlicht neben den Testurteilen der Testfahrer auch einige technische Daten über z.B. den Wasserwiderstand und das Krängungsmoment. Diese und andere Daten werden mit Hilfe eines PC-Simulationsprogramms ermittelt. Im Folgenden werden zum Vergleich auch die Daten von 24 weiteren (See-)kajaks mit abgedruckt.

-- **Vergleichsdaten:** (sortiert nach Wasserwiderstandswerten bei 4 kn = 7,4 km/h) --

---

**Tempest 165 pro** (GFK) (501x55 cm; ca. 294 Liter Vol.) – Wilderness Systems (USA)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 4,05 kg\*  
max. Krängungsmoment\*\*: 88 Nm bei 42° (bei 113 kg Ladung\*\*\*)

---

**X-Lite** (GFK) (470x53 cm; ca. 276 Liter Vol.) – Point 65°N (S)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,93 kg\*  
max. Krängungsmoment\*\*: 66 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung\*\*\*)

---

\* 4 kn (Knoten) = 7,4 km/h; 5 kn = 9,3 km/h

\*\* Die Kippstabilität eines Seekajaks ist eine Funktion aus Krängungsmoment und Krängungswinkel:

Endstabilität: Je größer das Krängungsmoment, desto höher die Endstabilität!

Anfangsstabilität: Je niedriger der Krängungswinkel bei identischem Krängungsmoment bzw. je größer das Krängungsmoment bei identischem Krängungswinkel ist, desto höher die Anfangsstabilität!

\*\*\* 113 kg Ladung = 68 kg Personengewicht plus 45 kg Gepäckgewicht

Zum Vergleich ein Seekajak-Rennboot:

**FW 2000** (562x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 2,89 kg  
max. Krängungsmoment: 22,2 Nm bei 45-55° (bei 113 kg Ladung)

---

**Extreme** (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 2,93 kg  
max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35-45° (bei 113 kg Ladung)

---

**Nordkapp H<sub>2</sub>O** (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,51 kg  
max. Krängungsmoment: 73,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

---

**Artisan Millenium** (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = 3,25 kg  
max. Krängungsmoment: 90,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

---

**Inuk** (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg  
max. Krängungsmoment: 71,8 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Sirius M** (520x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg  
max. Krängungsmoment: 62,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Storm** (PE) ( 517x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg  
max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

---

**Bahiya** (GFK) (533x52 cm; ca. 299 Liter Volumen) – P&H (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 3,67 kg  
max. Krängungsmoment: 51,4 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

---

**Romany Explorer** (533x55 cm; ca. 340 Liter) - Nigel Dennis (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,55 kg  
max. Krängungsmoment: 90,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Viking** (498x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg

max. Krängungsmoment: 70,3 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Tempest 165 pro** (GFK) (501x55 cm; ca. 294 Liter Vol.) – Wilderness Systems (USA)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 4,05 kg\*

max. Krängungsmoment\*\*: 88 Nm bei 42° (bei 113 kg Ladung)

---

**Viviane** (580x55cm; ca. 392 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg

max. Krängungsmoment: 101,7 Nm bei 55° (bei 113 kg Ladung)

---

**Barracuda** (PE/Knickspant) (508x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,23 kg

max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

---

**Yukon Eski** (Knickspant) (500x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,49 kg

max. Krängungsmoment: 61,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Kodiak** (PE/Knickspant) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg

max. Krängungsmoment: 96,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

---

**Quest** (536x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Krängungsmoment: 70,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**X-Lite** (GFK) (470x53 cm; ca. 276 Liter Vol.) – Point 65°N (S)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,93 kg\*

max. Krängungsmoment\*\*: 66 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Aquanaut** (GFK) (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg

max. Krängungsmoment: 80,1 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Avocet** (PE o. GFK) (492x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 3,92 kg

max. Krängungsmoment: 70,0 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Touryak** (PE/Knickspant) (463x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg

max. Krängungsmoment: 104 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Aquanaut** (PES) (544x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg

max. Krängungsmoment: 98 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Avatar 16.0** (PE) (488x57 cm; ca. 287 Liter Vol.) – Perception (USA)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,97 kg

max. Krängungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Chatham 16** (GFK) (497x56 cm; ca. 316 Liter Volumen) – Necky (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg

max. Krängungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Seayak** (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg

max. Krängungsmoment: 93,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

Zum Vergleich ein Faltboot:

**K-1 Expedition** (499x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,91 kg** / 5 kn = 3,80 kg

max. Krängungsmoment: 110,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

Zum Vergleich ein Kurzboot:

**Kestrel 140** (424x66 cm; ca. 359 Liter Vol.) – Current Design (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 4,34 kg

max. Krängungsmoment: 108,5 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

---

**Zusammenstellung:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Feb. 2006, S.14-19 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Technische Daten:**

TEMPEST è [www.seakayakermag.com/PDFs/Feb06/Tempeststats.pdf](http://www.seakayakermag.com/PDFs/Feb06/Tempeststats.pdf)

X-LITE è [www.seakayakermag.com/PDFs/Feb06XLitestats.pdf](http://www.seakayakermag.com/PDFs/Feb06XLitestats.pdf)

**Hersteller:**

Wilderness Systems (CDN) – [www.wildernesssystems.com](http://www.wildernesssystems.com)

Point 65° N (S) – [www.point65.com](http://www.point65.com)

**Infos über weitere Seekajaks:**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf)

---

## 28.01.2006 **2-Personen-Trekkingzelttest** (Ausrüstung)

In OUTDOOR berichtet **B.Gnielka** in dem Beitrag:

### „Schutzhütten: 12 Allroundzelte für zwei Personen im Test“

über die Eigenschaften diverser Zelte, und zwar 5 Tunnelzelte, 6 Kuppelzelte und 1 „Hybrid“-Zelt.

Folgendes ist erwähnenswert:

1 Tunnelzelt erhielt das Testurteil „überragend“:

- **Hilleberg Kaitum** (Tunnelzelt) (Kommentar: „Weder Regen noch Schnee beeindruckten das Kaitum. Im Sturm (110 km/h = 11 Bft.) gibt es kaum nach, ... in starken Böen recht laut.“

3 Kuppelzelte und 1 „Hybrid“-Zelt erhielten das Testurteil „sehr gut“:

- **Marmot Thor 3** (Kommentar: „Steht bei über 100 km/h selbst ohne Abspannleinen reglos und hält absolut dicht.“
- **Mountain Hardwear Trango 2** (Kommentar: „Hält von oben wie unten absolut dicht und steht völlig unbeeindruckt im Sturm (110 km/h).“
- **Salewa Sierra Leone** (Kommentar: „Boden und Überzelt halten absolut dicht; bis zu 90 km/h (10 Bft.) hält das Zelt im Wind locker aus.“
- **Vaude Mark II** (Kommentar: „Hält absolut dicht von oben wie unten und steht abgespannt bis 90 km/h gut im Wind.“

Ein „gut“ erhaltenen **Fjällräven Akka Shape R/S3, Jack Wolfski Tundra 2 RT, Haglöfs Genius 34, The North Face Mountain 25.**

Ein „befriedigend“ erreichten nur **Helsport Fjellheimen Camp, Macpac Citadel und Wechsel Hurrican unlimited.**

**Quelle:** OUTDOOR, Nr.2/06, S.66-71 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)  
-----

## 27.01.2006 **Zur Multifunktionalität des Paddelfloats** (Ausrüstung)

Paddelfloats kenne ich seit Mitte der 80er Jahre ... und gäbe es sie nicht, müssten sie erfunden werden. Der Vorläufer des Paddelfloats war irgendein Auftriebskörper, den die Kanuten entweder hinten auf Deck gelagert hatten, bzw. den sie am Körper trugen, nämlich ihre Schwimmweste. In der Tat, die Schwimmweste wurde von einigen Küstenkanuwanderern zum Paddelfloat umfunktioniert, d.h. nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg, wurde die Schwimmweste ausgezogen (!) und mit einem Knebel am Paddel befestigt. Anschließend wurde mit Hilfe einer Art Paddelausleger versucht, wieder einzusteigen.

Die Erleichterung des Wiedereinstiegs nach einer Kenterung per Paddelfloat, ist der eigentliche Zweck, weshalb das Paddelfloat entwickelt wurde. In Nordamerika scheint es zur Standardausrüstung zu gehören. Viele US-amerikanische Seekajak und auch manche Import-Kajaks (z.B. TOURYAK, CATALINA und SEAYAK v. PRIJON) verfügen daher schon über extra Haltevorrichtungen, um das Paddel als Ausleger auf dem Achterdeck fest zu stabilisieren. Übrigens, der finnische Hersteller KAJAK-SPORT bietet ein extra Zubehörteil an, um ebenfalls die schnelle Befestigung des Paddels auf dem Achterdeck zu ermöglichen.

Wofür können wir nun eigentlich das Paddelfloat verwenden?

### 1. Konventioneller Wiedereinstieg per Paddelfloat:

- (a) Nach einer Kenterung wird das stets griffbereit gelagerte Paddelfloat herausgeholt, das Paddelblatt wird ins Float geschoben/gesteckt und dann aufgeblasen. Anschließend das Paddel als Ausleger hinter der Sitzluke auf dem Oberdeck gelegt und – an einer zuvor installierten Befestigungsmöglichkeit – zu befestigen (die kann serienmäßig vorhanden sein, als Zusatzausrüstung nachgerüstet werden oder selber gebastelt worden sein).
- (b) Damit der Paddel-Ausleger eine möglichst große Hebelwirkung hat, sollte die Befestigung des Auslegers an jenem Paddelblatt erfolgen, an dem – natürlich – nicht das Float geschoben ist. Außerdem sollte der Ausleger im Winkel von 90° vom Kenterkajak abstehen. Je weiter nämlich der Ausleger mit dem Float weg vom Kenterkajak reicht, desto stärker wirkt der Auftrieb des Floats.
- (c) Anschließend versuchen wir z.B. unseren Oberkörper zwischen Achterdeck und Paddelfloat aufs Achterdeck zu ziehen, um dann die Beine über den Ausleger zu hangeln und in die Sitzluke zu „bugsieren“. Dabei versuchen wir unseren Körper möglichst flach zu halten, d.h. nicht aufzurichten, und in Balance mit dem Auftrieb des Paddelfloats zu halten. Das gelingt uns, wenn das Paddelfloat nicht durch unser Körpergewicht unter Wasser gedrückt (Folge: Re-Kenterung zur Seite des Paddelfloats) bzw. in die Luft gehebelt wird (Folge: Re-Kenterung zur dem Paddelfloat gegenüberliegenden Seite). Nur wer darauf achtet, entsprechend dem Auftrieb des Floats Balance zu halten, dem wird der Wiedereinstieg gelingen. Das erfordert vorheriges Training und ständige Übung. Aber auch dann wird den meisten „Kenterbrüdern“ der Wiedereinstieg nur dann gelingen, wenn keine Seeangangsbedingungen herrschen.
- (d) Sitzen wir in der Sitzluke, schließen wir die Spritzdecke, pumpen das Wasser aus der Luke, lösen vorsichtig aus der Halterung das Paddel und paddeln zunächst mit dem Paddel, an dessen einem Blatt noch das Float befestigt ist in einen Ge-

wässerabschnitt, wo nicht so kabbliger Seegang vorherrscht. Dort wird das Paddelfloat entlüftet, vorsichtig vom Paddelblatt gezogen und provisorisch, aber sicher gegen Verlust auf Deck verstaut. Wer das Float schon früher im rauen Gewässer vom Paddelblatt ziehen will, sollte sich bewusst sein, dass ja gerade dieser Seegang ihn kentern ließ, obwohl er beide Hände am Paddel hatte. Wie leicht könnte er nun bei denselben Seegangsbedingungen kentern, wenn er das Paddel nicht mehr fest im Griff hat und zum Stützen bereithält.

- (e) Natürlich ist es auch möglich, den Paddelausleger nicht zu befestigen, sondern mit einer Hand zu halten (z.B. wird mit einer Hand der Paddelausleger am Paddelschaft ergriffen und am hinteren Süllrand solange festgehalten, bis wir unsere Beine in die Sitzluke bugsiiert haben, dann greifen wir um, um auf dem Sitz Platz zu nehmen.
- (f) Übrigens, bei all den Schritten sollte das Paddelfloat vor dem Verlieren gesichert sein. Gerade beim Aufblasen und Hantieren des Floats kann es leicht passieren, dass wir es einmal loslassen, sodass der Wind es sofort wegtreiben kann. Bei Lagerung des Paddelfloats auf dem Vorderdeck bietet es sich an, es mit einer Elastikleine, die z.B. lose an der Paddelsicherungsleine befestigt wird, zu sichern.

## 2) Paddelfloat-Re-Entry-&-Roll:

Da die sichere Durchführung des konventionellen Paddelfloat-Wiedereinstiegs nicht immer gewährleistet ist, sollten alle jene, die die Rolle einigermaßen beherrschen, darauf setzen per Re-Entry & Roll wieder einzusteigen, und zwar mit dem Paddelfloat am Paddelblatt, damit einem die Rolle auch leichter gelingt.

- (a) Zunächst beginnen wir wie in 1) (a), ohne jedoch das Paddel als Ausleger zu fixieren.
- (b) Dann erfolgt Re-Entry & Roll.
- (c) Schließlich enden wir in 1) (d).

## 3) Paddelfloat-Solo-Schlepp:

Das Paddelfloat kann nicht nur nach einer Kenterung nützlich sein, sondern es kann auch einer Kenterung vorbeugen, und zwar dann, wenn ein Kanute nicht mehr in der Lage ist, allein zu paddeln, ohne dass bei ihm Kentergefahr besteht (z.B. seekrank, verletzt, nicht seegangstüchtig).

Zu diesem Zweck wird an jedem Blatt seines Paddels ein Float befestigt. Anschließend wird er geschleppt.

Das setzt natürlich voraus, dass zumindest über eine Schleppleine und 2 Paddelfloats verfügt wird.

Mit den beiden Floats am Paddel ist der „Kenterkandidat“ effizienter in der Lage zu stützen.

Natürlich kann auch dann – z.B. bei brechender See - eine Kenterung nicht ausgeschlossen werden. Deshalb sollte auf den Paddelfloat-Solo-Schlepp nur dann zurückgegriffen werden, wenn es sich um eine Zweier-Gruppe handelt. Ab einer Dreiergruppe bietet es sich eher an, dass der dritte Kanute den „Kenterkandidaten“ beim Schleppen sichert (sog. Päckchen-Schlepp). Der schleppende Kanute hat wohl dann 2 Kajaks zu schleppen, dafür ist aber die Kentergefahr minimiert.

Übrigens, ab einer Vierer-Gruppe bietet es sich an, dass 2 Kanuten schleppen. Am leichtesten ist dabei der V-Schlepp anzuwenden, sofern wir über eine geeignete Schleppleine verfügen, die einen solchen V-Schlepp unterstützt.

#### 4) Hilfe bei Stützübungen:

Das Lernen der flachen & hohen Paddelstütze ist für Küstenkanuwanderinnen und –wanderer wichtig; denn wer diese beiden Paddelstützen beherrscht, wird seltener kentern. Wer jedoch die Paddelstütze üben möchte, gerät immer wieder in Kentergefahr. Deshalb sollten wir beim Üben der Stütze auf das Paddelfloat zurückgreifen und es vor den Übungen an jenem Blatt unseres Paddels befestigen, mit dem wir Stützen wollen.

Anschließend können wir ganz langsam anfangen, uns an die Hilfe des Floats zu gewöhnen und mit der Zeit immer gewagter Stützübungen durchführen, und zwar zunächst mit voll aufgeblasenem Float. Klappt das Stützen, lassen wir immer Luft aus dem Float bis wir schließen das Float ganz vom Blatt nehmen.

#### 5) Hilfe bei Rollübungen:

Da das Float den Auftrieb des Paddels erhöht, und zwar genau dort, wo er am wirksamsten ist, nämlich am Paddelblatt, bietet es sich an, die Rollübungen zunächst mit einem Paddel durchzuführen, über dessen Blatt ein Paddelfloat gestülpt ist. Klappt dann die Rolle ohne große Probleme, lassen wir – wie bei den Stützübungen – allmählich die Luft aus dem Float, bis wir schließlich ganz ohne Float rollen können.

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

**Links:**

Falconeri, M.: Paddelfloat Rescue

è [www.uekayaking.com/pfrescue.htm](http://www.uekayaking.com/pfrescue.htm)

Kin, V.: Rigging Your Paddelfloat

è [www.wavelengthmagazine.com/2003/am03rigging.php](http://www.wavelengthmagazine.com/2003/am03rigging.php)

**Produkte:** z.B.

- ZÖLZER – [www.zoelzer.de](http://www.zoelzer.de)  
Er bietet 2 Varianten an: ein Float aus klarsichtigem Material mit Außentasche, in die vor dem Aufblasen das Paddelblatt zu stecken ist (in den Größen S (12 Liter / ca. 250 g – insbesondere geeignet für Re-Entry & Roll) (ca. 47,- Euro) und M (20 Liter / 60x36 cm / ca. 300 g) (ca. 49,- Euro). Meiner Erfahrung nach wird das Material an den Seiten nach 4-5 Jahren brüchig.) und ein Float aus PU-beschichtetem Nylongewebe mit Innentasche (2x7 Liter, die getrennt aufzublasen sind; ca. 350 g) (ca. 77,- Euro);
- WildWasser-Sport (USA) (gesehen einst bei Lettmann – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de) und im Internet in der Schweiz)  
Maße ca. 33-62 cm / ca. 280 g / mit Außentasche / mit 7-8x Luftholen aufblasbar / 2-Kammer-System mit 2 Ventilen, wobei die zweite Kammer nur dann aufgeblasen werden kann, wenn die erste nicht voll aufgeblasen wurde / inkl. einer auf dem Float aufgedruckten fünf Zeichnungen (!) umfassenden Erläuterung des konventionellen Paddelfloat-Wiedereinstiegs (ca. 45,- Euro)
- PRIJON – [www.prijon-shop.de](http://www.prijon-shop.de)  
(Maße: ca. 60x33 cm / ca. 350 g / Volumen: ? / sieht eigentlich wie ein Multifunktionspacksack mit Rollverschluss und Außentasche aus / bei HELMI-SPORT ist dazu Folgendes zu lesen: „Die Kombination Deckstasche mit Float ist zwar für beide Einsätze nicht perfekt, aber unschlagbar vielseitig.“) (ca. 36,- Euro)
- SPORT SCHRÖER – [www.sport-schroer.de](http://www.sport-schroer.de)  
Angeboten wird u.a. das „KOD Paddelfloat“ (ca. 58x33 cm / ca. 240 g / aufblasbare Körper mit Außentaschen) (ca. 30,- Euro)
- HELMI-SPORT – [www.helmi-sport.de](http://www.helmi-sport.de)  
Angeboten wird u.a. ein Feststofffloat von „Current Designs“ (ca. 7,7 Liter / 46x21x8 cm / ca. 400 g / mit Außentasche) (Mit Schaumkern, daher sofort einsetzbar ohne Aufblasen. „Für leichte und geschickte Paddlerinnen!“) (ca. 59,- Euro)

- KAJAK SPORT (Finnland) – [www.kajaksport.com](http://www.kajaksport.com)  
Es werden zwei Halterungen für den Paddelausleger angeboten. Leider greifen diese nur am Paddelschaft, sodass der Ausleger etwas kürzer wird, was die Effizienz des Floatauftriebs verschlechtert.
- 

#### 26.01.2006 **Andamanensee (Thailand)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **M.Amme** in dem Beitrag:

##### **„Schatten im Paradies – Thailand ein Jahr nach dem Tsunami“**

darüber, ob „man dort schon wieder auf Törn gehen darf?“ Befahren wird das gibt östlich von Phuket.

Folgendes ist über **Wind, Wetter & Navigation** zu lesen:

- Hauptsaison von November bis März mit trockenem Nordostmonsun, 2 – 5 Bft.
- Regenarme Zeit von Dezember bis Februar.
- Stärkerer Südwestmonsun mit Wolken & Regen von Mai bis Oktober.
- Tidenhub von über 2 m.
- Strömung in offenen Gewässern bis 1,5 kn, an Kaps und in Durchfahrten stärker.
- Landfall ist nur zwischen Sonnenauf- und -untergang erlaubt (?)

**Quelle:** YACHT, Nr. 3/06, S.28-35 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

#### 25.01.2006 **Insel Langlütjen II (Wesermündung)** (Revier/Inland)

Im HAMBURGER ABENDBLATT berichtet **E.Jessen** in dem Beitrag:

##### **„Langlütjen: Bremer kauft sich eine Festung“**

darüber, dass die im Bundesbesitz befindliche nördlich von Nordenham im Watt liegende künstliche Insel Langlütjen II an den Bremer J.T.Bausch verkauft wurde. Das unter Denkmalschutz stehende historische Marine-Fort aus Napoleons Zeiten soll originalgetreu restauriert werden. Die Insel selber soll irgendwann dann der Öffentlichkeit für „sanften Tourismus“ zugänglich gemacht werden. Ob darunter auch die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer fallen, wird sich zeigen. Das Übernachtungsverbot für Kanuten wird sicherlich weiter bestehen bleiben und bestimmt irgendwann einmal etwas strenger kontrolliert werden.

Langlütjen II hat höchstens lokale Bedeutung für die Bremer, Bremerhavener und Nordhamer Kanuten; denn dieses künstliche Festungsgebilde ist doch schon recht verfallen und rein landschaftlich keine „Augenweide“.

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 25.01.06, S.18 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)

**Link:** siehe hierzu auch die Aktuelle Info vom 14.01.06

-----

#### 24.01.2006 **Deutsche Welle strahlt keinen Seewetterbericht mehr aus** (Wetter)

Der Bremerhavener Kanuverein KVV bemerkte es als erster: Einer der vier deutschen Rundfunkanstalten, die bisher den Seewetterbericht ausstrahlten:

- Deutsche Welle

- Deutschlandfunk
- Deutschlandradio
- NDR Info

sendet via Rundfunk keinen Seewetterbericht mehr: die DEUTSCHE WELLE, die bislang für die Nord- und Ostsee, aber auch das Mittelmeer täglich über die Seewetterlage informierte. Lediglich per Internet lässt sich bei der Deutschen Welle der Seewetterbericht abrufen.

Es ist zu hoffen, dass die anderen Sendeanstalten nicht nachziehen werden. Auch wenn sich immer mehr Kanutinnen und Kanuten via Internet bzw. Handy über die Wetterlage entlang der Küste informieren, stellt der Rundfunk auch weiterhin eine wichtige Informationsquelle i.S. Wetterentwicklung dar, da er jederzeit empfangbar ist, und zwar auch dann, wenn das Internet nicht verfügbar und ein Handy nicht empfangsbereit ist. Insofern wird es als eine bedauerliche Entwicklung angesehen, wenn immer seltener und zu immer unmöglicheren Zeiten der Seewetterbericht via Rundfunk empfangen werden kann:

00.05 Uhr: NDR Info auf 702 + 972 kHz;

01.05 Uhr: Deutschlandfunk/-radio auf 177 +1.269 + 6.005 + 6.190 kHz

06.40 Uhr: (wie 01.05)

08.30 Uhr: (wie 00.05)

11.05 Uhr: (wie 01.05)

13.55 Uhr: Deutsche Welle (entfällt seit 2006)

21.05 Uhr: (wie 01.05)

22.05 Uhr: (wie 00.05)

Natürlich kann immer noch auf den normalen Wetterbericht nach den stündlichen Nachrichten zurückgegriffen werden. Leider ist aber auch hier bei dem meistgehörten Rundfunksender der Nord-/Ostsee-Küstenregion, dem NDR 2, seit nunmehr 2 Jahren die Entwicklung festzustellen, dass insbesondere die für das Küstenkanuwandern so wichtige Windprognose nicht mehr in Windstärke, gemessen in Beaufort (Bft.), sondern mit Begriffen umschrieben werden, die keinem geläufig sind und somit missverstanden werden können. Z.B. wird:

- die Windstärke 3 Bft., bei dem die normalen Küstenkanuwanderinnen und –wanderer die ersten Probleme bekommen können, als „schwacher Wind“ bezeichnet;
- die Windstärke 4 Bft., die für die meisten die Grenze der Befahrbarkeit darstellen, als „mäßiger Wind“;
- und die Windstärke 5 Bft., bei dem eigentlich nur noch die Experten auf dem Meer sich aufhalten sollten, mit „frischer Wind“.
- Erst ab Windstärke 6 Bft. kann wohl auch der ansonsten unbedarfte Kanute erkennen, dass er mit schwierigeren Gewässerbedingungen rechnen kann, da dann im Rundfunk von „starkem Wind“ gesprochen wird.

Eine aktuelle Übersicht über Möglichkeiten, wer alles wann über die Entwicklung des Seewetters berichtet, ist auf der DKV-Homepage als Download verfügbar:

Seewetterbericht für Deutschland:

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf)

Seewetterbericht für das Ausland:

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf)

**Text:** U.Beier

**Link:**

<http://kvu.der-norden.de/news/1186.shtml>

[www.dw-world.de/seewetter](http://www.dw-world.de/seewetter)

-----

### 23.01.2006 **Nationalpark wird zum „Kommunalpark“?** (Natur)

In einer WWF-PRESSEINFO nimmt der WWF dagegen Stellung, dass der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer in einen „Kommunalpark“ umgewandelt wird. Die Verwaltung des Nationalparks Wattenmeer muss Ländersache bleiben:

*„Der WWF warnt die schleswig-holsteinische Landesregierung vor einer Kommunalisierung des Nationalparks Wattenmeer. Ein solcher Schritt würde den Schutz des Wattenmeeres gefährden, Schleswig-Holstein bundesweit im Naturschutz isolieren und den Ausgleich zwischen den Interessengruppen erschweren. Der WWF befürchtet zudem einen großen Imageschaden für den weltweit bedeutenden Nationalpark. Am morgigen Dienstag entscheidet das Kieler Kabinett über einen Umbau der Behörden im Land. Dabei wird nach vorliegenden Informationen auch vorgeschlagen, die bislang im Nationalparkamt in Tönning gebündelten Zuständigkeiten für den 441.000 Hektar großen Nationalpark Wattenmeer den beiden Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland zu übertragen.“*

*„Schon der Name sagt es: Nationalparke sind Sache der ganzen Nation. Alle 14 deutschen Nationalparke werden auf Landesebene verwaltet. Die Landkreise wären mit dieser Aufgabe schlicht überfordert“, betont WWF-Präsident Prof. Detlev Drenckhahn. Das bereits heute unterfinanzierte Schutzgebiet würde durch die Kommunalisierung nicht billiger für das Land. Gleichzeitig drohe durch die uneinheitlichen Zuständigkeiten eine Verschlechterung des Schutzes. „Es gibt keinen sachlichen Grund, die erfolgreiche Arbeit des Nationalparkamtes in Tönning in Frage zu stellen“, so Prof. Drenckhahn.*

*Der WWF fordert die Kieler Regierungskoalition auf, die Zuständigkeit für den Nationalpark auf Landesebene zu belassen. Die CDU hat den Nationalpark vor 20 Jahren mit großem Einsatz gegründet und ihn direkt dem Land unterstellt. Die SPD hat ihn dann zusammen mit den Grünen weiterentwickelt. „Wollen CDU und SPD diese Verdienste nun in Frage stellen, indem sie ihn zu einem Kommunalpark herabstufen?“ fragt der WWF-Präsident. Die Kabinettsvorlage sei umso unverständlicher, als es auch im Koalitionsvertrag keine Vorgabe für eine Herabstufung des Nationalparks gebe.*

*Noch am 1. Oktober des letzten Jahres feierte die Landesregierung mit großer öffentlicher Anerkennung den 20. Geburtstag des Nationalparks. Der zuständige Umweltminister Dr. Christian von Boetticher bekannte sich klar zum Nationalpark. Zu diesem Bekenntnis, so der WWF, müsse er nun auch stehen. Der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ist der Größte in Mitteleuropa. Er schützt Wattgebiete, Salzwiesen, Priele, Dünen und Strände, auch ein Schutzgebiet für den Schweinswal zählt zum Nationalpark. Weltweit gibt es fast 4.000 Nationalparke.“*

**Quelle:** WWF-PRESSEINFO vom 23.01.06

**Weitere Infos:**

[www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02857/](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02857/)

[www.wwf.de/regionen/welt/wattenmeer](http://www.wwf.de/regionen/welt/wattenmeer)

-----

### 23.01.2006 **Kälteschockreaktionen** (Gesundheit)

Im SEEKAJAKFORUM.de erläutert **Mark Huber** die Auswirkungen einer Kälteschockreaktion, nämlich den Verlust der Atemkontrolle. Er schreibt u.a. folgendes:

Akutes Eintauchen in Kaltwasser führt zu einer Reihe von Reaktionen, die nur teilweise bewusst beherrscht werden können, oft entziehen sie sich einer willentlichen Kontrolle, wie z.B. der **Verlust der Atemkontrolle:**

- Kurzzeitige Atemblockade: Gerät der Kopf plötzlich vollständig unter Wasser, kann das zu einer Atemblockade führen, d.h. nach dem Auftauchen sind wir kurzzeitig nicht in der Lage, zu atmen. Nicht auszuschließen ist dabei ein Stimmritzenkrampf (Laryngospasmus), der zu trockenem Ertrinken führen kann.
- Unkontrolliert tiefes Einatmen: Ausgelöst durch den Kontakt der Haut mit dem Kaltwasser kann es stattdessen auch zu einem nur schwer kontrollierbaren Reflex zu vertieften Atemzügen kommen. Ist dabei der Kopf unter Wasser, wird Wasser inhaled, was zu einem akuten Lungenversagen und nassem Ertrinken führen kann.
- Hyperventilation (Hecheln): Nach den anfänglich tiefen Atemzügen kommt es nach ca. 30 – 60 Sekunden zur unkontrollierten Hyperventilation, d.h. zu einer 4- bis 5-fach gesteigerten Atemfrequenz. Auch Geübte brauchen dann etwa 5 Minuten, um die Atmung etwa auf eine 2-fach erhöhte Atemfrequenz herunterzubringen.
- Hyperventilationstetanie: Diese Hyperventilation führt zum vermehrten Abatmen von CO<sub>2</sub>, was eine Verschiebung des Blut-PH ins Basische verursacht (= respiratorische Alkalose). Dies führt zur sog. Hyperventilationstetanie, die wiederum Muskelzittern, Taubheitsgefühle, Krämpfe in den Armen und Beinen sowie eine Minderung der Gehirndurchblutung zur Folge hat. Das kann einerseits rasche Handlungsunfähigkeit zur Folge haben und führt andererseits zur Verwirrtheit.
- Atemnot: Trotz der beschleunigten Atmung und der vermehrten Atemtiefe besteht ein „Lufthunger“, ein Gefühl der Atemnot, das in den ersten 3 Minuten zu einer zunehmenden Panik führt, was zusammen mit der oben erwähnten Verwirrtheit zu unkontrollierten Verhalten führen kann und den Versuch einer bewussten Atemkontrolle erschwert oder unmöglich macht.
- Koordinationsprobleme: Der Verlust der Atemkontrolle erschwert auch, die Schwimmbewegungen mit der Atmung zu koordinieren, wodurch die Gefahr des Verschluckens oder Einatmens von Wasser besteht, wobei ersteres zur rascher Unterkühlung und letzteres zu Lungenversagen führen kann.

Dieser auf einen Kälteschock zurückzuführende Verlust der Atemkontrolle macht deutlich, dass es Kanutinnen und Kanuten nichts nützt, wenn sie die Rolle beherrschen, solange sie sich nicht durch entsprechende Kleidung gegen das kalte Wasser schützen (z.B. Trockenanzug mit integrierten Füßlingen, dicke Fleece-Unterbekleidung, Neohaube, Neohandschuhe) und – last not least – mit Hilfe einer Nasenklammer, die sie spätestens bei kritischeren Gewässerbedingungen aufsetzen, verhindern, dass kaltes Wasser über die Nase direkt in den Kopf eindringen kann.

Ein solcher Kälteschutz beugt nicht nur dem Verlust der Atemkontrolle vor, sondern auch allen anderen Kälteschockreaktionen:

- Luftknappheit: Die Fähigkeit die Luft anzuhalten ist im Kaltwasser wenigstens um 2/3 vermindert. Eine Studie an Freiwilligen zeigte in +5° C kaltem Wasser eine durchschnittliche Reduktion von 45 Sekunden auf 9,5 Sekunden. D.h. nach einer Kentern empfinden wir sofortigen „Lufthunger“. Da bleibt wenig Zeit, kontrolliert die Spritzdecke zu öffnen und auszusteigen, geschweige denn, sich auf die Durchführung der Rolle zu konzentrieren und sie fehlerfrei auszuführen.
- Kälteschmerz: D.h. nach dem Kentern löst der Kontakt mit dem kalten Wasser am Kopf solch einen handlungslähmenden Schmerz aus, dass an ein Hochrollen nicht mehr zu denken ist.
- Verlust des Gleichgewichtsgefühls: D.h. nach dem Unterwasserausstieg, wissen wir nicht mehr, wo die Wasseroberfläche ist.
- Panik: Nicht nur plötzliche Lufthunger, sondern auch der Kälteschmerz und Desorientierung können zu Panik führen, die wiederum einen Flush von Stresshormonen freisetzt, der für Menschen mit vorgeschädigten Herzkranzgefäßen einen so massiven kardiovaskulären Distress bedeuten kann, dass diese an einem akuten Herzinfarkt versterben können.

In einer Ergänzung zu diesem Beitrag schildert **Ralf Schmidt** die Auswirkungen einer Kenterung in einem eiskalten Badensee, auf dem er an einem Märztag (!) gepaddelt ist.

Im letzten März habe ich im nahen Badensee ein bisschen Rollen & Stützen geübt, natürlich mit Trockenanzug, Neoprenhaube und Handschuhen. Das eiskalte Wasser war auszuhalten. Ich hatte keine Probleme. Danach wollte ich mich etwas auflockern und bin ein paar mal den See hoch und runter gepaddelt, habe so nebenbei noch etwas Ankanten geübt, danach Aufkanten, Hochkanten und bin dabei ganz plötzlich gekentert. Die Neohaube hatte ich vorher ausgezogen, ebenso die Schwimmbrille (die ich zuvor beim Rollen zum Schutz der Kontaktlinsen trug) und die Handschuhe.

Der **Kälteschock** kam dann auch sehr schnell:

- Das eiskalte Wasser am gesamten Kopf und in der Nase, ein ganz kurzes verkrampftes Einatmen und vergessen war das Rollen. Die Luft reichte nur noch zum Öffnen der Spritzdecke und zum Aussteigen.
- Meine Stimmritzen haben sofort auf „zu“ geschaltet. Ich brauchte einige Sekunden, um wieder annähernd ruhig atmen zu können. Ähnliches hatte ich schon vorher mal im Schwimmbad erlebt, als ich anlässlich von Rollübungen eine größere Menge Wasser geschluckt hatte und mich dann „jappend“ zum Beckenrand schleppen musste.
- Aus dem Wissen heraus, dass ein Stimmritzenkrampf auch zu einem kurzen „Black-out“ führen könnte, schwamm ich in Ermanglung einer Rettungsweste sofort zurück zu meinem Seekajak und klemmte die Unterarme unter die Rettungshalteleine, um bei einer möglichen, kurzen Bewusstlosigkeit nicht mit dem Kopf ins Wasser abzutauen.
- Danach versuchte ich, mit Trockenanzug, Schwimmweste und Kajak die paar Meter zum Land zu schwimmen. Meine verblüffende Erkenntnis: „Da wird der See zum Meer!“

**Quelle:** SEEKAJAKFORUM v. 20.01.06 und 23.01.06 – [www.seekajakforum.de](http://www.seekajakforum.de)

-----

## 22.01.2006 **Jersey-Touren** (Revier/Ausland)

Jersey, die im Ärmelkanal liegende und zu Großbritannien gehörende Insel, stellt ein ideales Revier für mehr oder weniger leistungsfähige Küstenkanuwanderinnen und –wanderer dar. Der auf Jersey lebende Seakayaker **Kevin Mansell** organisiert schon seit Jahren diverse geführte Touren und Ausbildungsveranstaltungen, z.B. in diesem Jahr das:

- **8th European Sea Kayaking Symposium** (26.-29.5.06, mit Touren bis: 3.6.06)

Wem das noch zu früh ist, dem wird auch noch die folgende Veranstaltung angeboten:

- **Jersey Paddling Weeks** (24.-28.7. und 21.-25.8.06)

Es handelt sich um eine Ausbildungsveranstaltung (Navigation, Tidenkunde, Paddel- und Rettungstechniken, Nachtfahrt), bei der das Paddeln nicht zu kurz kommt.

Seetüchtige Seekajaks können vor Ort gemietet werden.

**Link:** [www.seapaddler.co.uk/PaddleWithUs.htm](http://www.seapaddler.co.uk/PaddleWithUs.htm)

-----

## 21.01.2006 **10 Punkte gegen den Kältetod** (Ausbildung)

Im SEEKAJAKFORUM.de hat **Mark Huber** den Todes-Fall eines Bodenseefischers zur Diskussion gestellt. Es fragt sich, was wir aus diesem Fall, dass im Januar bei 3-4° C Wassertemperatur ein Fischer nicht in der Lage war, das ca. 25 m entfernt liegende Ufer zu erreichen, lernen können!

Nicht zur Diskussion stehen dabei sicherlich die folgenden für Fischer typischen Punkte:

1. Wir sollten uns bei winterlichen Wassertemperaturen nicht in unserem Boot hinstellen.
2. Wir sollten keine Gummistiefel tragen.
3. Wir sollten keine wasserdichte Hose tragen, die uns womöglich bis zur Brust reicht.

Welche Kanutin und welcher Kanute tut das schon?

Zur Diskussion stehen dagegen die folgenden 10 Punkte, die allesamt dazu dienen vorzubeugen, dass wir:

- weder beim plötzlichen Eintauchen ins eiskalte Wasser einen **Kälteschock** erleiden,
- noch beim längeren Treiben im eiskalten Wasser allzu schnell der **Unterkühlung** erliegen
- und dadurch handlungsunfähig werden und mangels Auftrieb **untergehen** und **ertrinken**.

8 Punkte davon betreffen empfehlenswerte Ausrüstungsteile: und 2 Punkte empfehlenswerte Verhaltensweisen:

### **1. Trockenanzug:**

Wir sollten einen Trockenanzug tragen, ein Neo reicht nur dann aus, wenn er mehr als ein Longjohn ist, und eine Trockenjacke nur dann, wenn wir nach einer Kenterung uns 100% sicher sind, nicht Aussteigen zu müssen.

### **2. Füßlinge:**

Der Trockenanzug sollte über Füßlinge (z.B. aus Latex) verfügen, damit wir keine nassen & kalten Füße bekommen.

### **3. Fleeceunterbekleidung:**

Unter dem Trockenanzug sollte dickere Fleeceunterbekleidung getragen werden (z.B. Polartec 200 und höher).

### **4. Neokopfhaube & -handschuhe:**

Auf dem Kopf sollte eine Neokopfhaube getragen werden, die nur das Gesicht ungeschützt lässt. Wobei 2-4 mm Neo mehr isolieren können als nur 1 mm.

Weiterhin sollten wir an den richtigen Kälteschutz für die Hände denken, damit wir beim Wiedereinstieg uns auf unsere Hände verlassen können. Paddelpfötchen sind eine prima Sache, sofern wir nicht aussteigen müssen. Neo-Handschuhe sind dagegen beim Paddeln gewöh-

nungsbedürftig, aber sorgen für den genügenden Kälteschutz beim Treiben und Hantieren im Wasser.

### **5. Nasenklammer:**

Eine Nasenklammer und gegebenenfalls Ohrenstöpsel (sofern keine Neokopfhaube getragen wird) schützt davor, dass das kalte Wasser unmittelbar in den Kopf eindringen kann. Natürlich ist es nicht zumutbar, während einer Kaltwassertour immer mit Nasenklammer (und Ohrenstöpseln) zu paddeln. Aber spätestens dann, wenn wir in kritische Gewässerbedingungen geraten bzw. die Tour unterbrechen, um ein paar Paddeltechnik- bzw. Rettungsübungen einzulegen, sollten wir unsere Nase und Ohren gegen kaltes Wasser schützen.

### **6. Rettungsweste:**

Außerdem sollten wir eine Rettungsweste (die immer ohnmachtsicher ist, sonst ist es eine Schwimmweste) tragen und sie sofort auslösen, wenn wir im Wasser schwimmen; denn der Auftrieb könnte uns - als Solo-Paddler – beim 90°-Reentry & Roll-Wiedereinstieg helfen bzw. würde uns - bei Kameradenhilfe - beim V-Wiedereinstieg nicht behindern.

### **7. Signalmittel:**

Schließlich sollten wir über entsprechende Signalmittel verfügen, um auf uns aufmerksam machen zu können. Das Mindeste wäre ein Nicosignal; denn auf Signalpfeife bzw. unsere Rufen ist noch weniger Verlass.

### **8. Handy:**

Ebenfalls sollten wir ein Handy - natürlich wasserdicht verpackt & griffbereit gelagert - dabei haben, bei dem die Notrufnummer sofort (!) wählbar ist; denn viel Zeit zum Handy anstellen und Tel.Nr. wählen verbleibt uns nicht, wenn wir im eiskalten Wasser treiben.

Last not least sind noch 2 Verhaltensweisen zu beachten:

### **9. „Raus aus dem Wasser!“:**

Wir sollten versuchen, unseren Körper möglichst schnell aus dem Wasser zu bringen, in dem wir versuchen, z.B. aufs Achterdeck bzw. über die Sitzluke unseres Seekajaks zu krabbeln.

### **10. „Embryo-Haltung statt Schwimmen!“:**

Wenn das nicht klappt, sollten wir uns möglichst ruhig im Wasser verhalten, auf keinen Fall unsere Bekleidung ausziehen, auch wenn es Gummitiefel & -hosen sind, und zur Sicherung das Seekajak fest im Griff halten, d.h. die sog. "wärmespeichernde" "Embryo-Haltung" einnehmen und auf Hilfe warten, statt in Richtung Ufer zu schwimmen (Ausnahme: Wir befinden uns so dicht am Ufer, dass wir im Wasser schon stehen können, bzw. wir tragen die in den Punkten 1.-6. empfohlenen Ausrüstungsteile).

Im Übrigen empfehle ich jedem, den folgenden Beitrag auf der DKV-Homepage zu lesen:

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung-Selbstversuch.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung-Selbstversuch.pdf)

und die dort aufgeführte **ABCDE-Regel** zu verinnerlichen. D.h. beim Kaltwasserpaddeln muss alles stimmen:

**A** = Die **Ausrüstung** muss stimmen!

**B** = Wir sollten nur in **Begleitung** paddeln und jeder auf den anderen aufpassen!

**C** = Wir sollten körperlich und gesundheitlich fit sein, d.h. unsere **Constitution & Condition** sollte so gut sein, dass wir nicht gleich beim Reinfallen zu jenem Drittel gehören, das sofort tot ist!

**D** = Die **Distanz** zum Ufer sollte stimmen, d.h. je dichter wir am Strand bzw. am Ufer entlang paddeln, desto sicherer können wir uns fühlen. Je länger die Passagen entlang der Küste sind, wo wir nicht anlanden können, desto kritischer kann es für uns werden.

**E** = Wir sollten über **Erfahrungen** darüber verfügen, wie es ist, wenn wir beim Paddeln bei winterlichen Bedingungen kentern, welche z.B. anlässlich von kontrolliert ablaufenden Kenterübungen im Winter in unmittelbare Nähe des sicheren Ufers (hier: max. brusttiefes Wasser) erworben werden können. Wer dabei nicht mitmachen möchte, weil es ihm zu kalt ist, sollte eigentlich verzichten, auf eiskaltem Wasser zu paddeln.

**Text:** U.Beier – [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)  
-----

## 20.01.2006 **Wellen, Gezeiten und Strände** (Ausbildung)

Wer sich für das Thema „Wellen, Gezeiten und Flachwasser“ interessiert, und zwar auch dann, wenn die Thematik etwas wissenschaftlich abgefasst ist, dem ist folgendes Buch zu empfehlen:

- **Waves, Tides and Shallow-Water Processes (2<sup>nd</sup> Ed. 2005) (227 S.)**  
prepared by an Open University Course Team (England)  
Verlag: Butterworth/Heinemann)

Folgende Thematiken werden u.a. behandelt:

- 1) Waves: What are waves; Surface wave theory; Wave dispersion and group speed; Wave energy; Waves approaching the shore; Waves of unusual character, Measurement of waves;
- 2) Tides: Tide-producing forces (the earth-moon and earth-sun system); The Dynamic theory of tides; Real tides;
- 3) Shallow-Water Environments
- 4) Process of Sediment Transport
- 5) Beaches: The morphology of beaches; Sediment movement in the beach zone;
- 6) Estuaries: Tidal channels of estuaries; Lagoons, Tidal flats and barrier islands;
- 7) Deltas: Delta morphology; The effects of human activities on deltas;
- 8) Shelf Seas: Shelf sea processes; The shelf sea system from shore to shelf break;

**Bezug:** z.B. [www.amazon.de](http://www.amazon.de)  
-----

## 19.01.2006 **Instrumentenlose Navigation über den Atlantik** (Ausbildung)

In der YACHT berichten die beiden Franzosen **Emmanuel & Maximilien Berque** in dem Beitrag:

„**Der Himmel weist den Weg**“

wie sie in einem kleinen Auslegerkanu (6,50x0,80 m plus 2,80 m für den auf der Backbordseite liegenden Ausleger inkl. einer 1,70x0,40 m großen Sperrholzkoje) mit Luggerseglern ohne Kompass, ohne Karte & Seebücher, ohne GPS und ohne Sextant, d.h. allein mithilfe von Sonne und Sternen von der Kanaren-Insel Lanzarote ca. 3.000 km über den Atlantik gesegelt sind, dabei die ca. 3x10 km kleine Karibik-Insel La Désirade (nahe Guadeloupe) anpeilten und dort auch auf den Punkt genau nach 27 Tagen eintrafen.

Die folgenden Ausführungen sind von navigatorischem Interesse:

- Gestartet wurde abends bei Neumond. In Anbetracht dessen, dass die Tour ca. 30 Tage dauern sollte, wurde auf diese Weise erreicht – wolkenfreier Himmel vorausgesetzt – dass sowohl an in den ersten und den letzten Nächten die Sterne am dunklen Himmel am deutlichsten zu beobachten waren.
- Am Tag orientierten sich die beiden am Sonnenstand. Fröh Morgens sollte sie 45° von Backbord aufs Achterschiff und spätabends sollte sie 45° von Steuerbord aufs Vorderschiff scheinen.
- In der Nacht orientierten sie sich am Polarstern, der bekanntlich stets im Norden steht. Die Position aller anderen Sterne ließ sich daran ausrichten. Das setzte natürlich voraus, dass sie sich alle Sternbilder vorher eingeprägt haben.
- An den Sternen konnten sie sich am leichtesten orientieren, wenn sie gerade mal so über dem Horizont leuchteten.
- Der Orientierungsplan in der Nacht sah wie folgt aus: Zunächst zeigt ihnen der Beteigeuze (Sternbild Orion), wo Westen liegt. Später folgt der Procyon (Kleiner Hund), Alphard (Wasserschlange), Regulus (Löwe), Spica (Jungfrau). Kurz vor Tagesanbruch zeigt ihnen Arcturus (Bärenhüter) die Richtung an.
- Während der Dämmerung war eine Orientierung an den Sternen und der Sonne nicht möglich. Sie richteten dann ihren Kurs an der Wind- und Seegangsrichtung aus.
- Mittags war die Orientierung an der Sonne zu ungenau. Sie nutzen diese Zeit, um die Fahrt aus ihrem Schiff zu nehmen und sich auszuruhen.
- Am 7. Tag erblickten sie das Kreuz des Südens. Auf Grund der Kenntnis, dass es eine Ausdehnung von ca. 6° hat, konnten sie abschätzen, dass der Acrux, der der Wasserlinie am nächsten liegt, ca. 5° über dem Horizont lag. Da sie zugleich wussten, dass bei ihrer Zielinsel La Désirade, die auf ca. 16° nördlicher Breite liegt, der Stern Acrux in 11° Höhe liegen muss, konnten sie errechnen, dass sie sich am 7. Tag auf 22° nördlicher Breite befanden ( $22 = 16 + (11-5)$ ).
- Als Wolken den Himmel bedeckten und nachts keine Sterne mehr zu sehen waren, nahmen sie wegen der fehlenden Orientierung die Fahrt aus ihrem Boot. Tagsüber versuchten sie anhand des hellen Fleckens zu orientieren, die die hinter den Wolken liegende Sonne hinterließ.
- Ab dem 10. Tag war der Himmel für ca. 10 Tage so bewölkt, dass nur noch eine Orientierung an Wind & Wellen möglich war.
- Am 25. Tag standen die zwei höheren Sterne des Sternbild Musca genau zwischen Acrux (Kreuz des Südens) und Horizont. Sie befanden sich somit auf dem gleichen Breitengrad wie La Désirade.
- Am 27. Tag tauchte La Désirade am wolkenfreien Horizont auf.

**Quelle:** YACHT, Nr. 2/06, S.40-48 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Link:** [www.sansboussole.com](http://www.sansboussole.com)

-----

19.01.2006 **Geschichte der Navigation** (Ausbildung)

In der YACHT berichtet A.Fritsch in dem Beitrag:

**„Die letzten Rätsel der Navigation“**

über einige historisch interessante Aspekte der Navigation, z.B.

- **Seehandbücher:** Das früheste seiner Art ist der Revierführer (sog. „Peripli“) des Skylax von Karyana aus dem Jahr 400 v.Chr.. Es enthält Anweisungen für das Befahren des Mittelmeeres und Schwarzen Meeres.
- **Seefahrtstaktik:** Bis zum 8. Jahrhundert. war die *„Seefahrt ein Hangeln entlang der Küste. Mit Lot und einfachster Koppelnavigation ging es unter Landsicht voran. Die Schiffe hatten kaum Tiefgang, nachts setzte man sie oft auf den Strand und rastete.“*
- **Kompass:** Der erste Beleg, dass europäische Schiffe den Kompass verwendeten, stammt aus dem Jahr 1187. Den Chinesen war da der Kompass schon längst bekannt.
- **Astrolabium:** Es ist ein Instrument, mit dem die geografische Breite bestimmt werden konnte. Es war schon vor 1000 n.Chr. bekannt. In der europäischen Schifffahrt fand es jedoch erst im 15. Jhd. Anwendung. Solche Instrumente waren jedoch lange Zeit „unerwünscht“ – vergleichbar dem GPS beim Küstenkanuwandern – denn man *„misstraute Kapitänen, die solche neuen Geräte an Bord nahmen. Man mutmaßte, sie seien nicht erfahren genug und müssten auf diese technischen ‚Krücken‘ zurückgreifen.“*
- **Jakobsstab:** Das auch als „Kreuzstab“ bezeichnete Navigationsinstrument wurde von den Portugiesen entwickelt und erstmals 1342 beschrieben. Zur Bestimmung der Breite wurde die Sonne angepeilt.
- **Quadrant:** Er wurde 200 Jahre später eingesetzt. Mit ihm konnte ein Himmelskörper angepeilt werden, um ebenfalls die Breite zu bestimmen, übrigens auf 1° genau! Es handelt sich dabei um einen Ausschnitt aus einem kreisrunden Brett, welcher ein Viertel des Brettes umfasste (daher der Name „Quadrant“). Mit Hilfe eines Fadens, an dem ein Gewicht befestigt war, welches von der Erdanziehungskraft nach unten gezogen wurde, konnte nach dem Anpeilen der Sonne der Winkel zwischen Sonne oder einem anderen Himmelskörper und Horizont (den man nicht sehen musste) ermittelt werden.
- **Davisquadrant:** Er wurde von dem Engländer John Davis Ende des 16. Jh. entwickelt und maß ebenfalls den Abstand der Sonne vom Horizont, was für die Bestimmung der Breite wichtig war.
- **Oktant:** Er ist der Vorläufer des **Sextanten** und wurde von dem Engländer John Hadley 1731 erfunden. „Zusammen mit Tabellen über Mond- und Fixsternbewegungen erlaubte erst der Oktant die Bestimmung des Längengrads auf See.“
- **Sextant:** Er ermöglichte die Messung des Sonnenstandes über dem Horizont. Die Messwerte werden dabei auf einem Kreisabschnitt abgetragen, der ein Sechstel des Kreises umfasst. Mit seiner Hilfe konnte bis auf 1/10° genau gemessen werden.
- **Portolane:** Es handelt sich um gegen Ende des 13. Jh. entwickelte Seekarten für das Mittelmeer, in dem kompassrosenartige Strahlennetze eingezeichnet sind, an denen sich die Kapitäne orientieren konnten.
- **Mercator-Projektion:** Mercator erfindet um 1569 die winkeltreue Karte.
- **Chronometer:** Der englische Uhrmacher Harrison baute um 1770 den ersten 32 kg schweren Chronometer, der die Bestimmung des Längengrads ermöglicht.
- **Pizzigano-Karte von 1424:** Sie stammt vom venezianischen Kartografen Pizzigano. Auf ihr sind ganz im Westen des Atlantiks 4 Inseln aufgeführt, von denen zwei wie Puerto Rico und Guadeloupe aussehen. Kolumbus entdeckte jedoch diese Inseln erst 70 Jahre später. Vermutet wird, dass diese Karten auf chinesische Karten beruht.
- **Weltkarte des Piri Reis:** Der türkische Admiral Piri Reis (ca. 1465-1554) hat 20 erbeutete Seekarten zu einer Weltkarte zusammengebastelt. Sie enthält die eisfreie Küstenlinie der Antarktis, obwohl diese erst im 19. Jh. (wieder)entdeckt wurde und obwohl die Antarktik das letzte Mal 4000 vor Chr. eisfrei war.
- **Navigationsstüchtigkeit:** *„Von Shetland-Fischern und Polynesiern wissen wir, dass sie ihr Kurse anhand von vorherrschenden Wellensystemen ausrichten können. Das*

*funktioniert sogar, wenn der Schwell nur schwach in tieferen Wasserschichten existiert, weil der Wind gedreht hat. Die Seeleute waren früher viel sensibler für die Umwelt als heute. Strömungen, Wasserfarbe, Fischvorkommen, Vogelflugrichtungen – all das trug zur Orientierung bei. Dazu kam die Orientierung an Polarstern und Sonnen. ... Vielleicht brauchten also auch die Wikinger gar keine Navigationsgeräte.“*

**Quelle:** YACHT, Nr. 2/06, S.26-38 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Literatur:**

C.Hapgood: Die Weltkarten der alten Seefahrer (1966)

G.Menzies: 1421. Als China die Welt entdeckte.

F.W.Pohl: Die Geschichte der Navigation.

U.Schneider: Die Macht der Karten.

D.Sobel/W.Andrewes: Längengrad

**18.01.2006 Hydrodynamische Aspekte von Inuit Kajaks (Ausrüstung)**

In der Zeitschrift SPEKTRUM DER WISSENSCHAFT geht **George B. Dyson** in dem Beitrag:

**„Das Kajak der Aleuten“**

auf das Kajak des Aleutenvolkes im Nordpazifik ein, welches von den aus Sibirien kommenden Jägern und Händlern als „Baidarka“ bezeichnet wurde. *„Dieses Kajaks waren ideal angepasst an die rauen Gewässer und weiten Entfernungen, welche die Aleuten zurücklegten. Insbesondere vereinigten sie einige ausgeklügelte Techniken, die den Wasserwiderstand verringerten und die Geschwindigkeit erhöhten.“*

Die folgenden Konstruktionsmerkmale werden hervorgehoben:

- **Bielsamkeit:**

*„Die Bielsamkeit der frühen Baidarkas beruhte zu einem guten Teil auf Lagerpfannen aus Walross-Elfenbein, die das Bootsgerüst wie künstliche Gelenke zusammenhielten. ...*

*Die meisten Baidarkas besaßen segmentierte, dreiteilige Kiele. Die Abschnitte waren so miteinander verbunden, dass sich der Kiel frei dehnen und zusammenziehen konnte. Dadurch konnte sich das Kajak im Ganzen ungehindert biegen; nur die Steifigkeit des Bootsrandes schränkte diese Bewegungsfreiheit ein. ...*

*Plausibel – wenn auch nicht unumstritten – erscheint, dass die Flexibilität der Baidarkas unter bestimmten Umständen den Wasserwiderstand herabsetzen konnte. Oder anders formuliert: dass die Energie, die zum Wegdrücken entgegenkommender Wellen erforderlich ist, durch die Bielsamkeit des Bootes vermindert werden konnte. Anschaulich lässt sich dies nachvollziehen, indem man sich vorstellt, wie die Wellenenergie elastisch durch das Skelett eines Bootes hindurchfließt. Ein flexibles Kajak, das sich über eine wogende Oberfläche bewegt, schwingt in Übereinstimmung mit der Periode der Wellen. Der einfachste Schwingungsmodus ist dabei die vertikale Oszillation mit zwei Schwingungsknoten: Beide Kajakenden werden nach oben abgelenkt, während die Mitte nach unten schwingt – und umgekehrt. ...*

*Genauso gut aber könnten die Aleuten mit sämtlichen Maßnahmen, die der Erhöhung der Flexibilität ihrer Boote dienen, auch nur einem rein mechanischen Problem begegnet sein: ihre Kajaks vor dem Auseinanderbrechen in wilder See zu bewahren. Bei einer elastischen Konstruktion können punktuell entstehende Spannungen über das gesamte Boot abfließen. Auf diese Weise wurden die außerordentlich leichten Materialien dieser Fahrzeuge nicht überstrapaziert.“*

- **Bootschwingung:**

„Die Schwingung des Bootes ist optimal an die Wellenperiode des Ozeans anzupassen. ... Aleutenkajaks führten Ballaststeine vorn und achtern im Boot mit. ... Es ist anzunehmen, dass der Ballast half, die Periode der Bootsschwingungen den Wellen anzupassen. Mit anderen Worten: Indem der Kanute die Lage der Steine variierte, konnte er das „Hüpfen“ seines Bootes auf den Wellen verringern. Er passte dessen wellenförmige Bewegung der Frequenz der Wasserwellen an und sparte somit eigene Kräfte. Experimentell ist diese Hypothese allerdings bislang nicht überprüft worden.“

- **Reibungswiderstand:**

„Ob die elastische Haut der Baidarka ihre Geschwindigkeit steigerte, ist noch schwieriger zu entscheiden. Tierhaut besitzt eine nicht-lineare Elastizität .... Es bleibt die Vermutung, ob eine nachgiebige Haut die Reibung abschwächen kann, indem sie einen Teil der typischen Grenzflächen-Verwirbelungen bei turbulenter Strömung dämpft. Die meisten Untersuchungen hierzu betrafen U-Boote und prüften, ob eine nachgiebige Oberfläche den Übergang von laminarer (gleichmäßiger) zu turbulenter Strömung herauszuzögern vermag. Die Effekte waren allerdings bestenfalls gering.“

- **Gegabelte Bugform:**

„Einmalig für Kajaks war an der Baidarka auch der gegabelte Bug. Bei den frühen Bootsformen sah dies aus wie ein weit geöffneter Mund. ... (Später) ist vom Bug nur der obere Teil der Gabel zu erkennen; der untere verschwindet im Wasser. ... Der „Mundwinkel“ des Kajaks lag genau auf Höhe der Wasseroberfläche. Spätere wurden Boote mit schmalerem Spalt gebaut, und der Bug krümmte sich nach oben.

Warum der Bug gabelförmig geteilt war, dazu kursieren zahlreiche Hypothesen. ... Über eine bestimmte Funktion herrscht aber auch Einigkeit. Der untere Bugteil schnitt wie ein Messer glatt durch das Wasser und verminderte dadurch Verwirbelungen. Der obere Teil sorgte ähnlich wie ein Wasserski für dynamischen Auftrieb; er verhindert, dass das Kajak mit der Spitze unter Wasser geriet.

In gewissen Fällen kann ein hervorstehender unterer Bug auch phasenauslöschende Wirkungen haben ... Einfach ausgedrückt, erzeugt ein bewegtes Objekt, das von oben auf eine Oberfläche drückt, eine Welle, die mit einem Wellenberg beginnt, während ein bewegtes Objekt, das von unten gegen die Oberfläche wirkt, eine Welle mit Wellental hervorruft. Am günstigsten ist es, wenn beide Wellensysteme einander auslöschen. ...

Vielleicht war der eigentliche Sinn des vorragenden unteren Bugs aber auch, den Rumpf des Bootes zu verlängern und ihm so unten schlankere Proportionen zu geben. Auch das verbessert die Fahreigenschaften. Die Fahrtgeschwindigkeit eines Bootes (sog. Rumpfgeschwindigkeit) ist proportional zur Quadratwurzel der Länge seiner Wasserlinie ... Der Wellen verursachende Widerstand wächst mit der vierten Potenz des Quotienten aus größter Schiffsbreite und -länge. Der verlängerte untere Bug vergrößerte die Länge der Wasserlinie und führte somit zu einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Andererseits weist ein sehr schlanker Rumpf meist schlechte Fahreigenschaften bei Wellengang auf. Unter Umständen sollte der obere Bug der Baidarka gerade dies ausgleichen.“

- **Breit, gestutztes Heck:**

„Diese Form wurde bei den späteren Modellen übernommen. Hier ist der Zweck offensichtlicher: Wenn ein Kanak durch das Wasser schneidet, wird die Wasseroberfläche vom Bug zerteilt, vom Rumpf verdrängt und schließlich hinter dem Boot wieder ins Gleichgewicht gebracht ... Die Strecke, die das Wasser braucht, um in seinen schwerkraftbedingten Gleichgewichtszustand zurückzufinden, ist die Wellenlänge der Eigenschwingung einer Oberflächenwelle, die genau mit der Geschwindigkeit des Bootes wandert. Bei einer bestimmten Geschwindigkeit erzeugt das Kajak eine Welle, die seiner eigenen Länge entspricht. Unterhalb dieser Grenzgeschwindigkeit fließt das Wasser glatt am Rumpf entlang ins Gleichgewicht zurück, wobei der Weg des geringsten Widerstandes durch ein spitz auslaufendes Heck definiert ist. Bei höherer

*Fahrtgeschwindigkeit dagegen findet das verdrängte Wasser erst hinter dem Kajak ins Gleichgewicht zurück. Dadurch entsteht ein Sog, der das Boot nach unten zieht – umso stärker, je schneller es fährt.*

*Um diesen ungewünschten Effekt auszuschalten, muss der hintere Teil eines Hochgeschwindigkeitskajaks eine spezielle Form aufweisen: Der Längsschnitt sollte in der Kurve von der Länge einer Welle ähneln, die mit der Fahrtgeschwindigkeit wandert. Auch sollte der hintere Teil „Sehr abrupt“ abbrechen. ... Moderne schnelle Motor- und Segelboote weisen diese Heckform fast immer auf. Bei Kajaks findet sie sich dagegen selten; Baidarkas bilden hier die Ausnahme.“ (zwischenzeitlich gab es auch mal Wildwasser-Abfahrtsrennkajaks mit abgeschnittenem Heck)*

**Quelle:** SPEKTRUM DER WISSENSCHAFT, Nr. Sept. 2000, S.76-83

**Link:** [www.wissenschaft-online.de/abo/spektrum/archiv/5119](http://www.wissenschaft-online.de/abo/spektrum/archiv/5119) (kostenpflichtig)

**Literatur:**

Dyson,G.: Baidarka (Verlag: Alaska Northwest Publishing Company 1988) (216 S.)

Dyson,G.: Faszination Baidarka. Geschichte, Entwicklung und Wiedergeburt des Aleuten-Kajaks (1989, 228 S.)

-----

17.01.2006 **Korsika** (Frankreich) (Revier/Ausland)

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

**„Kurs Korsika!“**

über die Westküste Korsikas.

Folgendes ist u.a. für das Küstenkanuwandern von Interesse:

**Wind & Wetter:**

- *„In den Sommermonaten bestimmt meist die Thermik das Geschehen. Der Seewind setzt gegen 9 Uhr ein und kann am Nachmittag mit 6-7 Bft. recht frisch werden. Der Landwind ist moderater, kann aber für eine feine Brise sorgen.*
- *Gefürchtet ist der Mistral, der mit Sturmstärke aus Nordwesten blasen kann und mit dem immer in der Vor- und Nachsaison zu rechnen ist.*
- *Selten ist dagegen im Sommer der Levante, ein Ostwind, der kaum mehr als 5 Bft. erreicht.*
- *Ganz anders der Schirocco. Er kann im Frühjahr mit 7-8 Bft. aus Südost wehen.“*

**Gezeiten & Strom:**

- *„Der Tidenhub beträgt etwa 20 cm.*
- *Außer in der Straße von Bonifacio (Meerenge zwischen Korsika und Sardinien) ist der Strom eine vernachlässigbare Größe. Dort kann er aber bei länger anhaltendem Westwind mit 1-2 Knoten ostwärts laufen. Zwischen den Inseln kann es dabei zu Stromkabelungen kommen.“*

**Quelle:** SEGELN, Nr. 2/06, S.6-15 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)

-----

16.01.2006 **Sea Paddler's World Paddling Guide** (Revier/Ausland)

Die von den Briten Kevin Mansell & Chris Jones herausgegebene Homepage „**Sea Paddler**“ enthält die Rubrik „World Paddling Guide“:

[www.seapaddler.co.uk/](http://www.seapaddler.co.uk/)

in der eine Vielzahl von Beiträgen abgerufen werden können, die die folgenden Länder betreffen.

#### **Großbritannien:**

- Sound of Harris (Scotland) (K.Mansell)
- Garvellachs (Scotland) (K.Mansell)
- South Skeye – Loch Comisk (Scotland) (N.N.)
- Islands of the Nether Lorn (Western Isles) (Scotland) (N.N.)
- St. Kilda: Journey to the Edge of the World (Scotland) (A.Spink)
- VE Skerries (Scotland) (K.Mansell)
- The Wild West Sea Kayaking Expedition to St. Kilda 2005 (Scotland) (A.Spink)
- Sark (Channel Islands) (K.Mansell)
- A Fight over the Paternosters (2005) (Channel Islands) (St. Missen)
- Bonne Nuit – The Toilet – Not Just Another Sunday (Channel Islands Jersey) (D.Hairon)
- St. Brelades to Corbiere (Channel Islands Jersey) (K.Mansell)
- Les Minquiers (Channel Islands Jersey) (N.N.)

#### **Irland:**

- Northern Delights (J.Fitzsimmons)
- Portrush to Ballycastle (Northern Ireland) (P.Dew)
- Helvic Head to CarrickNaNean (D.McNamara)

#### **Grönland:**

- Greenland East Coast Kayak Expedition 2004 (M.Rickard)

#### **Frankreich:**

- Les Sept Isles (Bretagne) (K.Mansell)
- Il de Brehat (Bretagne) (K.Mansell)
- Triagoz (Cote d'Armor) (K.Mansell)
- Baie de Morlaix (Bretagne) (K.Mansell)
- Golfe de Morbihan (Atlantikküste) (P.Hargreaves)

#### **Kroatien:**

- Three Days in Paradise (G.Piasevoli)

#### **Skandinavien:**

- Geirangerfjord (Hellesylt) bo Alesund (Oye) (N.N.)
- Sognefjord (Vik to Flam) (P.Dew)

#### **Griechenland:**

- Kephallonia – The Ionian Sea (K.Mansell)
- Milos (Kommerzielles Tourenangebot) (Rod Feldtmann)
- Kos (Kommerzielles Tourenangebot)

**Link:** [www.seapaddler.co.uk/WorldWidePaddlingGuide.htm](http://www.seapaddler.co.uk/WorldWidePaddlingGuide.htm)

-----

**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/](http://www.kanu.de/kueste/)

Homepage (D):

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

è [www.kvu.der-norden.de](http://www.kvu.der-norden.de)

Homepage (D):

**Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)**

è [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

Homepage (GB bzw. USA):

**Canoe & Kayak** (Zeitschrift)

è [www.canoekayak.co.uk](http://www.canoekayak.co.uk)

è [www.canoekayak.com](http://www.canoekayak.com)

Homepage (Japan):

**Qajaq Japan** (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

è [www.qajaqjpn.org](http://www.qajaqjpn.org)

Homepage (USA):

**Sea Kayaker** (Zeitschrift):

è [www.seakayakermag.com](http://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](http://www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm)

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

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

è [www.seapaddler.co.uk](http://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 aufzuzufinden.)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

è [www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html](http://www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html)

Newsletter: **WWF**

è [www.wwf.de/newsletter/](http://www.wwf.de/newsletter/) (Anmeldung)

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

è [www.chez.com](http://www.chez.com)

-----

**Seekajakforum (D):**

è [www.seekajakforum.de](http://www.seekajakforum.de) > Wissen

-----

Justine Curgenven (Großbritannien & die Welt)

è [www.cackletv.com](http://www.cackletv.com)

Axel Schoevers (NL):

è [www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm](http://www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm)

Otto v. Stritzky (D):

è [www.paddel-buecher.de](http://www.paddel-buecher.de)

Peter Unold (Havkajakroerne/DK) (Blog):

è [www.unold.dk/paddling/php/wordpress/](http://www.unold.dk/paddling/php/wordpress/)

**Infos über Seekajak-Expeditionen:**

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

è [www.expeditionkayak.com](http://www.expeditionkayak.com)

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

è [www.ulm-outdoor.de](http://www.ulm-outdoor.de)

**\*\*\* \* \*\*\***