

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.10/06)

(Aktuelle Infos: 1.03. – 19.04.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

19.04.2006 Jütlands Fjorde (Dänemark) (Revier/Ausland)
19.04.2006 West-Schwedische Schärenküste (Revier/Ausland)
19.04.2006 Handy-Seewetterbericht per SMS (Wetter)
17.04.2006 Bremer Seekajaktreffen 2006 (Revier/Inland)
16.04.2006 20 Jahre Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (Natur)
15.04.2006 Rund Samsø (DK) Revier/Ausland)
13.04.2006 Kurs Kap Hoorn (Südamerika) (Revier/Ausland)
12.04.2006 Wismar – Kiel (Ostsee) (Revier/Inland)
11.04.2006 3 Holz-Seekajaks von Holzkajakwerft (Ausrüstung)
09.04.2006 Sauschlechte Seekajaks. Gibt's die überhaupt (Ausrüstung)
09.04.2006 Paddeln bei achterlichem Wind (Ausbildung)
05.04.2006 Ringelgänse wieder im Wattenmeer (Natur)
04.04.2006 Virtuelles Kajak-Museum (Literatur)
02.04.2006 12.000 km mit dem Faltboot um/durch Europa (Geschichte)
01.04.2006 Chip-gesteuertes DKV-Küstenkanuwandertagebuch (Ausrüstung)
30.03.2006 Trinksystembehälter (Ausrüstung)
29.03.2006 DKV-Literaturliste zum Thema Küstenkanuwandern (Literatur)
28.03.2006 Steh-auf-Kanutin: Freya Hoffmeister (Ausbildung)
27.03.2006 Haifische und Seekajaks (Natur)
26.03.2006 Seewetterbericht per Telefon (Wetter)
23.03.2006 Marokko (Revier/Ausland)
22.03.2006 Istrien (Kroatien) (Revier/Ausland)
22.03.2006 Seekrankheit und Vitamin C (Ausbildung)
22.03.2006 Pyro-Schein (Ausbildung)
22.03.2006 Winderscheinungen der Adria (Wetter)
21.03.2006 Seekajak „Freccia“ von Rainbow (Ausrüstung)
17.03.2006 Ein neues WETTERMAGAZIN (Wetter)
15.03.2006 Eskimo-Rescue-Variante (Ausbildung)
13.03.2006 DGzRS, SAR & MRCC (Ausbildung)
12.03.2006 Rettungstechniken (Übersicht) (Ausbildung)
09.03.2006 Seekartenüberarbeitung: LAT (Ausbildung)
07.03.2006 Französische Marktübersicht (Ausrüstung)
06.03.2006 Homepages Naturschutzorganisationen/-institutionen (Natur)
05.03.2006 Homepage Atlantic-Kayak-Tours (Ausbildung)
04.03.2006 Der Sanderling (Natur)
04.03.2006 Japanischer Beerentang (Natur)
03.03.2006 Aphorismen II (Ausbildung)
03.03.2006 Vorleine (Ausrüstung)
03.03.2006 Helgoland retour (Revier/Inland)
03.03.2006 Bootstest: Tempest 170 (PE) (USA: Wilderness) (Ausrüstung)
02.03.2006 Durst löschen mit Salzwasser (Gesundheit)
01.03.2006 Kälteschockreaktionen (Gesundheit)
01.03.2006 Svalbard/Spitzbergen (Revier/Ausland)
01.03.2006 Ostseequerung im Drachenboot (Revier/Ausland)

19.04.2006 **Jütlands Fjorde** (Dänemark) (Revier/Ausland)

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

„Jütlands Fjorde“

die folgenden Fjorde, die alle an der Ostküste Jütlands liegen, vor (die Aufzählung erfolgt von Nord nach Süd):

- (1) Limfjord (ca. 170 km lang)
- (2) Mariager Fjord (ca. 40 km)
- (3) Randers Fjord (ca. 30 km)
- (4) Horsens Fjord (max. 20 km)
- (5) Vejle Fjord (ca. 22 km)
- (6) Kolding Fjord (ca. 10 km) (nicht im Beitrag aufgezählt)
- (7) Haderslev Fjord (ca. 15 km)
- (8) Genner Fjord (ca. 4 km)
- (9) Aabenraa Fjord (ca. 10 km) (nicht im Beitrag aufgezählt)
- (10) Als Fjord (ca. 12 km) (nicht im Beitrag aufgezählt)

Übrigens, bei starken West- bzw. Ostwinden, kann der Wasserstand in den Fjorden (2) – (7) bis zu 2 m fallen bzw. steigen.

Anmerkungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns (U.B.): 13 Fjordtouren

zu (1) Limfjord:

- Für eine verlängerte Wochenendtour bieten sich insbesondere die Umrundung der Insel *Mors (Limfjord)* an (insgesamt ca. 120 Paddel-km in 3-4 Paddel-Tagen)

zu (1) und (2) Limfjord / Mariager Fjord:

- Wer mindestens 1 Woche Zeit hat, kann auch von *Hobro* aus starten, den *Mariager Fjord* bis zur Ostsee durchpaddeln (ca. 40 km), dann Richtung Nord abbiegen und immer entlang der Küste des *Kattegats* hoch paddeln (Vorsicht bei östlichen Winden: Brandungsbedingungen) bis zur Einmündung des *Limfjords* in den *Kattegat* bei *Hals* (ca. 35 km). Von dort geht es bis nach *Aalborg* (ca. 30 km). Wem das reicht, kann per Bahn nach *Hobro* zurück zum Auto fahren.
- Wer noch Zeit & Lust hat, paddelt weiter stets am linken Ufer des *Limfjords* entlang, bis er schließlich in *Virksund* (liegt in der Bucht „*Lovns Bredning*“) ankommt (ca. 95 km). Zurück nach *Hobro* geht es dann z.B. per Fahrrad (ca. 35 km) (insgesamt ca. 200 Paddel-km in mind. 7 Paddel-Tagen).

zu (3) und (2) Randers Fjord / Mariager Fjord:

- Für ein weiteres verlängertes Wochenende bietet sich auch eine Tour an, die von *Randers* (beim Paddelclub nahe des Bahnhofs) aus startet, den *Randers Fjord* herunter führt bis zum *Kattegat* (ca. 30 km), dann geht es links ab, immer die *Kattegat-Küste* entlang (Vorsicht bei östlichen Winden: Brandungsbedingungen) bis zur Einmündung des *Mariager Fjords* (ca. 15 km). Von dort paddeln wir den Fjord hinein bis nach *Hobro* (ca. 40 km). Zurück nach *Randers* geht es dann per Bahn (ca. 25 km) (insgesamt ca. 85 Paddel-km in 3-4 Paddel-Tagen)

zu (4) und (5) Horsens Fjord / Vejle Fjord:

- Der *Horsens Fjord* ist mit max. 20 km etwas kurz. Deshalb bietet es sich an, bei einer verlängerten Wochenendtour von *Horsens* aus zu starten und gleich die 12 km davor liegende Insel *Endelave* mit zu umrunden. (ca. 75 km in 3-4 Paddel-Tagen)
- Erlaubt das Wetter keine Inselumrundung, biegen wir am Ende des *Horsens Fjord* nach rechts ab und paddeln entlang der *Belt-Küste* (ca. 25 km) (Vorsicht bei östlichen Winden: Brandungsbedingungen) in den ca. 20 km langen *Vejle Fjord* hinein bis nach *Vejle*. Per Bahn geht es dann wieder zurück nach *Horsens* (ca. 25 km). (insgesamt ca. 65 Paddel-km in 3 Paddel-Tagen)
- Haben wir noch 1-2 Tage Zeit und das Wetter ist in Ordnung, können wir natürlich bei unserer Tour von *Horsens* nach *Vejle* auch noch die Insel *Endelave* umrunden. Dieser Umweg ist knapp 40 km lang. Die Tour verlängert sich jedoch nur um 34 km, da

wir die 6 m lange Passage über die Bucht *As Vig* einsparen. (insgesamt ca. 105 Paddel-km in 3-4 Paddel-Tagen)

zu (6), (5) und (4) Kolding Fjord / Vejle Fjord / Horsens Fjord:

- Wer die lange Anreise per Auto scheut, kann natürlich auch schon in *Kolding* einsetzen und den *Kolding Fjord* bis *Skærbæk* zum „*Kleinen Belt*“ paddeln (ca. 10 km). Dann geht es links ab durch die Enge zwischen Jütland und Fünen bis nach *Kasser Odde*, der Einmündung zum *Vejle Fjord* (ca. 22 km) und weiter den *Vejle Fjord* entlang bis nach *Vejle* (ca. 25 km). Per Bahn geht es dann die knapp 30 km zurück nach *Kolding*. (insgesamt knapp 60 Paddel-km in 2-3 Paddel-Tagen)
- Wer Zeit & Lust hat, lässt den *Vejle Fjord* aus und paddelt weiter entlang des Belts über *Juelsminde* zum *Horsens Fjord* bis nach *Horsens*. (insgesamt ca. 85 km in 2-3 Paddel-Tagen)

zu (7) und (6) Haderslev Fjord / Kolding Fjord:

- Wer für die Anreise wenig Zeit hat, kann auch schon in *Haderslev* einsetzen und den *Haderslev Fjord* bis zum „*Kleinen Belt*“ paddeln (ca. 15 km). Anschließend geht es links ab, immer an der Küste entlang bis nach *Skærbæk* (knapp 35 km) und dann den *Kolding Fjord* entlang bis nach *Kolding* (ca. 10 km). (insgesamt ca. 60 Paddel-km in 2-3 Paddel-Tagen).
- Natürlich bietet sich von *Haderslev* aus eine Umrundung des „*Kleinen Belt*“ (die sog. „*Dänische Westsee*“). Z.B. paddeln wir bei westlichen Winden nach Verlassen des *Haderslev Fjord* Jütlands Küste hoch (ca. 15 km) und anschließend Fünens Küste wieder herunter, wobei wir an den Inseln *Faenö*, *Brandsö*, *Bågø* und *Årø* vorbei fahren können. (ca. 55 km). Bei östlichen Winden könnte die Umrundung entgegen dem Uhrzeigersinn erfolgen. Anschließend geht es dann wieder zurück nach *Haderslev*. (insgesamt ca. 105 Paddel-km in 3-4 Paddel-Tagen).

zu (9) und (10) Aabenraa Fjord / Als Fjord:

- Entweder bietet es sich an, von *Aabenraa* aus startend die Insel *Als* zu umrunden (und zwar je nach Windrichtung im bzw. entgegen dem Uhrzeigersinn) (insgesamt ca. 110 Paddel-km in ca. 3-4 Paddel-Tagen).
- Wer sich die Fahrt auf dem *Aabenraa Fjord* sparen möchte, kann natürlich nur die Insel *Als* umrunden. (insgesamt ca. 85 km in 2-3 Paddel-Tagen)

Quelle: YACHT, Nr. 9/06, S.44-52 – www.yacht.de

Links:

Hilbers,M./Bisle,W.: 25 Jahre Vereinsfahrten nach Dänemark (1979-89)

è www.kvu.der-norden.de/75jahre/Daenemark.cronik1.htm (11 Kurzreports)

Beier,U.: Tourentipp: Rund Insel Mors (Limfjord) (3-7 Tage) (ca. 95-135 km) (9/03)

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

19.04.2006 **West-Schwedische Schärenküste** (Revier/Ausland)

In der YACHT stellt **F.Gunkel** in dem Beitrag:

„**Abenteuer-Spielplatz**“ (Bohuslän)

das vielleicht schönste Ostseerevier vor: die westschwedischen Schären der Region Bohuslän: „landschaftlich vielfältig, optisch eigenständig und dazu gut geschützt“.

Folgendes ist u.a. zu lesen:

- **Revier:** „*Das westschwedische Schären erstreckt sich von Varberg im Süden Göteborgs bis zur norwegischen Grenze auf einer Länge von rund 120 Seemeilen. Das Gewässer selbst ist durch die äußeren Schären geschützt. Bedingt durch den steilen Anstieg des Meeresbodens, kann es jedoch bei stürmischen westlichen Winden an*

der Außenküste zu starker Brandung, Kreuzsee und Strudeln kommen. Der Tidenhub ist vernachlässigbar. Strom durch Wind kann bis zu zwei Knoten betragen und ist von verschiedenen geografischen Parametern abhängig.“

- **Wind & Wetter:** „Die mittlere Windstärke beträgt von Mai bis August 3 bis 4 Bft. Stürme sind selten und meistens gewitterbedingt. Thermik an warmen Tagen.“

Anmerkung aus der Sicht des Küstenkanuwanderns: Das Gebiet nördlich ab der Insel Tjörn ist relativ geschützt und daher für das Küstenkanuwandern eher geeignet. Ebenso sollten die topografischen Karten (1:50.000) den Sportbootkarten vorgezogen werden, um besser einschätzen zu können, welche der vielen Schären zum wilden Übernachten eher geeignet sind. Als Startorte bieten sich z.B. Marstrand, Mollösund, Kungsham, Bovallstrand und Fjällbacka an. Außerdem sollten Rundtouren geplant werden, dann kann der Tag zum Autoumsetzen und –holen noch zum Paddeln genutzt werden. (U.B.)

Quelle: YACHT, Nr. 9/06, S.28-34 – www.yacht.de

Literatur:

Claußen,G.+H.: Schweden – Die Westküste (Delius Klasing) (2000; 245 S.)

Ohlsen,T.: Mit dem Kajak im Skagerrak. Von Göteborg (S) bis Kristiaansand (N)

(1. Teil: Göteborg bis zur norwegischen Grenze), in: Seekajak 83/02, S.22-24.

Fitter,M.: Sea Kayak Expedition Sweden 2001 (westschwedische Küste von Stromstad bis Göteborg), in: Ocean Kayaker, No. 45/March 2002, S.16-19.

Beier,U.: Bohuslän. Eine Seekajak-Rundtour entlang des west-schwedischen Schärenürtels in: tours 1/95, S.80-85; vgl. auch: SK 59/97, S.32-37.

Beier,U.: West-schwedische Schärenküste, in: Seekajak 14/88, S.52-57.

Links:

Vogler,H.: Schweden – Westschären (6/04)

è www.nanuk.de/inhalt/berichte/westschaeren_05/westschaeren_05.htm

Beitzel,V.: Schwedens Westküste 2002

è www.volker-beitzel.de/seekajak/sverige2002.html

Nehrhoff,B.: Kanuführer Schweden (Flüsse Seen Meer entdecken) u.a.:

Orust / Tjörn (westschwedische Schären)

Högakusten (bottnische Fjorde)

Holmön (bottnische Schären)

è www.liquidmedicine.de/htmls/kanufuehrer.htm

19.04.2006 Handy-Seewetterbericht per SMS (Wetter)

Eigentlich gibt es nichts Bequemereres beim Küstenkanuwandern: Wir holen unser Handy heraus, tippen ein Revier-Kürzel bzw. die Koordinaten ein, wählen den SMS-Anbieter an und nach 1 Minute erhalten wir für 1 ½ Tag bis 3 Tage die wichtigsten Daten des Seewetterberichts, und zwar die Windstärkeprognose im 6-Stunden-Takt und einige andere Daten (z.B. Wellenhöhe, Wassertemperatur).

In der YACHT werden in dem Beitrag:

„SMS vom Wetterfrosch“

einige deutschsprachige Anbieter von Handy-Seewetterberichten aufgezählt, z.B.

- www.wetterwelt.de (Kiel):
Aktualisierung: um 10 und 22 UTC
Prognose: eigene Analysen
Vorhersagezeit 36 bzw. 60 Std.
Abrechnung: Vorausbuchen (Jahresabo)
Preis: 30 SMS für 20,- Euro/Jahr

- www.wetteronline.de (Bonn):
Aktualisierung: alle 24 Std.
Prognose: eigene Analyse
Vorhersagezeit: 48 Std.
Abrechnung: By Call
Preis: ca. 0,50 bzw. 0,60 Euro/SMS
- www.smd.de (Schiffsmeldedienst Hamburg):
Aktualisierung: 3x täglich
Prognose: DWD
Vorhersagezeit: 72 Stunden
Abrechnung: Bankeinzug
Preis: 30 Euro/Saison + Mailtarif
- www.windfinder.de (Kiel)
Aktualisierung: 3x täglich
Prognose: DWD
Vorhersagezeit: 36 Std.
Abrechnung: Vorausbuchen (Abo)
Preis: 30 SMS 11,70 Euro

Quelle: YACHT, Nr. 9/06, S.62-63 – www.yacht.de

17.04.2006 **Bremer Seekajaktreffen 2006** (Revier/Inland)

Auch in diesem Jahr treffen sich Bremer Seekajakfahrer & Freunde. auf der ostfriesischen Insel Norderney, und zwar, sofern das Wetter keine Probleme bereitet,

- **von Freitag, 30.06., bis Sonntag, 2.07.06**

Übernachtet wird in der Halle des Segelvereins **SVN Norderney**.

Angereist wird auf **eigenem** Kiel von Neßmersiel oder Norddeich in **selbstverabredeten** Kleingruppen.

Samstag, 1.07., erfolgt auf Wunsch eine gemeinsame Fahrt.

Es handelt sich um **keine Führungsfahrt!**

Die Teilnahme erfolgt auf **eigene Verantwortung!**

Wer Interesse an diesem Treffen hat, signalisiert dies bis zum 18.06.06 unter Angabe der Namen (inkl. Tel.-Nr., Bootsname) aller Teilnehmer der Kleingruppe an:

- **Klaus Froehner (LKV Bremen):**
Tel. 0421-5669944 bzw. eMail: kfroehner@lkv-bremen.de

Anmerkungen von U.Beier:

Das Mitführen einer aktuellen Seekarte ist unabdingbar (z.B. Seekarte D89 (Wangerooge – Juist; 1:50.000), wobei es sich empfiehlt, eine 1:1 DIN-A3-Farbfotokopie vom zu befahrenen Gebiet anzufertigen, einzulaminieren und auf dem Kartendeck zu lagern.

Infos über die Strecke Neßmersiel – Norderney (Hafen)

Anreise Variante Watt: Es wird 30 min vor HW Neßmersiel vom Hafen Neßmersiel aus Richtung Wattenhoch des Norderneyer Wattfahrwassers gepaddelt (trockenfallende Höhe max. 2,0 m) und dann immer entlang des Fahrwassers bis zum Hafen von Norderney (ca. 15 km).

Anreise Variante Seeseite: Es wird – damit wir nicht in die Dunkelheit geraten – ebenfalls 30 min vor HW Neßmersiel vom Hafen Neßmersiel aus durchs Fahrwasser der Neßmersieler Balje gepaddelt, dann durchs Gat (Robbenschutzgebiet südlich dicht entlang der Nordostspitze von Norderney umfahren) und weiter entlang der Brandungsseite von Norderney bis zum Norderneyer Seegat. Entlang der Westseite Norderney geht es dann bis zum Hafen. Achtung: Diese Tourenvariante ist nur etwas für sehr erfahrene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer. Bei Brandungsbedingungen sind die meisten Kanuten überfordert. Schließlich muss noch im Norderneyer Seegat gegen die Tide Richtung Hafen gepaddelt werden, um nicht in die Dunkelheit zu geraten. (ca. 24 km)

(Hochwasser – HW bzw. Niedrigwasser – NW)

(Bei den Startzeiten wird davon ausgegangen, dass der Wind einem am Fortkommen nicht behindert, d.h. es sollt max. mit 3 Bft. wehen.)

1) Starttag Freitag, 30.06.06: (Sonnenuntergang = 22.00 Uhr)

Neßmersiel:

HW 30.06. = 15.45 Uhr

è Frühester Startzeitpunkt ab Neßmersiel 30 min vor HW.

Norderney:

NW 30.06. = 21.55 Uhr

è Späteste Ankunft auf Norderney.

2) Samstag, 1.07.06: (Sonnenaufgang = 4.58 Uhr / Sonnenuntergang = 21.59 Uhr)

Norderney:

NW 1.07. = 9.55 Uhr

è Wenn Norderney seeseitig umrundet werden sollte, bietet es sich an, ca. 45 min vor NW zu starten.

HW 1.07. = 15.59 Uhr

è Ankunft am Wattenhoch des Norderney Wattfahrwassers bei HW Neßmersiel (15.59 + 0:23 h).

NW 1.07. = 22.29 Uhr

3) Rückfahrt Sonntag, 2.07.06 (Sonnenaufgang = 4.59 Uhr)

Norderney:

NW 2.07. = 10.28 Uhr

è Wenn Norderney seeseitig umrundet werden sollte, bietet es sich an, ca. 45 min vor NW zu starten.

è Wenn direkt übers Watt Richtung Neßmersiel gepaddelt werden soll, sollten wir spätestens 3 Std. vor HW Neßmersiel starten (als um 13.58 Uhr).

Neßmersiel:

HW 2.07. = 16.58 Uhr

è Späteste Rückankunft in Neßmersiel)

Infos über die Strecke Norddeich – Norderney (Hafen)

Die Strecke ist navigatorisch und bzgl. der Gewässerbedingungen anspruchsvoller. Außerdem ist mit Schiffsverkehr zu rechnen. Bei einlaufender Dünung bzw. ab 3 Bft. Wind aus W bis N kann im Gat zwischen Juist und Norderney ein kabbliger und brechender Seegang herrschen, der noch kritischer werden kann, wenn gegen das ablaufende Wasser der Wind weht (= steiler Seegang). Kommt dann noch ein z.B. Fahrgastschiff vorbei, das für zusätzlichen Seegang sorgt, können wir schnelle an unsere persönlichen Grenzen der Befahrbarkeit stoßen.

Wenn wir uns nicht sicher fühlen, solche Passagen zu meistern, sollten wir es vorziehen, vom Hafen Neßmersiel aus zu starten.

Ansonst bietet es sich an, nach Verlassen der Hafeneinfahrt von Norddeich und kurz nach Beginn der Betonung (hier: ab Tonne B22a (Stand: 4/06)) direkt auf die Hafeneinfahrt von Norderney zuzuhalten, d.h. über das Watt „Hohes Riff“ (max. trockenfallende Höhe ca. 1,70 m) zu paddeln. Jedoch sollten wir – je nach Windrichtung – etwas östlich vorhalten, damit wir dann das Fahrwasser (wo wir bei ablaufendem Wasser auf einen Weststrom treffen) kurz vor der Hafeneinfahrt per Seilfähre so queren können, dass wir auch dort ankommen (ca. 10 km statt ca. 12 km wenn stets entlang der Fahrwasser gefahren wird).

(Bei den Startzeiten wird davon ausgegangen, dass der Wind einem am Fortkommen nicht behindert, d.h. es sollt max. mit 3 Bft. wehen.)

1) Starttag Freitag, 30.06.06: (Sonnenuntergang = 22.00 Uhr)

Norddeich (Westerriede):

HW 30.06. = 15.24 Uhr

è Empfehlenswerter Startzeitpunkt ab Norddeich

Norderney:

NW 30.06. = 21.55 Uhr

è Späteste Ankunft auf Norderney.

2) Samstag, 1.07.06: (siehe oben)

3) Rückfahrt Sonntag, 2.07.06 (Sonnenaufgang = 4.59 Uhr)

Norderney:

NW 2.07. = 10.28 Uhr

è Wenn entlang der Fahrwasser zurück nach Norddeich gepaddelt werden soll, sollte 30 min vor NW gestartet werden, damit wir bei NW die Hohe Plate erreichen, um dann mit auflaufendem Wasser Richtung Norddeich zu paddeln.

è Wenn direkt übers Watt Richtung Norddeich gepaddelt werden soll, sollten wir um 2:30 h vor HW Norddeich starten (als um 14.07 Uhr).

Norddeich (Westerriede):

HW 2.07. = 16.37 Uhr

è Späteste Rückankunft in Norddeich.

16.04.2006 20 Jahre Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (Natur)

Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer feiert sein 20-jähriges Jubiläum. 1986 wurde er gegründet, damit diese unverwechselbare Natur und dieser einzigartige Lebensraum auch für zukünftige Generationen erhalten bleibt und nicht nur von uns, sondern auch von unseren Kindern, Enkeln und Urenkel erlebt werden kann. Da diese Natur sich nur mit Menschen schützen lässt, die den Wert dieser Landschaft schätzen, ist es wichtig, Menschen in dieses Ökosystem hineinzulassen, damit sie es lieben lernen und nicht ausgeschlossen werden.

Dieser Aussage des niedersächsischen Umweltministers H.-H. Sander kann nicht widersprochen werden; denn trotz der fast unzähligen Vogel- und Robbenschutzgebiete – insgesamt werden im Rahmen der Novellierung der „*Befahrensverordnung Nordsee*“ zwischen Emden und Cuxhaven über 50 solcher Gebiete geplant, die nicht mehr befahren werden sollen - haben wir Küstenkanu- bzw. Inselwanderinnen und –wanderer doch immer noch genug Raum, das Wattenmeer und seine Inseln großräumig erleben zu dürfen. D.h. wir können von jedem Hafen entlang des Festlands aus – wenn auch nicht kreuz & quer - z.B. zu jeder Ostfriesischen Insel paddeln. Und wenn wir erst einmal dort angekommen sind, stehen uns nicht nur viele Wege auf der Insel offen, um die Inselnatur erleben zu können, sondern es ist uns auch möglich jede Insel mit unseren Seekajaks zu umrunden, sofern der Wind, der Seegang,

die Temperaturen und die Gezeiten es erlauben. Dabei gibt es entlang der Seeseite kaum Begrenzungen zu beachten, wohl aber auf der Wattseite. Letzteres ist aber nicht so gravierend für uns, da uns wenigstens ein Wattfahrwasser zur Verfügung steht, um die Wattfläche zu überfahren.

Am Wochenende des 8. und 9. Juli 2006 feiert der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer in Neßmersiel sein 20-jähriges Bestehen.

Das Motto lautet:

- **„Wo Mensch und Natur sich begegnen.“**

Westlich der Hafeneinfahrt von Neßmersiel (idealer Ausgangspunkt für Küstenkanuwanderungen Richtung Baltrum, aber auch Norderney und Langeoog) wird auf dem dortigen Festgelände ein „Marktplatz zum Nationalpark“ errichtet. Dort präsentieren Vertreter des Küstenschutzes, der Fischerei, des Wassersportes, der Naturschutzverbände, des Tourismus, von Forschungseinrichtungen und viele andere Gruppen ihre Aktivitäten im Nationalpark gemeinsam mit der Nationalparkverwaltung.

Wer sich vorab über diesen Nationalpark informieren möchte, kann sich bei der Nationalparkverwaltung in 26382 Wilhelmshaven, Virchowstr. 1 (eMail: poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de) die 2005 herausgegebene 52-seitige Broschüre „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ bestellen: Sie enthält Infos über den Wandel der Landschaft, Gezeiten, Watt, Sand, Pflanzen, Bodentiere, Vögel, Seehunde u.v.a.m. wie z.B. auch eine Übersichtskarte des Nationalparks der von Borkum bis nach Cuxhaven reicht.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

15.04.2006 Rund Samsø (DK) Revier/Ausland)

Der Däne Peter Unold bietet auch dieses Jahr wieder über den Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein die folgenden Tour für dänische und deutsche Küstenkanuwanderinnen und -wanderer an:

- **25.-28.05.06 Rund Samsø**
Umrundung der Insel Samsø und Nachbarinseln,
je nach Wetterlage gegebenenfalls Querung des Großen Belt.
Start vom Fährhafen Hov um 9.00 Uhr.
Wilde Übernachtungsmöglichkeit nördlich des Hafens am Strand.
Anforderungen: Nur für erfahrene Seakayaker, täglich 35-45 km.
Anmeldung: eMail: peter@unold.dk

Infos zur Tour: <http://aarhushavkajakklub.dk/aktiviteter/2006/samsoe.html>

Tourenbericht:

DKV-Tourentipp: Rund Samsø (ca. 80, 110, 150 bzw. 200 km)

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

DKV-Tourentipp: Rund Endelave (Nord-Fünen) (ca. 150 km in 4 Etappen)

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

13.04.2006 Kurs Kap Hoorn (Südamerika) (Revier/Ausland)

Im folgenden berichten die beiden Mitglieder des „Alster-Canoe-Club“ **Petra Basch** und **Christoph Basch (geb. Beyer)** in dem Beitrag:

„Auf den Spuren der Feuerlandindianer. Eine Kajakexpedition ans Ende der Welt“

über ihre rund 5 Monate dauernde und ca. 3.000 km lange Tour von Puerto Montt bis zum Kap Hoorn und zurück bis nach Ushuaia:

Unsere letzte große Reise im Kajak rund Skandinavien lag nun schon vier lange Jahre zurück und langsam wurden wir wieder unruhig. Es zog uns wieder in die Ferne. Warum nach dem Nordkap nicht ein „Südkap“ erpaddeln? Nur ein Urlaubssemester an der Uni und wir hätten bis zu 8 Monate Zeit.

Im Frühjahr 1992 stand es dann fest, wir wollten in die Kap Hoorn Region. Amerika wurde genau 500 Jahre zuvor von Christoph Kolumbus entdeckt und auch an der Westküste Patagoniens begann der Niedergang der Ureinwohner, der Feuerlandindianer. Sie haben uns gezeigt, dass es auch in der sagenumwobenen, berüchtigten Kap Hoorn Region möglich ist zu paddeln.

Wir begannen Kartenmaterial vom südlichen Patagonien zu sammeln ...

... durchstöberten Bücher über die damaligen Ureinwohner und informierten uns über die dortigen klimatischen Verhältnisse und die Versorgung mit Ausrüstung und Verpflegung. Die Karten waren teilweise über hundert Jahre alt und entsprechend ungenau. Das Klima ähnelt im weitesten Sinne dem westnorwegischen, nur eben alles etwas extremer. Wir beschlossen an der chilenischen Pazifikküste im Nordosten der Isla Chiloé in **Puerto Montt** zu starten. Hier begann die Inselwelt der patagonischen Südküste und bot unseren kleinen Eskimokajaks (Typ: Habel) ein wenig Schutz vor Wind und Wellen des Pazifiks.

Die Verpflegungssituation war schon ein größeres Problem, denn schätzungsweise für zweieinhalb Monate sollten wir nichts einkaufen können. Wir begannen bei Zeiten unseren Nahrungsmittelverbrauch zu testen. Am Ende wogen unsere Boote am Start rund 120 Kilo. Morgens gab es Müsli gemischt mit Kakao- und Milchpulver, dazu Tee. Abends kochten wir schwarze, weiße, gefleckte, rote oder gelbe Bohnen mit Tütensuppen. Davon kochten wir etwas mehr, um es am nächsten Tag unterwegs kalt zu verzehren. Sonntags gönnten wir uns Spaghetti mit Tomatensoße oder Pfannkuchen.

Im August 1992 schickten wir unsere Boote samt Ausrüstung per Schiff auf die Reise nach Argentinien und flogen einen Monat später hinterher. Nach einem etwas komplizierten Landtransport im LKW nach Chile (die Länder pflegen keine allzu gute Nachbarschaft) warteten dort erneut Hindernisse auf uns.

Die chilenische Marine passt sehr genau auf ...

... wer sich in ihren Gewässern bewegt. Wir mussten uns einem genauen Ausrüstungscheck unterziehen und erhielten die Fahrerlaubnis nur bis Puerto Natales, wo wir Weihnachten feiern wollten. Dort sollten wir eine weiterführende Fahrgenehmigung beantragen. Das schlimmste waren zwei weitere Auflagen: Mit unserem Handfunkgerät sollten wir uns zweimal täglich beim nächsten Marinestützpunkt melden. Das würde unser Akku aber nur eine Woche schaffen. Zu 1x täglich ließen sie sich überreden, weniger nicht. Das zweite Problem war die vorgeschriebene Fahrtroute. Wir erhielten ein Formular für Segler, Berufsschiffahrt, Paddler etc. das verpflichtete uns die „Ruta Commercial“ zu nutzen, die weit draußen vor der Küste entlang führte. Ankern war nur ca. alle 60 Seemeilen in bestimmten Buchten, und Landgang noch seltener erlaubt.

Mit Herzklopfen unterschrieben wir das Formular und fuhren los.

Später meldeten wir uns alle 5 Tage bei vorbeifahrenden Frachtern mit recht vagen Aufenthaltsangaben und baten sie, unsere Position an die Marine weiter zugeben.

Die ersten Tage unserer Tour verliefen wie im Sommerurlaub ...

... Sonne und ein laues Lüftchen. Die ersten Seelöwen ließen uns vor Schreck noch die Luft anhalten, ebenso die hübschen schwarzweißen Delfine dieser Region. Mit der Südspitze der **Halbinsel Chiloé** kam die erste aufregende Strecke. Wir mussten über 45 km freie See zu den nächsten Inseln springen. Da tagsüber der Wind schon recht kräftig wehte, nutzten wir die nächtliche Windstille. Auf dieser Tour erfuhren wir das erste Mal die Macht der Natur und es sollte nicht das letzte Mal werden. Mitten in der Nacht fuhren wir ins Schwarze. Nur mit Hilfe unserer Stirnlampen lasen wir regelmäßig den Kurs ab, doch die dicht vorbeiziehenden Felsen mit ihren brüllenden Seelöwen machten uns beiden etwas Angst. Am frühen Vormittag zeigten sich Wind und Tidenströmung als schlimmste Gegner. Letztere zog uns auf das offene Meer hinaus, so dass wir stark vorhalten mussten, zugleich frischte der Wind sehr frühzeitig auf und fiedelte uns entgegen. Nach 9 Stunden anstrengender Paddelei ohne Pause erreichten wir glücklich unser Ziel. Ich überlegte an diesem Tag das erste Mal was uns wohl noch erwarten würde und ob wir nicht zu optimistisch waren.

Der Regen war für die nächsten drei Wochen unser zuverlässigster Begleiter ...

... Als es aufhörte, befanden wir uns kurz vor einem der Höhepunkte der Reise: Am Ende eines tiefen Fjordes erreichten wir die **Laguna San Rafael** im schönsten Sonnenschein. Hier mündet ein imposanter Gletscher direkt in die Lagune. In gebührendem Abstand schlugen wir unser Zelt mit Blick auf die Gletscherkante auf. Von der ca. 500m breiten und 20m hohen Kante brachen immer wieder Stücke ab, die als große und kleine Eisberge in der Bucht herum schwammen. Die Luft war erfüllt vom Donnern, Klirren und Glucksen des Eises.

Von hier aus wollten wir eine 6 km lange Landpassage starten. In einem 20 Jahre alten Zeitungsartikel pries die Regierung ein besonderes Bauvorhaben an. Sie wollte vom Ende der Laguna San Raphael aus einen Stichkanal in südwestliche Richtung bis zurück zum Meer bauen. Dieser Kanal sollte von Ausflugsdampfern genutzt werden, zumal in diesem Bereich die Küste gänzlich ungeschützt ist. Mit dem Bau wurde angeblich sogar begonnen, doch wie weit und wann, das stand da nicht. Das Vorhaben wurde nie zu Ende geführt.

Nach einigen Tagen Pause in dieser märchenhaften Lagune, fanden wir Spuren des Stichkanals. Leider endeten die kleinen Tümpel schon bald und wir mussten unsere Boote wie Schlittenhunde an Gurten hinter uns her durch die moorige Ebene ziehen. Nach 3 Tagen Booteziehen und Gepäckschlepperei, erreichten wir den kleinen **Rio Negro**, der sich als Gletscherfluss zum Meer hin schlängelte. Das Salzwasser begrüßte uns mit Sonnenschein und einem Sommerlüftchen und wir hatten noch einige Tage lang Muskelkater in den Beinen.

Zunächst verschlechterte sich die Wetterlage wieder, es regnete jeden Tag pausenlos und etliche Sturmtage bremsten unseren Vorwärtsdrang erheblich. An einem dieser grauen Tage, an dem die Regenwolken knapp über unseren Köpfen hingen und so richtig auf unsere Stimmung drückten, erreichten wir eine kleine Insel, ironischerweise **Puerto Eden** genannt. Hier befand sich bis vor 50 Jahren noch eine Missionsstation der Salesianermönche. Sie gaben den vertriebenen Resten eines faszinierenden Volkes eine Zuflucht.

Die Yamana Indianer lebten als Wassernomaden ...

...Sie befuhren mit kleinen Rindenkanus das Meer, ernteten Meeresfrüchte und fingen Robben und Fische. In ihren Kanus brannte stets ein kleines, wärmendes Feuer. Diese Menschen wurden von weißen Robbenfängern, Schafzüchtern und Walfängern gnadenlos gejagt und im Laufe des zwanzigsten Jahrhunderts schließlich ausgerottet. Wirkliche Gründe sucht

man, wie so oft, vergeblich. Genannt werden jedoch einige: Da wären Konkurrenz, Andersartigkeit, Angst etc. In Puerto Eden erhielten sie zwar Zuflucht, aber nur auf die Art der Mönche. Sie ließen die Yamana in verräucherten Wellblechhäusern wohnen und gaben ihnen baumwollene Kleidung und Nahrung. Das führte ungewollt zu Mangelerscheinungen, Krankheiten und Tod.

Puerto Eden ist eine Insel, auf der man nur auf Holzstegen laufen kann. Nach zwei Reihen Häusern breitet sich das undurchdringliche, subarktische Regenwalddickicht aus. Die Einwohner stammen alle irgendwie von den Yamana ab. Wir nannten den uns begrüßenden Leuten unseren größten Wunsch: Frisches Brot! Eine gebückte Frau nahm uns mit in ihre Hütte. Dort war es zugig, es gab einen Tisch, ein Bett, einen Schrank, zwei kaputte Stühle und ein kleines Foto an der Wand (ihr Mann?). Ihr Sohn saß in einer dunklen Ecke und sah uns neugierig an. Während der Regen durch ein Loch am Ofenrohr entlang auf die Ofenplatte zischte, backten unsere Brote und wir versuchten unsere erste kleine Unterhaltung auf Spanisch. Wir trugen uns sogar in das Gästebuch des Dorfes ein.

Es folgten weitere Tage mit Regen, Sturm ...

... und Kampf gegen die Naturgewalten. Aber auch schöne Erlebnisse sollten uns an diese Zeit erinnern. Wir hatten zu Hause kleine Zugdrachen gebaut. Da wir oft achterliche Winde hatten, ließen wir die Drachen aufsteigen und banden sie vorne an die Luke. Damit konnten wir uns erholen oder sogar noch mitpaddeln und jagten mit bis zu 9 km/h durch die Wellen.

Aufregend wurde es, wenn die Unwetterfronten herannahten. Dann verdunkelte sich der Himmel zu einem schwarzgrau und unter den Wolken hing ein undurchsichtiger weißer Regenschleier, das Wasser darunter begann zu fliegen und wir mussten versuchen unsere Drachen innerhalb weniger Sekunden vom Himmel zu holen. So manches Mal schafften wir es nicht mehr rechtzeitig hinter eine rettende Insel und wir mussten das Unwetter ungeschützt absitzen. Ans Paddeln war in dem Augenblick nicht mehr zu denken, wir lehnten uns mit der Paddelstütze weit in den Sturm und versuchten die Spitze auf Kurs zu halten. Mit Glück war der Spuk schon bald vorbei und wir konnten nach einer Stunde weiter fahren. So manches Mal steckten wir unsere Nasen morgens aus dem Zelt und entschieden uns schweren Herzens zu bleiben, wo wir waren. Nur zu oft zeigte uns Petrus wie klug unsere Entscheidung war und legte später noch einige Windstärken zu.

So näherten wir uns nur langsam unserem Etappenziel, Puerto Natales ...

... Unsere Nahrungsmittel mussten wir immer mehr strecken und die Laune näherte sich den Temperaturen an, die zeitweise um die 2°C lagen.

Erst 2 Tage vor Weihnachten erreichten wir erleichtert unser Ziel. In der Hospedaje „Mama Dickson“ fanden wir liebevolle Aufnahme und wurden sogar zum Weihnachtsessen der Familie eingeladen. Im Süden Patagoniens wird traditionell ein halbes Lamm gekauft und sehr lecker zubereitet. Es ist ein etwas ungewohnter Anblick, wenn jeder zweite Mann auf der Straße ein unverpacktes halbes Lamm über der Schulter trägt.

Das Wetter entschädigte uns derweil für die vergangenen Wochen im Regen und Sturm, die Sonne strahlte und das Thermometer zeigte knapp 20°C an. Es waren 10 Tage der Erholung, an die wir noch lange zurückdenken sollten. Da konnte uns die Erlaubnis zur Weiterfahrt nur bis **Punta Arenas** kaum schocken.

Wir lernten die vierköpfige Besatzung einer australischen Segeljacht kennen, mit denen wir wunderschöne Ausflüge in die Umgegend unternahmen und schließlich auch das Neue Jahr begrüßten. Sie versuchten uns sogar zu überreden mit ihnen weiterzusegeln, da sie genau die gleiche Route fahren wollten. Genau das heizte jedoch unseren Durchhaltewillen wieder an und wir lehnten dankend ab. Am letzten gemeinsamen Abend verabredeten wir zwei Or-

te, an denen sie uns Vorräte hinterlassen wollten. Es war ein trauriger Abschied, zumal unsere australischen Freunde so taten, als ob wir uns niemals wieder sehen sollten. Dabei hatten wir uns doch in Brasilien im Ferienhaus eines ebenfalls neuen Freundes verabredet. Trauten sie uns unser Vorhaben etwa nicht zu?

Wieder steuerten wir tief in einen Fjord hinein ...

... Wir wollten einen gefährlichen Abschnitt ohne Inselfchutz „umtragen“ und wählten dazu eine Landenge, die zwischen zwei tief ins Landesinnere hineinragenden Fjorden liegt. Kopien von dem Kartenmaterial für die gesamte Strecke besaßen wir zwar, aber teilweise waren die Karten noch von Hand gemalt und über 100 Jahre alt. An manchen Stellen wiesen die Karten weiße Flecke auf. Die chilenische Armee sorgt natürlich dafür, dass dieser Zustand so bleibt. In so einem Gebiet befanden wir uns gerade.

In einem alten Buch über die Yamana wurde die genannte Landenge erwähnt. Irgendwo in dem Gebiet befanden sich zwei Seen, die eine Landportage erleichtern sollten. Die Wolken saßen wieder so tief, dass die Bergspitzen unsichtbar blieben und auf unser Gemüt drückten. Diesmal mussten wir unser Gepäck und die Boote nicht nur durch ein Moor ziehen, sondern durch ein felsiges, kuppiges Gelände und wir brauchten oft Stunden, um den Weg zu erkunden. War es überhaupt der „richtige“ Weg? Nach tagelanger Plagerei erreichten wir einen See, der endlos groß schien, nach einer Geschmacksprobe waren wir uns sicher, dass es sich um den gesuchten Fjord handeln musste. Doch wo wir uns zu dem Zeitpunkt genau befanden, wussten wir nicht. Trotzdem erreichten wir das offene Meer und setzten erleichtert unsere Fahrt fort.

Unser Weg führte weiter an einer grandiosen Kulisse entlang. Die Gletscherzungen reichen auch hier bis ins Meer hinein und füllen große und kleine Fjorde mit Eisbruch. Einmal passierten wir ein kleines Fischerboot. Die Fischer fahren jeweils für zwei Monate hinaus in die Fjorde und tauchen nach riesigen Cholgas (Miesmuscheln) oder fangen Lachse. Einen ihrer Lachse schenkten sie uns, er war fast einen halben Meter lang und ernährte uns drei Tage. Ich bereitete den Lachs am Kiesstrand einer kleinen Bucht zu, wo mich die ganze Zeit über ein neugieriger Seelöwe beäugte und später stritten sich zwei riesige Kondore vor meiner Nase um die Fischreste.

Wir überquerten die Magellanstraße ...

... wo wir eines der Depots der australischen Jacht ausgruben. Es war ein richtiger Schatz mit Gemüsekonserven, Schokolade, Bier und Pisco. Hier begegneten wir auch unseren ersten Buckelwalen. Sie schwammen in aller Ruhe um uns herum, es waren atemberaubende Momente. Noch einige Male sollten wir sie aus der Ferne hören und sehen.

Vorerst erreichten wir zufällig eine Hütte mit chilenischer Flagge davor. Nach wochenlanger Einsamkeit, ein verwirrender Anblick. Wer konnte hier wohl wohnen? Ganz einfach in kleinen Hütten entlang der Küste bis zum Kap Hoorn sind chilenische Marinesoldaten stationiert, die die Küstenabschnitte observieren und Funkkontakt zur vorbeifahrenden Schifffahrt aufnehmen. Unsere gelegentlichen Funksprüche mit der Marine verrieten unser baldiges Erscheinen.

Es wurde ein Glückstreffer, denn von nun an zogen wir von einer Station zur anderen und wurden jedes Mal sehnsüchtig erwartet und sogleich bewirtet. Unser Zelt bauten wir nur noch dazwischen auf. Für die Soldaten waren wir eine schöne Abwechslung, denn sie wurden jeweils zu dritt für zwei Monate in den Hütten ausgesetzt.

Nachdem uns die Marine zwar die Weiterfahrt bis zum Kap Hoorn doch noch genehmigt hatte, nicht aber den von uns gewählten, relativ sicheren Weg entlang einer Inselkette ...

... mussten wir nun über die unberechenbare Bahia Nassau.

Es handelt sich um 40 km freien Seeraum bis zur Kap Hoorn Inselgruppe. Weit im Westen wird die Bahia Nassau durch besagte Inselkette begrenzt und Richtung Osten kommt solange das offene Meer, bis man die Inselkette im Westen nach einer Umrundung des Erdballs wieder erreicht hat. Da die Wassertiefe hier sprunghaft geringer wird, entsteht schnell eine hohe, steile See, die nicht gerade für Kajaks geeignet ist. Doch eine weitere Marinestation, die uns schon erwartete, gab uns genaueste Daten über Luftdruck, Windgeschwindigkeit etc. durch und so wagten wir im Morgengrauen die Überfahrt.

An der patagonischen Westküste gibt es keine Wettervorhersage ...

... da das Wetter viel zu sprunghaft ist. Dies zeigte sich eindrucksvoll direkt vor der Kap Hoorn-Insel. Uns trennten nur noch 24 km, also ca. vier Stunden Fahrt, aber während wir auf unserer Insel noch annehmbare Windstärken und zeitweise sogar Sonne hatten, verschwand die Kap Hoorn-Insel regelmäßig in schwarzen Unwetterwolken und laut dort stationierten Soldaten stiegen die Windgeschwindigkeiten auf 8-9 Bft. und mehr an.

Erst nach drei Tagen der Warterei nutzten wir eine längere Windpause zur Überfahrt. Jedoch nur um für weitere vier Tage einzuwehen. Auf der Marinestation am Kap Hoorn war es nie langweilig. Besonders spannend war es, als eines der Kreuzfahrtschiffe aus der Antarktis unten in der Bucht ankerte. Der Wind ließ erst nach vielen Stunden so weit nach, dass die Touristen mit Schlauchbooten an Land gebracht werden konnten. Fleißig stempelten wir die begehrten Kap Hoorn-Stempel in die Pässe der Touristen.

Am nächsten Tag konnten auch wir aufbrechen.

Wir wollten das Kap in Ost-West-Richtung passieren ...

... und gleich weiter in der nördlich gelegenen Inselgruppe Schutz suchen. Bei mächtiger Dünung und erstaunlich lauem Lüftchen erreichten wir das eigentliche Kap. Doch innerhalb weniger Minuten brieste es auf und uns piff ein starker Nordwest entgegen. Nun hatten wir keinen Schutz vor Wind und Wellen mehr und wir kämpften uns zwei Stunden gegen den immer stärker werdenden Nordwestwind an. Wir paddelten schon einige Zeit nahezu auf der Stelle und der Himmel verdunkelte sich immer mehr, da beschlossen wir schweren Herzens umzukehren, denn weit und breit war keine Chance mehr anzulanden. Nach drei Stunden Kampf gegen die Naturgewalten kehrten wir um und flogen in nur einer Stunde am Kap vorbei in die Landebucht zurück.

Die Soldaten oben in der Hütte hatten besorgt die kleine Wetterstation beobachtet und waren sehr erleichtert uns wohlbehalten wieder zu sehen. Inzwischen hatte der Wind erneut gedreht und nahm stetig zu, bis er mit 140 km/h zum Orkan geworden war und an den Stahlverankerungen der kleinen Hütte riss. Wir waren keine Minute zu früh umgedreht und waren dankbar für unser Glück, dass wir an diesem Tag hatten.

Die Gastfreundschaft der Soldaten begleitete uns auch ...

... auf unserem Rückweg zum Beagle-Kanal ...

... wo wir die Grenze nach Argentinien überfahren und unsere Tour in **Ushuaia**, der südlichsten Stadt Argentiniens, nach rund 5 Monaten und 3000 gepaddelten Kilometern beendeten.

Quelle: 100 Jahre Alster-Canoe-Club e.V. 1905 – 2005 (S.90-96)

12.04.2006 **Kiel – Wismar u.v.a.m.** (Ostsee) (Revier/Inland)

In KANU MAGAZIN berichten **Christian Bölter / Floria Steinig & Tobias Schulze** in dem Beitrag:

„Einmal Ostsee und Zurück: Das etwas andere Ferienprogramm“

über eine 3-wöchige Tour, die in Wittenberg (Elbe) startete, über Hamburg bis nach Brunsbüttel führte, dann weiter über den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel – Ostsee (Fehmarn-Sund-Brücke) – Wismar – Wallensteingraben - Müritze-Elde-Wasserstraße – Dönitz, um dann schließlich auf der Elbe wieder zurück nach Wittenberg führte (ca. 1.100 km).

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 3/06, S.70-74 – www.kanumagazin.de

11.04.2006 **3 Holz-Seekajaks von Holzkajakwerft** (Ausrüstung)

Der deutsche Hersteller Holzkajakwerft (Thomas Vochezer) mit Sitz in Wangen bietet drei Seekajaks aus Holz an. Je nach Wunsch können sie als Bausatz bzw. fertig zusammgebaut ausgeliefert werden:

- **Polarstern** (Holz): ca. 525 x 57 cm, ca. ?? Liter Volumen (Typ: Baidarka-Typ)
Sitzluke: ca. 80x45 cm mit Schenkelstützen
Gewicht: ca. 24 kg
Abschottung: doppelt; Bugschott auf Maß
Volumenverteilung: ? Liter Bug / ? Liter Cockpit / ? Liter Heck (?)
Lukendeckel: 2x decksgleich aus Holz
mit Buglukendeckel: 45x33 cm und Hecklukendeckel: 53x35 cm
(alle Lukendeckel sind gegen Verlust gesichert)
Sitz: aus Holz bzw. Carbon
Steueranlage: verstellbares Skeg auf Wunsch
Fittings: versenkt
Toggles: 2 Stück
Kompass: fest installierbar
Kartendeck: mit 2 oder 3 Kartenhaltegummi (auf Wunsch)
Lenzpumpe: Fußpumpe fest installiert auf der Bugschottwand (auf Wunsch)
Gepäcknetz: auf Achterdeck auf Wunsch
Rettungshalteleine: auf Wunsch mit 8mm Leine
Preis: ca.5.000,- Euro
- **Ninook** (Holz): ca. 529 x 59 cm, ca. ? Liter Volumen (Typ: Westgrönland)
Sitzluke: ca. 80x45 cm mit Schenkelstützen
Gewicht: ca. 24 kg
Abschottung: doppelt; Bugschott auf Maß
Volumenverteilung: ? Liter Bug / ? Liter Cockpit / ? Liter Heck (?)
Lukendeckel: 2x decksgleich aus Holz
mit Buglukendeckel: 40x29 cm und Hecklukendeckel: 52x36 cm
(alle Lukendeckel sind gegen Verlust gesichert)
Sitz: aus Holz bzw. Carbon
Steueranlage: verstellbares Skeg (auf Wunsch)
Fittings: (versenkt)
Toggles: 2 Stück
Kompass: fest installierbar
Kartendeck: mit 2 oder 3 Kartenhaltegummi (auf Wunsch)
Lenzpumpe: als Fußpumpe fest installiert auf der Bugschottwand
Gepäcknetz: auf Achterdeck (auf Wunsch)

Rettungshalteleine: auf Wunsch mit 8mm Leine
Preis: ca. 4.500,- Euro

- **Seaeagle** (Holz): ca. 535 x 56 cm, ca. ? Liter Volumen
Sitzluke: ca. 80x45 cm mit Schenkelstützen
Gewicht: ca. 24 kg
Abschottung: doppelt; Bugschott auf Maß
Volumenverteilung: ? Liter Bug / ? Liter Cockpit / ? Liter Heck
Lukendeckel: 2x decksgleich aus Holz
mit Bugdeckel: 40x29 cm und Hecklukendeckel: 52x36 cm
(alle Lukendeckel sind gegen Verlust gesichert)
Sitz: aus Holz bzw. Carbon
Steueranlage: verstellbares Skeg (auf Wunsch)
Fittings: (versenkt)
Toggles: 2 Stück
Kompass: fest installierbar
Kartendeck: mit 2 oder 3 Kartenhaltegummi (auf Wunsch)
Lenzpumpe: als Fußpumpe fest installiert auf der Bugschottwand
Gepäcknetz: auf Achterdeck (auf Wunsch)
Rettungshalteleine: auf Wunsch mit 8mm Leine
Preis: ca. 4.500,- Euro

Bezug: www.holzkajakwerft.de

09.04.2006 **Sauschlechte Seekajaks. Gibt's die überhaupt** (Ausrüstung)

Der hier auf der KÜSTENKANUWANDERN.de-Homepage am 9.02.06 gebrachte Beitrag „*Billig-Seekajaks: Woran können wir sie erkennen?*“ ist überarbeitet worden und am 9.04.06 auf der DKV-Homepage unter dem Titel:

„Sauschlechte Seekajaks. Gibt's die überhaupt und auf was sollten wir achten?“

abrufbar. Der Beitrag stellt eine Ergänzung zu den Beiträgen über „Sausichere Seekajaks“ und „Sauschnelle Seekajaks“ dar und ist wie folgt gegliedert:

Ja, gibt's denn überhaupt „sauschlechte“ Seekajaks?

... und auf was sollten wir achten?

1. *Bootsform*
2. *Materialzusammensetzung des Bootskörpers*
3. *Materialverarbeitung des Bootskörpers*
4. *Nahtverklebung*
5. *Kielstreifen*
6. *Abschottung*
7. *Süllrand & Sitzluke*
8. *Sitz*
9. *Schenkelhalt*
10. *Hüfthalt*
11. *Fußhalt*
12. *Gepäcklukendeckel*
13. *Steueranlage*
14. *Fittings & Rettungshalteleine*
15. *Toggle*
16. *Integrierte Kompass*
17. *Kartendeck*

- 18. Integrierte Lenzpumpe
- 19. Volumen
- 20. Extras
- Welche Relevanz hat das für uns?

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf

siehe auch:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf

è www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf

09.04.2006 **Paddeln bei achterlichem Wind** (Ausbildung)

Auf der britischen SEA PADDLER-Homepage schreibt **Kevin Mansell** in dem Beitrag:

„Paddling in a following sea“

über das Paddeln bei achterlichem Wind, also bei jenem Wind, der es uns ermöglicht, unser Seekajak zum Surfen zu bringen und Tempo zu machen.

- Wenn das Kajak dabei ausbrechen sollte, empfiehlt Kevin, nicht per Konterschlag zu versuchen, dass Kajak wieder auf Kurs zu bringen; denn das kommt einem Bremsvorgang gleich, der u.U. die ganz Fahrt aus dem Kajak nimmt.
- Vielmehr schlägt er vor, das Kajak ruhig ausbrechen zu lassen und möglichst seitswärts weiter zu surfen.
- Bei der nächsten Welle sollte jedoch dann versucht werden, wieder gereadeaus zu surfen.
- Will das Kajak wieder ausbrechen, dann sollten wir versucht werden, es zur anderen Seite hin ausbrechen zu lassen.
- Es wird dann wohl zick-zack gepaddelt. Aber im Endeffekt gleichen sich diese Zick-Zack-Bewegungen so aus, dass dennoch ein recht gerader Kurs gepaddelt werden kann.
- Übrigens, Kevin Mansell paddelt bei solchen Windbedingungen mit eingezogenem Skeg ein, da er dann leichter Kurskorrekturen vornehmen kann.

Link: www.seapaddler.co.uk/Paddlinginafollowingsea.htm

siehe auch:

Mansell,K.: **Sternrudder** (Heckruderschlag) (10.11.05)

è www.seapaddler.co.uk/SternRudder.htm

05.04.2006 **Ringelgänse wieder im Wattenmeer** (Natur)

In diesem Jahr sind die Ringelgänse wegen des langen Winters um einige Wochen später im Nationalpark Wattenmeer angekommen. Aber doch noch rechtzeitig zu den:

- **„Ringelganstagen“ auf den Halligen vom 22. April bis 13. Mai 2006,**

die mit ihren vielseitigen Naturerlebnisangeboten wieder viele Besucher begeistern sollen.

Etwa vier Wochen später sind die **Ringelgänse** nach diesem sehr kalten und langen Winter endlich aus ihren französischen und britischen Winterquartieren an die Wattenmeerküste Schleswig-Holsteins zurückgekehrt. „Im Frühjahr rasten von März bis Mitte Mai etwa 60.000 Ringelgänse, also etwa ein Drittel der gesamten Population, vor allem auf den Halligen und Inseln Nordfrieslands, aber auch an der Küste von St. Peter bis Nordstrand und an der Spit-

ze der Hamburger Hallig“, berichtet Klaus Günther von der Schutzstation Wattenmeer. Der Biologe koordiniert seit 10 Jahren die regelmäßigen Vogelzählungen im Wattenmeer im Rahmen des Rastvogel-Monitorings im Auftrag des Nationalparkamtes.

In diesem späten Frühjahr haben es die Ringelgänse nicht leicht, sich auf die über 4.000 Kilometer lange Zugstrecke in die Brutgebiete an der Eismeerküste der Taimyr-Halbinsel im Norden Sibiriens vorzubereiten. Die Vegetarier müssen sich ausreichend Fettreserven von etwa 350 Gramm als „Flugtreibstoff“ anfuttern, um ein Abfluggewicht von etwa 1.700 Gramm zu erreichen. Dafür steht nun weniger Zeit und bis jetzt auch weniger Futter als in normalen Jahren zur Verfügung. Denn neben der späteren Ankunft fängt auch das Gras auf den Salzwiesen der Halligen und im Vorland erst jetzt langsam an zu wachsen.

Bereits während der Frühjahrsrast der Gänse im Wattenmeer werden die Grundlagen für eine erfolgreiche Brutsaison im kurzen sibirischen Sommer gelegt. Denn nur die Vögel, die hier wohlgenährt abziehen, schaffen es auch, in Sibirien Nachwuchs großzuziehen, wie niederländische Studien zeigten. Daher ist es für die Gänse sehr nachteilig wenn sie durch Störungen, wie etwa die militärischen Tiefflugübungen der Bundeswehr über dem Wattenmeer vor einigen Tagen, aufgescheucht werden.

Nicht nur für Ringelgänse, sondern auch für **Nonnengänse** ist das Wattenmeer das bedeutendste Rastgebiet auf dem Heimzug von ihren Überwinterungsgebieten in den Niederlanden zu den Brutgebieten an der Eismeerküste Nordsibiriens. Etwa 80.000 Nonnengänse rasten im Frühjahr auf den Salzwiesen Schleswig-Holsteins, Sie bevorzugen allerdings nicht wie die Ringelgänse die Halligen und Inseln sondern ausschließlich die Salzwiesen an der Festlandsküste.

Noch vor 50 Jahren waren Ringelgänse und Nonnengänse vom Aussterben bedroht, vor allem auf Grund von intensiver Bejagung entlang ihres gesamten Zugweges. Internationale Schutzbemühungen sorgten dann für eine deutliche Erholung der Bestände. In den Nationalparks im Wattenmeer verloren die Tiere durch den Schutz mehr und mehr ihre Scheu, so dass man heute große Gänseschwärme aus geringer Entfernung hervorragend beobachten kann. "Ein unvergessliches Naturerlebnis", verspricht Klaus Günther und lädt alle Naturinteressierten zu den 9. Ringelganstagen auf die Halligen ein. Es werden Exkursionen, Vorträge, Tierbeobachtungen sowie ein buntes Kultur- und Kinderprogramm rund um die Ringelgänse angeboten.

Quelle: Presseinfo der Schutzstation Wattenmeer v. 5.04.06

Link: www.ringelganstage.de

Ringelgans è <http://de.wikipedia.org/wiki/Ringelgans>

Nonnengans è <http://de.wikipedia.org/wiki/Nonnengans>

Tour:

6.-7.05.06: Ringelganstage im Wattenmeer

Fahrtenleitung: Eckehard Schlrimer – kanuschirmer@t-online.de

Hinweis: Fotojagd auch mit Faltbooten, nur mit Großgewässerausrüstung, Sicherheitsausbildung und Kälteschutz für Geübte,

04.04.2006 **Virtuelles Kajak-Museum** (Literatur)

Wolfgang Half in Zusammenarbeit mit einigen Interessierten & Fachleuten ein:

- **Virtuelle Kajak-Museum**

herausgegeben. Eigentlich handelt es sich um ein Buchprojekt, dessen Kapitel online verfügbar sind und über eine Homepage abgerufen werden können.

Derzeit sind die folgenden Kapitel vorgesehen, wobei die mit * gekennzeichneten Kapitel schon verfügbar sind:

Einleitung*

Teil 1

Asien bis Grönland

Independenc-Kultur*

Saqqaq-Kultur*

Dorset-Kultur*

Thule-Kultur*

Inussuk-Kultur*

Der Kajak, historische Daten*

Teil 2

Vom Land auf das Wasser

Der Bau des Kajaks*

Fanggerätschaften*

Teil 3

Überlebenstechnik Ausrüstung Jagdtechniken

Weißwalfang vom Kajak*

Teil 4

Ein Kajakmodell*

Teil 5

Museen & Galerien mit polaren Exponaten*

Teil 6

Laufende Ausstellungen

Teil 7

Links zu besonderen Präsentationen

Gästebuch*

Es handelt sich hier um eine fleißige „Schnibbelarbeit“, die aus den verschiedensten, nicht jedermann & jederfrau verfügbaren Literaturstellen Zeichnungen und Fotos einscannt und mit mehr oder weniger eigenen Worten erläutert. Noch kann dieses Online-Projekt nicht mit solchen Werken mithalten wie z.B.:

- **G.Dyson: Baidarka**
Verlag: Alaska Northwest Publishing Company 1986 (216 S.)
- **D.W.Zimmerly: Qayaq. Kayaks of Alaska and Siberia**
Verlag: University of Alaska Press 2nd Ed. 2000 (103 S.)
- **J.D.Heath/E.Arima: (Ed.): Eastern Arctic Kayaks. History, Design, Technique,**
Verlag: University of Alaska Press, Fairbanks 2004 (161 S.)

Aber es kann ja noch werden.

Übrigens, in Teil 5 werden knapp 150 Museen & Galerien mit polaren Exponaten aufgeführt, viele mit der entsprechenden Homepage-Adresse. Dort wo diese URL fehlt, macht es sich der Herausgeber etwas zu leicht, wenn er die Surfer aufgefordert, diese Adressen selber über eine Suchmaschine zu suchen.

Außerdem erwarte ich von einem „Kajak-Museum“, dass die verschiedenen Kajaks der Inuits vorgestellt werden. Z.B. hat der Hamburger Jens Kreyser (ACC) insgesamt 26 Qayaqs maßstabsgerecht als Modelle nachgebaut und in einem Buch vorgestellt:

- **J.Kreyser: Arktische Fellbote von Sibirien bis Grönland** (Selbstverlag 2003)

Diese Modelle eignen sich für die Museumspräsentation aus verschiedenen Blickwinkeln zu fotografieren und dann online verfügbar zu machen, wäre sicherlich ein Gewinn für alle.

Schließlich wäre es auch zu begrüßen, wenn in einem weiteren Abschnitt, z.B. **Teil 8** eine Art „Online-Bibliothek“ eingerichtet wird, in der all jene Literatur zum Thema Inuit & Kajak aufgenommen werden könnte, die Online verfügbar ist, z.B.

Newsletter: „**The Masik**“ (hrsg. v. Qajaq USA)

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

Homepage „**Qaanat Kattuffiat**“ (grönländischen Kajakorganisation)

è www.qajaqusa.org > Qaanat Kattuffiat

Zimmerly, D.W.: **Bibliography of Arctic Kayaks**

è www.arctickayaks.com/biblio.htm > Buchstaben anklicken

Wikipedia: Inuit

è <http://de.wikipedia.org/wiki/Eskimo>

Wikipedia: Baidarka

è <http://de.wikipedia.org/wiki/Baidarka>

David, G.: **The Greenland Paddle** (4/97)

è <http://seacano.org/Skills.htm>

Lucas, T.: **Greenland Paddling** (4/97)

è <http://seacano.org/Skills.htm>

Carroll, T.: **The Tuilik - Then and Now** (11/97)

è <http://seacano.org/Skills.htm>

Rijksmuseum – Völkerkunde (Leiden/NL):

Clothing from East Greenland

è www.rmv.nl > E-Publications

Gehrmann, A.:

Salliq (Bau eines grönländischen Kajaks)

aus: Westgrönlandkajak NUUK (R.C. 11/98, No. 41)

è <http://www-i2.informatik.rwth-aachen.de/arnd/kanu/Nuuk/>

Link: www.vikamus.de

02.04.2006 **Anfahrt zur Weser-Tiden-Rallye** (Revier/Inland)

In KANU SPORT berichtet **Volker Zimny** (mit Fotos von **Wilfried Mix**) in dem Beitrag:

„Der Nordsee entgegen: Fahrt zur 22. Weser-Tidenrallye“

nicht über die Rallye selber, sondern über die Anfahrt vom Bootshaus TURA e.V. Bremen zum Startort beim WSV Nordenham. Die ca. xx km lange Strecke wird in 2 Tagen zurückgelegt, ein gutes Training, um dann am Tag der Tidenrallye in 1 Tag wieder zurück paddeln zu können.

Die Weser-Tidenrallye findet alle 2 Jahre am Sonntag nach Himmelfahrt statt, so auch die diesjährige 23. Weser-Tidenrallye, nämlich am 27.05.06 mit Start um 11.00 Uhr im Sportboothafen Nordenham. Übrigens, die „Anfahrt“ findet am 23./24.05.06 statt. Außerdem gibt es noch diverse andere „Vorfahrten“.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/06, S.24-25 – www.kanu.de
Link: www.weser-tidenrallye.de

02.04.2006 **12.000 km mit dem Faltboot um/durch Europa** (Geschichte)

Nachdem schon **Carlo Schagen** in KANU SPORT, Nr.12/05, über die Europatour von **Franziska und Rainer Ulm** berichtete, melden sich nun die beiden Faltbootfahrer in KANU SPORT selber zu Wort:

„Im Faltboot um den Kontinent“

Auf insgesamt 6 Seiten schildern sie einzelne Erlebnisse ihrer Tour, die am 1.05.00 auf der Donau in Ulm begann und am 14.10.05 auf der Alster in Hamburg endete. Dazwischen wurde das Schwarze Meer, das Mittelmeer und der Atlantik befahren. Eine Buchveröffentlichung ist geplant.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/06, S.26-31 – www.kanu.de

Links:

è www.ulm-outdoor.de

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

è 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 > Info v. 13.10.05 (Geschichte)

01.04.2006 **Chip-gesteuertes DKV-Küstenkanuwandertagebuch** (Ausrüstung)

Endlich, nach jahrelangen Diskussionen hat sich die Wasserschiffahrtsdirektion Deutsche Bucht (WSD-DB) trotz heftigsten Widerspruchs seitens der WSD-Nord dazu durchgerungen, ihre Seezeichen entlang der ausgetonnten Schifffahrtsstraßen der Deutschen Bucht bis 3 sm außerhalb der sog. Basislinie (die in Höhe z.B. der ost- und nordfriesischen Inseln verläuft) mit entsprechenden RFID-Chips zu versehen. Der Vorteil liegt auf der Hand und zeigt sich in dem neuen DKV-Fahrtenbuch (dem sog. „elektronischen Küstenkanuwandertagebuch“ (**eTB-KKW**)), ohne dass wir dieses dazu in die Hand nehmen müssen. Bei Annäherung bis auf 50 m löst der Chip eine automatische Eintragung in unserem **eTB-KKW** aus. Auf diese Weise ist es möglich, die von uns insgesamt gepaddelte Seestrecke in der Auflösung einer Kabel-läng Etmal für Etmal nachzuvollziehen, und zwar für jedefrau & jedermann sichtbar und jederzeit überprüfbar. Die Zeiten, in denen gerade – im Gegensatz zu den Küstenkanuwanderinnen - die Küstenkanuwanderer des DKV immer wieder allzu großzügige Eintragungen vornahmen, d.h. mehr Kilometer eintrugen, als sie in Wirklichkeit „horizontal“ paddelten, sind nun endlich vorbei.

Das **eTB-KKW** kann direkt bei der:

- Geschäftsstelle des DKV, 10 03 15, 47003 Duisburg,

bestellt werden. Es wird dann innerhalb 1 Woche per Nachnahme in Höhe von 119,99 Euro (inkl. Versand) zugeschickt. Die ersten 10 Besteller erhalten ein Freixemplar, sofern sie nachweislich DKV-Vereinsmitglied sind und über die entsprechende KKW-Zertifizierung DKV verfügen. Verbandsmitglieder der SaU und andere „wilde“ Küstenkanuwanderinnen und -wanderer zahlen 149,99 Euro. Einfache Seekajakfahrer, die nur Binnen paddeln, wird die Anschaffung eines solchen **eTB** mangels fehlender RFID-Infrastruktur nicht empfohlen.

Übrigens, es liegt ein Antrag vor, der beim nächsten DKV-Kanutag auf Helgoland zur Abstimmung steht und zum Ziel hat, dass all jenen Küstenkanuwanderinnen und –wanderern,

die ohne **eTB-KKW** hinaus aufs Meer paddeln, automatisch nur ca. 54% der eingetragenen Kilometer anerkannt bekommen, d.h. 1 sm wird gleich 1 km gesetzt. Auf diese Weise soll die immer mehr Verbreitung findende sog. „Seemeilenbeamerei“ Einhalt geboten und endlich wieder eine Gleichstellung von Salz- und Süßwasserpaddlern erreicht werden.

Die WSD-DB hat versprochen, dass sie die regionalen Schifffahrtsämter anweisen wird, bis Ende Mai zunächst alle Steuerbordtonnen zwischen der niederländische Seegrenze und dem Fahrwasser der Unterelbe (inklusive) mit RFID-Chips auszustatten. Sollte widriges Wetter die termingerechte Auszeichnung unmöglich machen, hat sich freundlicherweise die Salzwasserunion e.V. bereit erklärt, ihren härtesten Seakayakern den Auftrag zu erteilen, den regionalen Schifffahrtsämtern mit Tat zur Seite zu stehen.

Die Ausrüstung der Steuerbordtonnen bis zur dänischen Grenze erfolgt dann bis Ende der DKV-Paddel-Saison 2006 (30.9.06). Zum 1.4.08 soll schließlich die Umrüstung aller Backbordtonnen und der kardinalen Seezeichen abgeschlossen sein.

Die zunächst geplante Einführung einer KKW-Maut zur Finanzierung dieses Jahrhundertprojekts hat sich übrigens erübrigt, nachdem die Firma GARMIN dankenswerterweise bereit erklärt hat, die Finanzierung der Umrüstung aller seegängigen Seezeichen mit RFID-Chips zu übernehmen.

GARMIN hat außerdem signalisiert, demnächst in ihre GPS-Geräte der Serie „Map 60“ ein Zusatzprogramm zu implementieren, welches die Funktionen des **eTB-KKW** übernehmen. Positiv dabei wäre quasi als spin-off zu sehen, dass es dann z.B. mit dem GPS-Gerät GARMIN GPSmap 60 CSX-RFID möglich wäre, bei einer Annäherung an einem mit einem RFID-Chip ausgestatteten Seezeichen dieses automatisch auf dem GPS-Display erscheinen zu lassen.

GARMIN arbeitet derzeit noch daran, den RFID-Detec-Sensor soweit zu verbessern, dass entsprechend ausgerüstete Seezeichen schon bei einer Entfernung von 0,5 sm auf dem Display erscheinen. Sollte dies gelingen, erwägt das WSD-DB das Nachtfahrverbot für See-Kajaks, die mit einem RFID-fähigen GPS-Gerät ausgestattet sind, aufzuheben. Wann dies soweit ist, kann den „Nachrichten für Seefahrer“ (NFS) oder dem Seekajakforum.de (SKF) entnommen werden.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link:

„Elektronisches Küstenkanuwandertagebuch: 3x3 unabdingbare Vorteile“

è www.kanu.de/nuke/downloads/eTB-KKW.pdf

Anmerkung: Da sich der RFID-Chip nicht als salzwasserbeständig erwiesen hat, ist die Markteinführung des **eTB-KKW** auf Anfang April 2007 verschoben worden.

30.03.2006 **Trinksystembehälter** (Ausrüstung)

ÖKO-TEST hat mal exemplarisch den folgenden Trinksystembehälter ausgewählt:

* **Deuter Hydro Lite 2.0** (tragbar; 3 Liter; Preis: ca. 45,- Euro)

und auf Schadstoffen im Trinksystem untersucht.

Es handelt sich dabei um eine Trinkblase und Schlauch inkl. Mundventil, welches in einem Trinkrucksack getragen werden kann. Für Kanuten ist das wohl nicht ganz so praktisch; denn ein solcher, ca. 3,5 kg schwerer Rucksack würde den Schwerpunkt des Kanuten erhöhen und das Kajak kippliger erscheinen lassen. Sollten wir damit kentern, ist außerdem ein Rollen kaum noch möglich. Für Kanuten bietet sich folglich eher an, nur die Trinkblase samt

Schlauch und Mundventil aber ohne Rucksack zu verwenden, wobei die Trinkblase am besten vor dem Sitz auf dem Boden des Bootes gelagert und befestigt werden sollte.

Folgende Schadstoffe konnte ÖKO-TEST allein im Trinksystem feststellen:

- umweltbelastendes PVC/PVDC/chlorierte Kunststoffe;
- 100.000 mg pro kg des Weichmachers Diethylhexylphthalat.

„Phthalate stehen in dem Verdacht, Leber, Nieren und Fortpflanzungsorgane zu schädigen und außerdem wie ein Hormon zu wirken.“ Na, dann „Prost!“

Quelle: ÖKO-TEST, Nr. 4/06, S.120 – www.oekotest.de

29.03.2006 **DKV-Literaturliste zum Thema Küstenkanuwandern** (Literatur)

Die vier DKV-Literaturübersichten zum Thema Küstenkanuwandern sind aktualisiert worden:

(1) **Literaturliste Küste: Grundlagen** (Umfang: 69 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Grundlagen.pdf

(2) **Literaturliste Küste: Touren** (Umfang: 61 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf

(3) **Online-Bibliothek Küste: Grundlagen** (Umfang: 84 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Grundlagen.pdf

(4) **Online-Bibliothek Küste: Touren** (Umfang: 49 Seiten)

www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

Insbesondere die beiden Online-Bibliotheken dürften von unmittelbarem praktischen Nutzen sein, da hier Beiträge sofort abgerufen werden können, sofern die Links sich nicht verändert haben.

28.03.2006 **Steh-auf-Kanutin: Freya Hoffmeister** (Ausbildung)

Auf der Homepage:

è www.qajaqunderground.com

ist eine extra Seite für die deutsche Küstenkanurollerin **Freya Hoffmeister** reserviert.

Freya Hoffmeister stammt aus Husum und hat die wichtigste Nebensache des Küstenkanuwanderns, nämlich das Kentern & Rollen kultiviert. Sie greift damit als erste Deutsche eine Richtung im Kanusport auf, die einst von den Inuits entwickelt, von dem Österreicher **Pawla-ta** für Europa wieder entdeckt und dann – mit Ausnahme von Deutschland – fast weltweit aufgegriffen und perfektioniert, d.h. bis ins Extrem fortentwickelt wurde: nämlich das Eskimotieren, Inuitieren oder auch Rollen in unzähligen Varianten.

Wer mehr darüber erfahren möchte, möge die Seite von Freya Hoffmeister aufrufen.

Link: www.qajaqunderground.com/freya/

Link zu den verschiedenen Rollvarianten:

Qajaq USA: **Capsize Maneuvers Performed at the Greenland Kayaking Championships**
(Darstellung von insgesamt 30 Roll- und Stütztechniken)

è www.qajaqusa.org/QK/rolls/rolls.html

27.03.2006 **Haifische und Seekajaks** (Natur)

In SEEKAJAKFORUM wird auf einen Beitrag verwiesen, der im **Africa Geographic Magazine** (9/05) erschien. Interessant dabei ist ein sehenswertes Foto von Th.P.Peschak, auf dem ein riesiger Hai einem Kauten in einem Seekajak folgt. In dem Beitrag ist auch etwas darüber zu lesen, was wir als tun sollten, wenn wir einem solch großen Hai begegnen:

- Wir sollten den seltenen Augenblick genießen, einen solchen Hai zu sehen.
- Wir sollten nicht in Panik geraten.
- Wir sollten aufhören zu paddeln, damit der Hai nicht durch die Paddelschläge angelockt wird.
- Haie sind sehr neugierig aber auch vorsichtig, d.h. wenn er uns zu nahe kommt, sollten wir ihn vorsichtig mit dem Paddel auf seine Nase stoßen.
- Im Falle einer Kenterung sollten wir uns so klein wie möglich machen, d.h. Beine und Arme anziehen und nicht abspreizen oder gar mit ihnen herumplantschen.
- Notfalls sollten wir eher auf den Hai zu schwimmen als vor ihm zu fliehen.

Der Link zum Originalbeitrag ist kostenpflichtig ist è www.africa-geographic.com

Link: www.surfski.info/news/latest/sharks_and_sea_kayaks.html

26.03.2006 **Seewetterbericht per Telefon** (Wetter)

Die **DeTeMedien** bieten über das Festnetz diverse Info-Angebot über das Wetter an, u.a. auch über einen verkürzten Seewetterbericht des „Deutschen Wetterdienstes“ (DWD).

Bislang wurde dieser Bericht über die Tel.-Nr. 0190/... abgerufen. Diese kostenpflichtigen Service-Nr. sind durch die Tel.-Nr. 0900/... ersetzt wurden, sodass ab sofort zu einem Minutenpreis von 0,62 € die folgenden Tel.-Nr. zu wählen sind, wenn wir uns über eine 24-Std.-Vorhersage (Aktualisierung ab 6 Uhr) interessieren:

- 0900/1116920-21 für Nord-/Ostsee (globale Wetterlage)
--22 für Deutsche Bucht, südwestliche Nordsee (NL), Fischer
--23 für Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund
--24 für Westlich und südliche Ostsee (Flensburg – Südschweden)
und Boddengewässer Ost
- 0900/11169-31 für 5-Tage-Bericht Nord-/Ostsee (Aktualisierung ab 11 Uhr)

Übrigens, wer es ein wenig preiswerter haben möchte, kann auch den Seewetterbericht (inkl. Wasserstandsvorhersage) des **Deutschland Radios** abrufen (Aktualisierung: ca. 10 Uhr):

- 01803-2546088 (0,06 € je 40 Sek.)

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste

23.03.2006 **Straße von Gibraltar / Marokko** (Revier/Ausland)

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

„Auf Sindbads Spuren“

die Küste Marokkos.

Über **Wind & Wetter** sowie **Gezeiten & Strom** ist Folgendes zu lesen:

- *„Die Straße von Gibraltar zählt zu den windreichsten ...Revieren des Mittelmeeres. Weil hier die Winde nicht daran denken, den Isobaren zu folgen, ist ihre Richtung immer entweder Ost oder West. Ein weiteres Problem stellt bei dem starken Schiffsverkehr der selbst in den Sommermonaten häufig einfallende Nebel dar. ...“*
- *„Navigieren in der Straße von Gibraltar bedeutet*
 - a) den ständigen Strom vom Atlantik ins Mittelmeer*
 - b) den wechselnden Gezeitenstrom und*
 - c) den vom Wind verursachten Oberflächenstrom zu berücksichtigen.**Dazu kommt noch die Einteilung in 5 Zonen mit unterschiedlichen Verhältnissen. Zu beachten ist auch der Tidenhub, der in Gibraltar und Tarifa bis zu einem und in Tanger bis zu 1,8 m beträgt.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 4/06, S.72-77 – www.segelmagazin.de

Literatur:

Nicolai,P.: **Im Kajak von Gibraltar nach Ceuta/Afrika**, in: Seekajak 86/03, S.32-34.

è www.nanuk.de/inhalt/berichte/reise_afrika/berich_afrika.htm

22.03.2006 **Venedig (Italien)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet H.Breidenbach in dem Beitrag:

„Ansichts-Sache“

über Venedig, dass bekanntlich *„inmitten einer riesigen Lagunenlandschaft liegt. Per (Boot) lässt sich die faszinierend-schöne Welt aus Kunst, Kultur und Natur erkunden.“*

Über das Revier, welches auf zwei Kartenskizzen abgebildet wird, ist u.a. Folgendes zu lesen:

- *„Lang gestreckte Inseln schützen die Lagune vor dem offenen Meer. Viele befahrbare Kanäle, aber auch viele ausgedehnte seichte Regionen. Seegang entsteht i.d.R. nur dort, wo freie Wasserflächen sind. In Verbindung mit Gezeitenstrom kann das Wasser mitunter kabbelig werden.“*
- *„Der Gezeitenunterschied in der Lagune kann bis über einen Meter betragen. In den Kanälen setzt zum Teil beträchtlicher Strom.“*
- *„Kaianlagen sind meist den Einheimischen vorbehalten und dürfen von Bootstouristen allenfalls auf Nachfrage benutzt werden.“*

Quelle: YACHT, Nr. 7/06, S.34-38 – www.yacht.de

Literatur:

H.Breidenbach: Die Lagune von Venedig. Häfen – Inseln – Wasserwege (Ed.Maritim);

H.Breidenbach/H.Peseckas: Der Königsweg nach Venedig – mit dem Boot in die Lagune (DVD), (Bezug: www.koenigsweg-venedig.com)

sowie aus der Paddlerperspektive:

J.Hoh.: **Auf einer Welle durch Venedig. Die Vogalonga im Kajak erlebt**

aus: Kanu-Magazin 1/04, S.28-31 – www.kanumagazin.de

Download des Autors zur Tour: www.kanumagazin.de

Link: www.vogalonga.it sowie: www.venicebanana.com/eng/regcirc.htm

s. auch: è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 15.11.03 (Revier/Ausland)

J. Hoh: **Mit dem Faltboot von Triest nach Venedig** (2003)

è www.faltboot.de/download/adria.pdf

A.Greve: **Im Faltboot durch Venedig. Leinwand für traumverlorene Bilder**

è www.spiegel.de/reise/kurztrip/0,1518,295997,00.html

R.Holubek: **30. Vogalonga (Venezia 30 maggio 2004)**

è www.bonnkajak.de/html/venedig_01.html

22.03.2006 **Istrien (Adria / Nord-Kroatien)** (Revier/Ausland)

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

„Verkannte Werte: Istrien“

über den ca. 110 km langen Küstenabschnitt Kroatiens, der nördlich an die Grenzen Sloweniens.

Über das Revier ist Folgendes zu lesen:

- *„Die Westseite des istrischen Halbinsel erstreckt sich über etwa 60 Meilen. Die Küste ist flach und hat im Vergleich zum südlichen Kroatien weniger vorgelagerte Inseln, die sich als Ziele eignen.“*
- *„Vor der Küste liegen eine Reihe Felsen und kleine Eilande, die aufmerksame Navigation erfordern. Der Tidenhub ist in der Nordadria größer als im Süden und kann bei Springtiden schon mal 1 m betragen. Insbesondere in Durchfahrten und an Kaps können die üblichen maximalen Strömungen von 0,5 Knoten dann deutlich überschritten werden.“*
- *„In den Sommermonaten (ist es) schwachwindig bei Temperaturen von teils über 30° C. In der Nebensaison ist das Wetter wechselhafter, es gibt mehr Wind und deutlich mehr Niederschlag.“*

Anzumerken ist, dass dieser kroatische Küstenabschnitt bei Wind aus S bis NW schnell Gewässerbedingungen aufweisen kann, die für das Küstenkanuwandern nicht ganz unproblematisch sind.

Quelle: YACHT, Nr. 7/06, S.23-29 – www.yacht.de

22.03.2006 **Seekrankheit und Vitamin C** (Ausbildung)

In der YACHT berichtet C.Kemmling in dem Beitrag:

„Anlass zur Hoffnung“

darüber, dass „ein österreichischer Professor R.Jarisch den Durchbruch bei der Behandlung der Seekrankheit verkündet. Die Lösung: Vitamin C. Aber der Beweis fällt schwer“, da es ihm bislang noch nicht gelungen ist, genügend Leute zu finden, die bereit waren, bei seekrankzeugenden Gewässerbedingungen testen zu lassen. Auf die Ergebnisse über die Wirksamkeit von Vitamin C i.S. Seekrankheit müssen wir also noch etwas warten. Wer nicht warten will, kann es ja selber ausprobieren. Zumindest sind die Nebenwirkungen von Vitamin C (ca.

500 mg je Tag und das für die ersten 3 Tage des Seegangs) nicht so groß, wie die Nebenwirkungen diverse Medikament, die ebenfalls versprechen gegen Seekrankheit zu wirken.

Folgende Tipps werden in dem Beitrag genannt:

1. Diät, d.h. kein Essen histaminhaltiger Nahrung;
2. Motorik. stets den ganz Körper drehen statt allein den Kopf;
3. Arzneimittel: eine Woche vor dem Törn sollte 75-mg-Cinnarizi-Kapseln (1-2x tägl.) eingenommen werden; Cinnarizin ist jedoch in Deutschland verschreibungspflichtig;
4. Vitaminzufuhr: mind. 2 Gramm Vitamin C tägl. Beim Auftreten von ersten Anzeichen für Seekrankheit sollte zusätzlich Vitamin C in Form von 500-mg-Kautabletten genommen werden;
5. Schlafen

Zu Punkt 4 ist jedoch an anderer Stelle Folgendes zu lesen:

„Kritiker warnen vor der Gefahr der Überdosierung von Vitamin C. Es bestehe der Verdacht, dass zu hohe Dosen Nierenprobleme verursachen können. Laut Lehrbuch sind solche Effekte aber 2 g/Tag denkbar. Aber nur, wenn man das länger als 2 Wochen macht. Ich empfehle 500 mg/Tag. Und da auch ...bestätigt wird, dass generell eine Anpassung nach 2 bis 3 Tagen erfolgt, ist die Gefahr der langfristigen Überdosierung nahezu auszuschließen. Im Übrigen ist solche Kritik erstaunlich, da herkömmliche Seekrankheits-Medikamente deutlich stärker sind und mehr Nebenwirkungen haben.“ (Prof. R.Jarisch)

Quelle: YACHT, Nr. 7/06, S.46-49 – www.yacht.de

Link:

YACHT-Beitrag von Nr. 1/06 è www.yacht.de > Quicklink: seekrank

Seekrankheit vermeidbar? è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekrankheit.pdf

22.03.2006 **Pyro-Schein** (Ausbildung)

In der YACHT, Nr. 7/06, S.9, wird unter dem Titel:

„Verwirrspiel um Pyro-Schein“

Folgendes berichtet:

„Ein heillooses Durcheinander herrscht derzeit um den neu geregelten „Sachkundenachweis“ für Signalmittel, umgangssprachlich „Pyro-Schein“. Nachdem die Anforderungen in Theorie und Praxis 2005 massiv erweitert worden sind – was das Zertifikat deutlich verteuerte -, stehen Segler vor dem Problem, dass sie den Sachkundenachweis gar nicht erbringen können. Nach Auskunft des Deutschen Segler-Verbands wurden auf Anordnung des Bundesinnenministeriums alle Prüfungen bis auf weiteres ausgesetzt. ... Dagegen erklärt das Ministerium auf Anfrage der YACHT, zwar seien die Prüfungsfragen noch in der Überarbeitung, geprüft werden können jedoch sehr wohl. Mehr zum Thema im nächsten Heft.“

Für die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ergeben sich übrigens aus dem neu geregelten „Sachkundenachweis“ (SKN) folgende beiden Probleme:

- Es ist bislang vorgesehen, dass nur derjenige Wassersportler den SKN erbringen kann, der über einen „Sportbootschifferschein“ verfügt. D.h. damit wäre z.B. den Kanutinnen und Kanuten, die Küstenkanuwandern betreiben, die Möglichkeit genommen, sich entsprechende Seenotsignalmittel der Klasse T2 (hier hauptsächlich: Seenotfallschirmraketen) zu beschaffen.

- Der SKN sollte auch dazu berechtigen, Seenotsignalpistolen zu erwerben, was eine umfangreiche Ausweitung der Prüfungsfragen nach sich ziehen sollte, und zwar von Prüfungsfragen, die für jene, die sich nur T2-Seenotsignalmittel beschaffen wollen, überhaupt keine Relevanz haben.

Da der DKV eine solche Entwicklung im Interesse der Sicherheit beim Küstenkanuwandern nicht akzeptieren kann, steht er seit Oktober 2005 mit den entsprechenden Institutionen und dem in dieser Sache maßgeblichen Verband, dem Deutschen Segler-Verband (DSV), in laufendem Kontakt. Der DKV trug dabei den Wunsch vor,

1. dass die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer – auch ohne im Besitz eines Sportbootführerscheins zu sein – den SKN nach einer Prüfung erhalten können;
2. dass die eigentliche Sachkundeprüfung für Kanuten sich auf die Abprüfung jener Fragen aus dem Sprengstoffrecht beschränken sollen, die allein die T2-Seenotsignalmittel betreffen, nicht aber jene Fragen aus dem Waffenrecht, die sich bei dem Besitz eines Seenotsignalpistole stellen;
3. und dass der SKN, den die Kanuten erhalten, diese dazu ausschließlich berechtigt, Seenotsignalmittel der Unterklasse T2 zu beschaffen und zu besitzen.

Die entsprechend zuständigen Ansprechpartner gaben sich diesbezüglich optimistisch. Dabei bestand Einigkeit, dass auch in Zukunft die Kanuten zur SKN-Prüfung des DSV zugelassen werden.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

22.03.2006 **Winderscheinungen der Adria** (Wetter - Revier/Ausland)

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

„**Wechselnde Winde**“

über typische Windverhältnisse in der nördlichen Adria. Im Gegensatz zu Nord-Europa, wo der Wind nicht so gleichmäßig weht, denken wir doch nur daran, wenn durch die Deutsche Bucht ein Tief nach dem anderen durchzieht, wie wir es sicherlich bald z.B. im April erleben werden, dann kann aus einem wechselnd schwachem Wind in der Nacht vormittags ein Südost-Wind, nachmittags ein Süd-Wind, spät abends ein West-Wind, am nächsten Morgen ein Nordwest-Wind wehen, dem dann wieder eine kurze Phase mit wechselnd schwachem Wind folgt usw. usf.

In der nördlichen Adria sieht das jedoch anders aus. Dort weht es nicht so wechselhaft aus den verschiedensten Richtung. Wenn erst mal der Wind dreht, dann steht i.d.R. eine Wetteränderung bevor und der Wind aus der neuen Richtung weht erst mal einige Zeit lang. Deshalb haben diese Winde, die aus typischen Richtung wehen, auch feste Namen, wie Maestrale, Bora und Schirokko (Jugo).

Maestrale:

- Er weht im Sommer sehr beständig mit 3-4 Bft. (Nordteil) bzw. 4-5 Bft (Südteil) aus westlicher bis nordwestlicher Richtung.
- Er wird durch einen Keil des Azorenhochs verursacht, welches über dem westlichen Mittelmeer liegt, und einem Tief im östlichen Mittelmeerraum.
- Solange das Hoch sich nicht verschiebt, mit dem bei einem Hoch nicht so schnell zu rechnen ist wie bei einem Tief, wird der Maestrale wehen.
- Der bei Sonnentagen vormittags sich immer neu entwickelnde aufländig wehende thermische Wind (Seewind), verstärkt an der slowenisch-kroatischen Küste den Maestral bzw. schwächt ihn an der Ostküste Italiens ab.

- Die Landthermik lässt bedrohliche Cumuluswolkengebilde entstehen. Der Kvarner Golf zählt daher zu jener Küstenregion mit den meisten Gewittern (45 Gewittertage/Jahr). Wenn abends der Seewind nachlässt, die Wolkengebilde sich auflösen und gegebenenfalls später die See- durch die Landbrise abgelöst wird, bleibt das Wetter schön.

Bora:

- Er weht ablandig nahe der bergigen Küste. An der Küste liegende Inseln können ihn zusätzlich verstärken („Düsen-/Kapeffekte“). Er ist sehr böig. „Schwachwind und Sturm folgen Schlag auf Schlag.“
- Dringt die relativ kältere Polarluft bis zum Balkan vor, steigt der Luftdruck, wobei sich das Luftdruckgefälle hin zur Adria nicht so leicht ausgleichen kann, da das bis zu 2.000 m hohe dalmatinische Küstengebirge wie eine Sperre wirkt. Lediglich durch die Richtung Küste verlaufenden Täler, die wie Ventile wirken, kann die Luft entweichen. Es handelt sich dabei um typische „Düseneffekte“, die dazu führen, dass der Wind mit 6-8 Bft. aus Nordost bis Ost blasen kann.
- Liegt dann noch ein Tief über der Südadria bzw. Süditalien, kann die Fließgeschwindigkeit der von den Bergen kommenden Kaltluft auf Orkanstärke ansteigen.
- Da solche Tiefs in den Sommermonaten nicht so häufig über Süditalien bzw. die Südadria hinwegziehen, treten Bora-Wetterlagen im Sommer nicht so häufig auf. In der Saison 2006 wehte im April die Bora noch 13x, im Mai nur noch 9x, Juni 7x, Juli 7x, August 10x, September 13x und im Oktober schon wieder 14x.
- Besonders gefährdete Region: Kvarner Golf bis Rijeka.
- Bora-Anzeichen:
 - a) Dunstreiche Tage folgen tiefblauer Himmel und klare Sicht;
 - b) Morgentau fällt aus;
 - c) die morgendliche Landbrise wird nicht durch die Seebrise abgelöst;
 - d) steigender Luftdruck (2 hPa in 3 Std.);
 - e) Wolkenbank über den Bergen, „von denen sich Wolkenfetzen lösen“;
 - f) manchmal folgt die Bora einem mehrtägigen Südwind.

Schirokko (Jugo):

- Er kommt aus südlicher Richtung und nimmt ganz langsam zu, ohne dabei böig zu werden:
 1. Tag: „ein Hauch aus Südost“;
 2. Tag: „schwache Brise“;
 3. Tag: „3-4 Bft. aus Süd bis Südost (4-5 Bft. i. d. südlichen Adria).“
- Er wird durch ein Hoch über dem Balkan und ein Tief über dem westlichen Mittelmeer erzeugt.
- Wandert dann das Tief in Richtung Süditalien bzw. Südadria weiter, entstehen dann die unter f) beschriebenen Voraussetzungen der Bora:
- Ausgelöst wird er durch einfließende kalte Luft aus Südfrankreich (welches meist den im westlichen Mittelmeer aus den Alpen blasenden „Mistral“ verursacht)..Zum Druckausgleich fließt auf der Ostseite des am Golf von Genua bildenden Tiefs (sog. „Genua-Tief“) heiße Luft aus Afrika herein, welches den Tiefdruckwirbel nicht nur verstärkt, sondern das „Genua-Tief“ daran hindert, weiter zu wandern. Die Folge: eine mehrere Tage andauernde, gleichmäßig wehende Südwindperiode auf der Adria.
- Mit dem Schirokko verschlechtert sich das Wetter. Da die heiße Luft sehr feucht ist, wird es schwül. Es ziehen Schichtwolken auf und die Sicht nimmt ab (letztlich auch wegen des mitgeführten Sahara-Staubes).
- Kritisch kann es in der Nord-Adria werden, und somit auch für Venedig und Istrien (Kroatien), und zwar nicht weil der Wind so stark weht, sondern weil der Windweg (Fetch) so lang ist. Die Folge: eine 4-5 m hohe Dünung, die alljährlich dafür verantwortlich ist, das Venedig „Land unter“ meldet“.

- Nähert sich die Kaltfront des Genau-Tiefs, sind die Stunden des Schirokko gezählt. Dafür setzt kräftiger Regen ein mit gewittrigen Sturmböen aus Südwest bis West.

Eine nicht solche beständige Winderscheinung stellte die **Wasserhose** dar:

- Ab Juli/August entwickeln sich nicht nur über Land, sondern auch über dem Meer riesige Wolkentürme auf, die lokale Schauer und Gewitter zur Folge haben können....
- ... manchmal aber auch **Tromben**, das sind 100-200 m breite Wolkenrüssel, in denen es mit 9-12 Bft. windet. Dort wo der Rüssel auf das Wasser trifft, „bildet sich eine meterhohe Mauer aus Gischt“.

Quelle: YACHT, Nr. 7/06, S.30-32 – www.yacht.de

21.03.2006 **Seekajak „Freccia“ von Rainbow** (Ausrüstung)

Der italienische Hersteller RAINBOW bietet ein neues Seekajak an:

- **Freccia (PE):** ca. 480x59 cm, ca. 395 Liter Volumen
Sitzluke: ca. 87x45 cm mit verstellbaren Schenkelstützen
Gewicht: ca. 23 kg
Abschottung: doppelt
Lukendeckel: 1x rund und 1x oval (elastische Deckel von Kayak-Sport)
Tagesluke: auf dem Karteck (elastischer Deckel von Kayak-Sport)
(alle Lukendeckel sind gegen Verlust gesichert)
Sitz: trimmbar
Steueranlage: Flip-off (heckumklappbar)
Fittings: 16 Stück (versenkt)
Toggles: 2 Stück
Kompass: es gibt eine Mulde für Silva UN70 Kompass
Kartendeck: muss nachgerüstet werden
Lenzpumpe: muss nachgerüstet werden
Gepäcknetz: hinten und vorne
Rettungshalteleine: zu dünn und in Höhe des vorderen Süllrandes zu locker
Preis: ca. 1.300,- Euro (inkl. Steueranlage)

Bezug: z.B. SPORT SCHRÖER (Unna) – www.sport-schroeer.de

21.03.2006 **Seekajak „Skye“ von Venture Kayaks** (Ausrüstung)

Der britischer Hersteller VENTURE KAYAKS (P&H) bietet ein neues Seekajak an:

- **Skye (PE):** ca. 507x58,5 cm, ca. 337 Liter Volumen
Sitzluke: mit Schenkelstützen
Gewicht: ca. 26,6 kg
Abschottung: dreifach
Volumenverteilung: 60 Liter Bug / 190 Liter Cockpit / 31 Liter Tagesluke / 56 Liter Heck
Lukendeckel: 1x rund (24 cm) u. 1x oval (43x30 cm) (elastische Deckel von Kayak-Sport)
Tageslukendeckel: 1x rund (20 cm) (elastischer Deckel von Kayak-Sport)
(alle Lukendeckel sind gegen Verlust gesichert)
Sitz:
Steueranlage: Flip-off (heckumklappbar) plus starre Flosse
Fittings: 15 Stück (versenkt)

Toggles: 2 Stück (jedoch ungünstig platziert)
Kompass: nicht integriert
Kartendeck: mit 6 Fittings für Kartenhaltegummis
Lenzpumpe: ?
Rettungshalteleine: vorhanden
Preis: ca. Euro (inkl. Steueranlage)

Bezug: z.B. GADERMANN Kajak Import – www.gadermann.de

17.03.2006 **Ein neues WETTERMAGAZIN** (Wetter)

In Deutschland wird erstmals eine Zeitschrift herausgegeben, die ausschließlich das Thema Wetter zum Inhalt hat:

- **„DasWETTERmagazin“**
hrsg. v. DMVG Deutsche Meteorologische Verlagsgesellschaft mbH (Hamburg)

Die Zeitschrift erscheint monatlich, und zwar jeweils am Ende der dritten Woche. Zur Zeit ist das April-Heft (Nr. 4/06) erhältlich und hat einen Umfang von 84 S.

Der Inhalt ist weit gestreut. Ein paar Beispiele mögen hier genügen:

S.6-7: Faszination Wetter (ein Wolkenbeispiel mit Erläuterungen): Cumulonimbus und Europawetterkarte;
S. 9: Kilimandscharo: Gipfel ohne Schnee;
S.12: TV-Sendungen über das Wetter;
S.13: Wetterregel: „Zu Amantius nasse Socken machen den Sommer trocken“ (jedoch ohne Wetterkarte, daher wenig anschaulich);
S.15: Website des Monats: www.wetterklima.de
S.16-26: Marswetter: Tanz der Staubteufel (eindrucksvolle Fotos);
S.28-33: Bericht über einen „Extremwetterkongress“;
S.32-33: „Warnen wir zuviel?“ - Diskussion über die Relevanz von Unwetterwarnungen;
S.34-36: „Auf Horchposten“ – Vorstellung einer Messanlage für Luftdruckschwankungen;
S.38-39: „Das Weltwetter“ – Kurzinfor über historische Wetterereignisse aus aller Welt;
S.40-49: „Witterungsreport“ – Statistische Daten über das tägliche Wetter in Deutschland, das wir im Monat Februar hatten. Sie sind jedoch so schlecht aufbereitet, dass wir nichts daraus lernen können. Es fehlen nämlich die entsprechenden Wetterkarten von Europa und die Erläuterung dazu warum die Tiefs und Hoch sich so entwickelt und verschoben haben!
S.51: „Karussell der Jahreszeiten“ – Etwas simple Erläuterung, warum es bei uns Sommer bzw. Winter werden kann.
S.52-54: „Wetter verstehen: Hagel, Blitz und Sonnenschein – Typisches Aprilwetter“ – Leider wird einem nicht die dazugehörige Wetterlage am Beispiel einer Wetterkarte erläutert.
S.55: „Wetterrekorde in Deutschland“
S.55: „Was bedeutet eigentlich ... Hektopascal“ – Für diese Rubrik müsste eine Spartenzeitschrift 1 ganze Seite bereitstellen.
S.56-58: „Biologie: Muschelkamp im Wattenmeer“ – Interessante Beitrag über die auf wärmere Wassertemperaturen zurückzuführende Ausbreitung der Pazifischen Auster in der Deutschen Bucht, entlang der westfriesischen, ostfriesischen und nordfriesischen Inseln.
S.60-65: „Extremsegeln: Wir lieben die Stürme“;
S.68—71: „Japan“ – Tourismusbeitrag;
S.72-74: „Test: 5 Wetterstationen“;
S.76-77: „Prognosen für den DWD“ – Interview mit dem neuen DWD-Präsidenten W.Kusch;
S.78-80: „Unter vollen Segeln“ – Bericht über den Kieler Meeno Schrader, dem „Wetterfrosch“ für Hochseewassersportler – www.wetterwelt.de ;

S.82: Ankündigung des Mai-Heftes (21.4.06): Mit Themen über „Angst vorm Wetter“, Porträt eines Luftbildwetterfotografen, Marokko, d.h. etwas wenig Infos, um dem nächsten Heft „nachzufiebern“.

Infos: www.wettermagazin.de

15.03.2006 **Eskimo-Rescue-Variante** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Bernhard Hillejan** in dem Beitrag:

„The Eskimo Rescue Revisited“

über die wohl altbekannte Rettungsmethode „Eskimo Rescue“, die wie folgt abläuft:

1. „Kenterbruder“ kentert,
2. steigt jedoch nicht aus,
3. sondern hält – unter Wasser hängend – seine beiden Arme links und rechts von seinem Kajak aus dem Wasser
4. und hofft,
5. dass ein Kamerad dies bemerkt
6. und nicht wartet, ob dem „Kenterbruder“ es nun gelingt hoch zu rollen,
7. sondern sofort, quasi im Moment der Kenterung, zum „Kenterbruder“ paddelt
8. und ihm die Möglichkeit bietet, sich an seinem Kajak (egal ob nun am Bug oder irgendwo seitlich) wieder an die Wasseroberfläche zu ziehen.

Was ist nun anders an dem Beitrag von B.Hillejan? Nun, den Punkt 3. hat er soweit verändert, dass der „Kenterbruder“ nicht passiv unter seinem Kajak hängt bleibt und höchstens mit seinen Armen winkt, sondern dass er versucht, **mit seinem Kajak – im Kajak sitzend – zu schwimmen**. Dabei sollte er nicht versuchen, ständig seinem Kopf über Wasser zu halten, sondern – ähnlich wie es die Kraul-Schwimmer tun – nur dann den Kopf aus dem Wasser zu heben, wenn zuvor ausgeatmet wurde, damit über Wasser die Zeit zum Atmen reicht. Anschließend kann mit Punkt 4. ff. weitergemacht werden. Sollte der Retter auf jener Seite des Kenter-Kajaks eintreffen, an der der „Kenterbruder“ nicht aufschwimmt, muss der Kenterbruder halt einmal unter Wasser die Seite wechseln.

Das Verdienst von B.Hillejan ist es nicht, dass Schwimmen in einem gekenterten Kajak „erfunden“ zu haben. Das tun nämlich schon vor Erfindung des Seekajaks all jene Kanutinnen und Kanuten ganz automatisch – mehr oder weniger perfekt -, wenn nach einer Kenterung aus irgendwelchen Gründen sich ihre Spritzdecke nicht öffnen lässt. Aber B.Hillejan hat dies aufgegriffen und perfektioniert, und zwar:

- nicht nur im bewegungstechnischen Sinne, dass nämlich jede Küstenkanuwanderin und –wanderer mal versuchen sollte, konsequent zu üben, mit dem gekenterten Seekajak um den Bauch zu schwimmen, statt nach einer Kenterung einmal die Rolle zu versuchen und dann – wenn sie nicht klappt – auszusteigen;
- sondern auch i.S. Gruppendisziplin, d.h. bei einer Gruppenfahrt sollte jeder darauf vorbereitet sein, nach einer Kenterung sofort zum „Eskimo Rescue“ bereit zu sein, und zwar sowohl als Retter, als auch als „Kenterbruder“.

Letzteres macht jedoch erforderlich, dass bei schwierigen Gewässerbedingungen neben einem „Kenterkandidaten“ etwas seitlich nach hinten versetzt ein „Experte“ paddelt. Der Abstand und die Position zum „Kenterkandidatin“ hängt dabei davon ab, wie gut dieser nach einer Kenterung in seinem Kajak sitzend mit ihm schwimmen kann. Übrigens, ich schaffe es nicht, auf diese Weise schwimmend auf Hilfe zu warten, deshalb schlüpfte ich lieber in die

Rolle des „Experten“. Zweimal konnte ich auf diese Weise jeweils denselben „Kenterbruder“ den nassen Ausstieg ersparen:

- Einmal, als dieser nach einer Kenterung die Spritzdeckenschlaufe nicht zu fassen bekam, da diese vom Süllrand eingeklemmt war, und um „sein Leben“ plantschte;
- und ein anderes Mal, als derselbe Kenterbruder bei einer anderen Tour wieder kenterte und darauf vertraute, dass ich ihn schon herausholen würde.

Ich kann nur allen, die auf ein Großgewässer hinaus paddeln, empfehlen, irgendwann unter Hallenbad- bzw. Ententeichbedingungen mal selber zu prüfen, ob sie nach einer Kenterung im Kajak sitzen bleiben und mit ihm schwimmen können. Klappt es, sollten sie sich das bei der nächsten Kenterung unter realen Bedingungen merken.

Übrigens, wir können auch mit dem Paddel schwimmen. Das sieht dann wohl so aus, als ob wir einen Rollversuch nach dem anderen unternehmen, führt aber dazu, dass wir immer wieder dank der $\frac{3}{4}$ Rolle gerade so an die Wasseroberfläche kommen, um zu atmen. Nähert sich dann der Retter, lassen wir unser Paddel gehen und ziehen uns am Kajak des Retters hoch.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, April 2006, S.47-51 – www.seakayakermag.com

13.03.2006 **DGzRS, SAR & MRCC** (Ausbildung)

Die **DEUTSCHE GESELLSCHAFT zur RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER** (DGzRS) ist im Bereich der deutschen Nord- und Ostsee für den maritimen SAR-Dienst (**SEARCH AND RESCUE**: Suche und Rettung) verantwortlich.

Einsatzleitung und Koordinierungsstelle im Seenotfall ist die **SEENOTLEITUNG** (MRCC) Bremen (**Maritime Rescue Co-ordination Centre**), in der Notrufe und alle Notmeldungen zusammenlaufen.

Im Seenotfall kann die **SEENOTLEITUNG** (MRCC) BREMEN gemäß Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verteidigung Unterstützung durch SAR-Luftfahrzeuge bei der SAR-Leitstelle Glücksburg anfordern.

Die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN ist Tag & Nacht zu erreichen:

Festnetz-Telefon: **0421-53687-0**

Handy: **124 124**

UKW-Kanal: **16**

Anschrift: 28199 Bremen, Werderstr. 2

DGzRS-Spendenkonto: Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01, Konto-Nr. 107 2016

Link: www.dgzrs.de

12.03.2006 **Rettungstechniken (Übersicht)** (Ausbildung)

Auf der britischen SEA-PADDLER-Homepage bringt **Chris Jones** in dem Beitrag:

„Rescues. Workshop notes for Rescues“

eine Übersicht verschiedener Rettungsmethoden:

- a) Self Rescues (Re-enter and Roll; Re-enter; Paddle brace or wing; Paddle Float);
- b) Assisted Rescues (Bow rescue; Paddle Sling Rescue; X Rescue; Methods of re entry; Rafted X; Pump out rescue; The Curl);
- c) All in rescue;
- d) Swimmer Rescue.

Link: www.seapaddler.co.uk/Rescues.htm

09.03.2006 **Seekartenüberarbeitung: LAT** (Ausbildung)

LAT bedeutet „Lowest Astronomical Tide“ und wird in Verbindung mit dem „Seekartennull“ (SKN) gebracht. Bis Ende 2004 entsprach u.a. bei deutschen Seekarten das SKN dem „Mittleren Springniedrigwasser“ (MSPNW). Seit 2005 findet eine Ausrichtung des SKN am LAT statt, welches in der Deutschen Bucht ca. 40-60 cm niedriger liegt als das MSPNW.

Der „Gezeitenkalender“ (gültig für die Deutsche Bucht) und die „Gezeitentafeln“ (gültig für Europa) nehmen seit 2005 Bezug auf LAT. Die Seekarten der „Behörde für Schifffahrt und Hydrographie“ (BSH) werden jedoch erst allmählich am LAT ausgerichtet (Endtermin: 2012). Bei den folgenden Seekarten (1:50.000) ist diese Umstellung schon erfolgt:

- Nr. 89 (Spiegeroog – Juist)
- Nr. 90 (Juist – Schiermonnikoog)
- Nr. 91 (Emden – Delfzijl)
- Nr. 92 (Unterems ab Papenburg).

Für das Küstenkanuwandern ist die Umstellung dann von Interesse, wenn versucht wird, mit Hilfe der „12-er Regel“ zu berechnen, wann ein Wattrücken bzw. Wattenhoch frühestens bzw. spätestens zu queren ist.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

www.kanu.de/nuke/downloads/LAT.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf

07.03.2006 **Französische Marktübersicht** (Ausrüstung)

Philippe Lasnier von der französischen Seekajakvereinigung PARIS-KAYAK-International (P.K.I.) hat die „DKV-Marktübersicht 2006: Seekajaks (Einer)“ ins Französische übersetzt:

- **Guide P.K.I 2006 de l’Acheteur de Kayaks de Mer**

Sie kann auf der PKI-Homepage <www.pariskayak.net> abgerufen werden.

Link: www.pariskayak.net/GuidePKI2006Couleur.pdf

06.03.2006 **Homepages Naturschutzorganisationen/-institutionen** (Umwelt)

Es gibt zwei neue Homepages von Organisationen und Einrichtungen, die das nordfriesische Wattenmeer betreffen:

è www.naturforum-uthlande.de

Es handelt sich um eine staatlich geförderte Seite von einigen Biologen, die u.a. Rede & Antwort zu Themen stehen möchten, die die Natur der Halligwelt betrifft, die sog. „Uthlande“ (Außenland).

Ebenfalls präsentiert sich das **Nationalparkhaus in Husum**, eines Info-Zentrums, welches von einigen Naturschutzorganisationen getragen wird, im Internet:

è www.nationalparkhaus-husum.de

Im Juni 2006 wird der **Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer** (mit Verwaltungssitz in Wilhelmshaven) seinen 20. Geburtstag feiern. Seit einiger Zeit schon präsentiert sich dieser Nationalpark auch im Internet u.a. mit aktuellen Infos über alles, was mit der Natur entlang der Küste von Emden bis kurz vor Cuxhaven zu tun hat:

è www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Der **Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer** dagegen verfügt sich etwas länger über solch eine Seite. Der Vollständigkeit halber soll sie noch einmal aufgeführt werden:

è www.wattenmeer-nationalpark.de/main.htm

Natürlich präsentieren sich die anderen Nationalparke entlang der Nord- und Ostseeküste ebenfalls im Internet:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

è www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

è www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

è www.nationalpark-jasmund.de

Übrigens, wer die Links anklickt, die in diesen 7 Homepages aufgeführt werden, dürfte eigentlich auf alle Homepages stoßen, die sich mit dem Thema Meer & Natur auseinandersetzen.

05.03.2006 **Homepage Atlantic-Kayak-Tours** (Ausbildung)

Mark Huber hat die folgende us-amerikanische Homepage entdeckt:

è www.atlantickayaktours.com

Dabei handelt es sich eigentlich um eine kommerzielle Seite, auf der wir jedoch unter dem recht unscheinbaren Stichwort „Expert Center“ eine sehr große Vielzahl von Infos finden, die für das Küstenkanuwandern von Bedeutung sind, z.B. über Paddelschläge, Skeg, Kajak-Reparaturen, Kajak-Kauf, Navigation, sicheres Paddeln, Gruppenpaddeln, Paddeln im Schiffsverkehr, Unterkühlung & Kälteschock, Rollen, Rettungstechniken, Schleppen, Surf u.v.a.m.

Direkt-Link: www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

04.03.2006 **Der Sanderling (Vogel)** (Natur)

„An den Sandstränden der Nordsee ist außerhalb der Brutzeit fast überall in kleinen Trupps ein wenig scheues Watvögelchen zu beobachten, das wie ein Tennisball an der Brandung entlang „rollt“. Die Vögel patrouillieren in eiligem Trippelschritt lange Strandabschnitte, wobei sie immer knapp am Saum der auflaufenden Wellen entlang eilen – als hätten sie Angst, nasse Füße zu bekommen, müssten aber unbedingt im Wasser herumpicken. Etwa so ist es ja auch.

Der *Sanderling* (*Calidris alba*) gehört zur artenreichen Gattung der Strandläufer und ist gleich groß wie der häufige Alpenstrandläufer. Im Brutkleid ist seine Brust rostrot, der Rücken braun. Das Schlichtkleid ist oberseits hellgrau, unterseits rein weiß, nur die Schwungfedern sind schwarz.

Anhand seines Aufenthaltsortes und seiner Bewegungsweise ist der *Sanderling* meist von anderen Watvögeln zu unterscheiden. Er pickt am Spülsaum nach soeben angeschwemmten Kleinkrebsen oder Würmchen, doch sind die Beuteteile meist nicht zu erkennen. Er kann aber auch an toten Fischen und anderen großen Futterobjekten picken, und an nahrungssarmen Stränden in Afrika fressen *Sanderlinge* sogar Körner.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der *Sanderling* auf Plattdeutsch auch „*Keen Tied*“ = *Keine Zeit* heißt, weil er so hektisch läuft?

... er in Holland „*Dreizehenstrandläufer*“ heißt, weil seine am Strand unnötige Hinterzehe vollkommen rückgebildet ist – was dem normalen Beobachter aber nicht unbedingt in's Auge springen wird?

... *Sanderlinge* als Langstreckenzieher bis zu 60% Fett im Körper anlagern können, was für einen Non-Stop-Flug von 5.000 km reicht?

... die Vögel an ihren Rastplätzen wohl sehr standorttreu sind, denn ein 1993 auf Helgoland beringter *Sanderling* war auch 2005 (alle Jahr wieder) dort?

... *Sanderlinge* sich am Strand leicht an Öl verschmutzen und dann – verklebt und ausgekühlt – sogar an Pfützen in Inselorten nach Futter suchen?

... der Science-Fiction Autor Douglas Adams offensichtlicher *Sanderlinge* meinte, als er in einem Buch schrieb, „*am Strand liefen eilige kleine Vögel umher, die sich so bewegten, als hätte sie jemand sehr gewitztes aus der Schweiz konstruiert*“?

... *Sanderlinge* durch den Klimawandel in der Arktis Brutplätze verlieren, aber auch mehr Bruterfolge haben könnten?

Wo ist der Sanderling zu finden?

Am Strand. Überall auf der Welt. Er ist ein Brutvogel der Hocharktis und zieht zur Überwinterung teilweise weit über den Äquator nach Süden. Seine wichtigsten Brutplätze sind Nordkanada, Grönland und Taymir in Sibirien. Er überwintert an fast allen Stränden der gemäßigten und tropischen Küsten.

Die 30.000 *Sanderlinge* des Wattenmeeres können sowohl aus Sibirien als auch von Grönland stammen, ihre Zugwege sind noch wenig erforscht. Da die Vögel beim Start zu Langstreckenflügen bereits die Zielrichtung exakt einnehmen, ist es nach Beobachtung in Schleswig-Holstein wahrscheinlich, dass Vögel von hier direkt nach Grönland fliegen.

Im Brutgebiet in der arktischen Tundra wählen *Sanderlinge* ähnliche Brutplätze wie *Knutt* und *Sichelstrandläufer*, aber sie brüten später. Dies spiegelt sich auch im späten Abzug aus dem Watt erst Anfang Juni wider. Zumindest in Sibirien legen die Weibchen 2x4 Eier, und jeder Altvogel versucht, ein Gelege aufzuziehen.“

Text: Rainer Borchering, Husum

Quelle: WATTREPORT aktuell, Nr. 1/06 – www.schutzstation-wattenmeer.de

Links:

è <http://www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/002/00139-Sanderling/HWG00139-Sanderling.html>

è <http://de.wikipedia.org/wiki/Sanderling>

04.03.2006 **Japanischer Beerentang** (*Sargassum muticum*) (Natur)

„Angespült am Winterstrand liegt
dunkelbraun im Nordseestrand
ein Algenstück mit Nadelblättern,
an dem mitunter Krebse klettern.
Es trägt oft kleine Kugelbeeren,
die Fehlbestimmungen verwehren,
denn nur Japans *Beerentang*
hat diesen Glasblasenbehang.

Im Unterschied zum Blasentang
wird *Beerentang* oft meterlang,
wobei an dünnen Mittelachsen
viele Seitenbüsche wachsen,
die wie an einer Wäscheleine
baumelnd hängen im Vereine.

Wächst *Beerentang* in ruhigem Wasser
wird rötlich braun er und oft blasser,
der Stängel bildet Blättchen aus,
die sehn gezackt und seltsam aus
und nur die Beeren zeigen klar:
auch hier ist der Japaner da!

Wie fast alle Algenarten
wächst *Beerentang* auf Hartsubstraten;
doch gibt's im Wattenmeer noch kaum
fest bewachs'nen Lebensraum,
und *Beerentang* an uns'rem Strand
kommt meist aus Frank- und Engelland.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der Name *Sargassum* die portugiesische Bezeichnung für den seit Jahrmillionen vor dem Golf von Mexico in einer Kreisströmung treibenden Tangwald ist, in dem die Seefahrer einst fürchteten stecken zu bleiben?

... es über 100 *Sargassum*-Tangarten weltweit gibt, vor allem im Pazifik, die dank ihrer Gasblasen alle weit schwimmen können?

... aber nur der *Echte Sargassotang* vor Mexico lebenslang driftet, weil es nur dort eine stabile, ortsfeste Kreisströmung gibt?

... der *Japanische Beerentang* sehr ausbreitungsfreudig ist, weil er seine Seitenzweige abwirft, die ständig durch Selbstbefruchtung Keimzellen bilden?

... man 1973 in Südengland (natürlich erfolglos) versucht hat, durch Einsammeln der aus Frankreich angespülten Algen die Ausbreitung zu verhindern?

... die Art auf Helgoland keine guten Wuchsbedingungen findet und nur vereinzelt wächst, da sie nur schwache Strömung verträgt und der Felssockel der Insel zu starker Brandung ausgesetzt ist?

... *Beerentang* auf Muschelbänken im Watt stellenweise auftritt, aber wohl keine Arten verdrängt?

Wo ist der Beerentang zu finden?

Aus dem Land der Algenesser
kam in unsere Gewässer
dieser Tang auf krummen Wegen,
der Zeitpunkt lässt sich noch festlegen.

Schon Neunzehn-Vierzig etwa war
die Alge in Amerika.
Mit Zuchtaustern kam sie dort hin
und hatte Ausbreitung im Sinn:
in 30 Jahren wuchs sie munter die ganze Westküste hinunter.

Trotz Warnung eines Biologen
hat Frankreich es dann vorgezogen,
Austern von dort zu importieren,
wo *Beerentang* tat vegetieren,
und schwupp! – da war die Alge da,
Japaner aus Amerika.

An Englands und auch Frankreichs Küsten
tat viele Felsen sie verwüsten;
überwächst Europas Algen,
die um den Wuchsort müssen balgen.
Seit Neunzehn-Achtzig ist es hier,
dass sie erreicht das Wattenmeer.

Text: Rainer Borchering, Husum

Quelle: WATTREPORT aktuell, Nr. 1/06 – www.schutzstation-wattenmeer.de

03.03.2006 **Aphorismen II** (Ausbildung)

Aphorismen sind Lebensweisheiten, von denen wir recht wenig in den gängigen Berichten über Touren entlang der Küste finden. Eine Ausnahme hiervon macht **Alfred A. Lange**. Sein im SEEKAJAK unter dem Titel:

„**Cast a cold eye ...**“ (3 / Schluss)

erschienener Beitrag, der von einer Tour entlang der westirischen Küste berichtet, ist nur so gespickt mit solchen „Paddlerweisheiten“:

- *„Jedes Lospaddeln vom Ufer beinhaltet eine wachsende Entfernung von Zäunen, Mauern, Verbotsschildern und all den anderen Fesseln, mit denen Menschen ihr territoriales Besitzdenken manifestieren. Oder, anders betrachtet. Paddeln auf dem Meer ist eine Annäherung an Freiheit.“*
- *„Hoch aufgebaut auf einer Klippe, dicht neben einem Felsen, der sich in Todesgier weit ins Leere hinüberlehnt. Die Enge im Zelt war unbeachtlich: Seele braucht mehr Raum als ein Körper. Der vom Zelt eingerahmte Ausblick aufs Wasser war wichtig. Vogelperspektivische Plätze nahe am Meer schienen am geeignetesten für horizont-süchtige Träumer.“*
- *„Ein Mann, dem das Leben die Mundwinkel nach unten gezogen hatte, warnte, ich würde umkommen da draußen auf dem Meer. Die Warnung ließ mich kalt. Wirklich gute Propheten warteten solange mit ihrer Vorhersage, bis das Ereignis, das sie vorhersagten, auch tatsächlich eingetroffen war.“*
- *„Eigenheit des menschlichen Denkens bei einer Begegnung mit dem Unbekannten. Man nähert sich ihm immer zunächst nur mit einem Rückgriff auf das schon Bekannte. Man versucht, die alten Erfahrungen auf das Neue, das Unbekannte, zu übertragen. Naturgemäß ist diese Vorgehensweise unvollkommen. Soe auch hier: der prophetische Warner hatte nie selbst gepaddelt. Zwangsläufig ging er davon aus, nur große Boote seien geeignet zur Bewältigung einer längeren Passage offener See.“*
- *„Wie soll man Paddeln in diesem Umfeld beschreiben? Man muss sich wohl mit den vollmundigen Adjektiven emotionaler Überwältigung behelfen: Hinreißend, phantastisch, faszinierend. Das sagt nicht viel. Diese Worte beschreiben allein den rauschartigen Zustand, den Paddeln, einer Droge gleich, auszulösen vermag in den Momenten nach Verlassen sicheren Landes. Paddeln in einem derartigen Rauschzustand gleiche einer kultischen Handlung.“*
- *Beim Paddeln entlang der westlichen Klippen der Irischen See „spürt man ein Gefühl diffuser Beklemmung. Vor einem die brandende See, von wirbelndem Grün erfüllt; Wellen, bekränzt von schneeartigen Gischtgebilden und in den rechteckigen Felsbecken eine ruhige, unergründliche Tiefe: Lockend und bedrohend zugleich. Wenn dann noch Nebel um die Felsen wogt, mag man erkennen, dass die Wirklichkeit oft phantastischer ist als das Phantastische selbst.“*
- *„Man paddelt die westliche Stielküste entlang und fühlt sein Alleinsein in rauem Umfeld. Die Unzulänglichkeit der Steilküste, die sich laufend verändernden Bedingungen der See, das nicht berechenbare, jenseits der nächsten Klippe. Schnell lernt man, nie einer Realität jenseits der Sichtbaren trauen. Anhängern der These, leben sollte eine Mischung sein aus Alleinsein und Karneval, gibt diese exponierte Steilküste eine faszinierende Möglichkeit zum Rückzug.“*
- *„Das Paradies war, einerlei was die Bibel auch immer sagt, niemals ein Garten, sondern eine friedliche, im Sonnenlicht gründlich – funkelnde Meeresbucht.“*

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 100/06, S.24-29 – www.salzwasserunion.de
s. auch SK 97 + 98/05 bzw. Aktuelle Info v. 11.09.05 (Ausbildung)

03.03.2006 **Vorleine** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK schreibt **Christian Harms** in dem Beitrag:

„Vorleine klar!“

über die Bedeutung der „Vorleine“, d.h. jener Leine, die vom Bugtoggle aus bis an den Rand des Süllrandes führt und für Folgendes eingesetzt werden kann:

- Treidelleine
- Festmacherleine

- Laufleine (z.B. für Treibanker)
- Ankerleine
- Schlepprefixierung.

Letzteres halte ich noch für am relevantesten: die eigentliche Schleppleine wird z.B. nicht am Bugtoggle befestigt, sondern direkt daneben in die Vorleine eingeklinkt. Hat der Kanute, der geschleppt wird, Probleme mit dem „Schleppverband“, kann der die Vorleine, die z.B. mit einem Slip-Knoten an der Rettungshalteleine nahe des Süllrandes gehalten wird, lösen und sich auf diese Weise von der Schleppleine befreien.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 100/06, S.55 – www.salzwasserunion.de

03.03.2006 **Helgoland retour** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK berichtet **Matthias Panknin** in dem Beitrag:

„Einmal anklatzen und dann zurück (Helgolandfahrten Teil 1)“

über eine 1997 nicht ganz gewöhnliche, vielmehr – nicht zur zum damaligen Zeitpunkt - einmalige Tour, und zwar eine Retour-Tour von St. Peter-Ording nach Helgoland und zurück. Das sind wohl nur 100 km, die in ca. 19 Std. zurückgelegt wurden, und dies mit wechselnd starker Strömung, aber die wurden nicht entlang eines Flusses, Kanals oder See gemeistert, sondern auf der Deutschen Bucht, und zwar im Rahmen einer echten Off-Shore-Tour; denn Helgoland liegt ca. 50 km von der schleswig-holsteinischen Küste entfernt. Begleitet hatte ihn dabei **Karl Wolfner**. Beide waren Teilnehmer der von mir organisierten Brandungsübungen in St. Peter-Ording. Da mal wieder keiner Brandungsbedingungen herrschten nutzten sie die Chance für diese erste Spritztourenbefahrung nach Helgoland und zurück.

Im Teil 2 berichtet Matthias Panknin u.a. über zwei weitere Helgolandfahrten, die er solo bzw. mit anderen unternahm.

Matthias Panknins Fazit ist:

- *„... Fahrten nach Helgoland sind keine ‚Selbstgänger‘. ... die beschriebenen Probleme sollten ernst genommen werden. ... Der Artikel soll ... auch vor Übermut warnen und die möglichen Probleme aufzeigen. Es gibt bei ‚Pannen‘ kein rettendes Ufer wie im Wattenmeer zwischen den Inseln und Sandbänken. Helgoland ist nur etwa so groß wie die kleine Hallig Gröde: 50 km offene See mit anschließender Punktlandung in einem sehr begrenzten Zeitrahmen einer Tide (der unbedingt einzuhalten ist!) bei sehr häufig diesiger Sicht ist wesentlich anspruchsvoller und nicht zu vergleichen mit einer ähnlich langen Tour entlang unserer Küste (oder der doppelt so langen Touren anlässlich der Aller-Hochwasser-Rallye bzw. des Weser-Marthons). Deshalb muss bei so einer Fahrt ‚alles stimmen‘. Damit meine ich vor allem das Wetter, das Wetter und noch mal das Wetter. Dann die Ausdauer/Fitness und das Wohlbefinden ohne Seekrankheit über einen halben Tag auf See in einem kleinen Boot, voll auf sich allein gestellt. Und natürlich die Navigation (notfalls auch ohne GPS) incl. der ganz wichtigen Kenntnisse über die Stromstärken und –richtungen während verschiedener Tidenzeiten in der Deutschen Bucht. Ich habe für mich festgestellt: Um wenigstens einmal ohne Wetterrisiko nach Helgoland fahren zu können, musste ich bereit sein, etwa zehnmal die Tour erneut zu planen, Urlaub zu nehmen und sämtliche Ausrüstung zu packen, um dann in den allerletzten Stunden vor der Abfahrt schließlich doch aufgrund der Wetterprognose alles hin zu schmeißen. ...“*

Ob ich noch mal hin will? Nein – ich denke nicht. ... 3 mal auf eigenem Kiel glücklich hin und zurück ohne die Fähre nehmen zu müssen, reichen mir. Alle guten Dinge sind 3 und man soll das Unglück ja auch nicht herausfordern.“

Zum Schluss werden noch ein paar Helgolandtouren andere Kanuten aufgezählt. Besonders erwähnenswert sind dabei:

- **Hans-Jörg Otto** (derzeitiger 1. Vors. des Hamburger Kanu-Verbandes e.V.), der einst als 22-jähriger im Faltboot („Kette-Langeiner“) 1963 in der Nacht, da er sich dann besser orientieren konnte, von Neuwerk über Scharhörn nach Helgoland paddelte
- **Jürgen Hoh** (derzeitiger 1. Seekajakredakteur beim Kanu Magazin), der 1998 mit dem Faltboote von Tschechien kommend mit Anlauf die Elbe herunter fuhr, und zwar gleich durch bis Helgoland.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 100/06, S.42-49 – www.salzwasserunion.de

Internetberichte über Helgolandtouren:

H.J.Otto è www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf

U.Beier è www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf

03.03.2006 Bootstest: **Tempest 170 (PE)** (USA: Wilderness) (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK geht **Werner Schäfer** (182cm; 76 kg) in dem Beitrag:

„Das Boot: Wilderness Tempest 170 (PE) – Edelschiff mit Vollausrüstung“

auf das PE-Seekajak „Tempest 170“ und seinen Eigenschaften ein:

- LängxBreite: 518x56 cm; 3-fach abgeschottet
- Gewicht: 28 kg
- Cockpit: 86x46 cm mit verstellbaren Schenkelstützen; max. 34 cm hoch
- mit Hüftpolsterung und in der Neigung verstellbarem Sitz
- elastischer Hecklukendeckel: 47x32 cm
- elastischer Buglukendeckel: 25 cm Durchmesser
- elastischer Tageslukendeckel: 20 cm Durchmesser
- Volumen: 70 Liter / ? Liter / 35 Liter / 70 Liter
- Gesamtvolumen: ca. 335 Liter bei geschätztem Cockpitvolumen von 160 Liter
- Skeg
- integrierter Kompassmulde
- Fußlenzpumpe (vom Händler eingebaut)
- ausgewogenes Anfangs- und Endstabilität
- gutmütiges Verhalten in der Brandung

Werner Schäfer fuhr u.a. den Tempest 170 bei 3-5 Bft. Wind auf der Seeseite der ostfriesischen Inseln. Er hatte an ihm nichts auszusetzen, und das soll was heißen, hat er doch schon die verschiedensten Seekajaks besessen und gefahren.

Den „Tempest“ gibt es in den verschiedenen Größen: 165 (ca. 501 cm), 170 (ca. 518 cm) und 180 (ca. 549 cm), und zwar in PE und Faserverbundstoffen.

Deutscher Importeur ist Blueandwhite GmbH – www.kajak.de . Gekauft wurde das Seekajak bei Helmi Sport – www.helmi-sport.de

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 100/06, S.31-32 – www.salzwasserunion.de

Vergleich:

Tempest 165 pro by Wilderness Systems (USA)

(501x55 cm / ca. 294 Liter Volumen)

aus: Sea Kayaker Feb 06, S.14-16

è www.seakayakermag.com/PDFs/Feb06/Tempeststats.pdf

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 29.01.06 (Ausüstung)

02.03.2006 **Durst löschen mit Salzwasser** (Gesundheit)

In SPIEGEL ONLINE nimmt **Ulli Kulke** im den Beitrag:

„Überleben auf dem Meer: Durst löschen mit Salzwasser“

zu einem alt bekannten Thema Stellung, welches wohl all jene interessieren dürfte, die sich längere Zeit mit zu wenig Süßwasser auf dem Meer aufhalten.

Zu dem Punkt, warum das Trinken von Salzwasser Probleme bereiten könnte, ist Folgendes zu lesen:

- *„Trinkt man zu viel Salzwasser auf einmal ... , so wird der Wasserbedarf nicht gestillt, sondern man trocknet innerlich aus. Verantwortlich dafür ist die Osmose: der Ausgleich zweier verschiedener Flüssigkeiten, in diesem Fall Wasser mit unterschiedlich hohem Salzgehalt, durch eine Membran hindurch. Der Osmoseprozess stoppt erst, wenn sich beide Seiten angeglichen haben. Ist Salz im Spiel, strömt das Wasser von allein immer nur dorthin, wo die höhere Konzentration herrscht.“*
- *„Die Flüssigkeit menschlicher Zellen hat einen bestimmten Salzgehalt. Er ist geringer als der von Wasser. Wird nun die Zellwand, die Membran eben, von außen mit salzigerem Wasser umspült, so zieht dies die Flüssigkeit aus der Zelle heraus, anstatt hineinzuströmen.“*
- *„Das Wasser im Körper befindet sich zu zwei Dritteln in den Zellen, der Rest außerhalb von ihnen, im Blut etwa oder im Verdauungstrakt, wo es nach dem Trinken auch zuerst landet. Strömt dort Salzwasser ein – und verändert sich dadurch der osmotische Druck -, registrieren dies im Hypothalamus, einem Teil des Gehirns, sofort spezielle Zellen, die Osmoserezeptoren. Sie kontrollieren nicht nur die Wasserausscheidung, sondern auch das Durstgefühl. Erstes Anzeichen bei Durst ist der trockene Mund. Er entsteht, weil bei Wassermangel die Speichelproduktion vermindert wird, um mehr Flüssigkeit dem Blut zuführen zu können. Blut ist besonders auf einen konstanten Flüssigkeitsgrad angewiesen. Und so lautet das Signal: mehr Wasser in den Mund. Aber auch Meerwasser? Natürlich haben wir nach dem Schlucken (von Meerwasser) mehr Wasser in uns, im Magen, auch im Darm. Aber dort, wo das Wasser letztlich in soll, in den Zellen, entziehen wir es mit dem Schluck.“*
- *„Der Punkt, an dem die Einnahme von Salzwasser nicht mehr hilfreich ist, an dem sie gesundheitsgefährdend, ja lebensbedrohlich wird, dürfte sich kaum verbindlich feststellen lassen. Abzuwägen gilt: Gar kein Wasser schadet, zu viel Salz aber auch. Und dann kommt es noch auf den Zeitpunkt an. Entscheidend ist, dass das osmotisch geregelte Verhältnis von Wasser und Salz im Körper nicht kippt.“*
- *„Dauerhafte Einnahme von destilliertem Wasser würde deshalb ebenfalls Probleme verursachen.“*

Und was empfiehlt die Autorin Schiffbrüchigen?

- *„Süßwasser so weit mit Salzwasser zus trocken, bis die Grenze des Verträglichen erreicht ist.“*

- „Ist nur Salzwasser vorhanden, so empfiehlt es sich, davon vor allem an Fang zu schlucken, wenn nämlich der Körper noch nicht dehydriert ist und sich das Salzwasser darin auf das verträgliche Maß verdünnt. ... Kleine Dosen helfen, den Salzgehalt möglichst lange auf einem gesundheitsverträglichen Maß zu halten.“

Weiterhin wir empfohlen, Fisch zu fangen, zu töten, aufzuschneiden und auszulutschen. Der Atlantikquerer Lindemann beurteilt dies aus eigener Erfahrung jedoch anders.

Übrigens, die frz. Armee hat bei Versuchen festgestellt, „dass der Mensch es mit Salzwasserdiät 6 Tage problemlos aushalten würde.“

Link: www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,399702,00.html (15/02/06)

01.03.2006 **Kälteschockreaktionen** (Gesundheit)

In KANU SPORT berichteten **Mark Huber & Ralf Schmidt** in dem Beitrag:

„Kälteschockreaktionen, auch noch im März?“

u.a. über den Verlust der Atemkontrolle beim unverhofften Eintauchen in kaltes Wasser:

- kurzzeitige Atemblockade
- unkontrolliert tiefes Einatmen
- Hyperventilation (Hecheln)
- Hyperventilationstetanie
- Atemnot
- Koordinationsprobleme

Weitere Kältschockreaktionen sind:

- Luftknappheit
- Kälteschmerz
- Verlust des Gleichgewichtsgefühls
- Panik

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/06, S.35 – www.kanu.de

Link: www.kuestenkanuwandern.de/akutell.html > Info v. 23.01.06 (Gesundheit)

01.03.2006 **Svalbard/Spitzbergen** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Rotraut Kahl** in dem Beitrag:

„Faltbootabenteuer an Svalbards Kalter Küste (Spitzbergen/Norwegen)“

über eine 700 km lange Tour von zwei Paaren entlang der Inselwelt Spitzbergens. Neben den beiden Zweier-Faltbooten, Trockenanzüge und Rettungswesten waren Gewehr mit Munition sowie ein „Bärenzaun“ nicht nur selbstverständlich, sondern auch Pflicht. Verwendet wurden topographische Karten 1:100.000. Proviant sollte aus Deutschland mitgebracht werden. Die Fahrt muss vorher angemeldet und genehmigt werden. Außerdem muss eine Kautions hinterlegt werden, die abhängig von der geplanten Fahrtroute ist. Sie dient dazu, etwaige notwendige Rettungsaktionen zu bezahlen.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/06, S.16-23 – www.kanu.de

Karten: z.B. www.mapshop-hamburg.de

01.03.2006 **Ostseequerung im Drachenboot** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Peter Krugmann** in dem Beitrag:

„Ostsee im Drachenboot überquert. Rostocker Kanuten mit Rekordversuch“

über etliche Versuche, per Drachenboot (12x1,15 m) von Gedser (Falster/DK) nach Warnemünde (Mecklenburg-Vorpommern) zu paddeln. Am 6.09.05 klappte es schließlich Die 42 km lange Überfahrt in Begleitung eines Kutters und eines THW-Einsatzbootes dauerte 4:47 Stunden.

Der Kanuverein „Kanufreunde Rostocker Greif e.V.“ kam 2003 auf die Idee, diese Strecke mit einem Drachenboot zu meistern. Dann galt es:

- die Mannschaft zusammenzustellen (19 Männer und 2 Frauen) und zu trainieren,
- eine Spritzdecke mit 21 Einstiegsluken anfertigen und 3 E-Lenzpumpen einbauen zu lassen,
- gemeinsame Starttermin für Paddel- und Begleitmannschaften zu vereinbaren
- und auf akzeptable Wind- & Wellenbedingungen zu warten (ab 3 Bft. war mit Problemen zu rechnen).

Unterwegs wurden Wellen bis 2 m Höhe und Windböen bis 4 Bft. abgewettert

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/06, S.12-15 – www.kanu.de

***** * *****

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

Homepage (D):

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

è www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

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

è www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

è www.salzwasserunion.de

Seekajakforum (D):

è www.seekajakforum.de > Wissen

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

è www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

è www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

è www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

è www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

è www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

www.natur-lexikon.com

<http://de.wikipedia.org>

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

è www.canoekayak.co.uk

è www.canoekayak.com

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

è www.qajaqjpn.org

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

è www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

è www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

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

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

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

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

è www.seapaddler.co.uk

Aktuelle Infos aus WWW (hrsg. von **Sea Paddler**):

è www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm

Newsletter **Treasna na dTonnta ("Across the Waves")** (Irland)

hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"

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

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

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

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

Newsletter: **WWF**

è www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Le sites des passionésale kayak de mer en Méditerranée (Frankreich):
è www.chez.com

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt)
è www.cackletv.com

Half,W. (Hrsg.) (D):
Virtuelles Kajak-Museum
è www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):
è www.qajaqunderground.com/freya/

Morley,S.:
è www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):
è www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Stritzky, Otto v. (D):
è www.paddel-buecher.de

Unold, Peter (Havkajakroerne/DK) (Blog):
è www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

Infos über Seekajak-Expeditionen:

Morley, Sean (Rund Großbritannien & Irland (2004) / Rund Island (2006):
è www.expeditionkayak.com

Ulm, Franzisca + Rainer (12.000 km entlang Europas Küste (2000-2005)
è www.ulm-outdoor.de

*** * ***