

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.12/06)

(Aktuelle Infos: 1.06. – 15.07.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

- 15.07.2006 Butterfisch (Natur)
- 15.07.2006 Mauerpfeffer (Natur)
- 12.07.2006 Isles of Scilly (Großbritannien) (Revier/Ausland)
- 09.07.2006 „Leave-No-Trace Camping“ (Ausbildung)
- 09.07.2006 Isla San Cristóbal (Galapagos Islands) (Revier/Ausland)
- 09.07.2006 Gruppenkenterung (Ausbildung)
- 08.07.2006 Zeltverbot auf Simonszand (Niederlande) (Revier/Ausland)
- 07.07.2006 Rettungsmöglichkeiten im Falle einer Kenterung (Ausbildung)
- 06.07.2006 Sri Lanka (Revier/Ausland)
- 05.07.2006 Polynesische Navigationskunst (Ausbildung)
- 04.07.2006 Ein Glücksfall für das Wattenmeer: 20 Jahre Nationalpark (Natur)
- 04.07.2006 Flexible Ruhezeiten im Nationalpark (Natur)
- 03.07.2006 Rund Sylt (Tourenplanungstabelle (30.6.-2.7.06) (Revier/Inland)
- 02.07.2006 Skagerrak: Wind & Strömungen (Revier/Ausland)
- 30.06.2006 Internationale Küstenkanuwanderveranstaltungen (Revier/Ausland)
- 29.06.2006 Nördliche Sporaden (Griechenland) (Revier/Ausland)
- 28.06.2006 Rettungswesten im Test (Ausrüstung)
- 28.06.2006 Italiens Südwestküste (Salerno – Tropea) (Revier/Ausland)
- 26.06.2006 Neu: Seekajak Web Magazin (Literatur)
- 25.06.2006 BSH-Broschüre „Sicherheit im See- u. Küstenbereich“ (Ausbildung)
- 24.06.2006 Ovale Gepäck-Lukendeckel aus Weichplastik (Ausrüstung)
- 23.06.2006 Natur pur: Zwischen Seelöwen (Natur)
- 22.06.2006 Gore-Tex: Dichtung & Wahrheit? (Ausrüstung)
- 22.06.2006 Wasserfilter MSR Miniworks (Ausrüstung)
- 22.06.2006 Schlafsacktest (Ausrüstung)
- 21.06.2006 Walfang: Ergebnisse der 58. IWC-Konferenz (Natur)
- 17.06.2006 Dayhatch (Tagesluke) (Ausrüstung)
- 15.06.2006 Paddeltechniken (Ausbildung)
- 14.06.2006 Insel Krk (Kroatien) (Revier/Ausland)
- 14.06.2006 Inmarsat E-EPIRB-Dienst: Einstellung zum 1.12.06 (Ausrüstung)
- 14.06.2006 Wetterbericht per Seefunk (Wetter)
- 13.06.2006 Korsika / Sardinien / Elba (Revier/Ausland)
- 13.06.2006 Ostägäische Inseln / Dodekanes / Kreta (Revier/Ausland)
- 09.06.2006 Blankenese - Helgoland und zurück (Revier/Inland)
- 03.06.2006 Kegelrobberzählung Nordsee (Natur)
- 03.06.2006 Asiatische Gespensterkrebse (Natur)
- 02.06.2006 Seegangspaddel im Faltboot Anfang der 30er Jahre (Geschichte)
- 01.06.2006 Stützübungen: Analyse einer Kenterung mit Todesfolge (Ausbildung)
- 01.06.2006 Nova Scotia (Kanada) (Revier/Ausland)
- 01.06.2006 Sicherheitskonferenz beim Bundesverkehrsministerium (Befahrensregelung/Recht)

15.07.2006 **Butterfisch** (Natur)

Im WATTREPORT AKTUELL wird der folgende Fisch vorgestellt:

„Butterfisch“ (Pholis gunellus)

„Wenn es warm wird im Watt und der Nachwuchs der vielen Watttiere langsam größer wird, kann man an Muschelbänken in den Pfützen mit etwas Glück verschiedene Jungfische finden.“

Wenn so ein Fischchen schlangenartig lang und zugleich seitlich abgeplattet ist, dann ist es mit Sicherheit ein Butterfisch. Unter Wasser sieht er fast aus wie eine Mini-Muräne. Von der ähnlichen Aalmutter unterscheidet er sich durch 9 – 13 schwarze Flecken entlang des Rückens und durch kleinere Brustflossen.

Die Färbung des Butterfisches ist hellbraun mit senkrechten Fleckenbändern in dunklerem Braun. Die Kontraststärke, die Musterung und auch die Grundfarbe variieren von Tier zu Tier; manche Exemplare sind dunkel blaugrau. Die schwarzen Rückenflecken haben meistens einen feinen weißlichen Rand. In der Balzzeit im Spätherbst verfärben sich Kopf, Brustflossen und Bauch des Männchens hübsch gelb, mitunter auch rötlich.

Mit 20 – 25 cm Größe zählt der Butterfisch zu den kleineren Fischarten der Nordsee. Er ist im Fang der Krabbenkutter im Watt immer wieder vereinzelt zu finden, allerdings nur noch in kleinen Exemplaren.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der Gattungsname übersetzt „Schuppe“ bedeutete, was für unseren Butterfisch irreführend ist, da seine Haut praktisch schuppenfrei und glatt ist?

... das, was in Hafenrestaurants als „Butterfisch“ serviert wird, eine südafrikanische Makrele ist, die der Fischhandel unter diesem Namen vermarktet?

... der Butterfisch als Flachwasserart recht robust gegenüber dem Trockenfallen ist und unter Tang bis zu drei Tage ohne Wasser überdauern kann?

... die Art erst mit 3 Jahren geschlechtsreif wird, aber niemand weiß, wie hoch das Maximalalter ist?

... man Butterfische gut im Aquarium halten und sie sogar mit kleinen Regenwürmern und Bachflohkrebsen füttern kann?

... die Art notorisch neugierig und gefräßig ist und sich im Aquarium schnell daran gewöhnt, bei Fütterungen bis zur Oberfläche zu schwimmen und in die fütternden Finger zu beißen?

... der Butterfisch vom Menschen nicht genutzt wird, aber für tauchende Lummen und andere Seevögel eine passende Nahrung darstellt.

Wo ist der Butterfisch zu finden?

Das Verbreitungsgebiet der Art umfasst die Küstenregionen des Nordatlantiks von Frankreich bis Russland und in Amerika bis zum Polarkreis. Mehr als 20° C Wassertemperatur erträgt der Butterfisch nicht, daher fehlt er im Mittelmeer. In der Nordsee ist die Art bis in 40 m Tiefe überall anzutreffen, wo der Grund durch Steine oder Muscheln und Algen Versteckmöglichkeiten bietet. In der Ostsee reicht das Verbreitungsgebiet bis etwa Rügen, da weiter östlich der Salzgehalt mit weniger als 5 Promille zu niedrig ist.

Der Butterfisch ist ein Einzelgänger und verlässt vor allem nachts sein Versteck, um auf die Jagd nach Kleinkrebsen, Borstenwürmchen oder Fischlaich zu gehen. Tagsüber schaut er jedoch oft aus seiner Höhle hervor.

Die Fortpflanzung des Butterfisches erfolgt im Winter. Das Weibchen laicht geschützt zwischen Steinen oder unter einer Muschelschale. Beide Eltern bewachen abwechseln den Eiballen bis zum Schlupf der Jungen, indem sie sich mit dem Körper schützend darum schlängeln.

Text: Rainer Borchering

Quelle: WATTREPORT AKTUELL, Nr. 6/06 – www.schutzstation-Wattenmeer.de

Link:

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

15.07.2006 **Mauerpfeffer** (Natur)

Im WATTREPORT AKTUELL wird die folgende Pflanze vorgestellt:

„Mauerpfeffer“ (Sedum acre)

„Alles grünt und blüht jetzt im Juni in den Küstendünen. Vor allem sind es mehrjährige Stauden, die ein ausreichendes Wurzelnetz haben, um auch bei Hitze noch genug Wasser im Sand zu finden. Die strahlendsten gelben Blütenpolster, in denen man kaum noch grüne Blätter entdecken kann, bildet der Mauerpfeffer.

Es ist eine Pflanze aus der Familie der Dickblattgewächse, die für Stein- und Dachgärten sehr beliebt sind, weil sie dickfleischig (sukkulent) wie kleine Kakteen sind.

Der Mauerpfeffer wird 3 – 5 cm hoch und hat fleischige, etwa 4 mm lange Blättchen, die den aufrechten Stängel säulenförmig einschließen. Mit flach wachsenden kurzen Ausläufern bildet er dichte Polster, die durch die enge Nachbarschaft der Stängel den Wasserverlust gering halten.

Seine gut 1 cm großen Blüten stehen am Stängelende und in den seitlichen Blattachseln darunter. Sie haben fünf spitze Blütenblätter; auch Staubbeutel und Blütenboden sind leuchtend gelb.

Kaut man ein Pflanzenstückchen, bemerkt man sehr bald einen scharfen Geschmack, der von einem Alkaloid stammt und der Pflanze zu ihrem Namen verhalf.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der wissenschaftliche Name übersetzt „scharfe Sitzende“ bedeutet, was sich unzweideutig auf den Geschmack & den niedrigen Wuchs bezieht?

... der Mauerpfeffer auf Dänisch „beißendes Steinkraut“ heißt, was gleichermaßen treffend ist?

... die Blüten viel Nektar und Pollen produzieren, die gerne von Bienen gesammelt werden?

... es weltweit fast 500 Arten aus dieser Gattung der Dickblattgewächse gibt?

... der Mauerpfeffer bei Hitze seine Spaltöffnungen zum Verdunstungsschutz schließt und seine Fotosynthese mit gespeichertem CO² fortsetzt, wie es auch Kakteen tun (CAM-Stoffwechsel)?

... der scharfe Geschmack durch die Alkaloide beim Erhitzen erhalten bleiben soll, die Giftigkeit aber angeblich nachlässt?

... die Pflanze in verschiedenen Ländern als Heil-, Tee- und Salatkraut verwendet wurde, obwohl bis heute unklar ist, ob und wie ihre Alkaloide wirken?

...Mauerpfeffer bei Schienenbauern sehr beliebt ist, da er sich perfekt zur Begrüung von Gleisbetten eignet – und auch noch hübsch blüht!

Wo ist der Mauerpfeffer zu finden?

Das Verbreitungsgebiet der Art erstreckt sich vom Atlasgebirge in Nordafrika durch ganz Europa bis nach Vorderasien. Gartenliebhaber vergangener Jahrhunderte haben die Art auch in Nordamerika und Neuseeland eingeschleppt.

Der Mauerpfeffer besiedelt offene, sehr sonnige, trockene Wuchsorte, wo ihm aufgrund der wüstenartigen Standortbedingungen keine höheren Pflanzen das Licht wegnehmen können. Er ist äußerst robust und wuchsfreudig, so dass auch entwurzelte Triebe, die zum Beispiel von Vögeln bei der Beutesuche ausgezupft wurden, gut weiter leben und wieder anwachsen.

An den Nährstoffgehalt des Bodens stellt der Mauerpfeffer kaum Ansprüche, er wächst auch in Kies auf Flachdächern und in Mauerfugen (Z.B. in den Ritzen der „Hessenmauer“, welche das Nordwestende von Spiekeroog vor der Sturmflut schützen soll.) Nur die Sonne darf man ihm nicht nehmen, denn bei Beschattung kümmert er bald.

Da der Mauerpfeffer wenig Stützgewebe bildet, kann er nicht besonders gut klettern. In Hanglage „fließt“ er als Blütenteppich hangabwärts.“

Text: Rainer Borcharding

Quelle: WATTREPORT AKTUELL, Nr. 6/06 – www.schutzstation-Wattenmeer.de

Link:

è http://de.wikipedia.org/wiki/Scharfer_Mauerpfeffer

è www.natur-lexikon.com > Mauerpfeffer

12.07.2006 **Isles of Scilly (Großbritannien)** (Revier/Ausland)

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

„Cornwalls Karibik“

über die im West von Lands End (Cornwall) liegenden Inselgruppe (56 Inseln, 5 davon bewohnt). Die Isles of Scilly sind das Helgoland britischer Küstenkanuwanderer. Es ist ca. 45 km von Sennen Cove, einem möglichen Startort nördlich von Sennen Cove entfernt. Jedoch sind Tidenströmung und –hub etwas stärker.

Quelle: YACHT, Nr. 15/06, S.26-35 – www.yacht.de

09.07.2006 **„Leave-No-Trace Camping“** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER erschien ein Beitrag von **Jacqueline Windh** über eine Tour entlang Vancouver Island (hier: Clayoquot Sound). Am Ende des Beitrags werden ein paar Kurzinfos und Verhaltensregeln aufgeführt, u.a. auch über das „Spurenlose Zelten“, d.h. ein wildes Zelten, bei dem keine Spuren hinterlassen werden. Folgendes ist hierüber zu lesen:

- **Spurenloses Zelten:**

Wenn draußen in der Wildnis gezeltet wird, sollte es selbstverständlich sein, dass dort nichts zurückgelassen wird, was mitgebracht wurde. Menschliche Exkremente sollten unterhalb der Hochwasser-Wasserstandes so vergraben werden, dass der Seegang den Geruch wegspülen und Mikroorganismen zur Zersetzung beitragen können. Toilettenpapier soll entweder verbrannt bzw. eingepackt und wieder mit aus der Wildnis genommen werden. Paddle in kleinen Gruppen und suche nicht den Kontakt zu wilden Tieren.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug. 2006, S.55 – www.seakayakermag.com

09.07.2006 **Galapagos Islands** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Christopher Cunningham** in dem Beitrag:

„A World Apart“

über eine geführte „Mother-Ship-Tour“ entlang der folgenden Inseln Galapagos: Isla San Cristóbal, Isla Espanola und Isla Santiago. „Mother-Shipping“ bedeutet übrigens, dass auf einem Schiff (hier: Katamaran) übernachtet wird und dass die schönsten Stellen per Schiff angesteuert werden. Dort werden dann die Kajaks, die auf Deck des Schiffes lagern, eingesetzt, um die Landschaft selber zu erkunden. Das ist eigentlich keine schlechte Sache für nicht so leistungsfähige bzw. leidensfähige Küstenkanuwanderinnen und –wanderer. Außerdem ist „Mother-Shipping“ manchmal die einzige Möglichkeit in einem Revier zu paddeln, wenn das Anlanden und Zelten von Individualisten strengsten verboten ist.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug. 2006, S.28-38 – www.seakayakermag.com

Veranstalter: www.ExplorersCorner.com

09.07.2006 **Gruppenkenterung** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Gary Luhm** in dem Beitrag:

„Trouble at the Tombolo“

über 5 Kenterungen, die anlässlich einer Gruppenfahrt an der pazifischen Küste von Washington (USA) mit insgesamt 6 Seakayakern ca. 3 km nach dem Start passierte:

Geplant war eine mehrtätige Gepäckfahrt mit mehr und weniger erfahrenen Kanutinnen und Kanuten. Die Dünung war ca. 1,50 m hoch und der Wind blies leicht. Bei der Querung eines flachen Engpasses zwischen Strand und ca. 200 m breitem Felsvorsprung gab es Probleme. 2 Kanutinnen kenterten in der Grundsee über der Untiefe. Die eine Kanutin trieb auf eine sandige Flachstelle, die andere stieg nach erfolglosen Eskimotierversuchen aus und mit Kameradenhilfe wieder ein. Da das „Päckchen“ in höheren Seegang abdriftet, versuchte ein Dritter, die „Kenterschwester“ und Helfer über den Engpass in ruhigeres Wasser zu schleppen. Bei den Brandungsbedingungen lief das nicht ganz problemlos ab. Das Seekajak der „Kenterschwester“ wurde von einem Brecher auf das Seekajak des „Schleppers“ geworfen, sodass alle Drei kenterten, wobei es lediglich einem gelangen – mit 2 Paddeln in den Hän-

den – hoch zu rollen. Anschließend schwammen die zwei im treibenden Kanuten Richtung Flachstelle. Der dritte Kanute folgt ihnen mit den beiden Seekajaks im Schlepp.

Das Besondere an dem Fall war u.a., dass:

- schon vorher die eine Kanutin, die kenterte und sich allein auf eine Sandbank retten konnte, etwas seekrank wurde;
- eine Kanutin Probleme beim Aussteigen hatte, da ein Behälter zwischen ihren Beinen sie zunächst am Aussteigen behinderte;
- nach der Kenterung eine Menge Gepäck im Wasser trieb.
- der Wiedereinstieg im kappligen und brechenden Seegang gelang;
- wegen fehlender Paddelsicherungsleine das Halten der Paddel Probleme bereitete;
- das Schleppen im brechenden Seegang, bei dem der „Schlepper“ und das „Kenterkajak“ zu unterschiedlichen Zeitpunkten ins Surfen kamen, nahezu unmöglich war;
- beim Schleppen ein Brecher das „Kenterkajak“ so heftig auf den „Schlepper“ surfen ließ, dass dieser im Heckbereich ein Loch bekam, welches jedoch später mit Gewebeland provisorisch geflickt werden konnte;
- der schleppende Seakayaker nach der Kenterung nicht sofort in der Lage war, die Schleppleine vom Körper zu lösen, da (1.) er nicht mit dem Lösemechanismus vertraut war und (2.) er den Lösemechanismus mit 2 Händen bedienen musste, da kein Zug auf der Schleppleine war;
- das Heck des „Schleppers“ voll Wasser lief, weil das Gepäck nicht zusätzlich in wasserdichten Säcken verpackt war;
- alle Schutzhelme dabei hatten, aber keiner einen trug, als durch die Brecher gepaddelt wurde.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. June 2006, S.39-45 – www.seakayakermag.com

08.07.2006 **Zeltverbot auf Simonszand (Niederlande)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAKFORUM.de macht der Niederländer **Hans Heupink** vom „Niederlandse Kano Bond (NKB) darauf aufmerksam, dass das wilde Zelten in den Niederlanden verboten ist, und somit auch das Zelten auf Simonszand. Die niederländische Wasserschutzpolizei erstattet gegenüber denjenigen Strafanzeige, die das Zeltverbot missachten.

Simonszand ist eine Sandbank im niederländischen Wattenmeer zwischen Schiermonnikoog und Rottumerplaat, die auch noch bei Hochwasser trocken bleibt (Ausnahme: hohe Springtiden). Bisläng wurde Simonszand ganz gern von den Niederländern selber - von Nordpolder-sijl aus kommend – angelaufen, aber auch von Deutschen, die z.B. von Borkum aus kommend die Wattfläche von Rottumerplaat umrunden wollten.

Schade, dass nun auch die letzte Möglichkeit, auf einer Sandbank im Wattenmeer der Nordsee per Zelt zu übernachten, verwehrt wird. In Anbetracht dessen, dass diese Sandbank bei Hochwasser ca. 200 m lang und 40 m breit ist, dürfte die Beeinträchtigung der Natur, die theoretisch von jenen ausginge, die dort mal eine Nacht verbringen, relativ – d.h. im Vergleich zu Größe aller Wattflächen insgesamt - , vernachlässigbar klein sein. Leider spielt das bei solchen Verboten keine Rolle.

Wir Deutsche sollten uns aber darüber nicht bei den Niederländern beschweren, gibt es doch auch im deutschen Wattenmeer Sandbänke (Junngamensand, Japsand, Norderoogsand, Süderoogsand, D-Stert, Vogelinsel Trischen, Vogelinsel Scharhör, Großer Knechtsand, Vogelinsel Mellum, Minsener Oog, Vogelinsel Memmert, Lütjehörn) und auf keinen von diesen ist das Zelten erlaubt.

Link: www.eml.nl/hosted/nkb/html-mail/060707_09.htm

s. auch die dazugehörigen Verhaltensregeln:

è www.waddenzeesites.nl/wadikhebjelief/html/lerecorde.htm

07.07.2006 Rettungsmöglichkeiten im Falle einer Kenterung (Ausrüstung)

Ja, welche Möglichkeiten bestehen eigentlich beim Küstenkanuwandern, damit eine Kenterung weitab von der Küste nicht tödlich endet. Eine 100%ig Lösung dieses Kenterproblems wird es beim Küstenkanuwandern nicht geben, außer wir begeben uns einfach nicht in Gefahr und paddeln bloß bei unschwierigen Gewässerbedingungen (hier: Salzwasserschwierigkeitsgrad I), und das auch nur immer schön dicht entlang eines begehbaren Strandes.

Im Folgenden soll dennoch versucht werden, ein paar Alternativen aufzuzeigen. Und da manche Kanuten die Rettungsmöglichkeiten immer in Verbindung bringen mit „zentnerschwerer“ Last, soll so nebenbei auch darauf verwiesen werden, wie viel Kilogramm etwa anfallen, wenn wir uns für diese oder jene Alternative entscheiden.

1. Kentertüchtiges Kajak

Die Kenterung mit einem Kajak weitab von der Küste, sollte nicht gleich zu einem Seenotfall führen. Unser Kajak darf uns nicht die Möglichkeit verwehren, nach einer Kenterung wieder fahrtüchtig zu werden. Das setzt ein paar Ausrüstungsgegenstände voraus, die auch ein ansonsten nur ca. 13 kg schweres Kajak erheblich schwerer werden lässt; denn ein Kajak ist nur dann kentertüchtig, wenn es über die folgende Ausrüstung verfügt:

- Spritzdecke (ca. 0,4 – 0,7 kg),
- doppelte Abschottung mit wasserdichten Gepäcklukendeckeln (ca. 4 kg),
- ca. 10 m Rettungshalteleine zumindest auf dem Vorderdeck (inkl. ca. 16 installierte Halteösen) (ca. 0,5 kg),
- Schenkelstützen (ca. 0,2 – 0,5 kg),
- installierte Lenzpumpe (ca. 0,7 – 0,9 kg) bzw. tragbare Handlenzpumpe (ca. 0,25 kg),
- Toggles an Bug und Heck (ca. 0,07 kg),
- Paddelsicherungsleine (ca. 0,08 kg).

2. Beherrschung der Rettungsmethoden

Wer doch einmal kentern sollte – auszuschließen ist das übrigens nie; denn auch ein wirklicher Experte kann einmal kentern – der hat „gute Karten“, wenn er zuvor das Rollen (Inuitieren) bis zur Perfektion erlernt hat; denn wenn er kentert, rollt er einfach wieder auf und paddelt weiter, als ob nichts geschehen wäre. - Übrigens, die Beherrschung der Rolle setzt stetes Training voraus (was zur Senkung des Körpergewichts so um die 2 kg führt).

Leider gibt es keine „Bombproof Roll“; denn es nie auszuschließen, dass aus irgendeinem Grund – und sei es, dass wir bei der Kenterung den Schenkelhalt verloren haben und/oder die Spritzdecke sich geöffnet hat und/oder uns das Paddel aus den Händen gerissen wird – es mal nicht mit der Rolle klappt. Dann gilt es nach dem „nassen Ausstieg“ wieder einzusteigen. Als Alternativen bieten sich dabei an: „Reentry and Roll“ oder Wiedereinstieg mit Kame radenilfe (z.B. V-Wiedereinstieg bzw. Parallel-Wiedereinstieg) an bzw., sofern wir über ein:

- Paddelfloat (ca. 0,3 kg)

verfügen, der „Paddelfloat-Reentry and Roll“ oder der Wiedereinstieg per Paddelfloat. Sollte unglücklicherweise der „Kenterbruder“ nach einer Kenterung nicht mehr fahrtüchtig sein (z.B. Arm-/Beinverletzung, Angst, Seekrankheit, Erschöpfung; Materialschaden), ist es wei-

terhin erforderlich, dass die Gruppe in der Lage ist, ihn notfalls aus der Gefahrenzone hinaus oder zurück ans Land zu schleppen, was Folgendes voraussetzt:

* Schleppleine (ca. 0,3 kg).

Auf ein solches Szenario müssen wir und die uns begleitenden Kanutinnen und Kanuten vorbereitet sein, gegebenenfalls auch darauf, zur Stabilisierung der Seekajaks während der Rettungsaktion einen:

- Treibanker (ca. 0,15 kg)

einzusetzen. Je mehr dieser Alternativen wir beherrschen, desto eher befinden wir uns auf der sicheren Seite und desto sicherer können wir uns fühlen.

3. „Life-Line“

Da es ebenfalls nicht auszuschließen ist, dass wir nach einer Kenterung mit Ausstieg den Griffhalt zu unserem Seekajak verlieren, hat jener weniger Schwierigkeiten, der sich vor der Kenterung mit einer

- Life-Line (ca. 0,15 kg)

gesichert hat.

4. Rettungsweste

Klappt es – aus welchen Gründen auch immer - nach einer Kenterung mit dem Wiedereinstieg nicht, so ist es von Vorteil, wenn wir über eine:

- Rettungsweste (Gewicht je nach Modell: ca. 1,0 – 1,5 kg)

verfügen. Sie bietet wohl keine 100%ig Garantie gegen das Ertrinken an, aber trägt immerhin zur Verlängerung der Überlebenszeit um über 100% (bei 15° C Wassertemperatur) bzw. über 300% (bei 10°C) bei; denn spätestens nach Eintritt der Ohnmacht wird ein „Kenterbruder“, der nur mit einer Schwimmweste ausgerüstet ist, ertrinken.

5. Neo oder Trockenanzug

Die Zeit bis zur Ohnmacht bzw. zum Ertrinken kann dadurch verlängert werden, dass wir uns gegen Unterkühlung schützen, was auf alle Fälle relevant wird, wenn die Wassertemperaturen unter 20° C liegen. In Frage kommen dafür Neo-Anzüge (jedoch schützt hier ein Long-John nur bedingt) bzw.

- Trockenanzüge (möglichst mit Füßlingen) (ca. 1,5 kg)
inkl. Neokopfhaube (ca. 0,05 kg).

Übrigens, ein Neo erhöht die Überlebenschancen bei 6°C Wassertemperatur um über 270% und ein Trockenanzug um etwa 600%.

6. Signalfarbenes Seekajak

Treiben wir nun hilflos im Wasser, so ist es wichtig, dass wir gesehen werden. Ein „Kenterbruder“, der einen:

- gelben Südwester (ca. 0,15 kg)

trägt bzw. ein:

- Seekajak in Signalfarbe (z.B. gelb bzw. orange) (ca. 1 kg im Vergleich zu einem farblosen Anstrich)

besitzt, wird bei kritischen Gewässerbedingungen (z.B. brechende See bzw. Dunkelheit) leichter entdeckt, als ein Kanute mit dunkler Kopfbedeckung bzw. ein weißes bzw. rotes Seekajak. Zudem ist es wichtig, dass ein Seekajak mit ein paar:

- Reflexstreifen

versehen wird, damit es in der Dunkelheit, wenn es von einem Suchscheinwerfer erfasst wird, leichter gefunden werden kann.

7. Signalpfeife, Nicosignal & Co.

Die Wahrscheinlichkeit gesehen zu werden, kann erhöht werden, wenn wir in der Lage sind, aktiv auf uns aufmerksam zu machen. Die:

- Signalpfeife (ca. 0,02 kg)

ist wohl nicht sehr leistungsfähig. Je nach Windstärke/–richtung und Seegang kann sie jedoch manchmal – wenn überhaupt – nur wenige –zig Meter gehört werden. Auf Grund der leichten Verpackbarkeit, sollten wir dennoch nicht darauf verzichten.

Entsprechendes gilt für das:

- 6-schüssige Nicosignal (ca. 0,24 kg),
- eine wasserdichte Taschenlampe (ca. 0,1 kg)
- und eine Blitz-Rettungslicht (ca. 0,14 kg).

Das alles ist besser als gar nichts und eignet sich zumindest zum Heranführen der Retter, aber auch dazu, um auf sich aufmerksam zu machen, sofern sich Dritte gerade in der Nähe aufhalten (hier: Schiffe, welche ca. 100 m entfernt an einem vorbei fahren). Es empfiehlt sich dabei, stets ein:

- 6-Schuss-Reservemagazin für das Nicosignal (ca. 0,14 kg)

griffbereit dabei zu haben.

8. Seenotsignalmittel

Das Nicosignal sollte nicht ersetzt wohl aber ergänzt werden durch:

- eine Rauchfackel (ca. 0,25 kg),
- eine Handfackel (ca. 0,17 kg)
- und 2 Seenotfallschirm-Leuchtraketen (ca. 0,72 kg),

wobei die Leuchtraketen nur dann gekauft werden können, wenn wir über einen Pyro-Schein (sog. Sachkundenachweis) verfügen.

9. Handy und UKW-Sprechfunk

Wer seine Chancen erhöhen will, auf sich aufmerksam zu machen, möge auf ein:

- Handy (ca. 0,17 kg)

zurückgreifen, welches jedoch wasserdicht zu verpacken ist, und möglichst auch auf ein:

- UKW-Sprechfunkgerät (ca. 0,3 kg) (z.B. ICOM IC-M1EURO V),

welches wird jedoch ohne UKW-Sprechfunkzeugnis nur im Seenotfall benutzen dürfen. Der Einsatz beider Geräte setzt natürlich die griffbereite Lagerung voraus und macht es erforderlich, dass zum einen ein dauerhafter Funkkontakt hergestellt werden kann (bei Seegang ab 1 m werden wir wohl diesbezüglich Probleme bekommen) und das zum anderen Wind-/Seegangsgeräusche die Verständigung nicht erschweren.

10. Seenotbake

Möchten wir auf „Nr. Sicher“ gehen, sollten wir zusätzlich eine

- Seenotbake (ca. 0,45 kg) (z.B. ACR AquaFix406)

dabei haben (sog. EPIRB). Derzeit gibt es Modelle mit eingebautem GPS-Gerät in handlicher Größe, die nicht nur ein Notsignal über 406 MHz ausstrahlen und dabei den per GPS ermittelten Standort aussenden, sondern auch eine Peilsignal über 121,5 MHz ausstrahlen, um das Auffinden vor Ort zu erleichtern. Zu empfehlen ist das obige Modell von ACR, welches schwimmfähig und bis 10 m wasserdicht ist. Die Alarmierungszeit soll bei ca. 5 Minuten und die Positionsgenauigkeit unter 75 Metern liegen.

Fazit

Wer auf das alles bei einer Tour hinaus aufs Meer weitab von der Küste verzichten will, lebt nicht ganz ungefährlich. Wer auf nichts verzichten will, muss dagegen allerhand Sicherheitsausrüstung mitschleppen, ohne eine Garantie dafür zu haben, immer wieder sicher zurück an Land zu kommen. Summa summarum kommen brutto bis zu 14,48 kg Gewicht zusammen, welches zur eigenen Sicherheit ins bzw. aufs Seekajak zu packen ist.. Aber die Netto-Rechnung sieht etwas anders aus:

- 7,29 kg Ausrüstung können eigentlich heutzutage als Standardausrüstung angesehen werden; denn wir finden diese Ausrüstung schon bei fast jedem „Binnensee-Kanuten“,
und zwar betrifft das folgende Ausrüstungsteile:
0,40 kg für Spritzdecke
4,00 kg für doppelte Abschottung inkl. Gepäcklukendeckel
0,50 kg für Rettungshalteleinen
0,20 kg für Schenkelstützen
0,07 kg für Toggles
1,00 kg für farbiges Kajak
0,15 kg für Südwester o.ä. Kopfbedeckung
0,80 kg für Paddeljacke
0,17 kg für Handy (wasserdicht verpackt).
- 2,61 kg bis 3,82 kg kann als extra Sicherheits-Ausrüstung angesehen werden, die nur Gruppen-Paddler benötigen, d.h. jene Kanutinnen und Kanutin, die im Schutz der Gruppe und unter Aufsicht eines Fahrtenleiters aufs Meer hinaus fahren,
und zwar betrifft das folgende Ausrüstungsteile:
0,90 kg für installierte Handlenzpumpe
0,08 kg für Paddelsicherungsleine
1,25 kg für Rettungsweste (inkl. Signalpfeife)
0,14 kg für Reserve-CO²-Patrone

0,24 kg für Nicosignal
 0,75 kg (zusätzlich) für Trockenanzug zzgl. Neokopfhäube
 (ersetzt die Paddeljacke mit 0,8 kg))*
 0,10 kg für Taschenlampe*
 0,36 kg für Seenotfallschirm-Leuchtrakete*
 (* = hierauf kann je nach Gewässerbedingungen verzichtet werden).

- Weitere 3,37 kg Sicherheits-Ausrüstung benötigen dagegen zusätzlich nur die Solo-Paddler und Fahrtenleiter,
 und zwar betrifft das folgende Ausrüstungsteile:
 0,30 kg (zusätzlich) für extra feste Spritzdecke (z.B. Neo)
 0,30 kg für Paddlefloat
 0,30 kg für Schleppleine
 0,15 kg für Life-Line
 0,14 kg für Blitz-Rettungslicht
 0,14 kg für 6schüssiges Reservemagazin für Nicosignal
 0,25 kg für Rauchfackel
 0,17 kg für Handfackel
 0,72 kg für 2 Seenotfallschirm-Leuchtraketen
 0,30 kg für UKW-Sprechfunkgerät
 0,45 kg für Seenotbake
 0,15 kg für Treibanker (auf Tidengewässer nicht unbedingt empfehlenswert)

D.h. für die Gruppen-Paddler fallen zusätzlich 2,61 kg bis 3,82 kg für extra Sicherheits-Ausrüstung an und für den Solo-Paddler bzw. Fahrtenleiter darüber hinaus noch weitere 3,37 kg.

Für manch sportliche Küstenkanuwanderer wäre es ein „Schock“, soviel „Sicherheitsgerödel“ mitzuschleppen. „*Mein Seekajak darf inkl. Ausrüstung nicht mehr als 23 kg wiegen,*“ meinte einmal ein Bremer Kanute zu mir, der mit mir an einer 4tägigen Tour „Rund Samsö“ teilnahm. Natürlich ist solch eine Aussage nicht ganz ernst zu nehmen! Sie macht aber deutlich, dass manche Kanuten die Ausrüstung so leicht wie möglich halten möchten. Das gilt zumindest dann, wenn sie sich auf einer Wettfahrt befinden, bei der jedes zusätzliche Kilogramm Gewicht sie langsamer werden lässt. Aber gilt das auch auf einer Küstentour, bei der es wohl auch darum geht, Strecke zu machen und bei Tageslicht bzw. innerhalb einer Tide anzukommen, aber bei der es eigentlich nebensächlich ist, dass wir mit einer Spitzenzeit unser Ziel erreichen!?

Wer für den „Seenotfall“ gewappnet sein möchte, hat etwas dafür zu tun. Mit paddeltechnischem Können, Erfahrung, Kondition und sicherheitsbewusstem Verhalten lässt sich manch kritische Situation problemlos überstehen, insbesondere wenn im Schutz einer Gruppe gepaddelt wird. Dennoch gibt es immer mal Situationen, bei denen wir uns selber in unserer Leistungsfähigkeit überschätzen bzw. bei denen wir uns in der Leistungsfähigkeit unserer Mitpaddler täuschen. An diese Fälle sollten wir denken, wenn wir uns daran machen, die Sicherheits-Ausrüstung auszuwählen, die wir mit auf Tour nehmen wollen. Allein bei einer Person seines Vertrauens einen „**Passage Plan**“ zu hinterlegen, genügt jedenfalls nicht; denn bis der die Auslösung des Seenotfalls vorsieht und bis dann die Retter vor Ort auftauchen, vergeht einfach viel zu viel Zeit.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

Seetüchtigkeit: Ein Muss beim Küstenkanuwandern

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

Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände – 10 praktische Tipps

- è www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf
Sausicher Seekajaks: Zur Kippligkeit von Seekajaks – 10 wacklige Tatsachen
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf
Sauschlechte Seekajaks: Gibt's die überhaupt und auf was sollten wir achten?
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf
Unabgeschottete Kajaks: Lenzprobleme – Liften, Lenzen & Pumpen
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzprobleme.pdf
Re-Entry & Roll
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf
„Life-Line“: Ein Muss zumindest beim Solo-Küstenkanuwandern
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf
Toggles: 10 nicht ganz haltlose Punkte
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf
Schwimmweste oder Rettungsweste: Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf
Trockenanzüge: Ein Muss fürs Küstenkanuwandern? – Kauf-, Trage- u. Pflegeempfehlungen
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf
Sichtbarkeit: 10 einleuchtende Punkte
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf
Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf
Kältetod: 10 Ausrüstungs- & Verhaltensempfehlungen
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Kaeltetod.pdf
Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausrüstung
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf
Seenot-Signalmittel – Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf
Seenotsender: ACR AquaFix406
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf
Seenotbaken
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf
Gruppenfahrten entlang der Küste: 10 erfolgsversprechende Kernpunkte
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf
Kameradschaft: 10 hilfreiche Punkte
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf
Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf
Angstbewältigung: 5 beruhigende Aspekte
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewaeltigung.pdf
Solo-Küstentouren: 10 überlebenswichtige Fragen
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf
Tourenrückmeldung (Passage Plan) – Extern bzw. intern?
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf

06.07.2006 **Sri Lanka** (Revier/Ausland)

Der Deutsche **Boris Pieczewski** verweist im SEEKAJAKFORUM.de auf seine Homepage:

è www.bikesandboats.de

auf der er den Beitrag:

„Seekajakfahren in Sri Lanka“

zum Downloaden bereitgestellt hat. Da Boris P. einige Zeit in Sri Lanka lebt(e), mögen diese Infos schon von gewisser Relevanz sein. Der Beitrag enthält folgende Abschnitte:

- Lagunen, Tanks und Meer (Flüsse)
- Der Westen
- Der Süd-Westen
- Der Osten
- Der Norden
- Inland
- Veranstalter
- Obligatorische Ausrüstungstipps
- Touristen Visa
- Gesundheit
- Boottransport (per Flugzeug und auf der Insel)
- Reiseführer

Link: www.bikesandboats.de/Kajak%20auf%20SL.html

è www.bikesandboats.de > Seekajakfahren auf Sri Lanka

05.07.2006 **Polynesische Navigationskunst** (Ausbildung)

Wolfgang Bisle weist im SEEKAJAKFORUM.de auf die folgenden Beiträge hin:

- **Andrea Wintzer:**
Den Weg finden –
Die Wiederentdeckung der Polynesischen Navigationskunst auf Hawaiï (15 S.)
 aus: Paddelblatt, Nr. 49 – Nr. 50 (Hochschulring Deutscher Kajakfahrer Kiel e.V.)

In Teil 2 werden die polynesischen Navigationstechniken vorgestellt:

1. Hawaiianischer Sternenkompass
2. Sternenkompass mit den hellsten Sternen
3. Steuern nach dem Schwell

Übrigens, bei der polynesischen Navigation wurden alle verfügbaren Informationsquellen verwertet, wie z.B. Land-/Seemarken; Sonne, Mond, Planeten, Sterne; Wind, Schwell, Strömung, Wolken, Himmelfarbe; Fisch-, Vogelschwärme, Treibgutsammlungen, Gerüche. Die damaligen Navigatoren mussten z.B. über 220 Sterne mit Namen und Azimut kennen.

Link: www.ifm.uni-kiel.de/other/sport/kajak/download/navigation.pdf

- **Helmer Aslaksen & Mitarbeiter**
The Lionhearts of the Pacific: Polynesians Culture, History and Navigation

Link: www.math.nus.edu.sg/aslaksen/gem-projects/hm/0203-1-36-polynesian.pdf

siehe auch: www.math.nus.edu.sg/aslaksen/teaching/heavenly.html

04.07.2006 **Ein Glücksfall für das Wattenmeer: 20 Jahre Nationalpark** (Natur)

In einer PRESSE-INFO des WWF wir unter dem Titel:

„20 Jahre Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer: Umweltverbände ziehen positive Bilanz, kritisieren aber die Politik der Landesregierung“

wie folgt Stellung bezogen:

„Die Gründung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer vor 20 Jahren ist ein Glücksfall für die einzigartige Küstenlandschaft an der Nordsee. Auf heute fast 2.800 Quadratkilometern werden Watt, Priele, Strände, Dünen, Salzwiesen und Sandbänke geschützt. Millionen Brut- und Zugvögel und tausende Seehunde fühlen sich hier wohl. Nach wie vor gefährden jedoch zahlreiche Eingriffe für Deichbau, Schiffsverkehr, Energiegewinnung sowie die Fischerei den Nationalpark. Im Zweifel werde zu häufig zu Lasten der Natur entschieden. Dies geht aus einer vom WWF herausgegebenen Bilanz der aus 11 Umweltverbänden bestehenden Arbeitsgemeinschaft (AG) Nationalpark hervor. Am kommenden Wochenende finden die offiziellen Jubiläums-Feierlichkeiten statt.

Zu den Pluspunkten des Nationalparks zählt der Verbände-Report die weitgehende Einschränkung der Jagd auf Wasservögel und das Verbot der Herzmuschelfischerei, verbesserte Regeln für den Schiffs- und Bootsverkehr und ein umfassendes Informationsangebot durch die 14 Nationalparkhäuser. Auch die Bevölkerung akzeptiert den Nationalpark. Trotz dieser Fortschritte gibt es nach Ansicht der Umweltschützer noch viel zu tun. „Unsere Vision für die kommenden 20 Jahre ist ein Nationalpark mit fischereifreien Zonen, geöffneten Sommerdeichen und Salzwiesen, die nicht durch Küstenschutz bedroht werden“, so Beatrice Claus vom WWF.

Scharf kritisiert die AG Nationalpark die Politik des Umweltministeriums. „Die geplante Aufweichung eines mehrere Jahre alten Kompromisses zwischen Küsten- und Naturschutz ist ein aktuelles Beispiel für die Aushöhlung der Nationalparkidee“, so Dr. Marita Wudtke vom BUND. Künftig soll das Material zum Deichbau wieder großflächig aus den geschützten Salzwiesen entnommen werden. „Damit steht eine der großen Erfolgsstorys des Nationalparks – die Renaturierung der wertvollen Salzwiesen – auf dem Spiel“, so Dr. Ronald Olomski vom Niedersächsischen Heimatbund. Zudem sei die Betreuung der Touristen völlig unzureichend. Derzeit sind nur vier von sieben Ranger-Planstellen besetzt. Dabei sind nach Ansicht der Verbände mindestens 50 Ranger nötig, um einen naturverträglichen Tourismus zu gewährleisten.

Zu schaffen machen dem Nationalpark die zahlreichen Bauvorhaben im und um das Wattenmeer. Dazu zählen die Verlegung von Stromkabeln für Offshore-Windparks, die Vertiefung der Flussmündungen von Elbe, Ems und Weser, der Bau eines Tiefwasserhafens an der Jade, der Weiterbau des Bremerhavener Containerhafens oder die in der 12-Seemeilen-Zone geplanten Windparks Nordergründe und Riffgat. Nach wie vor sei der Eintrag von Schad- und Nährstoffen zu hoch. Zudem gebe es noch keine Antworten auf die Frage, wie Küsten- und Naturschutz in Zukunft angesichts des durch den Klimawandel verursachten Meeresspiegelanstiegs in Einklang gebracht werden können.“

Quelle: WWF-Presse-Info v. 4.07.06 – www.wwf.de/lnewsletter/

Link: Den 26seitigen Bilanzbericht und weitere Informationen:

è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/03120/

04.07.2006 Flexible Ruhezeiten im Nationalpark (Natur)

In einer PRESSE-INFO der Schutzstation Wattenmeer wird unter dem Titel:

„Hochsaison für brütende Vögel im Nationalpark Wattenmeer“

darüber berichtet, dass insbesondere für Zwergseeschwalben „flexible Ruhezeiten“ am Sylter Strand vor Ruhestörungen schützen. Bisher wurden solche Ruhezeiten hauptsächlich zum Schutz von Kegelrobben-Babys am Strand von Amrum eingerichtet.

„... Dipl.Biol.Silvia Gaus, zuständige Mitarbeiterin bei der Schutzstation Wattenmeer: „Wir richten hier eine flexible Ruhezone für die besonders gefährdeten Zwergseeschwalben ein, damit diese in Ruhe ihre Jungen aufziehen können. Die Zwergseeschwalben teilen sich mit dem Menschen ihre Vorliebe für Sandstrände mit Muschelschill und gehören zu den besonders gefährdeten Brutvogelarten im Wattenmeer.“

"Seeschwalben sind oft sehr spontan in der Wahl ihres Brutplatzes und probieren in der Anfangszeit viel aus. Da müssen wir schnell reagieren, damit die Tiere später ungestört brüten können", so die Biologin der Schutzstation weiter. Auch Seeregenpfeifer und Austernfischer haben aus diesem Grund an Stränden außerhalb von Schutzgebieten Schwierigkeiten, ihre Jungen großzuziehen und sind daher auf Unterstützung angewiesen. ...

Die Mitarbeiter des Netzwerks der Schutzstation Wattenmeer haben im Nationalpark Wattenmeer schon frühzeitig dieses Jahr die bereits bekannten Brutgebiete mit Pfählen ausgepflockt. Regelmäßig wird auch von den Mitarbeitern geschaut, ob die Strandspaziergänger und Badegäste diese gekennzeichneten Bereiche respektieren.

"Wir haben über die Jahre gute Erfahrung mit der Kennzeichnung der Brutgebiete machen können. Unsere Maßnahmen werden von den Menschen positiv aufgenommen. Außer ein paar Unverbesserlichen, die es überall gibt, zeigen die Menschen sehr viel Verständnis" freut sich Silvia Gaus. ..."

Quelle: PRESSE-INFO der Schutzstation Wattenmeer v. 4.7.06

Link: www.schutzstation-wattenmeer.de

03.07.2006 Rund Sylt (Tourenplanungstabelle) (30.6.-2.7.06) (Revier/Inland)

Vom 30.6.-2.7.06 wurde eine Tour rund Sylt durchgeführt. Die folgende Tourenplanungstabelle lag ihr zu Grunde. Wegen des Windes aus südlicher Richtung wurde in Südwesthörn (Schleswig-Holstein) gestartet und in Højer (DK) angelandet.

Tourenplanungs-Tabelle:
Anreise: Donnerstag, 29.6.06 nach Südwesthörn
Beginn: Freitag, 30.6.06, ca. 6.15 Südwesthörn; Ende: Sonntag, 2.7.06, ca. 8.15 Højer
Spring- bzw. Nippzeit: Mittzeit 29.6.-2.7.06
Mittleres Hochwasser (MHW) / Tidenhub (MTH): Südwesthörn 2,8m/3,0m; List 1,9m/1,8m; Amrum Odde 2,2m/2,1m
Hochwasserzeit (HWZ) / Niedrigwasserzeit (NWZ): 30.6.: HWZ/NWZ Helgoland = 3.41+15.51 / 10.09+22.44 1.7.: HWZ/NWZ Helgoland = 4.17+16.26 / 10.43+23.18 # 2.7.: HWZ/NWZ Helgoland: 4.54+17.03 / 11.19+23.54
Korrekturzeit (HW/NW): Højer = +3:00/?h; List/West = +2:01/1:37h; Westerland = +0:56/1:06h; Hörnum/West = +0:45/0:54h; Hörnum-Hafen = +2:17/1:34h; Südwesthörn = +2:31/?h; Amrum O. = +1:10/1:16h; Amrum-Hafen = +1:31/1:26h; Dagebüll = +2:20/2:15h; Langeness Hill. = +1:32/1:33h; Schlüttsiel = +2:03/2:12h; Hooge-Anleger = +1:34/1:33h;
Sonnenaufgang (SA) /-untergang (SU): 30.6.06 = SA 4:57 / SU 22:00; 2.7.06 = SA 4:59 Uhr
Windprognose: 30.6. = O3/SO1-2/NO2; 01.07. = O3-4/O2/NO2-3; 2.7. = 02-3 (è www.seewetter.de)
wichtige Hinweise: Zelte werden erst 1 Std. vor SU aufgebaut
Anforderungen: z.B. <input checked="" type="checkbox"/> Seetüchtig <input checked="" type="checkbox"/> Brandungserfahrung <input checked="" type="checkbox"/> 5-6 Bft.-Winderfahrungen <input checked="" type="checkbox"/> Eskimotiererfahrungen
wichtige Ausrüstung: z.B. <input checked="" type="checkbox"/> seegangs-, kenter- navigationstüchtiges Kajak <input checked="" type="checkbox"/> Bootswagen mit großen, breiten Rädern <input checked="" type="checkbox"/> Verpflegung & Trinken für die gesamte Tour <input checked="" type="checkbox"/> Nicosignal am Körper ? Schleppleine <input checked="" type="checkbox"/> wasserdichte Taschenlampe <input checked="" type="checkbox"/> Cyalume-Knicklicht <input checked="" type="checkbox"/> Tesa-Band <input checked="" type="checkbox"/> Seekarte <input checked="" type="checkbox"/> Kompass <input checked="" type="checkbox"/> zumindest: Handlenzpumpe <input checked="" type="checkbox"/> doppelte Abschottung <input checked="" type="checkbox"/> Rettungshalteleinen ? Trockenanzug bzw. Neo <input checked="" type="checkbox"/> Neoprenkopfhaube ? zumindest: Paddelpfötchen <input checked="" type="checkbox"/> Schwimmweste/Rettungsweste <input checked="" type="checkbox"/> Sandheringe <input checked="" type="checkbox"/> Trinkwasser von zu Hause mitbringen

Datum	von ò nach	km	Std.	Startzeit ò Ankunftszeit	HWZ	NWZ	Bemerkungen
30.6.-2.7.06: Alternative Südwesthörn – Hörnum – Seeseite Sylt – Höjer (bei südlichen Winden)							
30.6.	Südwesthörn			6.15	6.12		Spät.Start: 7:11 Uhr
	ò Hörnum (Hafen)	25	5	ò 11.15		11.43	Weststrom: bis 12.21
	Hörnum (Hafen)			13.00		11.43	Nordstrom: ab 15.51(+2)
	ò ca. Rantum (Seeseite)	15	3	ò 16.00+0:30			Südstrom: ab 21.51
	ò Westerland (Südende)	05	1	ò 18.00			
1.7.	Rantum			9.00			Nordstrom: ab 2:17 (nicht sehr ausgeprägt!!)
	ò Sylt (Nord)	25	5	ò 14.00+1:30			Oststrom: 12.36-18.56
	Sylt (Nord)	05	1	16.00	18.27		Weststrom: 19.26-01.24
	ò Römö (Südwest)	05	1	ò 17.00	18.30		
2.7.	Römö (Südwest)			4.45		01.00	SA 4.59 Uhr
	ò Höjer (Sluse)	17	3:24	ò 8.15	8.00		= HW Munkmarsch
30.6.-2.7.06: Alternative Höjer – Sylt (Nord) – Wenningstedt – Hörnum – Südwesthörn (N-Winde)							
30.6.	Höjer (Sluse)			6.45	6.41		= HW Helgoland + 3h
	ò Sylt (West)	22	4:24	ò 11.09+0:15		11.46	Weststrom: 6.41-12.23
	Sylt (West)			12.30			
	ò Wenningstedt (nördl. Strandkorbgrenze)	14	2:48	ò 15.18+0:30	16.47		Nordstrom: 12.23-19.51 (nicht sehr ausgeprägt!!)
1.7.	Wenningstedt			9.00	5.13		
	ò Sylt (Hörnum Odde)	24	5:48	ò 14.48+1:30			Südstrom: 9.17-16.26
	ò Hörnum (Hafen)	2	0:24	ò 17.30	18.43		
Variante	Hörnum (Odde)			18.00			Oststrom: 12.56-18.56
	ò Amrum (Odde)	5	1:00	ò 19.00	17.36		18.30 = max. 1,8 km/h
	ò Föhr (West))	4	1:00	ò 20.00	17.36		
2.7.	Hörnum (Hafen)			1.30 (13.30)			SA = 4.59 Uhr
	ò Südwesthörn	25	5	ò 6.30+0:30 (18.30+0:30)	07.25 19.34		Oststrom: 01.24-06.54 Oststrom: 13.33-19.03

ò www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf
2003

© U.Beier/M.Panknin

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

02.07.2006 Skagerrak: Wind & Strömungen (Revier/Ausland)

In der Firmenzeitschrift NV: NAVIGATOR erläutert **H.Cassens** in dem Kurzbeitrag:

„Historische Bezeichnungen in Seekarten“

die Herkunft der folgenden Bezeichnungen im Norden und Osten Jütlands:

- **Skagerrak:** „Ursprünglich gebräuchlich im 16. Jhd. in holländischen Seekarten, um das Fahrwasser (råk – die „Furche“) an dem Landstrich Skagen vorbei einlaufend in das Kattegat zu bezeichnen. ... Heute wird das Seegebiet Skagerrak begrenzt im Norden von Norwegen, im Osten von Schweden, südlich von der Linie Paternoster-Schären und Skagen und westlich von der Linie Hanstholm – Lindesnaes.“

- **Kattegat:** „Auch dieser Name ist holländischen Ursprungs und war damals ein Sammelbegriff für gefährliche, schwierige Gewässer. Die Ur-Bedeutung des Wortes: Katzenloch in einer Tür oder Wand, durch welches die Katze Zugang zum sicheren Raum hat. Heute bezeichnet das Kattegat das Seegebiet zwischen Skagerrak im Norden und Großem u. Kleinem Belt im Süden.“

Und in dem Beitrag:

Schwedens Westküste – Norwegens Südküste: Segeln im Skagerrak“

stellte **H.Scheidt** die wichtigsten Strömungen vor, die im Skagerrak zu beobachten sind:

- **Skagerrakstrom:** Er strömt mit ca. 1,9 – 2,8 km/h von der Nordsee kommend an der Nordwestspitze von Jütland vorbei. In Höhe Skagen schwenkt er in nördliche Richtung und vermischt sich mit dem
- **Baltischer Strom:** Er transportiert das Oberflächenwasser aus der Ostsee heraus strömt mit ca. 1,9 – 3,7 km/h vom Kattegat kommend im Abstand von 7 – 9 km entlang der Westküste Schwedens bis in Höhe Strömstad, wo er dann gegen Westen schwenkt und zusammen mit dem Frischwasserzuläufen aus dem Oslofjord übergeht in den:
- **Norwegischer Küstenstrom:** Welcher mit ca. 1,9 – 3,7 km/h in südwestliche Richtung entlang der Südküste Norwegens strömt. Er hat übrigens eine Breite von 19 – 28 km und seine größte Geschwindigkeit erreicht er in einem Abstand von ca. 7 – 15 km, d.h. für das Küstenkanuwandern entlang der norwegischen Südküste hat er nur geringe Bedeutung.

Es gibt noch eine weitere Erscheinung, die größere Auswirkungen auf das Küstenkanuwandern hat, die:

- **Solgangbris:** Es handelt sich hierbei um den thermisch bedingten Seewind (Sonnengangbrise). Er setzt bei starkem Sonnenschein mittags aus südlicher Richtung ein und dreht dann nachmittags auf Südwest, wobei der Wind ab 16 Uhr an Stärke zunimmt (bis zu 6 Bft.). Gegen 19 Uhr flaut die Solgangbris ab. Um Mitternacht setzt dann aus Nordwest der Landwind (Nachtbrise) ein (max. 3 - 4 Bft.).
Übrigens, im Bereich des Oslofjord kommt der Seewind konstant aus südlicher Richtung und im Bereich der westschwedischen Schärenküste konstant aus südwestlicher Richtung.

Quelle: NV. NAVIGATOR (Nautische Veröffentlichungen), Nr. 1/06 – www.nv-navigator.de

30.06.2006 Internationale Küstenkanuwanderveranstaltungen (Revier/Ausland)

Wer im Sommer mal im Ausland auf dem Meer paddeln möchte, aber nicht nur alleine oder bloß mit Landesleuten zusammen, der sollte sich mal Infos über die folgenden Veranstaltungen besorgen:

- **Dänemark:** Rund Fünen (Sea Challenge Fyn 2006) (30.7.-5.8.06)
Wettfahrt: 300 km in 7 Tagen
Start/Ziel: Svendborg (Insel Fünen)
è www.seachallengefyn.dk/letapered.htm
- **England:** Island of Man Adventure Week (5.-11.09.06)
Ausbildung, Tidal Races & Overfalls und Touren rund Isles of Man u.a.

Veranstalter: K,Tastagh, Adventurous Exp. - info@adventurousexperiences.com
 è www.seapaddler.co.uk/IsleofMan.htm

- **Frankreich:** Intern. Sea Kayakers' Meeting in Buguéles/Penvénan (14.-20.8.06)
 Touren entlang der Bretagne-Küste
 Standquartiere: Buguéles/Nord-Bretagne-Küste
 Veranstalter: Jean Marc Terrade, CK/mer - jmt.kayakdemer@gmakil.com
 è www.ckmer.co bzw. www.seapaddler.co.uk/CKMeet.htm
- **Niederlande:** Zeekamp in Slottorp/Noord-Holland (29.7.-6.8.06)
 Ausbildungskurs-Woche
 Standquartier: Camping Cormeij Hoeve
 Veranstalter: Peddelpraat
 è www.peddelpraat.nl/zeeinst.htm
- **Norwegen:** Arctic Sea Kayak Race (Vesteralen/Lofoten) (24.-28.7.06)
 Mehrtägige Wettfahrt, Wanderfahrt und Ausbildungsveranstaltung
 Standquartier: Skipnes (Vesteraleninseln)
 Infos: Karl-Einar Nordhal (N) - karl-einar@nordahls.no
 è www.askr.no
- **Schweden:** Stockenträffen in Stocken/Orust/Westschwedische Küste (21.-28.8.06)
 Ausbildung, traditionelle Rolltechniken und Touren
 Veranstalter: Orust Kajak, Stocken (Insel Orust)
 è www.orust-kajak.se/english/Istockentraffen_uk.html

29.06.2006 **Nördliche Sporaden (Griechenland)** (Revier/Ausland)

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

„Poseidons goldener Palast“

über die Nördlichen Sporaden, einer ca. 120 km langen Inselkette, welche nordöstlich von Athen liegt und zu der u.a. die Inseln Skiathos, Skopelos, Alonnisos, Pelagonisi und Skyros zählen.

Über **Wind & Wetter** ist zu lesen, dass in den Sommermonaten mit gutem Wetter zu rechnen ist. *„In der Vor- und Nachsaison können Fronten für Gewitter und Abkühlung sorgen. Der Meltemi bläst hier aus NNE und meist schwächer als in der zentralen Ägäis. ... Mediterran heiß kann es ab Juni werden. In den Sommermonaten kühlt der Meltemi.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 7/06, S.80-87 – www.segelmagazin.de

28.06.2006 **Rettungswesten im Test** (Ausrüstung)

Nachdem die Zeitschrift SEGELN in ihrem Juni-Heft die Funktionstüchtigkeit von Rettungswesten untersucht hat:

- **„Westen ohne Wert? 15 Rettungswesten (unter 100 Euro) im Test“**
 in: SEGELN, Nr. 6/06, S.26-31 – www.segelmagazin.de
 è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 24.06.06 (Ausrüstung)

greift nun auch die YACHT in dem Beitrag von **M.Matzek** u. **H.Schmidt**:

„Die Grenzen der Sicherheit – 29 Rettungswesten: Sieger & Versager“

das Thema auf und prüft, inwiefern es den Rettungswesten gelingt, einen ohnmächtigen Schwimmer in die ohnmachtssichere Rückenlage zu drehen.

Die 1994 eingeführte CE-Norm (EN 396) verlangt beim Test dieser Eigenschaft, dass dies bei einer Testperson zu prüfen ist, die Badekleidung trägt (d.h. keine störende Kleidung, in der sich Luftpöckel bilden können), und dass der Test bestanden ist, wenn diese Testperson, die auch eine Testpuppe sein kann (sog. Dummy) automatisch mit einem Freibord von mind. 8 cm innerhalb von 10 Sekunden in die ohnmachtssichere Lage gedreht wird, nachdem sie aus etwa 1 m Höhe mit dem Füßen voran senkrecht ins Wasser gefallen ist.

Solch eine Norm ist nicht praxisgerecht. Deshalb hat YACHT einen Menschen genommen, der mit normalem Ölzeug bekleidet ist (inkl. Shirt und Badehose, jedoch nicht mit warmer Unterbekleidung) und „bewusstlos mit dem Gesicht nach vorn auf eine unbewegte Wasseroberfläche fällt“. D.h. die Bedingungen werden wesentlich erschwert, da

(1.) nun die in der Kleidung sich befindende Luft sich im Rücken sammeln und ein Auftriebspolster bilden kann, welches ein Drehen in die ohnmachtssichere Lage erschweren kann, und da

(2.) das spiegelglatte Wasser keine Drehimpuls liefert.

Das Ergebnis dieses YACHT-Tests:

- **Keine der 15 Rettungswesten vom Typ 150 N (Tragekraft: 150 Newton; geeignet für küstennahe und Hochseegewässer; allerdings nur mit eingeschränkter Ohnmachtssicherheit bei Tragen von schwerer, großvolumiger Schutzkleidung) schaffte es, die bewusstlose Testperson in die ohnmachtssichere Lage zu drehen!**
- **Lediglich 8 Rettungswesten vom Typ 275 N (Tragekraft: 275 Newton) schafften die Drehung in die ohnmachtssichere Lage, und zwar funktionierte das am schnellsten bei der „Offshore Premium 275“ (Marinepool) (in 8 Sek.) und am langsamsten bei der „Duo Protect 275“ (Secumar) (in 24 Sek.).**

Übrigens, ein paar Westen funktionieren nicht, da sie entweder falsch verpackt waren bzw. die Vorrichtung des Auslösers versagte, da die Gaspatrone zu schwach angestoßen bzw. nicht fest genug verschraubt wurde.

Können wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer nun daraus folgern, nur noch Rettungswesten vom Typ 275 N zu tragen. Wer:

- sich mit einem Trockenanzug vor kaltem Wasser schützt,
- im Winter paddelt (Kälteschockgefahr)
- und auf „Nr. Sicher“ gehen will,

der sollte in der Tat den Kauf einer solch volumigen Weste in Erwägung ziehen, zumal die am besten getestete Weste (4,5 Sterne von 5 Sternen):

- **„Bolero 275“ von Secumar:**
15 Sek. Drehzeit; 15 cm Freibordhöhe, 1 Reißverschluss tasche; 1,41 kg

mit 1,41 kg nicht wesentlich mehr wiegt als z.B. die ansonsten ebenfalls – neben drei anderen Westen - recht gut bewertete Weste (4 Sterne):

- **„Ultra 150“ von Secumar:** (fälschlich als „Ultra 155“ ausgezeichnet)
keine Drehung; 11 cm Freibordhöhe, 1 Reißverschluss tasche; 1,25 kg.

100%ig Sicherheit können jedoch uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderer auch nicht die Rettungswesten vom Typ 275 N bieten. Bei einem GAU, nämlich im Winter bei einer Kenterung noch vor dem Ausstieg einen Kälteschock zu erleiden, kann eine solche Rettungsweste auch nicht mehr helfen. In allen anderen Fällen, bei denen wir jedoch noch aussteigen und an die Wasseroberfläche auftauchen und den Drehvorgang in die ohnmachtssichere Lage unterstützen können, dürften die weniger voluminösen Rettungswesten vom Typ 150 N wenigstens noch so akzeptabel zu sein, dass hier nicht empfohlen werden kann, sie einfach wegzuschmeißen und sich eine voluminöser Rettungsweste anzuschaffen.

Ich persönlich trage übrigens die „Ultra 150“ von Secumar (inkl. Automatik Sperre). Das YACHT-Urteil: „Guter Tragekomfort, schlanke Form“ kann ich nur bestätigen; denn beim Paddeln stört sie mich nicht, weder scheuert sie irgendwo noch gibt sie irgendwelche Bewegungsgeräusche ab.

Übrigens, YACHT weist u.a. daraufhin, dass:

- It. IATA-Bestimmungen die Mitnahme von zwei Kohlendioxidzylindern (bis 50 g Füllgewicht) im Fluggepäck erlaubt ist; dennoch sollten wir uns vorher bei der betreffenden Fluggesellschaft erkundigen, ob sie diese Bestimmung akzeptiert;
- bei Kälte es passieren kann, dass der Druck der Treibgasflasche „nicht ausreicht, um die Hülle der Weste komplett aufzureißen. ... Dann Arme über der (Auftriebs-)Blase verschränken und mit einem kurzen Ruck nach unten den Hüllenverschluss“ aufreißen lassen;
- ein mit einer Rettungsweste im Wasser Treibender „nach wenigen Augenblicken wie eine Windfahne gedreht wird und dann, mit dem Gesicht nach Luv, schonungslos Überspülung, Gischt und fliegendem Wasser ausgesetzt ist. Er trinkt trotz Weste und ohnmachtssicherer Schwimmlage.“ Um das zu verhindern, bieten Rettungswesthersteller „Spritzschutzhauben“ (Spraycap) an;
- es wichtig ist, dass eine Rettungsweste richtig in der Schutzhülle verpackt wird, andernfalls könnte es passieren, dass die Auftriebsblase sich verdreht und nicht vollständig aufgeblasen wird bzw. der Kopf des Schwimmers eingeklemmt wird bzw. herausrutschen kann. In einem extra Beitrag auf S.85 wird anhand von 12 Fotos demonstriert, wie die Auftriebsblase zusammenzufalten und in die Schutzhülle zu packen ist.

Quelle: YACHT, Nr. 14/06, S.70-83 – www.yacht.de

28.06.2006 Italiens Südwestküste (Salerno – Tropea) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **Jan Jepsen** in dem Beitrag:

„Unentdecktes Italien“

über die italienische Küste südlich von Neapel und nördlich von Messina (Sizilien) mit den Regionen Kampanien, Basilicata und Kalabrien.

Über die **Navigation, Wind & Wetter** ist Folgendes zu lesen:

- *„Navigiert wird ... nach Sicht. Die italienischen Karten sind eher unübersichtlich und helfen nur beim Gröbsten.“*
- *„Allgemein gilt Süditalien eher als schwachwindige Region (zumindest bei den Seglern). Im Sommer herrschen thermische Winde vor, die i.d.R. recht verlässlich um die Mittagszeit einsetzen. Die bergige Küste prägt die Windverhältnisse. Bei Ost erzeugt sie bis einige Meilen auf See hinaus eine Abdeckung, aber auch heftige Fallwinde, wie etwa bei Cetraro. Dann kann der Wind teils von Meile zu Meile variieren.“*

Quelle: YACHT, Nr. 14/06, S.36-43 – www.yacht.de

Literatur:

R.Heikell: Küstenhandbuch Italien (Edition Maritim)

26.06.2006 **Neu: Seekajak Web Magazin** (Literatur)

Seekajak-Foren gibt es genügend, derzeit wird jedoch nur eines so recht angenommen, und zwar das von **Roland Stelzer** angebotene www.seekajakforum.de (vormals: www.spierentone.de).

Nun versucht **Marc-Oliver Henk** das folgende Web-Magazin zu etablieren:

- **Skeg – Das Seekajak Web Magazin** – www.skeg.de

Ob nun dieses seit Mai 2006 im Netz stehende erste deutsche Web-Magazin in Sachen Seekajak von den Küstenkanuwanderinnen und –wanderern im Allgemeinen bzw. den Kanutinnen und Kanuten, die Skeg-Kajaks oder Seekajaks besitzen, im Besonderen angenommen wird, hängt letztlich von den Infos ab, die **Skeg.de** in Zukunft bieten wird, und dem Bedürfnis nach solch einem Web-Magazin. Sollte **Skeg.de**:

- in erster Linie ein Plattform für Kommerzielle sein, so braucht das nicht von vorneherein als kritisch angesehen zu werden; denn derzeit fehlt ein solches „News-Medium“, welches quasi alle Neuheiten in Sachen Seekajak rechtzeitig präsentiert. Der Newsletter **Kuestenkanuwandern.de** versucht wohl hier auch aktuelle Infos zu liefern, aber dies erfolgt leider nicht allumfassend genug, sodass hier **Skeg.de** durchaus eine Chance hätte, von den interessierten Kanutinnen und Kanuten „angesurft“ zu werden.
- jedoch abgleiten in ein allgemeines Kajak-Forum mit eine paar zusätzliche Szene-Infos, so sind die Chance, dass die Kanutinnen und Kanuten ein zweites Mal die **Skeg.de**-Seite aufrufen, wohl nicht sehr hoch; denn so etwas bietet ja schon das Forum von **Kanu.de**, **Seekajakforum.de** und **Faltboot.de**.

Derzeit bietet **Skeg.de** folgende Infos an:

- News (Latest News, Archiv)
- Forum
- Links (Kursanbieter, Seekajakreisen, Informationen, Website Tipps)
- Kontakt (mail@skeg.de)

Link: www.skeg.de

25.06.2006 **BSH-Broschüre „Sicherheit im See- u. Küstenbereich“** (Ausbildung)

Das BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (BSH) hat seine Broschüre:

„Sicherheit im See- und Küstenbereich: Sorgfaltsregeln für Wassersportler“

in der nunmehr 6. Auflage neu herausgegeben. Bei einem Umfang von 83 Seiten handelt es sich durchaus um ein Lehrbuch, welches auch zu Themen Stellung bezieht, die das Küstenkanuwandern tangieren:

Abschnitt 1: Sicherheitsregeln (z.B. 10 Sicherheitsregeln für Wassersportler)

Abschnitt 2: Sicherheitsausrüstung (z.B. Lichterführung, Signale)
 Abschnitt 3: Verhalten auf Seeschiffahrtsstraßen (z.B. Fahrregeln und Vorfahrt)
 Abschnitt 4: Verhalten auf der Hohen See (z.B. Kollisionsverhütungsregeln)
 Abschnitt 5: Schiffsführung (z.B. Verhalten in Seenot)
 Abschnitt 6: Sicherheitsdienste und –systeme (z.B. Betonungssysteme)

Von Besonderem Interesse dürfte Abschnitt 1.6 (S.12-13) sein:

„Vorsichts- und Notfallmaßnahmen für Segelsurfer und Seekajakfahrer“

Wer sich für diese Broschüre interessiert, kann sie beim BSH bestellen (Tel. 040-3190-1011). 4 Exemplare gibt es kostenlos. Außerdem kann die Broschüre über das Internet downgeloadet werden:

Link: www.bsh.de > Produkte; > Infomaterial; > Sicherheit im See- u. Küstenbereich

24.06.2006 **Ovale Gepäck-Lukendeckel aus Weichplastik** (Ausrüstung)

Zur Dichtigkeit von Lukendeckeln äußern sich immer mal wieder Küstenkanuwanderer. Sind diese Äußerungen ausschließlich positiv, so stimmt mich das stets etwas skeptisch, da ja bei dem "Lob" i.d.R. nicht gesagt wird, wie intensiv (Anzahl von Touren) und unter welchen Bedingungen (z.B. Gewässerbedingungen (Brandung/Kenterung), Temperatur, Verschmutzung, Beladung) z.B. ein Seekajak mit solchen Luken eingesetzt wird. Jedes Produkt kann nämlich gelobt werden. Manchmal geschieht das auch nur deshalb, weil der Lobende selbst Seekajakhändler bzw. -hersteller ist bzw. sich mit einem lokalen Seekajakhändler sehr verbunden fühlt! Deshalb möchte ich hier kurz auf die **negativen Seiten** der ovalen Lukendeckel eingehen, die aus Weichplastik sind und von dem britischen Seekajakhersteller Valley (Material: PU) bzw. im Auftrag der Firma Lettmann vom finnischen Seekajakhersteller Kajak-Sport (Material: Gummielastomer) produziert und von vielen anderen Kajakherstellern für ihre Seekajaks eingesetzt werden.

Theoretisch ist dieses ovale Gepäcklukendeckelsystem dicht. Aber praktisch kann es einem - im Gegensatz zu den runden Lukendeckeln aus demselben Material - unterwegs, wenn es hinaus aufs Meer geht, Probleme bereiten:

1. **Handhabungsprobleme:**

Dafür ist der einzelne Küstenkanuwanderer Schuld. Aber die Hersteller machen es ihm auch nicht einfach. Wenn nämlich der ovale Gepäcklukendeckel nicht 100%ig passgenau aufgesetzt wird - eine Verdrehung um 1 Grad reicht da schon aus - dann ist die Gepäcklukendeckel schon undicht. In der Eile ist eine solche Verdrehung nie auszuschließen. Solange der Hersteller nicht eine deutliche Markierung an Deckel und auf Deck anbietet, an der die Passgenauigkeit des Deckels überprüft werden kann, wird es dem einzelnen immer mal wieder passieren, dass der Deckel falsch drauf sitzt und somit leckt!

Insbesondere bei den Deckeln von Kajak-Sport, die aus sehr weichem Material gefertigt sind, kann es durchaus passieren, dass man beim Festmachen der Deckel es überhaupt nicht merkt, wenn der Deckel gleich um mehrere Grad verdreht drauf gepackt ist.

2. **Passprobleme (Deckel-Form):**

Zumindest bei dem ovalen Valley-Deckel kursiert das Gerücht, dass diese Deckel nicht ganz symmetrisch sind, obwohl sie symmetrisch aussehen. Wer dann den Deckel mal anders drum drauf setzt, braucht sich nicht zu wundern, wenn es dann plötzlich leckt! Ich habe folglich bei meinen beiden Seekajaks mit jeweils einem ovalen Valley-Deckel die Deckel so an-

gebunden (dann verlieren wir sie auch nicht), dass "vorne" immer auch "vorne" ist. Aber wie kriegen wir es raus, wo vorne ist? Nun, ich sehe den Unterschied nicht, wohl kann wir es nachher merken; denn die richtige Seite ist jene, bei der es weniger leckt!

3. Passprobleme (Deckel-Qualität):

Bei den Deckeln - auch den runden - gibt es produktionsbedingte Qualitätsschwankungen. Das betrifft auch die Valley-Deckel aus PU. So können sich kleine Blasen bzw. Beulen bilden. Liegen die genau dort am Halterungsrahmen, wo das Material abdichten soll, dann können Undichtigkeiten entstehen, die natürlich durch einen Umtausch (2 Jahre Garantie!) leicht zu beheben sind. Also, beim Abholen eines neuen Seekajaks sollten wir sofort diesbezüglich die Deckel auf Mängel überprüfen und gegebenenfalls reklamieren.

4. Schmutzprobleme:

Wer einmal sein Seekajak bei Wind im Sand abgelegt hat, weiß, wie schwer es wieder ist, diesen Sand zu entfernen. D.h. der Rand, über den der ovale Lukendeckel gestülpt wird, ist immer mit Sand verschmutzt. Wir kriegen den Sand unterwegs auch kaum weg. Ankippen, Wischen, Pusten, Wässern per Schwamm hilft da nur wenig. Ja, ein Staubsauger könnte es wohl schaffen. Die Folgen einer solchen Verschmutzung erfahren wir dann nach einer Tour: Die Sachen im Heck-Stauraum sind leicht angefeuchtet. (Ein saugfähiges Tuch auf dem Boden unter der Luke verhindert übrigens, dass allzu viel Wasser im Stauraum herumschwappt!) Das gilt insbesondere für die Valley-Lukendeckel, da sie zwecks besserer Abdichtung nach dem Aufsetzen zusätzlich noch per Daumen in eine Einbuchtung/Nut gedrückt werden müssen ... und in der liegt immer etwas Sand!

5. Passprobleme (Boot):

Gerade bei den Valley-Deckeln ist es wichtig, dass der Rand des Deckels in eine Einbuchtung gequetscht wird. Erstaunlicherweise fehlt bei manchen Seekajak-Herstellern diese Einbuchtung völlig bzw. diese Einbuchtung ist so ungleichmäßig gestaltet, dass sie praktisch nicht überall für einen dichten Sitz des Deckels sorgt.

Andere Probleme gibt es bei PE-Seekajaks. Hier wird die Deckelhalterung bei der Kajakerstellung gleich mitgeformt. Wenn dann das falsche PE-Material verwendet wird, kann es passieren, dass die PE-Form während des Auskühlungsprozesses schrumpft, so dass der Gepäcklukendeckel zu groß ist und nicht mehr richtig abdichten kann.

6. Verklebungsprobleme (Halteung):

Anscheinend nimmt nicht jeder Seekajakhersteller das Verkleben dieser oval Deckelhalterung mit genügend Sorgfalt vor. Die Folge: Manche Gepäckluken sind von Anfang undicht, nur weil die Halterung der Deckel nicht sorgfältig verklebt und abgedichtet wurde. Ich kenne z.B. einen Küstenkanuwanderer, der bei seinem britischen Seekajak die Halterung seiner Lukendeckel vollständig herausnehmen und neu verkleben musste.

7. Verschleißprobleme (Halteung):

Ja, am Anfang sind die Gepäckluken noch dicht. Aber nach ein paar Mal Öffnen und Schließen, spätestens nach 1-2 Saisons, fängt es an zu lecken. Manchmal reicht ein kalter Winter aus. Das in die unvollständigen Verklebungen eingesickerte, Wasser kann nicht ablaufen, gefriert und macht die Verklebung so porös, dass es plötzlich anfängt zu lecken.

8. Verschleißprobleme (Deckel):

Das Weichplastikmaterial der Deckel unterliegt der Alterung. Ich habe es wohl noch nicht erlebt, aber andere berichten davon, dass gerade die PU-Deckel von Valley allmählich rissig werden. Wer solch einen Deckel bei sich entdeckt, sollte ihn austauschen. Auch Spritzdecken halten ja nicht ewig. Welcher der Deckel weniger schnell altert, die britischen oder die finnischen, vermag ich nicht zu beurteilen.

9. Befestigungsprobleme (Deckel):

Ja, der Deckel passt perfekt, jedoch kriegen wir ihn nur mit Mühe drauf. Gut, wenn wir dann kurze Fingernägel haben. Wenn wir dabei nicht aufpassen, sitzt der Gepäcklukendeckel nicht fest genug auf der Halterung und leckt.

Bei jedem zweiten, dritten Start aufs Meer hinaus muss z.B. ich feststellen, dass trotz vorheriger Kontrolle z.B. der vorderer runde Deckel nicht richtig drauf sitzt ... oder löst er sich etwa von allein!? Ein Schlag mit dem Paddelblatt - von der Sitzluke aus - behebt jedoch das Problem, auch unterwegs auf dem Wasser.

Übrigens, wenn wir wieder einmal Probleme haben, den Gepäcklukendeckel auf die Deckelhalterung zu drücken – spätestens in den kälteren Jahreszeiten, wenn das Material etwas härter wird, ist damit zu rechnen –sollten wir die Dichtlippen des Deckels mit Vaseline einreiben. Dann „flutscht“ der – egal ob nun rund oder oval - Gepäcklukendeckel wieder.

bzw. ein Gummi stramm um den äußeren Rand der Dichtlippen zu spannen, um so Problem 1-4 bzw. 8 in den Griff zu bekommen.

10. Problemfall "Mensch":

Dafür kann der Deckel am wenigstens, nämlich dass der Küstenkanuwanderer den Deckel nicht richtig bzw. überhaupt nicht verschließt bzw. ihn unterwegs auf dem Wasser anlässlich einer Rettungsaktion versehentlich anfasst und abreißt:

a) Die Deckel passen sich so elegant dem Oberdeck an, dass es mir schon mal passiert ist, dass ich nicht merkte, dass der Deckel von mir nur oberflächlich auf die Lukenöffnung gelegte (zwecks Regenschutz). In der Hektik eines Gruppenstarts in der Brandung vergaß ich das völlig. Später, bei einem nötig gewordenen Rettungseinsatz rutschte der Deckel dann von der Luke. Trotzdem konnte ich dank des mit wasserdichten Säcken beladenen Stauraums weiter paddeln!

b) Die Luke ist übertoll beladen. Der Deckel schließt wohl. Da das Gepäck ihn jedoch etwas hochdrückt, entstehen Undichtigkeiten.

c) Bei Rettungsübungen habe ich es schon einmal erlebt, wie ein Kenterbruder in der Hektik des Wiedereinstiegs sich am Lukendeckel festhielt und ihn abriss.

Fazit

Ich besaß im Laufe der Jahrzehnte insgesamt 4 Seekajaks mit ovalem Heck-Lukendeckel von VCP, drei von PH und eines von Pietsch & Hansen. Bei allen Booten hatte bzw. habe ich noch mit Dichtigkeitsproblemen zu kämpfen, nicht bei jeder Tour, aber immer wieder. Warum? Ich weiß es nicht! Aber wenn wir mit einer Undichtigkeit rechnen, ist das nicht weiter schlimm. Das Boot geht ja deshalb nicht gleich unter. Aber eine Tasse Wasser im Heck reicht schon aus, um alles Gepäck leicht anzufeuchten. Deshalb verpacke ich in meinen Heckstauraum lose nur solche Gegenstände, die auch mal nass werden dürfen, bzw. die in wasserdichte Säcke verpackt sind. Außerdem habe ich um all meine ovalen Gepäcklukendeckel eine 6-mm-Elastikleine gebunden, um so den Sitz des Deckels auf der Halterung verbessern.

Die von mir beobachteten Probleme scheinen wohl nicht neu zu sein. Deshalb hat wohl auch Lettmann in seinem Seekajak "Polar" nur die kleineren runden Lukendeckel aus Weichplastik eingebaut. Die Experten, die ihm zum Bau dieses Kajaks rieten, bestanden nämlich darauf, dass keine ovalen Lukendeckel eingesetzt werden. Nun, die runden Deckel sind wohl dicht, leider jedoch nicht so praktisch; denn größere Gegenstände (z.B. Zelt, Kocher, Liegematte) passen nicht immer durch die runden Gepäckluken durch. Deshalb entscheide ich mich beim Kauf ein Seekajaks stets für einen Kompromiss:

- Vorne auf dem Bug kommt ein runder Gepäcklukendeckel. Der hält praktisch am ehesten dicht, sodass ich vorne im Bug auch mal Sachen packen kann, die nicht unbedingt wasserdicht verpackt werden müssen (z.B. Schuhe, Jacke).
- Hinten auf dem Achterdeck kommt ein ovaler Gepäcklukendeckel. Dann kann ich auch ohne „Verrenkungen“ größere Gegenstände (z.B. Zelt, Schlafsack, Matte, Kocher, Bootswagen inkl. groß Räder) verpacken. Dafür nehme ich die etwaige Wasserdichtigkeit des ovalen Gepäcklukendeckelsystems in Kauf.

Ein ovaler Gepäcklukendeckel auf dem Vorderdeck käme jedoch für mich nicht infrage. Insofern verstehe ich manche Seekajakhersteller dennoch Seekajaks konstruieren, die nur mit ovalen Gepäcklukendeckeln aus Weichplastik ausgerüstet sind. Natürlich, manch Kanute fragt danach ... aber würde er auch noch solche große Gepäcklukendeckel auf dem Vorderdeck wünschen, wenn er wüsste, dass das Wasserdichtigkeitsproblem nicht langfristig gesichert ist?

Alternativen

Gibt es nun für diesen großen ovalen Gepäcklukendeckel aus Weichplastik eine Alternative, die komfortabler ist als ein runder Lukendeckel. Ich kenne keine; denn all die Kameraden mit den anderen größeren Lukendeckeln, die per Schraubverschluss, Fahrradschlauch bzw. Riemen (mit bzw. ohne zusätzlichem Neoprendeckel) gesichert werden, haben bei Touren, die ich bislang ansetzte, ebenfalls immer wieder mit Dichtigkeitsproblemen zu kämpfen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

23.06.2006 **Natur pur: Zwischen Seelöwen** (Natur)

Natur pur gibt es auch bei uns im Norden. Wir brauchen z.B. nur mal versehentlich in einen Schwarm mausernde Brandgänse (nordfriesisches Wattenmeer) oder schwimmender Papageientaucher (Insel Rund / Norwegen). Dass wir etwas Ähnliches an der Küste Namibias erleben können zeigt uns ein beachtenswertes Foto, auf dem mit einem Zweierseekajak inmitten von Seelöwen gepaddelt wird:

Link: www.emkayak.iway.na

22.06.2006 **Gore-Tex: Dichtung & Wahrheit?** (Ausrüstung)

In OUTDOOR wird auf die Leser-Frage:

„Kann ich meine Gore-Tex-Jacke auch an der See benutzen, oder schädigt die salzhaltige Luft die Membrane.“

u.a. wie folgt geantwortet:

„... Langfristig zerstören die Salzkristalle ... die wasserabweisende Ausrüstung des Oberstoffes. Dann saugt sich das Außenmaterial wie ein Schwamm voll Regen ... und die Atmungsaktivität geht in den Keller.

.... Waschen und imprägnieren Sie (daher) die Jacke regelmäßig, das erweckt die Imprägnierung zu alter Frische.

Bewegen Sie sich allerdings das ganze Jahr über am Wasser, zum Beispiel als Kanut ... , sieht die Sache anders aus: Starke Armbewegungen reiben zusammen mit den Salzkristallen kräftig am Oberstoff und können langfristig zum Leck führen. Hierfür gibt es Spezialkleidung im Segelgeschäft mit einer speziellen **Gore-Tex-Ocean-Technology-Membran**.“

Quelle: OUTDOOR, Nr. 7/06, S.89 – www.outdoor-magazin.com

22.06.2006 **Wasserfilter MSR Miniworks EX** (Ausrüstung)

OUTDOOR bringt unter der Überschrift:

„Saubere Leistung“

einen Kurzbericht über den:

- **Wasserfilter MSR Miniworks EX**
ausgerüstet mit:
 - Keramikfilter (gegen Bakterien u. Protozoen/Gradien);
 - Aktivkohle-Kern (gegen viele Chemikalien und Pestizide
u. zur Geschmacksverbesserung);
 jedoch: bei Virenverdacht sind Chlortabletten zu verwenden;
Leistung: 1 Liter in einer Minute;
Gewicht: 451 g
Preis: ca. 100,- Euro

Quelle: OUTDOOR, Nr. 7/06, S.56 – www.outdoor-magazin.com

22.06.2006 **Sommer-Schlafsacktest** (Ausrüstung)

In OUTDOOR werden in dem Beitrag:

„Wundertüten: 16 Sommerschlafsäcke im Test“

die Ergebnisse eines Tests veröffentlicht, der 8 Kunstfaser- und 8 Daunen-Sommerschlafsäcke umfasst.

Allgemein wird über **Kunstfaserschlafsäcke** u.a. Folgendes berichtet:

- Sie sind pflegeleichter als Daunenschlafsäcke;
- sie sind nässeunempfindlicher;
- sie müssen nach Gebrauch nicht so lange gelüftet werden;
- sie trocknen schneller;
- sie isolieren nicht so gut, daher wird mehr Füllung benötigt, um dieselbe Wärmeleistung zu erbringen, was zu einem höheren Gewicht führt;
- sie lassen sich nicht so klein verpacken;
- ihre Füllung verliert nach wenigen Jahren ihre Bauschkraft und somit auch an Wärmeleistung;

- sie verlieren zusätzlich an Bauschkraft und Lebensdauer, wenn sie mit Hilfe eines Kompressionssacks auf ein kleines Gepäckmaß zusammengepresst werden.

Empfohlen werden die beiden folgenden Kunstfaser-Sommerschlaflsäcke, obwohl alle übrigen 6 Schlaflsäcke das Urteil „gut“ erhielten:

- **Carinthia X-Light Long**
Wärmeleistung: 4 von 5 Sternen (Mindesttemperatur: +8°C)
Gewicht/Packmaß: 4 von 5 Sternen (740 g / 4 Liter)
Test-Urteil: „sehr gut“
Preis: ca. 89,- Euro
- **Jack Wolfskin Ultralite Regular**
Wärmeleistung: 5 von 5 Sternen (Mindesttemperatur: +6°C)
Gewicht/Packmaß: 3 von 5 Sternen (880 g / 6 Liter)
Test-Urteil: „gut“
Preis: ca. 70,- Euro

Und über **Daunen-Sommerschlaflsäcke** wird u.a. Folgendes berichtet:

- Sie bieten den größtmöglichen Schlafkomfort;
- sie zeichnen sich durch niedriges Gewicht und geringes Packmaß aus;
- sie müssen nach Gebrauch gründlich gelüftet werden (ca. 30-60 Minuten !), damit die in der Nacht ausgedünstete und von den Daunen aufgenommene Feuchtigkeit entweichen kann, ansonsten können die Daunen verklumpen und das Gewicht des Schlaflsacks kann zunehmen;
- wasserabweisende Stoffe schützen vor Außennässe; jedoch ist von Zeit zu Zeit eine Nachimprägnierung erforderlich;
- ein guter Daunenschlaflsack hält etwa 4x länger als einer mit Kunstfaserfüllung.

Empfohlen werden u.a. die folgenden 3 Daunen-Sommerschlaflsäcke; die übrigen 5 Schlaflsäcke erhielten ein „gutes“ bzw. „befriedigendes“ Urteil.

- **Joutsen QTM 600 M**
Wärmeleistung: 5 von 5 Sternen (Mindesttemperatur: +2°C)
Gewicht/Packmaß: 5 von 5 Sternen (640 g / 3 Liter)
Test-Urteil: „sehr gut“
Preis: ca. 300,- Euro
- **XPED Sparrow M**
Wärmeleistung: 5 von 5 Sternen (Mindesttemperatur: +2°C)
Gewicht/Packmaß: 3 von 5 Sternen (800 g / 6 Liter)
Test-Urteil: „sehr gut“
Preis: ca. 200,- Euro
- **Marmot Arbete Regular**
Wärmeleistung: 4 von 5 Sternen (Mindesttemperatur: +4°C)
Gewicht/Packmaß: 4 von 5 Sternen (680 g / 4 Liter)
Test-Urteil: „sehr gut“
Preis: ca. 200,- Euro

Ob ein Sommerschlaflsack für Küstenkanutouren geeignet ist, hängt letztlich nicht nur von der persönlichen „Kälteresistenz“ und den zu erwartenden sommerlichen Temperaturen, sondern auch von der Isolationswirkung der Liege-Matte und der Nachtbekleidung ab. Übrigens, im Sommer ist der wärmste Schlaflsack nicht unbedingt der komfortabelste. Je wärmer

er ist, desto weniger ist es nötig, die Kapuze bis auf eine kleine Atemöffnung geschlossen zu halten.

QUELLE: OUTDOOR, Nr. 7/06, S.90-97 – www.outdoor-magazin.com

21.06.2006 **Walfang: Ergebnisse der 58. IWC-Konferenz** (Natur)

In einer WWF-PRESSE-INFO zieht die WWF eine ernüchternde Bilanz der 58. IWC-Konferenz:

„Jede Minute stirbt ein Wal oder Delfin durch Jagd, ertrinkt in Fischernetzen oder wird krank durch Meeresgifte. Aber damit wollten sich die IWC-Staaten nicht auseinandersetzen“, kritisiert WWF-Wallexperte Volker Homes. „Diese Konferenz ist eine Niederlage für die Wale.“ Am Sonntag, den 18.06.06, hatten die Pro-Walfang-Nationen ihre erste Abstimmung seit fast dreißig Jahren gewonnen. Mit einer Stimme Mehrheit wurde der Antrag Japans auf „Normalisierung“ der IWC angenommen. Er sieht vor, dass sich die Kommission nicht mehr mit Walschutz beschäftigt und stellt außerdem die Behauptung auf, Wale fräßen zu viel Fisch und seien so für die Überfischung der Meere verantwortlich. „Dieser wissenschaftlich nicht zu belegende Unsinn hat die IWC überschattet und den Walschutz regelrecht gelähmt“, sagt Homes.

Obwohl die Behauptung, Wale seien für den Niedergang der Fischbestände verantwortlich, seit langem durch zahlreiche Studien widerlegt ist, fürchtet der WWF, dass dieses Scheinargument gerade ärmere Staaten gänzlich vom Walschutz abbringen könnte. „Wir können nur hoffen, dass die Regierungen der Walschutz-Nationen jetzt endlich verstanden haben, was auf dem Spiel steht“, so Homes. „Auf dieser Konferenz haben sie keine Courage gezeigt. Aus Angst vor einer erneuten Schlappe wurde einfach über gar nichts mehr abgestimmt. Das sind miserable Aussichten für die kommenden Jahre.“

Der WWF fordert eine breite Debatte über den Walschutz, in der auch schwierige Themen wie Beifang, also das Ertrinken von Walen und Delfinen in Fischernetzen, Klimawandel und Meeresverschmutzung eine Rolle spielen. „Die IWC muss endlich im 21. Jahrhundert ankommen“, sagt Homes. „Sie muss mit der Entwicklung anderer internationaler Umweltabkommen Schritt halten, sonst droht ihr die Bedeutungslosigkeit.“

Der WWF warnt eindringlich davor, nach der IWC-Konferenz zur Tagesordnung zurückzukehren. Wenn sich die Walschützer jetzt nicht zusammenschließen, könne die Zahl der Walfangbefürworter weiter steigen. Dann wäre sogar das kommerzielle Jagdverbot für Großwale gefährdet, das nur mit einer Dreiviertelmehrheit gekippt werden kann. Seit dem Jahr 2000 hat sich die Gruppe der Jagd-Befürworter unter den insgesamt 70 IWC-Mitgliedsstaaten von neun auf inzwischen 33 mehr als verdreifacht.

Text: Astrid Deilmann

Quelle: WWF-PRESSE-INFO v. 21.06.06 - www.wwf.de/newsletter/

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/03097/index.html

17.06.2006 **Dayhatch (Tagesgepäckluke)** (Ausrüstung)

Bislang zeichneten sich Seekajaks durch die **doppelte Abschottung** aus, welche in erster Linie dazu dient, die **Kentertüchtigkeit** eines Kajaks zu erhöhen; denn nur mit Hilfe der doppelten Abschottung ist es nämlich möglich, auf recht sichere und effiziente Weise nach einer Kenterung mit Ausstieg fernab von der Küste den Wiedereinstieg ins Kajak, das Lenzen des Sitzlakenbereichs und das Fortsetzung der Paddeltour zu ermöglichen.

In der Zwischenzeit gibt es Seekajaks mit **dreifacher Abschottung**, wobei die dritte Abschottung in erster Linie mehr der Verbesserung der **Seegangs- & Reisetüchtigkeit** dienen soll. D.h. der Heckbereich eines Seekajaks wird nochmals abgeschottet, sodass sich dort nun zwei Gepäckbereiche befinden:

- einer, der sich direkt hinter der Sitzluke platziert ist,
- und ein weiterer, der den restlichen Heckbereich ausfüllt.

Welche **Vorteile** bringt nun diese zusätzliche Abschottung? Sie schafft doch keinen zusätzlichen Gepäckraum, sondern unterteilt lediglich den Heckbereich in nunmehr zwei Gepäckbereiche?

1. Nomen est omen: Mit der zusätzlichen Abschottung wird eine – wie die im Englischen übliche Bezeichnung „Dayhatch“ es schon andeutet - eine Gepäckraum für den Tag, also für eine Tagestour, geschaffen (deshalb wird auch im Deutschen von „Tagesluke“ gesprochen). D.h. solch ein Gepäckraum eignet sich insbesondere für jene Küstenkanuwanderer, die vorzugsweise nur 1 Tag unterwegs sind, also keine mehrtägigen Gepäcktouren unternehmen.
Dass sich diese „Dayhatches“ die Briten ausgedacht haben, ist nicht verwunderlich. Erstens sind im Vergleich zum „Rest der Welt“ die Briten in Sachen Küstenkanuwandern immer schon sehr innovativ gewesen. Und Zweitens liegt bei den Briten die Küste nicht sehr weit entfernt, d.h. bei ihnen lohnen sich Tagestouren viel eher, als bei uns Deutschen, die mit Ausnahme ihrer Küstenbewohner eigentlich immer nur Gepäckfahrten unternehmen, wenn sie mal ans Meer zum Paddeln fahren wollen.
2. Seegangstüchtigkeit: Wer aber nur Tagesfahrten unternimmt, der wird mit dem Problem konfrontiert, dass sein weniges Gepäck, welches er für den Tag mitnimmt (z.B. Verpflegung, etwas Reservebekleidung), in den beiden großen Gepäckräumen doppelt abgeschotteter Seekajaks hin- und her rutscht und auf diese Weise den Trimm des Seekajaks und somit die Seegangstüchtigkeit (inkl. Windtüchtigkeit) negativ beeinflusst. Durch die Schaffung eines kleineren Gepäckraumes hinter der Sitzluke, in dem das Tagesgepäck verstaut wird, kann dieses Problem gelöst werden.
Natürlich könnte ein solch kleinerer Gepäckraum auch durch einen extra Spitzenbeutel geschaffen werden, der in den hinteren Heckbereich gestopft wird. Der Spitzenbeutel verkleinert den Gepäckraum im Heck und sorgt auf recht einfache Weise dafür, dass das Tagesgepäck nicht allzu weit nach hinten verrutschen kann.
3. Kenter- & Reisetüchtigkeit: Jede zusätzliche Abschottung trägt dazu bei, die Kentertüchtigkeit eines Seekajaks zu erhöhen, da hierdurch die Bereiche, wo Wasser eindringen kann, jeweils verkleinert werden. Das ist insbesondere dann von Relevanz, wenn unterwegs auf dem Wasser durch Grundberührung bzw. durch eine Kollision mit einem Kameraden der Rumpf des Kajaks beschädigt wird, sodass nun jener Gepäckbereich, in dem das Leck liegt, allmählich voll läuft. Oder wenn im Rahmen einer Rettungsaktion der „Kenterbruder“ beim Festhalten seines Seekajaks bzw. des Seekajaks seines Retters einen Lukendeckel abreißt, sodass nun das Wasser durch die Gepäckluke in den Gepäckraum läuft. Die Folgen dürfen nicht einfach ignoriert werden, weil:
 - das Lenzen des gefluteten Gepäckraumes nicht immer möglich ist;
 - das Seegangsverhalten bei nur 2 Abschottungen fast nicht mehr beherrscht werden kann, wenn allein der Bug- oder der Heckgepäckbereich geflutet ist;
 - u.U. – sofern das Gepäck in den Gepäckbereichen nicht in wasserdichten Säcken verpackt ist – wichtige Gepäckstücke (z.B. Schlafsack, Bekleidung) so stark mit Salzwasser durchfeuchtet werden, sodass es gegebenenfalls Tage dauert, bis alles wieder trocken ist.

4. „Küchencontainer“: Da immer mehr Seekajakhersteller ihre Seekajaks nur noch mit dreifacher Abschottung ausliefern, gehen immer mehr Kanutinnen und Kanuten dazu über, bei Gepäckfahrten in den Gepäckraum hinter der Sitzluke die gesamte Verpflegung inkl. Küchenutensilien zu verstauen. Dadurch wird etwas Ordnung ins Seekajak gebracht, von der wir insbesondere dann Nutzen ziehen können, wenn wir unser Seekajak am Ende einer Tagesetappe direkt neben unser Zelt legen können; denn theoretisch reichen ein paar Griffe in den „Küchencontainer“ aus, um das Gewünschte herauszuholen.

Und welche Nachteile hat ein solcher dritter Gepäckraum hinter der Sitzluke?

1. Schlechter Zugriff: Der Begriff „Dayhatch“ (Tages-Lukendeckel) erweckt den Eindruck, dass wir unterwegs auf dem Wasser einen leichten Zugriff zu dem Gepäckraum haben, der durch diesen Tages-Lukendeckel verschlossen wird. Gefördert wird dieser Eindruck zusätzlich dadurch, dass dieser Tages-Lukendeckel nicht mittig auf dem Achterdeck, sondern meist etwas nach rechts versetzt angebracht wird, sodass wir theoretisch leichter in der Lage sind, in der Sitzluke sitzend:

- den Tages-Lukendeckel zu erreichen,
- zu öffnen,
- mit dem rechten Arm hineinzulangen,
- mit der rechten Hand den gewünschten Gegenstand zu ertasten,
- herauszuholen
- und den Tages-Lukendeckel wieder zu verschließen.

Praktisch ergeben sich jedoch diesbezüglich Probleme, insbesondere wenn wir nicht so gelenkig sind bzw. wenn der Seegang etwas kabblig ist. Wer also wirklich darauf Wert legt, unterwegs auf dem Wasser bestimmte Gepäckstücke zu erreichen (z.B. Proviant, Getränk, Schleppleine, Seenotsignalmittel, Sonnencreme), der sollte sich hinter der Sitzluke ein Gepäcknetz befestigen, welches rundum von einer 8-mm-Elastikleine gesichert wird, damit brechender Seegang die Gepäckstücke nicht fortspülen kann.

2. Ineffizientes Verstauen: Unterteilen wir einen Gepäckraum mit einer Schottwand, haben wir wohl zwei Gepäckräume, die jedoch nicht mehr so effizient beladen werden können, wie wenn wir nur einen großen Gepäckraum hätten; denn der Bereich an der nunmehr dritten Schottwand lässt Hohlräume entstehen, die nicht mehr so leicht mit Gepäck ausgefüllt werden können. Da meist ein Seekajak über zu wenig Gepäckraum verfügt, verkleinert sich praktisch beim Einbau einer dritten Schottwand der nutzbare Gepäckraum, obwohl theoretisch das Gepäckraumvolumen gleich bleibt, zumindest dann, wenn das Volumen der Schottwand vernachlässigbar klein ist.
3. Ungünstiges Verstauen im „Dayhatch“-Bereich: Der Gepäckbereich gleich hinter dem Süllrand ist von den Abmessungen her (hier: was die Breite und Höhe betrifft) geradezu ideal für große und schwere Gepäckstücke (z.B. Zelt). Der Lukendeckel für den „Dayhatch“-Bereich ist jedoch i.d.R. jener mit den kleinsten Abmessungen. Deshalb kommen auch immer mehr Kanuten auf die Idee, während einer Gepäckfahrt dort ihre Verpflegung & Küchenutensilien zu verstauen, da diese meist noch durch die kleine Luke passen. Das aber führt zu folgenden drei Problemen:
- Erstens wird der „Dayhatch“-Bereich von Anfang an selten maximal randvoll gefüllt.
 - Zweitens nimmt der Füllgrad von Tag zu Tag ab, ohne dass er mit anderen Gepäckstücken aufgefüllt werden müsste.

- Drittens fällt es einem von Tag zu Tag immer schwerer, das Seekajak richtig zu trimmen, weil der „Dayhatch“-Bereich immer leichter wird, der Gepäck-Bereich dahinter aber nicht an Gewicht verliert.
4. Ungünstiges Verstauen im übrigen Heck-Bereich: Wenn aber die großen und schweren Gepäckstück nicht mehr hinter der Sitzluke verstaut werden können, müssen sie im hinteren Heck-Bereich gelagert werden. Wer sich mal solchen einen Gepäckraum anschaut, wundert sich dann, wie klein dieser ist und wie schnell er mit ein, zwei großen Gepäckstücken, sofern diese dort überhaupt noch hineinpassen, gefüllt werden kann.

Fazit

Dieser durch eine dritte Abschottung eingerichtete dritte Gepäckraum ist eigentlich nur vorteilhaft für jene, die Tagestouren unternehmen, bzw. die über ein sehr voluminöses Seekajak verfügen (hier: Volumenklasse L (351-400 Liter), noch besser Volumenklasse XL (über 400 Liter)); denn dann macht sich der Nachteil Nr. 4 (ungünstiges Verstauen im übrigen Heck-Bereich) nicht so recht bemerkbar.

Ansonsten steckt das Design eines Seekajaks im Allgemeinen und das Packen eines Seekajaks im Besonderen voll subjektiver Komponente, die manchmal auch nur von der Mode („Dayhatch“ ist in) bzw. der Gewohnheit geprägt werden, was bei vielen Kanuten mehr zählt als noch so relevant erscheinende objektive Komponenten.

Natürlich, auf die zweifache Abschottung möchten viele nicht mehr verzichten, weil sie zum einen für einigermaßen wasserdichte Gepäckräume sorgt und weil sie zum anderen das Packen über die beiden Gepäckluken ungemein erleichtert. Das ist auch der Grund dafür, dass immer mehr Flusswanderkajaks mit einfacher oder doppelter Abschottung ausgerüstet werden, obwohl sie ansonsten die übrigen Anforderungen der Seetüchtigkeit nicht erfüllen.

Aber der Übergang zur dreifachen Abschottung ist – abgesehen von dem Vorteil, bei Tages-touren das Gepäck optimaler zu verpacken und damit den Trimm des Seekajaks zu erleichtern – eigentlich nur subjektiv begründbar. Der eine findet diese „Dayhatch“ professionell und möchte nicht mehr darauf verzichten. Ein anderer schwört auf seine beiden Gepäcklukendeckel, wobei sich auch hier die Lager in jene teilen, die den Hecklukendeckel möglichst dicht an der Sitzluke haben möchten, um dann mit einem Griff den wichtigsten Gegenstand sofort herausholen zu können (z.B. das Zelt), und jene, die den Hecklukendeckel lieber in der Mitte des Hecks platziert haben möchten, da sie dann bei geöffnetem Deckel alternativ die Möglichkeit haben, das Gepäck vor der Heckluke bzw. hinter der Heckluke zu ergreifen.

Trends

Wer A sagt, wird auch B sagen, oder: Wer hinter der Sitzluke eine Tagesluke installiert, kommt irgendwann auch auf die Idee, ebenfalls vor der Sitzluke eine Tagesluke (Deckstau-fach, Deck-Box) einzubauen; denn dann besteht wirklich die Möglichkeit, unterwegs auf dem Wasser Zugriff zu all den Dingen zu haben (z.B. trocken gelagerte Seenotsignalmittel, Foto-apparat, Sonnencreme, Brieftasche), die in dieser Luke gelagert werden.

Kein Wunder daher, dass ein solches „Bow-Dayhatch“-Konzept immer mehr Verbreitung findet, zumindest bei den Kajaks, die eher für das Süß- als für das Salzwasser konzipiert sind.

Warum aber soll der „Tageslukendeckel“ vor der Sitzluke eher für das Kanuwandern auf Binnengewässern geeignet sein? Nun, Folgendes sollten Küstenkanuwanderer bedenken:

- Der Tageslukendeckel wird i.d.R. genau dort platziert, wo ansonsten die am wirksamsten arbeitende Handlenzpumpe (Compac 50) installiert wird; d.h. wer die Tagesluke vor dem Bug den Vorzug gibt, muss auf eine E-Pumpe, eine eingebaut Fußpumpe bzw. auf eine tragbare Handpumpe zurückgreifen.
- Der Tageslukendeckel befindet sich direkt auf dem Kartendeck. Damit das Ablesen der Seekarte nicht erschwert wird, sollte der Lukendeckel so eingebaut werden, dass er nahezu plan mit dem Kartendeck verläuft. Dass die Seekarte zur Seite geschoben werden muss, um einen Zugriff zum Tages-Lukendeckel zu kommen, wird dagegen nicht als problematisch angesehen.

Aus diesen beiden Gründen finden wir bislang bei den britischen Seekajaks noch keinen „Bow-Dayhatch“, obwohl die Briten die Notwendigkeit einer solchen Gepäcklagerungsmöglichkeiten nicht abstreiten. Sonst hätte sie nicht die „Kneetubes“ (Kniebox) erfunden, zu der wir jedoch nur Zugriff haben, wenn wir zuvor die Spritzdecke öffnen.

Ansonsten ist bei manchen Tageslukendeckel zu bemängeln, dass für sie kein extra fester Behälter unter dem Kartendeck in der Sitzluke eingebaut wird, sondern nur ein Neopren-Sack, der u.U. je nach Beinlänge bzw. -haltung einem beim Ein-/Ausstieg bzw. beim Paddeln stören könnte. Letzteres kann auch bei einem fest eingebaut Tageslukenbehälter zutreffen. Hier hat jedoch der Hersteller die Möglichkeit, diesen Behälter so zu formen, dass er zusätzlichen Kniehalt bieten kann, was insbesondere beim Paddeln den – bei vielen Seekajaks zu bemängelnden - Schenkelhalt substituieren kann.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Hinweis: Ich danke Dirk Lademann für seine kritischen Anregungen zum „Stern-Dayhatch“-Konzept.

15.06.2006 **Paddeltechniken** (Ausbildung)

Im KANU MAGAZIN werden unter dem Beitrag:

„Die kleine Kajak-Fahrschule“

ein paar grundlegende Paddeltechniken per Foto & Text vorgestellt:

- Einsteigen
- Paddel halten
- Grunds Schlag
- Bogenschlag vorwärts
- Bogenschlag rückwärts
- Ziehschlag

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 4/06, S.52-53 – www.kanumagazin.de

14.06.2006 **Insel Krk (Kroatien)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **B.Müller** in dem Beitrag:

„Umlaufende Winde: Krk“

über die größte und eine der schönsten Inseln Kroatiens (Küstenlinie ca. 110 km), die vor der Küste im nordöstlichen Teil des Kvarner liegt. *„Dank vieler Häfen und Buchten ist sie ideal, um drum herum zu (fahren). Trotz Flauten und Bora.“* Insgesamt werden in dem Beitrag die

11 schönsten Häfen und Buchten vorgestellt (inkl. Kartenskizze). Die Nordostküste ist bora-gefährdet.

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

- „Im Hochsommer meist schwache Winde, teils Flauten.
- In der Vor- und Nachsaison des Öfteren Starkwind.
- Der **Maistral** ist der typische Schönwetterwind aus Nordwest. Er weht von Juni bis etwa Mitte September.
- Der **Jugo** kommt aus Südost mit Schwüle, Regenschauern und bis zu 7 Bft.
- Die **Bora** stürzt aus Nordost von den Bergen aufs Meer. Im Juli und August tritt sie aber eher selten auf.
- Wetterbericht über UKW-Kanal 69 rund um die Uhr, auch auf deutsch.“

Quelle: YACHT, Nr. 13/06, S.44-49 – www.yacht.de

Literatur:

B.Müller: Kroatische Küste – Kvarner Bucht (Ed. Maritim)

Sportbootkartensatz 7: Adria 1 (Delius Klasing)

U.Beier: Bora – ein kroatischer Fallwind. Erläuterungen zu ihrer Entstehung

è www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

14.06.2006 **Inmarsat E-EPIRB-Dienst: Einstellung zum 1.12.06** (Ausrüstung)

In der YACHT hat die Firma INMARSAT eine Anzeige geschaltet, in der mitgeteilt wird, dass:

- Inmarsat E Satelliten-Notfunkbaken (EPIRB)

nur noch bis zum 30.11.06 funktionieren. Ab dem 1.12.06 wird der der Inmarsat E Dienst eingestellt.

Die Firma Inmarsat bietet einen kostenlosen Ersatz für alle bei ihr registrierten Inmarsat E E-PIRBs an. Bei den Ersatz-Notfunkbaken handelt es sich um typenzugelassene Cospas-Sarsat 406 MHz EPIRBs. Der Austausch wird von ACR Electronics Inc. durchgeführt.

Infos: www.acrelectronics.com bzw. www.inmarsat.com

Kontakt: mobrian@acrelectronics.com

14.06.2006 **Wetterbericht per Seefunk** (Wetter)

In der YACHT wird darüber berichtet, dass die Firma „Delta Papa 07 Seefunk“ den Testbetrieb für einen neuen Sender in Bremerhaven (UKW-Kanal 01) aufgenommen hat. Der Wetterbericht kann nunmehr per UKW-Sprechfunkgerät über 10 Küstenfunkstellen abgehört werden, und zwar um 07.45* + 09.45 + 12.45 + 16.45 + 19.45* Uhr (* nur April-Okt.) über die folgenden Küstenfunkstellen-Kanäle:

28 Borkum
 01 Bremerhaven
 25 Bremen
 24 Elbe-Weser
 26 Nordfriesland
 23 Kiel
 24 Lübeck
 66 Arkona

Die Ankündigung des Wetterberichts erfolgt über Kanal 16.

Quelle: YACHT, Nr. 13/06, S.14 – www.yacht.de

Infos: www.dp07.de

Weitere Seewetterinfos: www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf

13.06.2006 **Korsika / Sardinien / Elba** (Revier/Ausland)

Der Verlag Delius Klasing hat das folgende Buch neu aufgelegt:

- Röhring, Klaus-Jürgen:
Korsika - Sardinien - Elba
2006 (272 Seiten; 271 Pläne)
Preis: ca. 28,- Euro

13.06.2006 **Ostägäische Inseln / Dodekanes / Kreta** (Revier/Ausland)

Der Verlag Delius Klasing hat das folgende Buch neu aufgelegt:

- Radespieler, Gerd:
Griechenland: Ostägäische Inseln – Dodekanes - Kreta
2006 (256 Seiten; 171 Pläne)
Preis: ca. 28,- Euro

09.06.2006 **Blankenese - Helgoland und zurück** (Revier/Inland)

Jens Offermann ist 1996 von Hamburg-Blankenese aus nach Helgoland gepaddelt und wieder zurück. Im Folgenden ist sein Bericht:

„Ich bin mal allein nach Helgoland gefahren!“

nachzulesen:

Meine Güte, wie lange jipper ich wegen einer Paddeltour nach Helgoland. Wen hab' ich alles gefragt und genervt wegen Helgoland. Dann begann das Jahr 1996, und ich war der Meinung „*Nun muss es sein!*“ Aber wie war das Wetter? Kälte, Wind und das ausdauernd. Irgendwann sollte es nun aber doch losgehen. Ich habe mich so umgehört, wer mit wollte, aber keiner hat angebissen. Also Tour geplant nach meinem Empfinden.

Da so eine Strecke – von der Länge kein Problem – aber navigatorisch etwas anspruchsvoll ist, habe ich mich schlau gemacht (das allerdings nicht erst seit gestern) und alles, was darüber gesprochen und geschrieben wurde, in mich reingesaugt. Seekarten, Tidendaten, Stromrichtung und -stärke, Kompasskurse, Landmarken, Seglerkurse, Kurse der Touristen und alles was es so gibt auf der Tour nach Helgoland, war zu verarbeiten. „*Wieso redet eigentlich keiner von der Tour zurück?*“ Aber irgendwann war alles (?) geplant und es sollte losgehen.

1. Anlauf: Cuxhaven, Spieka-Neufeld ... nach Hause

Tidenkalender war kopiert, Seekarten waren klar, Auszüge vom Stomatlas erstellt, Tide ausgesucht, Chef wegen Urlaub genervt und mit dem Auto nach Cuxhaven gefahren. Wetter sollte auch gut werden, und nun stand ich an der Kugelbake bei Cuxhaven und sah mir die

herrliche Nordsee an. Aber die See hat es mir gezeigt. Alles weiß und ein ordentlicher Wind aus Nordwest so um 6 – 7 Beaufort. Das war es wohl auch. Also 5 – 6 Stunden, das heißt bis abends warten und noch mal nachdenken. War wieder nichts. Planung geändert und nach Spieka-Neufeld gefahren. War auch kein Problem. Was ich da wollte, weiß ich jetzt auch nicht mehr. Dort ist zwar ein guter Startpunkt, aber für meine Zwecke an dem Wochenende auch nichts. Hieß also: traurigen Herzens nach Hause fahren und die olle Elbe paddeln. So 'n Schiet.

2. Anlauf: ... Urlaub auf der Dordogne

Bei dem zweiten Anlauf, d.h. Urlaub, Kopien, kurzer Start: alles schon zu Hause in Hamburg gestoppt. Stattdessen sollte es nun in Urlaub gehen, so richtig luschtig mit Frau, Zelt und Zweier zur Dordogne in Frankreich. War 'ne Wucht in Tüten. Ein Urlaub, so richtig mit Seele bummeln lassen. Das war es auch.

3. Anlauf: Blankenese – Freiburg – Kugelbake – Helgolands Düneninsel

Aber was hatte Jens Offermann gemacht? Eine Woche mehr Urlaub erbeten (von Frau und Chef). Und wie er die verbraucht? Richtig! Nach Helgoland gepaddelt. Am Sonntag so um 09.30 Uhr ging es los, aber vom Bootshaus Blankenese elbabwärts.

Die erste Tide reichte bis Freiburg (ca. 50 km). Den Hafenspriel bei Niedrigwasser (NW) noch bis zum Hafen gepaddelt und in den Ort gelaufen. Na ja, ist ja gleich daneben. Ist ein netter Ort und es gab sogar einen etwas größeren Imbiss mit guten Speisen. Da ich durch die Tide viel Zeit hatte, bin ich zweimal durch den Ort gelaufen.

Bei Hochwasser (HW) Brokdorf ging es dann weiter bergab. Mein Ziel war Cuxhaven, und zwar der Bauhafen an der Kugelbake (ca. 43 km). Dort hatte ich vor langer Zeit schon einmal gepennt. Aber wie es so ist nach langer Zeit, der Hafen ist bei Niedrigwasser verschlickt. Und nun? Es war da schon 23.00 Uhr und stockdunkel. Nur die Kugelbake war beleuchtet. Kurzerhand entschied ich mich für ein Nachtlager direkt unter der Bake im Steinrondell. Der Weg vom Wasser dorthin war ganz schön steinig. Also – Boot, Ausrüstung und Jens mussten über das Stack transportiert werden. Unter der Bake gab es eine kleine Sandwehe. Hier schlug ich mein Lager auf. Herrlich!

Aber die See ruft. Morgens um 07.00 Uhr nach Tee und Brot entschloss ich mich kurzerhand „*Nun geht es rüber!*“, aber nicht nach Neuwerk (ca. 22 km), wie mein eigentlicher Plan war, sondern direkt nach Helgoland (ca. 65 km). Bei leichtem östlichem Wind – so ca. 2 – 3 Beaufort – fuhr ich direkt am roten Tonnenstrich lang bis zum Großen Vogelsand. Nun: mein Freund Werner erzählte mir einmal, fahr' weiter am Tonnenstrich bis zur Tonne 2 der Außenreede und bei gutem Wetter siehst du dann bald Helgoland. So war es dann auch. Nach ca. 4 Stunden sah ich Helgoland. Mein Eindruck war zu dieser Zeit „*So doll ist das ja auch nicht, und wenn du jetzt schon Strand siehst, kann es nicht mehr weit sein!*“

Aber 4 Stunden, das schafft auch kein Jens Offermann. Was ich als Strand ansah, entwickelte sich nach weiteren 3 Stunden als die weißen Häuser vom Helgoländer Oberland. Die Überfahrt nach Helgoland schaffte ich also in 7 Stunden. Udo Beier hatte mir den Tipp gegeben, auf der Düneninsel nebenan zu zelten; also hielt ich auf einen schönen Strand zu. Nur wie es in Touristenecke halt so ist, „*Hier ist das Bootsfahren verboten!*“ erzählte mir der Bademeister, der bei der Landung heran gelaufen kam. Aber er war gnädig und erlaubte mir, die Beine auszuschütteln.

Der Campingplatz liegt auf der anderen Seite der Düne und die paar Meter waren dann auch bald geschafft und das Zelt stand an einem schönen Platz direkt unter der Einflugschneise des kleinen Flugplatzes. Die Flugzeuge bemerkt man aber nach kurzer Zeit nicht mehr, und

ich schon gar nicht; denn nach 2 Bierchen, einer Dusche und Rückfahrtpassung la ich auf der Matte und habe bis abends gepennt.

Auf der Lauer!

Wach wurde ich, weil es sehr stark wehte. Der Wind war nach Aussagen des Flughafentowers so 6 – 7, in Spitzen 8 Beaufort. Der Wetterbericht erzählte etwas von gleichen Windstärken am nächsten und übernächsten Tag. Also Donnerstag geht es zurück. Hoffentlich!

Was macht man eigentlich so lange auf Helgoland? Unterland bestaunt mit Hafen und Kur-einrichtungen. Oberland bestaunt mit Bunkeranlagen, Langer Anna, Lummenfelsen und man höre und staune einer Kleingartenkolonie mit Zwiebeln und Gartenzwerge!

Retour nach Neuwerk in über 12 Stunden

Es wurde also Zeit, wieder los zu fahren. Donnerstag bei Niedrigwasser Helgoland um 13.30 Uhr ging es ins Kajak Richtung Neuwerk (ca. 53 km). Das Tollste war, der Wind hatte gedreht und war sehr schwach geworden. Ca. 2 – 3 Beaufort aus Südwest. So blieb es auch. Allerdings bei keiner guten Sicht (ca. 5 sm).

Bei so einer langen Tour über See bleibt man auch nicht ungesehen:

- Die ersten, die mich aufsuchten, war die Küstenwache. Frage: Woher und wohin, ob ich Unterstützung benötige, und ob ich im Hellen noch ankommen würde!? Nach meinen ersten Befürchtungen, also alles sehr nett und auch etwas beruhigend.
- Der zweite Besuch war von genau der gleichen Art, aber ein Rettungskreuzer der DGzRS. Sie ließen sogar ihr Tochterboot zu Wasser und kamen auf Armeslänge heran. Die gleichen Fragen und „*Gute Fahrt!*“ Prima, man wird also doch beachtet.
- Nun sollte es aber weitergehen. Gleich danach flog der Hubschrauber der SAR über mich hinweg. Irgendetwas wurde durch das Megaphon gerufen, was ich aber wegen der Lautstärke nicht verstand. Ich habe freundlich gewunken und schon rauschte der Krachmacher weg und verhielt dann in der Luft über dem Rettungskreuzer. Es war fast zu sehen, wie sie sich über Funk unterhalten haben. Nach 5 Minuten war dann aber alles vorbei und jeder zog seines Weges.

Den Kurs, den ich nun fuhr, lag bei 130 Grad und nach meiner Berechnung sollte Tonne 4 nach ca. 3:30 Stunden in Sicht kommen. Kam aber nicht; sondern Tonne 3 nach 4 Stunden. Meine Gedanken waren, nun wird es knapp und was mache ich, wenn der Ebbstrom einsetzt? Also erstmal weiter den roten Tonnenstrich bis zum Großen Vogelsand und dann nach Neuwerk sind es noch eine Seemeilen.

Die Dunkelheit nahm auch schon zu. Nur der Leuchtturm Neuwerk war im grünen Bereich. Also direkt darauf zu. Es ging so ziemlich glatt, weil auch kein Schiffsverkehr zu sehen war. Bei Einfahrt in die Hundeblaje war es nun stockduster und der Strom ging zügig bergab. Mit Müsliriegel, letzter Dose Bier und guten Mutes bis zum Deich Neuwerk war dann für heute das Tagwerk getan. Insgesamt war ich über 12 Stunden unterwegs gewesen. Habe herrlich unter Sternen geschlafen und morgens festgestellt, dass es nur noch ca. 100 m bis zur Badestelle gewesen wäre.

... weiter nach Otterndorf, zum Pagensand ... nach Blankenese

Mein Freund der Wind hatte nun auch wieder gedreht und zugelegt. Wie hätte es auch anders sein können, natürlich mal wieder 4 – 5 Beaufort aus Ost und ich musste los; denn ir-

gendwann ruft ja auch die Arbeit. Heute paddle ich nur noch bis zur Alten Liebe, dachte ich, und fuhr dann nach Tidenwechsel doch noch bis Otterndorf (ca. 42 km).

Der nächste Tag sah mich mittags auf der Rhinplatte und abends auf dem Pagensand (ca. 55 km).

Der Sonntag begann morgens mit Wind aus Ost und zu Anfang mit schönen, hohen Wellen, natürlich gegenan. Dann klang meine Helgolandtour mit einer luschigen Fahrt bis zum Bootshaus in Blankenese (ca. 27 km) aus.

Fazit

Alles in allem waren es ca. 335 km, für die ich 7 Paddel-Tage benötigte. Was sollte diese Quälerei eigentlich? Aber herrlich war es doch, bis auf den schmerzenden Hintern und das Kreuz. Also nie wieder Helgoland! Oder?

Text: Jens Offermann, Hamburg

03.06.2006 Kegelrobbenzählung Nordsee (Natur)

In den NATIONALPARK NACHRICHTEN des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer wird darüber berichtet, dass bei einer Befliegung am 7.4.06 insgesamt 115 Kegelrobben gezählt wurden. 94 Tiere davon lagen auf dem Jungnamensand vor Amrum. Die nächste große Kegelrobbenkolonie gibt es auf der Helgoländer Düneninsel, wo etwa ebenso viele Tiere wie im Nationalpark des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres leben.

Damit haben sich im letzten Jahrzehnt die Kegelrobbenbestände verdoppelt. Übrigens, im Mittelalter waren die Tiere im Wattenmeer zahlreicher als Seehunde. Möglicherweise wurde ihnen damals ihre geringe Scheu gegenüber dem Menschen zum Verhängnis; denn sie waren leichter zu erlegen als Seehunde.

Quelle: NATIONALPARK NACHRICHTEN – Informationsblatt aus dem NP Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (April-Mai 2006) – www.wattenmeer-nationalpark.de

Link: <http://www.natur-lexikon.com/Texte/MZ/001/00091-Kegelrobbe/MZ00091-Kegelrobbe.html>

03.06.2006 Asiatische Gespensterkrebse (Natur)

In den NATIONALPARK NACHRICHTEN des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ist Folgendes zu lesen:

„Als im Herbst 2004 Schwimmstege aus dem Hafen von List im Norden der Insel Sylt zur Einlagerung über den Winter aus dem Wasser geholt wurden, waren diese dicht mit einer Krebsart besiedelt, die bisher für das Gebiet unbekannt war. Christian Buschbaum und Imme Schrey von der Sylter Wattenmeerstation des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung identifizierten die Tiere als einen Gespensterkrebse (Caprellidae) mit dem Namen **Caprella mutica** und zählten auf Pontons und Hafentmolen mehr als 3.000 Tiere pro Quadratmeter.

Beheimatet ist *C. mutica* an der Küste Nordostasiens. In der Nordsee wurden erste Exemplare im Jahr 1995 an der niederländischen Küste entdeckt. Danach wurde die Art auch in Belgien, Norwegen, Irland sowie Schottland und nun auch an der deutschen Nordseeküste beobachtet. Den weiten Weg aus dem Fernen Osten in die Nordsee haben die Krebse vermutlich als blinde Passagiere im Ballastwasser von Schiffen oder auch als Begleitart von Pazifi-

schen Austern (*Crassostrea gigas*) überwunden, die bis in die 1970er Jahre zu Kulturzwecken aus Asien in europäische Gewässer gebracht wurden.

C. mutica erreicht eine Körperlänge von über 35 Millimetern und ist damit deutlich größer als die wenigen anderen in deutschen Gewässern heimischen Caprelliden-Arten, die 20 Millimeter kaum übertreffen. Aufgrund der Körpergröße von *C. mutica* und wahrscheinlich ähnlicher Lebensansprüche kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zur Verdrängung von ansässigen Caprelliden-Arten kommen wird. Die Verbreitung des Gespensterkrebses und seine potenzielle Ansiedlung in natürlichen Lebensräumen hat Imme Schrey in einer Diplomarbeit untersucht.“

Quelle: NATIONALPARK NACHRICHTEN – Informationsblatt aus dem NP Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (April-Mai 2006) – www.wattenmeer-nationalpark.de

02.06.2006 Seegangspaddel im Faltboot Anfang der 30er Jahre (Geschichte)

In KANU SPORT erschien Anfang der 30er Jahre ein Beitrag von **Karl Schmidt** mit dem Titel:

„Faltboot in Seenot“

in dem er sehr anschaulich beschreibt, dass das Paddeln im Seegang damals in der Nähe von Den Helder (NL) um keinen Deut anders erlebt wurde als es heute erlebt wird. K.Schmidt paddelte übrigens in einem „Hart-Reise-Zweisitzer“, der mit einem kleinen Treibsegel und Seitenschwerter ausgerüstet war.

Start durch die Brandung

„Als mein Faltboot in dem zurückflutenden Wasser der letzten Brandungswelle der nächsten entgegen trieb, hatte ich gerade noch Zeit, die Spritzdecke zu schließen, und dann ging schon der erste Brecher über mich hinweg. Eine Sekunde später wäre das Faltboot gestrichen voll Wasser gewesen. Die eine Sekunde bot mir gerade noch Zeit, zu einem kräftigen Paddelschlag, der das Boot vor dem Querschlagen bewahrte. Der zweiten Brandungswelle konnte ich schon meine volle Aufmerksamkeit zuwenden, und mit allen Kräften arbeitete ich ihr entgegen, um so schnell wie möglich aus der gefährlichen Nähe der Seebrecher zu kommen, die hier zum Schutz des Strandes gegen die Brandung in die See hineingebaut waren. – Die Gewalt ihres Anpralls presste das Wasser in jede kleine Öffnung, in jeden Spalt der Kleidung, mein Ölzeug nutzte da nicht viel, schon in der Brandung wurde ich völlig durchnässt. – Mit harten Paddelschlägen arbeitete ich mich vorwärts und musste noch eine dritte und eine vierte dieser Wellen über mich ergehen lassen, dann lag der breite Brandungsgürtel hinter mir. Ich war durch die Brandung und kam vom Regen in die Traufe.“

Unterwegs inmitten von Dünung und Windsee

Die See war durch den Sturm noch zu sehr zerwühlt, und ich geriet in eine 3 – 4 Meter hohe Dünung. Am liebsten wäre ich sofort wieder umgekehrt. Aber ... die Gefahren einer Rückfahrt durch die Brandung wären noch größer gewesen als die der hohen aber ziemlich regelmäßigen Dünung hier draußen. ... Einmal hier draußen, war es schon am ratsamsten, durchzuhalten, und so begann dieser schwere Kampf gegen Wind und Wellen, den ich nun stundenlang mit dem Mute der Verzweiflung um Sein oder Nichtsein führte. ...

Mit einer nervenaufreizenden Regelmäßigkeit rollte Welle auf Welle heran. Es sind große schwarzgrüne oder schwarzblaue Wasserberge. Sie scheinen durchsichtig zu sein wie Glas; an ihren dunkelsten Stellen glaubte ich in unendliche, geheimnisvolle Tiefen schauen zu können. – Sie sahen plump aus, diese Wasserkolosse, aber sie kommen heran wie Katzen,

so schnell und so leise, und plötzlich standen sie vor mir, steil und düster, als drohten sie jenes bisschen Leben dort unten durch ihre Masse zu erdrücken, das sich erkühnt, in ihr gewaltiges Reich einzudringen und an ihrem tollen Spiel teilzunehmen. Unwillkürlich duckte ich mich dann, als fürchtete ich ihren Zorn. – Es hatten aber diese Ungetüme auch ihre schwachen Seiten. Rein instinktmäßig musste ich sie erkennen, und rein instinktmäßig nutzte ich sie auch aus. Ganz plötzlich war ich mit dem Boot auf dem Rücken der Woge, und eine Gefahr war beseitigt, ein Gefecht gewonnen. Die Aufmerksamkeit galt sofort der nächsten Welle. Blitzschnell prüfte ich sie wie ein Gegner, erkannte ihre gefährlichen und harmlosen Seiten, und schon gleitet das Faltboot mit einer bald atemberaubenden Schnelligkeit den Rücken des einen gerade eroberten Wellenberges hinab in ein weites Tal.

Das sind die Momente, in denen mich die Seekrankheit umschlich. Ich hatte aber jetzt zum Glück keine Zeit, sich mit ihr zu befassen; denn schon stand die nächste Woge vor mir, fast über dem Faltboot. Es war wieder ein Augenblick höchster Spannung – und ich musste wieder oben sein, um weiter kämpfen zu können.

Jede siebte Welle

So wechselte in steter Reihenfolge Wellenberg – Wellental, stundenlang. Immer der gleiche Anblick, immer die gleichen Gefahren. Doch nein, die Wellen waren nicht gleich, jede einzelne überraschte mit besonderen Eigenarten, bei jeder sah die Gefahr anders aus. In einer bestimmten Reihenfolge wuchsen sie und steigerten ihre Größe und Gewalt, bis nach einer allergrößten Welle der Reigen von einer kleinen Welle neu eröffnet wurde. Im gleichen Verhältnis wie die Wellen wuchs die Spannung, mit der ich jeder neuen entgegensah, bis ich die letzte, die ganz große, geschafft hatte. Dann entspannten sich für eine Sekunde Ruhe alle Nerven, alle Muskeln; ich bemerkte, dass ich in den letzten Momenten vor Aufregung sogar ganz vergessen hatte zu atmen, und mit einem tiefen Atemzug wurde das schnell wieder nachgeholt. Neuer Mut und neue Kraft kommt in die Glieder und während ich noch schnell einen Blick über die aufgewühlte See warf, über die nächsten zu erwartenden Wellen, ging es schon wieder hinab in ein Tal und das gleiche gefährliche Spiel begann von neuem.

Über drei Stunden schon währte dieser mit dem Mute der Verzweiflung geführte Kampf. Der Wind war auch noch aufgefrischt und an eine Landung nicht zu denken. Die ganze Küste war flach, und es herrschte deshalb dort eine hohe und breite Brandung. Bis Jjmuiden, dem nächsten Hafen, waren es fast noch 30 km, also bei diesem Wetter fast 5 Stunden Fahrt. Ich glaubte nicht, noch solange durchhalten zu können. Aber vorerst führte ich einmal lieber den Kampf auf offener See weiter, als auf den sehr zweifelhaften Erfolg eines Landungsversuches unter diesen Umständen zu bauen.

Im gleichmäßigen Rhythmus rollte weiter Woge auf Woge heran. Was nutzte es, wenn ich ihnen meine Verzweiflung entgegen schrie, jede einzelne ging jetzt über mein Faltboot hinweg.

Aussichtsplattform „Wellenberg“

Von hohen Wellen aus konnte ich manchmal die Küste sehen. Dann dachte ich für Augenblicke an die Heimat, an zu Hause, an meine Freunde, und ich nahm mir vor, dass diese Fahrt die letzte im Faltboot auf See sein sollte, ganz gleich, wie sie enden würde. Ich dachte auch daran, was man wohl sagen würde, wenn ich hier nicht mehr heil herauskommen sollte. Eigentlich war das auch für mich vollständig gleichgültig. Wenn es hier schief ging, störte mich das andere nicht mehr. – Doch fort mit diesen unsinnigen Gedanken. Sie sind der Anfang vom Ende, und solange ich noch lebe, darf einem nichts gleichgültig sein. Und durfte ich hier schwach werden, jetzt in dieser Situation, wo es auf den Einsatz all meiner Kräfte ankam wie noch nie zuvor? Nein, ich musste und wollte durchkommen, und so kletterte ich mit neuer Kraft den nächsten anrollenden Wasserberg hinauf und ließ den Spritzer über mich hinweggehen. Ich fühlte mich wieder stark, kämpfte trotz meiner kritischen Lage mit einer gewissen

Freude im Herzen unverdrossen weiter und setzte im übrigen alle Hoffnung auf meinen bisherigen treuesten Begleiter, auf das Glück. – Und was auch geschehen würde, alles ist ja Schicksal und alles was geschieht, ist gut für irgend etwas. Es ist dieses die Weltanschauung eines Abenteurers, eine beruhigende Philosophie in kritischen Lebenslagen, die es aber noch nicht ganz verhindern konnte, dass ich mit einem gewissen Neid eine Möwe nachschaute, die ich unbehindert mit dem Wind landwärts segeln sah.

Steuerprobleme

Mein Faltboot hielt noch immer überall gut dicht. Das Spritzverdeck hatte ich der Länge nach mit Hilfe des Gepäcks und des Ersatzpaddels von unten her gut unterstützt, und trotz des stundenlangen Fahrens in den überkommenden Wellen spürte ich noch kein Wasser im Faltboot. Schwimmkörper für das Boot und die Schwimmweste für mich waren, wie immer auf See, gebrauchsfertig und lagen an gewohnter Stelle. Rauschend brach sich das Wasser an den Seitenschwertern, und widerwillig knarrten sie, wenn die Wellen mit aller Macht das Faltboot beiseite schieben wollten. Stoßweise fasste der Wind in die kleine Fläche des Treibsegels. – Vor mir in meinem Kurs tauchte Brandung auf. Eine der gefährlichen Untiefen lag dort, und ich musste die Gefahrenstelle umsteuern. Hierbei bemerkte ich, dass mein Ruder nicht mehr einwandfrei funktionierte. Die Seitenschwerter und das Steuer hatten den ganzen seitlichen Druck der Wellen auf das Boot aufzunehmen, wodurch die Flosse des Steuers stark verbogen worden war. Besorgt stellte ich fest, dass es immer mehr beschädigt wurde, und dann kam wieder eine jener Riesenwellen, die nach einem kräftigen Anprall brausend über das Faltboot hinwegflutete und mir einen Steuerbruch brachte. – Steuerbruch und Sturm auf See! Jetzt musste ich Segel bergen. Den Kurs nach Jmuiden konnte ich auch unmöglich weiter fortsetzen, da ich ohne Steuer nur mit dem Paddel das Faltboot bei dem Wetter solange nicht mehr gegen die See halten konnte. Jetzt musste ich landen, um jeden Preis.

Surfen

Querab von mir lag Bergen am Zee, ungefähr 6 km entfernt. Der Kurs dahin lief in Richtung von Wind und Wellen, und eine neue Gefahr lauerte hierin auf mich. Das Faltboot lief vor den Wellen, flüchtete sozusagen vor ihnen. Jene waren aber viel schneller, überholten es, hoben es hinten hoch und vergrößerten damit die Fahrgeschwindigkeit des Faltbootes, das ja nun noch einen steilen Wasserberg hinab glitt. Doch im selben Augenblick tauchte am Fuß der Welle der Bug des Faltbootes tief ins Wasser und die Geschwindigkeit wurde dadurch vorn sofort abgestoppt. Aber hinten wird das Faltboot von der nachschiebenden Welle noch mehr gehoben und vorwärts gedrängt und in dem Moment drohte die Kenterung, oder das Faltboot konnte sich sogar vollständig überschlagen.

Ich kannte diese Gefahr von meinen früheren Fahrten her. Aber wie leicht wirft man alle seine Erfahrungen beiseite, und wenn einem in einer unseligen Minute alles einerlei wird, dann versucht manch schließlich die tollsten Dinge, ob sie nicht doch glücken sollten. – Und so drehte ich einfach mein Faltboot bei. – Düster und unheildrohend rollte die nächste Woge heran, und dann erlebte ich den kritischsten Augenblick all meiner Fahrten. Das Faltboot ging hinten hoch, der Bug verschwand im Wasser, und etwas seitwärts davon sah ich jene dunkle Stelle, wo ich ins Wasser stürzen würde. Mit dem ganzen Körper warf ich mich hinüber auf die andere Seite des Faltbootes, dieses richtete sich inzwischen noch steiler auf, und dann kamen die Spritzer über. Alles verschwand in einer weißen Gischtmasse. – „Feierabend!!!“, dachte ich. – Es wurde still um mich. Das Rauschen der sprühenden Welle entschwand und oh Wunder, mein Faltboot trieb unversehrt wieder oben.

Etwas Gutes hatte diese Welle aber doch mitgebracht. Ich war jetzt warm. Vorher hatte ich in meinen völlig durchnässten Kleidern ordentlich gefroren, aber dieser Augenblick hatte mich warm gemacht und zwar so gründlich, dass eine Wiederholung nicht mehr nötig war. Ich zog

es vor, mich nun etwas auf Umwegen der Küste zu nähern, der sicheren Küste und den Gefahren der Brandung.

Durch die Brandung Richtung Strand

Bald hörte ich von weitem das gewaltige Brausen der Sturzseen. Ich sah die langen glatten Rücken der landwärts eilenden Wogen, sah, wie sich ihre Kämmen überstürzten und war dann plötzlich mitten drin in dem Tumult. Ich arbeitete wie besessen, als ich die erste Brandungswelle hinter mir rauschen hörte. – Jetzt Glück, bleib mir treu! – Wieder brach mit großem Lärm eine Sturzsee hinter mir zusammen. Ich sah nichts von ihr, ich hörte sie nur und paddelte Ich musste Obacht geben, dass hier das Faltboot immer rechtwinklig zu den Wellen lag.

Dann kam die erste Welle, die das Boot packte. Ich sah sie wieder nicht. Ich paddelte nur, und spürte, wie es hinten in die Höhe ging. Vorn tauchte das Boot unter und rannte mit voller Fahrt in den Grund, dass es krachend in allen Fugen zitterte. Wieder drohte die Gefahr des Überschlagens. Ich versuchte sie abzuschwächen, indem ich mich von meinem Sitz erhob und mein ganzes Körpergewicht nach hinten verlegte. Hierbei löste sich die Spritzdecke etwas. Ich fand keine Zeit mehr, sie noch rasch zuzudrücken, dann schon fiel mit dumpfem Schlag der Brecher über das Faltboot. Ich spürte Wasser eindringen und hatte die Empfindung, dass jetzt der Rest des Faltbootes in Trümmer ging, der eben bei dem Anprall gegen den Grund noch heil geblieben war. Aber die Welle lief auseinander und mein Faltboot bereitete mir heute die zweite Überraschung; es tauchte wieder unbeschädigt auf.

Zeit zum Nachdenken über dieses schier Unglaubliche blieb mir jedoch nicht; denn ich durfte hier keinen Augenblick verlieren, ich musste weiterpaddeln. Noch zweimal packten mich die Brandungswellen, noch zweimal durchlebte ich die gleichen entscheidenden Momente und noch zweimal ging alles gut.

So still und feierlich wie in einer Kirche war es um mich, als die letzte Welle hinter mir lag und mein Faltboot ruhig und friedlich in ihr gleichmäßig zurückflutendes Wasser trieb und endlich auf dem Strand lag. ...“

Quelle: KANU SPORT, ca. 1932, S.27-30

01.06.2006 Stützübungen: Analyse einer Kenterung mit Todesfolge (Ausbildung)

In KANU SPORT berichten **Mark Huber** u. **Udo Beier** in dem Beitrag:

„Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben: Analyse einer Kenterung“

darüber, dass anlässlich der Übung der Paddelstütze im tiefen Wasser ein Paddelanfänger kenterte und wohl in Panik geriet, sodass es ihm nicht möglich war, die Spritzdecke vom Süllrand zu lösen. Die ihm begleitenden Kameraden gelang es noch, ihn innerhalb einer Minute aus der Sitzlücke zu ziehen und an die Wasseroberfläche zu bringen; dennoch wurde dieser nach wenigen Minuten ohnmächtig und verstarb.

In dem Beitrag werden die Unfallursachen (hier: Stützübungen und nasser Ausstieg) erläutert und die medizinischen Hintergründe des Todesfalls offen gelegt.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 6/06, S.36-39 – www.kanu.de
Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IV.pdf

01.06.2006 Nova Scotia (Kanada) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Reinhard Zollitsch** in dem Beitrag:

„Auf den Spuren Champlains: Nova Scotia / Kanada“

über eine Tour im Jahr 2004 entlang der Südspitze von Nova Scotia (Neuschottland) von Halifax über die Fundy-Bucht nach Digby (ca. 611 km). Ein Jahr zuvor war er mit seinem seetüchtigen Canadier („Verlen Kruger Sea Wind Seakanu“ – 5,23 m mit Steuer und Spritzdecke) um die Nordosthälfte von Nova Scotia gepaddelt (Port Elgin – Halifax; ca. 720 km).

Anlass der Reise war die 400jährige Wiederkehr jenes Tages, an dem Pierre Dugua und Samuel de Champlain mit 77 Seeleuten und Siedlern auf zwei großen Schiffen auf der heutigen Insel St. Croix an der kanadisch-amerikanischen Grenze anlandeten und die erste permanente Handelssiedlung an der westlichen Atlantikküste errichteten (26.06.1604)

Quelle: KANU SPORT, Nr. 6/06, S.24-27 – www.kanu.de

Kontakt: reinhard@maine.edu

Literatur:

Scott Cunningham: Sea Kayaking in Nova Scotia (1996)

Hinweis: Siehe auch weitere Berichte von R. Zollitsch, die in KANU SPORT veröffentlicht wurden:

Nr. 8/03, S.4-10: Deutsche Ostsee im offenen Kanu, Nr. 8/03, S.4-10;

Nr. 12/05, S.30-32: Kurz vor der kanadischen Grenze - Küste: Die Inselwelt Maines/USA (Ostatlantik) è www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html > Infos v. 1.12.05 (Revier/Ausland)

01.06.2006 Sicherheitskonferenz beim Bundesverkehrsministerium (Befahrensregelung/Recht)

In KANU SPORT wird über eine Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich berichtete, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bonn am 6.04.06 veranstaltet hatte und zu der u.a. die nationalen Sportbootverbände eingeladen wurden.

„Hintergrund dieser Sicherheitskonferenz war der Umstand, dass sich die Zahl der gemeldeten Sportunfälle im Seebereich von 90 in 2003 auf 141 in 2005 erhöht hat. Während sich die Zahl der Sportbootunfälle in der Nordsee auf gleich bleibendem Niveau bewegt, steigen die Zahlen der Sportunfälle in der Ostsee. Nicht aufgenommen in dieser Statistik sind Unfälle mit Kleinfahrzeugen, also mit Kanus. Deshalb bewegte sich die Diskussion über eine angemessene Lösung darum, in erster Linie die Vorschriften zum Erwerb des Sportbootführerscheins See zu verändern.

Alle Teilnehmer waren sich darin einig, dass der Ausbildung eine entscheidende Bedeutung bei der Verbesserung der Sicherheit der Sportschiffahrt im Seebereich zukommt. Aus diesem Grunde sollen Standards für die Ausbildung erhöht werden. Kontrovers diskutiert wurden Themen hinsichtlich einer Ausrüstungs- und Anwendungspflicht. Insbesondere bei der Frage einer Pflicht zur Rettungsweste kein Konsens erzielt werden, zumal auch nach Auskunft der Vollzugsbehörden eine Kontrolle kaum realisierbar sei.

Deshalb wurde auch vereinbart, mehr Gewicht auf die Empfehlung zur Anwendung von Sicherheitsausrüstung zu legen. Ebenfalls einvernehmlich festgehalten wurde, dass die gesetzlichen Regelungen für die Sportschiffahrt im Seebereich zu komplex und unflexibel sind. Deshalb wurde angeregt zu prüfen, ob alle Vorschriften für die Sportschiffahrt in einem Rechtsinstrument verankert werden können. Auch wird geprüft, ob eine Neudefinition des Begriffs „Sportboot“ erforderlich ist.

Die Sicherheitskonferenz See dient dem Bundesverkehrsministerium als Grundlage für weitere Überlegungen, die Sicherheit zu verbessern. Die erstellten Vorschläge werden auch zukünftig mit den Wassersportverbänden diskutiert und sollen soweit wie möglich einvernehmlich verabschiedet werden.“ (UC)

Quelle: KANU SPORT, Nr. 6/06, S.5 – 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):

Aktuelle Infos des DKV-Referent für Küstenkanuwandern
hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

è www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

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

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

è www.skeg.de

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:

è www.natur-lexikon.com
 è <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 (Frankreich):
Connaissance du kayak de mer (CK/mer) (Verein)
 è www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):
Pagayeurs Marins (Verein)
 è www.pagayeursmarins.org

Homepage (Niederlande):
Peddelpraat (niederländischer Verein)
 è www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):
Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission
 è www.nkbzeevaren.nl

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 (Australien):
The New South Wales Sea Kayaker
 hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker"
 è www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Newsletter (Großbritannien):
Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)
 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:

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)

è www.cackletv.com

Half,W. (Hrsg.) (D):

Virtuelles Kajak-Museum

è www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

è www.gajaqunderground.com/freya/

è <http://freyahoffmeister.blogspot.com>

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/

Walpole, Jonathal

è <http://web.cecs.pdx.edu/~walpole/kayaking.html>

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

Walpole, Jonathal

è <http://web.cecs.pdx.edu/~walpole/Expedition.html>

*** * ***