

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.14/06)

(Aktuelle Infos: 1.09. – 31.10.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

31.10.2006 Westschwedische Schärenküste (Revier/Ausland)
29.10.2006 Großbritanniens Küstenreviere (Revier/Ausland)
28.10.2006 Neues von der Hanseboot (Ausrüstung)
24.10.2006 Newfoundland (Revier/Ausland)
23.10.2006 Gail's Stories (über die Arktik) (Revier/Ausland)
20.10.2006 Montenegro (Revier/Ausland)
19.10.2006 Europäische Gezeitendaten (Ausbildung)
18.10.2006 Lust auf Meer (Revier/Inland)
18.10.2006 4 Faltboote im Test (Ausrüstung)
18.10.2006 Kanu Magazin Kochstudio (Gesundheit)
18.10.2006 GPS-Workshop – Set up, Antennentyp u.a. (Ausrüstung)
17.10.2006 Küstenkanuwanderveranstaltungen 2007 (Ausbildung)
16.10.2006 Fertiggerichte für unterwegs (Gesundheit)
02.10.2006 Nördliche Sporaden (Griechenland) (Revier/Ausland)
27.09.2006 Kykladen (Griechenland) (Revier/Ausland)
26.09.2006 Seekarten: Missverständliche Schutzzone 1-Grenzen (Navigation)
25.09.2006 Küstenkanuwandern: der stille Naturgenuss (Revier/Inland)
20.09.2006 GPS: 9 Geräte im Test (Ausrüstung)
16.09.2006 Gepäckprobleme? 10 gewichtige Lösungsvorschläge (Ausrüstung)
10.09.2006 Neophyten (Natur)
09.09.2006 Britisches Seekajak „Quest LV“ von P&H (Ausrüstung)
07.09.2006 Tourentipps für Deutsche Bucht (Revier/Inland)
04.09.2006 BCU: Coaching Handbook (Ausbildung)
03.09.2006 50. Jahrestag von Lindemanns Atlantik-Querung (Geschichte)
02.09.2006 Tourentipp: Rund Sylt I(ca. 90-100 km in 3-4 Tagen) (Revier/Inland)

31.10.2006 **Westschwedische Schärenküste** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichten **Ursel + Jürgen Stecher** in dem Beitrag:

„Tausend Inseln und zwei Kajaks“

über eine Tour entlang des westschwedischen Schärenküste (welche sich nördlich von Göteborg bis an die norwegische Grenze erstreckt). Gestartet wurde vom Hamburgsund aus, wohl zu einer Rundtour, die hoch bis zur Insel Kalvön führte.

Auf 1 Seite werden eine Menge Kurz-Infos gebracht. Der Hinweis:

- *„Bei Starkwind ist es jedoch meistens möglich, eine Route entlang in den Innenschären zu wählen.*

setzt jedoch – wenn unter „Starkwind“ „starker Wind“ (= 6 Bft.) gemeint ist – entsprechende Kondition & Seetüchtigkeit voraus. Durch Düsen- und Kapeffekte, die zwischen den vielen Schäreninseln zu erleben sind, kann nämlich aus einem 6er Wind schnell eine 8er Wind werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/06, S.10-15 – www.kanu.de

29.10.2006 **Großbritanniens Küstenreviere** (Revier/Ausland)

Erwähnenswert hierzu sind zum einen die folgenden Bücher:

- **Stuart Fisher: Inshore Britain**
(Imray 2006)
St.Fisher, der Herausgeber der britischen Paddlerzeitschrift "Canoeist", beschreibt den britischen Küstenverlauf aus der Sicht eines Küstenkanuwanderers. Fisher selber ist innerhalb von 15 Jahren einem um die Insel gepaddelt. Siehe hierzu auch die Buchbesprechung in: www.seapaddler.co.uk/InshoreBritain.htm
- **Doug Cooper: Scottish Sea Kayaking: Fifty Great Sea Kayak Voyages**
Pesda Press 2004 (268 S.) – www.pesdapress.com
Buchbesprechung in: www.seapaddler.co.uk/BookReviewScottishSeaKayaking.htm
- **Jim Krawiecki: Welsh Sea Kayaking: Fifty Great Sea Kayak Voyages**
Die Küste von Wales erstreckt sich von Dee Estuary bis zum Bristol Channel. Es handelt sich um ein ideales Revier für alle Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, egal ob sie nun geschützte Passage bzw. Offshore-Trips bevorzugen. Das Buch hilft Touren zu planen und auszuwählen. Eine Menge Fotos und Kartenskizzen können dabei recht hilfreich sein. Außerdem gibt es Infos über Start- und Anlandeplätze, Entfernungen und Gezeiten.

Außerdem gibt es zwei britische Homepages zum selben Revier:

- www.UKseakayakguidebook.co.uk/sea_trips.htm
Dort finden wir über 120 Berichte, die Touren beschreiben, die entlang der britischen und irischen Küste führten.
 - www.SeakayakRoutes.com
Diese Homepage beschränkt sich auf die Wiedergabe von Berichten und Beschreibung von Routen, die entlang der schottischen Küste führten. Siehe hierzu auch: www.skeg.de/cms/news/520.php
-

28.10.2006 **Neues von der Hanseboot** (Ausrüstung)

In Hamburg ist mal wieder Bootsmesse (28.10.-5.11.06). In Halle 9 stellen die Kanuhersteller und -händler aus, leider aber auch andere, sodass wir schon mal etwas suchen müssen, bis wir sie finden, und zwar, EKÜ, Gademann, Klepper, Lettmann, Nautiraid, Neumann, Paddel-Meier und – als Kartenspezialist – Jübbermann.

Und was fiel mir als Küstenkanuwanderer besonders auf? Nun, zum einen ist das Schaubucken in Halle 9 nicht mehr vorhanden, sodass die SaU den „müden“ Messebesuchern nicht mehr zeigen kann, wie gekentert, ge-xt und gerollt werden kann. Zum anderen ist Folgendes mehr oder weniger erwähnenswert:

1. EKÜ aus Celle:

Seinen Stand hatte ich abgelegen in einer Ecke erst kurz vor 18 Uhr entdeckt, da war der Zugang zum Stand schon verschlossen. Von weitem konnte ich eine Menge Prijon-Kajaks entdecken und das folgende Seekajak: ELOHA von Necky (3-fach abgeschottet).

2. Gadermann aus Hamburg-Norderstedt – www.gadermann.de

Zu besichtigen gab es u.a. das relative neue Seekajak des britischen Herstellers P&H:

- QUEST LV (= low volume) (Volumen: 302 Liter)
536x54,5cm, ca. 24 kg, Cockpit: 73x42 cm Innenmaße,
3-fache Abschottung mit 2 runden und 1 ovalen Lukendeckel aus Weichplastik;
variables Skeg oder Steuer, fest installierte Lenzpumpe und Kompass.

Ansonsten gab es die Info, dass das folgende Seekajak wieder produziert wird:

- SIRIUS S von P&H (Volumen: ca. 275 Liter)
518x52cm, ca. 27,5 kg (mit Ausrüstung), Cockpit: 66x39 cm Innenmaße,
3-fache Abschottung mit 2 runden und 1 ovalen Lukendeckel aus Weichplastik;
variables Skeg oder Steuer, fest installierte Lenzpumpe und Kompass.

Schließlich demonstrierte Gadermann persönlich ein Paddelblatt des britischen Herstellers LENDAL, welches fluorezierende Eigenschaften hat. Zumindest in der verdunkelten Tiefgarage der Messehallen leuchte es weißgraugrünlich. Ob das als Nachtbeleuchtung ausreicht, möchte ich bezweifeln, aber immerhin ist es besser als gar nichts. Vielleicht fördert es den Gruppenzusammenhalt von Paddlern, die eine Stunde vor Sonnenaufgang zu einer Tour starten. Damit es so richtig leuchtet, muss es jedoch zuvor vom Licht so richtig angestrahlt werden. Die Leuchtkraft soll dann ca. 2-3 Std. anhalten!?

Gekauft habe ich mir den Tidenkalender 2007 und einen Abschleppkarabinerhaken aus Edelstahl mit Öse (Öffnungsbreite: 1,4 cm), damit er beim Schleppen nicht verloren geht. Übrigens, solch ähnliche Karabinerhaken werden auch in verschiedenen modischen Farben aus Alu angeboten. Leider ging im letzten Sommer ein solcher Haken einem Mitpaddler beim Schleppen verloren, als er sich nach 2-stündiger harter Schlepparbeit plötzlich dehnte, öffnete und vom Seil rutschte.

3. Lettmann aus Moers – www.lettmann.de

Ausgestellt sind fast alle seine Seekajaks. Leider fehlt der:

- POLAR (Volumen: ca. 315 Liter)
(530x53 cm), ca. 25 kg; Cockpit: 48x42 cm Innenmaße,
3-fache Abschottung mit 3 runden Lukendeckeln aus Weichplastik,
integriertes Steuer mit Skeg-Funktion, fest installierte Lenzpumpe und Kompass.

ein Seekajak, das wohl den Leuten zu „rassig“ ist.

Dafür sehen wird Lettmanns neues PE-Seekajak:

- MERIDIAN (Volumen: ?)
518x58,5 cm, ca. 27 kg, Cockpit: 88x42,5 Innenmaße,
2-fache Abschottung mit 1 runden und 1 ovalen Lukendeckel aus Weichplastik,
nach vorne und hinten verstellbare Sitzschale, verstellbare Schenkelstützen,
Tageslukendeckel vor der Sitzluke, Flip-Off-Steueranlage, Fußlenzpumpe.

Übrigens, der MERIDIAN ist die PE-Variante des:

- BAIKAL (Volumen: ?)
538x61 cm, Cockpit: 92x46 cm,
2-fache Abschottung mit 2 ovalen Lukendeckeln aus Weichplastik plus Tagesluken-
deckel vor der Sitzluke, Flip-Off-Steueranlage, Fußlenzpumpe.

Für beide Seekajaks sind Flip-Off-Steueranlagen vorgesehen, sodass Lettmann darauf verzichtet hat, das Heckende – wie bei vielen „Eski“s üblich - nach oben zu ziehen, da dies ein längeres Steuerblättern erforderlich macht.

Ansonsten fängt Lettmann an, seine einzelnen Modell fit für die nächsten Jahre zu machen:

- Sukzessive werden fast alle seine Seekajaks mit verstellbaren Schenkelstützen ausgerüstet, wobei die dafür vorgesehene elastische Schale an der Schenkelbreite der Kanutinnen und Kanuten angepasst werden kann.
- Alle seine Schottwände verfügen eine Art Druckausgleichsventil, ausgerüstet mit einer Goretex-Membrane. - Das soll es schon seit 2 Jahren geben. Mir ist es erst jetzt aufgefallen. Ob das wichtig ist, kann jeder selber entscheiden. Mir ist noch kein Gepäcklukendeckel abgefloppt bzw. noch keine Schottwand weggeplatzt. Vielmehr freue ich mich immer, wenn meine Lukendeckel sich bei Wärme aufwölben (konvex) bzw. bei Kälte eindellen (konkav). Dann weiß ich wenigstens, dass meine Lukendeckel dicht sind.
- Für alle seine Seekajaks der „Expeditions-Serie“ werden alternativ zu den decksgleichen Staulukendeckel mit Befestigungsbügel neuartige Deckel an mit abschließbarem Drehverschluss und - als Option - mit fest installiertem Kompass auf dem Bugdeckel. Sieht nicht schlecht aus, kostet aber was. Dafür ist es jetzt möglich, das Nico-Signal ordnungsgemäß zu verschließen, wenn nicht mehr gepaddelt wird.

4. Neumann aus Raunheim – www.willyneumann.de

Sein neues Kajak SPIRIT (550x46 cm; 14 kg) ist natürlich nichts zum Küstenkanuwandern, wohl aber das PE-Seekajak vom frz. Hersteller Rotmod (RTM)

- YSAK (Volumen: 280 Liter)
506x57 cm; ca. 28 kg, Cockpit: 81x47cm Innenmaße,
3-fache Abschottung mit 2 runden und 1 ovalen Lukendeckel aus Weichplastik,
mit Flip-Off-Steueranlage auf hochgezogener Heckspitze.

5. Paddel Meier aus Hamburg – www.paddel-meier.de

Im Angebot befinden sich nun auch die Seekajaks des schwedischen Herstellers POINT 65° N, welche ja auch schon vom deutschen Importeur Wavecrest (www.point65.de) vertrieben werden, und zwar handelt es sich dabei um die folgenden Modelle, für die es bei Verbundgewebeboote 5 Jahre Garantie gibt und bei PE-Booten 2-Jahre:

- X-LITE (Volumen: ca. 276 Liter)
475x54 cm; ca. 23 kg, Cockpit: 70x41 cm; Flip-Off-Steuer bzw. Skeg;
3-fache Abschottung, 2 runde und 1 ovaler Lukendeckel aus Weichplastik.
➔ ein ideales Seekajak für kleinere Leute bzw. für Tagestouren
- X-RAY (Volumen: ca. 380 Liter)
530x57 cm; ca. 25 kg, Cockpit: 78x41 cm; Flip-Off-Steuer bzw. Skeg;
3-fache Abschottung, 2 runde und 1 ovaler Lukendeckel aus Weichplastik.
- SeaRover (Volumen: ?)
525x63 cm; ca. 26 kg, Cockpit: 83x46 cm; Flip-Off-Steuer bzw. Skeg;

3-fache Abschottung, 2 ovale und 1 runder Lukendeckel aus Weichplastik.

- XP (Volumen: ca. 334 Liter)
545x54 cm; 25 kg, Cockpit: 78x41 cm, Flip-Off-Steuer bzw. Skeg;
3-fache Abschottung, 2 ovale und 1 runder Lukendeckel aus Weichplastik.
- CRUNCH ROCKET (PE) (Volumen: ca. 380 Liter)
495x55 cm; 25 kg, Cockpit: 78x41 cm, Flip-Off-Steuer bzw. Skeg;
3-fache Abschottung, 2 ovale und 1 runder Lukendeckel aus Weichplastik.
- CRUNCH ROCKER (PE) (Volumen: ca. 380 Liter)
495x55 cm; 25 kg, Cockpit: 78x41 cm, Flip-Off-Steuer bzw. Skeg;
3-fache Abschottung, 2 ovale und 1 runder Lukendeckel aus Weichplastik.
→ mit mehr Kielsprung als der Rocket und dadurch weniger kipplig, wendiger
und ruhigere Lage im Seegang!

Vorrätig am Messestand war jedoch nur das X-LITE. Übrigens, alle diese Seekajaks verfügen nicht über ein hochgezogenes Heck, sodass das Steuerblatt effizienter eingesetzt werden kann.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

24.10.2006 **Newfoundland** (Revier/Ausland)

Wendy Killoran berichtet in dem auf der SEAPADDLER-Homepage erschienenen Beitrag:

„**Newfoundland. A Place in My Heart**“

über ihre ca. 3.000 km lange Umrundung der an der kanadischen Ostküste liegenden Insel Newfoundland.

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

23.10.2006 **Gail's Stories** (über die Arktik) (Revier/Ausland)

Gail Ferris hat auf ihrer Homepage die verschiedensten Beiträge und Fotos über die Arktik zum Downloaden bereitgestellt.

Link: www.quillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html

20.10.2006 **Montenegro** (Revier/Ausland)

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

„**Hula-Tanz in Montenegro**“

über das Buchten- und Küstenrevier Montenegro. Interessant fürs Küstenkanuwandern scheint die Bucht im Norden zu sein, die an Herceg-Novi, Tivat, Risan und Perast vorbei bis nach Kotor reicht.

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

- „Die Gefahr, dass Sie in den Sommermonaten von Schlechtwetter mit Wind in Sturmstärke überrascht werden, ist gering.“
- „Immer rechnen müssen Sie dagegen mit Gewittern.“
- „Auch die Bora kann für böigen Wind sorgen.“
- „Eine Gefahr ist der „Garbin“. Dieser SW-Wind kann im Sommer auftreten, wenn eine Kaltfront auf die heiße Adrialuft trifft. Er dauert selten lange, kann aber mit 8 bis 11 Windstärken jeden Skipper in Verlegenheit bringen.“
- „Der Tidenhub ist mit ca. 30 cm gering. Er kann aber ebenso wie in der nördlichen Adria vom Wind beeinflusst werden.“
- „Auf Gezeitenstrom könnten Sie in den Engen der Bucht von Kotor treffen.“

Quelle: SEGELN, Nr. 11/06, S.24-31 – www.segelmagazin.de

19.10.2006 **Europäische Gezeitendaten** (Revier/Ausland)

Informationen zu den Gezeitendaten Europas finden wir u.a. unter:

- www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf
- <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi>

Es handelt sich hierbei um ein Computer-Simulationsprogramm, mit dem wir nicht nur die Gezeitendaten einer Vielzahl europäischer Orte errechnen können.

Eine andere Informationsquelle stellt das folgende Buch da:

- BSH (Hrsg.): **Gezeitentafeln Europäische Gewässer** (jährlich neu)

Dort finden wir die Gezeitenangaben von insgesamt 39 Bezugsorten plus die Korrekturdaten für weitere Orte. Die Ausgabe für 2006 umfasste insgesamt 255 S.

Die Gezeitendaten für 2007 und 2008 können aber auch z.B. den:

- **„Quick Tide“-Drehtafeln**
insgesamt 3 Ausgaben decken den Bereich von Gibraltar bis Belgien (inkl. Großbritannien und Irland) ab.

entnommen werden. Es handelt sich dabei um ein gefaltetes Stück Karton-Blatt (DIN A 4) mit einer Drehscheibe. Einer Tabelle kann der Datumscode für einen bestimmten Tag, und einer Landkarte die Ortskennzeichnung (in Farbe) entnommen werden. Die Drehscheibe wird entsprechend ausgerichtet und schon kann der graphische Verlauf der Tide für den eingegebenen Tag abgelesen werden. Die Genauigkeit der Hochwasserangabe soll zwischen $\pm \frac{1}{4}$ bis 1 Std. liegen.

Insgesamt gibt es drei Ausgabe zu je 7,99 £:

- **„South East“**: Der Drehscheiben können die Tidendaten von folgender Region entnommen werden: Bournemouth (GB) Richtung Ost bis über Bosten hinaus (englische Ostküste), sowie von westlich von Cherbourg (F) (inkl. britische Kanalinseln) bis nach Vissingen (NL);
- **„South West“**: Sie reicht von Cherbourg (F) Richtung West bis über Gibraltar hinaus; weiterhin umfasst sie den Bereich von Weymouth (GB) Richtung West über die Isles of Scilly Richtung Nord bis nach Porthmadog (englische Westküste) inkl. die gesamten irischen Küste;

- **„North“:** Sie reicht von Holyhead (englisch Westküste) bis zur Nordwestspitze von Schottland (für den Bereich von der Nordwest- bis zur Nordostspitze Schottlands gibt es keine Daten) und von der Nordostspitze hinunter bis nach Skegness (englische Ostküste); weiterhin können noch die Tidendaten des oberen Teils der irischen Ostküste (Dublin – Ballycastle) ermittelt werden.

Bezug: www.quicktide.co.uk

18.10.2006 **„Lust auf Meer“** (Revier/Inland)

KANU MAGAZIN bringt einen Überblicksartikel zum Thema:

**„Seekajakfahren in Deutschland:
Die schönsten Reviere, die wichtigsten Infos , die besten Insidertipps“**

Neben einem beeindruckenden Fotos über 2 Seiten sozusagen als Blickfang gibt's einen Beitrag zur Faszination des Küstenkanuwanderns („Deutschland ein Seekajaktraum“ v. U.Beier, S.20-25), und über „Umweltregeln für Seekajaker“ (S.23), zusammengestellt von der Hessischen Kanuschule und Seekajakschule Nanuk, zu lesen:

1. Bewusst auswählen
2. Bus und Bahn nutzen
3. Gewässerinfos einholen
4. Richtig paddeln lernen
5. Nur in angepassten Gruppengrößen paddeln
6. Abfall vermeiden oder entsorgen
7. Tiere und Pflanzen schützen
8. Stress vermeiden
9. Interesse an Natur, Umwelt und Kultur zeigen.

Weiterhin werden von **Jürgen Hoh** auf den Seiten 26-29 ein paar Küstenreviere vorgestellt:

- Rügen & Hiddensee
- Fischland-Darss
- Schlei
- Nordfriesische Inseln
- Spiekeroog
- Flussmündungen

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/06, S.18-29 – www.kanumagazin.de

18.10.2006 **4 Faltboote im Test** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN berichtet **Norbert Erdmann** unter dem Titel

„Vier gegen einen“

über ein Test der folgenden Faltboote:

- Fujita PE 500 (500x63 cm, 19,5 kg) – www.out-trade.de
- Folbot Cooper (506x60 cm; 18,5 kg) – www.out-trade.de
- Feathercraft Wisper (475x57 cm; 16,5 kg) – www.feathercraft.com
- Triton Ladoga Advance (480x65 cm; 18 kg) – www.out-trade.de

- Pakboat Puffin Swift (4430x64 cm; 15,5 cm) – www.pakboats.info

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/06, S.62-69 – www.kanumagazin.de

18.10.2006 **Kanu Magazin Kochstudio** (Gesundheit)

In KANU MAGAZIN eröffnet **Michael Harms** unter dem Titel:

„Das Kanu-Kochstudio: Lecker kochen unter freiem Himmel“

einen neuen „Workshop“. Hier wird gezeigt, dass wir Kanuten nicht auf Fertiggerichte aus Tüten angewiesen sind (s. hierzu den OUTDOOR-Beitrag, auf dem in der Aktuelle Info v. 16.10.06 verwiesen wurde).

Im Teil 01 werden zunächst einmal Grundlagen geschaffen, u.a. über

- Kochtöpfe: „Die dünnen Alutöpfe, die man immer noch erstaunlich häufig sieht, gehören ins Kochmuseum (Abteilung: Erinnerungen eines Pfadfinders) und taugen höchstens als Helmersatz bis Wildwasser III+ ... Ein guter Topf ist aus Edelstahl und relativ schwer, besitzt einen passenden Deckel und einen dicken, leitfähigen Boden mit Aluminium- oder Kupferkern. So wird die Hitze gut verteilt und nichts brennt an. ... Ordentliche Töpfe gibt es selten im Kanu- oder Outdoorshop ...“
- Nudelsauce: Zutaten pro Person: 5 Knoblauchzehen (Keim entfernen), 1 Mini-Stück Peperoncini, 2 Sardellenfiletes (aus dem Glas), 6 kl. Cocktailtomaten, 1 EL feingehackte Petersilie, mind. 5 EL gutes Olivenöl, 1 Prise Pfeffer & Salz.

Übrigens, in einer der nächsten Folgen wird u.a. erklärt, wie wir auch ohne Nudelmaschine „nicht nur besonders leckere Bandnudeln, sondern auch selbstgemachte Ravioli mit delikaten Füllungen ... aus dem Ärmel zaubern (können).“

Lassen wir uns überraschen, ob die Folgen „küstenkanuwandertauglich“ sind. OUTDOOR scheint mit seinen Tütengerichten wohl die Rucksackwanderer zur Zielgruppe zu haben, und KANU MAGAZIN nun die „Standquartiertouristen“ mit dem Seekajak auf dem Autodach!?

Quelle: KANU MAGAZIN; Nr. 6/06, S.74-75 – www.kanumagazin.de

18.10.2006 **GPS-Workshop – Set up, Antennentyp u.a.** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN bringt **Uli Benker** den 2. Teil seines Beitrages über die Handhabung mit GPS:

**„Workshop: GPS-Orientierung für Paddler
Teil 02: Erde an Weltraum: bitte kommen!“**

Folgendes wird u.a. angesprochen:

- Initialisierung (Anstellen des Gerätes)
- Set up (Einstellen des Gerätes)
- Antennentyp: „Modelle mit Patch-Antenne hält man waagrecht, Empfänger mit Helix-Antenne senkrecht bis leicht geneigt.“
- Satellitenkonstellation: „Stehen die empfangenen Satelliten eng beisammen oder in einer Reihe (etwa bei Empfang in engen Tälern und Schluchten) können Messabweichungen von über 100 Metern auftreten.“

Teil 01 erschien in KM 5/06 (s. Aktuelle Info v. 15.8.06).

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/06, S.78-79 – www.kanumagazin.de

17.10.2006 **Küstenkanuwanderveranstaltungen 2007** (Ausbildung)

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern bietet 2007 die folgenden Veranstaltungen zum Küstenkanuwandern an:

Kursangebot des Hamburger Kanu-Verband e.V.:

10.-11.03.07 Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern beim ACC Hamburg

Inhalt: Fahrtenplanung, Gezeiten- u. Wetterkunde; Eskimokajak-Geschichte u. Gymnastik sowie Rettungsübungen.

Ort: ACC, Ludolfstr. 15, 20249 Hamburg. Beginn: Sa. 10 Uhr, Ende: So. 17.00 Uhr. Kostenumlage.

Leitung: Udo Beier mit Jens Kreyser / Dr.Thomas Martin / Annegret Vogt.

Anmeldung bis 5.3. bei U.Beier – eMail: udo.beier@t-online.de

5.-6.05.07 Kurs II: Brandungsübungen in St. Peter-Ording

Inhalt: Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern, insbes. Brandungspaddeln u. Rettungsübungen.

Voraussetzung: Kurs I.

Ausrüstung: seegangs- u. kentertüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungsweste, Schutzhelm, Bootswagen.

Kostenumlage.

Anreise: Freitagabend.

Anmeldung: bis 30.4. bei U.Beier (s.o.)

Info-Blatt: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Brandungstreffen-Info.pdf

3.-5.08.07 Kurs III: Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness)

Inhalt: „Learning by Doing“. Vermittlung v. Grundkenntnissen z. Küstenkanuwanderns inkl. Wetter-/Navigations-/Gezeitenkunde u. Rettungstechniken.

Treffen: Freitag 15.30 Uhr in Schlüttsiel.

Voraussetzung: Kurs I+II; seetüchtige Ausrüstung, Seegangserfahrungen. Kostenumlagen.

Anmeldung: U.Beier (s.o.)

Info-Blatt: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Info.pdf

Kursangebot des Landes Kanu-Verband Niedersachsen e.V.:

17.-18.03.07 Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern beim PKH-Hannover

Ort: PKH-Hannover. Beginn: Sa. 10 Uhr, Ende: So. 17.00 Uhr.

Inhalt: Fahrtenplanung, Gezeitenkunde inkl. praktischer Rettungsübungen im Hallenbad.

Leitung: Udo Beier mit Klaus Wienecke u. Mike Behrens.

Kostenerstattung: DKV Mitgl. ca. 30,- Euro, sonstige ca. 35,- Euro.

Anmeldung bis 12.3.07 bei E.Thielböcker – eMail: ethielboecker@t-online.de .

17.-20.05.07 Kurs II: Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekerooog)

Inhalt: Vermittlung praktischer Grundlagen des Küstenkanuwanderns inkl. Brandungspaddeln, Rettungstechniken.

Treffen: Donnerstag 10.00 Uhr in Neuharlingersiel.

Voraussetzung: Kurs I; seetüchtige Ausrüstung, Seegangserfahrungen. Kostenumlage.

Anmeldung: Udo Beier - eMail: udo.beier@t-online.de

Info-Blatt: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekerooog-Info.pdf

Tourenangebot des Alster-Canoe-Club e.V. (Hamburg):**25.05.-2.06.07 Ostschwedische Schärenküste**

Eine Rundtour für Pärchen. Gepäckrundfahrt mit Start in Gryt.

Anreise: Donnerstagnacht mit Fähre Travemünde-Trelleborg (S).

Anforderungen: seetüchtige Kanuten mit seetüchtigen Einer-Kajaks.

Anmeldung: U.Beier (s.o.)

6.-8.07.07 Dänisches Wattenmeer

Von Varde (DK) über Fanö u. Römö nach Höjer (DK) (ca. 120 km).

Nur für sehr seetüchtige und ausdauernde Küstenkanuwanderer/innen mit Brandungserfahrungen.

Anreise: Donnerstagabend.

Anmeldung: U.Beier (s.o.)

16.10.2006 **Fertiggerichte für unterwegs** (Gesundheit)

In OUTDOOR stellt **Boris Gnielka** in dem Beitrag:

„Leckerer aus der Tüte?“

8 verschiedene Tütengerichte vor:

- Curryrahm Fruchtereis von Adventure Food (= „fade“)
- Pasta al Pesto von Natur Compagnie (= „nur bei Hunger empfehlenswert“)
- Expedition Meal Seewolf von Drytech (= „lecker“)
- Elchfleisch-Gourmet-Topf von Globetrotter Lunch (= „intensiver Wildgeschmack“)
- Bihuhnsuppe Indonesisch von Travellunch (= „Vorspeise“)
- Spagetteria Spinaci von Knorr (= „würzig-salzige Rahmsoße dominiert“)
- Penne Tomate-Mozzarella von Maggi (= „schmeckt ordentlich“)
- Reispfanne Balkan Art von Trekking Mahlzeiten (= „Anfangs lecker ...“)

Die Mahlzeit von Drytech bot „mit Abstand das leckerste Gericht. Mit 7,95 Euro (1 Portion) war es jedoch auch das teuerste Gericht. Die preiswertesten Tüten stammten von Knorr und Maggi (1,59 bzw 1,69 Euro für 2 Portionen, die aber eigentlich nur 1 Person satt machen.) Bei den Gerichten Nr. 1, 3-5 u. 8 genügte es, in den Verpackungsbeutel kochendes Wasser zu schütten und dann das Gericht zwischen 3 - 11 Minuten ziehen zu lassen. Die Gerichte Nr. 6 u. 7 müssen 7 Minuten kochen.

Um diese Tütengerichte längere Zeit geschmacklich zu ertragen, wird Folgendes empfohlen:

1. „Kaufen Sie so ein, dass Sie jeden Tag ein anderes Gericht essen, am besten auch von verschiedenen Herstellern.“
2. „Nehmen Sie außerdem Ihre Lieblingsgewürze mit, vor allem aber Pfeffer oder besser: Chili. Damit machen Sie zur Not Ungenießbares genießbar.“
3. „Auch Zwiebeln und Knoblauch eigenen sich gut als Zutat. Sie wiegen nicht viel und bringen knackige Frische in die oft künstlich schmeckenden Gerichte.“
4. „Mit Trockengemüse (z.B. Pilze, Tomaten) und Soja-Geschnetzeltem (aus dem Bio-regal) peppen Sie jedes Gericht auf.“
5. ... aber auch mit „Schinken, einer Salami oder ein gutes Stück Hartkäse.“

Leider fehlt der folgende Tipp:

6. „Um nicht allzu unter den Tütengerichten zu leiden, greifen Sie nur dann auf sie zurück, wenn dies auch alle anderen Kameradinnen und Kameraden tun“

P.S.: Ob beim Küstenkanuwandern auf Tütengerichte zurückgegriffen werden muss, hat jeder selber zu entscheiden. OUTDOOR wendet sich ja in erster Linie nicht an Leute, die entlang der Küste paddeln, die über genügend Stauraum verfügen, die i.d.R. Trinkwasser –zig-liter-weise ohnehin mitschleppen und für die Abwaschen keine großen Probleme bereitet. Tütengerichte sind jedoch sicherlich etwas für jene, die ansonsten hilflos auf „Muttis“ Kochrezeptzettel schauen, welche nur dann realisiert werden können, wenn sie über einen „Dreiflammer“ verfügen.

Übrigens, KANU MAGAZIN widmet gerade dem Thema Koch einen mehrteiligen „Workshop“. Mehr dazu unter der Aktuelle Info vom 18.10.06 (Gesundheit).

Quelle: OUTDOOR, Nr. 11/06, S.78-79 – www.outdoor-magazin.com

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Proviantierung.pdf

02.10.2006 **Nördliche Sporaden (Griechenland)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Uschi Zimmermann** in dem Beitrag:

„English Waltz mit Poseidon.

Das besondere Griechenland – die Nördlichen Sporaden“

über eine 5-tägige Tour, die in Agios Ioannis Dampouhari (Halbinsel Pelion) startete, hinüber zur Insel Skíathos (Südseite) und Skópelos (Süd- u. Ostseite) führte (ca. 105 km). Zurück ging es mit dem Schiff nach Volos.

Folgende Hinweise werden u.a. gegeben:

- *„Kartenmaterial sollte vor Ort gekauft werden.*
- *In kleinen Ortschaften wird fast nur griechisch gesprochen.*
- *Wildes Zelten ist offiziell nicht erlaubt (es gibt aber so gut wie keine Campingplätze) – die Polizei fährt mit Booten die Küste ab.*
- *Unter gar keinen Umständen Lagerfeuer anzünden! Die Inseln hatten in der Vergangenheit unter verheerenden Waldbränden zu leiden.*
- *Die Südküsten der Inseln liegen im Schatten des gefürchteten Nordwindes, der Meltemia. Das Wasser ist hier ruhiger, aber deswegen nicht bewegungslos.*
- *Anreise: per Fähre von Venedig aus bzw. per Flugzeug nach Skíathos.“*

Quelle: KANU SPORT, Nr. 10/06, S.8-15 – www.kanu.de

27.09.2006 **Kykladen (Griechenland)** (Revier/Ausland)

Im Monat September 2006 erscheinen gleich in 2 Zeitschriften Berichte über die Kykladen:

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

„Im Atem der Geschichte“

über die Kykladen, einer Insellandschaft in der Ägäis:

„Die Kykladen sind das Herz der Ägäis, aber auch das Reich des Meltemi, über das er stürmisch herrscht. Spielt er seine ganze Stärke aus, kann er ... so manchen Tag lang werden lassen.“

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

- „Sonne, blauer Himmel und der Meltemi, der in den Sommermonaten mit bis zu acht Windstärken blasen kann, machen die zentrale Ägäis zu einem idealen Segelrevier. Im Frühjahr und Herbst kann die Idylle vom Schirokko getrübt werden, der mit Sturmstärke aus SE-lichen Richtung bläst.“
- „Der Tidenhub ist gering, der Gezeitenstrom zu vernachlässigen. Der Oberflächenstrom läuft in Nordsüd-Richtung und kann bei kräftigem Meltemi 3 Knoten erreichen; im Stenon Parou und Andiparou 1 bis 2 Knoten und sogar mehr.“

Und in der YACHT berichtet **M.Müller** in dem Beitrag:

„**Das Meltemi-Experiment**“ (Kykladen)

darüber, das „Starkwind den Sommer in der griechischen Ägäis prägt“.

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

- „Wer es eher ruhig mag, sollte lieber im Frühjahr oder späten Herbst durch die Kykladen segeln. Im Hochsommer heizt der Meltemi den Seglern mit bis zu 9 Windstärken (Vorsicht, Fallwinde im Süden der Inseln) mächtig ein.“

Quelle:

SEGELN, Nr. 10/06, S.30-37 – www.segelmagazin.de

YACHT, Nr. 10/06, S.28-36 – www.yacht.de

Link über den Meltemi:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Meltemi.pdf

26.09.2006 **Seekarten: Missverständliche Schutzzone 1-Grenzen** (Navigation)

Das Landesamt für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer teilt in einem Schreiben vom 25.09.06 Folgendes mit:

„... in den Neuausgaben der Seekarten ist der Nationalpark Wattenmeer erstmalig seit der Erweiterung 1999 mit seiner korrekten Außengrenze und mit den geänderten Schutzzonen 1(-Grenzen) wiedergegeben. Hierbei ist es leider zu einem gravierenden Missverständnis gekommen. Die neue Schutzzone 1 sind nämlich nicht als Gebiete mit Betretensregelung nach Nationalparkgesetz, sondern als Gebiete mit Befahrenseinschränkung nach Befahrensverordnung eingetragen, in denen die Drei-Stunden-Regelung gilt. Die Schutzzone 1 nach Nationalparkgesetz und die Schutzzone nach Befahrensverordnung sind aber weder vom Regelungsgehalt noch von der Gebietskulisse identisch.

(Das Landesamt hat) das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) darauf aufmerksam gemacht und gebeten, dies umgehend zu korrigieren. (Es) wurde zugesichert, dass das Problem erkannt sei und die Sache in Ordnung gebracht werde.

... Im Übrigen (wird) darauf hingewiesen, dass die Eintragung neuer Schutzzone in Seekarten in keinem Zusammenhang mit dem Länder-Antrag auf Novellierung der Befahrensverordnung steht.“

Es ist davon auszugehen, dass zu Beginn der nächsten Küstenkanuwandersaison (Anfang April 2007) die korrigierten Seekarten im Handel erhältlich sein werden. Übrigens, diese

„Korrekturmeldung“ war wichtig, denn anderenfalls wäre bei den betroffenen Verbänden, die zur Festlegung der Gebiete, die für die Befahrung nicht mehr zugelassen sind, befragt wurden, der Verdacht aufgekommen, dass die Nationalparkämter zusammen mit dem BSH versuchten, unter Umgehung des für die Befahrensregelung zuständigen Bundesinnenministeriums, eigene Grenzen festzuschreiben. Derzeit steht bekanntlich der Wegfall der 3-Std.-Regelung und einen Befahrensverbot für Vogel-/Robbenschutzgebiete (VSG/RSG) zur Diskussion, deren Fläche mit wenigen Ausnahmen innerhalb der Schutzzone 1 liegen, d.h. kleiner sind.

25.09.2006 **Küstenkanuwandern: der stille Naturgenuss** (Revier/Inland)

Es gibt Seakayaking auch als stillen Naturgenuss. Ein nachhaltiger Sport im Stillen.

Null Formalitäten. Starten, wo und wann du es wählst. Autarkie pur, Leben aus und mit dem Kajak. Alles an Bord. Freiheit vor der Haustür, die fast letzte.

Natur pur. Du siehst Sände vertreiben, Priele versanden, Buchten verschlickten, es tauchen Kulturspuren nach Seeschlag durch Sturmbrandung auf – 25 km vor den Festlandsdeichen, auf dem Außensänden, eine Sahara im Meer. 270.000 Tiden nach Untergang ehemaligen Landes stürzt du in eine frisch erschienene Ackerfurche.

Du hörst im Frühjahr und Herbst auf Nebeltouren Konzerte von Abertausenden von Seevögeln. Ein Kikkern, Gackern, Schreien, Rufen, Gurren, das sich tief in deine Seele gräbt wie in anderen Meeren der Gesang der Buckelwale.

Du riechst Salzwiesen. Das Watt knistert. Der Schlick blubbert. Der Pril plätschert. Sie See rollt. Die Brecher donnern. Und die Gischt rauscht mit starkem Schwall heran.

Käferchen graben sich durch den Urwald des Strandflieders. Sie erdulden wochenlangen Frost und Wüstenhitze, tagelang Land unter und werden mit Salz und süßen Dauerregen fertig, wenn's sein muss. Der Halligfliederspitzmaulrüsselkäfer summt dem Paddler ein Liedchen, wenn er in seinen Schlafsack kriecht. Natürlich nicht, wenn du vorher in der Disco warst. Dein Ohr muss schon exzellent sein. Beachte mal seine Größe.

Du kennst das Austernfischerpärchen vor dem Zelt schon ein Jahrzehnt. Jedes Jahr zog es ein Küken heran. Jetzt stimmst du dich wehmütig auf Abschied ein. Die Familie „A. Fischer“ wird vom Winter zerrissen werden. Ein Altvogel humpelt mit schleifender Schwinge über den Schlick und jagt Würmer, die erst vor dem Füttern gewaschen werden. Mit gebrochener Schwinge kann er wohl öden Sommer überleben, aber nicht überwintern!

Du inhalierst den würzigen Duft der Salzwiese. Das Watt knistert, der Schlick schmatzt, der Priel plätschert durch den Winzhafen.

Gepaddelt wird ohne Tamtam doch mehr als mancher denkt, gerade zwischen Den Helder und Esbjerg. Inseln und Halligen; kein riesiges Gebiet, aber einzigartig auf diesem Globus.

Die Insider triffst du gerade zu ungünstigsten Jahreszeiten. Die erscheinen kaum auf einem Symposium, auf keinem Workshop, in keiner Marathonrangliste. Event ist für die ein Fremdwort, das sie höchstens an Wind erinnert. Menschenmassen ist für sie immer gleich Stress. Stille, Weite, das Naturerlebnis lockt sie. Sie lieben die See, und sind gerade dann draußen, wenn die See rau wird. Whitecaps können sie verlocken, bleierne See wird eher als tranig empfunden.

Fix paddeln kannst du auch alleine auf See. Z.B. am Strand entlang von St. Peter- Ording. Und wenn das dir nicht genügt? Z.B. von Büsum nach Helgoland, nachts und allein!? Moti-

viert vom Meeresleuchten. Nach dreieinhalb Stunden erst blinkt ganz unten am Rand des Horizontes das schwache Licht des höchsten Leuchtfuers überhaupt an der Westküste. 35 Seemeilen bei Dünung, ohne Rückenwind, im Seekajak und mit Gepäck. Auf dich wartet kein „Treppchen“. Mach dir keine Gedanken über die Zeitnahme. Es gibt sie nicht, außer du schaust selber auf deine Uhr. Du bist allein. Null Presse – warum auch, du bist ja heile angekommen! Null Applaus – wieso auch, keiner sieht dich, keiner nimmt von dir Notiz, keine schlägt dir auf die Schulter, aber auch keinem musst du auf die Schulter hauen. 6:28 h hast du gebraucht. Glauben tut's keine Landratte, kein Kanute, kein Seemann.

Aber sei sicher, bei schwierigen Bedingungen, wenn die See rollt, der Himmel dunkel wird, die Strecken lang und länger werden, kein Griff mehr zum Snack und zum Getränk möglich ist, da zeigt sich immer schnell, wer nur flacheres Wasser und weder Wind noch Seegang gewohnt ist, wer die Sicht auf ein Ufer und auf ein Ziel braucht.

Also - es gibt viele Arten des Seakayaking. Nur die Anfänger begnügen sich mit dem puren Erreichen des Zieles. Ihnen genügt es meist auch, bei Sonnenschein neben ihrem Kajak zu sitzen und zu reden. Die machen eigentlich ihr Kajak nass für Strecken, die sie eigentlich auch zu Fuß gehen könnten. Sie navigieren, wo nichts zu navigieren – zum Ziel könnten sie Spucken, der Streckenverlauf ist ab Deichkrone beim Hafen zu übersehen. Sechs Stunden Auto für zwei Mal sieben Kilometer!?

Anderen dagegen wollen erleben, sehen, fühlen, hören. Sie navigieren bei null Sicht ohne Karte, Kompass, GPS; denn sie können regelrecht riechen, wo eine Sandbank liegt, sie können hören, wo eine Pricke steht, sie können spüren, wenn eine Insel naht ... Ja, sie kennen sich draußen im Watt aus wie im eigenen Zimmer bei Nacht.

Text: Eckehard Schirmer

20.09.2006 **GPS: 9 Geräte im Test** (Ausrüstung)

In der YACHT stellen **Th.Bock/O.Schmidt** in dem Bericht:

„Navigation im Griff ... Neu (GPS-)Typen im Praxistest“

die Ergebnisse eines Test der folgenden Geräte vor. Die Bewertung erfolgt nach Sternen (5 Sterne = sehr gut):

- Lowrance iFinder go (Display: 200x140 Pixel) (3 Sterne)
- Lowrance iFinder H2O (Display: 240x180 Pixel) (4 Sterne)
- Garmin GPSMAP 60CSx (Display: 160x240 Pixel) (3 Sterne)
- Garmin GPSMAP 76CSx (Display: 160x240 Pixel) (4 Sterne)
- Garmin GPSMAP 276 C (Display: 480x320 Pixel) (5 Sterne)
- Geonav 4 Gipsy (Display: 240x320 Pixel) (5 Sterne)
- Magellan explorist (Display: 123x160 Pixel) 210 (2 Sterne)
- Magellan explorist (Display: 122x160 Pixel) 600 (3 Sterne)
- Magellan explorist XL (Display: 176x220 Pixel) (4 Sterne)

Das Geonav 4 Gipsy-Gerät (8,5x16,4x3,4cm; 290 g) hat eine Patchantenne (was die waagerechte Lagerung zulässt) und als einziges Gerät ein „sehr gutes Display“: „Wer sein Gerät unter praller Sonne einsetzen und jederzeit gut ablesen können will, sollte sich den Geonav 4 Gipsy genauer anschauen. Kein anderes Display im Test zeigte unter extremen Lichtbedingungen so viel Schärfe und Kontrast.“ Leider hält der interne Lithium-Polymer-Akku nur

ca. 12 Std. Es soll – wie die meisten Geräte - wasserdicht sein nach IPX7 (= geschützt gegen zeitweiliges Untertauchen bis 1 m Wassertiefe).

Quelle: YACHT, Nr. 20/06, S.105-111 – www.yacht.de

Link zum Hersteller von Geonav: www.geonav-marine.de

16.09.2006 **Gepäckprobleme? 10 gewichtige Lösungsvorschläge** (Ausrüstung)

Fuß- und Radwanderinnen, aber auch Flusswanderinnen und -wanderer würden wohl ein wenig schmunzeln, wenn sie von den „Gepäckproblemen“ der Küstenkanuwanderinnen und -wanderer hörten. Die ersten beiden deshalb, weil sie mit viel weniger auskommen müssen; denn Radtaschen bzw. Rucksack bieten maximal Platz für 50-80 Liter Gepäckvolumen. Und die letzten deswegen, weil sie bei ihren voluminösen Flusswanderkajaks mindestens mit 250 Liter Volumen für das Verstauen ihres Gepäcks rechnen können.

Im Folgenden soll auf ein paar Aspekte eingegangen werden, wie das Gepäckproblem - welches zumeist ein Volumen- und weniger einer Gewichtsproblem ist – beim Küstenkanuwandern gelöst werden kann:

1. Seekajakvolumen

Wir könnten mit den Flusswanderern gleichziehen und uns für ein voluminöseres Seekajak entscheiden. Es gibt eine Vielzahl von Seekajaks die über 400 Liter Gesamtvolumen haben (sog. XL-Klasse). Die „DKV-Marktübersicht 2006: (Seekajaks Einer)“

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

führt insgesamt 38 Seekajaks, z.B.:

- Star 570 (Welhonpesä-Finnland/Cado)(570x56 cm; ca. 405 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 95 Liter Bug- und ca. 125 Liter Heckvolumen)
- Habel II (Pietsch & Hansen) (528x60 cm; ca. 410 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 100 Liter Bug- und ca. 150 Liter Heckvolumen)
- Eski 550 (Lettmann) (550x58 cm; ca. 415 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 70 Liter Bug- und ca. 135 Liter Heckvolumen)
- Aquila (Valley-GB/Nanuk) (556x57 cm; ca. 420 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 90 Liter Bug- und ca. 150 Liter Heckvolumen)
- Seagull Ocean (VKV-Schweden/Cado) (530x63 cm; ca. 430 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 60 Liter Bug- und ca. 160 Liter Heckvolumen)
- Touryak (Prijon) (470x63 cm; ca. 440 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 50 Liter Bug- und ca. 125 Liter Heckvolumen)
- Expedition (Current Design-Kanada/Helmi) (574x57 cm; ca. 447 Liter Gesamtvolumen)
(mit ? Liter Bug- und ? Liter Heckvolumen)
- Seelöwe (T.Meier) (520x60 cm; ca. 450 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 90 Liter Bug- und ca. 180 Liter Heckvolumen)

- C-Trek (Kirton/Nelo/Gadermann) (570x56 cm; ca. 490 Liter Gesamtvolumen) (mit ca. 130 Liter Bug- und ca. 160 Liter Heckvolumen)

Wer eines dieser Seekajaks besitzt, wird keine Gepäckprobleme mehr haben, außer er ist vorher einen Kanadier gefahren. Immerhin liegt das Stauvolumen (hier: Bug- u. Heckvolumen) bei diesen Kajaks zwischen 205 Liter und 290 Liter, was etwa dem 3-fachen Volumen entspricht, über das ein „Trekker“ verfügt.

Leider passt nicht jede Kanutin, aber auch nicht jeder Kanutin in solch ein voluminöses Seekajak! Warum? Nun, nicht weil es zu klein, sondern allein weil die Sitzluke einfach zu groß ist, sodass die Person, die mit solch einem „Dickschiff“ paddeln will, i.d.R. nicht über den Sitzhalt (hier: Schenkel-, Fuß- und Hüfthalt hat) verfügt, der nötig ist, wenn wir bei kritischen & schwierigeren Gewässerbedingungen (so ab 4-5 Bft. Wind) sicher paddeln wollen:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

Die meisten Personen werden in solchen voluminösen Seekajaks so locker in der Sitzluke sitzen, dass einen Ankanten des Seekajaks, die Ausführung der Paddelstütze und ein Rollen nach einer Kenterung nicht möglich ist. Diese Seekajaks verfügen wohl i.d.R. über eine hohe Anfangsstabilität (d.h. sie sind nicht so kipplig), aber wenn sie mal kippen, werden die Personen, die über keinen Sitzhalt verfügen, bei einer Kenterung sofort herausfallen. Für die Anfängerin und den Anfänger ist das okay, nicht aber für die erfahrenen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die Strecke paddeln können und möchten.

Aber auch dann, wenn die Sitzluke genügend Halt bietet, weil sie über entsprechend dimensionierte und auf die individuellen Körpermaßen einstellbare Schenkelstützen verfügt und – was nicht vergessen werden sollte - nach dem Kauf auf die Hüftbreite ausgepolstert wurde, braucht das Seekajak immer noch nicht geeignet für eine einzelne Person zu sein, weil es bezogen auf das zu transportierende Gesamttransportgewicht (hier: Kajakgewicht + Ausrüstungsgewicht + Personengewicht + Gepäckgewicht) zu voluminös ist.

Das Gesamttransportgewicht (G) (gemessen in kg) sollte nämlich nach einer Faustformel zwischen 30% und 60% des Gesamtvolumens (V) (gemessen in Liter) liegen:

Beladungsgrenzen für G = 30% V < G < 60 % V.
mit 45 % V = G_{opt} als optimale Beladung

D.h. beträgt das Gesamtvolumen eines Seekajaks 400 Liter, sollte G mindestens 120 kg und höchstens 240 kg betragen. Wer also nur 60 kg wiegt, müsste bei einem 400-Liter-Seekajak zusätzlich Gepäck & Ausrüstung mit einem Gewicht von mindestens 60 kg dabei haben, um mit einem solchen Seekajak auch bei kritischen & schwierigen Gewässerbedingungen sicher auf dem Meer paddeln zu können. (Übrigens, diese Faustformel hat keine Relevanz für das Binnengewässerepaddeln.)

Da ein Seekajak i.d.R. ca. 30 kg wiegt, und die Ausrüstung und das Gepäck zusätzlich max. 40 kg, käme eine 60-kg-Person auf G = 130 kg. Dafür reichte eigentlich ein 290-Liter-Seekajak aus, wenn wir auf eine optimales Gewicht/Volumen-Verhältnis achten möchten. Außerdem ist es möglich, als 60-kg-Person dieses 290-Liter-Seekajak auch mal ganz ohne viel Gepäck bei schwierigeren Gewässerbedingungen (z.B. ab 4-5 Bft. Wind) zu paddeln; denn sie befindet sich mit dem Gesamtgepäckgewicht von ca. 30 kg für das Seekajak und ca. 10 kg für das Tagesgepäck (G = 100 kg = 30+10+60 kg) noch im grünen Bereich, der bei einem 290-Liter-Seekajak bei G= 87 kg beginnt.

Solch ein 290-Liter-Seekajak ist folglich optimal auf G = ca. 130 kg abgestimmt. Dieses Seekajak dürfte – was das Gewicht/Volumen-Verhältnis betrifft – keinen Grund liefern, bei schwierigen Gewässerbedingungen der Person, die es paddelt, extra Probleme zu bereiten

(z.B. zu windempfindlich wegen Unterladung bzw. zu nasser Lauf wegen Überladung). Es kann jedoch sein, dass ein solches Seekajak uns Probleme bereitet, das Gepäck in den Bug- und Heckgepäckraum zu verstauen.

Übrigens, eine Aufstellung von Seekajaks der S-Klasse, die allesamt geeignet für kleiner und leichtere Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ist, bzw. für solche, die vorwiegend Tages-touren unternehmen, finden wir unter:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/S-Klasse-Seekajaks.pdf

2. Maximierung der Stauvolumens bei gegebenem Gesamtvolumen

Wenn das Gesamtvolumen eines Seekajaks gemäß der obigen Faustformel nicht zu beanstanden ist, auf was sollten wir beim Kauf eines Seekajaks bzw. beim Packen des Gepäcks achten, um möglichst viel Gepäckvolumen verstauen zu können?

Zum einen lässt sich bei gegebenem Gesamtvolumen das für das Gepäck relevante Stauvolumen vergrößern. Wer darauf Wert legt, sollte daher schon beim Kauf auf Folgendes zu achten:

- Die Bugschottwand sollte ab Werk schon so eingebaut werden können, dass sie an die Beinlänge angepasst werden kann; da die Bugschottwände der meisten Seekajaks so eingebaut werden, dass auch noch ein 2-Meter-Mann Platz hat, hat eine 1,60-Meter-Frau die Option, durch Versetzen der Bug-Schottwand um ca. 20-30 cm das Bugstauvolumen um 15-30 Liter zu erhöhen.
Diese Chance sollten wir nutzen, zumal als Begleiteffekt das Cockpitvolumen entsprechend verkleinert wird, was das Lenzen des Cockpits nach einer Kenterung mit Ausstieg erleichtert.
Leider bieten derzeit nur die britischen Seekajakhersteller und ein paar deutsche und finnische Seekajakhersteller (z.B. Lettmann und Pietscher & Hansen, Kajak-Sport, Welhonpesä,) der Einbau der Bugschottwand auf Beinlänge an, und dass auch nur bei Seekajaks aus Faserverbundstoffen (hier: GFK, Diolen, Kevlar, Carbon) nicht aber aus PE. Dabei wäre es doch so einfach für den Hersteller von PE-Seekajaks etwa 3-4 verschiedene Schottwände bereitzuhalten, damit wenigstens eine stufenweise Anpassung der Bug-Schottwand an die Beinlänge möglich wäre.
- Die Heckschottwand sollte möglichst dicht am hinteren Süllrand abschließen. Es gibt sogar Seekajaks, deren Heckschottwände U-förmig nach vorn gestaltet bzw. als Rückseite des Sitzes ausgeformt sind (sog. „Halfpod“), was zur Erweiterung des Heckvolumens führt.

3. Bessere Ausnutzung des Stauvolumens

Stauvolumen ist nicht gleich Stauvolumen. Nicht jedes Seekajak lässt sich gleichermaßen leicht bzw. schwer bepacken. Je kleiner die Gepäckstücke sind, desto geringer sind die Stauprobleme. Optimal wäre eine „lose Schüttung“, die jedoch noch nicht einmal bei dem Verstauen der Verpflegung realistisch ist.

Folgendes kann beim Verstauen des Gepäcks hinderlich werden:

- Seekajaks verfügen i.d.R. über sehr spitze Enden, die nur schwer mit Gepäck zu füllen sind. Wer Gepäckprobleme hat, sollte folglich gezielt beim Verstauen darauf achten, dass jene Gepäckstücke, die die Spitzen ausfüllen könnten, auch dort verstaut werden, z.B. Schuhe, Flaschen, Erste-Hilfe-Päcken. Optimal wäre es, solche Gepäcksäcke zu verwenden, die ebenfalls spitz zulaufen, sodass diese in den Enden gesteckt werden. Wichtig ist es jedoch, beim Verstauen schon ans Entladen zu den-

ken. Gegebenenfalls sind die in den Enden verstauten Gepäckstücke mit einem Seil zu sichern, um beim Entladen die u.U. verklemmten Gepäckstücke am Seil herausziehen zu können.

- Manche Seekajaks verfügen über ein verstellbares Skeg, welches in einem Skegkasten befestigt wird, der im hinteren Drittel des Heckstauraumes befestigt ist und ein Beladen erschwert. Für solche Fälle bietet es sich an, besonders schmale Packsäcke zu verwenden, die links und rechts neben dem Skegkasten verstaut werden können, aber erst dann, nachdem der sehr schwer zugängliche Stauraum hinter dem Skegkasten mit schmalen Gepäckstücken gefüllt wurde.
- Seekajaks haben eine unterschiedliche Höhe, nicht nur in der Sitzluke, sondern auch in den Bug- und Heckstauräumen. Wenn wir die Beladung optimieren wollten, sollten wir uns solche Gepäcksäcke anschaffen, die die gesamte Stauraumhöhe ausfüllen. Bleibt dennoch Luft zwischen den Wänden des Stauraumes und den Gepäcksäcken, sind diese Zwischenräume mit zusätzlichen – schmalen - Gepäckstücken zu füllen (z.B. Zeltstangen, Heringe, Unterlegplane, Schuhe, Wasserbehälter, Gaskartuschen, Bootswagengestell).
- Einige Seekajaks haben dicht hinter der Sitzluke einen dritten Stauraum, der über eine Tagesluke („Dayhatch“) erreichbar ist. Das ist eine prima Sache, wenn überwiegend Tagestouren unternommen werden, da dort dann z.B. das Tagesgepäck verstaut werden kann, ohne dass es bei Seegang hin- & herrutschen kann. Leider erschwert jedoch ein solcher dritter Stauraum das möglichst Hohlraum freie Verstauen des Gepäcks; denn es lässt sich einfach nicht vermeiden, dass dies- und jenseits der dritten Schottwand zusätzliche Hohlräume entstehen, die nur bei „loser Schüttung“ des Gepäcks genutzt werden können:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Dayhatch.pdf

Übrigens, wer wissen möchte, auf was alles beim Verstauen von Gepäck zu berücksichtigen ist, d.h. wo welche Gepäckstücke im Seekajak zu lagern sind, möge die folgende Info lesen:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf

4. Bessere Ausnutzung des Cockpitvolumen

Die Sitzluke dient eigentlich in erster Linie dazu, die Kanutin bzw. den Kanuten zu „verstauen“. Da die am schwersten sind, bekommen sie einen Platz in der Mitte, d.h. dort, wo das Seekajak am breitesten und höchsten ist. Da wir die Sitzluke mit unserem Unterkörper nie ganz ausfüllen können - denn das Volumen der Sitzluke (sog. „Cockpitvolumen“) liegt bei den Seekajaks so zwischen 120 Liter bis weit über 200 Liter (z.B. Prijons Touryak kommt auf ein Cockpitvolumen von ca. 265 Liter), unser Unterkörper verdrängt aber mal gerade so um die 50 Liter – bietet es sich für uns an, auch in der Sitzluke Gepäck zu verstauen, und zwar auf die Gefahr hin, dass es bei mangelhafter Sicherung nach einer Kenterung mit Ausstieg verloren gehen kann.

Die einfachste Nutzung des Cockpitvolumen läge dann vor, wenn der Hersteller entsprechende Lagerungsmöglichkeit in die Sitzluke integriert, z.B.

- ein „Knierohr“, d.h. ein rohrartiges Gebilde, welches unter dem Kartendeck in der Sitzluke mittig eingeklebt wird. Je nach Größe des Knierohrs lassen sich dort kleinere Dinge verstauen, z.B. Handy, Sonnenbrille, Sonnencreme, Südwester, Paddelpfötchen, Seenotsignalmittel, Reparaturzeug). Leider verhindert ein solches Knierohr, dass die am effizientesten arbeitende Handlumpenpumpe „Compaq“ fest auf dem Kartendeck installiert werden kann.
- ein Deckstaufach (sog. „Deckbox“), d.h. ein Stauraum, der vorne auf dem Kartendeck installiert wird und erreichbar ist, ohne dass wir die Spritzdecke öffnen müssen. Das Volumen beträgt bis zu 10 Liter. Leider ist der Lukendeckel dieses Stauraums viel-

fach so auf dem Kartendeck integriert, dass die auf dem Deck gelagerte Seekarte Falten schlagen und somit nicht mehr so leicht abgelesen werden kann. Dazu kommt, dass auch hier nicht mehr die „Compaq“-Handlenzpumpe installiert werden kann. Wer dann als Alternative auf eine tragbare Handlenzpumpe zurückgreift, muss sich im Klaren sein, dass er hierfür ebenfalls entsprechenden Stauraum benötigt.

- zwei „Schenkelrohre“, die ähnlich dem Knierohr in der Sitzluke installiert werden, und zwar links und rechts an den Seiten, jedoch so, dass sie nicht die Beinarbeit beim Paddeln behindern. Übrigens, mir ist eigentlich nur ein einziger Mannheimer Seekajakhersteller bekannt, der früher mal solche Schenkelrohre einlamierte.

Aber wir sind bzgl. der Nutzung des Cockpitvolumens nicht allein auf die Hersteller angewiesen. Wir selber können hierzu ebenfalls einen Beitrag leisten, z.B. durch Anbringung diverser Halterungsmöglichkeiten, z.B. für:

- die Thermoskanne bzw. die Wasserflaschen (hier: es werden zwei Elastikleinen einlamiert, unter die die Thermoskanne bzw. mehrere Wasserflaschen geklemmt werden).
- diverse Utensilien (hier: es werden zwei oder drei Beutel oder ein großes Netz unter dem Kartendeck geklebt/befestigt, in die dann allerhand Kleinkram, den wir gerne griffbereit verstauen möchten, gepackt wird).
- einen Packsack bzw. die Bootswagenräder (hier: gerade bei jenen Seekajaks, deren Bugschottwand nicht nach Maß eingebaut werden kann, klafft vor den Füßen ein großer Stauraum, der auf eine solche Weise genutzt werden könnte).
- einen weiteren Packsack mit unserem Zelt (hier: das betrifft Seekajaks, die hinter dem Sitz in der Sitzluke über einen großen Freiraum verfügen, da die Heckschottwand nicht dicht genug am hinteren Süllrand befestigt wurde). Übrigens, dieser Freiraum bietet – auch wenn er noch so klein ist – immer noch Raum zum Verstauen auch kleinerer Gegenstände (z.B. loses Obst & Gemüse, Trinkflaschen u.ä., also Sachen, die ruhig mal nass werden dürfen). Uns muss jedoch bewusst sein, dass diese Gegenstände nach einer Kenterung mit Ausstieg verloren gehen können, wenn sie nicht gesichert werden.
- für Seenotsignalmittel (hier: diese können wir an den Seiten, wo sonst die „Schenkelrohre“ einlamiert werden, lagern, bzw. links und rechts des Sitzes, sofern zwischen Sitzseite und Boot noch Luft, d.h. Platz ist.

5. Ausnutzung des Vorder- & Achterdecks (Dachlast)

Ja, was an Gepäck mit muss, aber nicht ins Seekajak passt, muss aufs Deck gepackt werden. Dafür bietet sich insbesondere das Achterdeck an, auf dem i.d.R. schon das Reservepaddel lagert. Das Achterdeck bietet sich als Staumöglichkeiten an, z.B. über

- ein Gepäcknetz (z.B. wird direkt hinter der Sitzluke, u.U. über dem „Dayhatch“, ein Gepäcknetz installiert, welches mit staff gespannten 6-8 mm Elastikleinen so fest auf dem Achterdeck gehalten wird, dass das darunter verstaute Gepäck nicht so leicht verloren gehen kann. Auf diese Weise kann Platz für das griffbereite Verstauen z.B. folgender Gepäckstücke geschaffen werden: diverse Seenotsignalmittel, Schleppleine, Wasserflasche, Verpflegungsbox, Obst, Sonnencreme, Südwester, Trageriemen, „Morsschaufel“. Übrigens, Lettmann liefert solche Gepäcknetze in zwei verschiedenen Größen, wobei für das Achterdeck, das größere Netz in Frage kommt.
- eine variable Befestigungsmöglichkeit (z.B. Elastikleinen) (die es z.B. ermöglicht, einen großen Packsack, ein Bootswagengestell, die Bootswagenräder, sicher zu lagern, ohne dass der Seegang das Gepäck verrutschen lässt bzw. abreißt). Der Nachteil einer solchen Gepäcklagerung liegt in der Erhöhung der Windempfindlichkeit, was besonders für Skeg-Seekajaks kritisch werden kann, wenn nämlich durch eine Vertrimmung das Seekajak nicht mehr per verstellbarem Skeg auf Kurs

gehalten werden kann. Außerdem kann Dachlast auf dem Achterdeck dazu führen, dass nach einer Kenterung der Wiedereinstieg (hier: bei Anwendung der Parallel-, „Cowboy“- bzw. Paddelfloat-Wiedereinstiegsmethode) erschwert wird.

Das Vorderdeck bietet sich übrigens auch zur Lagerung von Gepäckstücken an. Wegen der besseren Zugriffsmöglichkeit lagern manche Kanutinnen und Kanuten ihr Reservepaddel auf dem Vorderdeck. Ansonsten könnte neben den nötigen Seekarten auch Folgendes noch gelagert werden:

- „Paddelfloat“;
- Trinkbehälter;
- extra Deckbehälter bzw. Gepäcknetz, in dem das verstaut werden könnte, was sonst in die „Deckbox“ gelegt wird. Leider werden solche Behälter und Netze häufig so platziert, dass dann für die Seekarte kein Platz mehr ist.

Uns sollte beim Lagern von Gepäck auf dem Vorderdeck jedoch bewusst sein, dass das Gepäck einen zusätzlichen Wind- und Wellenwiderstand verursacht, wobei der Windwiderstand u.U. zur Vertrimmung des Seekajaks und der Wellenwiderstand zum Brechen der Wellen führen können. Letzteres kann zur Folge haben, dass wir in der Sitzluke vor lauter Spritzwasser kaum noch die Augen öffnen können. Außerdem kann zu viel Dachlast auf dem Vorderdeck nach einer Kenterung die Anwendung der TX-Lenzmethode unmöglich machen.

6. Ausnutzung der Spritzdecke bzw. Schwimmweste als „Bauchladen“ bzw. „Rucksack“

Nun, auch auf der Spritzdecke (sowohl Spritzdeckenschacht als auch –teller) als auch an der Schwimmweste lassen sich kleinere Gepäckstücke verstauen, sofern dort entsprechende Taschen befestigt sind. Wenn wir aber nach einer Kenterung wieder hoch rollen bzw. schwimmen möchten, sollten wir dort nicht zu schwere Gepäckstücke lagern.

Die Idee, die Rückseite der Schwimmweste als „Tagesrucksack“ umzufunktionieren, indem wir auf der Rückseite einen Tagesrucksack fest nähen, ist dabei als besonders kritisch anzusehen; denn nach einer Kenterung füllt sich der Rucksack allmählich mit Wasser, welches das Rollen erheblich erschweren kann.

Aus demselben Grund sollten wir auch davon Abstand nehmen, einen 1-2-Liter-Trinkbehälter z.B. in der Rückentasche der Schwimmweste zu lagern, trägt dieser doch zusätzlich noch zur Erhöhung der Kippligkeit des Seekajaks bei. Ein solcher Trinkbehälter gehört vielmehr aufs Achterdeck bzw. – was optimal wäre – in die Sitzluke.

7. Volumenverminderung des Gepäcks

Wenn wir trotz Ausnutzung all dieser Möglichkeiten unser Gepäck nicht in oder auf unser Seekajak bekommen, wir aber nicht auf ein voluminöseres Seekajak ausweichen wollen bzw. können, heißt es, das Volumen unseres Gepäcks zu verkleinern. Das könnten wir zum einen dadurch erreichen, dass wir:

- Kompressionssäcke verwenden bzw. normale Kleidersäcke so packen, dass wir das Gepäckvolumen minimieren (z.B. ist das bei der Verpackung von Schlafsäcken, Bekleidung, aber auch dem Zelt möglich). Damit sich anschließend der Kleidersack nicht durch das Gepäck wieder allmählich „aufbläht“, genügt es, wenn wir um den zusammengepressten Sack einen Riemen spannen und festziehen. Kleidersäcke von Ortlieb sind am Boden mit einer Schlaufe versehen, durch die solch ein Riemen rutschsicher befestigt werden kann.

Zum anderen könnten wir auf eine Ausrüstung zurückgreifen, die einfach weniger voluminös ist, z.B. ist dabei zu denken an:

- Daunenschlafsäcke, die bei gleicher Wärmeleistung stärker zu komprimieren sind als Kunststoffschlafsäcke. Wer überwiegend nur verlängerte Wochenendtouren macht (dann ist das Wetter einplanbar) bzw. nicht gerade in Revieren paddelt, wo es ständig regnet (z.B. Schottland), ist gut beraten, auf Daunenfüllung zurückzugreifen:
Seit über 25 Jahre paddle ich und hatte bislang mit meinen Daunenschlafsäcken keine Probleme mit der Feuchtigkeit. Außerdem gibt es derzeit Daunenschlafsäcke im Angebot, deren Außenstoff bzw. Daunen weniger feuchtigkeitsempfindlich sind.
- kleinere Zelte, d.h. warum soll eine Kanutin bzw. ein Kanute, wenn sie alleine paddeln und alleine in einem Zelt schlafen, ein Zwei-Mann-Zelt mit auf Tour nehmen? Es gibt Solo-Zelte – nicht nur von Hilleberg - die entsprechend in einem Kompressions-sack verpackt, kaum mehr Platz einnehmen, als ein dickes Sitzkissen.
- kleinere Kocher, d.h. wer allein für sich kocht, braucht keinen extra Tee- oder Kaffeetopf bzw. Kochtöpfe mitzunehmen, die nicht nur ausreichen, um ein Zwei- bis Dreigänge-Menue zuzubereiten, sondern die auch so dimensioniert sind, dass zwei bis drei Personen mit versorgt werden können.
- kleinere Liegematten, die bislang leider dünn und folglich hart waren; nun bietet die Schweizer Firma Exped eine dünne Luftmatratze mit Dauenfüllung an, die ca. 1/3 des Volumens von 3 cm dicken Matten beanspruchen. obwohl sie im aufgeblasen Zustand 7 bzw. 9 cm dick ist. Zum Aufblasen wird der dazu gelieferte Packsack verwendet. Leider dauert das Aufblasen 3-4 Minuten, dafür können wir bequem mehrere Stunden durchschlafen.
- kleinere Bootswagen; z.B. sollten wir uns für solch einen Bootswagen entscheiden, an dem auch kleinere, dünne Räder (Ø20cm mit 5cm Reifenbreite) montiert werden können; was empfehlenswert ist, wenn wir wissen, dass der Landtransport stets auf festen Wegen erfolgt (z.B. in Skandinavien), ansonsten müssen wir auf kleine, dicke Räder (Ø26cm mit 8cm Reifenbreite) oder große, schlanke Räder (Ø30,5cm mit 5cm Reifenbreite) zurückgreifen, letztlich um den Transport am Strand nicht zur „Tortur“ werden zu lassen. Empfehlenswert sind die großen, schlanken Räder, da diese leichter auf bzw. unter Deck verstaut werden können.
Aber nicht nur bei den Rädern lässt sich an Volumen einsparen, sondern auch am Gestell. Hier haben Kieler Studenten ein Bootswagengestell entwickelt, welches so zusammengelegt werden kann, dass es nicht umfangreicher als ein Unterarm ist. Dieser Bootswagen, der leider nur mit kleinen, dafür aber dicken Rädern (die in jedem Baumarkt nachgekauft werden können) ausgerüstet wird, hat Freya Hoffmeister (Husum) nachbauen lassen und kann bei ihr bestellt werden:

→ www.gajaqunderground.com/freya/ > „About Freya“ > „The Kayak Trolley“

8. Rückgriff auf „Multifunktionsausrüstungsteile“

Wenn Ausrüstungsteile, insbesondere Bekleidungsstücke für verschiedene Zwecke einsetzbar sind, benötigen wir keinen zusätzlichen Gepäckraum. Dies gilt z.B. für:

- Jacken: wir können doch die Paddeljacke gleichzeitig als Landjacke benutzen;
- Schuhe: wir können die beim Paddeln z.B. verwendeten Sandalen auch beim Landgang tragen;
- Hose & Pullover: wir sollten – sofern wir Stauprobleme haben - nur solche Sachen mitnehmen, die zugleich auch als Paddelbekleidung dienen können, sodass auf diese Weise z.B. auf extra „Kenterbekleidung“ verzichtet werden kann;
- Kochtopf, Tasse & Löffel: wir sollten uns mit je einem Exemplar davon begnügen und den Löffel zugleich auch als Gabel (nicht jedoch als Spaten) benutzen.

9. Rückgriff auf den Partner

„*Geteiltes Gepäck bedeutet halbe Last!*“ Gerade, wenn Partner zusammen paddeln, bietet es sich an, zumindest das Zelt und den Kocher zu teilen, sodass dieses Gepäck auf beide Partner verteilt werden kann. U.U. fährt ja auch ein Partner ein voluminöseres Seekajak, sodass er dazu überredet wird, die voluminöseren Gepäckstücke, welche nicht unbedingt schwerer zu sein brauchen, in seinem Seekajak mitzuschleppen.

Außerdem brauchen z.B. zwei und mehr Paddler nicht soviel Seenotsignalmittel pro Person dabei zu haben, wie etwa ein Solo-Paddler. Die Last teilt sich einfach auf. Gerade wer über ein weniger voluminöses Seekajak verfügt, sollte die Chance zum Teilen nutzen.

10. Verzicht

Wenn uns unser Seekajak trotz alledem immer noch nicht „passt“, bleibt uns nichts anderes übrig, als auf einige Gepäckstücke gänzlich zu verzichten. Das erspart uns viel „Mühe & Leid“, und zwar beim:

- Paddeln, also beim Wassertransport (Gewicht lässt ein Seekajak schwerer laufen!),
- Ein- & Auspacken (Je mehr wir dabei haben, desto länger dauert die Packerei“),
- Landtransport (Alles was wir an Gepäck mitschleppen müssen wir nicht nur auf dem Wasser transportieren, sondern auch an Land, zunächst hinüber zum Zelt und später wieder zurück zum Seekajak; übrigens, um den Landtransport zu erleichtern, sollten wir uns z.B. bei einem Praktiker-Markt oder bei Ikea eine Tragetasche besorgen, in der wir dann alles Gerödel einpacken können.)

Wenn wir nun wissen möchten, welche Gepäckstücke nicht so wichtig sind, brauchen wir nur einen Rucksackwanderer, der 3 Wochen in der Wildnis unterwegs sein möchte, zu fragen, was er alles in seinen 50-Liter- bis 70-Liter-Rucksack packt. In Anbetracht dessen, dass ein 290-Liter- bzw. 310-Liter-Seekajak über ein Stauvolumen von ca. 140 – 160 Liter verfügt, können wir mindestens doppelt bis dreimal so viel Gepäck transportieren, wie ein Rucksackwanderer. Warum reicht uns das nicht? D.h. also, wir könnten theoretisch rigoros aussortieren, und zwar bei:

- der Bekleidung,
- dem „Fresskoffer/-kiste“, Kochgeschirr & Besteck
- der Verpflegung,
- den Sitzmöglichkeiten
- und sonstigen Utensilien (z.B. Tarp, Regenschirm, Badehandtuch, Tisch, Tischdecke, Gaslampe, Klappspaten, Axt, Windmesser, Fernglas).

Wein- bzw. Bierflaschen bleiben dann zu Hause, und natürlich auch ein Grill, Marmelade, Butter/Margarine, Eier, Milch & Äpfel für jeden Tag, 7-facher Gewürzstreuer, Weinglas usw. usf. „*Small and simple is beautiful, isn't it?!*“ Insbesondere bei der Verpflegung lässt sich einiges Gepäckvolumen einsparen, natürlich auf Kosten des Geschmackserlebnis. Vgl. hierzu auch:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Proviantierung.pdf

Übrigens, wenn wir auf all das nicht verzichten möchten, bleibt uns letztlich nur noch der Verzicht auf Gepäckfahrten. D.h. wir fahren mit unserem Auto (inkl. Wohnwagen) auf einen kleinen, kuschligen Zeltplatz bauen unser einsachtzig hohes Zelt (bzw. Vorzelt vor unseren Wohnwagen) auf und machen von dort aus, wenn die Sonne lacht, Tagestouren, mal in die eine, mal in die andere Ecke. Und wenn wir genug von der Umgebung gesehen haben, packen wir wieder alles in unser Auto und ziehen um ins nächste Revier. Ahoi!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

10.09.2006 **Neophyten** (Natur)

In einer Presseinformation der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer wird unter dem Titel:

„Pflanzen auf Wanderschaft. Neue Untersuchungen über Neophyten im niedersächsischen Wattenmeer veröffentlicht“

das Problem der Neophyten besprochen. Bei Neophyten handelt es sich um die Einwanderung nicht einheimischer Pflanzen, die auf Grund ihrer „Fremdheit“ in ihrer neuen „Heimat“ keine Fressfeinde haben und auch nicht durch Parasiten bedroht werden, sodass sie sich besser entwickeln können als die einheimischen Pflanzen.

Wer mal auf Spiekeroog war, trifft überall auf diese Neophyten, als da sind insbesondere:

- die Kartoffelrose,
- der Sanddorn,
- der japanische Flügelknöterich,
- die späte Traubenkirsche,
- das Nadelkraut und
- das Kaktusmoos ((sog. „Heidepest“).

Aber auch der überall – der Zeltplatz wird davon nicht ausgeschlossen – sichtbare Fasan stellt ein „Einwanderer“ dar.

Bislang wurden von diesen Neophyten noch keine heimischen Pflanzenarten vollständig verdrängt. Zu diesem Ergebnis kommt zumindest die Doktorarbeit von:

Dirk Hahn:

Neophyten der Ostfriesischen Inseln. Verbreitung, Ökologie und Vergesellschaftung. Diss. 2006 (176 S.) (Preis: 15,- Euro)

Bezug: poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de

09.09.2006 **Britisches Seekajak „Quest LV“ von P&H** (Ausrüstung)

Einen „guten“ Seekajakproduzenten erkennen wir daran, dass er nicht nur ein Modell, sondern verschiedene Modell mit unterschiedlichen Volumen anbietet, sodass für die unterschiedlichsten „Transportbedürfnisse“ auch wirklich ein geeignetes Seekajak gefunden werden kann.

U.a. bot bislang der britische Seekajakproduzent P&H das folgende Seekajak an:

- **Quest:** 536x56 cm, 349 Liter Volumen; 74x40 cm (Cockpitmaße), ca. 25 kg mit Skeg bzw. Steuer; 3-fache Abschottung mit 2 runden und 1 ovalen Lukendeckel, eingebautem Kompass und eingebauter Lenzpumpe;

Nun hat P&H für kleiner Leute bzw. für Leute mit geringerem Bedarf an Gepäckvolumen eine kleinere Ausgabe des Quest entwickelt, d.h. ein Seekajak mit geringerem Volumen (LV = low volume)

- **Quest LV:** 536x54,5 cm; 302 Liter Volumen; 74x40 cm Cockpitmaße); ca. 24 kg (Zusatzausstattung identisch mit dem „Quest“).

In der Werbung (hier: SEEKAJAK, Nr. 103/06, S.11) für dieses Seekajak wird auf den Testbericht eines Kunden zurückgegriffen. Im Folgenden wird der gesamte Text gebracht, lediglich durch ein paar kritische Anmerkungen von U.B. ergänzt:

„Der Quest LV scheint anfängertauglich dank der hohen Kippstabilität, braucht aber eine feste Hand, die sagt wo er hin soll.“

(Anmerkung: Soll das etwa heißen, dass „schwache“ Hände nicht in der Lage sind, mit dem „Quest LV“ den Kurs zu fahren, den man sich wünscht?)

„Seine wirklich grandiose Wendigkeit, die höher zu sein scheint als beim normalen Quest, wirkt sich da aus. Ich vermute, da er schmaler ist, kann man ihn besser kanten und deshalb kriegt man den Arsch so gut rum. Kante bis über die Spritzdecke und normal weitergepad-delt, dann vernimmt man nach drei Zügen schon ein hörbares Rauschen vom Heck und der Quest LV dreht wie ein Traveller K1. Ein Boot also, das stramm über die Kante gefahren werden muss. Wer keine Lust hat, sein Boot aktiv zu fahren, sollte ein anderes wählen.“

(Anmerkung.: Das sind klare Worte. Da i.d.R. kein 08/15 Küstenkanuwanderer in der Lage ist, bei etwas rauherem Seegang sein Seekajak so zu kanten, dass ein Teil der Spritzdecke im Wasser ist, sollten wir also durch diese Werbeaussagen gewarnt sein. Wir müssen die See nehmen wie sie kommt. Wehe es kommt uns ein Brecher entgegen oder ein Kamerad in einem anderen Seekajak. Dann heißt es Tempo machen. Kursänderungen sind wohl nur noch mit Schwierigkeiten durchzuführen. Oder?)

„Dem erfahrenen Kajakfahrer bietet er dafür neue Dimensionen. Ich bin am Wochenende im Boot aufgestanden, rausgesprungen und übers Heck wieder reingekrabbelt, ohne Wasser ins Cockpit zu nehmen. An anderer Stelle bin ich stehend gesurft.“

(Anmerkung.: Diese Werbeaussage kommt einen neuen britischen Trend entgegen: Der „Cowboy-Wiedereinstieg“ (hier: der Wiedereinstieg über das Heck). Nachdem der Wiedereinstieg per Paddlefloat zu unsicher ist, bietet man den Kanutinnen und Kanuten eine andere – eigentlich altbekannte – Variante des Wiedereinstiegs an, der – und das steht nicht in diesem Werbetext – eigentlich nur bei „Ententeichbedingungen“ funktioniert, also bei Bedingungen, bei denen man & frau eigentlich nicht kentern. Beim letzten Satz „An anderer Stelle bin ich stehend gesurft“ vermisste ich übrigens den Hinweis, dass das entsprechende akrobatische Fähigkeiten voraussetzt.)

„Er ist einfach zu rollen, und je griffiger die Wellen sind, umso besser kommt er in Fahrt. Der Quest LV ist kein Boot zu rumtrödeln, bei kappligen Wellen von vorne muss man ordentlich durchziehen, um ihn auf Fahrt zu halten.“

(Anmerkung: Ja, Letzteres stellt den zweiten großen Schwachpunkt des Quest LV dar. Wer nicht bei kappligen Wellen bis zum Kenterpunkt kantet, kann keine Kursänderung vornehmen, das war der 1. Schwachpunkt. Nun ist man bei Gegenwindbedingungen auch – zumindest wenn man durch lange Fahrt ausgelaugt ist - noch nicht mal in der Lage, Tempo aufzunehmen, um z.B. einer seitlich herannahenden Grundsee bzw. Reflexionswelle davonzueilen.)

„Im Surf sollte man dringend das Skeg einsetzen, sonst ist er unberechenbar. Mit Skeg läuft er allerdings wie eine Eins vor den Wellen. Ich vermute, die Kanten im Heck helfen da enorm, dass sie vorne fehlen, ist bestimmt vorteilhaft für seine Laufeigenschaften.“

(Anmerkung: Ja, was ist mit „läuft wie eine Eins vor den Wellen“ gemeint? Etwa: Er läuft wie auf Schienen? So etwas gibt es aber nicht. Und wenn der Quest LV dennoch kaum abdriftet beim Surfen, so muss uns bewusst sein, dass diese z.B. 5°-Abweichung vom Kurs genauso

schwer zu korrigieren ist, wie bei einem anderen Seekajak z.B. eine 20°-Abweichung! Ich bezweifle es daher, dass mit dem Knickspant allein im Achterschiff solch eine Kursstabilität beim Surfen erreicht werden kann. Jeder, der den Quest LV in die engere Wahl einbezieht, sollte daher bei einer Probefahrt unter realistischen Bedingungen prüfen, ob er diese Surfeigenschaften wirklich hat.)

„Schlussendlich ... ein bisschen leichtläufiger bei Ententeich oder Welle von vorne wäre noch schöner, da wäre aber wohl der Witz weg und manche Stärke deutlich vermindert. Wenn einem das Boot zu langsam ist, hilft ja schlussendlich sowieso nur eins: trainieren, trainieren,“

(Anmerkung: Im Grunde genommen handelt es sich um einen sehr ehrlichen Werbetext, der die Schwächen des Quest LV deutlich – teilweise zweimal – herausstellt: zu langsam bei Ententeich- und Gegenwindbedingungen sowie nur um die Kurve zu kriegen, wenn wir uns trauen, so zu kanten, dass die Spritzdecke ins Wasser eintaucht. Ach ja, und wenn wir jemanden sehen, der im Quest LV schnell paddelt, so liegt das nicht an diesem Seekajak, sondern an seinem Paddler. Übrigens trifft Letzteres für alle Seekajaks zu!)

Den Quest LV gibt es ab 2.395,- Euro.

Link: www.gadermann.de bzw. www.phseakayaks.com

07.09.2006 Tourentipps für Deutsche Bucht (Revier/Inland)

Die deutsche Nordseeküste ist das eigentliche Revier der deutschen Küstenkanuwanderinnen und –wanderer. Es erstreckt sich von Emden bis List (Sylt). Wer einmal dort paddeln möchte, tut gut daran, dies nicht solo zu tun, aber auch nicht zusammen mit Revierunkundigen.

Zur Vorbereitung auf eine solche Tour kann auf Bücher zurückgegriffen werden, die wohl für den Segelsport geschrieben wurden, aber auch für das Küstenkanuwandern informativ sind, und zwar:

- Jan Werner: Nordseeküste 1: Cuxhaven bis Den Helder (4. Aufl. 2001, 241 S.)
- Jan Werner: Nordseeküste 2: Elbe bis Sylt (3. Aufl., 235 S.)
- Revierführer Nordsee (hrsg. v. BusseSeewald + DSV-Verlag (1997, 393 S.)

Wen Infos interessieren, die das Küstenkanuwandern in diesem Revier betreffen, möge auf die DKV-Homepage surfen. Dort sind von U.Beier und Dritten eine Vielzahl von Beiträgen als Download abrufbar:

1. Tourentipp: Kurs Borkum/Simonszand
(3 Tourenalternativen) (3-4 Tage) (ca. 128-160 km)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Borkum&Simonszand.pdf (11.07.06)
2. Ostfriesland (Seeseite): 10 Knackpunkte zur Befahrung
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Ostfriesland-Seeseite.pdf (31.10.04)
3. Tourentipp: Juist
(4 Tourenalternativen) (1 Tag) (ca. 20-30 km)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Juist.pdf (12.4.04)
4. Tourentipp: Spiekeroog & Co.
(2-4 Tage) (ca. 16-170 km)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Spiekeroog.pdf (5.7.03)

5. Tourentipp: Richtung Neuwerk („Hamburgisches Wattenmeer“)
(3 Tage mit max. 135 km)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Neuwerk.pdf (24.7.05)
6. Tourentipp: Langeness & Co. (Nordfriesisches Wattenmeer)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Langeness.pdf (6.8.02)
7. Neue DKV-Kanustation auf Hooge
(Der DKV als Gast des Hallig Segel Club Hooge (HSCH) (Eckehard Schirmer)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-DKV-Kanustation-Hooge.pdf (11/05)
8. Tourentipp: Hallig Hooge (Nordfriesisches Wattenmeer)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hooge.pdf (4.11.05)
9. Tourentipp: Rund Sylt
(3 alternative Touren zwischen 90-100 km in 3-4 Tagen)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf (2.9.06)
10. Tourenbericht: Rund Sylt
(ca. 90 km in 3 Tagen)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/.pdf (6/95 – 25.8.06)
11. Tourenbericht: Bremerhaven – Helgoland
(1 ½ Tage / ca. 100 km) (Karl Schmidt)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerhaven-Helgoland.pdf (1929)
12. Tourenbericht: Hamburg – Helgoland
(176 km) (Hans-Jörg Otto)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf (1963)
13. Tourenbericht: „Rund“ Helgoland
(ca. 289 km in mind. 6 Tagen)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf (1994)
14. Tourenbericht: Blankenese – Helgoland und zurück
(ca. 335 km in 7 Tagen) (Jens Offermann)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Blankenese-Helgoland.pdf (1996)
15. Tourenbericht: Einmal Helgoland und zurück
(ca. 100 km in 17 Stunden) (Matthias Panknin) (1997)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf
16. Einweisungsfahrt Spiekereooog (68 Fragen inkl. Antworten)
(3 Tages-Tour) (28.4.-1.5.06) (jährl. neu)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekereooog-Hausaufgaben.pdf
17. Einweisungsfahrt Langeness (45 Fragen inkl. Antworten)
(3 Tages-Tour) (28.-30.7.06) (jährl. neu)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf
18. Übernachtungsmöglichkeiten Nordsee / Wattenmeer (NL/D/IDK)
(inkl. Ausgangsmöglichkeiten, Pausenplätze/Trittsteine & Fahrtenziele) (jährl. neu)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf
19. Brandgansschutz und Befahrensempfehlungen
(Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/SH-Befahrung.pdf (2.07.03)

20. Risiko Küstenkanuwandern I:

Zur Veranschaulichung der Risikoabschätzung die Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls auf der Nordsee (Nordfriesland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf (17.12.03)

21. Risiko Küstenkanuwandern II:

Analyse eines Seenotfalls vor Baltrum (Ostfriesland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf (25.9.04)

22. Risiko Küstenkanuwandern VII:

Vermisst vor Langeoog (Ostfriesland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VII.pdf (12.7.05)

23. Risiko Küstenkanuwandern IX:

Analyse eines Seenotfalles vor Norderney (Ostfriesland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf (6.10.05)

Link: www.kanu.de/kueste/ > Reviere; Tourenplanung, Sicherheit

04.09.2006 **BCU: Coaching Handbook** (Ausbildung)

Franco Ferrero hat für **The British Canoe Union (BCU)** das folgende Buch herausgegeben:

- **Coaching Handbook**
Pesda Press: 2006 (384 S.) – www.pesdapress.com

Das Buch, welches insgesamt 21 Beiträge zu den verschiedensten Themen des Kanufahrens enthält, welche von unterschiedlichen Autoren verfasst wurden, gliedert sich in 3 Abschnitte:

I: Generic Coaching Theory

- (1) Coaching (B.Taylor) S.7-48
- (2) Physiological Principles (N'.Draper) S. 49-82
- (3) Psychological Principles (Chr.Hodgson) S.83-102
- (4) Duty of Care (Ph.Hadley) S.103-106

II: Genercic Coaching Practice

- (5) Generic Safety Issues (F.Ferrero) (S.107-112)
- ...
- (12) Forward Paddling (G.Campbell) (S.205-222)
- (13) Rolling (I.Coleman) S.223-230
- ...
- (15) Sea Kayaking (T.Morris) S.251-284
- (16) Surfing (N.Robinson) S.285-302
- ...

Der Abschnitt über Sea Kayaking geht auf das gesamte Spektrum des Küstenkanuwanderns ein:

- Starten und Anlanden an felsigen Küsten und bei Brandungsbedingungen;

- Paddeln auf der offenen See bei Gegen-, Seiten- und Rückenwind, bei Stromkablung und Kehrwasser; entlang von Kaps, bei Dunkelheit und Nebel;
- Paddeln dicht entlang der Küste, z.B. in Höfen und „Felsengärten“ (hier: „Rockhopping“ bei einlaufender Dünung).

Er befasst sich u.a. mit:

- physische Fähigkeiten: Bootsbeherrschung bei Rauwasserbedingungen und in Felsgärten, Starten, Anlanden und Vorwärtspaddeln bei verschiedenen Bedingungen, Beherrschung der Methoden zur Selbst- und Fremddrettung;
- kognitiven Fähigkeiten: Erkennen von Problemen, die auf Gruppe, Wind und Gewässer zurückzuführen sind; Tourenplanung, Navigationstüchtigkeit auf dem Wasser; Fähigkeit, eine Gruppe zu führen und Gefahren zu erkennen und zu meistern; Umweltbewusstsein;

und weist u.a. auf folgende Punkte hin:

- aufländiger Wind ist weniger kritisch einzustufen als abländiger Wind;
- je heißer ein Tag ist, desto stärker kann ab Mittag der Seewind wehen;
- je schwächer die Gruppe desto wichtiger ist es, von einem wind- und wellengeschützten Platz aus zu starten;
- gerade bei schwächeren Leuten ist es wichtig, dass wir bei einer Kenterung nicht in kritische Gewässer treiben (z.B. in Stromkablung bzw. Felshindernisse bzw. steile Strandabschnitte);
- der Kurs ist so zu wählen, dass das Ziel mit am wenigsten Aufwand erreicht werden kann.

Bezug: www.amazon.de oder www.amazon.co.uk

03.09.2006 **50. Jahrestag von Lindemanns Atlantik-Querung** (Geschichte)

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

„In kosmischer Geborgenheit über den Atlantik“

anlässlich des 50. Jahrestages von Dr. Hannes Lindemanns einzigartiger Faltboot-Tour über den Atlantik und der großartigen Leistung dieses Mannes, der 1956 als Vorletzter in einem Kanu (hier: Faltboot) in 72 Tagen den Atlantik querte (Kanarische Insel – Karibik). Als Erster schafft dies übrigens im Jahr 1928 Franz Romer (ebenfalls in einem Faltboot) und als Letzter Pete Bray, dem als zugleich als Erster gelang, den Atlantik in West-Ost-Richtung (Newfoundland – Irland) zu queren.

C.S. erinnert in seinem Beitrag auch an jene Kanuten, die die Querung nicht geschafft haben, z.B.:

- 1931 versuchte es **Fritz Engler** (im Faltboot). Er startete von Lissabon aus und wollte über Madeira nach New York paddeln. Ein Sturm trieb ihn jedoch an die afrikanische Küste. Seine zweiten Versuch startete er von Gran Canaria aus Richtung Bahamas und ging verschollen.
- 1989 versuchte es **Edgar Gerths** mit seiner Tochter **Verena** (im seetüchtigen Kanadier mit Ausleger). Sie starteten ebenfalls von Gran Canaria und wurde nie wieder gesehen.
- 2003 versuchte des **Tim Weltermann** in einem PE-Zweier mit zwei Auslegern. 10 Tag nach seiner Abfahrt von Gran Canaria meldete er sich das letzte Mal.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 9/06, S.16-19 – www.kanu.de

Links:

Lindemann,H.:

Allein über den Ozean (1979).

(1959 in 72 Tagen von Las Palmas –St. Martin (Karibik))

Beier,U.:

Apropos Atlantiküberquerungen

aus: Seekajak 14/88, S.66-69.

Schagen,C.:**Die Magie der Ozeane.** (Co-Autorin: C.Klemm)

aus: Seekajak 66/98, S.42-47; Seekajak 71/99, S.58-63; Seekajak 72/00, S.60-65.

Gottbrath,T.:

Allein über den Atlantik

Hannes Lindemanns Solofahrt im Faltboot über den Atlantik (1956)

aus: Kanu Magazin 4/99, S.70-73.

Wagner,R.:

Lieber tot als feige (F.Romer: Atlantik-Ersrbefahrung im Faltboot)

aus: YACHT, Nr. 19/03, S.80-85 - www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html Info vom 10.09.03 (Geschichte)

Reichert,D.:

Kapitän Franz Romer – „ein deutscher Lindbergh.

Vor 75 Jahren gelang Franz Romer die Atlantik-Überquerung im Faltboot

aus: KANU SPORT, Nr. 4/04, S.12-15 – www.kanu-verlag.de

s. auch:

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 8.04.04 (Geschichte)

s. auch den Beitrag zum selben Thema:

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 10.09.03 (Geschichte)

→ www.spiegel.de/panorama/0,1518,294472,00.html

Hinnerkopf,U.:

Kurs West! Nicht aufgeben!

(50 Jahre Atlantik-Überquerung H,Lindemann)

aus: Yacht 8/05, S.64-67 www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 6.04.05 (Geschichte)

Bray,P.:

North Atlantic Kayak Challenge - North Atlantic Solo Crossing

(Newfoundland - Ireland)

aus: See Kayaker, Febr.02, S.50-57

→ www.seakayakermag.com/02Feb/atlantic01.htm

Bray,P.:

Kayak Across the Atlantic (2004)

(2002 in 76 Tagen von Newfoundland – Irland)

02.09.2006 **Tourentipp: Rund Sylt** (ca. 90-100 km in 3-4 Tagen) (Revier/Inland)

Sylt gehört eigentlich in das Tourenprogramm einer jeden Küstenkanuwanderin und eines jeden Küstenkanuwanderers. Als Startort für die Touren Richtung Sylt kommen in erster Linie in Frage:

- **Højer (hier: Vidå Sluse)** (Dänemark) (ca. 19 km bis Nordspitze Sylt):
Schleuse, die in der Mündung des kleinen Flusses Vidå liegt;

und:

- **Südwesthörn** (nördlich von Dagebüll) (Schleswig-Holstein) (ca. 26 km bis Südspitze Sylt):
Sielhaus, welches die Entwässerung des Hinterlandes reguliert. Auf der Seekarte wird der Bereich vor dem Deich als „Hafen“ bezeichnet. In Wirklichkeit handelt es sich um einen kleinen Anleger (o. Boote), der bei Niedrigwasser gänzlich trockenfällt.

Ob nun Højer Sluse bzw. Südwesthörn als Startort gewählt wird, hängt im Wesentlichen von der prognostizierten Windrichtung ab. Bei südlichem Wind bietet es sich an, von Südwesthörn aus zu starten, damit wir bei der Tour entlang der Seeseite achterlichen Wind haben. Bei nördlichem Wind empfiehlt es sich dagegen, die Seekajaks in Højer Sluse zu Wasser zu lassen.

Aber es ist natürlich auch möglich, von woanders her Sylt anzusteuern. Zur Auswahl stehen dabei:

- **Rømø** (Hafen) (Dänemark) (ca. 10 km)
- **Dagebüll** (Schleswig-Holstein) (ca. 32 km).

Im Folgenden werden 3 alternative Touren vorgestellt, für die wir bei entsprechender Wetterlage mindestens 3 Tage benötigen.

Alternative 1: Dagebüll/Südwesthörn – Hörnum – Rantum/Wenningstedt – Nordspitze Sylt / Rømø – Højer Sluse (ca. 90-100 km)

1. Tag: Dagebüll / Südwesthörn – Hörnum – Rantum / Wenningstedt (ca.40-58 km)

Starten können wir von Dagebüll bzw. Südwesthörn. Da das Parken der Autos in Südwesthörn problemsloser ist, das Biwakieren in Südwesthörn weniger auffällt und das Einsetzen der Seekajaks relativ einfach möglich ist, empfiehlt es sich, von Südwesthörn aus zu starten. Außerdem ist die Strecke 6 km kürzer

Gestartet werden sollte bei Hochwasser (HW) Südwesthörn (= + 2:31 h HW Helgoland). Für die 26 km lange Strecke bis Hörnum sollten ca. 5 Std. angesetzt werden, obwohl es wegen der Unterstützung durch den Tidenstrom sicherlich schneller gehen wird. Aber zwischendurch sollten doch alle 60 – 90 Minuten ein Trinkpausen eingelegt werden (sofern wir nicht über einen Schlauch direkt Zugang zu einem Trinkbeutel haben, was uns ermöglicht, während des Paddelns zu trinken, ohne das Paddeln einzustellen!). Außerdem könnten wir ja auch einen Gegenwind haben, der uns am Tempomachen behindert.

Übrigens, aufgrund der besonderen Strömungsverhältnisse vor Südwesthörn ist es auch möglich, 1 Std. vor HW Südwesthörn in Richtung Sylt zu starten; den lt. „Stromatlas“ läuft der Strom vor Südwesthörn von +0:30 h bis +4:30 h HW Helgoland Richtung N bis NW.

Wer unbedingt von Dagebüll aus starten möchte (etwa weil er in der Nacht zuvor auf dem Zeltplatz von Dagebüll gezeltet hat und dort sein Auto parken kann), sollte versuchen, 3 Std. nach HW Helgoland am Wattenhoch des „Hörnumtiefs“ (liegt 4 km westlich von Südwesthörn) zu sein. Da es von Dagebüll bis zum diesem Wattenhoch 10 km sind, sollten wir also 2

Std. vorher von Dagebüll aus gestartet werden, also 1 Std. nach HW Helgoland (zur Info: HW Dagebüll = + 2:20 h HW Helgoland).

In Hörnum bietet es sich an, in Höhe des Leuchtturms anzulanden, und zwar am südlichen Rand des Ortes nahe eines Restaurants, welches sich unmittelbar neben dem Liegeplatz für Katamarane befindet. Die Zeit bis Niedrigwasser (NW) sollte genutzt werden, einmal Hörnum Odde, die Südspitze von Sylt, zu Fuß zu umrunden.

Kennung des Leuchtturms“Hörnum“: „FI(2)9s48m20M“

D.h. dass **2** Blitzlichter (Flash) ausgestrahlt werden, die alle **9** Sekunden wiederkehren, und zwar von einem **48 m** hohen Turm, dessen Licht **20** (See-)Meilen weit sichtbar ist. Übrigens, ein Blitz leuchtet ca. 1 Sek. auf, der nächste Blitz folgt nach einer Dunkelphase, die ebenfalls ca. 1 Sek. dauert.)

Nach NW Hörnum sollte dann wieder gestartet werden. Gepaddelt wird zunächst ca. 2 km mit dem Strom zur Südspitze und dann etwa 1 km gegen den Strom die Seeseite hoch in Richtung Westerland. Danach strömt es wohl auch noch einige Zeit (hier: + 1h HW Helgoland) entlang der Seeseite von Sylt Richtung Süd, aber wenn wir dicht entlang des Strandes paddeln, merken wir davon nicht so viel.

Wie weit sollte nun die Seeseite hinauf gepaddelt werden? Nun, zunächst bietet es sich an, Rantum anzupeilen. Es liegt ca. 12 km von der Südspitze entfernt. Wir sollten dort rechtzeitig vor der südlichen Strandkorbgrenze anlanden. Ab Rantum gibt es nämlich eine nahezu ununterbrochene Kette von Strandkörben bis hinauf nach Wenningstedt. Ein Biwakieren zwischen den Strandkörben ist jedoch nicht empfehlenswert. Haben wir dann noch Zeit & Kraft könnten wir dann natürlich versuchen, am 1. Tag noch weiter bis Wenningstedt zu paddeln. Wir sollten dann am Ende der Strandkörbe am nördlichen Rand von Wenningstedt direkt unterhalb des „Roten Kliffs“ (ca. 24 km von der Südspitze entfernt) anlanden. Insgesamt hätten wir dann am 1. Tag ca. 40 bzw. 52 km zurückgelegt. Beim Start von Dagebüll kämen nochmals 6 km hinzu.

Übrigens, in der Nähe der Strandkörbe befinden sich i.d.R. Duschen, Wasserhähne und Müllkörbe. Wer den Strandkorbbereich Richtung Ort verlässt, muss jedoch damit rechnen, Kurtaxe zu bezahlen.

Variante (1.1.a) – Abwarten in Hörnum: Übrigens, wenn auf der Seeseite die Brandung zu hoch ist und der Seewetterbericht für den nächsten Tag „leichten“ bis „schwachen“ Wind (hier: 2-3 Bft.) verspricht bzw. östlichen Wind, empfiehlt es sich, in Hörnum zu bleiben und dort neben dem Katamaran-Liegeplatz im Sichtschutz der Katamaran zu biwakieren. Das Lager sollte jedoch erst 1 Std. vor Sonnenuntergang aufgeschlagen werden ... und das nahe liegende Restaurant sollte nicht nur wegen des WC aufgesucht werden!

Wenn die Tour jedoch in 3 Tagen abgeschlossen sein sollte, müssten wir jedoch dann am 2. Tag die 40 km hoch bis zur Nordspitze von Sylt paddeln.

Variante (1.1.b) – Ausweichsrevier Halligen: Sollte für den nächsten Tag kein Windrückgang prognostiziert werden, war es wohl ein Fehler, überhaupt gestartet zu sein. Stattdessen hätten wir ein etwas windgeschützteres Revier aufsuchen können, z.B. die Halligen mit Start von Schlüttsiel in Richtung Hallig Oland bzw. Hallig Langeness. Das setzt natürlich voraus, dass wir die Seekarten und die Gezeitendaten von diesem Revier dabei haben!

Variante (1.1.c) – Retour per Seekajak o. Fähre: Nun aber ist es zu spät. Wir sitzen in Hörnum fest. Entweder warten wir einen Tag und paddeln dann, sofern der Wind akzeptabler wird, wieder zurück nach Südwesthörn (Start: kurz nach NW Hörnum). Bzw. wir brechen ab und fahren mit der Fähre von Hörnum nach Wittdün (Amrum) und von dort weiter über Wyk auf Föhr nach Dagebüll. Von dort können wir dann zu Fuß nach Südwesthörn laufen, um die Autos zu holen.

Variante (1.1.d) – Per Fähre in ein weniger schwieriges Revier: Wenn wir schon bei Ankunft in Hörnum einsehen, dass der Wind - somit auch der Seegang - uns in den nächsten Tag große Schwierigkeiten bereiten könnte, sollte wir kurz entschlossen schon am selben Tag, spätestens aber am nächsten Tag mit der Fähre von Hörnum (Sylt) über Wittdün (Amrum) nach Hilligenley (Hallig Langeness) fahren. Wir sind dann genau dort, wo wir u.U. angelandet wären, wenn wir gleich die Variante (1.1.b) gewählt hätten.

Variante (1.1.e) – „Flucht“ über's Gat: Übrigens, die Variante per Seekajak über das ca. 5 km breite Gat zwischen Sylt und Amrum zu „flüchten“, um dann in dem geschützteren Gewässer zwischen Amrum und Föhr zu paddeln, bietet sich nur bei max. 3-4 Bft. Wind an, und das auch nur bei Stauwasser, d.h. die Stunde um Niedrig- bzw. Hochwasser herum. Auf alle Fälle sollten wir nicht versuchen, während der Zeit, wenn es dort auf dem Hörnuntief mit 4,7-5,4 km/h am stärksten strömt (hier: ca. 2 bis 4 Std. vor bzw. nach HW) (genauer: -6 h., -1 h bis 0 h. +4 h bis +5 h HW Helgoland) das Gat zu queren. Wegen der Abdrift wird dann die Tour mindestens doppelt so lange dauern, nämlich statt ca. 1 Std. nun 2-3 Std. Wenn wir schließlich auch noch so unvernünftig sind, und die Querung so wählen, dass der 4er Wind gegen den Tidenstrom bläst, können wir nicht sicher sein, ob wir drüben ankommen. Das gilt übrigens auch bei einem 4er Wind aus West bzw. einer einlaufenden Dünung, und zwar dann, wenn das Wasser wieder aufläuft; denn dort, wo das Watt von Föhr und Amrum beginnt, wird es genauso branden wie auf der Seeseite von Sylt. Dort aber wollten wir doch gerade wegen der Brandung nicht entlang paddeln!?

Variante (1.1.f) – Weiter auf der Wattseite von Sylt Richtung List: Natürlich ist es auch möglich, statt auf Besserung der Gewässerbedingungen zu warten, mit auflaufendem Wasser die Wattseite von Sylt hoch zu paddeln, Richtung Rantum und dann weiter in Richtung dem Siel von „Kreuz Wehle“, wo wir bei Hochwasser anlanden (ca. 15 km von Hörnum entfernt), aussetzen, biwakieren und am nächsten Tag die ca. 3 km per Bootswagen übersetzen können nach Keitum (Gut, wenn wir dann eine Landkarte dabei haben!), wo wir wiederum bei Hochwasser einsetzen und dann mit ablaufendem Wasser weiter ca. 1 km unter Land nach List paddeln können (ca. 15 km entfernt von Keitum).

2. Tag: Rantum / Wenningstedt – Sylt (Nord) (ca. 19-31 km)

Es empfiehlt sich frühestens 2 Std. vor HW Helgoland von Rantum bzw. Wenningstedt aus zu starten, zumindest aber so, dass wir spätestens bei Hochwasser die Nordspitze von Sylt bzw. die Südwestseite von Rømø erreichen können. Die Zielvorgabe ist dabei wichtiger als die Startvorgabe; denn der Strom ist in Strandnähe sowieso nicht so stark. Wenn es möglich ist, sollten wir dennoch die Strömung nutzen, die max. 1,1-1,8 km/h stark sein kann. Von Wenningstedt bis kurz vor Ende Sylts („Ellenbogen“) sind es ca. 19 km (südlich von Rantum dagegen ca. 31 km).

Kennung des Leuchtturms „List West“: „Oc.WRG.6s19m14-10M“

D.h. dass ein unterbrochenes Licht (**O**cculting) in 3 Farben (**W**hite/**R**ed/**G**reen) ausgestrahlt wird, welches alle **6** Sekunden wiederkehrt, und zwar von einem **19 m** hohen Turm, dessen weißes Licht **14** (See-)Meilen, dessen grünes Licht **10** (See-)Meilen und dessen rotes Licht 10-14 Seemeilen weit sichtbar ist. Der Seekarte ist dabei zu entnehmen, in welchem Sektor welche Lichtfarbe zu sehen ist.

Im Norden von Sylt, in Höhe des Leuchtturms „List West“, bietet es sich an, anzulanden. Vorsicht: Nicht bei den parallel zum Strand verlaufenden alten Bühnenresten anlanden! Diese sind völlig verrostet und ragen teilweise wie Speere aus dem Wasser. Wer da hinein gerät, kann Materialbeschädigungen und Körpverletzungen nicht ausschließen!

Variante (1.2.a) – Über's Gat nach Rømø: Letztlich wegen der ungestörteren Biwakierbedingungen bietet es sich auch an, nicht an der Nordspitze von Sylt zu verweilen, sondern –

sofern Wind & Seegang es erlauben – das ca. 5 km breite Gat („Lister Tief“) zwischen Sylt und Rømø zu queren und im Südwesten von Rømø westlich der beiden „Grenzbaken“ anzulanden. Die Strecke verlängert sich dadurch lediglich um knapp 2 km.

Empfehlenswert ist es, vom Leuchtturm „List West“ aus die Leuchttonne „4“, und dann die nördliche „Grenzbake“ anzusteuern und bei Hochwasser auf Rømø anzulanden; denn wer viel vor Hochwasser quert und dabei noch auf einen 3-4er Wind aus Ost trifft, der gegen den Strom bläst, könnte schnell in Schwierigkeiten geraten. Außerdem treffen wir auf den letzten 2 km vor Rømø auf einen Südwest-Strom, der noch 2 Std. (1 Std.) vor HW mit max. 2,5 km/h (1,8 km/h) strömen kann.

Kennung der Leuchttonne „4“ (im „Lister Tief“): „FI(2)R.5s“

D.h. dass 2 Blitzlichter (Flash) in Farbe Red ausgestrahlt werden, die alle 5 Sekunden wiederkehren.

Variante (1.2.b) – Per Bootswagen hinüber ins Watt: Ja, und was machen wir, wenn morgens in Rantum/Wenningstedt die Brandung so stark ist, dass an ein Paddeln auf der Seeseite nicht zu denken ist? Nun, per Bootswagen könnten wir über das „Rote Kliff“ hinüber zur ca. 4-5 km entfernt liegende Wattseite rollen und dort am Hafen von Munkmarsch einsetzen. Hoch bis List sind es ca. 13 km und weiter zur Nordspitze nochmals knapp 4 km. Wenn wir spätestens 3 Std. nach HW Munkmarsch dort im Hafen einsetzen, müssten wir die Strecke hinauf nach List bzw. bis zum „Ellenbogen“ schaffen.

3. Tag: Sylt (Nord) bzw. Rømø nach Højer Sluse (ca. 19-21 km)

Die Strecke bis zum dänischen Festland liegt zwischen 19 km (hier: Strandabschnitt nahe Leuchtturm „List Ost“) bzw. 21 km (hier: Strandabschnitt westlich der Grenzbaken von Rømø). Für diese Strecke benötigen wir ca. 4 Std., sodass wir spätestens 4 Std. vor HW Højer Sluse (≈ HW Munkmarsch = + 2:57 h HW Helgoland) von unserem Biwakplatz aus starten sollten. Um die Strömung richtig auszunutzen und um nicht die Orientierung zu verlieren, sollten wir stets am Rand des Fahrwassers entlang paddeln.

Variante (1.3.a) – Rückzug auf die Fähre: Wenn Wind & Seegang die Tour nach Højer Sluse zu schwierig erscheinen lassen, bleibt uns nichts anders übrig, auf Wetterbesserung zu warten bzw. zu versuchen je nach Startort entweder von „List Ost“ zum Hafen von List zu paddeln, um dann von dort per Fähre nach Rømø überzusetzen, oder von der Westseite von Rømø sich immer dicht entlang der sicheren Wattkante direkt zum Fährhafen von Rømø durchzukämpfen. Von dort müssten wir dann, per Bus bzw. Taxi zu unseren Autos fahren. – Ja, Faltbootfahrer, die per Eisenbahn bzw. Bus anreisen, hätten es jetzt etwas leichter!

Alternative 2: Højer Sluse – Wenningstedt – Hörnum – Südwesthörn (ca. 89 km)

(Ein Tourenbericht zu dieser Alternative kann auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Sylt.pdf)

1. Tag: Højer Sluse – Sylt (Nordspitze) – Wenningstedt (ca. 37 km)

Um keine Zeit zu verlieren, sollte bei HW Højer Sluse (≈ HW Munkmarsch) gestartet werden. Um die Strömung gut auszunutzen, sollten wir immer den Tonnen des „Højer Dyb“ entlang paddeln und schließlich auf den „Ellenbogen“ (Nordost-Spitze von Sylt) zuhalten. Zuvor ist jedoch darauf zu achten, dass wir dem Fährschiff List – Rømø nicht in die Quere kommen und behindern. Dann geht es ca. 5 km bis auf die Seeseite von Sylt. In Höhe des Leuchtturms „List West“, bietet es sich an, an Land zu gehen. Vorsicht: Nicht bei den parallel zum Strand verlaufenden alten Bühnenresten anlanden! Diese sind völlig verrostet und ragen teilweise wie Speere aus dem Wasser. Wer da hinein gerät, kann Materialbeschädigungen und Körperverletzungen nicht ausschließen! Es verbleiben noch ca. 14 km bis Wenningstedt. Zu Beginn der Strandkorbgränze am „Roten Kliff“ sollte angelandet und gelagert werden.

Variante (2.1.a) – Brandung: Wenn die Brandung auf der Seeseite zu hoch ist, könnte versuchen, stattdessen die Wattseite von Sylt entlang zu paddeln. Mit auflaufendem Wasser müsste wir dann vom Leuchtturm „List West“ aus wieder am Strand des „Ellenbogen“ zurück paddeln (knapp 5 km) und dann über List (knapp 4 km) in Richtung Munkmarsch und weiter bis Keitum (ca. 14 km) paddeln, dort die Bootswagen herausholen und dann die Seekajaks die ca. 3 km lange Strecke bis zum Siel von „Kreuz Wehle“ hinüber ziehen. Am nächsten Tag könnten wir dort bei Hochwasser im Watt einsetzen und damit dem ablaufendem Wasser hinunter bis nach Hörnum (ca. 19 km) paddeln.

Variante (2.1.b) – Seeseite Nonstop: Wenn Aussicht besteht, dass am nächsten Tag der Seegang nicht mehr so hoch ist, könnten wir natürlich am 1. Tag die Tour am Leuchtturm „List West“ beenden, um dann am nächsten Tag die knapp 40 km lange Seeseite von Sylt in einem Rutsch durchzupaddeln. (s. die nachfolgenden Erläuterungen zum 2. Tag).

2. Tag: Wenningstedt – Hörnum Odde – Hörnum (ca. 26 km)

Bis hinunter zur Südspitze Sylts („Hörnum Odde“) sind es ca. 24 km. Es bietet sich an, 3 Std. vor HW Helgoland zu starten, auf alle Fälle aber so, dass wir abends das ca. 26 km entfernt liegende Hörnum erreichen. Übrigens, „Hörnum Odde“, die Südspitze von Sylt, sollten wir möglichst umrunden, wenn das Wasser ins „Hörnumtief“ strömt (hier: von -3 h bis +2 h HW Helgoland), auf alle Fälle aber nicht, wenn es am stärksten aus dem „Hörnumtief“ hinaus strömt (hier: von +4 h bis +6 h HW Helgoland).

Wenn uns der Seegang bei „Hörnum Odde“ zu kritisch erscheint, könnten wir natürlich auch die Fahrt in Höhe Hörnum abbrechen, nahe der Treppe über den Deich anlanden, die Seekajaks hinüber zur Straße tragen, dann per Bootswagen zur 1 km entfernt liegenden Ostseite von Hörnum und weiter bis zum Katamaran-Liegeplatz nahe des Leuchtturms „Hörnum“ rollen.

Variante (2.2.a) – Per Bootswagen nach Hörnum: Sollte uns die Brandung auf der Seeseite eine Tour hinunter nach Hörnum zu schwierig erscheinen, empfiehlt es sich, die ca. 23 km lange Strecke per Bootswagen herunter zu rollen.

Als Kompromiss dazu bietet es sich auch an, nur bis zum ca. 11 km entfernt auf der Wattseite liegenden Seglerhafen von Rantum zu rollen, um dann von dort übers Watt nach Hörnum (ca. 12 km) zu paddeln. Damit wir noch etwas Wasser unterm Kiel haben, sollten wir 3 Std. vor NW Hörnum im Seglerhafen einsetzen und spätestens bei NW Hörnum (\approx -4 h HW Helgoland) unterhalb des Leuchtturms „Hörnum“ am Katamaran-Liegeplatz von Hörnum anlanden; denn $\frac{1}{2}$ Std. später kippt die Tide und es beginnt dann wieder Richtung Rantum zu strömen.

Es ist aber auch möglich, Variante (1.2.a) zu wählen, d.h. von Weningstedt hinüber nach Munkmarsch zu rollen und von dort aus wieder hinauf Richtung „Ellenbogen“ zu paddeln, um dann am nächsten Tag den Sprung zurück nach Højer zu wagen.

Variante (2.2.b) – ... weiter bis Föhr (West): Bei optimalen Wetterbedingungen ist es auch möglich, nach Erreichen von „Hörnum Odde“ nicht weiter nach Hörnum, sondern stattdessen über das Gat zwischen Sylt und Amrum („Hörnumtief“) zur ca. 5 km entfernt liegenden „Amrum Odde“ zu paddeln. Die Querung sollte jedoch möglichst während der Stauwasserphase erfolgen.

Am Fahrwasserrand von „Amrum Odde“ warten wir dann (jedoch außerhalb des Naturschutzgebietes) ab, bis der Wasserstand es erlaubt, mehr oder weniger direkt hinüber nach Föhr (West) (mind. 2,5 km) zu paddeln. Südlich der Strandkorbgrenze (d.h. nördlich des „Kurhauses“) empfiehlt es sich anzulanden (nördlich davon bei einer Straße, die zum Strand führt, befindet sich ein WC und Wasseranschluss).

Am folgenden Tag könnten wir mit dem letzten ablaufenden Wasser zum Fahrwasser der „Norderaue“ (ca. 8 km) und dann mit Beginn des auflaufenden Wassers über die „Norderaue“ vorbei an Wyk auf Föhr entlang der „Föhrer Ley“ bis hinauf nach Südwesthörn (ca. 25

km) paddeln. Das ist ein abwechslungsreicher Umweg, der sogar ein Anlanden am Rand von Wyk auf Föhr zulässt. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass an diesem 3. Tag Niedrigwasser Wittdün (Amrum) so zwischen 1:30 Std. nach Sonnenaufgang und 12 Uhr liegt und zumindest ein Auto in Südwesthörn geparkt wird.

3. Tag: Hörnum – Südwesthörn (ca. 26 km)

Spätestens 1 Std. nach NW Hörnum sollten wir in Hörnum einsetzen und gleich die Tonne „19“ des Fahrwassers vom „Hörnumtief“ anpeilen. Anschließend geht es immer entlang des Fahrwassers und - nach Tonne „29“ - des Prickenweges. Dort wo das Wattfahrwasser nach Süden abschwemmt, paddeln wir Richtung Ost, vorbei an einer gelben Kabeltonne in den nur noch 2 km entfernt liegenden „Hafen“ von Südwesthörn.

Übrigens, eine Weiterfahrt hinunter nach Dagebüll ist weniger empfehlenswert. Hochwasser ist beim Wattenhoch „Föhrer Ley Nord“ (ca. 4 km westlich von Südwesthörn) um +2:29 h HW Helgoland. Dort aber herrscht von +0:30 h bis +3:30 h HW Helgoland einen nordwestlicher Strom. D.h. wer also 2 Std. vor bis 1 Std. nach HW Wattenhoch über das Wattenhoch die ca. 10 km in Richtung Dagebüll paddeln möchte, muss gegen einen Strom anpaddeln, der anfänglich bis zu 1,8 km/h schnell strömt. Ob sich das lohnt, muss jeder für sich selber entscheiden.

Variante (2.3.a) – Verlängern oder per Fähre zurück ans Festland: ... und was machen wir, wenn am 3. Tag Wind & Seegang keine Rückfahrt nach Südwesthörn erlauben?

Nun, als Faltbootfahrer bietet es sich an, mit auflaufendem Wasser auf der Wattseite hoch an Rantum vorbei zum Siel „Kreuz Wehle“ (ca. 15 km) zu paddeln, dort auszusetzen und per Bootswagen zum knapp 2 km entfernt liegenden Bahnhof von Keitum so rollen. (s. auch Variante (1.1.f))

Allen anderen bietet sich nur an, 1 Tag zu warten, sofern eine Wetterbesserung in Aussicht steht, bzw. abubrechen und mit der Fähre von Hörnum nach Wittdün (Amrum) und von dort weiter über Wyk auf Föhr nach Dagebüll zu fahren.. Südwesthörn können wir dann zu Fuß erreichen, um die Autos zu holen. (s. auch Variante (1.1.c))

Alternative 3 (Rund Sylt): Rømø (Hafen) – Wenningstedt – Hörnum – Rantumer Becken – (per Bootswagen nach Keitum) – List – Rømø (Hafen) (ca. 102 km)

Die Tourenalternative 3 sieht im Vergleich zu den Alternativen 1 und 2 eine tatsächliche Umrundung von Sylt vor. Je nach Wetterlage kann sie im Uhrzeigersinn oder andersherum erfolgen. Der Einfachheit halber starten wir die Tour vom Rømøer Hafen aus. Die Passage hinüber zum „Ellenbogen“, der Nord-Ost-Spitze Sylts, kann als „Zubringer“ angesehen werden. Ob die Umrundung in 3 oder 4 Tagen zu schaffen ist, hängt wohl wesentlich vom Wetter ab.

1. Tag: Rømø (Hafen) – Ellenbogen - Rantum (ca. 42 km)

Gestartet werden sollte vom Hafen in Rømø aus bei HW Rømø (≈ HW List = +2:49 h HW Helgoland)). Der „Zubringer“ zum Ellenbogen ist ca. 10 km lang. Das Gat zwischen Rømø und Sylt ist bei Hochwasser ca. 3 km breit. Bei einem 3-4er Wind aus West steht dort der Wind gegen den Strom und lässt die See aufsteilen. Wer dann nicht wirklich „seegangstüchtig“ ist, könnte bei der Querung hinüber zum „Ellenbogen“ Probleme bekommen. Es wäre daher bei solch einem westlichen Wind ratsam, schon 1 Std. vor HW Rømø (= +2 h HW Helgoland) den Hafen zu verlassen. Es strömt dann am Anfang noch etwas gegenan, dafür ist dann nachher im Gat die auslaufende Strömung und somit der Seegang (bei gegenan blasendem Wind) noch nicht so steil.

Bis zum Eingang des Gats sollte am Rand des Fahrwassers „Rømø Dyb“ gepaddelt werden. Bei Tonne „8“ könnte dann auf die Ostspitze des „Ellenbogen“ zugehalten werden. Zur Ori-

entierung könnte die kurz davor verankerte Leucht-Tonne „15“ angepeilt werden. Es muss uns jedoch bewusst sein, dass wir zwischen dieser Tonne und „Ellenbogen“ auf Stromkabbung stoßen könnten. Wem das nicht behagt, lässt sich vom Strom Richtung West abtreiben und nähert sich erst beim Leuchtturm „List Ost“ dem Strand.

Kennung des Leuchtturms „List Ost“: „Iso.WRG.6s22m14-10M“

D.h. dass ein „Gleichtaktfeuer“ (Isophase) in 3 Farben (White/Red/Green) ausgestrahlt wird, (wobei die Lichtphase genauso lang ist wie die Dunkelphase und alle **6 Sekunden** wiederkehrt), und zwar von einem **22 m** hohen Turm, dessen weißes Licht **14 (See-)Meilen**, dessen grünes Licht **10 (See-)Meilen** und dessen rotes Licht 10-14 Seemeilen weit sichtbar ist. Der Seekarte ist dabei zu entnehmen, in welchem Sektor welche Lichtfarbe zu sehen ist.

Ab „Ellenbogen“ paddeln wir dann auf Strecken, die schon vorher hier in diesem Beitrag beschrieben wurden (s. Alternative 1, 1.+2.Tag): Ca. 5 km sind es bis zum Leuchtturm „List West“, ca. 14 km bis Wenningstedt und ca. 13 km bis Rantum (südliche Strandkorbgrenze).

2. Tag: Rantum – Hörnum Odde – „Kreuz Wehle“ (ca. 31 km)

Von Rantum bis „Hörnum Odde“ sind es noch ca. 13 km (s. Alternative 1, 2.Tag). Anschließend geht es die Wattseite im südlichen Watt von Sylt hoch vorbei an Hörnum und Rantum bis zum Siel „Kreuz Wehle“ (ca. 18 km) (s. Variante 1.1.f). Dort biwakieren wir und setzen am nächsten Tag unsere Fahrt im nördlichen Watt von Sylt fort.

3. Tag: „Kreuz Wehle“ – Bootswagentransport nach Keitum (3 km) – Ellenbogen - Rømø (Hafen) (ca. 29 km)

Zunächst rollen wir per Bootswagen über geteerte Wege und Straßen, über die Schienen der Eisenbahn (Westerland – Niebüll) durch Keitum ins Watt von Keitum (ca. 3 km). Wer eine Landkarte dabei hat, dem fällt die Orientierung weniger schwer! Wenn wir bei Hochwasser starten (≈ HW Munkmarsch), können wir ohne viel Umweg unmittelbar am Rande von Keitum einsetzen. Wem es gefällt, mit dem Bootswagen durch Keitum zu rollen, da er dann die vielen friesischen Häuser bewundern kann, sollte erst am Ende von Keitum wieder einsetzen, und zwar dort, wo eines der ältesten Friesenhäuser Sylts steht, welches bei einer der letzten großen Sturmfluten nasse „Füße“ bekam, da das Watt bis kurz vor dessen Hausdeich reicht. (s. auch Variante 1.1.f)

Auf dem Wasser paddeln wir dann an Munkmarsch vorbei entweder in 1-2 km Abstand zur Insel oder entlang des „Pandertief“ und der „Lister Ley“ hoch nach List und weiter zum „Ellenbogen“. (ca. 18-19 km) (s. Variante 2.1.a). Ja, und dann geht es auf dem „Zubringer“ (s. die Erläuterung zum 1. Tag) hinüber zur Tonne „8“ und entlang des Fahrwassers zum Hafen von Rømø (ca. 10 km).

Der vollständige Beitrag (17 S.) ist auf der DKV-Homepage als Download abrufbar. Er umfasst zusätzlich zur Beschreibung dieser 3 Tourenalternativen weitere Infos u.a. über:

- die Insel,
- Gewässerschwierigkeiten,
- Nationalparkregelungen zum Befahren & Betreten
- die konkrete Tourenplanung
- Zeltmöglichkeiten
- Gezeiten-, & Stromangaben
- Kartenmaterial
- Seewetterbericht
- Literatur & Links
- eine konkrete Tour (30.6.-2.7.06)

Der Beitrag stellt eine Ergänzung zu einem Tourenbericht „Rund Sylt“ dar, in dem der Ablauf einer solche Umrundung geschildert wird (s. Aktuelle Info v. 25.8.06).

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf

 *** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

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

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

- www.natur-lexikon.com
- <http://de.wikipedia.org>

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Homepage (GB bzw. USA):
Canoe & Kayak (Zeitschrift)
 → www.canoekayak.co.uk
 → www.canoekayak.com

Homepage (Japan):
Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)
 → www.qajaqjpn.org

Homepage (Frankreich):
Connaissance du kayak de mer (CK/mer) (Verein)
 → www.ckmer.com

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

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

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

Homepage (USA):
Sea Kayaker (Zeitschrift):
 → www.seakayakermag.com

Homepage (USA):
Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen
 → 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"
 → www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Newsletter (Großbritannien):
Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)
 hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones
 → www.seapaddler.co.uk

Aktuelle Infos aus WWW (hrsg. von **Sea Paddler**):
 → www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm

Newsletter **Treasna na dTonnta ("Across the Waves")** (Irland)
 hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"
 → <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)
 → www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

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

→ www.chez.com

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt)

→ www.cackletv.com

Ferris, Gail (USA):

(Berichte und Fotos über alles, was nördlich des Polarkreises liegt)

→ www.guillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com/freya/

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

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):

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

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

Unold, Peter (Havkajakroerne/DK) (Blog):

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

Walpole, Jonathal

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

Infos über Seekajak-Expeditionen:

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

→ www.expeditionkayak.com

Rotem, Ron (Rund Island (2006))

→ www.seakayak.co.il/eblog/

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

→ www.ulm-outdoor.de

Walpole, Jonathal

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

*** * ***