

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 22/07-08)

(Aktuelle Infos: 1.11.07 – 15.01.08)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,
informiert zu den folgenden Themen:

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

-
- 15.01.2008 Weltnaturerbe Wattenmeer Nordsee (Natur)
 - 14.01.2008 Seenotsignalmittel: 10 Punkte zum Einsatz, Führen & Lagern (Ausrüstung)
 - 13.01.2008 Australien – Neuseeland (Geschichte)
 - 06.01.2008 Kälteschock, Schwimmversagen & Co. (Gesundheit)
 - 05.01.2008 Kälteschutz für Hände (Ausrüstung)
 - 04.01.2008 Rettungswesten: Wartung nicht vergessen! (Ausrüstung)
 - 03.01.2008 Freya Hoffmeister umrundet Neuseelands Südinsel (Geschichte)
 - 02.01.2008 Vorsicht Nicosignal: „Rohrkrepiere“ (Ausrüstung)
 - 21.12.2007 DKV-Sport- und Bildungsprogramm 2008 im Netz (Ausbildung)
 - 19.12.2007 Helgeland (Norwegen) (Revier/Ausland)
 - 19.12.2007 Kaltwasser-Paddelbekleidung (Ausrüstung)
 - 16.12.2007 Windmessgeräte (Ausrüstung)
 - 16.12.2007 Andamanensee/Thailand (Revier/Ausland)
 - 15.12.2007 Knicklichter (Leuchtstäbe) (Ausrüstung)
 - 14.12.2007 Wasserdichtes Blinklicht (Ausrüstung)
 - 13.12.2007 Wasserdichte Taschenlampe: Fenix T (Ausrüstung)
 - 11.12.2007 Ozon-Wasser-Entkeimung (Ausrüstung)
 - 10.12.2007 Rückenprobleme beim Paddeln (Gesundheit)
 - 09.12.2007 Beim Solo-Paddeln verschollen (Ausbildung)
 - 09.12.2007 Seekajak „Eliza“ (PE) von Necky (Ausrüstung)
 - 09.12.2007 Fünf neue Grönlandrollen (Ausbildung)
 - 07.12.2007 Westküste Kanada (Revier/Ausland)
 - 06.12.2007 DKV-Küstenkanuwanderveranstaltungen (Ausbildung)
 - 05.12.2007 Big Bend Saltwater Paddling Trail (Florida) (Revier/Ausland)
 - 05.12.2007 Wasserwiderstand vs. Geschwindigkeit (Ausrüstung)
 - 04.12.2007 Reinhard Zollitsch: Touren mit einem See-Kanadier (Revier/In- u. Ausland)
 - 03.12.2007 Seekajak HABEL IV von Pietsch & Hansen (Ausrüstung)
 - 03.12.2007 Checkliste für's Kalt-Wasser-Paddeln (Gesundheit)
 - 03.12.2007 West-Grönland (Revier/Ausland)
 - 01.12.2007 Überquerung des Ärmelkanals in 3 Std. (Revier/Ausland)
 - 28.11.2007 Mallorca & Co. (Spanien) (Revier/Ausland)
 - 17.11.2007 Isomatten (Ausrüstung)
 - 15.11.2007 Nord-West-Passage (Kanada) (Revier/Ausland)
 - 14.11.2007 Rund Irland (Revier/Ausland)
 - 13.11.2007 Buchprojekt: Süd-West England (Revier/Ausland)
 - 12.11.2007 Buch: Sit-on-Top Kayak (Ausbildung)
 - 12.11.2007 Namibia (Revier/Ausland)
 - 08.11.2007 Tidenzeiten für Westeuropa (Revier/Ausland)
 - 06.11.2007 Isle of Jura (Inner Hebrides) (Scotland) (Revier/Ausland)
 - 06.11.2007 Lizard Peninsula (Cornwall) (Revier/Ausland)
 - 06.11.2007 West Cork (Süd-West Irland) (Revier/Ausland)
 - 06.11.2007 Schleppen (Ausbildung)
 - 04.11.2007 Homepage über Eskimo-Kayaks (Geschichte)
 - 02.11.2007 Kameradschaft (Ausbildung)
 - 01.11.2008 Bitte Warten: Das Allerneueste zur Pyro-Prüfung (Ausbildung)
-

15.01.2008 **Welterbe Wattenmeer Nordsee** (Natur)

Soll das Wattenmeer zwischen Den Helder und Esbjerg „Welterbe“-Gebiet („World Heritage Site“) werden? Das Wattenmeer ist neben den hochalpinen Regionen die einzige großräumig erhaltene Naturlandschaft Europas und für fast 10 Millionen Zugvögel pro Jahr im Frühjahr und Herbst Rast- und Überwinterungsplatz. Außer der Grube Messel ist es dann in Deutschland das zweite UNESCO-Weltnaturerbegebiet. International einmalig wird dabei die Ausdehnung des Welterbegebietes über Staatsgrenzen hinweg sein.

Wichtigstes Kriterium für die Nominierung eines Kulturdenkmals oder Naturgebietes als „Welterbe“-Stätte ist ein außergewöhnlicher universeller Wert. Zugleich ist nach den Richtlinien eine breite Unterstützung der Behörden, der Interessengruppen und der Bevölkerung für die Anmeldung erforderlich. Deshalb ist schon einige Zeit vergangen zwischen der ersten Idee, das Wattenmeer als „Welterbe“ zu nominieren, und der endgültigen Entscheidung, den Antrag bei der UNESCO in Paris einzureichen.

Alles begann 1991. Auf der **6. trilateralen Wattenmeer-Konferenz** im dänischen Esbjerg wird der Beschluss gefasst *„... anzuerkennen, dass das Wattenmeer von der Aufnahme in die Liste der Kultur- und Naturerbegebiete der Welt ... profitieren würde und zu diesem Zweck einen gemeinsamen Vorschlag für eine Nominierung des Wattenmeeres zur Aufnahme in die Liste der Kultur- und Naturerbegebiete der Welt auszuarbeiten.“*

1997 wurde auf einer der folgenden **Wattenmeer-Konferenzen** (in Stade) Folgendes beschlossen: *„Es wird angestrebt, das Wattenmeergebiet bzw. Teile davon unter Berücksichtigung der natürlichen und kulturhistorischen Werte des Gebietes als Welterbegebiet zu benennen.“*

2001 entschied sich Hamburg als erstes beteiligtes Bundesland den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer (rund um Neuwerk) zum „Welterbe“-Gebiet vorzuschlagen. Die Begründung lautete: *„Mit dem Prädikat ‚Welterbe‘ würde die Einzigartigkeit des Ökosystems Wattenmeer gewürdigt, der Bekanntheitsgrad gesteigert und die Region zusätzlich beworben werden. Das Wattenmeer wäre in einem Atemzug mit dem Weltnaturerbebeständen Yellowstone Nationalpark in den USA, Barriere-Riff an der australischen Ostküste oder Serengeti-Nationalpark in Tansania zu nennen.“*

2002 beschloss Niedersachsen, den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer als „Welterbe“-Gebiet vorzuschlagen.

2005 Dänemark klinkte sich aus der Diskussion aus. Es sei genug damit befasst, ob das dänische Wattenmeer „Nationalpark“ werden sollte, und sah sich deshalb nicht in der Lage, zugleich sich für seine Anerkennung als „Welterbe“ einzusetzen.

Im selben Jahr beschlossenen die Niederlande und Deutschland auf einer **Ministerkonferenz** das Anmeldeverfahren voranzutreiben.

Am 21.11.2007 entschied sich Schleswig-Holstein, den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer als „Welterbe“-Gebiet vorzuschlagen.

Am 14.01.2008 zog Hamburger auf Grund der Bedenken der Wirtschaftsbehörde seine Zustimmung zurück, den Hamburger Nationalpark Wattenmeer zusätzlich noch zum „Welterbe“-Gebiet zu erklären. Es werden Bedenken vorgetragen, dass nach einer Ernennung zum „Welterbe“-Gebiet eine Vertiefung der Elbe und nötige Deichbaumaßnahmen nicht mehr so ohne Weiteres möglich sein könnten.

Die Enttäuschung über die Hamburger Entscheidung ist groß. Unter Umständen könnte sie dazu führen, dass eine Anerkennung des Wattenmeeres zum „Welterbe“-Gebiet scheitert. Jedoch ist dazu zu bemerken, dass

- (1) das Hamburger Wattenmeer nur ein äußerst kleines Gebiet am Rande der Unterelbe ist. Es umfasst gerade mal ca. 140 qkm im Vergleich zu ca. 10.000 qkm, der Gesamtfläche des niederländischen und deutschen Wattenmeeres;
- (2) die Unterelbe eines der meist befahrenen Schifffahrtsstraßen ist und dadurch ohnehin einen Sonderstatus im Rahmen des „Welterbes“ eingenommen hätte;
- (3) es andere „Welterbe“-Gebiete gibt, die von ihrer Ausdehnung viel kleiner als das westfriesische, ostfriesische und nordfriesische Wattenmeer insgesamt sind;
- (4) die Beantragung des west-, ost- und nordfriesischen Wattenmeer als „Welterbe“-Gebiet der erste Schritt in die richtige Richtung ist; sicherlich werden Hamburg und Dänemark folgen, wenn es sich in Zukunft herausstellen, dass ein „Welterbe“-Gebiet die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht untragbar behindert.

Insofern ist zu vermuten, dass der Hamburger Rückzieher kaum Einfluss auf die Ernennung großer Teile des Wattenmeeres zum „Welterbe“-Gebiet haben wird.

Aus der Sicht des Küstenkanuwanderns wäre die Anerkennung des niederländischen und deutschen Wattenmeeres als „Welterbe“-Gebiet grundsätzlich zu begrüßen. Handelt es sich doch um einen zumindest für die Nordsee einzigartigen amphibischen Naturraum, den es gilt zu schützen vor jenen wirtschaftlichen Interessen, bei denen die Wahrung der Natur höchstens als Randbedingung auftaucht. Zu Bedauern wäre es jedoch, wenn der Status des „Welterbes“ dazu führte, nicht nur die Ausweitung der wenig naturverträglichen Interessen von Fischerei-, Land-, Energie-, Entsorgungs- und Verkehrswirtschaft in Grenzen zu halten, sondern auch die an der Natur des Wattenmeeres interessierten Menschen auf wenige vom Tourismus genutzte Gebiete zurückzudrängen. Das vielfach gelobte deutsche Wattenmeer ist trotz ihrer Nutzung durch die Sportbootschifffahrt so geworden, wie es jetzt ist. Es gibt keinerlei Anzeichen, dass in der Zukunft insbesondere von den Seglern und Küstenkanuwandernern eine Gefahr für die Natur ausgehen könnte, die nur annähernd mit jenen Umweltschäden vergleichbar ist, die z.B. von Schiffsunglücken, der Überdüngung der Nordsee durch die Landwirtschaft und die Überfischung ausgehen. Wie sollte auch, wenn bei der Untersuchung der Befahrensdichte immer wieder festgestellt wird, dass erstens relativ wenige Sportboote im Wattenmeer unterwegs sind und zweitens sich praktisch alle Sportbootfahrer an die gesetzlichen Regelungen und freiwilligen Vereinbarungen halten!

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

Link:

www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/pdf_neu/WWF_Chronologie_Welterbe-Debatte.pdf

www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/pdf_neu/WWF_Welterbe_Senatseinwaende.pdf

14.01.2008 **Seenotsignalmittel: 10 Punkte zum Einsatz, Führen & Lagern** (Ausrüstung)

Seenotsignalmittel sind – wie der Name doch recht präzise zum Ausdruck bringt – Mittel zum Signalisieren eines Seenotfalles. Was müssen wir eigentlich im Umgang (hier: beim Einsatz, Führen und Lagern) mit den meist explosionsgefährlichen Produkten beachten?

1. Erlaubnis?

Das Schießen mit Signalwaffen ist erlaubnispflichtig, es sei denn:

(a) bei Gefahren oder Notsituationen,

(b) bei Not- und Rettungsübungen

(c) und zur Abgabe von Start- und Beendigungszeichen im Auftrag von Veranstaltern bei Sportveranstaltungen, wenn optische oder akustische Signalgebung erforderlich ist.

2. Strafbarkeit & Haftung?

Wer z.B. ohne Not Seenotsignalmittel verschießt, macht sich strafbar, und muss außerdem für u.U. entstandene Schäden haften. Auch wenn viele andere Leute anlässlich Silvester Seenotsignalmittel verschießen, ist das nicht erlaubt. Wir sollten uns daher diese anderen nicht zum Vorbild nehmen.

3. Überlagerte Munition

Wer überlagerte Seenotsignalmittel verschießt, nimmt billigend in Kauf, dass die Seenotsignalmittelpatrone einen Personen- bzw. Sachschaden verursachen kann, da die nicht mehr 100%ig funktionstüchtige Patrone nach Zündung des Treibsatzes:

(a) entweder noch im Signalmittelgeber explodiert oder nicht sofort die Signalkugel abschießt (in beiden Fällen sind Hand- und Gesichtsverletzungen nicht auszuschließen) bzw.

(b) die Signalkugel wohl abgeschossen wird aber nach dem Abschuss noch brennend auf den Boden fallen kann, weil sie nicht mehr die erforderliche Höhe erreicht bzw. die erforderliche Leuchtleistung erbringt und so länger als vorgesehen brennt.

4. Entsorgung

Statt überlagerte Seenotsignalmittel zu verschießen, müssen wir diese z.B. beim zuständigen Händler beim Kauf neuer Seenotsignalmittel zur Entsorgung abgeben.

5. Restrisiko

Aber auch das Verschießen nicht überlagerter Seenotsignalmittel ist immer mit einem Restrisiko behaftet. Keiner sollte sich daher ohne Not diesem Restrisiko aussetzen.

6. Einflussfaktor Winddruck

Generell gilt für alle Seenotsignalmittelmunition, dass es auch bei entsprechendem Winddruck passieren kann, dass eine verschossene Seenotsignalkugel nicht die nötige Höhe erreicht, die erforderlich ist, um rechtzeitig vor der Landung auszubrennen. Brandschäden sind dann nicht auszuschließen.

7. Gefahrenpotenzial Korrosion & Beschädigung

Gerade beim Küstenkanuwandern ist es nicht immer möglich, Seenotsignalmittel stets zugleich griffbereit & wasserdicht zu lagern. Dabei ist nicht auszuschließen, dass die Seenotsignalmittelpatrone verstärkt der Korrosion durch Salzwasser bzw. der Beschädigung ausgesetzt wird. Beides kann dazu führen, dass die Funktionstüchtigkeit der Munition schon beeinträchtigt ist, bevor wir das durch optische Überprüfung sehen können. Aus diesen Gründen sollte uns bewusst sein, dass gerade die von uns verwendete Munition in ihrer Funktionstüchtigkeit eingeschränkt sein kann, auch wenn sie noch nicht überlagert ist und folglich beim Abschuss ähnliche Gefahren verursachen kann, wie sie hier für überlagerte Munition aufgeführt wurden (s. Punkt 3.)

8. Beschränkt gültige Ausnahmeregelungen

Wenn die Polizei Hamburg auf eine Hamburger Verordnung verweist, die es in Hamburg erlaubt, dass mit SRS-Waffen (hier: Schreckschuss-, Reizstoff und Signalwaffen mit dem Zulassungszeichen „PTB im Kreis“) an Silvester pyrotechnische Munition der Klasse BAM PM 1 unter sehr eingeschränkten Bedingung (hier z.B. der Schütze muss sich auf seinem eigenen befriedeten Grundstück befinden und die Geschosse dürfen das Grundstück nicht verlassen) in Hamburg verschossen werden darf, so gilt das nur für Hamburg. Trotzdem sollten wir Hamburger uns in diesem Fall „pingeliger“ als die „Hamburger Polizei“ anstellen und aus den in den anderen Punkte aufgeführten Gründen darauf verzichten, das zu tun.

9. Lagerungsprobleme beim Nichtgebrauch

Seenotsignalmittelmunition gehört nicht in die Hände unbefugter Dritte. Die Hamburger Polizei schreibt, dass SRS-Waffen (hierzu zählt auch das Nicosignal) *„bei Nichtgebrauch getrennt von der Munition zu lagern ist und dass der Besitzer alle erforderlichen Vorkehrung zu treffen hat, um zu verhindern, dass diese Gegenstände abhanden kommen oder Dritte sie unbefugt an sich nehmen können.“*

Wenn wir also auf Tour sind und irgendwo mal anlanden, dürfen wir unsere Seenotsignalmittel nicht einfach auf dem Oberdeck verstauen. Auch reicht es nicht aus, die unterwegs auf dem Wasser griffbereit gelagerte Munition lediglich in die Sitzluke zu packen und den Lukendeckel zu verschließen. Auf alle Fälle muss z.B. beim Nicosignal an Land die Munition getrennt vom Signalmittelgeber gelagert werden.

Wer also ein Lettmann-Seekajak mit abschließbaren Gepäcklukendeckel besitzt, hat sicherlich die erforderlichen Vorkehrungen getroffen, sofern er beides noch zusätzlich in einem Gepäcksack verstaut, sodass beim Aufbrechen der Lukendeckel einem die Munition nicht sofort in die Hände fällt. Alle anderen, sollten sich überlegen, ob es nicht sicherer ist, das 6-schüssig Seenotsignalmittelmagazin in jenem Beutel zu verstauen, den er sowieso immer mit sich führt, wenn er sich von seinem Seekajak entfernt.

10. „Kleiner Waffenschein“

Wer an Land außerhalb der eigenen Wohnung SRS-Waffen führt, d.h. schussbereit und zugriffsbereit transportiert, bedarf der besonderen Erlaubnis in Form des sogenannten „Kleinen Waffenscheins“ (KWS). Lediglich der verantwortliche Führer eines Wasserfahrzeuges benötigt ihn nicht, solange er seine Signalwaffe unterwegs auf dem Wasser auf seinem Boot oder bei Not- und Rettungsübungen führt.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsignalmittel-Uebersicht.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf

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

13.01.2008 **Australien – Neuseeland** (Geschichte)

Der Australier **Andrew McAuley** (39) versuchte Anfang dieses Jahres, in einem Einer-Seekajak (Hersteller: Mirage) von Tasmanien nach Neuseeland zu paddeln. Leider bezahlte er das mit seinem Leben. Nach 30 Paddeltagen, während denen er ca. 1.525 km zurücklegte (Ø-Geschwindigkeit: ca. 5,1 km/h), kenterte er nur ca. 75 km vor der neuseeländischen Küste in Sichtweite der vor ihm liegenden Berge und ist seitdem verschollen. Lediglich sein Seekajak konnte geborgen werden:

→ www.andrewmcauley.com

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070213.html

Nun waren seit dem 13.11.07 erneut Australier unterwegs, dieses Mal in einem Zweier, und zwar **James Castrission** (25) und **Justin Jones** (24). Gestartet waren sie direkt vom australischen Festland (Forster). Ihr Ziel war das ca. 2.100 km entfernt liegende Neuseeland (Auckland). Am 13.01.08, also 2 Monate später, landeten die beiden in Neuseeland angelandet, und zwar im etwas südlich von Auckland liegenden Ort Plymouth. Gepaddelt sind sie insgesamt 3.326 km, tatsächlich zurückgelegt hatten sie aber „nur“ 2.091 km (= Luftlinie Forster (Australien) – Plymouth (Neuseeland /Nordinsel)). Der Grund dafür, mehr gepaddelt als zurückgelegt zu haben liegt einfach darin, dass sie nicht nur von Wind und Strömung gezwungen wurden zick-zack zu paddeln, sondern mehrfach trieben sie auch wieder zurück, d.h. paddelt sie im Kreis.

Der Zweier wurde extra für die beiden angefertigt und verfügt im Heckbereich über eine, wenn auch sehr winzige Kajüte. Die Konstruktion stammt von dem Briten **Robin Feloy** (Kirtton Kayaks), welcher auch schon den Einer für **Pete Bray** produziert hatte, der damit 2001 in 76 Tagen den Atlantik von Neufundland nach Irland (ca. 3.300 km) überquerte:

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

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070305.html

Die beiden verwenden ein satellitengestütztes Trackingsystem, sodass ganz genau ermittelt werden kann, welche Strecken sie tagtäglich bislang mit welchem Tempo zurückgelegt haben:

Den Trackingaufzeichnungen kann entnommen werden, dass die beiden Australier z.B. ab dem 3.12. für 11 Tage mehrmals im Kreis bzw. rückwärts paddelten. Sie legten dabei ca. 450 km zurück, ohne wirklich voranzukommen. Erst ab dem 16.12. gelang es ihnen wieder, Strecke Richtung Neuseeland zu machen. Zurückzuführen ist das wohl auf eine Wind- und Strömungsabdrift, die anscheinend nicht so leicht in den Griff zu bekommen war. Nichts Neues; denn auch Hannes Lindemann trieb mal bei seiner Atlantiküberquerung 10 Tage zurück.

Für diejenigen, die von ähnlichen Querungen träumen, möchte ich hier mal die zurückgelegten Tagesetappen und die tägliche Durchschnittsgeschwindigkeit der beiden Australier aufführen. Vielleicht macht das deutlich, wie zäh & quälend eine solche Paddelei über insgesamt 2 Monate sein kann.

14.11.07: Nach dem Start von Forster wurden 84 km zurückgelegt (Ø-Tempo: 3,5 km/h)

15.11.: 165 km / 6,8 km/h (Spitze: 11 km/h)

16.11.: 107 km / 4,5 km/h

17.11.: 105 km / 4,4 km/h

18.11.: 090 km / 3,7 km/h

19.11.: 085 km / 3,6 km/h

20.11.: 052 km / 2,2 km/h

21.11.: 042 km / 1,7 km/h

22.11.: 068 km / 2,8 km/h

23.11.: 049 km / 2,1 km/h

24.11.: 056 km / 2,3 km/h

25.11.: 064 km / 2,7 km/h

26.11.: 060 km / 2,5 km/h

27.11.: 049 km / 2,1 km/h

28.11.: 039 km / 1,6 km/h

29.11.: 067 km / 2,8 km/h
30.11.: 074 km / 3,1 km/h
01.12.: 041 km / 1,7 km/h
02.12.: 039 km / 1,6 km/h
03.12.: 047 km / 1,9 km/h

(Identische Position wie am 14.12.!)

04.12.: 049 km / 2,0 km/h
05.12.: 057 km / 2,4 km/h
06.12.: 030 km / 1,3 km/h
07.12.: 029 km / 1,2 km/h
08.12.: 025 km / 1,1 km/h

(Identische Position wie am 16.12.!)

09.12.: 030 km / 1,3 km/h
10.12.: 013 km / 0,5 km/h
11.12.: 038 km / 1,5 km/h
12.12.: 039 km / 1,6 km/h
13.12.: 065 km / 2,7 km/h

14.12.: 070 km / 2,5 km/h
15.12.: 048 km / 2,0 km/h
16.12.: 033 km / 1,4 km/h
17.12.: 065 km / 2,7 km/h
18.12.: 041 km / 1,7 km/h

(Nach ca. 450 km Padderei wieder dort angekommen, wo sie schon 11 Tag vorher mal waren!!)

19.12.: 024 km / 1,0 km/h
20.12.: 024 km / 1,0 km/h
21.12.: 050 km / 2,1 km/h
22.12.: 039 km / 1,6 km/h
23.12.: 035 km / 1,5 km/h

24.12.: 041 km / 1,7 km/h
25.12.: 077 km / 3,2 km/h
26.12.: 105 km / 4,4 km/h
27.12.: 082 km / 3,4 km/h
28.12.: 079 km / 3,3 km/h

(identische Position wie am 23.12.!)

(Bis zum 1.1. wird quasi auf der Stelle gepaddelt!)

29.12.: 034 km / 1,4 km/h
30.12.: 028 km / 1,2 km/h
31.12.: 015 km / 0,6 km/h
01.01.08.: 033 km / 1,4 km/h
02.01.: 050 km / 2,1 km/h

(Erst jetzt wieder geht es voran!)

03.01.: 054 km / 2,2 km/h
04.01.: 046 km / 1,9 km/h
05.01.: 046 km / 1,9 km/h
06.01.: 044 km / 1,8 km/h
07.01.: 049 km / 2,0 km/h

08.01.: 058 km / 2,3 km/h
09.01.: 033 km / 1,4 km/h
10.01.: 047 km / 2,0 km/h
11.01.: 031 km / 1,3 km/h
12.01.: 081 km / 3,4 km/h

13.01.: 063 km / 2,4 km/h (Ziel Plymouth erreicht um ca. 15.00)

Nun, die Durchschnittsgeschwindigkeit insgesamt liegt bei ca. 2,25 km/h. Wenn wir davon ausgehen, dass täglich nur 12 Std. kraftvoll gepaddelt wurde und dass der Windwiderstand der Kajüte bei Gegenwind das Vorankommen sehr beeinträchtigt hat, sind solche Durchschnittsgeschwindigkeiten durchaus nachvollziehbar.

Weitere Infos zur Tourenplanung (inkl. Ausrüstung & Verpflegung) und zum Tourenverlauf finden wir auf der Homepage zur Tour: „**Crossing the Ditch**“.

Quelle: www.crossingtheditch.com.au

06.01.2008 **Kälteschock, Schwimmversagen & Co.** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER nimmt **Chris Brooks** in dem Beitrag:

**„Cold Shock and Swimming Failure.
The real danger of cold water is not in the slow descent into hypothermia,
but in the sudden symptoms of cold shock.“**

zu den verschiedensten Problemstellungen, die einem das plötzliche Eintauchen in kaltes Wasser bereiten kann. Es handelt sich um ein Thema, über das auch des Öfteren schon in KANU SPORT berichtet wurde:

- KS 12/07: „Checkliste für's Kalt-Wasser-Paddeln“ (U.Beier)
- KS 06/06: „Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben“ (M.Huber/U.Beier)
- KS 03/06: „Kälteschockreaktionen, auch noch im März?“ (M.Huber/R.Schmidt)
- KS 02/05: „Kältetod nach Kenterung auf dem Brahmsee“ (H.Huber/U.Beier)
- KS 02/04: „Kaltwasserpaddeln: 10 nass-kalte Tatsachen“ (U.Beier)
- KS 12/03: „Seenotfall im Achterwasser“ (U.Beier/E.Schirmer)
- KS 12/06: „Risiken beim Paddeln unter winterlichen Bedingungen“ (U.Juschkus)
- KS 13/88: „Das Problem der Unterkühlung. Eiskaltes Blut ...“ (M.Dundalski)

Trotzdem lohnt es, sich die einen oder anderen Fakten noch einmal in Erinnerung zu rufen:

- Aus den folgenden 4 Gründen können wir bei Kalt-Wasserbedingungen (spätestens unterhalb von +15° C Wassertemperatur) umkommen:
 1. Kälteschock = kann innerhalb von 3-5 Minuten zum Tod führen;
 2. Schwimmversagen = kann innerhalb von 5 – 30 Minuten zum Tod führen;
 3. Unterkühlung = kann nach 30 Minuten zum Tod führen;
 4. Rettungskollaps = kann während, aber auch noch Stunden nach der Rettung zum Tod führen.

Etwa 50% aller Ertrunkenen sterben übrigens wegen Kälteschock oder der plötzlichen Unfähigkeit, nicht mehr Schwimmen zu können (sog. Schwimmversagen = „Swimming Failure“).

Über den **Kälte-Schock** („Cold Shock“) ist Folgendes zu lesen:

- Besonderes empfindliche Leuten können ihn schon bei +25°C Wassertemperatur erleiden.
- Unterhalb von +15° C Wassertemperatur kann jeder ihn erleiden.
- Den Kälte-Schock können wir nicht kontrollieren. Wer ihn mal unter kontrollierten Bedingungen erleben möchte, dem empfiehlt der Autor, mal ganz plötzlich kaltes Wasser mit großem Druck auf den Bauchnabel zu spritzen.
- Er wird verursacht durch die plötzliche Abkühlung der Haut.
- Er kann zu den folgenden 4 nicht kontrollierbaren Erscheinungen führen:

1. Besonders kräftiges Einatmen („Gähnanfall“);
 2. Großer Schmerz (insbesondere bei extrem kaltem Wasser),
 3. Anschließend folgt ein sehr schnelles und kurzes Einatmen (bis zu 65x/Minute) („Hecheln“), ohne dass wir in der Lage sind, die Luft anzuhalten, was zu Krämpfen in Beinen, Armen und Brustkorb führen kann; befinden wir uns beim Hecheln unter Wasser, atmen wir mit jedem Atemzug automatisch Wasser ein. Spätestens bei ca. 150 ml ertrinken wir, d.h. wir ersticken bzw. der Herzschlag setzt aus.
 4. Unter +15° C Wassertemperatur wird das Vermögen, Luft anzuhalten, um etwa 25-50 % reduziert. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt können wir höchstens noch 12-17 Sekunden die Luft anhalten.
 5. Herzrasen setzt ein und der Blutdruck steigt an. Das kann zum Kreislaufzusammenbruch und Tod führen. Insbesondere ältere bzw. weniger gesunde Leute sind hier gefährdet.
- Der Kälte-Schock dauert etwa 2-3 Minuten und klingt spätestens nach 5 Minuten wieder ab. Das ist genau der Zeitraum, während dem ein „Kenterbruder“ sich im Wasser befindet und sich mit seinem Kajak beschäftigt.
 - Übrigens, der Autor führt eine Vorbeugemaßnahme an, die es einem ermöglichen soll, sich an kaltes Wasser zu gewöhnen: Wer sich 3 Wochen lang täglich kalt duscht, kann die Symptome des Kälte-Schocks für ein Jahr reduzieren.

Über das Schwimmversagen („Swimming Failure“) ist Folgendes zu lesen:

- Es wird verursacht durch das plötzliche Abkühlen der Muskeln und Nerven.
- Es trägt dazu bei, dass die Schwimmbewegungen immer schneller und ineffizienter werden. Dadurch liegt der Körper steiler im Wasser, was das Vorankommen noch weiter erschwert.
- Außerdem laufen die Schwimmbewegungen nicht mehr synchron mit dem Atemholen ab.
- Wenn wir dann noch die Arme hoch heben (was dazu führt, dass der Oberkörper senkrecht im Wasser treibt) und um Hilfe rufen (was dazu führt, dass wir all unsere Luft heraus lassen) verlieren wir unseren auf die Schwimmbewegungen und die eingeatmete Luft zurückzuführenden Auftrieb und gehen ganz plötzlich wie ein Stein unter.
- Und wenn wir nicht untergehen, weil wir uns an unserem Kajak festhalten, werden wir feststellen, dass all das, was wir u.U. im Hallenbad ohne Probleme ausführen können (z.B. Kajak festhalten, Paddlefloat aufblasen, aufs Achterdeck klettern, in die Sitzluke rutschen, Spritzdecke schließen, Paddlefloat abmontieren und verstauen) plötzlich nicht mehr gelingen will, und zwar aus demselben Grund, warum einem die Schwimmbewegungen nicht mehr gelingen; denn die Kälte trägt relativ schnell zur allmählichen Bewegungsunfähigkeit unserer Arme und Beine bei, die es dem Gehirn immer schwerer macht, diese Glieder noch kontrolliert und mit Kraft zu bewegen. Irgendwann setzt dann als Folge der zunehmenden Unterkühlung das Kältezittern ein, welches keine kontrollierten Bewegungen mehr ermöglicht.

Generell wird empfohlen:

- sich nach einer Kenterung mit Ausstieg solange an seinem Kajak festzuhalten, bis der Kälte-Schock vorüber ist.
- eine fest sitzende Schwimmweste – nicht jedoch eine Rettungsweste, deren Aufblasautomatik bei einsetzendem Schockzustand u.U. nicht ausgelöst werden kann – zu tragen; denn ihr Auftrieb erleichtert einem, seinen Kopf über Wasser zu halten, bzw. er verhindert das Untergehen.
- einen Neopren- insbesondere aber ein Trockenanzug in Verbindung mit einer Neopren-Kappe zu tragen, damit die Haut, die Muskulatur und die Nerven nicht so schnell abgekühlt werden.

Chris Brooks geht noch auf einen anderen Aspekt ein, der unsere Informationsverarbeitung & Entscheidungsfähigkeit betrifft. Wenn wir nämlich großen Stress haben, wie er z.B. beim Kentern im kalten Wasser ausgelöst werden kann, werden wir mit zwei Problemen konfrontiert:

- Zum einen sind wir nicht mehr in der Lage, alle Information, die auf uns einströmen zu verarbeiten; sei es, dass wir nach der ersten Kenterung gar nicht merken, dass auch andere gekentert sind bzw. dass die Retter bei ihrer Aktion auf Hindernisse bzw. ins befahrene Fahrwasser treiben; oder wir nehmen Warnrufe bzw. Hilfsanweisungen Dritter nicht wahr.
- Zum anderen sind wir nicht mehr in der Lage, so schnell und so präzise Entscheidungen zu treffen, wie wir es im Normalfall können.

Beides spricht dafür, dass wir bei Kalt-Wasser-Bedingungen nicht solo, sondern als Gruppe paddeln und dass möglichst viele erfahrene Kanuten einem dabei begleiten. Im Falle einer Krisensituation kann dann jedem eine bestimmte Aufgabe übertragen werden, auf dessen Bewältigung er sich dann voll konzentrieren kann.

Außerdem spricht es dafür, dass wir z.B. immer wieder Rettungsübungen veranstalten, und zwar so häufig bis dass die dabei anzuwendenden Rettungsmethoden gewohnheitsmäßig ablaufen; denn wenn es kritisch wird können, jene Handlungen am schnellsten ausgeführt werden, für die wir eine Routine entwickelt haben. Jene Handlungen aber, die wir nicht ständig eingeübt haben, haben kaum eine Chance, schnell ausgeführt zu werden.

Bei der Organisation des Wiedereinstiegs nach einer Kenterung ist es daher wichtig, dass zum einen der Retter dem „Kenterbruder“ präzise Anweisungen erteilt, was er zu tun habe; denn dieser wird bei fehlender Rettungsroutine kaum in der Lage sein, klaren Kopf zu behalten und Entscheidungen zu treffen, was er als nächstes zu tun hat. Auf der anderen Seite wird der „Kenterbruder“ kaum in der Lage sein, per Anweisung eine bestimmte Rettungsmethode anzuwenden, wenn er vorher ganz andere Rettungsmethoden gelernt hat; denn er wird diese Anweisungen wegen seiner beschränkten Informationsverarbeitungskapazität gar nicht hören, geschweige denn verstehen; weil er nur an jene Rettungsmethoden denkt, die er kennt. ... und was ist, wenn der „Kenterbruder“ gar keine Rettungsmethoden kennt? Nun, dann wird er, wenn er stark gestresst bzw. in Panik ist, allein nur das tun, was jeder tut, wenn er ins Wasser fällt: Er wird versuchen möglichst schnell aus dem Wasser zu kommen. Wenn vor ihm ein Kanute mit seinem Kajak treibt, wird er sofort versuchen, auf dessen Kajak zu klettern, auch auf die Gefahr hin, dass er diesen kentert. Sollte kein Kajak, sondern nur Land in Sicht sein, dann wird er sein eigenes Kajak los lassen und dort hin schwimmen.

Chris Brooks führt hier Sachverhalte auf, von denen wir Kanuten alle schon einmal gehört haben. Trotzdem paddeln wir immer wieder bei winterlichen Bedingungen, ohne auf eine Kenterung vorbereitet zu sein. D.h. wir paddeln z.B.:

- ohne Dritte über unsere Paddelpläne zu informieren;
- ohne vorher geübt zu haben, was wir im Falle einer Kenterung zu tun haben;
- ohne Begleitung Dritter oder mit Dritten, die ebenfalls nicht wissen, was im Falle einer Kenterung zu tun ist;
- ohne genügendem Kälteschutz (hier: Neo-/Trockenanzug, Neokappe, Neoschuhe);
- ohne genügendem Auftrieb (hier: Schwimmweste bzw. Rettungsweste mit automatischer Auslösung);
- ohne griffbereit und wasserdicht verpacktem Handy;
- ohne griffbereit gelagertem Signalmittel.

Warum tun manche Kanuten das? **Chris Brooks** hat auch darauf eine Antwort. Er nennt das „Self-Denial“, was so viel heißen kann wie Selbstbetrug bzw. Verdrängung: Uns geht es

doch gut. Wir paddeln schon seit Jahren, ohne zu kentern, bzw. wir sind schon im Wildwasserpassagen bei +6° C Wassertemperatur ohne Probleme geschwommen. Was soll uns schon passieren. Wir verdrängen daher die potenziellen Gefahren der Winterpaddelerei. Nur so fühlen wir uns wohl. Wir brauchen uns nicht ständig Sorgen bzw. Vorwürfe zu machen, weil wir uns nicht darauf genügend vorbereiten. Dabei neigen wir dazu, nach „Verbündeten“ Ausschau zu halten, die genauso denken wie wir. Dann können wir gegenseitig die Richtigkeit unseres Verhaltens bestätigen und uns u.U. über andere lustig machen, die sich sicherheitsbewusster verhalten. Ja, das Risiko des Kalt-Wasser-Paddeln schlichtweg zu ignorieren bzw. wegzudiskutieren, kann „unheimlich“ bequem sein. Wir brauchen an keinen Rettungsübungen teilzunehmen und uns nicht die nötige Rettungsausrüstung zu beschaffen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 08, S.24-28 – www.seakayakermag.com

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

05.01.2008 **Kälteschutz für Hände** (Ausrüstung)

In KANU SPORT stellt **Horst Fürsattel** in dem Beitrag:

„**Kalte oder warme Hände?**“

einige Ausrüstungsteile vor, die einem helfen, warme Hände zu behalten:

- **Paddelhandschuhe:**
 - + bieten viel Bewegungsfreiheit;
 - erschweren u.U. das feinfühlige, kraftsparende Halten des Paddels, wenn das Material auf der Handinnenseite zu dick ist;
 - ++ sorgen auch noch für Kälteschutz, wenn das Paddel losgelassen wird (z.B. beim Festhalten am Ufer bzw. beim Schwimmen im kalten Wasser);
 - /+ je dünner das Material, desto leichtere kann man mit den Händen zugreifen;
 - /+ der Kälteschutz ist nicht immer optimal

- **Stulpen (Paddelpfötchen):**
 - ++ ermöglichen den direkten Handkontakt mit dem Paddel;
 - schützt nur beim Paddeln nicht aber beim Schwimmen und Hantieren;
 - ++ ansonsten sehr warm, da geschützt gegen Wind und Wasserspritzer;
 - das Wasser läuft nicht so schnell ab, wenn die Stulpen beim Paddeln voll ins Wasser getaucht werden;
 - bei starker Kälte könnte jedoch die Stulpe einen Eispanzer bilden;
 - die meisten Stulpen lassen sich nur mit 1 Hand nur schwer überziehen

- **Fäustlinge:**
 - + etwas wärmer als Handschuhe;
 - + besserer Griff als bei Handschuhen, sofern die Innenseite der Fäustlinge offen ist;
 - ++ erleichtert das Hantieren; denn wir können mit unseren Fingern arbeiten, sobald der Fingerspitzenbereich des Fäustling weggeklappt wird;

Zusätzlich wird zu den möglichen Materialien Stellung bezogen:

- **Neopren**
- **kaschiertes Neopren**
- **Fleece**
- **Nylon**

- **atmungsaktive Stoffe**

Der Beitrag endet mit ein paar praktischen Tipps:

- Paddelschäfte aus Alu entziehen den Händen Wärme, auch wenn sie mit einem Schrumpfschlauch ummantelt sind.
- Die Hände bleiben länger warm, wenn der ganze Körper warm ist, also die Bekleidung insgesamt muss beim Kalt-Wasser-Paddeln stimmen, nicht nur der Handschutz.
- Den Körper vorher auf „Betriebstemperaturen“ bringen.
- Wenn die Stulpen zu warm sind, nicht sofort ausziehen, sondern erst mal die Klett-bänder am Schaft öffnen.
- Darauf achten, dass auch das Anlegen der zweiten Stulpe ohne „Kameradenhilfe“ klappt (Hinweis: Es gibt zwischenzeitlich Stulpen, deren Öffnung verstärkt ist, sodass das Hineinschlüpfen besonders leicht funktioniert.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/08, S.26-28 – www.kanu.de

04.01.2008 **Rettungswesten: Wartung nicht vergessen!** (Ausrüstung)

Rettungswesten, deren Auftriebskörper per Kohlendioxidpatrone aufgeblasen wird, sind dem Verschleiß durch Sonne, (Salz-)Wasser und Stöße ausgesetzt und bedürfen der Wartung. Die Firma Secumar schreibt eine solche – natürlich kostenpflichtige – Wartung alle 2 Jahr vor. Außerdem soll eine Rettungsweste nicht länger als 10 Jahre alt sein. Ist die Weste dann noch intakt, kann sie weitere 5 Jahre genutzt werden, sofern eine jährliche Wartung vorgenommen wird.

Die Wartung umfasst dabei u.a. die folgenden Check-Punkte:

- 16 Std. dauernde Dichtigkeitsprüfung des aufgeblasenen Auftriebskörpers;
- Prüfung der Handauslösung bzw. der Auslöseautomatik;
- Prüfung des Mundventils;
- Einsetzen neuer Dichtungen;
- Prüfung der Nähte und Beschläge;
- Prüfung der Kohlendioxidpatrone.

Es ist nicht zu empfehlen, auf die Wartung zu verzichten, auch wenn die Kosten sich bei einer halbautomatischen Weste (hier: Handauslösung) auf über 35,- Euro belaufen. Wer es dennoch tut, sollte seine Weste jährlich wenigstens selber auf Mängel untersuchen, sonst kann es einem so passieren, wie einem Kanuten, der nach 15 Jahr feststellen musste, dass der Auftriebskörper seiner Rettungsweste nicht die Luft halten konnte, da die Verklebung nicht mehr hielt. 2 Jahre zuvor war alles noch in Ordnung gewesen.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

03.01.2008 **Freya Hoffmeister umrundet Neuseelands Südinsel** (Geschichte)

Nachdem die Husumer Seekajakfahrerin Freya Hoffmeister (43) im Sommer 2007 zusammen mit Greg Stamer in Rekordzeit Island umrundet hatte (1.620 km in 33 Tagen, davon 25 Paddeltag = 65 km/Tag), gelang es ihr zum Jahreswechsel 07/08 solo in Bestzeit, nämlich in 70 Tagen, die Südinsel von Neuseeland zu umrunden. Der legendäre Neuseeländer Paul Caffyn, der u.a. Australien, Japan sowie Großbritannien umrundete, brauchte demgegenüber 125 Tage, also 55 Tage länger.

Freya Hoffmeister war vom 25.10.07 bis 2.1.08 unterwegs. Sie benötigte für die 2.386 km lange Strecke 47 Paddeltag. Dabei legte sie durchschnittlich 50 km am Tag zurück. Ihre längste Strecke betrug 165 km, die sie als „Schlussspur“ am Ende der Tour in 32,5 Stunden nonstop zurücklegte. Insgesamt paddelte sie an 7 Tagen zwischen 70 und 90 km. An 22 Tagen nahm sie sich wegen des Wetters eine Auszeit.

Gepaddelt ist sie in einem britischen Seekajak, und zwar einem **EXPLORER** (540x54cm; ca. 340 Liter Vol.) von **Nigel Dennis**. Das Boot war u.a. mit einem Skeg und tragbarer Handlenzpumpe ausgerüstet.

Das **Skeg** klemmte am Anfang häufiger, nachdem sich beim Start durch die Brandung immer wieder kleinere Steine bzw. Schlick im Skegkasten festgesetzt hatten. Freya musste daher ab & an das Skeg unterwegs auf dem Wasser per Balanceakt mit den Händen herausziehen. Als ihr das zu umständlich und „nass“ wurde – denn einmal kenterte sie dabei -, konstruierte sie sich einen „Einmal“-Umlauf-Handseilzug. Mit dem gelang es ihr auch unterwegs auf dem Wasser von der Sitzluke aus das Skeg, an dem ein Bändsel hing, welches mit dem Handseilzug verbunden war, herauszuziehen. Anschließend öffnete sie den umlaufenden Seilzug und zog ihn aus dem Skeg-Bändsel, um nicht die ganze Zeit mit einem Seil im Wasser zu paddeln.

Und die Bedienung der **tragbaren Handlenzpumpe** erwies sich als sehr anstrengend. Freya griff deshalb auf ihren Schutzhelm zurück, den sie zusätzlich als „Schöpfeimer“ einsetzte. Auf eine fest eingebaute Handlenzpumpe verzichtete sie, wie es übrigens viele Briten tun sollen: „Why, I will roll what else?“

Abgesehen von Wetterproblemen hat sie so richtige Ausrüstungsprobleme – die letztlich auf die hohe Brandung zurückzuführen war - nur an einem Tag, dem 20.12.07, bekommen und das gleich zweimal, und zwar einmal am Vormittag als sich beim Start durch die Brandung beim unfreiwilligen Rückwärtssurfen mit abschließendem Kerzen bei Grundberührung die Halteclips des Heckteil ihres dreiteiligen Seekajaks lockerten und das andere Mal am Nachmittag als ihr beim Anlanden durch die Brandung das Wingpaddel verloren ging.

Über die zu erwartende Wetterlage wurde sie ständig per Satellitentelefon auf dem Laufenden gehalten. Die meisten Probleme bescherten ihr trotzdem das Wetter und insbesondere die einlaufende Dünung, die sich in Strandnähe als fast unüberwindliche Brandung aufbaute und ihr das Starten und Anlanden fast unmöglich machte (siehe hierzu Fotos in ihrem [Blog](#)).

Die Tour war als „Zelttour“ so angelegt, dass sich Freya spätestens nach 3 Wochen Essen beschaffen konnte. Dennoch „kehrte“ sie an etwa 31 der 70 Tag des Nachts in die Zivilisation zurück, d.h. zeltete auf Campgrounds, übernachtet in Hütten, einmal sogar auf einer Yacht bzw. bei Freunden.

Wer mehr über den Tourenverlauf erfahren möchte, findet dazu so mache Info in Freyas Blog:

<http://freyahoffmeister.blogspot.com>

Wir können gespannt sein, was ihre nächsten Paddelpläne sind. „Freya, warum denn immer in die Ferne schweifen, auch die Nordsee und der Skagerrak bietet doch noch so manche Herausforderung?“ Z.B.

- „**Rund Skagerrak**“ hat noch keiner angegangen!
- Und „**Rund Deutsche Bucht**“ (Emden – Cuxhaven – List auf Sylt – Helgoland – Emden) ist bislang auch von keinem Kanuten, geschweige denn einer Kanutin gemeistert worden.

Eigentlich müsste Freya letzteres bei entsprechender Wetterlage während eines „verlängerten“ Wochenendes schaffen können. „Wetten, dass ...!?“

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

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

Nigel-Dennis-Seekajaks: → www.seakayakinguk.co.uk

Homepage von Freya: www.qajaqunderground.com

02.01.2008 **Vorsicht Nicosignal: „Rohrkrepieler“** (Ausrüstung)

Alle Jahre wieder wird es getan, obwohl es nach herrschender Meinung nicht rechtens ist, auch wenn es während der offiziellen „Knallzeit“ kurz vor und nach Silvester-Mitternacht passiert: Der Schuss einer roten Signalkugel aus dem „Nicosignal“.

Auch dieses Jahr berichteten mir wieder mehrere Küstenkanuwanderer von ihren Erfahrungen, die sie mit dem Nicosignal dabei gemacht haben:

- „Das Nicosignal war praktisch nicht einsatzfähig, da der Sicherungsschalter sich nicht oder nur mit großer Kraftanstrengung von „S“ (= Safe) auf „F“ (= Fire) umschalten ließ!“
- „Nicht jede Patrone wollte zünden!“
- „Manche Patronen zündeten erst beim zweiten oder dritten Versuch!“
- „Einige Patronen knallten wohl beim Abschuss, aber leuchteten überhaupt nicht oder nur sehr schwach und kurz auf!“
- „Einige Patronen zündeten erst, nachdem das „Zündplättchen“ gesäubert wurde!“

Erstmalig wurde mir gemeldet:

- **„Nach dem Drücken des Auslöseschalters explodierte eine der 6 Nicosignal-Patronen so stark, dass das Patronen-Magazin, welches 6 Patronen enthält, aufplatzte und vollständig die Reste der „krepierenden“ Patrone freilegte.“**

Das ist in der Tat für mich neu. Bislang konnte ich etwas Ähnliches nur von den großen Fallschirmsignalaraketen der Firma Comet: Die Signalkugel konnte dort nach Auslösung der Treibladung nicht sofort aus dem Rohr geschossen werden, was dazu führte, dass das Feuer der Treibladung am unteren Teil der Raketenhalterung austrat und – sofern die Rakete nicht sofort weggeworfen wurde - die Hand desjenigen verbrannte, der das Notsignal auslösen wollte.

Drei solcher Fälle sind mir bekannt:

- Beim ersten Fall verbrannt sich eine mit Handschuhen geschützte Frau die rechte Hand.
- Beim zweiten Fall konnte ein Mann die nicht auslösende Rakete rechtzeitig wegwerfen, bangte dann jedoch um sein Leben, da die Rakete unkontrolliert über den Erdboden schoss.
- Und beim dritten Fall konnte ich selber mit ansehen, wie die – vorsichtshalber an einem Baum angebundene und per Seilzug ausgelöste – Rakete erst einmal nach unten Feuer ausstieß, um dann schließlich – nach ca. 5 Sekunden (?) - die Signalkugel doch noch gen Himmel schoss.

Die Gründe für solch „Unregelmäßigkeiten“ sind mir nicht bekannt. Vermutlich sind sie darin zu suchen, dass wir Küstenkanuwanderer die Fallschirmsignalaraketen nicht ordnungsgemäß

trocken lagern können, mit der Folge, dass die Raketen im Inneren anfangen zu korrodieren, was den Abschuss der Signalkugel nach Zündung des Treibsatzes erschwert und bei fortgeschrittener Korrosion u.U. unmöglich macht.

Nun wird Vergleichbares vom Nicosignal berichtet. Ich vermute, dass auch hier die einsetzende Korrosion der Munition zu diesem „Rohrkrepierer“ führte. Dafür spricht der Tatbestand, dass die explodierte Patrone das Verfallsdatum „11/04“ (= Nov. oder 11. Woche 2004) trug, d.h. schon seit 3 Jahren abgelaufen war. Die Korrosion hatte also Zeit genug, sich langsam auszubreiten.

Was für Konsequenzen sollten wir aus diesem Vorfall ableiten?

1. Das Nicosignal ist kein „Schreckschussrevolver“, sondern ein Seenotsignalmittel, das während des Küstenkanuwanderns ständig dem Salzwasser ausgesetzt ist. Bei der Fertigung der Munition können niemals Mängel 100%ig ausgeschlossen werden. Deshalb sollten wir ein Nicosignal wirklich nur im Falle der Not auslösen; denn das Risiko eines „Rohrkrepierers“ ist nie ganz auszuschließen. Es lohnt sich wirklich nicht, wegen eines ca. 8-Sekunden andauernden „Aha-Erlebnis“ anlässlich der Silvesterknallerei seine Gesundheit zu gefährden.
2. Wir sollten – wenn schon, denn schon – die Munition nur innerhalb der vorgegebenen Haltbarkeitszeit (ist auf die Unterseite der Patrone gedruckt) verschießen. Abgelaufene Signalpatronen sollten wir beim Ersatzkauf dem Händler zur Entsorgung übergeben, auch wenn das kostenpflichtig ist.
3. Außerdem sollten wir wenigstens einmal zu Beginn der Saison die Nicosignalpatronen auf Beschädigungen anschauen. Z.B. könnte das Rohr, in welchem der Treibsatz mit der Signalkugel steckt, im Mündungsbereich etwas eingedrückt sein.
4. Schließlich sollten all diejenigen, die beim 6-schüssigen Nicosignal-Magazin intakte rote Signalpatronen durch weiße Signalpatronen austauschen (z.B. um die Option zu haben, im Falle der Kollisionsgefahr auch mal Weiß schießen zu können), beim Herauslösen der roten Signalpatrone äußerst vorsichtig vorgehen, damit diese Patrone, die vielleicht einmal später wieder ins Magazin gesteckt wird, unter keinen Umständen beschädigt wird.

Wer keine Konsequenzen ziehen möchte, dem sollte jedoch auch noch Folgendes bewusst gemacht werden: Abgelaufene, d.h. überlagerte, oder falsch gelagerte Seenotsignalkugeln können nach einem Abschuss u.U. auch dann noch brennen, wenn sie den Erdboden erreicht haben, sei es, dass der Treibsatz nicht mehr die Kraft hat, die Signalkugel auf die nötige Höhe zu schießen, bzw. dass die Signalkugel schwächer und damit langsamer und folglich länger brennt. Brandschäden sind dann nicht mehr auszuschließen ... und eine Klage auf Schadensersatz auch nicht!

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

21.12.2007 **DKV-Sport- und Bildungsprogramm 2008 im Netz** (Ausbildung)

Mit ca. 1850 Terminen in beiden Programmheften hat der Deutsche Kanu-Verband mit der Hilfe von zahlreichen, ehrenamtlichen Vereinsvertretern wieder ein umfangreiches Angebot für das kommende Jahr zusammenstellen können. Auch dieses Mal bieten wieder die einzelnen Landeskanuverbände der Küste diverse Termine an, die das Küstenkanuwandern betreffen. Ab sofort ist dieses online einzusehen:

http://www.kanu.de/nuke/downloads/DKV_Sportprogramm_2008_Web.pdf

http://www.kanu.de/nuke/downloads/DKV-Bildungsprogramm_2008_Web.pdf

Die gedruckten Exemplare gibt es im neuen Jahr bei den lokalen Kanuvereinen oder im Kanu-Fachhandel. Bei der boot 2008 kann ebenso ein Exemplar am DKV-Stand erworben werden.

19.12.2007 **Helgeland (Norwegen)** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Björn Nehrhoff von Holderberg** in dem Beitrag:

„Wie Schottland auf Anabolika: Seekajak-Reise ins nördliche Norwegen“

über eine 160 km lange Rundtour knapp unterhalb des Polarkreises entlang der Küste von Helgeland. Der 9 Seiten lange Bericht besticht auch durch seine vielen Fotos.

Folgendes mag von Interesse sein:

- Start: Campingplatz in Nesna
- Tidengewässer mit 2-3 m Tidenhub. Mit merklicher Strömung ist eher in den Engstellen und Fjordmündungen zu rechnen.
- Trinkwasser: Es bietet sich an, in den Häfen stets Trinkwasser nachzufüllen.
- Alternative zur Rundtour: Von einem Hafen aus starten und dann nach getaner Paddelarbeit an einem Hafen anlanden und mit einem Schiff der Hurtigrute wieder zurückfahren. (Hinweis: Diese Art Streckpaddeln ist übrigens ab Bergen bis über das Nordkap hinaus möglich.)
- Karten: Hovedkart (1:50.000), Nr. 59 - 62 von Statens Kartverk.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/08, S.18-26 – www.kanumagazin.de

Link zum Autor: www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/helg

19.12.2007 **Kaltwasser-Paddelbekleidung** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN berichtet **Horst Fürsattel** in dem Beitrag:

„Ausgebadet: AKC-Winterschwimmen im Eiskanal“

über einen Praxistest, bei dem festgestellt werden sollte, wie geeignet die eine oder andere Paddelbekleidung ist, wenn wir beim Paddeln im eiskalten Wasser (hier: 3,6° C) kentern, aussteigen und schwimmen müssen.

Folgende Erfahrungen werden gemacht:

- **Trockenjacke & Long-John:** Nach 2 Minuten Schwimmen war die „Spaßgrenze“ erreicht!
- **Cagdeck & Trockenhose (= Paddeljacke mit integrierter Spritzdecke):** Sofort nach dem Eintauchen wurde alles nass. Das Schwimmen war die „Hölle“. Am vorgegebenen Ziel „kam der Tester nur mit letzter Kraft ans Ufer!“
- **Trockenjacke & -hose:** Diese Kombination schneidet schlechter als ein konventioneller Trockenanzug (Overall) ab. Nach der Teststrecke war der Fleecepullover im Brustbereich bis zum Nabel nass.
- **Kurze Neohose & Trockenjacke:** In Anbetracht dessen, dass es sogar im Long-John unerträglich kalt war, wurde diese Kombination nicht mehr getestet.

Übrigens, wer diese Ergebnisse anzweifelt, kann ja mal selber prüfen, wie „kältefest“ seine Paddelklamotten sind, weisen doch die heimischen Gewässer derzeit die „idealen“ Testbedingungen auf.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/08, S.16 – www.kanumagazin.de

16.12.2007 **Windmessgeräte** (Ausrüstung)

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

„**Wind & Wetter: 10 Windmessgeräte im Test**“

über die Leistungsfähigkeit von Handwindmessgeräten.

Am besten abgeschnitten haben die folgenden beiden Geräte:

- **Windmaster II** (von Kaindl – www.windmaster2.de) ca. 70,- Euro
- **Skymate Pro** (von Speedtec – www.weathertec.de) ca. 160,- Euro (liefert auch Infos über Luftdruck, Höhe; Windchill, Temperatur; Luftfeuchtigkeit; außerdem ist es schwimmfähig und wasserdicht).

Bei der Messung der Windgeschwindigkeit haben noch 3 weitere Geräte dieselbe Bewertung erhalten wie die obigen beiden Geräte:

- **Anemo** (von Deuta – www.deuta.de) ca. 130,- Euro (jedoch zu groß)
- **Windy** (von Plastimo – www.plastimo.de) ca. 130,- Euro
- **4000 Pocket Weather** (von Kestrel – www.autotechnik-saretz.de) ca. 300,- Euro (liefert auch Infos über Luftdruck, Höhe; Windchill, Temperatur, Luftfeuchtigkeit; außerdem ist es wasserdicht).

16.12.2007 **Andamanensee/Thailand** (Revier/Ausland)

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

„**Siams sanfte Kats**“

über das Revier der Andamanensee.

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

- *„Die Andamanensee ist ein reines Monsunrevier.*
- *Von November bis März sollte bei überwiegend blauem Himmel ein leichter bis mäßiger Nordost für guten Segelwind sorgen, wenn er nicht von der sich über der Malay-sischen Halbinsel aufbauenden Hitzeglocke abgewürgt und von der Thermik auf Südwest bis West gedreht wird.*
- *Von Mai bis September kann Südwestwind eine raue See, Tropengewitter und Regen bescheren.*
- *Der Tidenhub beträgt bis zu zwei Meter. (Er kann dazu führen, dass die Inseln per Faltboot nur bei Hochwasser angefahren bzw. verlassen werden können, weil sonst die vor den Inseln liegenden Riffe nicht überfahren werden können. Anm. U.B.)*
- *Flutstrom läuft mit 1-2 Knoten nordwärts, Ebbstrom etwa gleich stark südwärts.*

- *Wenn sie Flüsse befahren wollen, müssen sie mit 3 Knoten rechnen.*
- *Beste Zeit: Dezember bis Februar.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 1/08, S.40-47 – www.segelmagazin.de

15.12.2007 **Knicklichter (Leuchtstäbe)** (Ausrüstung)

In den Leuchtstäben befinden sich zwei chemikalische Flüssigkeiten. Durch Knicken vermischen sie sich diese beiden Flüssigkeiten und fangen an zu leuchten (ca. 8 Std.).

Ich habe mal solche Stäbe (ca. 15 cm lang) bei einer sehr dunklen Nachtfahrt im Sommer eingesetzt. Bei jedem Seekajak wurde hinten auf dem Achterdeck ein solcher Leuchtstab mit Gewebepband befestigt. Sie leuchteten so stark, dass sie fast blendeten.

Nun hatte ich die Gelegenheit, diese Leuchtstäbe bei Außentemperaturen von ca. +1-3° C einzusetzen. Anscheinend beeinflusste die Lufttemperatur so stark die chemischen Prozesse, dass das Licht der die Stäbe praktisch nicht sichtbar war. Vielleicht interessiert das jene, die auch mal im Winter ihre Seekajaks mit Leuchtstäben „markieren“ wollen.

Link: www.globetrotter.de (Bestell-Nr. QR.01-001; Preis: ca. 2,- Euro)

14.12.2007 **Wasserdichtes Blinklicht** (Ausrüstung)

Besser als gar nichts, aber dennoch nicht erlaubt als Nachtbeleuchtung auf Touren entlang der Küste, ist dieses nur Münzen große japanische Blinklicht:

„Cat Eye SL-LD100“

Folgendes bietet es:

- Wasserdicht bis 50 m;
- Leuchtleistung:
Dauerlicht = ca. 30 Std.
Blinklicht = ca. 60 Std.
Wechselndes Blinklicht = ca. 90 Std.
- Batterien: 2 Knopfzellen CR2032
- Durchmesser 40 mm; Dicke: 15 mm;
- Lichtfarbe: weiß (ca. 17,- Euro) bzw. rot (ca. 13,- Euro)

Dank seiner Größe können wir es immer bei Küstentouren dabei haben und einsetzen, wenn wir z.B. unerwartet in die Dunkelheit geraten. Notfalls können wir es auch beim Dachtransport unseres Seekajaks einsetzen bzw. zur Markierung unseres Zeltens, wenn wir voraussichtlich erst bei Dunkelheit in unser Biwak zurückkehren.

Natürlich ist das Licht nicht als Schiffs- bzw. Dachtransportbeleuchtung zugelassen, aber wie schon erwähnt, es ist besser als gar nicht.

Ich habe es bei GLOBETROTTER in Hamburg in der Fahrradabteilung, nicht jedoch im Katalog entdeckt.

Link: www.globetrotter.de

13.12.2007 **Wasserdichte Taschenlampe: Fenix T** (Ausrüstung)

Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und die Kollisionsverhütungsregeln (KVR) schreiben im Allgemeinen und für „Kleine Fahrzeuge“ im Besonderen Folgendes zur Lichterführung vor:

KVR Regel 20:

Absatz (b): „Die Regeln über Lichter müssen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang befolgt werden ...“

Absatz (c): „Die ... vorgeschriebenen Lichter müssen ... bei verminderter Sicht auch zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang geführt oder gezeigt werden. ...“

Absatz (e): „Die ... genannten Lichter ... müssen Bestimmungen der Anlage I (d.h. den Anforderungen der zuständigen Behörde (hier: BSH)) entsprechen.“

§ 9 Absatz (1):

„Fahrzeuge, die zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind, dürfen zur Führung der nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Lichter ... nur solche Positionslaternen verwenden, deren Baumuster vom BSH zur Verwendung auf Seeschiffahrtsstraßen zugelassen sind.“

§ 10 Absatz (2):

„... Fahrzeuge unter Ruder (haben), wenn sie die ... vorgeschriebenen Lichter führen können, mindestens ein weißes Rundumlicht im Sinne von Regel 21 Buchstabe e der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) zu führen.“

KVR Regel 21:

Absatz (e): „Rundumlicht bedeutet ein Licht, das unbehindert über einen Horizontbogen von 360 Grad scheint.“

§ 8 Absatz (2):

„Die Mindesttragweite aller in dieser Verordnung vorgeschriebenen Lichter muss zwei Seemeilen betragen.“

§ 10 Absatz (3):

„Fahrzeuge (unter Ruder) ... auf denen die ... vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden können, dürfen in der Zeit, in der die Lichterführung vorgeschrieben ist, nicht fahren, es sei denn, dass ein Notstand vorliegt. Für diesen Fall ist eine elektrische Leuchte mit einem weißen Licht ständig gebrauchsfertig mitzuführen und rechtzeitig zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten.“

KVR Regel 25: (Verbindlich nur außerhalb des Geltungsbereichs der SeeSchStrO)

Absatz (d) (ii) „Ein Fahrzeug unter Ruder darf ... die für Segelfahrzeuge vorgeschriebene Lichter (hier: Seitenlichter und ein Hecklicht) führen, anderenfalls muss eine elektrische Lampe ... mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.“

Welche Folgerungen lassen sich aus diesen Vorschriften für das Küstenkanuwandern ableiten:

- Seekajaks können als Fahrzeuge unter Ruder angesehen werden.
- Wenn wir nicht in der Lage sind, auf unserem Seekajak ein vom BSH zugelassenes weißes Rundumlicht mit einer Mindesttragweite von 2 Seemeilen zu installieren und mit dem nötigen Strom zu versorgen,
- dürfen wir bei verminderter Sicht nicht mehr entlang der Küste paddeln.
- Für den Fall aber, dass wir doch einmal nicht rechtzeitig vor Aufkommen verminderter Sicht anlanden können, müssen wir z.B. über eine Taschenlampe mit einem weißen Licht verfügen, die griffbereit zu lagern ist,

- um sie bei Kollisionsgefahr sofort zeigen zu können.

Um was für eine Taschenlampe es handeln muss und ob eine Stirnlampe ausreicht – notfalls reicht sogar eine „Lanterne“ -, darüber finden wir nichts in den rechtlichen Vorschriften. Es liegt jedoch in unserem eigenen Interesse, wenn es sich um eine:

- 1) wasserdichte Lampe handelt,
- 2) die wir z.B. in der Sitzluke verstauen bzw. an der Schwimmweste befestigen können,
- 3) die auch mal eine Kenterung überstehen kann
- 4) und die besonders weit leuchtet.

Bei GLOBETROTTER habe ich eine Taschenlampe entdeckt, die von der Größe her ein Licht ausstrahlt, welches extrem weit reicht:

- **Fenix T1**
Leuchtkörper: Q5 LED
Leuchtstärke:
 - Sparmodus: 60 Lumen über 10 Std.
 - Turbomodus: 225 Lumen über 1:30 Std.Leuchtweite: max. 200 Meter
Material: Edelstahl
Wasserdicht: IPX-8 (d.h. dauerhaft wasserdicht)
Batterien: 2x CR123A Lithium
Maße: 13,7 cm Länge x 3,5 cm (Durchmesser)
Gewicht: 180 g (inkl. Batterien)
Preis: ca. 73,- Euro

Problematisch an dieser Lampe ist es wohl, dass ein Gehäuse aus Edelstahl eher korrodiert als eines aus Plastik.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Bezug: www.globetrotter.de

Link: www.fenixlight.com

11.12.2007 **Ozon-Wasser-Entkeimung** (Ausrüstung)

Die Firma TVMG bietet für 150 Euro einen Stift großen Wasserentkeimer an, der mit Hilfe von Ozon, das Wasser von Keimen befreien kann:

„**Water-Pen**“

Dieser „Water-Pen“ wird z.B. in ein Wasserglas gelegt und sorgt dann mittel Ozon für eine Entkeimung. Näheres erfahren wir unter:

→ www.ozonzelle.de

Ozon ist übrigens schon seit längerer Zeit als Mittel zur Trinkwasserentkeimung in Gebrauch. Ozon inaktiviert Keime im Wasser schnell und wirkungsvoll, und da es gasförmig ist erreicht es auch Bereiche die sonst unzugänglich sind. Die Ozonerzeugung erfolgt mittels einer Elektrolysezelle im Wasser selbst, da das zu behandelnde Wasser gleichzeitig der Betriebsstoff ist. Es werden keine zusätzlichen Chemikalien oder Betriebsgase benötigt. Die Stromversorgung erfolgt über Batterien.

10.12.2007 **Rückenprobleme beim Paddeln?** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK berichtete **Thomas Tscherpel** in dem Beitrag:

„Meditatives Paddeln? oder: Was tun bei anhaltenden Rückenschmerzen und Lähmungserscheinungen?“

über seine Lösung, wie er seine Rückenprobleme, die mit Hüftproblemen und einschlafenden Beinen & Füßen (vorhersehbar nach 45-60 Min. paddeln) einhergingen, gelöst hat.

Er hat auf Anregungen Dritter einfach seinen Paddelstil geändert und paddelt nun so, wie es eigentlich empfohlen wird, wenn man effizienter paddeln will. Der Vorwärtspaddelschlag wird dabei in 3 Abschnitte unterteilt:

1. Drittel: „Brustkorb vor dem Eintauchen des Paddelblattes nach vorne drehen, sodass der Oberkörper schon fast etwas nach vorne wandert und der Fuß auf der Arbeitsseite (Eintauchseite) des Paddels auf die Fußstütze gepresst wird. Dann kräftig ... genug ... das erste Drittel des Paddelzuges abarbeiten, und zwar ... völlig gleichwertig zu dem zweiten Drittel (des Paddelschlages). ... Der Paddelfuß ... arbeitet mit. ... Durch diese Gegenkraft (reactio) erhält der Paddelzug noch einmal einen erhöhten Schub.“

...

3. Drittel: „Durchziehen bis hinten, dabei das Paddelblatt um 45° anwinkeln, sodass es mit der Außenkante zuerst aus dem Wasser kommt.“

Diese Technik führt dazu, dass nicht nur mit den Armen, sondern mit dem ganzen Oberkörper (hier: nach vorne neigen und drehen) und auch mit den Beinen gearbeitet wird. Drei Vorteile sind dabei dem Autoren aufgefallen:

- Er paddelt effizienter und damit schneller.
- Er strengt sich beim Paddeln mehr an, was ihm gefällt, denn er will sich ja nicht nur beim Paddeln an der frischen Luft aufhalten, sondern sich auch sportlich betätigen, und das hat halt immer etwas auch mit Anstrengung zu tun.
- Die Beine schlafen ihm nicht mehr so leicht ein.

Übrigens, am wirksamsten soll das erste Drittel des Paddelschlages sein, aber wenn es zur „Schmerzvertreibung“ beiträgt, sollte ruhig auch das letzte Drittel des Paddelschlages mit Kraft durchgeführt werden. Ansonsten sollten wir bei unserem Kajak auch auf den richtigen Sitz achten; denn sog. ergonomische geformte Sitzschalen, deren Vorderkante so scharf nach oben ragen, dass sie sich regelrecht in den unteren Oberschenkel quetscht, sind i.d.R. auch verantwortlich dafür, dass uns beim längeren Paddeln die Beine einschlafen können.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 109/07, S.20-21 – www.salzwasserunion.de

09.12.2007 **Beim Solo-Paddeln tödlich verunglückt** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Steve Holtzmann** in dem Beitrag:

„A Southern California Tragedy“

über ein tödlich endenden Seenotfall.

Das Unglück ist schnell erzählt:

Len Goodman (76), ein Küstenkanuwanderer mit 20-jähriger Paddelerfahrung, amtierender Präsident des Kanuvereins „California Kayak Friends“, plante mit seinen Freunden entlang

der pazifischen Küste zu paddeln. Da sein Auto nicht anspringen wollte, signalisierte er seinen Freunden, schon einmal los zu paddeln. Er paddle halt dann alleine.

Len war eigentlich sehr sicherheitsbewusst, trug stets eine Rettungsweste, aber beteiligte sich nur sehr selten an Rettungsübungen, da er als „dünner Hering“ trotz Neo-Anzug, der jedoch etwas zu groß war, immer sehr schnell frierte.

Er startete frühmorgens an einem Märztag bei blauem Himmel, relativ flacher See und Windstille. Nach 9 Uhr fing jedoch – wie vom Wetterbericht angekündigt – der Santa-Ana-Wind an zu blasen, ein berüchtigter warmer, bis auf 6 Bft. ansteigender ablandiger Wind. Da es bei Santa-Ana-Bedingungen immer sehr warm war und wegen der ablandigen Bedingungen stets nur wenig Seegang herrschte und die Windprognose meist höher war, als der tatsächlich zu beobachtende Wind, schenkten die meisten Küstenkanuwanderer dieser Gegend einer solchen Windprognose wenig Beachtung.

An diesem Tag aber wehte es plötzlich tatsächlich mit 5 – 6 Bft. und in Böen mit 7-8 Bft. Das war wohl zuviel Wind. Um 15.00 Uhr wurde 6,5 km von der Küste entfernt das gekenterte Seekajak von Len entdeckt. Len selber wurde wenig später 4,5 km gefunden. Leblos trieb sein Körper auf dem Wasser. Als er im Krankenhaus eingeliefert wurde, betrug seine Körpertemperatur ca. +28° C. Um 22 Uhr wurde die Wiederbelegung eingestellt.

Übrigens, am geborgenen Seekajak befand sich noch das mit einer Sicherungsleine befestigte Paddel, auf dessen Paddelblatt ein aufgeblasenes Paddelfloat steckte.

Len selber rollte nicht. Eigentlich konnte er nur – wenn auch nur bedingt und erst recht nicht bei Seegang - den Paddelfloat-Wiedereinstieg, den er jedoch nicht sehr häufig übte. Er verfügte wohl über ein UKW-Sprechfunkgerät, das aber schon seit 1 Jahr nicht mehr funktionierte. In der Regel hatte er stets in einem wasserdichten Sack, der hinter dem Sitz verstaut war, ein Handy. Der Sack wurde jedoch nicht gefunden, ging wahrscheinlich nach der Kenterung sofort verloren.

Hätte, ja hätte, Len die Rolle beherrscht bzw. wäre er mit einem Trockenanzug sowie einem wasserdicht verpacktem & griffbereit verstautem Handy oder gar einer Seenotbake ausgerüstet gewesen bzw. hätten seine Freunde ihn nicht solo paddeln lassen, dann könnte er heute noch leben und bald seinen 77sten Geburtstag feiern.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Dec. 2007, S.38-41 – www.seakayakermag.com

09.12.2007 **Seekajak ELIZA (PE) von Necky** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER wird ein Testbericht über das folgende Seekajak veröffentlicht:

- **ELIZA** von Necky Kayaks
Material: PE oder GFK
Außenmaße: 467 x 56,5 cm
Wasserlinienlänge bei 68 bzw. 91 kg Beladung (inkl. Person): 410 bzw. 425 cm
Volumen: ca. 279 Liter (Innenvolumen)
Sitzluke: 71x40 cm; Höhe vorne/hinten: 26/19 cm
Gewicht: 25 kg
Steueranlage: Flip-off oder Skeg
Abschottung: doppelt
Gepäckluken: 2 ovale Hartschalen mit Riemensicherung plus Neodeckel
integrierte Lenzpumpe: nein
integrierter Kompass: nein
Sitzbereich: soll dem Einschlafen der Beine vorbeugen

Wasserwiderstand bei 4 bzw. 9,3 km/h (bei 113 kg Beladung): 1,64 bzw. 4,20 kg
max. Krängungsmoment (bei 68 bzw. 113kg Beladung): 12,9Nm bei 20° / 58,3Nm/35°

Vom Volumen her gehört dieses Seekajak der S-Klasse (small) an. Deshalb wurde es von leichteren Personen, in diesem Fall Kanutinnen, getestet, die zwischen 155 – 168 cm groß, und 61 – 68 kg schwer, zwischen 0 – 23 kg Gepäck dabei hatten und bei 3 – 4 Bft. Tages-touren unternahmen.

Kritisiert wurde u.a. Folgendes:

- die Steuerpedalerie war etwas weich und rutsche nach vorne;
- der Rückengurt ist zu hoch angesetzt, sodass er beim Rollen und beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung stört;
- der innere Gepäcklukendeckel aus Neo lässt sich nur schwer festmachen;
- beide Gepäcklukendeckel leckten etwas.

Bei den Gewässerbedingungen, unter denen getestet wurde, war es wohl nicht möglich, noch weitere Schwachstellen zu entdecken.

Im Folgenden werden die Daten einiger anderer Seekajaks (bis 316 Liter Volumen) gebracht, um besser einschätzen zu können, wie dieses Seekajak **Eliza** einzuordnen ist:

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

Eliza (PE) (467x57cm; ca. 279 Liter Vol.) – Necky (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 4,20 kg*
max. Krängungsmoment**: 58,3 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung***)

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

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

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

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

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

Zum Vergleich die Daten eines Seekajak-Rennboots:

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

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,51 kg
max. Krängungsmoment: 71,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Nordkapp LV (532x54cm; ca. 294 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,63 kg*
max. Krängungsmoment: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Dex (493x51cm; ca. 280 Lit. Vol.) – Skim (S)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,62 kg** / 5 kn = 3,64 kg
max. Krängungsmoment: 51,5 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)

Inuk (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg

max. Krängungsmoment: 71,8 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Sirius M (520x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Krängungsmoment: 62,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Bahiya (GFK) (533x52 cm; ca. 299 Liter Volumen) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 3,67 kg

max. Krängungsmoment: 51,4 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

Eliza (PE) (467x57cm; ca. 279 Liter Vol.) – Necky (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 4,20 kg*

max. Krängungsmoment**: 58,3 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung***)

Viking (498x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zum Vergleich ein Faltboot:

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

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

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

Zum Vergleich ein Kurzboot:

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

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

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

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Dec.. 2007, S.10-12 – www.seakayakermag.com

Technische Daten: www.seakayakermag.com/PDFs/2007/Dec07Eliza.pdf

Hersteller: www.necky.com/kayaks/touring/eliza_polymer.shtml bzw. www.necky.de

Infos über weitere Seekajaks:

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

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

www.kanu.de/nuke/downloads/Marktkuebersicht-SK1.pdf

09.12.2007 **Fünf neue Grönlandrollen** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER stellt **Dubside** in dem Beitrag:

„The Continuing Evolution of Greenland Rolling“

12 neue Rolltechniken vor:

- Butterfly Roll
- Scarecrow Roll
- Alternate Storm Roll
- Reclining Sculling Roll
- Reclining Behind-the-Neck Sculling Roll
- Reclining Crossed-Arm Sculling Roll
- Forward-Ending Behind-the Neck Sculling Roll
- Crossed-Arm Forward-Ending Sculling Roll
- Throwing Stick Spine Roll
- Wrong Way Spine Roll
- Elbow Crook Roll with a Throwing Stick
- Air Scull

Wen dieser Artikel mit den "akrobatischen Rollmanövern" interessiert, kann ihn direkt von der Sea-Kayaker-Homepage downloaden:

Quelle: SEA KAYAKER, Dec. 07, S.32-37

Link: www.seakayakermag.com/2007/Dec07/Technique01.htm

Weitere Infos:

- www.gajaqusa.org > 35 Rollen werden vorgestellt
- www.greatlakeskayaker.ca > über 100 Rollen werden vorgestellt
- www.dubside.net > die Homepage des Autoren

07.12.2007 **Westküste Kanada** (Revier/Ausland)

Auf der Homepage von **West Coast Paddler** werden eine Vielzahl von Touren entlang der pazifischen Küste, insbesondere zwischen Vancouver Island und Gulf Islands vorgestellt, z.B.:

- Satuma Islands
- Broken Group Islands
- Clayoquot Sound
- Valdes island / North Galiano Island

Link: www.westcoastpaddler.com/gallery/index.php?cat=5

06.12.2007 **DKV-Küstenkanuwanderveranstaltungen** (Ausbildung)

Im nächsten Jahr werden u.a. die folgenden Kurse bzw. Touren zum Küstenkanuwandern angeboten:

1) Ausbildungsprogramm Hamburger Kanu-Verband e.V. / ACC:

- **08.03.-09.03.08: Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern**
Inhalt: Fahrtenplanung, Gezeiten-/Wetterkunde, Vorfahrtsregeln, Eskimokajak-Geschichte, Gymnastik, Rettungsübungen.
Ort: ACC-Hamburg, Ludolfstr.15, 20249 Hamburg
Beginn: Sa. 10.00 Uhr – Ende: So. 17.00 Uhr
Kostenumlage: für u.a. Lehrmaterialien, 2x Mittagessen, Hallenbad, Übernachtung

Infos: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Workshop-Hamburg-Info.pdf

Leitung: U.Beier mit K.Coelius/J.Kreyser/Th.Martin/A.Voigt

Anmeldung: bis 4.3.08 bei udo.beier@t-online.de

- **31.05.-01.06.08: Kurs II: Brandungsübungen in St.Peter-Ording**

Inhalt: Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern, insbesondere Brandungspaddeln/Rettungsübungen.

Voraussetzung: Kurs I.

Ausrüstung: seegangs- u. kentertüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungs-/Schwimmweste, Schutzhelm, Bootswagen.

Infos: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Brandungsuebungen-Info.pdf

Leitung: U.Beier mit K.Coelius

Anmeldung: bis 26.05.08 bei udo.beier@t-online.de

- **31.07.-03.08.08: Kurs III: Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness)**

Inhalt: „Learning by Doing“ anlässlich einer ca. 90 km langen 4-tägigen Wanderfahrt. Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern inkl. Wetter-/Navigations-/Gezeitenkunde und Rettungstechniken.

Voraussetzung: Kurs I u. II

Ausrüstung: u.a. seetüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungs-/Schwimmweste, Bootswagen.

Abschluss: EPP III (Küste)

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

Leitung: U.Beier

Anmeldung: udo.beier@t-online.de

- **03.07.-06.07.08: Kurs IV: Rund Borkum & Co.**

Idee: Es handelt sich um eine Wanderfahrt, die in Norddeich startet und nach Borkum u.U. weiter ins niederländische Wattenmeer führt (ca. 150 km). Wer daran interessiert ist, etwas dabei zu lernen, kann bei entsprechenden Voraussetzungen EPP IV (Küste) erwerben.

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

Ausrüstung: u.a. seetüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungs-/Schwimmweste, Bootswagen.

Abschluss: EPP IV (Küste) möglich aber nicht zwingend

Infos: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Borkum-Info.pdf

Leitung: U.Beier

Anmeldung: udo.beier@t-online.de

2) Ausbildungsprogramm Landes-Kanu-Verband Berlin e.V.:

- **15.03.-16.03.08: Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern**

Inhalt: Ausrüstung; Gezeiten-, Navigations-, Wetterkunde; GPS; Ausweich- u. Fahrregeln & Signale; Fahrtenplanung; Gefahrenmanagement; Küstenökologie & Naturschutz; Rettungsübungen.

Ort: KC Zugvogel Berlin e.V., Bootshausweg 4, 13599 Berlin

Beginn: Sa. 10.00 Uhr – Ende: So. 17.00 Uhr

Kostenumlage: für u.a. Lehrmaterialien, 2x Mittagessen, Hallenbad, Übernachtung

Leitung: U.Beier u. R.Bilewicz mit T.König/A.Teiwes/D.Zimmer

Anmeldung: bis 4.3.08 bei R.Bilewicz per Tel. 030-3448532) oder eMail: vorstand@zugvogel-ev.de (Betreff: Workshop)

- **01.05.-04.05.08: Kurs II: Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog) (LKV-B u. ACC)**

Inhalt: „Learning by Doing“ anlässlich einer ca. 100 km langen 4-tägigen Wanderfahrt. Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern inkl. Wetter-/Navigations-/Gezeitenkunde und Rettungstechniken.

Voraussetzung: Kurs I

Ausrüstung: u.a. seetüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungs-/Schwimmweste, Bootswagen.

Abschluss: EPP III (Küste)

Infos: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Info.pdf

Leitung: U.Beier

Anmeldung: udo.beier@t-online.de

3) Wanderfahrten

- **01.05.-04.05.08: Rund Samsö (Dänische Veranstaltung)**

Idee: Umrundung der Insel Samsö und Nachbarinseln, gegebenenfalls Querung des Großen Belt.

Start: Fährhafen Hov

Anreise: 30.04.

Voraussetzung: Nur für sehr erfahrene Seekajaker; denn täglich sind bis zu 40-50 km bei Wind & Welle zu paddeln.

Leitung: P.Unold, Aarhuskajakklub (Dänemark) – www.unold.dk

Anmeldung: peter@unold.dk

- **09.05.-17.05.08: Westschwedische Schärenküste (HKV u. ACC)**

Idee: Gepäckrundtour für Pärchen zwischen Marstrand und Bovallstrand, vorbei an unzähligen Granitinseln und Sandstränden, aber auch entlang einiger freier Küstenpassagen. Ca. 150-200 km; täglich: 15-25 km

Anreise: z.B. per Fähre Kiel – Göteborg in der Nacht vom 8. zum 9.05.

Start: Stocken (Westseite der Insel Orust; ca. 100 km nördlich von Göteborg, ca. 13.00 Uhr

Voraussetzung: Seetüchtigkeit

Ende: 17.05., 12.00 Uhr

Leitung: U.Beier

Anmeldung: udo.beier@t-online.de

05.12.2007 Big Bend Saltwater Paddling Trail (Florida) (Revier/Ausland)

Im Newsletter des SEA KAYAKER-MAGAZIN stellt **Liz Sparks** den an der Nordwestküste Floridas liegenden:

„Big Bend Saltwater Paddling Trail“

vor. Er ist ca. 170 km lang und bietet insgesamt 8 Zeltmöglichkeiten. Diese „Water Trails“ habe in den USA eine große Tradition; denn nicht überall ist das Betreten des Küstenstreifens erlaubt, sodass es verständlich ist, dass insbesondere die am Küstenkanuwandern Interessierten sich darum bemühen, Möglichkeiten zu schaffen, wie sie dennoch unterwegs sein können, und zwar mit der Gewissheit, unterwegs anlanden bzw. übernachten zu dürfen.

Teilweise werden diese Water Trails von Organisation betreut, die zum einen Info-Material bereitstellen und zum anderen dafür sorgen, dass die Pausen-/Übernachtungsplätze in Ordnung gehalten werden. Insofern stellen diese Water Trails eine Möglichkeit dar, die in naher Zukunft u.U. auch in Deutschland an Bedeutung gewinnen können.

Quelle: SK NEWSLETTER: Dec. 4/07

- www.seakayakermag.com/2007/07e-newsletters/December/BigBend_Water_Trail.htm
 - http://myfwc.com/recreation/big_bend/Paddling_trail.asp
-

05.12.2007 **Wasserwiderstand vs. Geschwindigkeit** (Ausrüstung)

Im Newsletter des SEA KAYAKER-MAGAZIN wird in dem Beitrag:

„How Fast is a Fast Kayak?“

dazu Stellung bezogen, ab welcher Geschwindigkeit Seekajaks unterschiedlich leicht zu paddeln sind. Es werden dabei 18 Seekajaks miteinander verglichen und festgestellt, dass bis 4 Knoten (= 7,4 km/h) die Unterschiede bzgl. des Wasserwiderstandes relativ gering sind. Wird darüber hinaus aber die Geschwindigkeit erhöht, dann machen sich jedoch die Unterschiede bemerkbar, zumindest jene, die den Wasserwiderstand betreffen.

Ob nun ein Seekajak wirklich schnell ist, hängt natürlich auch noch von anderen Größen ab, z.B. von der Beladung, dem Paddel, der Paddeltechnik und last not least der Leistungsfähigkeit der Person, die das Kajak paddelt.

Quelle: SK NEWSLETTER: Dec. 4, 2007

Link:

- www.seakayakermag.com/2007/07e-newsletters/December/fastkayak.htm
 - www.seakayakermag.com/PDFs/Kayak_Reviews_Info.pdf
 - www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf
-

04.12.2007 **R.Zollitsch: Touren mit einem See-Kanadier** (Revier/In- u. Ausland)

Der Deutsch-Kanadier **Reinhard Zollitsch** ist wohl in Deutschland bekannt geworden durch die Befahrung der deutschen Ostseeküste von der dänischen bis zur polnischen Grenze, und zwar nicht im Seekajak, sondern im Kanu (s. Kanu Sport, Nr. 8/03). Bei seinem Kanu handelt es sich jedoch um einen Seekanadier, dessen Sitzluke so geschlossen ist, dass er von einer Person gepaddelt werden kann.

Seit 1996 hat Reinhard Zollitsch über 40 Beiträge geschrieben, die alle irgendwas mit dem Paddeln auf Flüssen, Seen bzw. auf dem Meer zu tun haben. Die meisten seiner Touren führten ihn nach Nordamerika, z.B.

- Around Prince Edward Island by Sea Canoe
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/pei.html
- Riding the Fundy Bay Ebb Tide Express
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/fundy.html
- Ten Years in the Everglades ...
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/everglades.html
- Scotia on My Mind
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/scotia1.html
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/scotia2.html
- The Maine Island Trail Revisited
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/islandtrail.html
- Solo Around Cape Breton Island
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/capebretonsolo.html
- Deutsche Ostsee im offenen Kanu
→ www.zollitschcanoeadventures.com/articles/ostsee.html

Alle seine Berichte können von seiner Homepage downgeloadet werden.

Link: www.zollitschcanoeadventures.com

03.12.2007 **Seekajak HABEL IV von Pietsch & Hansen** (Ausrüstung)

In KANU SPORT stellt **Michael Dundalski** in dem Beitrag:

**„Pietsch & Hansen: Seit 30 Jahren Tourenkajaks aus Nordfriesland.
Habel IV: „Sicherer mit dem technischen Pfiff“ aus Büttjebüll“**

das neueste Einer-Seekajak von Pietsch & Hansen vor:

- **HABEL IV**
Material: Diolen- o. Kevlar-Bauweise
Außenmaße: 546x58 cm
Volumen: ca. 340 Liter (Innenvolumen)
Sitzluke: 78x40 cm
Gewicht: 25-27 kg
Steueranlage: unter dem integriertes und voll einziehbares Steuerblatt
Abschottung: doppelt o. dreifach
Gepäckluken: 1 runde Bugluke: Ø 24; wahlweise 1 runde Tagesluke: Ø 20 cm;
1 ovale Heckluke: 42x30 cm; elastische Lukendeckel von Kajaksport (FIN) plus je einer Polyesterdeckel, die jeweils plan mit dem Oberdeck abschließen;
integrierte Lenzpumpe: als Fuß- bzw. E-Pumpe
integrierter Kompass: ja

Pietsch & Hansen-Seekajaks zeichnen sich durch:

1. das unter dem Heck platzierte Steuerblatt aus, welches halb hochgezogen als eine Art Skeg und ganz hochgezogen im Unterwasserschiff verschwindet, ohne bei Grundberührung beschädigt werden zu können; weltweit setzt nur noch LETTMANN eine vergleichbare Steueranlage ein;
2. große Wendigkeit aus, die auf den etwas größeren Kielsprung zurückzuführen ist;
3. große Anfangsstabilität aus.

Beim HABEL IV ist das Kartendeck so ausgelegt, dass nun auch DIN A3-Seekarten quer gelagert werden können. Außerdem gibt es hinter der Sitzluke eine Einkerbung, die den Wiedereinstieg per Paddelfloat bzw. das Einsteigen ins Kajak erleichtern kann.

Negativ ist anzumerken:

- es ist versäumt worden, ihn mit verstellbaren Schenkelstützen auszurüsten;
- außerdem werden immer noch starre Schottwände verwendet, die auf Druck kaum nachgeben und somit ausbrechen können (z.B. beim Ziehen des Kajaks auf einen Steg);
- auch ist abzuwarten, ob die Kompasskonsole, die die Ablesbarkeit des Kompasses erleichtert, nicht dazu beiträgt, dass das angespülte Wasser von dort direkt in die Augen des Kanuten gespritzt wird.
- der Polyesterschutzdeckel über dem elastischen Lukendeckel der Tagesluke verhindert den Zugriff in diese Luke auf dem Wasser; ob das jedoch wichtig ist, muss jeder selber für sich entscheiden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/07, S.38-39 – www.kanu.de

Link: www.pietsch-hansen-kajaks.de

03.12.2007 **Checkliste für's Kalt-Wasser-Paddeln** (Gesundheit)

In KANU SPORT kommentiert **U.Beier** eine

„Checkliste für's Kalt-Wasser-Paddeln“,

die die britische Ärztin **Jan Blockley** erstellt hat, nachdem ihr Sohn beim Rudern ins kalte Wasser fiel und dabei ums Leben kam. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die 17 Punkte zu 10 Punkten zusammengefasst:

- (1) *„Unternimm an erster Stelle alles, damit du nicht ins Wasser fällst.“*
- (2) *„Steige nicht ins Boot, wenn du krank, müde, hungrig, durstig bist oder unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen stehst.“*
- (3) *„Ziehe dich passend an. Bedecke deinen Kopf. Überlege dir, eine Rettungsweste anzulegen.“*
- (4) *„Prüfe die Umstände jeder Ausfahrt sorgfältig und sei darauf vorbereitet, die Ausfahrt abzusagen, wenn die Gefahr zu groß ist.“*
- (5) *„Vermeide, alleine oder ohne Sicherung zu fahren.“*
- (6) *„Wenn du ins Wasser fällst, versuche die Lage des Untertauchens zu kontrollieren. Konzentriere dich während des Kälteschocks auf das bewusste Atmen und darauf, Mund und Nase aus dem Wasser zu halten.“*
- (7) *„Halte dich an irgendwas fest und versuche deinen Rumpf so schnell und so weit wie möglich aus dem Wasser zu bekommen.“*
- (8) *„Drehe deinen Rücken zu den Wellen und halte so still wie möglich. Vermeide unnötige Manöver.“*
- (9) *„Schwimme nur als letzten Ausweg und versuche, irgendwas als Rettungsfloß zu benutzen.“*
- (10) *„Wenn sie aus dem Wasser raus sind, sollen sich von der Kälte angegriffene Opfer hinlegen, eingepackt werden und sich bewegungslos verhalten, während man den Transport ins Krankenhaus erwartet.“*

Meine Anmerkungen zu den einzelnen Checkpunkten sollen dazu dienen, den Kanutinnen und Kanuten zu verdeutlichen, welche Relevanz die einzelnen Punkte der Checkliste für sie haben, wenn sie insbesondere bei Kalt-Wasser-Bedingungen, die auf unseren Gewässern so zwischen Anfang Oktober und Mitte Mai anzutreffen sind, paddeln und wider aller Erwartungen kentern.

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

Gefahr Nr. 1 im Winter ist das kalte Wasser. Wir sollten daher nur dann in der Kalt-Wasser-Saison paddeln gehen, wenn wir unsere Ausrüstung beherrschen:

- Wenn wir uns erstmals in ein zu kippliges Kajak setzen und das mit einem ungewohnten Paddel fortbewegen, u.U. mit Handschuhen, brauchen wir uns nicht zu wundern, wenn wir mit unserem Paddel plötzlich einen „Krebs“ fangen und kentern.
- Wenn wir die nötigen Paddeltechniken nicht reflexartig einsetzen können (z.B. Paddelstütze, Bogen- und Konterschläge), sollten wir unser Kanu im Bootsschuppen liegen lassen.
- Und für den Fall, dass trotzdem gekentert wird, sollten wir die nötigen Rettungstechniken anwenden können (z.B. Ausstiegs- sowie Wiedereinstiegsmethoden; Rolle; Wurfsackbergung).

(2) „Steige nicht ins Boot, wenn du krank, müde, hungrig, durstig bist

oder unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen steht.“

Spätestens nach einer Kenterung im kalten Wasser werden dem Körper Höchstleistungen abverlangt, die wir nur dann über eine längere Zeit erbringen können, wenn wir nicht geschwächt sind. Wer also im Winter unausgeschlafen in sein Kanu steigt und dann stundenlang paddelt, ohne zwischendurch etwas zu trinken und zu essen, braucht sich nicht zu wundern, wenn er nach einer Kenterung mit Ausstieg zur eigenen Rettung keine Kraft mehr hat. Das gilt erst recht beim Vorliegen der anderen, oben aufgeführten Schwächen. So sollten wir mindestens 5 Tage fieberfrei sein, bevor wir uns bei Kalt-Wasser-Bedingungen wieder aufs Wasser trauen.

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

Kälteschutz plus Schwimm- bzw. Rettungsweste (dann aber mit eingeschalteter Auslöseautomatik) sollten wir bei jeder Kalt-Wasser-Tour tragen. Ein Long-John schützt dabei weniger als ein Trockenanzug, aber natürlich mehr, als wenn wir nur Fleece-Bekleidung tragen. Neokappe, Fuß- und Handschutz und eine weitere wind- und wasserdichte Jacke vermindern zusätzlich das Risiko der Unterkühlung. Übrigens:

- Unterkühlen kann nicht nur der, der kentert und aussteigen muss (sog. „Water-Chill“, wir kühlen im Wasser unter gleichen Temperaturbedingungen etwa 25x schneller aus!). Das passiert auch denjenigen, die unterwegs beim Paddeln voll dem Wind ausgesetzt sind (sog. „Wind-Chill“, z.B. bei 5 Bft. Wind wird eine Lufttemperatur von +10°C wie 0° C empfunden!) bzw. die wegen z.B. allzu übermütiger Schwall-, Kappelwasser- oder Wehrrfahrten bis auf die Haut nass werden (sog. „Wet-Chill“, der auf die Kälte zurückzuführen ist, die bei der Verdunstung des Wassers entsteht!).
- Ca. 30% des Wärmeverlustes soll über den Kopf erfolgen. Jeglicher Kopfschutz trägt also dazu bei, dass über den Kopf nicht so viel Wärme verloren und somit der Unterkühlungsprozess hinausgezögert wird. Das gilt in jeder Situation, egal ob beim Paddeln oder nach einer Kenterung im Wasser bzw. anschließend, wenn wir nach einer Kenterung wieder zurück im bzw. auf dem Kajak sind.
- Bei Wassertemperaturen von +10° C und weniger soll ein Trockenanzug gegenüber einem Neoprenanzug eine Verdreifachung bzw. ein Neoprenanzug gegenüber üblicher Bekleidung eine Verdopplung der Überlebenszeit bieten können.
- Rettungswesten sind ohnmachtsicherer und erhöhen die Überlebenschancen bei z.B. 10 ° C Wassertemperatur um über 400%.

Schließlich sollten wir auch darauf vorbereitet sein, dass wir aufgrund eines Problems in die Dunkelheit geraten können. Wenn wir dann nicht über eine wasserdichte Taschenlampe verfügen, fällt es einem sehr schwer, auf sich aufmerksam zu machen. Und wenn weder unser Kajak noch unsere Bekleidung mit Reflexstreifen versehen sind, gibt es dazu noch Probleme, von einer mit Scheinwerfern ausgerüstete Suchmannschaft gefunden zu werden.

(4) „Prüfe die Umstände jeder Ausfahrt sorgfältig und sei darauf vorbereitet, die Ausfahrt abzusagen, wenn die Gefahr zu groß ist.“

Bevor wir hinaus in die Kälte paddeln, sollte uns klar sein, dass die Tour umso riskanter wird, je schwieriger die Gewässerbedingungen sind. Vor Antritt der Tour müssen wir uns also unbedingt Infos über das Wetter, den Wasserstand, die Strömungsverhältnisse und den Gewässerverlauf (hier: aktuelle Karten) beschaffen. Es sollte uns bewusst sein, dass spätestens bei:

- WW III,
- einem 4-5 Bft. Wind (Küste III),

- starker Strömung bzw. Stromverwirbelung,
- Hindernissen,
- Nebel oder gar Dunkelheit

und natürlich bei unterwegs schwer erreichbarem Ufer eine Kenterung mit anschließendem Ausstieg schnell zum GAU führen könnte. Wer dann nicht auf eine Kenterung vorbereitet ist und – sofern ein Notfall eintritt – nicht in der Lage ist, Hilfe herbeizurufen (z.B. per wasserdicht und griffbereit verpacktem Handy, Seenotsignalmitteln, UKW-Sprechfunk, Seenotbake) bzw. auf Kameradenhilfe zurückgreifen kann, findet sich u.U. später in der jährlichen „Unfall-Statistik“ von KANU SPORT wieder.

Schließlich sollten wir uns nicht scheuen, schwierige Passagen zu umtragen bzw. zu umpaddeln oder die Tour ganz abzubrechen.

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

Zu viert zu paddeln, ist am zuverlässigsten:

- Das gilt auf Großgewässern: einer bildet ein „Päckchen“ mit dem schwächelnden „Kenterbruder“ und die anderen zwei Mitpaddler schleppen dieses „Päckchen“ ans sichere Ufer;
- aber auch auf Kleingewässern: einer kümmert sich um den schwächelnden Mitpaddler und die anderen zwei holen Hilfe.

Und zu dritt zu paddeln ist immer sicherer als zu zweit und zu zweit ist garantiert vernünftiger als solo.

(6) „Wenn du ins Wasser fällst, versuche die Lage des Untertauchens zu kontrollieren. Konzentriere dich während des Kälteschocks auf das bewusste Atmen und darauf, Mund und Nase aus dem Wasser zu halten.“

Wir können eine Kenterung nur dann kontrolliert beherrschen, wenn wir dies vorher immer und immer wieder mal geübt haben. Da Kanuten alle Schwimmer sind, sind wir auf eine Kenterung im Sommer – hoffentlich - irgendwie vorbereitet. Aber sind wir auch „Winterschwimmer“ und schon einmal im Winter gekentert und ausgestiegen? Verneinen wir dies, müssten wir uns vor jeder Fahrt fragen, auf welchen Fakten unsere Meinung beruht, dass gerade wir ohne Probleme im Winter kentern, aussteigen, wieder einsteigen bzw. an Land schwimmen können? Und wer dann immer noch nicht gewillt ist, in der Wintersaison mal freiwillig zu Übungszwecken zu kentern, sollte eigentlich mit dem Paddeln warten, bis es wieder wärmer wird.

Aber auch jene, die die Kenterung bei Kalt-Wasserbedingungen geübt haben, sind nicht vor dem Kälteschock gefeit. Denn der hängt nicht nur von der Wassertemperatur ab (unterhalb von 13° - 15° C wird es kritisch), sondern auch von der momentanen körperlichen Verfassung. Die Folgen eines Kälteschocks können sein:

- plötzliche Atemnot,
- unkontrolliertes bzw. hektisches Atmen,
- Orientierungslosigkeit unter Wasser
- bzw. Auslösung eines Kälteschmerzes, der uns für einige Zeit handlungsunfähig macht.

Diese Merkmale für einen Schock müssen uns bewusst sein, damit wir nicht in Panik geraten. Nur dann können wir uns voll darauf konzentrieren, den manchmal wenige Sekunden aber auch bis zu 3 Minuten andauernden Schockzustand zu überwinden.

Dagegen relativ unkritisch ist eigentlich noch die Atemnot, die alle diejenigen erleiden können, die ohne Kälteschutzbekleidung paddeln. Die Folgen sind vorhersehbar. Nach der Kenterung wird nur noch an eines gedacht, nämlich möglichst schnell auszusteigen; und wer Rollen kann, versucht – wenn überhaupt – derart hektisch hochzurollen, dass ihm die Rolle nur zu 3/4 gelingen wird. Ausgenommen davon mögen u.U. die passionierten Wildwasserfahrer sein, aber nur dann, wenn sie richtig bekleidet sind, und nur deshalb, weil sie es gewohnt sind, bei Wassertemperaturen um die 6° C zu kentern.

Lebensbedrohlich wird jedoch die Atemnot, wenn sie auf eine Verkrampfung der Luftwege zurückzuführen ist, welches das Atmen unmöglich macht (sog. „Trockenes Ertrinken“) und etwa bei 20% der Opfer passieren kann. Ausgelöst wird dieser Krampf dadurch, dass kaltes Wasser in Mund, Nase bzw. Ohren eindringen kann. Nun, den Mund können wir bei einer Kenterung noch zuhalten, aber Nase und Ohren? In letzter Konsequenz müssten wir bei kritisch werdenden Gewässerbedingungen stets mit Nasenklammer und Ohrenstöpsel paddeln bzw. auf die Rolle nach einer Kenterung verzichten.

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

Das dürfte uns Kanutinnen und Kanuten nicht schwer fallen; denn wir haben zumeist bei Fluss-, Binnensee- und Großgewässertouren neben uns unser Kajak. Wir müssen nur dafür sorgen, dass dieses Kajak vor der Tour mit genügend Auftrieb ausgerüstet ist (z.B. 2 Spitzenbeutel bzw. mehrfache Abschottung; denn zu hoffen, dass der Auftrieb der Gepäcksäcke reicht, ist trügerisch) und dass wir nach einer Kenterung unser Kajak nicht verlieren. D.h. das erste, was wir nach einer Kenterung mit Ausstieg unternehmen müssen, ist, sofort den Griffkontakt zu unserem Kajak wieder herzustellen. Wenn ein Kajak mit Halteschlaufen bzw. Rettungshalteleinen ausgerüstet ist, fällt uns das sicherlich viel leichter. Gelingt uns das nicht, weil es u.U. abgetrieben oder mangels genügendem Auftrieb keinen Halt bietet, müssen sofort die begleitenden Kameradinnen und Kameraden versuchen, dem „Kenterbruder“ zu ermöglichen, sich an eines ihrer Kajaks festzuhalten.

Wenn der „Kenterbruder“ Halt gefunden hat und sich beruhigt hat, ist alles zu unternehmen, ihn möglichst schnell aus dem Wasser heraus zu holen. Möglicherweise gelingt es ihm in sein eigenes Kajak über eine Wiedereinstiegsmethode einzusteigen, wobei es zunächst irrelevant ist, ob die Sitzluke voll Wasser ist. Andernfalls kann er sich evtl. auf ein anderes Kajak retten, wenn die den „Kenterbruder“ begleitenden Kameradinnen und Kameraden mit ihren Kajaks ein Päckchen (Floß) bilden, auf das der „Kenterbruder“ sich dann hoch robben könnte.

Alle Beteiligten sollten sich dabei bewusst sein, dass die „Nutzzeit“ des „Kenterbruders“ von der Wassertemperatur abhängt. Ab Wassertemperaturen von 10° C und weniger gilt dabei die folgende Faustformel:

• **Nutzzeit (in Minuten) = Wassertemperatur (in Grad Celsius).**

Kentert also beispielsweise jemand ohne genügenden Kälteschutz bei einer Wassertemperatur von 10° C, ist damit zu rechnen, dass er – sofern vorher keine Kreislaufprobleme auftreten - nach ca. 10 Minuten nicht mehr in der Lage sein wird, kontrolliert zu schwimmen, selbständig eine Uferböschung hinauf zu klettern bzw. sein Kajak festzuhalten bzw. allein zurück in sein Kajak zu steigen, geschweige denn die Spritzdecke zu schließen oder gar weiter zu paddeln. Dazu würde ihm nicht nur die nötige Kraft und Gelenkigkeit fehlen, sondern auch das erforderliche Urteils- und Durchhaltevermögen.

(8) „Drehe deinen Rücken zu den Wellen und halte so still wie möglich. Vermeide unnötige Manöver.“

Gekentert wird meistens bei Strömungs-, Wind- bzw. Dampferwellen oder wenn wir auf ein Hindernis (z.B. Felsen, Büsche) gedrückt werden. Nach einer Kenterung mit Ausstieg ist es wichtig, dass unser Gesicht nicht den u.U. brechenden Wellen frontal ausgesetzt ist. Deshalb gibt es auch extra Rettungswesten, die mit einem „Spray-Cap“ ausgerüstet sind, welches uns davor schützen soll, dass wir im Seegang ertrinken, nur weil wir die übers Wasser fliegende Gischt bzw. die über uns brechende See einatmen.

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

Der Wärmeverlust ist übrigens dann am geringsten, wenn wir uns im Wasser zusammen kauern. Das kann mit der sog. „Embryo-Haltung“ erreicht werden (= Kopf aus dem Wasser, Arme verschränkt über die Brust, Oberschenkel dicht zusammengepresst, Knie angewinkelt, Fußknöchel überkreuzt). Dadurch sollen wir unsere Überlebenszeit um bis zu 100% erhöhen können. Auszugehen ist dabei, dass bei 10° C Wassertemperatur eine leicht bekleidete und nicht trainierte Person, die schnell auskühlt, eine erwartete Überlebenszeit von 1:45 – 2:50 Std. hat, während und eine langsam auskühlende Person es immerhin noch bis auf 2:50 – 5:40 Std. kommt.

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

Die meisten Todesfälle nach einer Kenterung passieren dann, wenn wir den scheinbar kurzen Weg vom Ort der Kenterung hinüber zum sicheren Ufer bzw. Rettungsboot schwimmend überwinden wollen. Nur wenn überhaupt keine Retter alarmiert werden können, sollten wir versuchen, an Land zu schwimmen. Wir sollten das jedoch möglichst nur dann wagen, wenn wir eine Schwimm- bzw. Rettungsweste tragen bzw. uns an unserem Kajak festhalten können. Beispielweise waren „in Kanada 41% derjenigen, die bei einer Bootstour ertrunken sind, nicht mehr als 10 m vom Ufer entfernt.“

Die Ursache dafür, dass wir im kalten Wasser ganz plötzlich nicht mehr schwimmen können, liegt an der langsam immer steifer werdenden Muskulatur bzw. an Krämpfen, die durch die Unterkühlung ausgelöst werden. Nach wie viel Minuten ungefähr damit zu rechnen ist, hängt hauptsächlich von der Wassertemperatur ab und kann mit Hilfe der „Nutzzeit-Formel“ ermittelt werden (s. Punkt 7). Dass wir dann ebenso plötzlich untergehen können, liegt darin, dass wir durch die mangelhaften bzw. fehlenden Schwimmbewegungen nicht mehr für den nötigen Auftrieb sorgen. Versäumen wir dann noch, stets tief Luft einzusatmen, weil wir durch unsere Hilferufe, viel Luft ausatmen, wird es lebensgefährlich. Nur eine Schwimm- und Rettungsweste kann uns dann noch vor dem Absinken retten. Wie schnell es ohne Auftriebshilfe und Schwimmbewegung bei vollständig ausgeatmeter Luft nach unten geht, kann jeder selber mal im Schwimmbad nachprüfen.

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

Je weiter der Unterkühlungsprozess fortgeschritten ist, desto kritischer ist der Zustand des „Kenterbruders“. Aus dem Wasser, aus dem Wind (z.B. Zelt als Windschutz) und in die Wärme (z.B. Isolierdecken bzw. Schlafsack) ist nur eine Maßnahme. Der Körper sollte möglichst flach und bewegungslos gehalten werden, und dass sowohl beim Bergen, beim Transport und bei der Lagerung. Damit soll letztlich verhindert werden, dass der Kreislauf das kalte

Blut der Beine und Arme in den Rumpf pumpt (sog. „After-Drop“). Spätestens wenn das „Opfer“ das Stadium des „Kältezitterns“ überschritten hat in Richtung der nächsten Unterkühlungsstadien (Erschöpfungsphase / Muskelsteife bzw. Lähmungsphase / Muskelstarre) sollte Rettung von außen angefordert werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/07, S.26-29 – www.kanu.de

Link zum Beitrag von J.Blockley: www.leoblockley.org.uk/documents/KaltesWasser.pdf

Links über die Gefahren der Unterkühlung und relevante Ausrüstungsgegenstände:

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

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung-Selbstversuch.pdf

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

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

→ www.kanu.de/nuke/downloads/CPR.pdf

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

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

03.12.2007 **West-Grönland** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Jean-Luc Grossmann** in dem Beitrag:

„Grönland: Um die Eisberge von Uummanaq“

über eine 30-tägige Tour entlang der Westküste Grönlands, die ihn in den Umanak-Fjord führte. Der Start-/Zielort war Umanak. Insgesamt wurden in 105 Std. 320 km gepaddelt. Der Beitrag besticht durch seine atemberaubenden Fotos.

Übrigens, der Bericht über die vollständige Tour entlang der Westküste (600 km in 45 Tagen) kann im Internet abgerufen werden. Vermutlich wird der Bericht über die hier in KANU SPORT nicht beschriebene Route in der nächsten Ausgabe des KANU MAGAZIN (Nr.2/08 – 28.2.08) veröffentlicht.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/07, S.8-14 – www.kanu.de

Link: www.photopulse.ch/greenland2007_new/

01.12.2007 **Überquerung des Ärmelkanals in 3 Std.** (Revier/Ausland)

Auf der britischen SURF SKI-Homepage berichtete **Rob Mousley** in dem Beitrag:

„Record English Channel Crossing – in a Fenn Mako6 Surf Ski“

darüber, dass der Brite **Ian Wynne** (Bronze-Medaillen-Gewinner in 500 m Kurzstreckenpaddeln im K1 bei der Olympiade 2004 in Athen) am 5.10.07 die 33 km kurze Strecke von Dover nach Cape Gris Nez in 2:59:06 Std. geschafft hat. Sein Paddeltempo schwankte dabei zwischen 10,6 km/h und 11,7 km/h. Er paddelte in dem Surfski „Fenn Mako6“ (640x44 cm / 11,3 kg). Wegen des aufkommenden starken Seitenwindes fuhr er teilweise im Windschatten des Begleitbootes. Ob er auch auf Welle fuhr, kann dem Bericht nicht entnommen werden.

Übrigens, auf der Straße von Dover sind tagtäglich ca. 500 große Schiffe unterwegs. Aus Gründen der Verkehrssicherheit erteilten deshalb die zuständigen Behörden Ian Wynne die folgenden Auflagen:

- 1) Der Surfski ist als „Kleines Schiff“ zu registrieren.
- 2) Vor Antritt der Querung ist die Küstenwache (Coast Guard) von England und Frankreich zu informieren.

3) Ein Begleitboot muss ihm ständig folgen.

Link: www.surfski.info/content/view/549/147/

28.11.2007 **Mallorca & Co.** (Spanien) (Revier/Ausland)

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

„5 auf einem Streich“

über die Balearen, und zwar die Inseln Mallorca, Cabrera, Ibiza, Formentera und Menorca.

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

- *„In den Sommermonaten sorgt meist die Thermik für guten Segelwind.*
- *An den Nordküsten von Mallorca, vor allem aber Menorca, können Tramontana und Mistral für Überraschungen sorgen. In der Vor- und Nachsaison können diese Sturmstärke erreichen.*
- *Der Schirokko kann besonders im Frühjahr viel Wind aus SE und schlechtes Wetter bringen.*
- *Das deutsche Inselradio sendet um 1800 und 1830 einen Wetterbericht auf 95,8 MHz. Telefonisch erhalten Sie den Seewetterbericht unter 0034-906365371.*
- *Den Tidenhub können Sie vergessen (0,20 m).*
- *Der im Segelführer angekündigte Oberflächenstrom von 0,5 bis 1 Knoten in SW-liche Richtung wurde uns von Log und GPS nicht bestätigt.*
- *Klima: Mediterran. Ideal sind die Temperaturen im Frühjahr und Herbst. Im Sommer kann es sehr heiß werden.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 12/07, S.52-59 – www.segelmagazin.de

17.11.2007 **Isomatten** (Ausrüstung)

In OUTDOORT berichtet **Frank Wacker** in dem Beitrag

„Basislager Himmelbett“

über einen Test, bei dem 8 Isomatten untersucht wurden.

Zwei Isomatten enthielt keinen Schaumkern, sondern eine Isolierung aus Kunstfasern:

- **Exped Synmat 7 DLX**
Gewicht: 1.160 g (inkl. Pumpsack)
Liegefläche: 190x60 cm
Dicke: 7 cm
Packmaß: 10,4 Liter
Temperaturbereich: bis -17° C
- **Mammut Dlux Pump Matt**
Gewicht: 960 g
Liegefläche: 180x46 cm
Dicke: 9 cm
Packmaß: 5,5 Liter
Temperaturbereich: bis 0° C

Um einen Überblick zu bekommen, wie weit der Temperaturbereich der übrigen schaumstoffgefüllten Isomatten reicht, sollen die Daten der übrigen Matten kurz aufgeführt werden.

- **Artiach Micro-Lite:**
Gewicht: 720 g; Dicke: 3 cm; Packmaß: 4,4 Liter; Temperatur: bis -5° C
- **Artiach Skin Micro-Lite:**
Gewicht: 480 g; Dicke: 3 cm; Packmaß: 3,5 Liter; Temperatur: bis -5° C
- **Ortlieb Classic:**
Gewicht: 1.200 g; Dicke: 3,8 cm; Packmaß: 7,4 Liter; Temperatur: bis -13° C
- **Exped Sim Light 3,8:**
Gewicht: 900 g; Dicke: 4 cm; Packmaß: 6 Liter; Temperatur: bis -8° C
- **Thermarest Women's Prolite 4:**
Gewicht: 710 g; Dicke: 4 cm; Packmaß: 5,8 Liter; Temperatur: bis +5° C
- **Lestra Sleep Diamond Light Plus:**
Gewicht: 1.070 g; Dicke: 5 cm; Packmaß: 7,7 Liter; Temperatur: bis -18° C

Wer Wert auf etwas Liegekomfort legt, aber keine allzu großen Probleme hat, das Ausrüstungsgewicht zu transportieren (z.B. trifft das weitgehend dort zu, wo das Gepäck in einem Kajak verstaut wird), sollte sich eigentlich für jene Matten entscheiden, die mit Kunstfasern gefüllt sind (Exped bietet sogar Isomatten mit Daunenfüllung an). Das Modell von Exped wird zum „Test-Sieger“ erklärt. Dem Modell von Mammut dagegen mangelt es wohl an der nötigen Isolierung. Der Temperaturbereich reicht bloß hinunter bis 0° C, aber das genügt wohl nur während der Sommermonate.

Anmerkung:

Ich selber besitze eine solche Mammut D-Lux Pump Mat. Mitte Mai benutzte ich sie bei Touren entlang der ost-schwedischen Küste. Dabei vermisste ich selber die nötige Kälteisolierung. Als ich die Matte mal gegen das Licht hielt, konnte ich feststellen, dass sich in der Matte lediglich ein ganz dünner Kunstfaserstoff befindet, der anscheinend nicht für die nötige Isolierung sorgen kann. Außerdem scheinen mir die einzelnen Luftkammern nicht stabil genug zu sein; denn als ich mich mal etwas flotter auf die Matte legte, platzten die Nähte einiger Luftkammern auf. Vorteilhaft im Vergleich zu Exped-Matte fand ich lediglich die im Kopfkissen integrierte Pumpe: Das Kopfkissen ist nur nieder zu drücken und schon strömt Luft in die Matte. Gepumpt werden kann dabei auch in niedrigen und kurzen Zelten. Dennoch muss sich an dieses Pumpen wieder gewöhnt werden, insbesondere dann, wenn wir schon längere Zeit Thermarestmatten & Co. verwendet haben.

Die Exped Synmat 7 DLX kenne ich selber nicht, wohl aber ein vergleichbares Modell von Exped mit Daunenfüllung. Diese Matte isolierte sehr gut. Leider wird ein Außenmaterial eingesetzt, welches relativ laut ist. Jede Bewegung auf der Matte führt dazu, dass die Zeltnebenbarn des Nachts in ihrer „Zeltruhe“ gestört werden. Nur „Schnarcher“ werden am nächsten Morgen stärker kritisiert! Außerdem ist die Lösung mit dem Pumpsack (der zugleich Packsack ist), sehr umständlich. Der Pumpsack wird auf ein Ventil gesetzt, dann wird der Sack mit den Händen aufgebläht, geschlossen und zusammen gepresst. Wenn wir Pech haben, rutscht dabei der Ventilanschluss des Pumpsacks vom Ventil der Matte. Außerdem ist dieser Vorgang bei niedrigen und kurzen Zelt sehr umständlich. Am Anfang hatte ich für das Aufpumpen an die 10 Minuten benötigt. Nachher hatte ich Übung, aber in 2 Minuten, die das Outdoor-Testteam benötigte, ist das nicht in einem kleinen Zelt zu schaffen.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 12/07, S.54-55 – www.outdoor-magazin.com

15.11.2007 **Nord-West-Passage (Kanada)** (Revier/Auslandl)

Glenn Morris und **Stephen Doughty** haben sich zum Ziel gesetzt, ca. 4.800 km der Nord-West-Passage entlang zu paddeln. 2007 paddelten sie von Inuvik nach Kugluktuk. 2008 soll es dann weiter gehen bis nach Gjoa Haven.

Link: www.arcticvoice.org

14.11.2007 **Rund Irland** (Revier/Ausland)

Zwei Küstenkanuwanderer hatten sich 2007 zum Ziel gesetzt, unabhängig voneinander Irland zu umrunden:

- **Sam Crowley**
→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007/blog/
- **Jasper Wynn**
→ www.jasperwinn.com/blog/

Sam Crowley benötigte für die von ihm zurückgelegten knapp 1.700 km 83 Tage, davon saß er insgesamt 54 Tag in seinem Seeklajak.

Literatur:

Wilson, B.: **Dances with Waves. Around Ireland by Kayak**
O'Brien Press Dublin / Irish American Book Company 1988 (319 S.).

13.11.2007 **Buchprojekt: Süd-West England** (Revier/Ausland)

Der Brite **Mark Rainsley** schreibt z.Zt. an einem Buch, in dem die Küste Süd-West England (Bristol Channel bis Isle of Wight) aus der Sicht des Küstenkanuwanders beschrieben wird. M.R. hat eigenes zu diesem Zweck 2007 dieses Revier bepaddelt. Wer am Fortschritt dieses Buchprojekts interessiert ist, möge auf seine Homepage surfen.

Link: www.southwestseakayaking.co.uk

12.11.2007 **Buch: Sit-on-Top Kayak** (Ausbildung)

Das folgende Buch ist veröffentlicht worden.

- **Derek Hairo:**
Sit-on-Top Kayak
Pesda Press (2007; 88 S.)

Buchbesprechung: www.seapaddler.co.uk/Sitontops.htm

12.11.2007 **Namibia** (Revier/Ausland)

Thomas und Janell Kelly berichten auf der SEAPADDLER.CO.UK-Homepage über eine Tages-Tour entlang der Küste Namibias (Walvis Bay). Organisiert wurde die Tour von Eco Marine Tours.

Quelle: www.seapaddler.co.uk/Namibia.htm

Link: www.emkayak.iway.na/index.htm

08.11.2007 Tidenzeiten für Westeuropa (Revier/Ausland)

Wen die Tidenzeiten interessieren für die Regionen beginnend in Südspanien, entlang der Küste Portugals, des Golfs von Biskaya, der Bretagne bis hinauf an die Grenze der Niederlande (Vissingen) und weiter entlang der irische und britischen Küste, dem bietet sich drei Drehscheibentafeln, denen er die Hoch- und Niedrigwasserzeiten für 2008 und 2009 entnehmen kann. Insgesamt gibt es drei solcher Drehscheibentafeln, die sog. „Quicktide“-Kalender (zu je 12,50 Euro).

Bezug: www.quick-tide.co.uk

06.11.2007 Sark (Channel Islands) (Ärmelkanal) (Revier/Ausland)

In OCEAN PADDLER berichtet **Kevin Mansell** in dem Beitrag:

„Sark: The Jewel of the Channel islands“

östlich von der Insel Guernsey liegenden Insel Sark. Die Gewässerbedingungen werden insbesondere vom Tidenstrom (max. 13 km/h), der einlaufenden Dünung und dem Wind bestimmt. Zur Übersicht werden eine Seekarte und ein Satellitenfoto abgedruckt.

Übrigens, auf Grund der Lage dieser Insel tritt Stauwasser nicht bei Niedrig- und Hochwasser, sondern jeweils zwischen der 3 und 4 Std. nach Niedrig- bzw. Hochwasser auf.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 2/07, S.36-43 – www.oceanpaddlermagazine.com

06.11.2007 Isle of Jura (Inner Hebrides) (Scotland) (Revier/Ausland)

In OCEAN PADDLER berichtet **Douglas Wilcox** in dem Beitrag:

„The raised beaches, skulls, white tailed sea eagles and whirlpools of Jura“

über eine Tour, deren Start/Ziel-Ort Carsaig Bay ist. Von dort wird der nördlich Teil von der Insel Jura (inkl. den für seinen Tidalrace bekannten Gulf of Corryvreckan) umrundet, wobei in Höhe der Tarbert Bay eine 2 km lange Landpassage hinüber zum West Loch Tarbert nötig wurde.

Der Beitrag besticht durch das Google-Satelliten-Foto von der Insel. In das Foto wurde nicht nur die ca. 84 km lange Route eingetragen, sondern es wurden auch die Punkte gekennzeichnet, wo die in dem Beitrag gezeigten Fotos „geschossen“ wurden.

Außerdem finden wir eine ausführliche Erläuterung über die Tidenverhältnisse im Golf of Corryvreckan, der bis zu 18 km/h schnell fließen kann.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 2/07, S.24-33 – www.oceanpaddlermagazine.com

06.11.2007 Lizard Peninsula (Cornwall) (Revier/Ausland)

In OCEAN PADDLER wird ein klassisches britisches Paddelrevier vorgestellt:

- **Cadgwith Cove – Lizard Point - Mullion Cove** (ca. 15 km)

(inkl. Google-Satellitenfoto)

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 2/07, S.20-23 – www.oceanpaddlermagazine.com

06.11.2007 **West Cork** (Süd-West Irland) (Revier/Ausland)

In OCEAN PADDLER stellt **Jim Kennedy** in dem Beitrag

„The West Cork / Atlantic Sea Kayaking Experience“

das Küstenkanuwanderrevier im Süd-Westen von Irland vor, und zwar am Beispiel von 3 unterschiedlich anspruchsvollen Touren:

- Anfängertrip: Glandore Bay – Castlehaven Bay – ca. 11 km;
- Fortgeschrittenentrip: Union Hall – Lough Hyne – ca. 26 km;
- Expertentrip: Baltimore - Rund Fastnet Rock – ca. 26 km;

Um einen Überblick über diese Region zu bekommen, wird eine Satellitenaufnahme von Google gezeigt.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 2/07, S.14-19 – www.oceanpaddlermagazine.com

Tourenanbieter: www.atlanticseakayaking.com

06.11.2007 **Schleppen** (Ausbildung)

In OCEAN PADDLER schreibt **Jeff Allen** in Teil II der Beitragsserie „Incident Management“ über das Thema Schleppen:

„Towing“

Zunächst werden zwei Schleppsysteme vorgestellt:

- **„Deck Mounted Tow“:**
Die Schleppleine am Kajak befestigt, und zwar mittig direkt hinter der Sitzluke.
Dafür ist es erforderlich, dass mittig hinter der Sitzluke eine Halterung befestigt ist, durch die die Schleppleine gelenkt wird, und seitlich links oder rechts am Rand der Sitzluke eine Art Klampe montiert ist, die die Schleppleine so festhält, dass sie im Notfall schnell abgeworfen werden kann.
Eine solche Schleppleine ist jedoch bei Gruppenfahrten nur dann „gruppentauglich“, wenn mehrere Kanuten über eine solche Schleppleine, zumindest über diese beiden Schleppvorrichtungen (hier: Halterung u. Klampe) verfügen, sodass die Schleppleine auch einmal an einem anderen Kanuten weitergereicht werden kann.
Anmerkung: Leider wird in dem Beitrag nicht erwähnt, dass bei Einsatz dieses Schleppsystem kein Gepäck, auch keine Reservepaddel auf dem Achterdeck verstaut werden darf und dass das Kajak weder über eine Steueranlage verfügen darf, welche hinten am Heck befestigt wird, noch eine Heckform aufweisen darf, welche höher hinaus ragt, als die Halterung hinter der Sitzluke; denn in all diesen Fällen kann die Schleppleine an diesen Gegenständen verhaken, d.h. nicht immer frei schwingen, sodass der Schlepper Schwierigkeiten bekommt, wenn er seinen Kurs halten bzw. eine Kursänderung vornehmen möchte.
- **„Waist Mounted Tow“:**
Die Schleppleine am Oberkörper des „Schleppers“ befestigt.
Zwei Modelle werden vorgestellt, und zwar von „North Water“ und „Palm“.

Ein Vorteil dieses Systems ist, dass die Schleppleine unterwegs an einen anderen Kanuten weitergegeben werden kann.

Bei den Schleppleinen ist auf Folgendes zu achten:

1. Haken bzw. Karabiner: Er muss auch mit kalten Händen bedient werden können. Die Öffnung muss groß genug sein, damit er leicht eingehakt bzw. ausgehakt werden kann. Es wird empfohlen, den Karabiner so zu befestigen, dass seine Öffnung nach oben zeigt; denn auf diese Weise kann verhindert werden, dass der Karabiner sich allzu leicht öffnen kann. Natürlich muss der Karabiner gepflegt werden, damit er nicht korrodiert.
Anmerkung: Am geeignetsten sind Karabiner aus Edelstahl mit einem extra Augen, (durch das die Schleppleine gezogen und nicht verrutschbar befestigt werden kann) und einem Schnappmechanismus, der über keine scharfen Kanten verfügt (sonst könnte sich dort beim Lösen des Karabiners die Rettungshalteleine verhaken) (gesehen bei: www.gadermann.de).
2. Auftrieb: Manche plädieren dafür, dass hinter dem Karabiner ein Auftriebskörper befestigt wird, damit der Karabiner nicht unter gehen kann. J.A. selber verzichtet jedoch darauf.
3. Schleppleine: Sie sollte aufschwimmen und leicht sichtbar sein. Der Autor verwendet eine kurze Leine, die jedoch so lang sein sollte, dass das zu schleppende Kajak nicht das Heck des „Schleppers“ berührt. Eine solche kurze Leine erleichtert das schnelle Schleppen aus einer Gefahrenzone heraus. J.A. selber hat noch eine weitere Leine (Länge: 10-15 m) dabei, die er notfalls an der kurzen Schleppleine befestigt. Mit der langen Leine wird dann über größere Strecken geschleppt. Die Leine sollte dabei insgesamt so lang sein, dass der Seegang keinen all zu störenden Einfluss auf den Schlepptvorgang hat (z.B. gilt es zu vermeiden, dass der „Schlepper“ ins Surfen gerät, während der zu schleppende Kanute sich mit seinem Kajak in eine Welle bohrt und umgekehrt).
Anmerkung: Solange nicht zwischen Felshindernissen entlang gepaddelt wird, genügt eigentlich ein einzige Schleppleinenlänge, die so zwischen 10-15 m liegen sollte.
4. Gürtel: Auf alle Fälle sollte der Gürtel, sofern die Schleppleine daran befestigt wird, über ein Panik-Öffnung verfügen. Übrigens, jene Schwimmwesten, bei denen auf dem Rücken eine Schleppleine montiert ist, dürfte weniger geeignet für das Küstenkanuwandern sein, da sie viel zu weit oben befestigt ist.
Anmerkung: Es wird nichts darüber ausgesagt, wie die Schnalle, die im Notfall schnell zu öffnen ist, aussehen soll. Ich halte jene Schnallen, die wir im Panik-Fall öffnen, so dass der Gürtel bei Zug aus der Schnalle gezogen wird, für wenig geeignet. Besser finde ich jene Steck-Schnallen, die bei Rucksäcken eingesetzt werden. Die geben nämlich sofort den Gürtel frei, und zwar auch ohne Zug, sobald mit einer Hand die Steckschnalle aufgedrückt wird.
5. Schleppleinenbeutel: Es wird empfohlen, die Schleppleine aus ihrem Beutel zu holen, bevor in kritischen Gewässerbereiche gepaddelt wird.
Anmerkung: M.E. genügt es, wenn der Beutel mit der Schleppleine um die Taille gelegt und der Schlepphaken so positioniert wird, dass er im Notfall sofort ergriffen und beim zu schleppenden Kajak befestigt werden kann. Die Schleppleine sollte jedoch so in dem Beutel verstaut sein, dass sie bei Zug ohne zu verheddern aus dem Beutel gezogen werden kann (siehe hierzu die beim Wildwasser verwendeten Wurfsäcke).
6. Gummidämpfung: Es ist wichtig, eine unelastische Schleppleine mit einer elastischen Leine zu verbinden, damit der Zug, der unweigerlich beim Schleppen entsteht, abgedämpft werden kann.
Anmerkung: Zumindest auf deutschen Gewässern, wo nicht zwischen Felshindernisse gepaddelt wird, hat sich eine auf ganzer Länge elastische Schleppleine mit einem Durchmesser von 4-5 mm bewährt. Sie schwimmt wohl nicht und ist auch nicht so leicht sichtbar, aber sie reicht. Außerdem dämpft sie so stark den Zug ab, der beim

Schleppen entsteht, dass der „Schlepper“ fast gar nicht merkt, dass er ein anderes Kajak schleppt.

Anschließend werden ein paar Schlepptmethoden erläutert:

- „Selbst-Schlepp“ („Self Tow“): Hiermit wird gemeint, dass ein „Kenterbruder“ nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg sein Kajak selber aus dem kritischen Bereich schleppt, und zwar schwimmend. Entweder hält er eine Hand am Bugtoggle oder er befestigt seine Schleppleine am Bug und schwimmt dann vor- oder rückwärts voran.
- „Partner-Schlepp“ (Third Party Tow): Hier schleppt ein Kamerad („Schlepper“) das zu schleppende Kajak.. Vier Varianten werden beschrieben. Leider sind die Erläuterungen hierzu vielfach etwas oberflächlich.
 - 1) „Toggle-Schlepp“ („Toggle Tow“): In kritischen Situationen, bei denen ein Kenterbruder sehr schnell aus einem kritischen Gewässerbereich geschleppt werden soll, bietet es sich an, dass der schwimmende „Kenterbruder“ mit der einen Hand sein Kajak sichert (hier: am Bugtoggle festhält) und mit der anderen Hand sich am Hecktoggle des „Schleppers“ hält. Anschließend versucht der „Schlepper“ seinen Kameraden samt Kajak in ruhigeres Gewässer zu bugsieren.
Übrigens, bei kritischen Gewässerbedingungen ist es von Vorteil, wenn der Kenterbruder einen Schutzhelm trägt. Anderenfalls könnte es passieren, dass er bei Seegang etwas zu heftig mit dem Bug seines Kajaks bzw. dem Heck des „Schlepper“ in Berührung kommt.
 - 2) „Kontakt-Schlepp“ („Contact Tow“): Ein hilfsbedürftiger Kanute, der noch in seinem Kajak sitzt, wird dergestalt aus einem kritischen Gewässerabschnitt geschleppt, dass er sich mit seinem Kajak am Kajak des „Schleppers“ festhält. Dabei bietet sich an, dass der hilfsbedürftige Kanute in Bug-zu-Heck-Position sich so am Bug des „Schleppers“ festhält, dass er dem „Schlepper“ ins Gesicht sehen kann. Um ein Quertreiben des zu schleppenden Kajaks zu verhindern, bietet es sich an, den Bug dieses Kajaks in Höhe des Kartendecks des „Schleppers“ mit einer ganz kurzen Leine zu fixieren. Diese Leine sollte jedoch mit einer Steck-Schnalle ausgerüstet sein, sodass eine Panik-Öffnung möglich ist.
Anmerkung: Zumindest ein Fahrtenleiter sollte auf dem Kartendeck solch eine kurze Leine befestigt haben, damit er ohne große Vorbereitungen den „Kontakt-Schlepp“ durchführen kann.
 - 3) Kurze Schleppleine: Sie sollte eingesetzt werden, um einen hilfsbedürftigen Kanuten möglichst schnell aus einem kritischen Gewässerabschnitt zu schleppen.
 - 4) Lange Schleppleine: Auf sie sollte zurückgegriffen werden, wenn es erforderlich ist, einen hilfsbedürftigen Kanuten über eine längere Strecke zu schleppen. Die Schleppleine sollte dabei so lang sein, dass der Seegang den Schlepptvorgang möglichst wenig behindert.
 - 5) „Päckchen-Schlepp“ („Rafted Tow“): Hier wird nicht ein Kajak, sondern es werden zwei Kajaks geschleppt, wobei in dem einen der hilfsbedürftige Kanute und in dem anderen ein fitter Kanute sitzt, dessen Aufgabe es ist, den hilfsbedürftigen Kameraden zu stützen, damit er beim Schleppen nicht kentert. Auf Folgendes sollte beim Schleppen geachtet werden:
 - a) Wenn es dem hilfsbedürftigen Kanuten besonders schlecht geht, empfiehlt es sich u.U., dass der ihn stützende Kanute in Bug-zu-Heck-Position neben ihm liegt und ihn auf diese Weise direkt ansprechen und Augenkontakt halten kann. Damit der hilfsbedürftige Kanute nicht seekrank wird, sollte sein Kajak vorwärts gezogen werden, folglich wird der stützende Kanute rückwärts gezogen.
 - b) Damit das Kajak des stützenden Kanuten sich nicht quer legt, sollten beide Kajaks mit der Schleppleine verbunden werden. Und damit der stützende Kanute die Möglichkeit hat, sich von der Schleppleine zu lösen, sollte sie zunächst durch seine Bug-Rettungsleine gezogen werden, bevor sie an der Bug-Rettungsleine des Kajaks befestigt wird, in dem der hilfsbedürftige Kanute sitzt.

c) Sollte es erforderlich sein, dass der hilfsbedürftige Kanute von zwei Kanuten zu stützen ist, bietet es sich an, noch einen zweiten „Schlepper“ einzusetzen („Multiple Tow“). Empfohlen wird dabei der „Line Tow“, bei der mehrere „Schlepper“ in einer Linie hintereinander schleppen.

d) Wenn über eine längere Strecke zu schleppen ist, bietet es sich u.U. an, den „Schleppverband“ (das „Päckchen“) auch hinten zusammenzubinden, um zu verhindern, dass die Kajaks hinten auseinandertreiben und so für zusätzlichen Wasserwiderstand sorgen.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 2/07, S.52-55 – www.oceanpaddlermagazine.com

04.11.2007 **Homepage über Eskimo-Kayaks** (Geschichte)

Der Amerikaner David W. Zimmerly, Autor des Buches:

- **Qayaq: Kayaks of Alaska und Siberia (2000, 103 S.)**

hat eine Homepage über „Arktische Kajaks“ eingerichtet:

Folgende Inhalte sind zu finden:

- Kayak Types
- Kayak Construction
- Kayak Database
- Bibliography of Arctic Kayaks (über 250 Bücher)

außerdem gibt es auch eine Link-Liste.

Link: www.arctickayaks.com

02.11.2007 **Kameradschaft** (Ausbildung)

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

„Kameradschaft: Ein Plädoyer für Gruppenfahrten“

auf die Vorteile der Gruppenfahrt gegenüber einer Solotour ein. Folgendes ist zu lesen, wobei einzelne Punkte nochmals überarbeitete wurden.:

Das Gelingen einer Paddeltour, egal ob es nun auf's Wild- oder Zahmwasser, Süß- oder Salzwasser geht, hängt von den verschiedensten Voraussetzungen und Umständen ab. Nicht nur die **Ausrüstung** muss stimmen, sondern auch die **körperlich & geistige Fitness**. Dazu kommen noch die entsprechenden **Kenntnisse & Fertigkeiten**, die erforderlich dafür sind, um mögliche Gewässerschwierigkeiten zu erkennen und zu bewältigen. Vernachlässigt werden darf dabei aber nicht das **Einschätzungsvermögen**, d.h. jene Mischung aus Wagemut & Angst, die uns ein Gefühl dafür gibt, ob die Befahrung eines Gewässerabschnitts gewagt oder gemieden werden sollte.

Dennoch kann immer noch manches falsch gemacht werden, sei es, dass wir die Gefährlichkeit eines Gewässers unterschätzen bzw. das eigene Leistungsvermögen überschätzen. Das braucht nicht weiter schlimm zu sein, wenn, ja wenn wir von **Kameradinnen** bzw. **Kameraden** begleitet werden, die einen aus einer momentanen Notlage helfen können.

Deshalb ist es so wichtig, dass wir weniger harmlose Passagen nur in Begleitung von 2, 3

oder 4 Leuten paddeln. Natürlich gibt es, wenn wir mit mehreren paddeln, „**Gruppenprobleme**“, d.h. wir müssen:

- uns **abstimmen** und uns um den Zusammenhalt der Gruppe kümmern;
- **Rücksicht** auf die anderen nehmen;
- in Kauf nehmen, dass durch das **leichtsinnige Verhalten** der u.U. weniger erfahrenen Kameraden, manche Befahrungen kritischer verlaufen;
- uns der **Kritik** der anderen stellen.

Alles hat halt seine zwei Seiten: Nur diese zweite Seite einer **Gruppenfahrt** ist wesentlich akzeptabler, als die zweite Seite einer **Solotour**: die Notlage, aus der wir uns u.U. aus eigener Kraft nicht mehr befreien können.

10 Punkte, die für eine Gruppenfahrt sprechen

Worin bestehen nun aber die Vorteile, zusammen mit Kameradinnen und Kameraden zu paddeln? Abgesehen von der Volksweisheit „**Geteilte Freude ist doppelte Freude!**“ interessiert hier mehr die andere Variante: „**Geteiltes Leid ist halbes Leid!**“, D.h. es kommt im Folgenden auf jene Aspekte an, die darauf hindeuten, dass die, die mit uns paddeln, einem helfen können, kritische Situationen leichter zu meistern.

Eine solche Kameradenhilfe kann dabei direkt erfolgen:

1. Aufpassen: Kameraden können mit aufpassen, dass wir keine Fehler machen, z.B. bei der Berechnung der Tidenzeiten, bei der Festlegung der Kurse, bei der Navigation unterwegs, bei der Beobachtung und Einschätzung der Schifffahrt oder von Hindernissen, bzw. bei der Auswahl der Befahrungsrouten durch ein Labyrinth von Gefällstufen.

2. Beraten & Ermuntern: Kameraden können einen beraten & ermuntern, wenn wir den Ansprüchen einer Tour nicht (mehr) gewachsen sind.

3. Sichern: Kameraden können sichern, damit kritische Passagen mit geringerem Risiko befahren werden können.

4. Stützen & Unterstützen: Kameraden können einen stützen & unterstützen, wenn wir Beistand benötigen. Sie können sich z.B. zu einem Floß („Päckchen“) zusammenlegen oder anregen, am Ufer anzulegen, damit wir uns erholen und stärken bzw. unsere Ausrüstung reparieren oder richten können.

5. Schleppen: Kameraden können einen schleppen, wenn es mit der Paddelerei überhaupt nicht mehr klappen will, weil wir z.B. wegen Seekrankheit, Krämpfen, Gelenkschmerzen, Erschöpfung bzw. plötzlichen Kreislaufproblemen völlig geschwächt sind, oder sie können einem beim Umtragen kritischer Passagen helfen.

6. Retten: Kameraden können einen retten, wenn wir kentern oder unter einem ins Wasser gestürzten Baum hängen bzw. in einer verblockten Gefällstrecke stecken bleiben. Sie können einem vor einem Ausstieg auf hoher See bewahren („Eskimo-Rettung“) bzw. nach einem Ausstieg wieder zurück ins Kajak helfen oder schlicht und einfach aus misslichen Lagen befreien und zurück ans rettende Ufer bringen.

7. Kümmern: Kameraden können sich um die Ausrüstung kümmern, die seit der Kenterung bzw. dem Unfall von Wind bzw. Strömung abgetrieben wird, was letztlich Voraussetzung dafür ist, dass anschließend die Tour überhaupt fortgesetzt werden kann.

8. Erste Hilfe: Und benötigen wir Erste Hilfe, so können die Kameraden einspringen bzw. kompetentere Helfer herbeirufen.

Die Kameradenhilfe kann aber auch mehr indirekter Art sein:

9. Beruhigen: Wird die Situation draußen auf einem Großgewässer bzw. unten in einem Bachbett kritisch, fühlen wir uns in einer Gruppe sicherer und wohler. Es beruhigt einen, wenn wir die Kameraden problemlos paddeln sehen und paddeln dadurch selbst „angstfreier“.

10. Übersehen & Überfahren: Paddelt wir in einer Gruppe, ist die Gefahr geringer, dass die übrige Schifffahrt einen übersieht und überfährt.

... und was sollten die bedenken, die solo unterwegs sind?

Dennoch entscheiden sich vielfach Flusswander-, Wildwasser- und Seekajakfahrerinnen und -fahrer bewusst dazu, allein zu paddeln. Schon ein einziger Fehler bzw. Schwachpunkt kann dann lebensbedrohende Folgen nach sich ziehen. Verantwortungsbewusste Kanutinnen und Kanuten raten deshalb stets dazu, nicht alleine Touren zu unternehmen. Dennoch hören wir des Öfteren von anderen, dass sie allein unterwegs sind, und zwar nicht nur bei „Ententeichbedingungen“, sondern auch dann, wenn z.B.:

- ein Wanderfluss Hochwasser führt,
- ein Wildfluss 3er Stellen aufweist,
- die Wassertemperaturen unter 10° C liegen,
- es auf einem Großgewässer mit 4-5 Bft. weht,
- die Sicht nicht mehr ausreichend ist (hier: Dunkelheit bzw. Nebel),
- die sichere Küste hinterm Horizont verschwindet;

Wir täten diesen Leuten Unrecht, sie genauso pauschal als „**Hasardeure**“ abzuqualifizieren, wie ich es persönlich am liebsten mit jenen Fahrtenleitern tue, die mit viel zur großen Gruppen schwierigere Gewässer befahren. Hängt es doch – wie vieles im Leben – immer vom Einzelfall ab.

Wenn aber im Einzelfall deutlich wird, dass jemand auf's Wasser geht

1. ohne geeignetem **Kajak** (z.B. fehlender Auftrieb, schlechter Sitzhalt, ineffiziente Steueranlage);
2. ohne erforderlichem **Kälteschutz** (abhängig von Luft- und Wassertemperatur sowie Gewässertyp kommen u.a. in Frage: Paddeljacke, Neo, Trockenanzug);
3. ohne **Schwimm- bzw. Rettungsweste**;
4. ohne Beherrschung entsprechender **Paddeltechniken** (z.B. flache und hohe Paddelstütze) und **Rettungstechniken** (hier: Eskimorolle);
5. ohne sich vorher über das zu befahrende **Gewässer** „schlau“ zu machen;
6. ohne Kenntnis der für das Gewässer geltenden **Verkehrsvorschriften**;
7. ohne Kenntnis der zu erwartenden **Wetter- bzw. Gewässerbedingungen**;
8. ohne vor Antritt der Fahrt **Dritte** über die Fahrtenplanung zu informieren;
9. ohne entsprechende **Kartenmaterial** (hier: Karten vom Gewässer und der Umgebung) und der Möglichkeit, seinen Kurs zu bestimmen (z.B. **Kompass**);
10. ohne auf die Möglichkeit vorbereitete zu sein, in der Not auf sich aufmerksam zu machen (z.B. per **Handy**);

der verdient es, in eine Ecke gestellt zu werden, wo wir eigentlich nur jene finden, die alljährlich in der Unfallstatistik von KANU SPORT ein letztes Mal auftauchen.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/07, S.33 – www.kanu.de

01.11.2008 **Bitte Warten: Das Allerneueste zur Pyro-Prüfung** (Ausbildung)

Seit über 2 Jahren ist es nicht mehr möglich den „Sachkundenachweis“ (SKN) zur Erlangung des „Pyro-Scheins“ zu erbringen. Nicht nur aus der Sicht des Küstenkanuwanderns ist das als kritisch zu erachten; denn alle jene Kanutinnen und Kanuten, die neu ins Küstenkanuwandern einsteigen, können nicht die einzig effizienten Seenotsignalmittel (z.B. Seenotsignalaraketen der Klasse T2) erwerben. Dazu benötigen sie einen „Pyro-Schein“. Entsprechende Prüfungen, bei denen nachgewiesen wird, ob wir über die nötige Sachkunde verfügen und mit solchen T2-Klasse Seenotsignalmitteln verantwortungsbewusst umgehen können, werden jedoch derzeit – entgegen anders lautender Meldungen - aus sicherheitspolitischen Gründen immer noch nicht angeboten.

Es handelt sich hierbei um einen Missstand, bei dem die Wahrung der „Inneren Sicherheit“, d.h. der Schutz der Menschen vor dem Missbrauch solcher Signalmittel, höher gewichtet wird, als die Wahrung der „Sicherheit und Leichtigkeit des Sportbootverkehrs“, d.h. die Ermöglichung aller am Sportbootverkehr Beteiligten im Seenotfall mit Hilfe von Signalmitteln auf sich aufmerksam machen zu können. Der Schleswig-Holsteinische Segler-Verband aber auch der u.a. für die Ausgabe von „Pyro-Scheinen“ zuständige „Prüfungsausschuss Bremen“ (PA-Bremen) hatten daraufhin eine „Einzelfalllösung“ angestrebt, die ihnen erlaubte, den „Sachkundenachweis“ abzu prüfen.

So sinnvoll solche Einzelfalllösungen auch sind, darf eine bundesweite Lösung dieses Problems nicht aus den Augen verloren werden. Deshalb haben alle in dieser Sache Beteiligten darauf verzichtet, in nächster Zeit den „Sachkundenachweis“ zur Erlangung des Pyro-Scheins abzu prüfen. Vielmehr soll auf eine bundesweite Lösung gewartet werden.

Der DKV steht hier im engen Kontakt mit dem DSV. Wie es scheint, ist eine Lösung bis April 2008 zu erwarten. Die folgenden zwei Kernpunkte des DKV, nämlich

1. dass der Sachkundenachweis auch von jenen erbracht werden kann, die über keinen „Sportbootführerschein“ verfügen;
2. und dass bei der Überprüfung der Sachkunde unterschieden wird, ob ein Signalwaffe (hier: Signalpistole) oder nur Seenotsignalaraketen (hier: Klasse T2) benötigt werden;

werden wahrscheinlich Inhalt dieser Lösung sein.

Link: www.pa-bremen.de/aktuelles.php#45

***** * *****

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. (KVU-Bremerhaven)

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

→ <http://forum.kanu.de/forumdisplay.php?f=41> (Unterforum „Küste“)

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Paddel-Suchmaschine (D):

→ www.paddelweb.de

Paddel-Portal (D):

→ www.kajak-channel.de

Kayak-Wiki (hrsg. von Michael Daly, USA/CDN):

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)

→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

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

→ <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf>

Maritime & Coastguard Agency (GB)

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

→ www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-newsroom/mcga-press-releases.htm

Homepage (USA):

David W. Zimmerly – Arktische Kajaks

→ www.arctickayaks.com

Infos zur Seemannschaft:

Gezeitenprognose weltweit (2-Jahres-Vorhersage):

→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi>

Gezeitenprognose Helgoland (2-Jahres-Vorhersage):

→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi?site=Helgoland,+Germany>

BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

→ www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp

BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands

(von Fanö bis Borkum sowie westliche Ostsee) (2-Tage-Vorhersage)

→ www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/Modell1.htm

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen):

→ www.kayakpaddling.net

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>

→ www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

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

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

Homepage (Frankreich):

Connaissance du kayak de mer (CK/mer) (Verein)

→ www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

→ www.pagayeursmarins.org

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

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

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

→ www.chez.com

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

→ www.canoekayak.co.uk

→ www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk

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.)

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

→ <http://glska.freehostia.com/Archives.html>

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

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

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

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

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/

Curgenven, 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

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

Rainsley, Mark (South-West England) (2007)

(Buchprojekt: Isle of Wight to the Severn Estuary / Bristol Channel)

→ www.southwestseakayaking.co.uk

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>

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)

→ www.jasperwinn.com/blog/

Zollitsch, Reinhard (CDN):

→ www.zollitschcanoeadventures.com

*** * ***