

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 24/08)

(Aktuelle Infos: 11.04.08 – 11.06.08)

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

11.06.2008 Oosterschelde, Veerese u. Grevelingen Meer (Niederlande) (Revier/Ausland)
03.06.2008 Kenterung auf dem Vänern-See (Schweden) (Ausbildung)
28.05.2008 Montenegro (Revier/Ausland)
28.05.2008 Wochenend-Seewetterprognose (Wetter)
22.05.2008 Seekajaktreffen Norderney 2008 (Revier/Inland)
18.05.2008 Dachgepäckträger: ein potenzielles Flugobjekt? (Ausrüstung)
06.05.2008 Kajak-Sport Steuer „Navigator Rudder System“ (Ausrüstung)
05.05.2008 Finnisches Seekajak „Viking Icon Activ“ (Ausrüstung)
04.05.2008 Gezeitenentstehung (Ausbildung)
04.05.2008 Rund Rügen (Revier/Inland)
01.05.2005 Kajakhelm (Ausrüstung)
01.05.2008 Lofoten (Norwegen) (Revier/Ausland)
23.04.2008 Novellierung des Wegerechts lt. KVR (Befahrensregelung/Recht)
23.04.2008 Stockholms Schären (Revier/Ausland)
20.04.2008 Karnetzki: Das Wetter von morgen (Literatur)
18.04.2008 Nationalpark Hamburg nun doch bald Weltnaturerbe (Revier/Inland)
16.04.2008 Das „Petrusen Maneuver“ (Ausbildung)
14.04.2008 Rund Rügen (Revier/Inland)
13.04.2008 Kanuguide Ostsee (Revier/Inland)
12.04.2008 Sea Challenge Fyn (Revier/Ausland)
11.04.2008 West-Grönland (Revier/Ausland)

11.06.2008 **Oosterschelde, Veerse u. Grevelingen Meer** (Niederlande)
(Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **Sabine Kowalczyk** in dem Beitrag:

„Perlen im Delta“

über die im Mündungsgebiet von Rhein, Maas und Schelde liegenden, zur Provinz Zeeland gehörenden „Randmeere“, wie die gezeitenabhängige Oosterschelde und das tidenlose Veerse Meer (22 km lang) und Grevelingen Meer.

Quelle: YACHT, Nr. 13/08, S.32-39 – www.yacht.de

Literatur: J.Werner: Holland, Band 1, Delius Klasing-Verlag

03.06.2008 **Kenterung auf dem Vänern-See** (Schweden) (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN berichtet **Johann Brundell** in dem Beitrag:

„Tödliche Kenterung. Chronik einer vorhersehbaren Tragödie“

über zwei Kenterungen auf dem ca. +2° C kalten, teilweise mit Eisschollen versetzten Vänern und ihren Folgen.

Zwei Leistungssportler (28 u. 36 Jahre alt), die zugleich auch erfahrene Wildwasserfahrer waren, paddelten in geliehenen, nicht für rauen Seegang geeigneten Trainingsrennbooten („Struer Fanger“) (520 cm lang und 52 cm breit, unabgeschottet, Spitzenbeutel nicht voll aufgeblasen, keine Rettungshalteleinen, Spritzdecke ohne festen Sitz, Sitzluken (97x40 cm) wenig zum Rollen geeignet). Gepaddelt wurde mit Wingpaddel.

Der 28jährige trug u.a. einen, jedoch nur halb hochgezogenen Long John (6 mm) plus Regenjacke. Der 36jährige trug u.a. eine 6 mm-Neohose. Beide waren mit Schwimmwesten ausgerüstet. Die Reservekleidung wurde in einem wasserdurchlässigen Rucksack hinter dem Sitz verstaut.

Die Lufttemperaturen lagen bei +6° C und der Wind blies mit 3 Bft. Gepaddelt werden sollte ca. 30 km.

Beim Surfen kenterte der 36jährige. Nachdem der Wiedereinstieg nicht gelang, hielt der Kenterbruder sich am Kajak seines Mitpaddlers fest und ließ sich Richtung einer nahe gelegenen Insel schleppen. Nach ca. 5 Minuten schwanden die Kräfte und der Kenterbruder begann zusammenhanglos zu reden. Beim Hochklettern aufs Heck des Mitpaddlers kenterte auch dieser. Auf einen Wiedereinstieg wurde verzichtet. Beide schwammen – ein Kajak fest im Griff – in Richtung Land.

Eine Stunde nach der ersten Kenterung erreichen sie eine kleine Insel. Der Kenterbruder war handlungsunfähig. Sein Mitpaddler versucht erst an Land, per Handy einen Notruf abzugeben. Jedoch war dies nicht so einfach; denn dessen Hände waren so kalt und gefühllos, dass es ihm zunächst nicht gelang, das Handy zu bedienen. Erst als sich der 28jährige ein Stück Holz in den Mund steckte, gelang es ihm, mit dem Stöckchen die Tasten des Handys zu bedienen und den Notruf auszulösen. Leider war die Positionsangabe etwas ungenau. Außerdem war plötzlich der Akku des Handys erschöpft, sodass sie nicht sofort gefunden werden konnten.

1 1/2 Stunde nach dem Notruf trafen Retter ein. 30 Minuten danach wurde der 36jährige mit einer Körperkerntemperatur von 25° C in ein Krankenhaus eingeliefert und verstarb 10 Stunden später an den Folgen der Unterkühlung.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 4/08, S.42-46 – www.kanumagazin.de

28.05.2008 **Wochenend-Seewetterprognose** (Wetter)

Die YACHT informiert darüber, dass **Meeno Schrader** von der Kieler Seewetterpronosefirma WETTERWELT jede Woche donnerstags in **YACHT tv** die Seewetter-Prognose für das darauffolgende Wochenende vorstellt. Der umfassende Bericht ist über die Homepage von Yacht.de kostenlos abrufbar.

Außerdem ist auf diesen Seiten eine Beitragsserie über das Grundlagenwissen zum Thema Seewetter inkl. der Erläuterung einzelner Wetterphänomene erschienen.

Link: www.yacht.de

28.05.2008 **Montenegro** (Revier/Ausland)

Die YACHT weist in Heft Nr. 12/08, S.12, darauf hin, dass der Staat Montenegro Wassersportlern umfangreiche Revier-Informationen (ca. 50 S.) kostenlos als Download zur Verfügung stellt. Damit wird eine Lücke geschlossen; denn bislang gab es keine Führer für dieses interessante Revier an der Adria.

Link: www.eng.msdc-ups.org/files/informator_eng.pdf

22.05.2008 **Seekajaktreffen Norderney 2008** (Revier/Inland)

Klaus Froehner vom LKV-Bremen ruft auch dieses Jahr wieder zum Seekajaktreffen in Norderney auf, und zwar von Freitag, 25.7., bis Sonntag, 27.7.08. Übernachtet wird beim SVN Norderney, und zwar in der Halle des Segelvereins. Die Anreise erfolgt auf eigenem Kiel von Neßmersiel oder Norddeich in selbstverabredeten Kleingruppen. Für Samstag wird u.a. eine gemeinsame Fahrt angeboten. Wie schon in den vergangenen Jahren handelt es sich bei der Fahrt hin zur Insel und zurück zum Festland um keine Führungsfahrt, d.h. die Teilnahme erfolgt wie bisher auf eigene Verantwortung!

Wer Interesse hat, in Norderney dabei zu sein, möge sich unter Angabe der Namen der Teilnehmer und der Telefon-Nr. bei Klaus Froehner melden:

eMail: kfroehner@lkv-bremen.de

Tidendaten:

Freitag, 25.7.08:

HW Neßmersiel = 17.17 Uhr; HW Norddeich = 16.52 Uhr; SU = 21.34 Uhr

Sonntag, 27.7.08:

NW Norderney = 12.22 Uhr; HW Neßmersiel = 19.01 Uhr; HW Norddeich = 18.36 Uhr;

18.05.2008 **Dachgepäckträger: ein potenzielles Flugobjekt?** (Ausrüstung)

Es hat sich wieder mal bestätigt, dass die Hin- & Rückfahrt mit dem Auto der gefährlichste Teil einer Kanutour ist. Bei ca. 120 km/h unterwegs auf der dänischen Autobahn löste sich bei drei Küstenkanuwanderern plötzlich der vordere Teil des Dachgepäckträgers von der Regenrinne, riss den Träger aus der hinteren Halterung und ermöglichte so drei Seekajaks samt Bootsträger den „Abflug“ vom Dach eines Volvo-Kombi. Nach einer kurzen Schwebephase durch die Luft landete das „Flugobjekt“ etwas schräge und rutschte dann auf allen vier "Füßen" des Trägers über die zur "Landebahn" umfunktionierte Autobahn.

Zum Glück war kein dichter Verkehr. Die dahinter fahrenden Autos konnten rechtzeitig bremsen. Ein Däne stieg sofort aus und zog das "Dreier-Paket" (die Kajaks waren auf dem Träger geblieben) von der Straße. Die Autobahn war ca. 2 Minuten gesperrt. Dann fuhren die Autos wieder los, teilweise über die abgebrochenen Trägerfüße, die dabei durch die Luft geschleudert wurden.

Übrigens, die beiden außen liegenden Seekajaks bekamen nur leichte Kratzer bzw. eine kleine Abschürfung. Das in der Mitte liegende Seekajak riss ca. 30 cm vom Bug im Oberdeck und einer Seite auf voller Breite auf.

Anschließend legten die Drei eine Decke aufs Autodach und befestigten mit -zig Seilen zunächst zwei Kajaks und dann oben drauf das Dritte. "Wir hätten damit 150 fahren können, so fest waren die verschnürt", meinte einer der Betroffenen mehr klein- als vorlaut.

Ja, dieses Mal hatte das Pech „Glück“ gehabt, aber auch die Drei und alle ihnen nachfolgenden Verkehrsteilnehmer hatten Glück gehabt, wenn auch im Unglück. Ob der Erleichterung

darüber, dass keine Katastrophe passiert ist, möge man mir den etwas lockeren Erzählstil verzeihen.

Im April erschien in KANU SPORT auf den Seiten 30-32 unter dem Titel:

„KANU-SPORT-Praxistipp: Boottransport auf dem Autodach“

ein Beitrag von **Lasse Montag**, auf was alles zu achten ist, wenn wir unsere Kanus auf dem Autodach sicher transportieren wollen. Mir persönlich fallen dazu die folgenden 10 Punkte ein:

1. Wähle den richtigen Bootsträger aus. Die vom Hersteller angebotenen Träger verfügen manchmal über mechanische Teile, die verhindern können, dass ein Träger allzu leicht vom Dach rutschen kann.
2. Achte auf die Befestigungsmöglichkeit am Auto. Nicht jede Regenrinne, nicht jeder Fenster- bzw. Türrahmen, aber auch nicht jede Dachreling ist so stabil, dass bei extremer Beanspruchung für 100%igen Halt gesorgt ist.
3. Ignoriere nicht die Herstellerempfehlung für die maximale Dachlast, die neuerdings im Kfz-Schein unter Nr. 16 festgeschrieben sein soll!? Häufig wird sie wohl von uns Kanuten nicht eingehalten, aber wir sollten wissen, dass bei vielen Pkws vom Hersteller nur eine Dachlast von 50 kg empfohlen wird und dass es nur wenige Pkws gibt, die 100 kg Dachlast aushalten. Außerdem gibt es nur vereinzelt Dachgepäckträger, die von Hersteller für mehr als 75 kg Dachlast (inkl. Träger) zugelassen sind.
4. Der Dachgepäckträger und am Träger angeschraubte Kanuhalterung ist richtig und fest zu montieren.
5. Die Kanus sind richtig und fest an den Kanuhalterungen zu befestigen. Dabei ist darauf zu achten, dass die verwendeten Gurte bzw. Seile unbeschädigt sind.
6. Anschließend ist noch - bevor die Fahrt angetreten wird - ein „Rütteltest“ vorzunehmen, um danach Befestigungen nochmals nachzuziehen.
7. Spätestens nach 50 km Fahrt sollte der Halt der Dachträgerbefestigung und der Kanuhalterung sowie die Befestigung der Kanus nochmals kontrolliert werden, also alle Schrauben und Gurte bzw. Seile sind nachzuziehen.
8. Außerdem sollten zur Sicherung die Kanus vorne und hinten am Auto per Seil gesichert werden, wobei zu empfehlen ist, dass das Heckseil nicht am Heck, sondern so am Kanu befestigt wird, dass das Seil senkrecht über der Heckstoßstange liegt; denn bei einem „Abgang“ nach vorn steigen die Kanus hinten hoch, was durch eine senkrechte Befestigung verhindert werden kann.
9. Bevor nach einer Tour mit dem Pkw die Rückfahrt angetreten wird, sind die Punkt 3. – 8. erneut zu beachten. Das gilt insbesondere auch für den Punkt 4.; denn es ist nicht auszuschließen, dass Dritte am geparkten Auto - aus welchen Gründen auch immer - das Dachgepäckträgersystem manipuliert haben.
10. Last not least endet alles mit dem Fahrstil: Wir sollten nicht zu schnell und natürlich vorausschauend fahren, um Vollbremsungen zu vermeiden.

Es ist nicht verwunderlich, dass nach dem Bericht über diesem „Flugunfall“ plötzlich der eine oder andere Paddelkumpel über etwas Ähnliches berichten kann:

Eine Mitpaddlerin erzählte mir, dass sich unterwegs bei ihrem alten VW-Bus der vordere Dachträger von der Regenrinne löste und ihr Kajak begann „aufzusteigen“. Dank geringer Fahrgeschwindigkeit und sofortiger Vollbremsung „kehrte“ das Kajak wieder aufs Dach zurück.

Bei einem anderen Kameraden brach bei Kopfsteinpflaster plötzlich die vordere rechte Halterung des Trägers. Das befestigte Kajak schwenkte nach rechts aus und knickte im Heckbereich ab.

Ein Dritter brach sich mal auf dem Parkplatz seinen Kanadier durch, als er beim Rückwärtsfahren auf die schon gelöste, aber am Heck noch befestigte hintere Halteleine fuhr.

Mir selber passierte es einmal, dass bei einer Autobahnfahrt mit 2 Seekajaks auf dem Dach mein Pkw plötzlich sehr laut knallte, schepperte und ratterte. Vor lauter Schreck konnte ich nichts mehr wahrnehmen. Ich trat voll auf die Bremse. Erst als das Auto stand, merkte ich, dass die Kajaks noch auf dem Dach waren. Es war halt „nur“ der Reifen meines linken Vorderrades geplatzt.

Es wäre doch sicherlich interessant und lehrreich für Dritte und somit zum Nutzen aller, wenn im Kanu-Forum andere über ähnliche (Beinah-)Katastrophen berichteten.

Text: U.Beier

Quelle: <http://forum.kanu.de> > Küste

06.05.2008 **Kajak-Sport Steuer „Navigator Rudder System“** (Ausrüstung)

Der finnische Seekajakhersteller KAJAK SPORT hat seine aufs Achterdeck hochziehbare Steueranlage „**NAVIGATOR**“ überarbeitet, und zwar so, dass das Steuerblatt bei Tempo (hier insbesondere beim Surfen) nicht mehr aufschwimmen kann. Ob der Steuerblock auch so stabil ist, dass er bei kräftigen Steuerkorrekturen nicht verbiegt, wird sich in der Praxis erweisen müssen

Link: www.kajaksport.com/eng/perasinlaitteet.html

05.05.2008 **Finnisches Seekajak „Viking Icon Activ“** (Ausrüstung)

Der finnische Seekajakhersteller KAJAK SPORT hat seinem Kajak „Viking“ eine neue Steueranlage verpasst:

- VIKING ICON ACTIV (500x56 cm; 22 kg; ca. 320 Liter Volumen)
Sitzluke: 73x41 cm
Buglukendeckel: 24 cm Ø
Tageslukendeckel: 15 cm Ø
Hecklukendeckel: 42x30 cm (oval)
Staubox (vor dem Cockpit) statt einer Fronthandlenzpumpe
elastisches Steuerblatt („Activ Rudder“) (unter dem Heckende installiert);
Volumenverteilung: 60 Liter (Bug), 160 Liter (Cockpit) 100 Liter (Heck)

Es handelt sich hier um ein Seekajak, das den skandinavischen Verhältnissen angepasst ist, d.h. Verhältnissen, bei denen von Felsen aus gleich im tiefen Wasser gestartet bzw. an Felsen angelandet werden kann. Das nun neuerdings auch im VIKING eingesetzte elastische (Activ)-Steuer scheint von der Position her so angebracht zu sein, dass es im tiefen Wasser recht effizient wirksam sein müsste. Leider kann es insbesondere beim Starten vom flachen Sandstrand oder von flachen Wattflächen aus Schwierigkeiten insbesondere bei

Seegangsbedingungen bereiten (hier: beim „Robbenstart“), sodass es empfehlenswert ist, bei einer Probefahrt zu prüfen, ob das auch für einen selber zutreffen könnte.

Link: www.kajaksport.com

04.05.2008 **Gezeitenentstehung** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt **Jan Teich** in dem Beitrag:

„Die Entstehung der Gezeiten“

ein paar Erklärungen vor, wie es bei uns zu den Gezeiten kommt:

- *„Die Entstehung der Gezeiten ist im Zusammenwirken von zwei verschiedenen Kräften begründet, die beide auf die Erde einwirken:
a) die Fliehkraft, die ihren Ursprung in der Rotation des Zwei-Körper-Systems von Erde-Mond hat.
b) der Einfluss der Massenanziehung von Mond und Sonne auf die Erde.“*
(www.wattwanderinfo.de)
- *„Die Gezeiten der Nordsee sind fast ausschließlich durch das Mitschwingen mit dem angrenzenden Ozean und nur zu einem sehr geringen Teil durch die unmittelbare Einwirkung der gezeitenerzeugenden Gestirne verursacht.“*
(www.bsh.de/Id/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/809.jsp)

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 111, S.22-28 – www.salzwasserunion.de

04.05.2008 **Rund Rügen** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK berichtet **Kai Urban** in dem Beitrag:

„Rund um Rügen“

über eine 7-tägige Tour rund der größten deutschen Insel. Gestartet wird von Gustow aus. Gepaddelt wird im Uhrzeigersinn.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 111, S.22-28 – www.salzwasserunion.de

01.05.2005 **Kajakhelm** (Ausrüstung)

In KANU SPORT weist **Peter Walkowski** in dem Beitrag:

„Der Kajakhelm“

auf die Bedeutung des Kajakhelms hin. Beim Wildwasserpaddeln ist es schon lange selbstverständlich, einen Helm zu tragen. Beim Küstenwandern dagegen beschränkt sich das Tragen eines Helms in der Regel auf solche Situationen, wo gezielt in der Brandung gepaddelt wird. Letzteres gilt insbesondere für die deutsche Nord- und Ostseeküste, wo meist nur an Sandstränden in der Brandung geübt wird. Bei Touren entlang der Küste, wo nur ab & an in der Brandungszone gepaddelt wird, werden wir dagegen nur selten Kanuten antreffen, die einen Helm tragen; denn vor einem Genickbruch z.B. kann auch kein Helm schützen. Dennoch ist es beim Paddeln in der Brandung nie ganz ungefährlich, ohne Helm zu paddeln, sei es dass wir:

- von Kanuten gerammt werden,
- bzw. bei einer Kenterung Bühnen bzw. unsichtbare Bühnenresten oder sonstige Hindernisse (z.B. ein abgerissener Anker) berühren.

In dem Beitrag werden „**Full Cut**“-**Helme** (er schützt den gesamten Kopfbereich bis über die Ohren und Schläfen und wir teilweise mit zusätzlichem Nackenriemen ausgerüstet) und „**Halbschalen**“-**Helme** (genügt bis leichtem Wildwasser, ist leichter & nicht so warm und wird teilweise mit zusätzlich abnehmbaren Ohrenschilder ausgerüstet).

Wichtig ist beim Kauf darauf zu achten, dass der Helm nicht verrutschen kann und komfortabel zu tragen ist.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/08, S.30-31 – www.kanu.de

01.05.2008 **Lofoten** (Norwegen) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Wolfgang Prause** in dem Beitrag:

„**Durch die Inselwelt der Lofoten**“

über eine Tour entlang der ca. 180 km langen Inselkette, die nördlich des Polarkreises zwischen Atlantik und Vestfjord liegt.

Gestartet wurde vom Zeltplatz Kabelvåg aus. Verwendet wurde eine 1:100.000 Karte (Turkart Umland Lofoten), die am Zeltplatz gekauft wurde. Geplant war eine 130 km lange Fahrt an den Inseln entlang nach Südwesten bis Å, dem letzten Ort der Insel Moskenesøy.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/08, S.12-17 – www.kanu.de

Link: www.lofoten-tourist.no

Literatur:

Poe,E.A./u.a. **Im Wirbel des Maelström**

(Co-Autor: Udo Beier)

Kanu Sport 24/84, S.547-549

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

Lukaszewski,K. **Lofoten**

Mit Faltbooten ins Land der Mitternachtssonne

Kanu Sport 3/85, S.54-55.

Beier,U. **Fjord der Trolle**

(Trollfjord)

Kanu-Life 8-9/92,S.48-53.

Powers,M. **Realm of the Vikings**

(Norwegen: Vestefjorden, Lofoten, Vesteralen)

SeaKayaker, Aug.97, S.26-33.

Strobl,M. **Von Tiefschwarz bis Karibikblau**

Mit dem Seekajak hinterm Polarkreis (Lofoten)

Kanu Magazin 05/02, 14-19

→ www.kanumagazin.de > Alle Tophemen

Petschenka,J. **Wa(I)lfahrt 2004: winterliche Faltboottour auf dem Tysfjord (Lofoten/Norwegen)**

Seekajak 99/05, S.53-57 – www.salzwasserunion.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 26.12.05 (Revier/Ausland)

Roling,H. **Östlich von Lofoten und Vesteralen**

Seekajak 106/07, S.28-30 – www.salzwasserunion.de

Rhein,M. **Die Lofoten per Boot genießen**

(Co-Autor: J.Fischer)

- Kanu Sport 8/07, S.18-21 – www.kanu.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 1.8.07 (Revier/Ausland)
- Ohlsen,T. **Bodø – Hammerfest. Der Weg ist das Ziel**
Seekajak 108/07, S.22-29 – www.salzwasserunion.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 30.09.07 (Revier/Ausland)
- Kassel,G. **Kajakabenteur Lofoten & Vesteralen**
→ www.kanukassel.de/25840.html
-

23.04.2008 **Novellierung des Wegerechts lt. KVR** (Befahrensregelung/Recht)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet **R.Kemme** (Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. (KYCD)) in der Info:

„Änderung des Wegerechts für Segelyachten auf See?“

dass Italien bei der International Maritim Organization (IMO) beantragt hat, die Ausweichregeln gemäß Kollisionsverhütungsregeln (KVR) so zu ändern, dass zukünftig Sportboote unter 20 m Länge allen größeren Schiffen auszuweichen haben.

Der KYCD hat hierzu folgende Bedenken vorgetragen:

- „Kleine Sportboote, vor allem Segelboote, sind in der Regel viel zu langsam im Vergleich mit großen Maschinenfahrzeugen, um im Nahbereich sicher ausweichen zu können.“
- „Große Maschinenfahrzeuge (gemäß Regel 17 a I KVR) wären dann verpflichtete, grundsätzlich Kurs und Fahrt beizubehalten, bis die Gefahr einer Kollision vorbei ist. Sein Kapitän wäre jedoch bei einer Kollision verantwortlich, wenn er den Kurs ändert, solange die Kollisionsgefahr besteht.“
- „Eine generelle Ausweichpflicht für kleine Sportboote wäre überhaupt nur denkbar, wenn sie in jedem Fall rechtzeitig Position, Kurs und Geschwindigkeit des Kollisionsgegners ermitteln könnten. Es ist aber illusorisch anzunehmen, alle Sportboote könnten (mit den dafür notwendigen Geräten ausgerüstet werden).“
- „Auf den gemeinsam von Sport- und Berufsschiffahrt genutzten deutschen Seeschiffahrtsstraßen ... hat es niemals Zweifel darüber gegeben, dass die Schiffe, die auf das Fahrwasser angewiesen sind, Wegerecht haben und nicht behindert werden dürfen.“
- „In der Praxis vermeiden die meisten Sportbootfahrer gefährliche Annäherungen, indem sie frühzeitig den Kurs ändern und den Nahbereich meiden.“

Ob eine solche Regelung das Küstenkanuwandern gefährlicher machen würde, darüber können wir unterschiedlicher Auffassung sein:

1. empfiehlt es sich sowieso für Küstenkanuwanderer, weiträumig den größeren Schiffen auszuweichen (sog. „David-gegen-Goliath-Prinzip“):

„Halten Sie sich von der Berufsschiffahrt nach Möglichkeit fern. Meiden Sie Schifffahrtswege und halten Sie sich im Fahrwasser soweit wie möglich rechts oder außerhalb des Fahrwassers ...“ (Sicherheitsregel 9 für Wassersportler, hrsg. vom Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH))

2. müssen wir lt. KVR sowieso in den Bereichen, wo wir in der Regel paddeln, der Großschiffahrt ausweichen, da dieser es wegen ihres Tiefganges und der beschränkten Wendigkeit ohnehin nicht möglich ist, uns auszuweichen (vgl. KVR Regel 9 und Regel 10);

3. brauchen wir keine Angst zu haben, dass dann die Großschifffahrt einen Freibrief hat, uns in unseren kleinen & langsamen Seekajaks einfach zu überfahren; denn nicht nur im Straßenverkehr darf die „Vorfahrt“ nicht erzwungen werden, sondern auch auf dem Wasser:

KVR Regel 7 (a):

„Jedes Fahrzeug muss mit allen verfügbaren Mitteln entsprechend den gegebenen Umständen und Bedingungen feststellen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen.“

KVR Regel 8 (e): „Um einen Zusammenstoß zu vermeiden oder mehr Zeit zur Beurteilung der Lage zu gewinnen, muss ein Fahrzeug erforderlichen falls seine Fahrt mindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegnehmen.“

KVR Regel 17 (a):

- (i) „Muss von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, so muss das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter).
- (ii) Der Kurshalter darf jedoch zur Abwendung eines Zusammenstoßes selbst manövrieren, sobald klar wird, dass der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt.“ (sog. Manöver des vorletzten Augenblicks).

KVR Regel 17 (b):

„Ist der Kurshalter dem Ausweichpflichtigen aus irgendeinem Grund so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch Manöver des letzteren allein nicht vermieden werden kann, so muss der Kurshalter so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist.“ (sog. Manöver des letzten Augenblicks)

Quelle: SEGELN, Nr. 5/08, S.90 – www.segelmagazin.de

Link:

→ www.kycd.de

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

23.04.2008 **Stockholms Schären** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichten **H.Hillard & J.-L.Guéry** in dem Beitrag

„Im Reich der 24.000 Inseln“

über die Schärenlandschaft vor den Toren Stockholms. Natürlich ist diese Gegend stärker bewohnt als die anderen Schären im Südwest und Nordosten von Stockholm.

Über das **Klima** ist Folgendes zu lesen:

- „Die besten Reisemonate sind Mai bis August. Die durchschnittlichen Temperaturen liegen in dieser Zeit (nachmittags) zwischen 14 und 20 Grad. Die Niederschlagsmengen sind vor allem an der Ostküste nicht sehr hoch. Die Winde sind unbeständig. Allerdings kommt es an warmen Sommertagen häufig zu Land- und Seewinden, die in den Schärengebieten regional abgelenkt werden. ... der deutlich stärkere Seewind setzt am späten Vormittag ein und erreicht seine größte Stärke am Nachmittag. Die durchschnittliche Windgeschwindigkeiten in den Sommermonaten betragen an der Ostküste Schwedens zwischen 3 und 5 Bft.“

Quelle: SEGELN, Nr. 5/08, S.16-25 – www.segelmagazin.de

Literatur: G. + H.Claußen: Schweden 2: Südküste & Ostküste (Delius Klasing Verlag)

20.04.2008 **Karnetzki: Das Wetter von morgen** (Literatur)

Dieter Karnetzki hat sein Buch:

- **Das Wetter von morgen. Praxis für den Yachtsport**
6. Auflage 2008 (229 S.) Verlag Delius Klasing

überarbeitet. Die 5. Auflage stammte von 2001 und umfasste 216 S. Beim Durchblättern fallen jedoch die Veränderungen kaum auf. Wer also die 5. Auflage schon besitzt, dem empfiehlt es sich eher, zur Ergänzung das folgende Werk zu beschaffen:

- **Seewetter**
hrsg. vom Autorenteam des Seewetteramtes
2. Auflage 2002 (388 S.) DSV-Verlag

Link: www.delius-klasing.de

18.04.2008 **Nationalpark Hamburg nun doch bald Weltnaturerbe** (Revier/Inland)

Das Bundesumweltministerium beantragte anfangs dieses Jahres bei der Unesco, dass das deutsche Wattenmeer mit Ausnahme des Nationalparks Hamburgisches Wattenmeer zum Weltnaturerbe erklärt wird. Der damalige Hamburger Senat hatte nämlich seine schon vor Jahren gegebene Zustimmung Ende 2007 zurückgezogen. Als Begründung diente die Großschifffahrt, die auch weiterhin ohne große Beschränkungen den Hamburger Hafen ansteuern soll.

In dem am 17.4.08 verabschiedeten Koalitionsvertrag zwischen CDU und GAL wird diese Entscheidung wieder rückgängig gemacht. Folgendes ist dazu in diesem Vertrag zu lesen:

- **„Das Wattenmeer wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt (Februar 2009) bei der Unesco zur Anerkennung als Weltnaturerbe angemeldet.“**

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 18.4.08, S.15 - www.abendblatt.de

16.04.2008 **Das „Petrussen Maneuver“** (Ausbildung)

Ich erlebte es erstmals Mittel der 80er Jahre. Ein Kamerad kenterte, stieg jedoch nicht aus, aber rollte auch nicht hoch, sondern blieb in seiner Luke sitzen, trieb auf und versuchte einige Zeit lang, mit seinem Kajak zu schwimmen, und zwar solange, bis er sich am Kajak einer herbeigeeilten Kameradin festhalten konnte. Leider kannten beide nicht die:

- **„Eskimo-Rettung“:** Kenterbruder bleibt in seinem Kajak sitzen und zieht sich am Kajak seines Retter wieder hoch an die Wasseroberfläche!

Die potenzielle Retterin fürchtete daher zu kentern und forderte den Kenterbruder auf, sofort wieder ihr Kajak loszulassen. Was dieser auch tat. Da ihm irgendwann die Luft zum Atmen knapp wurde, stieg er aus und wartete auf „richtige“ Hilfe!

Übrigens, **Bernhard Hillejan** wieder entdeckte diese Varianten des „Kajakschwimmens“ und propagierte es bei der Salzwasserunion als eine Variante zur Vermeidung des Ausstiegs nach einer Kenterung:

- **Kajak-Swimming:** Der Kenterbruder legt sich nach der Kenterung nach hinten und versucht dann mit Armbewegungen den Kopf – wie einer, der krault – rhythmisch an die Wasseroberfläche zu bringen, wobei er atmet wie einer, der krault: d.h. ausgeatmet wird unter Wasser, Luft geholt wird über Wasser.

Alles Gute wird halt – wenn es in Vergessenheit gerät – immer mal wieder neu erfunden:

- **Bernhard Hillejan: The Eskimo Rescue Revisited**
in: Sea Kayaker, April 2006, S.47-56
→ www.seakayakermag.com/2006/April06/eskimo_roll01.htm
siehe auch: Seekajak, 96/05, S.14-15 – www.salzwasserunion.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 22.05.05 (Ausbildung)

Es ist deshalb auch nicht erstaunlich, dass selbst die Eskimos, die ja bekanntlich die nach ihnen genannte Rolle erfunden und bis zur Perfektion weiterentwickelt haben, diverse Varianten zur Vermeidung des Ausstiegs auch schon kannten. Die Beschreibung einer Variante finden wir bei:

- **Greg Stamer: The Petrussen Maneuver: A New Twist of an Old Technique**
→ www.gajaqusa.org/OK/petrussen_maneuver/Petrussen_Maneuver.html
siehe auch: Sea Kayaker, Aug. 2000, S.15-17 – www.seakayakermag.com

der dabei auf zwei Beiträge von: **John Heath:**

- **John Heath: Three Braces from Grønland**
in: Sea Kayaker, Oct. 1999, S.11-13 – www.seakayakermag.com
- **John Heath: Maligiaq Makes Waves on His U.S.Visit**
(hier: Balance Brace)
in: Sea Kayaker, June 2000, S.55

zurückgreift. Im ersten Beitrag erläutert Heath 3 Varianten des Wriggens (Sculling Brace), das es einem Kenterbruder ermöglicht, sich an der Wasseroberfläche zu halten. Der Auftrieb wird jedoch nicht durch Schwimmbewegungen erzeugt, sondern mit Hilfe des Paddels, mit dem gewirgt wird. – Übrigens, ich habe eine dieser Varianten auch einmal vor langer Zeit für mich neu „erfunden“, und zwar im warmen und klaren Wasser vor Korsikas Küste. Ich fragte mich damals, was eigentlich passieren würde, wenn ich nach einer Kenterung nicht hochrollen, sondern hochwriggen würde. Nun, weil unser Körper fast schwerelos im Wasser hängt, treibt er beim Wriggen allmählich an die Wasseroberfläche. Es genügt dann ein leichter Stüttschlag und schon befinden wir uns wieder in aufrechter Stellung in unserem Kajak! Als ich das später im trüben Wattwasser der Nordsee praktizieren wollte, klappt es leider nicht mehr.

In dem zweiten Beitrag wird ein Foto von einem Grönländer Kanuten gezeigt, wie er auf dem Rücken liegend mit ausgebreiteten Armen auf der Wasseroberfläche treibt, ohne sein Kajak verlassen zu müssen. Sein Kajak ist recht schmal und von niedrigem Volumen. Ob dies auch in voluminöseren Kajaks gelingt, sollte jeder Mal selber ausprobieren. Siehe hierzu ein paar Fotos von **Freja Hoffmeister** (die letzten beiden Foto-Reihen):

→ <http://gajaqunderground.com/photo-gallery/?album=1&gallery=1>

... und was ist nun unter diesem „**Manöver**“, welches der Grönländer Peter Petrussen mal in seiner Jugend als erster (?) praktiziert haben sollte, zu verstehen:

1. Nach einer Kenterung steigen wir nicht aus, sondern bleiben in der Sitzluke unseres Kajaks.

2. Anschließend gehen wir so in Position, als ob wir zur Bogenschlag-Rolle ansetzen wollen, d.h. wir drehen uns seitwärts und strecken die Hände parallel zu unserem Kajak aus dem Wasser (so als ob wir unser Paddel in Rollposition bringen wollten),
3. Die Hände strecken wir dabei soweit aus dem Wasser, dass wir uns mit ihnen am Unterwasserschiff unseres Kajaks festhalten können.
4. Wenn wir gelenkig genug sind, gelingt es uns auf diese Weise mit unserem Kopf zum atmen aus dem Wasser zu kommen.
5. In dieser Position verharren wir so lange, bis Hilfe kommt.

Wann wird dieses „Manöver“ am ehesten gelingen?

- Je schmaler und weniger voluminös ein Kajak ist,
- je mehr Halt es bietet (z.B. rutschen die Hände bei einem Knickspanter nicht so leicht ab),
- je gelenkiger wir sind
- und je mehr Platz die Sitzluke sowie die Spritzdecke bieten,
- je fester der Schenkelhalt ist,
- und je mehr Auftrieb unsere Schwimm-/Rettungsweste hat,
- desto eher werden wir in der Lage sein, eine solche „Warteposition“ einzunehmen.

Ob dieses „Manöver“ auch noch bei kabbeliger See funktioniert, muss jeder, der es ansonsten bei „Ententeichbedingungen“ schafft, selber ausprobieren! Entscheidend ist dabei, dass wir zumindest solange uns an der Wasseroberfläche halten können, bis ein Helfer herbeigeht, an dessen Kajak wir uns dann hochziehen können (sog. „Eskimo-Rettung“); denn nichts ist betrüblicher für ein Retter mitzuerleben, wie ein Kenterbruder aussteigt, obwohl dieser sich ein paar Sekunden später am Kajak des Retters hätte festhalten und per Hüftknie hochziehen können.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

14.04.2008 **Rund Rügen** (Revier/Inland)

Der Verlag „Edition Maritim“ hat ein neues Kartenwerk herausgebracht:

- **Rund Rügen: Cockpit-Karten**
32 farbige Karten, DIN A4 im Maßstab 1:40.000
Spiralbindung mit Umschlag
Preis: 29,90 Euro

Für Segler wird diese Kartensammlung von Nutzern sein. Ob sie für Küstenkanuwanderer gleichermaßen informativ ist oder ob es nicht ausreicht, sich eine Landkarte von Rügen mit dem Maßstab 1:100.000 zu beschaffen, das muss jeder selber entscheiden.

Link: www.delius-klasing.de

13.04.2008 **Kanuguide Ostsee** (Revier/Inland)

Im Verlag „Pietsch“ ist folgendes Buch erschienen:

- **Britt Grünke / Detlef Stöcker:**
Kanuguide Ostsee
2007, 128 S. mit 133 Farbabbildungen
Preis: 14,95 Euro

Insgesamt werden 12 Routen vorgestellt, davon 9 Routen, die entlang der Küste führen:

- Route 1: (Warnow)
- Route 2: (Recknitz)
- Route 3: Von braunen Segeln und schwimmenden Inseln:
Boddentour Ribnitz-Damgarten – Prerow (50 km);
- Route 4: Nationalparktour durch die Vorpommersche Boddenlandschaft:
Die deutschen „Florida Keys“ (Zingst – Barhöft) (45 km);
- Route 5: Blaue Lagune und weites Meer:
Barhöft – Hiddensee (35 km);
- Route 6: Vitalienbrüder und die Pfeffersäcke der Hanse:
Rügener Boddentour (83 km);
- Route 7: Rügen Classics:
Von Dranske um Kap Arkona zur Kreideküste (bis Sassnitz) (64 km);
- Route 8: Malerischer Südosten:
Mönchsgut rund (17 km);
- Route 9: Auf den Spuren der Hanse:
Greifswald – Freest (12 km) (?);
- Route 10: Von Seeadlern und der Wiege der Raumfahrt:
Peenestrom, Achterwasser und Ostsee (68 km);
- Route 11: (Peene)
- Route 12: Entlang der „deutschen Everglades“ zum Kleinen Haff:
Karnin – Ostklüne – Kamminke (29 km).

Übrigens, wer die eine oder andere Tour nachpaddeln möchte und um unterwegs noch besser über die Landschaftsstruktur informiert zu sein, dem ist – worauf in diesem Buch leider nicht hingewiesen wird – folgendes Kartenwerk zu empfehlen:

- **Jübermann-Kartographie:
Touren-Atlas Wasserwandern Nr. 6: Deutschland Nordost (3. Aufl. 2007)**

Dieser Atlas deckt nicht nur die Binnengewässer sondern auch die Küstengewässer zwischen Travemünde und Ueckermünde ab-

Verlag: Pietsch Verlag www.pietsch-verlag.de

12.04.2008 **Sea Challenge Fyn** (Revier/Ausland)

In diesem Jahr wird der Sea Challenge Fyn zum 5. Mal stattfinden, und zwar vom 27.7. – 2.8.08. Es handelt sich um ein Rennen rund um die dänische Insel Fünen (ca. 300 km), das über 7 Etappen geht:

1. Etappe: Svendborg – Faaborg = 32 km

2. Etappe: Faaborg – Assens = 44 km
3. Assens – Middelfart = 40 km
4. Middelfart – Bogense = 34 km
5. Bogense – Kerteminde = 80 km
6. Kerteminde – Nyborg = 20 km
7. Nyborg – Svendborg = 36 km

Bei Anmeldung bis zum 30.6.08 kostet die Teilnehmergebühr 245 Euro pro Teilnehmer. Dieser Preis enthält Frühstück, Mittagessen, Kajaklagerung, Zeitmessung, Gepäcktransport zwischen den Etappen, T-Shirt, Übernachtung in Sporthallen, Bustransport.

Übrigens, letztes Jahr gewann bei den Damen die Glückstädterin Antje Deutschmann-Rehfeldt.

Link: www.seachallengefyn.dk

11.04.2008 **West-Grönland** (Revier/Ausland)

Nach einer Veröffentlichung in KANU SPORT (12/07) berichten nun Jean-Luc Grossmann & R.Mecattaf auch in KANU MAGAZIN (2/08) in dem Beitrag:

„Ice, Ice, Baby“

über ihre Tour entlang der Westküste Grönlands.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 2/08, S.80-89 – www.kanumagazin.de

Link: www.photopulse.ch/greenland2007_new/

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 03.12.07 (Revier/Ausland)

*** * ***

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 passionnés de 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

Demuth, Marcus (USA):

(Berichte über Island, Irland, Australien, Wales, Chile etc. und teilbare Kajaks)

→ <http://marcusdemuth.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

*** * ***