

# Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 26/08)

(Aktuelle Infos: 16.08.08 – 15.11.08)

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

-----

11.11.2008 Ein-Personen-Zelte (Ausrüstung)  
08.11.2008 Bemerkungen über Höhe und Brechen von Wellen (Ausbildung)  
06.11.2008 Unterkühlung: 10 Schlussfolgerungen? (Ausbildung)  
02.11.2008 Kälteschutz (Ausrüstung)  
31.10.2008 Küstenkanuwander-Veranstaltungen 2009 (Ausbildung)  
27.10.2008 Messe: „Hanseboot“ (Hamburg) (Ausrüstung)  
19.10.2008 Haftungsausschlusserklärungen (Befahrensregelung/Recht)  
15.10.2008 Steuer, Skeg oder nix davon? (Ausrüstung)  
10.10.2008 Vietnam (Revier/Ausland)  
05.10.2008 Hinauspaddeln durch die Brandung (Ausbildung)  
05.10.2008 Freya Hoffmeisters Traum-Seekajak? (Ausrüstung)  
05.10.2008 Seenotfall an der Pazifik-Küste von Vancouver Island (Ausbildung)  
05.10.2008 Rund Island (Revier/Ausland)  
02.10.2008 Halbinsel Wustrow & Umgebung (Revier/Inland)  
30.09.2008 Weltweite langfristige Gezeitenberechnung (Ausbildung)  
24.09.2008 Kajak-Sport Steuer-Blatt „Navigator Rudder System“ (Ausrüstung)  
22.09.2008 Schleimünde versteigert! (Revier/Inland)  
17.09.2008 Schwere Sturm (Wetter)  
15.09.2008 GPS-Navigation – wirklich so wichtig? (Ausbildung)  
15.09.2008 Varde – Tönning (Revier/Ausland/Inland)  
03.09.2008 Spitzbergen (Revier/Ausland)  
20.08.2008 SPT: Satellite Personal Tracker (Ausrüstung)  
20.08.2008 Wildwasserpaddler überfordert: 6 Kenterungen auf See (Ausbildung)  
20.08.2008 Schulterprobleme: Vorbeugung und Regenerierung (Gesundheit)  
20.08.2008 Vanuatu-Inseln (Südsee) (Revier/Ausland)  
17.08.2008 Integriertes Steuerblatt von EPIC (USA) (Ausrüstung)

-----

11.11.2008 **Ein-Personen-Zelte** (Ausrüstung)

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

„**Home Alone**“

Die Ergebnisse eines Tests von 7 Ein-Personen-Zelten (zwischen 160 und 340 €) vor.

Besonders hervorgehoben wurden:

- **Jack Wolfskin Termite 1** (ca. 330,- €)  
(= größte Innenzeltnutzfläche: 1,6 qm und größte Apsisfläche: 1,0 qm))
- **Lightwave To Trek XT** (ca. 340 €)

(= größte Apsisfläche: 1,0 qm)

- **Vaude Hogan UL Argon** (ca. 320 €)  
(= geringstes Gewicht: 1.400 g)

Getestet wurden auch:

- Exped Vela 1 Extreme, Nordisk Pasch SI, Robens Cloud 1, Wechsel Pathfinder.

Gefordert wurde, dass der Zeltboden eine Wassersäule von mindestens 10.000 mm haben sollte.

Der Zelttest hatte die Solowanderer als Zielgruppe, nicht jedoch die Küstenkanuwanderer. In Anbetracht der größeren Transportkapazität von Seekajaks stellte sich hier die Frage, ob es nicht besser wäre als Kanute, sich für ein kleineres Zwei-Personen-Zelt zu entscheiden. Es bietet nicht nur mehr Platz, um das Mehr an Gepäck, welches Kanuten automatisch mitführen, auch noch unterzubringen, sondern es ist einfach komfortabler. Wer mal 2-3 Tage bei Regen & Sturm im Zelt abgewettert hat, weil an ein Weiterpaddeln nicht zu denken war, weiß das zu schätzen. Wir können uns einfach in einem Zwei-Personen-Zelt etwas lockerer bewegen:

- ohne ständig mit dem Kopf am zu niedrigen Zeltdach anzustoßen  
(= die Innenzeltlänge der 7 getesteten Ein-Personen-Zelte lag zwischen 69 - 90 cm);
- ohne im Liegen entweder mit den Füßen oder dem Kopf an die Seitenwände zu geraten  
(= die Innenzeltlänge der obigen Zelte lag zwischen 1,83 - 2,07 m);
- so dass wir auch mal einen Mitpaddler zum Besuch einladen zu können  
(= die Innenzeltnutzfläche der obigen Zelte lag zwischen 1,4 - 1,6 qm);
- was gerade beim Kochen nicht zu unterschätzen ist  
(= die Fläche der Apsis der obigen Zelte lag zwischen 0,25 - 1,0 qm).

OUTDOOR teste nicht die folgenden Ein-Personen-Zelte:

- Black Diamond – One Shot; Colemann Kraz X1; Easy Camp Torbole; Jack Wolfskin Gossamer; Hilleberg Akto und Soulo; Meru Thunder Bay, Mountain Equipment AR Ultralite; MSR Micro Zoid und Hubba HP; North Face Solo 12; Salewa Cervino und Scorpio; Terra Nova Laser.

**Quelle:** OUTDOOR, Nr. 11/08, S.68-69 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)

-----

## 08.11.2008 **Bemerkungen über Höhe und Brechen von Wellen** (Ausbildung)

Der Seegang wird durch seine Wellen geprägt. Die Ursachen für die Entstehung von Wellen können sein:

- Wind (= Windsee/Dünung)
- und Strömung (= Stromkabblung),
- aber auch auf Boote (= Bug-/Heckwelle)
- und Erdbeben bzw. Erdrutsche (= Tsunami).

Die **Windsee** wird durch Wind ausgelöst, weil sich die Luft an der Wasseroberfläche reibt. **Dünung** ist „alter“ Seegang, der durch Wellen geprägt wird, die nicht mehr vom Wind angetrieben werden. Treffen z.B. Windsee und Dünung aus unterschiedlichen Richtungen aufeinander, wird von **Kreuzsee** gesprochen. Der Seegang selber wird charakterisiert durch die:

- Wellenhöhe (= Abstand zwischen Wellental und Wellenberg);
- Wellenlänge (= Abstand zwischen zwei nebeneinander liegenden Wellenbergen);
- Wellenperiode (= Zeit, die verstreicht bis dass auf einem Wellenberg der nächste Wellenberg folgt).

Wenn sich Fachleute mit Wellenhöhen auseinandersetzen, unterteilen sie die beobachteten Wellen zunächst einmal in **3 Wellen-Päckchen**, nämlich:

- das 1. Drittel der Wellen (hierzu zählen die höheren Wellen),
- das 2. Drittel (= die mittleren Wellen)
- und das letzte Drittel (= die kleineren Wellen).

Die Frage, wie hoch die „**durchschnittliche Wellenhöhe**“ ist, wird dabei nicht gestellt. Wir müssten sie eigentlich in der Mitte des 2. Wellenpäckchens suchen, aber das interessiert den Fachmann nicht. Deshalb findet auch dieser Begriff keine Anwendung.

## Über Wellenhöhen und ihren Beeinflussungsfaktoren

Stattdessen wird von der "**kennzeichnenden Wellenhöhe**" (sog. "signifikante" Wellenhöhe) gesprochen. Hierunter wird die durchschnittliche Wellenhöhe im höchsten Drittels aller Wellen im Seegang verstanden. Gemeint ist damit die "Durchschnittswellenhöhe" im 1. Wellenpäckchen.

Uns sollte es dabei bewusst sein - und das ist ja typisch für jeden Durchschnittswert -, dass es immer noch Wellen gibt, die höher sind:

- 13,5 % aller beobachteten Wellen überschreiten die kennzeichnende Wellenhöhe (= ca. jede 7. Welle);
- 1 % aller Wellen überschreiten das 1,5-fache der kennzeichnenden Wellenhöhe (= jede 100. Welle);
- 0,3 % aller Wellen überschreiten das Doppelte der kennzeichnenden Wellenhöhe (= jede 3.000. Welle);
- die maximale Wellenhöhe liegt etwa beim 2,15-fachen der kennzeichnenden Wellenhöhe (= jede 10.000. Welle) (sog. "Kaventsmann").

Die Höhe der Wellen hängt im Wesentlichen ab von:

- der Windstärke,
- der Windwirkdauer,
- dem Windwirklänge (Fetch),
- der Wassertiefe,
- der Strömungsrichtung (gegen oder mit dem Wind),
- aber auch davon, ob aus unterschiedlichen Richtungen aufeinandertreffende Wellen sich überlagern (sog. Kreuzsee).

Im tiefen Wasser (= die Wassertiefe ist größer als die halbe Wellenlänge) hängt die Wellenhöhe zunächst einmal ab von **Windstärke, Windwirkdauer und Fetch**. Z.B.:

- Bei einem 7 Bft. Wind ist nach 1 Std. mit einer Windsee von ca. 1,10 m Höhe zu rechnen. Erst nach 90 Std. ist mit ca. 5,30 m die Windsee „ausgereift“.
- Bei einem 7 Bft. Wind ist bei einem Fetch von 7 Seemeilen (= 13 km) mit einer Wellenhöhe von ca. 1,30 m zu rechnen. Erst nach einer Anlaufstrecke von 1.600 sm (= 2.963 km) wird mit 5,50 m die maximale Wellenhöhe erreicht.

- Allgemein gilt, dass bei ausreichender Wassertiefe bei 4 Bft. mit einer ausgereiften Windsee von 0,8 – 1 m zu rechnen ist; bei 6 Bft. mit 3 – 4 m; bei 8 Bft. mit 8 – 9 m.

Im flachen Wasser wird das Wachstum der Welle abgebremst. Wenn sie von der Windstärke her eigentlich größer werden müssten, aber wegen der geringen Wassertiefe es nicht können, steilt sich die Welle auf und bricht. Dieses Brechen der Wellen können wir insbesondere dann beobachten, wenn Wellen über Untiefen (sog. Grundsee) bzw. auf einen Strand laufen (sog. Brandung). Wellen können aber auch dann aufsteilen und brechen, wenn der Wind gegen die Stromrichtung weht. Unabhängig davon können Wellen ab einer bestimmten Windstärke brechen. In den international anerkannten Wind- und Seegangsskale liest sich dass dann so:

- 3 Bft. Wind = Ganz vereinzelt können kleine weiße Schaumköpfe auftreten (schwach bewegter Seegang);
- 4 Bft. Wind = Weiße Schaumköpfe treten schon ziemlich verbreitet auf (leicht bewegter Seegang);
- 5 Bft. Wind = Überall treten weiße Schaumkämme auf (mäßig bewegter Seegang);
- 6 Bft. Wind = Wellenkämme brechen sich und hinterlassen größere weiße Schaumflächen (grober Seegang).

## Über brechende Wellen

Was nützen uns diese Kenntnisse beim Küstenkanuwandern? Nun, zunächst einmal brauchen wir der Wellenhöhe keine zentrale Bedeutung beizumessen, außer wir neigen dazu, seekrank zu werden. Wachsam müssen wir Kanuten eigentlich nur dann werden, wenn mit einem Brechen der Wellen zu rechnen ist. Erst in Verbindung damit wird die Wellenhöhe zu einer Größe, die maßgeblich die Gewässerschwierigkeiten prägt.

Wie wir obigen Ausführungen entnehmen können, fangen die Wellen in den folgenden Situationen an zu brechen:

- Windstärke: Spätestens ab 4-5 Bft. Wind, können einem die brechenden Welle die ersten Probleme bereiten. Wenn wir zu eine Küstentour starten und es wird Wind zunehmend auf 4-5 Bft. und mehr prognostiziert, müssen wir uns im Klaren darüber sein, wie hoch das Leistungsvermögen der Mitpaddler ist. Wir sollten dann möglichst den Kurs so wählen, dass wir innerhalb kürzester Zeit irgendwo anlanden und die Tour aussetzen bzw. abbrechen können. Wenn der Wind völlig abflaut, bedeutet das jedoch nicht, dass dann sofort „Enten- teichbedingungen“ herrschen. Vielmehr dauert es je nach Gewässer und Fetch noch ein paar Tage, bis die „alte“ Windsee (= Dünung) sich gelegt hat.
- Untiefen: Die dort auftauchenden Grundseen können, sofern sie brechen, Situationen hervorrufen, bei denen wir an die Grenzen unserer Befahrbarkeit stoßen. Besonders kritisch sind Grundseen, wenn sie unverhofft auftreten, weil eine Untiefe z.B. nur große Wellen brechen lässt (= besonders bei einlaufender Dünung anzutreffen). Beim Paddeln sollten wir daher stets den Horizont nach Grundseen absuchen, den Bereich, wo die Grundseen auftreten, orten und prüfen, wann besonders große Grundseen auftreten. Gegebenenfalls ist die Bereich der Grundseen eingrenzbar und somit umfahrbar.
- Brandung: Sie entsteht beim Auflaufen von Windsee bzw. Dünung in einen Flachwasserbereich (z.B. Strand). Je nach Gefälle dieses Bereichs sind mehrere Brecherreihen (flacher Strand) oder ist auch nur eine einzige Brecherreihe (= sog. „Dumper“) (steiler Strand) zu beobachten. Je weniger Brecherreihen entstehen, desto kräftiger sind die Brecher. Da letzteres noch einhergeht z.B. mit einem steilen Strandabschnitt, wo uns das Anlanden bzw. Starten sowieso schon schwerer fällt, haben wir folglich gleich mit zwei Schwierigkeiten zu kämpfen.

Wenn wir mit Kanuten unterwegs sind, die über keine Brandungserfahrungen verfügen, sind Kenterung nicht auszuschließen, d.h. wir sollten solche Bereiche meiden bzw. nach möglichen „Korridore“ Ausschau halten, die auf Grund größerer Wassertief (= das kann der Seekarte entnommen werden) u.U. frei von Brandung sind. Dabei sollten wir es uns bewusst machen, dass ein Strandabschnitt ohne Brandung bei einem Windwechsel hin zum auflandigen Wind plötzlich der Brandung ausgesetzt sein kann. Auch müssen wir wissen, dass sogar bei Windstille Brandungsbedingungen herrschen können, nämlich dann, wenn Dünung einläuft. Übrigens, bei Mitpaddlern mit Brandungserfahrungen sollte ein erfahrener Kanute als erster anlanden („first in“) und seinen Mitpaddlern dann einem nach dem anderen beim Anlanden helfen. Und umgekehrt: Beim Starten sollte ein erfahrener Kanute als letzter starten („last out“), damit er zuvor den anderen beim Starten durch die Brandung „Anschubhilfe“ leisten kann.

- Wind-gegen-Strom: Wenn der Wind gegen die Stromrichtung weht, steilt sich die Strömungswelle auf und kann brechen. Das lässt einen recht unangenehmen Seegang entstehen, der besondere Anforderungen an uns stellt, wenn wir solch einen Strömungsbereich queren müssen. Sind wir uns nicht sicher, ob alle Mitpaddler das beherrschen, wäre es empfehlenswert den Bereich der „Stromkabblung“ möglichst zu umfahren.
- Tidalrace: Hier handelt es sich nur um von den Gezeiten erzeugten Strömungswellen, die insbesondere dann sehr unangenehm werden können, wenn die Strömung sehr stark und der Untergrund voller Untiefen ist. Manche dieser Tidalraces erzeugen solch eine raue Stromkabblung, dass es ratsam ist, diese nur in Zeiten geringer Strömung zu passieren, d.h. während der Stauwasserphase bei Hoch- bzw. Niedrigwasser. Übrigens, wenn dann ein Wind mit 3-4 Bft. und mehr gegen einen solchen Strom weht, gilt es, besonders seegangstüchtig zu sein.
- Kreuzseen/Klapotis: Sie entstehen, wenn sich gegenläufige Wellen überlagern, z.B. finden wir so etwas vor Steilküsten (sog. Reflexionswellen) bzw. über Untiefen bzw. hinter kleineren Insel (= von beiden Seiten der Untiefe/Insel, laufen die Wellen herum und klatschen dann dahinter aufeinander). Sind die einzelnen Wellen schon sehr steil, können sie brechen, was uns wegen des kabbligen Seegangs Schwierigkeiten bereiten könnte. Insbesondere trifft das bei den Klapotis zu, d.h. bei jenen Wellen, die gegeneinander stoßen und danach explosionsartig hoch aufspritzen. Befinden wir uns mit unserem Kajak mitten in diesem „Explosionsbereich“, wissen wir nicht, ob wir nach links oder nach rechts geschmissen werden. Wenn wir dann verpassen, rechtzeitig auf der richtigen Seite zu stützen, ist eine Kenterung fast nicht mehr zu vermeiden.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** Seewetter, hrsg. v. Autorenteam des Seewetteramtes (2.Aufl. 2002), S.54ff. und S.232ff.

-----

## 06.11.2008 **Unterkühlung: 10 Schlussfolgerungen** (Gesundheit)

Winterzeit ist Unterkühlungszeit! Über die Homepage der „Behörde für Schifffahrt und Hydrografie“ (BSH) können u.a. die Wassertemperaturen von Nord- und Ostsee abgerufen werden:

→ [www.bsh.de/aktdat/bm/Baden&Meer.htm](http://www.bsh.de/aktdat/bm/Baden&Meer.htm)

## **Ausreden, nichts als Ausreden**

Die Auskunft ist eindeutig. Entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste liegen derzeit die Wassertemperaturen bei +10° C. Da die Lufttemperaturen auch nicht viel höher sind, gibt es für Kanuten eigentliche keine Ausreden mehr, ihre Bekleidung nicht an den Wassertempera-

turen auszurichten. Trotzdem tun das immer noch nur die Minderheit, auch wenn die Mehrheit nicht unter solchen Bedingungen (niedrige Wassertemperaturen; mangelnde Rollpraxis; unerwartete Kenterung) jederzeit Eskimotieren können und folglich voll darauf setzen, dass das Pech dieses Mal wieder kein Glück haben wird bzw. verständlicher formuliert, dass sie schon nicht kentern werden, weil sie die letzten Jahre sowieso nie gekentert sind. Und wenn ich dann mal nachhake und diese ihre Erfahrungen kritisch hinterfragen, erhalte ich meist eine der folgenden Antworten:

- „Wenn ich das alles anziehen und mitschleppen soll, was Du mir da empfiehlst, gehe ich ja mit meinem Boot unter, bevor ich den ersten Paddelschlag getan habe!“
- „Vorm Hitzschlag fürchte ich mich mehr, als vor der Unterkühlung!“
- „Wenn ich kentere, ist es sowieso aus!“
- „Für mich macht es keinen Unterschied, ob ich nach 10 Minuten oder noch 30 Minuten abnipple!“
- „Sag mir mal, wann auf der Alster das letzte Mal ein Paddler – wenn überhaupt – nach einer Kenterung im Winter umgekommen ist!“
- „Am gefährlichsten ist doch nicht das Paddeln, sondern die Anfahrt mit dem Auto zur Einsatzstelle!“

## Ein paar Fakten

Was aber ist denn nun eigentlich so gefährlich am Kaltwasserpaddeln? Ich möchte hierzu ein paar Fakten nennen, die sich auf +10° C bzw. +5° C Wasser- bzw. Lufttemperaturen beziehen, also auf Temperaturen, die derzeit noch zwischen Mitte November bis Mitte April vorherrschen. Dabei handelt es sich um Näherungsgrößen, die je nach der Konstitution des einzelnen Kanuten mal über-, aber auch mal unterschritten werden können! Siehe zu den nicht immer miteinander vergleichbaren Fakten die Infos unter:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf)

- Ein Mensch soll im Wasser unter gleichen Temperaturbedingungen etwa 25x schneller auskühlen! (sog. „**Waterchill**“)
- Bei 5 Bft. Wind wird eine Lufttemperatur von +10° C wie 0° C bzw. eine Lufttemperatur von +5° C wie -8° C empfunden! (sog. **Windchill**)
- Wer bei +10° C Wassertemperatur unvorbereitet kentert, wird sofort **Atemnot** haben und höchstens 10 Sekunden die Luft anhalten können!
- Wer bei +10° C (bzw. +5° C) Wassertemperaturen kentert und aussteigen muss, hat eine „**Nutzzeit**“ von höchstens 10 Minuten (bzw. 5 Minuten)! D.h. spätestens am Ende dieses Zeitraumes muss der „Kenterbruder“ wieder zurück in sein Kajak geklettert sein; denn danach werden z.B. seine Hände so klamm, verkrampt, steif und folglich so kraftlos sein, dass er sich weder allein auf sein Kajak ziehen kann, noch allein die Spritzdecke schließen kann, ganz zu schweigen davon, dass er noch sein Paddel halten und damit Stütz- oder Vorwärtsschläge ausführen kann.
- Bei +10° C Wassertemperatur liegt die „**erwartete Überlebenszeit**“, bei demjenigen, der schwimmt, bei 2 Std.; bei demjenigen, der sich nicht bewegt, bei 2:45 Std.; bei demjenigen, der sich im Wasser zusammenkauert (sog. „Embryo“-Haltung), bei 4 Std.; und bei demjenigen, der eine Rettungsweste trägt, bei 7 Std.!
- Bei Wassertemperaturen von +10° C (bzw. +5° C) tritt bei Trägern von Trockenanzügen die **Bewusstlosigkeit** frühestens nach 6 Std. (bzw. 5 Std.) ein; bei Trägern von 5 mm dicken Neoprenanzügen frühestens nach 3:30 Std. (bzw. 2:25 Std.); bei Leute, die (normale) Kleidung tragen, frühestens nach 1:50 Std. (bzw. 1:00 Std.); und bei Nackten frühestens nach 0:50 Std. (bzw. 0:25 Std.)!
- Beim **Kältezittern** erhöht sich der Stoffwechsel bis um das 20fache, was zu einem schnellen Verbrauch der Energiereserven und letztlich zur totalen Erschöpfung führen kann!

- Die Zeit des **Herzstillstandes** soll mindestens 55% über der Zeit liegen, bei der die Ohnmacht eintritt!
- Bei +10° C (bzw. +5° C) Wassertemperatur liegt die „**Überlebenszeit bei 50%iger Überlebensrate**“ ohne Auftriebsmittel bei schnell auskühlenden Personen zwischen 1:45 und 2:50 Std. (bzw. 1:10 – 1:50 Std.) und bei langsam auskühlenden Personen zwischen 2:50 und 5:40 Std. (1:50 – 3.00 Std.) Mit Auftriebsmitteln erhöhen sich die Zeiten um etwa das 4-fache (bzw. 5-6-fache)!

## 10 Schlussfolgerungen:

1. Gutes Wetter, gute Sicht, gutmütiges Kajak: Wenn wir bei Kaltwasserbedingungen aufs Wasser gehen, dann sollten wenigstens das Wetter und die Tageszeit stimmen. Bei 1-2 Bft. ist es halt nicht so kalt und kritisch wie bei 5 Bft. Und bei Sicht beherrschen wir unser Kajak eher als bei Nebel oder in der Dunkelheit. Um kein unnötiges Risiko einzugehen, sollten wir auch darauf verzichten, ein kippliges Kajak bzw. ein Paddel auszuprobieren, das uns nicht vertraut ist.
2. Gute Fitness und richtig aufgewärmt: Außerdem sollten wir nur paddeln, wenn wir fit sind! Wer in den letzten 3-4 Tagen Fieber hatte, der sollte lieber mit dem Paddeln warten, bis er wieder sich völlig regeneriert hat, und wer die Nacht davor „durchgemacht“ hat, der sollte erst mal warten, bis er wieder nüchtern ist. Und wer schon vor dem Einsteigen in sein Kajak fröstelt, sollte sich erst einmal an Land richtig Aufwärmen, anderenfalls könnte es sein, dass er nach einer unfreiwilligen Kenterung statistisch zu jenem Drittel der Todesfälle zählt, die unmittelbar nach dem Eintauchen ins kalte Wasser sterben.
3. Im Schutz der Gruppe: Solotouren sind immer mit besonderem Risiken behaftet. Das gilt insbesondere bei schwierigen Gewässerbedingungen und bei Kälte. Damit wir nicht nach einer Kenterung allein auf unser – i.d.R. bei Sommertouren bewährtes - Können angewiesen sind, sollten wir erst recht in der Wintersaison stets zusammen mit anderen Kanuten paddeln. Das nützt aber nur dann etwas, wenn mindestens einer die gängigen Rettungsmethoden beherrscht.
4. Schutz gegen Wind, Regen und kalte Luft: Vor dem Start sollten wir uns so kleiden, dass wir wenigstens nicht schon beim Paddeln anfangen zu frösteln. Das erfordert nicht nur eine entsprechend dicke Unterbekleidung und wind- und wasserdichte Überbekleidung, sondern auch einen Kopfschutz (= 30 % des Wärmeverlusts soll über den Kopf erfolgen!), Handschutz (z.B. Paddelpfötchen) und Fußschutz.
5. Richtige Pausenwahl: Bei kurzen Pausen auf dem Wasser sollten wir es verhindern, dass wir auskühlen. D.h. warme sind kalten Getränken und windstille sind windausgesetzten Plätzen vorzuziehen.
6. Schutz gegen kaltes Wasser: Und für den Fall der Fälle, dass wir doch einmal kentern sollten, z.B. weil wir unser Paddelblatt falsch ins Wasser eintauchten („Krebs fangen“) oder beim Zurückschauen unser Gleichgewicht verloren oder von einem Dritten versehentlich gerammt bzw. übermütig auf unsere „Reflexe“ getestet wurden, sollte wir entsprechende Kälteschutzbekleidung und eine Schwimm-/Rettungsweste tragen, wobei es sinnvoll ist, eine halbautomatische Rettungsweste so umzufunktionieren, dass sie wie eine automatische Rettungsweste funktioniert.
7. Reentry & Pump und Gruppendisziplin: Bei Wassertemperaturen von +10° C und weniger sollte die Priorität der Rettung darin bestehen, den gekenterten Kanuten möglichst schnell aus dem Wasser zu holen! Erst danach ist an das Lenzen des Kajaks zu denken (z.B. per Handpumpe) (sog. „Reentry and Pump“). Voraussetzung dafür ist natürlich, dass alle Mitpaddler in überschaubaren Gruppen paddeln und kein einzelner Paddler vorprescht oder zurückgelassen wird, sodass bei einer Kenterung sofort Hilfe geleistet werden kann.
8. Nachsorge: Nachdem der „Kenterbruder“ wieder in seinem Kajak sitzt, sollten die Mitpaddler ihm – sofern erforderlich - mit der nötigen Kälteschutzbekleidung versorgen, z.B. mit Mütze, Handschuhen, warmen Getränk. Und anschließend beim Weiterpaddeln sollten sie ihm besondere Aufmerksamkeit schenken. Denn erstens dürfte

er eigentlich nicht mehr „fit“ für solch eine Kaltwasserpaddelei sein (siehe Punkt 2.) und zweitens wird er sicherlich frösteln, was bei einer erneuten Kenterung fatale Folgen auslösen könnte (siehe Punkt 3.).

9. Päckchenschlepp: Sowie es Anzeichen gibt, dass der „Kenterbruder“ sein Kajak nicht mehr 100 %ig beherrscht, sollte einer der Mitpaddler ihn stützen und zwei andere ihn möglichst zügig an Land schleppen (sog. „V-Päckchenschlepp“).
10. Retter alarmieren: Last not least sollten wir uns an die altbekannten Rettungsmaxime erinnern: Im Notfall sind zunächst die Retter zu alarmieren und erst dann dem Hilfsbedürftigen zu helfen, und zwar nur dann, wenn wir uns dabei nicht selber gefährden. Voraussetzung für die Notfallmeldung ist, dass wir über entsprechende Signalmittel verfügen (z.B. Handy, Seenotsignalkugeln). Und Voraussetzung dafür, dass wir uns nicht selber gefährden, ist es, dass wenigstens ein paar der Mitpaddler die nötigen Rettungsmethoden beherrschen und über die erforderlichen Rettungsmittel verfügen (z.B. Schleppleine).

**Text:** U.Beier

**Links:**

[www.kanu.de/nuke/downloads/Kaltwasser-Checkliste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kaltwasser-Checkliste.pdf)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung-Selbstversuch.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung-Selbstversuch.pdf)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Kaeltetod.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kaeltetod.pdf)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Kaelteschockreaktionen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kaelteschockreaktionen.pdf)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf)

-----  
**02.11.2008 Kälteschutz (Ausrüstung)**

In KANU SPORT schreibt **Jutta Kaiser** in einem KANU-SPORT-Praxistipp über:

**„Immer schön warm bleiben. Kälteschutz beim Wildwasserfahren“**

Das Thema dürfte auch Küstenkanuwanderer interessieren. Sind doch die Ausrüstungswünsche und –anforderungen in Sachen Kälteschutz sehr ähnlich, zumindest in der Wintersaison.

Was wird nun als Kälteschutz erwähnt bzw. zum Thema Kälteschutz sonst so geäußert:

- **Trockenanzug:** Der Trockenanzug als solcher schützt jedoch nur davor, dass wir von außen nass werden. Der nötige Kälteschutz, der genauso wichtig ist, wird erst durch entsprechende Unterbekleidung erreicht. Die Unterbekleidung sollte jedoch aus Materialien bestehen, die Feuchtigkeit ableitet; denn: „In feuchter, nasse Kleidung kühlt der Mensch bis zu 14 mal schneller aus“! Neuerdings soll es für Damen Trockenanzüge mit speziellen Reißverschlüssen geben.
- **Paddeljacke/-hose-Kombination:** Solange nicht gekentert wird, sind diese Kombinationen recht komfortabel. Ansonsten können die Verbindungen zwischen Jacke und Hose zu Undichtigkeiten führen.
- **Paddeljacke/-Longjohn-Kombination:** Insbesondere hervorgehoben wird der Auftrieb und Prallschutz von Neo.
- **Cagdeck:** Hier bilden Paddeljacke und Spritzdecke eine recht wasserfeste Einheit. Lediglich über den Süllrand kann Wasser in die Sitzluke eindringen. Wessen Rolle jedoch nicht „bombensicher“ ist, der ist auf zusätzlichen Kälteschutz (z.B. aus Neo) angewiesen.

Als bester Schutz gegen die Kälte wird ein „Paddelanzug aus wasserdichtem, atmungsaktiven Material mit Fleecebekleidung“ empfohlen, welcher in Verbindung mit Neoprenschuhen, Neohandschuhen und Neokopfhaube getragen werden sollte.

Nicht erwähnt wurde, dass eine Feststoff-Schwimmweste ebenfalls zum Kälteschutz beiträgt (jedoch zeigten alle 4 Fotos Kanuten mit einer solchen Schwimmweste).

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 11/08, S.18-19 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

**Links:**

[www.schiffergilde-berlin.de/inhalt/download/Ueberleben.pdf](http://www.schiffergilde-berlin.de/inhalt/download/Ueberleben.pdf)

[www.alpiner-kajak-club.de/kanugefahren/kanugefahren\\_cb\\_kl.pdf](http://www.alpiner-kajak-club.de/kanugefahren/kanugefahren_cb_kl.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Kaltwasser-Checkliste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kaltwasser-Checkliste.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf)

## 31.10.2008 **Küstenkanuwander-Veranstaltungen 2009** (Ausbildung)

2009 biete ich wieder – teilweise mit Unterstützung Dritter – über den ACC-Hamburg und den Hamburger-Kanu-Verband ein paar Ausbildungs- und Tourenveranstaltungen für DKV-Mitglieder an:

### **14.-15.3.09**

#### **Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern (Ort: ACC-Hamburg)**

Inhalt: Fahrtenplanung, Gezeiten-/Wetterkunde, Vorfahrtsregeln, Eskimokajak-Geschichte, Gymnastik-/Rettungsübungen

Ltg.: Udo Beier zusammen mit Katrin Coelius / Jens Kreyser / Dr. Thomas Martin / Annegret Voigt

### **30.4.-3.5.09**

#### **Kurs IIIa: Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog) (Abschluss: EPP III Küste)**

Inhalt: „Learning by Doing“ (ca. 90 km). Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Voraussetzung: Kurs I und nachträglich Kurs II; Seetüchtigkeit

Ltg.: Udo Beier

### **17.-31.5.09**

#### **Wanderfahrt Kroatische Küste (zzgl. 2 An- und Abreisetage)**

Start: Insel Ugljan (gegenüber von Zadar)

Tourenverlauf: Hängt von der Wetterlage ab. Entweder wird eine Rundtour gepaddelt oder Strecke gemacht (bis Split und dann mit der Fähre wieder zurück).

Voraussetzung: Seetüchtigkeit

Ltg.: Udo Beier

### **13.-14.6.09**

#### **Kurs II: Brandungsübungen in St.Peter-Ording**

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

Voraussetzung: Kurs I, Kurs IIIa bzw. nachträglich Kurs IIIb; Seegangs- und Kentertüchtigkeit  
Ausrüstung: seegangs- u. kentertüchtiges Seekajak, Schwimm-/Rettungsweste; Schutzhelm, Nico-Signal, Bootswagen

Ltg. Udo Beier zusammen mit Katrin Coelius / Sven Krall

### **23.-26.7.09 Kurs IIIb:**

#### **Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness) (Abschluss: EPP III Küste)**

Inhalt: „Learning by Doing“ (ca. 90 km). Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Voraussetzung: Kurs I und Kurs II; Seetüchtigkeit  
Ltg.: Udo Beier

**13.-16.8.09**

**Kurs IV: Fortgeschrittenenfahrt Nordsee (Neuwerk) (Abschluss: EPP IV Küste)**

Inhalt: „Learning by Doing“ (ca. 120 km). Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Voraussetzung: möglichst EPP III Küste; Seetüchtigkeit; Kondition

Ltg.: Udo Beier

**Anmeldung:** [udo.beier@t-online.de](mailto:udo.beier@t-online.de)  
-----

27.10.2008 **Messe: „Hanseboot“** (Hamburg) (Ausrüstung)

Vom 25.10.-2.11.09 hat die „Hanseboot“ wieder ihre Tore geöffnet. In **Halle B1 (Erdgeschoss)** finden wir die Kanu-Aussteller. Der Rest (z.B. Neo, Trockenanzüge; GPS, Rettungswesten, Seenotsignalmittel; Literatur) ist vereinzelt auf die anderen Hallen verteilt.

Leider hat sich der Trend, dass immer weniger Kanu-Hersteller bzw. -händler bereit sind, auf der „Hanseboot“ präsent zu sein, bestätigt. Dieses Jahr fehlen LETTMANN und PADDELMIEIER. Was bleibt sind (in alphabetischer Reihenfolge): EKÜ, GADERMANN, NAUTIRAID, NEUMANN, KLEPPER und JÜBERMANN (mit seinem einzigartigen Angebot an für Kanuten maßgeschneiderte Karten) ... und die muss man nun im Erdgeschoss der Halle B1 richtig suchen; denn der Rest der Halle wird von den Surfbbranche dominiert, die bis zum letzten Jahr im 1. Geschoss zu finden war.

Das Angebot an Produkten, die das Küstenkanuwandern betreffen, wird nunmehr eindeutig von GADERMANN „beherrscht“.

Lediglich NEUMANN ( [www.willyneumann.de](http://www.willyneumann.de) ) hält noch die Stellung und hat jene Seekajaks ausgestellt, die wir uns schon im letzten Jahr auf der Messe anschauen konnten:

- „Tümmler“ (480x61cm),  
„Robbe“ (510x58cm);  
„Stingray“ (570x52cm),

sowie zwei **ROTOMOD-Seekajaks** – [www.rotomod.com](http://www.rotomod.com)

- „Presto 4.75“ (475x58cm);  
„Presto“ 5.37 (537x60cm)

Immerhin hatte ich die Gelegenheit, mir die neueste Variante der NAVIGATOR-Steueranlage von KAJAK-SPORT (Finnland) ( [www.kajakSPORT.com](http://www.kajakSPORT.com) ) anzuschauen. Eine Schwachstelle dieser Steueranlage war bislang, dass das Steuerblatt beim schnelleren Paddeln etwas aufschwimmen konnte. Bei dem neuen Modell soll das nicht mehr möglich sein. Erreicht wird dies dadurch, dass beim Herunterlassen des Steuerblattes ein Knebel in einer Mulde einrastet. Beim Ausprobieren funktioniert das jedoch nicht 100%ig; denn das Gummi, welches das Steuerblatt hinunter zieht, war nicht jedes Mal in der Lage zu erreichen, dass der Knebel einrastet. Immerhin sorgt jetzt der Knebel dafür, dass das Steuerblatt nicht mehr so leicht verloren gehen kann, wenn die Steuerblatt-Hochziehleine mal reißen sollte.

Lohnt sich eigentlich noch für Küstenkanuwanderer der Besuch der „Hanseboot“? Nun, immerhin gibt es den „Gezeitenkalender der Deutschen Bucht 2009“. Aber ist der den Eintritt von 13,- Euro (Rentner: 11,- Euro) wert? Außerdem gibt es ja noch den Stand von GADERMANN. Wer jedoch die Möglichkeit hat, GADERMANN direkt in seinem Geschäft in Nor-

derstedt (Hummelsbütteler Steindamm 70, 22851 Norderstedt bei Hamburg) aufzusuchen, braucht dort jedoch keinen Eintritt zu bezahlen und hat zudem die Möglichkeit, sein gesamtes Angebot anzuschauen.

Letztlich muss jeder selber entscheiden, ob er die „Hanseboot“ besucht. Vielleicht gibt es ja noch andere Dinge, die einen interessieren könnten. Wer sich nur für Kanus & Zubehör begeistern kann, dem müsste es auch genügen, wenn er ab 15 Uhr die Halle B1 der „Hanseboot“ aufsucht. Immerhin kostet der Eintritt dann fast nur noch die Hälfte.

Was aber hat nun dieses Jahr GADERMANN ( [www.gadermann.de](http://www.gadermann.de) ) den Küstenkanuwandern auf der „Hanseboot“ zu bieten? Allerhand; denn GADERMANN hat in der Zwischenzeit ein großes Sortiment von Seekajaks unterschiedlichster Hersteller im Angebot, z.B.:

- **P&H-Seekajaks** - [www.phseekayaks.com](http://www.phseekayaks.com)

Gezeigt wird das Modell:

„Cetus“ (544x54 cm / ca. 370 Liter Volumen);

nicht jedoch die neuesten PE-Seekajaks:

„Scorpio 168“ (509x54 cm / ca. 285 Liter Vol.);

„Scorpio 170“ (516x56 cm / ca. 305 Liter Vol.).

- **VALLEY-Seekajaks** - [www.valleyseekayaks.com](http://www.valleyseekayaks.com)

Der britische Seekajakhersteller hat in Deutschland sein Händlernetz ausgeweitet. NANUK hat seine „Monopol“-Stellung verloren. GADERMANN konnte als neuer Händler gewonnen werden. Gezeigt wird das Modell:

„Avocet LV“ (485x52 cm) (LV = Low Volume).

- **SKIM-Seekajaks** – [www.skimkayaks.se](http://www.skimkayaks.se)

Bekannt geworden sind die SKIM-KAYAKS durch die Modell

„Dex“ (495x51 cm / ca. 280 Liter Volumen) und

„Distance“ (585x52 cm / ca. 360 Liter Volumen).

GADERMANN zeigt auf der Messe das neue Modell:

„Differ“ (535x52cm / ca. 320 Liter Volumen).

- **TIDERACE-Seekajaks** – [www.tideraceseakayaks.com](http://www.tideraceseakayaks.com)

Die beiden britischen Anbieter der ROCKPOOL-Kajaks haben sich getrennt. Der eigentliche Konstrukteur hat eine eigene Firma aufgemacht und bietet Seekajaks unter der Marke TIDERACE an. Ab Frühjahr 2009 wird GADERMANN die folgenden Seekajaks im Angebot haben:

„XCITE-S“ (500x51 cm / ca. 310 Liter Vol.);

„XCITE“ (525x53 cm / ca. 366 Liter Vol.);

„XPLORE-S“ (530x51 cm / ca. 360 Liter Vol.)

„XPLORE“ (549x53 cm / ca. 380 Liter Vol.);

„XPLORE-X“ (549x60 cm / ca. 430 Liter Vol.).

- **LETTMANN-Seekajaks** – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)

Gezeigt wird eine größere Auswahl dieser Seekajaks, z.B.:

„Aurora“ (500x58 cm / ca. 305 Liter Volumen);  
“Magellan” (550x58 cm / ca. 367 Liter Volumen).

Ebenfalls zu sehen ist ein Kajak der “Eski”-Serie mit einem erstmals bei Lettmann-Seekajaks zu findenden Skeg. Es handelt sich um ein Skeg, welches auch bei den KAJAK-SPORT-Seekajaks ( [www.kajakSPORT.com](http://www.kajakSPORT.com) ) eingesetzt wird.

- **TAHE-Seekajaks** - [www.tahemarine.com](http://www.tahemarine.com)

GADERMANN wird in Zukunft auch diese estnischen Seekajaks in seinem Verkaufssortiment haben. Auf der Messe werden sie jedoch noch nicht ausgestellt.

Die TAHE-Bootsmodell sind recht vielfältig, manche unterscheiden sich aber kaum voneinander:

Typ: 483x52 cm (Modell: "Reval Mini")  
Typ: 505x54 cm (Modell: "Wind 505", "Wind W-Line")  
Typ: 520x56 cm (Modell: "Seaspirit", "Gulfspirit", "Bayspirit")  
Typ: 545x50 cm (Modell: "Greenland")  
Typ: 535x54 cm (Modell: "Wind 535")  
Typ: 555x54 cm (Modell: "Reval", "Reval R-Line")  
Typ: 585x54 cm (Modell: "Wind Viking 585")

Das Besondere insbesondere dieser TAHE-Seekajaks wird wohl der Preis (?) sein. Ansonsten handelt es sich um typische "Me too"-Produkte, d.h. der Hersteller möchte auch auf dem Seekajakmarkt vertreten sein, will aber nur imitieren statt durch Innovation zu glänzen. Die Innovationen überlassen sie wohl lieber den anderen, z.B.:

LETTMANN (z.B. verstellbare Schenkelstützen auch bei Laminat-Seekajaks; integrierte Steueranlage; Steuerpedalen mit fixer Fersenabstützung, um beim Paddeln die Beinarbeit effizient zu unterstützen);

KAJAK-SPORT (z.B. integriertes elastisches Steuerblatt);

P&H (z.B. Verarbeitung verschiedener PE-Materialien).

Dabei gibt es doch so vieles an den Seekajaks zu verbessern!

- Warum entwickelt keiner einen Süllrand, der das Anlegen der Spritzdecke erleichtert?
- Warum gibt es immer noch "Flip-off"-Steueranlagen, dessen Steuerblätter beim Surfen aufschwimmen und mangels seitlicher Führung hin & her flattern (früher hatte NECKY so etwas aus biegefestem Metall und VALLEY aus biegefestem Plastik im Angebot) bzw. wer kommt denn nur auf diese veraltete Idee, bei Seekajaks wieder Steueranlagen anzubieten, deren Steuerblätter - wie bei Flusskajaks üblich – nach dem Hochziehen steil in den Himmel ragen und folglich bei einer Kenterung in der Brandung bei Grundberührung abbrechen können? Abgesehen davon, warum verwenden fast alle Hersteller immer noch Steuerblätter, die nicht hydrodynamisch geformt sind?
- Warum werden vielfach die Hecks von Seekajaks hoch gezogen? Das verkürzt doch nur die Wasserlinienlänge und erschwert die Effizienz der vorgesehenen „Flip-off“-Steueranlage!

- Warum gibt es überwiegend noch Rückenlehnen/-gurte, die beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung sich verdrehen können, sodass ein Hinstellen des "Kenterbruders" mit provoziertem Wiederausstieg vorprogrammiert ist?
- Warum gibt es kaum Kartendecks, auf denen man einen größeren Seekartenausschnitt (DIN A 3-Quer-Format) faltenfrei, einsehbar und so fest lagern kann, dass weder Wind noch Welle sie von Deck wehen bzw. spülen können?
- Warum werden Cockpits (Sitzluken) gebaut, die zum einen viel zu viel Stauraum verschwenken und zum anderen es dadurch ermöglichen, dass nach einer Kenterung mit Ausstieg viel zu viel Wasser eindringen kann?

Weiterhin hervorzuheben bei GADERMANNs Angebot ist ein Paddelpflötchen des dänischen Herstellers PADLER, welches über eine längere Stulpe verfügt, deren Öffnung es ermöglicht, auch ohne Hilfe der zweiten Hand oder der Zähne unkompliziert & schnell hineinzuschlüpfen. Bislang gab es nur ein ähnliches Modell mit sehr kurzer Stulpe, welches lediglich für die Übergangszeit Schutz vor Kälte bieten soll.

Anzumerken ist schließlich etwas über die elastischen Lukendeckel von KAJAK-SPORT, an deren Konstruktion auch LETTMANN beteiligt war. Seit einiger Zeit gibt es eine leichtere Variante mit relativ starrem Deckel, die jedoch den Nachteil haben soll, dass sie nicht ganz so gegen Wasser abdichtet wie die ursprünglichen vollelastischen Deckel. Wer also mit dieser neueren Lukendeckelvariante Dichtigkeitsprobleme hat, die ihn stören, sollte seine Deckel austauschen, statt im Bootsrumpf nach Löchern zu suchen.

**Text:** U.Beier

-----

## 19.10.2008 **Haftungsausschlusserklärungen** (Befahrensregelung/Recht)

„Wer haftet eigentlich, wenn bei Gemeinschaftstouren im Kanu etwas passiert. Insbesondere ehrenamtliche Fahrten- bzw. Übungsleiter sollten sich diese Frage immer wieder mal stellen! Und natürlich auch diese Frage: Was müssen sie alles falsch machen, dass sie haften müssen.“

Haften sie erst, wenn sie einen Schaden für möglich halten und ihn billigend in Kauf nehmen (sog. bedingter Vorsatz)? Wird es für sie kritisch, wenn sie nach dem Motto „Es wird schon alles gut gehen ...“ handeln? Wie sieht es für sie aus, wenn sie ernsthaft auf den Nichteintritt eines Schadens vertrauen bzw. sie die Gefahr verdrängen (sog. bewusste Fahrlässigkeit)? Was ist, wenn sie die erforderliche Sorgfalt nicht beachten (sog. einfache Fahrlässigkeit)? Welche Sorgfalt ist dabei eigentlich gemeint, die objektiv erforderliche oder die übliche? Ist es bei einem Schaden wichtig, ob er überhaupt vermeidbar war und ein alternatives Handeln zumutbar war? Reicht es schließlich für eine grobe Sorgfaltspflichtverletzung aus, wenn die Anforderungen an die Sorgfalt jedermann in der Situation einleuchten (sog. grobe Fahrlässigkeit bzw. Leichtfertigkeit)? Und wann trifft sie eine Mitschuld?

Fragen über Fragen, die mangels Präzedenzfälle im Kanusport i.d.R. erst dann von einem Gericht beantwortet werden können, wenn ein Unfall eingetreten ist und eine Privat- oder Vereinshaftversicherung nicht den Schaden voll übernehmen will.

Gerade die ehrenamtlich Tätigen versuchen deshalb bei ihren Veranstaltungen die Haftung für Schäden, die die Teilnehmer an diesen Veranstaltungen erleiden könnten, auszuschließen, indem sie von den Teilnehmern das Unterschreiben einer „Haftungsausschlusserklärung“ verlangen.

Ich selber verwende bei den von mir angebotenen Brandungsübungen die folgende Erklärung, ohne mir jedoch sicher zu sein, ob ich mich damit von jeglicher Haftung „frei kaufen“ kann:

- *„Die Teilnahme am Brandungstreffen erfolgt auf eigene Gefahr und eigene Kosten. Jede Haftung des Verbandes oder Vereines und seiner Hilfspersonen für Personen- und Sachschäden ist ausgeschlossen, außer bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Mit der Teilnahme an der Veranstaltung wird dieser Haftungsausschluss akzeptiert. Es besteht außerdem kein Versicherungsschutz. Wer für mögliche Schäden nicht selber aufkommen möchte, möge bitte für sich eine entsprechende Unfallversicherung abschließen.“*

Diese Erklärung, die Teil eines Informationsblattes ist, lasse ich mir unterschreiben. In dem Informationsblatt selber wird zusätzlich darauf hingewiesen, „das Paddeln in der Brandung lebensgefährlich sein kann“ und „ungünstigenfalls tödliche Verletzungen nie auszuschließen“ sind und kurz erläutert, wann diese Verletzungen passieren können.

Unter diesem Aspekt wäre es mal interessant zu erfahren, wie andere Nationen verfahren. Ich möchte daher hier exemplarisch die „Haftungsausschlusserklärung“ eines kommerziellen Tourenanbieters (hier: „Kayak Kauai“, Hawaii) vorstellen, die in diesem Jahr von den Teilnehmern zu unterschreiben war. Der Text ist in Juristenenglisch geschrieben, meine Übersetzung mag daher den Sachverhalt nicht 100%ig wiedergeben:

### **„Haftungsausschlusserklärung – Erst lesen, dann unterschreiben**

*In Anbetracht dessen, dass es mir erlaubt wird, in irgendeiner Weise an einer Veranstaltung von KAYAK KAUA'I teilzunehmen, bestätige ich die Kenntnisnahme der folgenden vier Punkte und bringe zum Ausdruck, dass sie mir bewusst sind und ich ihnen zustimme („acknowledge, appreciate, and agree“):*

- 1. Das Verletzungsrisiko bei den Aktivitäten, die mit der Veranstaltung verbunden sind, ist groß. Es schließt die Gefahr der Lähmung bzw. des Todes ein. Mit entsprechenden Fähigkeiten und Fertigkeiten, mit entsprechender Ausrüstung und persönlicher Disziplin mag dieses Verletzungsrisiko gesenkt werden können, aber das Risiko ernsthaft verletzt zu werden, bleibt trotz alledem bestehen.*
- 2. Mir sind solche Risiken bewusst, auch wenn ich nicht alle Folgen kenne. Mir ist auch bewusst, dass einzelne Risiken durch die Nachlässigkeit bzw. Unachtsamkeit des Veranstalters oder anderer Teilnehmer entstehen können. Ich übernehme trotzdem die volle Verantwortung für meine eigene Teilnahme an dieser Veranstaltung.*
- 3. Ich akzeptiere diese Teilnahmebedingungen. Sehe ich bei meiner Teilnahme eine Gefahr, werde ich nicht weiter an der Veranstaltung teilnehmen und dies dem Veranstalter sofort mitteilen.*
- 4. Ich selber und im Namen meiner Familie und meiner Erben entbinde den Veranstalter und alle, die mit dem Veranstalter bei dieser Veranstaltung zusammenarbeiten, soweit von jeglicher Haftung für Personen- und Sachschäden, wie es das Gesetz erlaubt.*

*Ich habe diese Haftungsausschluss- und Risikoübernahmeerklärung gelesen, ich verstehe vollständig ihren Text und es ist mir bewusst, dass ich mit diesen beiden Erklärungen auf für mich wichtige Rechtsansprüche verzichte. Die Unterschrift tätige ich aus freiem Willen und ohne Zwang oder Überredung.“*

**Text:** U.Beier

**Link:**

- ➔ <http://kayakkauai.com/discopplcation.html> > "Release of Liability" (letzte Seite)
- ➔ <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=2013> > Diskussion im DKV-Forum
- ➔ [www.kuestenkanuwandern.de/fa\\_regel/080709\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/fa_regel/080709_a.html) > Beispielformulierung

- [www.kuestenkanuwandern.de/fa\\_regel/061201.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/fa_regel/061201.html) > Fallschilderung
  - [www.kuestenkanuwandern.de/fa\\_regel/050714\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/fa_regel/050714_a.html) > Formulierungsempfehlung
  - [www.kuestenkanuwandern.de/fa\\_regel/040723.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/fa_regel/040723.html) > DKV-Info
  - [www.kuestenkanuwandern.de/fa\\_regel/030807.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/fa_regel/030807.html) > faktische Führer
  - <http://de.wikipedia.org/wiki/Fahr%C3%A4ssigkeit>
  - <http://de.wikipedia.org/wiki/Vorsatz>
- 

## 15.10.2008 **Steuer, Skeg oder nix davon?** (Ausrüstung)

Ich traf einst mal an der Nordostspitze Schottlands ein paar Briten, die mich nicht nur vor den gefährlichen Strömungen dort oben warnen wollten, sondern mich auch – obwohl ich ein Skeg-Seekajak paddelte – darauf hinweisen wollten, dass sie es vorzögen, ganz ohne Steuer bzw. verstellbarem Skeg zu paddeln; denn wenn etwas an einem Seekajak kaputt ginge, dann ist es i.d.R. das Steuer bzw. Skeg. Richtig, ... aber auch beim „Unten-ohne“-Seekajak kann etwas kaputt gehen: nämlich derjenige, der solch ein Kajak unter raueren Bedingungen paddeln muss.

Experten können sehr gut selber entscheiden, was für sie für welches Paddelrevier und welches Tourenziel geeigneter ist: Steuer, Skeg oder nix davon. Insofern sind die folgenden Ausführungen nicht für sie bestimmt, sondern nur für jene Kanutinnen und Kanuten,

- die das Seekajakfahren nicht als Sport, sondern mehr als eine Variante des Wanderns, nämlich des „Küstenkanuwanderns“, und ihr Seekajak nicht als Sportgeräte, sondern eher als „Transportgerät“ betrachten;
- die allein mit Vorwärts-, Bogen- und Konterschlägen ihr Ziel erreichen und Stütz- bzw. Ziehschläge höchstens - und dann auch nur sehr zögerlich - bei Ententeichbedingungen einsetzen;
- die maximal 300 – 400 km und nicht über 1000 km im Jahr paddeln;
- die nicht mehr als 2 – 3 Wochenenden im Jahr aufs Meer hinaus fahren;
- die keine Lust haben, zu Hause dafür zu trainieren, dass sie auch wirklich fit fürs Meer sind;
- und deren Paddelsaison erst im Mai beginnt und schon im September zu Ende geht.

Okay, bis 2-3 Bft. Wind bzw. bei Gegenwindkursen sind auch diese Kanutinnen und Kanuten nicht auf ein Steuer-Seekajak angewiesen. Unter solchen Bedingungen müssten sie ein Skeg-Seekajak bzw. eine „Unten-ohne“-Seekajak beherrschen können. Viele von ihnen demonstrieren das auch stolz und paddeln ihr Seekajak meist auf Binnengewässern mit hochgezogenem Steuerblatt. Die Probleme fangen jedoch – je nach Leistungsfähigkeit – spätestens ab einem 3-4er Seiten- bzw. Rückenwind an, und zwar insbesondere vor der Küste. Dann trägt nämlich das hochgezogene Steuerblatt zur Luvgerigkeit bei und müsste eigentlich vernünftigerweise heruntergelassen werden, wenn man sich nicht Schultern, Ellenbogen, Handgelenke bzw. den Rücken kaputt paddeln möchte.

Die meisten Kanuten, die ein „**Unten-ohne**“-**Seekajak** paddeln, scheitern eigentlich schon daran, dass sie nicht den Trimpunkt ihres Seekajaks kennen und nicht in der Lage sind, es richtig zu trimmen. Je schlechter ein solches Seekajak jedoch getrimmt ist, desto besser müssen aber die Paddeltechnik und die Kondition sein. Leider benötigt ein Kanute viel Erfahrung, um den Trimpunkt seines Seekajaks zu bestimmen; denn ich kenne keinen Hersteller von Seekajaks, der den Trimpunkt seiner Seekajaks kennzeichnet.

Entsprechendes trifft auch für die **Skeg-Seekajaks** zu. Das Skeg stellt wohl eine Trimmhilfe dar, ist aber nur bedingt in der Lage, ein vertrimmtes Seekajak so zu trimmen, dass es wieder neutral läuft, d.h. weder luv- noch leegierig ist. Das Skeg dient nämlich in erster Linie dazu, ein richtig getrimmtes Seekajak auch bei Seitenwindkursen geradeaus laufen zu lassen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass das Skeg die richtige Größe hat. Wenn der Her-

steller nämlich ein zu kleines Skegblatt ausgewählt hat, kann der Paddler sein luvgeriges Seekajak nur mit Paddeltechnik (hier: asymmetrische Vorwärtsschläge bzw. Rund- bzw. Zieh-schläge; Ankanten) und auf Dauer zusätzlich nur mit Kondition am Anluven hindern. Eine weitere Voraussetzung ist jene, dass nicht mit Decklast gepaddelt werden sollte. Kaum ein Skeg ist nämlich in der Lage, die Luvgerigkeit zu korrigieren, die z.B. ein auf dem Achterdeck verstauter dicker Packsack auslöst. Helfen tut dann nur noch z.B. ein zweiter Packsack, der aufs Vorderdeck geschnallt wird. Ja, und was ist, wenn in einem Seekajak das Gepäck so verstaut wird, dass es von Anfang an leegierig ist. Nun, so etwas kann passieren, wenn die schweren Gegenstände nur im Heck verstaut werden. Dann heißt es Anlanden und umpacken; denn allein mit Hilfe des Skegs kann ein leegierig getrimmtes Seekajaks nicht korrigiert werden.

Was kann nun den anfänglich charakterisierten weniger erfahrenen Kanutinnen und Kanuten empfohlen werden: Steuer, Skeg oder „unten ohne“?

Wer von ihnen schneller unterwegs sein will und schneller Kursänderungen vornehmen möchte, dem kann ich nur zu einem **Seekajak mit Steuer** raten. Kurs zu halten, fällt einem in einem Steuer-Seekajak einfach leichter. Das gilt insbesondere bei Seiten- und Rückenwindkursen. Natürlich verursacht das Steuerblatt einen zusätzlichen Wasserwiderstand. Aber in Anbetracht dessen, dass man sich bei einem Steuer-Seekajak voll auf den Geradeaus-schlag konzentrieren kann, wird der bremsende Effekt eines Steuerblattes mehr als kompensiert. Darüber hinaus ist es bei rauem Seegang vielen nur mit Steuer möglich, ohne große Kenterängste zügig eine 180°-Kurve zu paddeln. Experten brauchen wohl für solch eine Kurve kein Steuer und sind mit dem Seekajak auch schneller rum, aber nur die trauen es sich, unter solchen Seegangsbedingungen ihr Seekajak bis zum Süllrand anzukanten und dann mit Steuerschlägen herumzuziehen.

Wer sich nun für ein **Steuer-Seekajak** entscheiden möchte, der sollte insbesondere eines mit integriertem Steuer in die engere Wahl seiner Kaufentscheidung ziehen. Ob er sich dann auch für solch ein Seekajak entscheidet, hängt natürlich auch von anderen Faktoren ab:

1. Ist der Sitzhalt des Seekajaks (hier: Schenkel-, Hüft- und Beinhalt) in Ordnung?
2. Stimmt das Volumen des Seekajaks?
3. Ist das Seekajak nicht zu kipplig?
4. Will ich überhaupt solch Passagen bzw. bei solchen Gewässerbedingungen paddeln, wo ich auf ein Steuer angewiesen bin?
5. Habe ich auch Lust dazu, zumindest halb so verbissen - wie z.B. Läufer für einen Marathon trainieren - dafür zu trainieren, dass ich ein Skeg-Seekajak zu beherrschen lerne?

Für mich bieten „**Unten-ohne**“-**Seekajaks** keine Vorteile. Sie sind eigentlich ein „Nieschenprodukt“, sog. „Spielboote“, geeignet, um in der Brandung, insbesondere in „Tidalraces“ zu paddeln. Wer damit tagelang Strecke paddeln will, muss topfit sein und sich bewusst sein, dass er es am Ende der Tour dann u.U. nicht mehr ist.

**Skeg-Seekajaks** bieten für mich gegenüber den „Unten-ohne“-Seekajaks den Vorteil, dass sie sich mit dem Skeg leichter trimmen lassen. Der alleinige Vorteil gegenüber einem Steuer-Seekajak besteht darin, dass es – den richtigen Trimm vorausgesetzt – nicht ganz so schlimm ist, wenn das Skeg mal kaputt geht; denn insbesondere die britischen Skeg-Seekajaks sind so gebaut, dass sie – bei entsprechender Leistungsfähigkeit des Kanuten – auch ohne Skeg-Einsatz gepaddelt werden können.

**Steuer-Seekajaks** haben für mich allesamt den Nachteil, dass immer mal wieder an der Steueranlage etwas kaputt gehen kann. Mir selber sind in den letzten 25 Jahren zwei Mal die Steuerblätter abgebrochen. Meist ist der Schaden weniger gravierend, aber weitab von der Küste vielfach nicht unkritisch:

- eines der beiden Steuerseile reißt (also unterwegs immer eine Reservesteuerleine dabei haben!);
- die Befestigung des Steuerseils an den Steuerpedalen bzw. an der Steuerblatthalterung löst sich (also unterwegs stets griffbereit ein paar Schäkel bzw. Kabelbinder dabei haben!);
- der Steuerbock bzw. die Steuerpedalen verstellen sich z.B. nach einer Kenterung bzw. weil sich die Verschraubung aus irgendeinem Grund plötzlich löst (also möglichst die Pedalerie vor dem Verrutschen absichern, auch wenn dann interessierte Dritte keine Probefahrten mit dem Seekajak unternehmen können, weil das Verstellen der Steueranlage nicht so leicht mehr möglich ist!);
- die Steueranlage lässt sich nicht auf die Körpergröße des Kanuten einstellen (trifft häufiger bei geliehenen Seekajaks zu).

Eine Gefahr, die wir kennen, ist keine Gefahr! Wer also ein Steuer-Seekajak paddelt, sollte vor größeren Touren die Steueranlage daraufhin überprüfen, ob noch alles in Ordnung ist. Das gilt auch für per Schraubendrehung verstellbare Sitzschalen. Denn wenn plötzlich die Sitzschale verrutscht, kann weder das Steuer richtig bedient werden noch verfügt man über den entsprechenden Sitzhalt, der nötig ist, um ein Seekajak bei Seegang auch ohne Steuereinsatz auf Kurs zu halten.

Steuer-Seekajaks mit integrierte Steueranlage (z.B. von Pietsch & Hansen bzw. Lettmann) haben den Vorteil, dass das Steuerblatt bei Grundberührungsgefahr in den Rumpf eingezogen werden kann, ohne dass dadurch das Seekajak besonders luvgerig wird. Sie haben den Nachteil, dass das Steuerblatt bzw. der Steuerschacht im Unterwasserschiff beschädigt werden kann, wenn man Grundberührungen mit herunter gelassenem Steuerblatt billigend in Kauf nimmt. Übrigens, im Falle einer Beschädigung der Steueranlage sind insbesondere die Pietsch & Hansen-Seekajaks auf Grund ihres ausgeprägten Kielsprungs ab einem 4er Wind auch von Experten nicht immer beherrschbar. Bei den Lettmann-Seekajaks wird das wegen des für Lettmann-Seekajaks typischen geringeren Kielsprungs nicht ganz so problematisch sein, vorausgesetzt der Trimm stimmt.

Steuer-Seekajaks mit Heckumklapp-Steueranlage („Flip-off“) (hier wird das Steuerblatt soweit hochgezogen, bis es auf dem Achterdeck liegt) haben zusätzlich gleich mehrere Nachteile:

- Meist ist das Steuerblatt zu kurz, sodass es bei achterlichen Kursen keine so effiziente Steuerwirkung hat; ist das Steuerblatt jedoch länger, mag wohl die Steuerwirkung besser sein, aber die Belastung auf das Steuerblatt bzw. die Steuerblatthalterung ist dann so groß, dass es sich bei entsprechendem Seegang mehr oder weniger schnell verbiegen kann.
- Ein hochgezogenes Steuerblatt lässt ein Seekajak besonders stark luvgerig werden.
- Beim Rückwärtssurfen in der Brandung besteht irreparable Beschädigungsgefahr, sobald das Seekajak kerzt und dabei mit dem Heckende den Grund berührt.

Steuer-Seekajaks mit dem finnischen „Navigator-Rudder“ haben darüber hinaus den Nachteil, dass das Steuerblatt beim Surfen relativ schnell aufschwimmt und somit den großen Vorteil von Steuer-Seekajaks, nämlich länger als mit Skeg-Seekajaks surfen zu können, nicht besitzen. Deshalb würde ich das „Navigator-Rudder“ als nur bedingt „surftüchtig“ einstufen.

Steuer-Seekajaks mit den bei Flusswanderkajaks bekannten „Klapp-Steueranlagen“ haben demgegenüber den Nachteil, dass das Steuerblatt auch im hochgezogenen Zustand bei einer Kenterung in der Brandung nicht vor Beschädigung geschützt werden kann. D.h. kentern wir in der Brandung mit solch einem Steuer und packt die Brandung das Seekajak und treibt es „rollenderweise“ in Flachbereiche, wird das Steuerblatt bei Grundberührung abbrechen,

zumindest aber verbiegen. Insofern sind solche „Klapp-Steueranlagen“ praktisch nicht „brandungstüchtig“; denn gerade in der Brandung sind Kenterungen nicht auszuschließen. Gadermann bietet u.a. solch eine Steueranlage für seine Seekajaks an. Auch gibt es eine Firma in Vorpommern, die eine „Klapp-Steueranlage“ entwickelt hat.

Schließlich gibt es immer mal wieder Seekajaks mit einer Flossen-Steueranlage. Bei der ist das Steuerblatt wie bei manchen integrierten Steueranlagen unter dem Rumpf montiert, es kann jedoch nicht in den Rumpf eingezogen werden. Solange es möglich ist, mit einem solchen Seekajak stets im tieferen Wasser einzusteigen und ansonsten keine Gefahr der Grundberührung besteht, ist nichts gegen solchen eine Steueranlagen-Technik einzuwenden. Gerade fürs Paddeln entlang der Küste, insbesondere bei Brandungsbedingungen sind Grundberührungen jedoch nicht auszuschließen. Insofern können Flossen-Steueranlagen als nicht „brandungstüchtig“ eingestuft werden! Eine Ausnahme dazu stellt die vom finnischen Seekajakhersteller KAJAK-SPORT entwickelte Flossen-Steueranlage dar. Sie befindet sich nicht unter dem Heck, sondern am Ende des Hecks und besteht aus elastischem, aber relativ formbeständigem Plastik. Grundberührungen verkräftet das Steuerblatt ohne Weiteres. Selbst das Ziehen über Strand und Steine bereitet keine Probleme. Lediglich beim Starten vom Ufer aus (sog. „Robbenstart“) könnte dieses Steuerblatt einem Schwierigkeiten machen; denn es scharrt wie ein Pflug über den Boden und bremst einem dabei ab. Insbesondere bei Brandungsbedingungen könnte es dann passieren, dass es einem – wenn überhaupt - erst nach mehreren Anläufen gelingt, ins tiefere Wasser vorzurobben. Solange man immer einen Kanuten im Hintergrund hat, der einen ins Wasser schiebt, ist das jedoch nicht als kritisch anzusehen. Ansonsten wird es einem bewusst werden, dass der Start vom Flachen durch die Brandung ins Tiefe der schwierigste Teil einer Brandungsfahrt ist.

Last not least, zur Steueranlage gehören auch die Pedalen. In Anbetracht dessen, dass Paddelarbeit zum Teil auch „Beinarbeit“ ist, sollte darauf geachtet werden, dass die mit jedem Vorwärtspaddelschlag verbundene Beinbewegung nicht zu einer Verschiebung der Pedalen und somit zu einem ungewollten Steuerblattausschlag führt. Steuerpedalen, die es ermöglichen, dass zumindest der Hacken der Füße so abstützt werden kann, dass daraus keine Pedalbewegung resultiert, erfüllen diese Forderung. Das trifft in der Regel jedoch nicht für jene – insbesondere bei den meisten britischen und finnischen Seekajaks eingebauten - Steuerpedalen zu, die seitlich, nahe der Innennahtverklebung auf einer Schiene angebracht sind.

**Text:** U.Beier

-----

10.10.2008 **Vietnam** (Revier/Ausland)

In dem Buch:

**„Descending the Dragon:  
My Journey Down the Coast of Vietnam“**  
(National Geographic Books: 2008; 144 S.)

berichten **Jon Bowermaster** und **Rob Howard** über eine knapp 1.300 km lange Kajaktour zu Viert entlang der Küste Vietnams.

**Link:** [www.nationalgeographic.com/books](http://www.nationalgeographic.com/books)

-----

05.10.2008 **Hinauspaddeln durch die Brandung** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER beschreibt **J.R.Wilcox** in einem Leserbrief, wie früher die Einheimischen in Südwest-Alaska mit ihren Seekajaks hinaus durch die Brandung paddelten:

- „The Eskimos ... rolled their kayaks as they entered a breaker, let the hulls take the beating and rolled back up after the breaker had passed. They did this several times after they left the beach.“

D.h. bei entsprechend hoher Brandung versuchten die Eskimos nicht, mit voller Kraft durch die Brandung zu paddeln. Vielmehr kenterten sie, bevor ein Brecher sie erreichte, um dann nach dem Durchlaufen des Brechers wieder hochzurollen und anschließend sofort weiter zu paddeln. Ungünstigenfalls mussten sie unterwegs hinaus zur brandungsfreien Zone mehrmals kentern, um so die in mehreren Reihen einlaufenden Brecher unter Wasser „abzuwettern“.

Wie hoch die Brandung sein muss, um diese Taktik anzuwenden, ist schwer zu sagen. Spätestens wenn das mit dem kraftvollen Hinauspaddeln nicht klappt, weil die Brecher einen immer & immer wieder zurück an den Strand spülen bzw. rückwärts kerzen lassen, sollte man sich überlegen – sofern die Rolle „bombensicher“ (richtiger: „brechersicher“) ist – mal es mit dieser Eskimo-Taktik zu versuchen; denn ein gekentertes Seekajak wird nicht so leicht von einem einlaufenden Brecher mitgenommen, wie ein in Fahrt befindliches Seekajak.

Übrigens, diese Taktik lässt sich auch anwenden, wenn ein zu hoher Brecher seitlich angehaucht kommt. Bevor man sich von den Brecher unkontrolliert umschmeißen lässt, sollte man einfach vorher – hin zum oder weg vom Brecher - kentern und unter Wasser abwarten, bis der Brecher einen überspült und mitnimmt. Spätestens wenn der Brecher allmählich an Kraft verloren hat, d.h. spätestens dann, wenn der Brecher einen kaum noch mitnimmt, sollte man dann das Paddel an der Wellen-Luv-Seite ca. 90° zum Seekajak querlegen und sich am Paddel hochziehen. Der Schwung des Brechers und der damit verbundene Wasserdruck reichen aus, dass das Paddelblatt beim Hochrollen nicht Richtung Grund weggleiten, sondern dass man sich an ihm regelrecht wieder an die Wasseroberfläche hochziehen kann.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2008, S.5 (Leserbrief) – [www.seekayakermag.com](http://www.seekayakermag.com)

**Link:** Weitere Tipps zum Brandungspaddeln finden wir unter:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pdf)

-----

#### 05.10.2008 **Freya Hoffmeisters Traum-Seekajak?** (Ausrüstung)

**Freya Hoffmeister** (44), die international bekannte Küstenkanuwanderin (rund Island und rund Neuseeland) und „Greenlandrollerin“ (sie beherrscht über 30 Rollvarianten) aus Husum, hat sich für die nächste Zeit viel vorgenommen: Sie möchte Australien umrunden. Bislang ist das im Seekajak nur dem legendären Neuseeländer **Paul Caffyn** gelungen. Für die ca. 15.000 km hat sie 1 Jahr angesetzt:

**Link:** <http://qajaqunderground.com/expeditions/australia-2008/>

Als Seekajak wird sie ein Boot vom US-amerikanischen Hersteller EPIC KAYAKS auswählen, und zwar den:

- „**18X Sport**“ (549x56 cm; ca. 369 Liter Volumen)

Dieses Seekajak stimmt nicht 100%ig mit dem in Serie gefertigten Boot überein. Es wird noch entsprechend den Wünschen von **Freya** „getunet“. So soll auch das Steuer, welches eine Art integrierte Steueranlage darstellt, so verbessert werden, dass das Steuerblatt noch eine effizientere Wirkung haben wird:

Link: <http://qajaqunderground.com/2008/08/14/epics-new-rudder-prototype/>

Ob dieses Seekajak das geeignete Boot für eine solche fast unvorstellbare Umrundung ist, wird sich erst nachträglich feststellen lassen. Im Moment kann ich nur vermuten, dass eine Schwachstelle dieses Seekajaks das am Ende des Hecks ins Heck installierte und als Heck ausgeformte Steuerblatt sein wird. Problematisch wird dabei nicht so sehr das vermutlich beim Surfen weniger effizient wirkende Steuerblatt sein; denn **Freya** hat bei ihrer Island- und Neuseelandumrundung gezeigt, dass sie in der Lage ist, eine Seekajak ohne Steuer (hier: „**Romany Explorer**“) auf Kurs zu halten. Vielmehr wird es das weniger brandungstüchtige Steuerblatt sein. Spätestens wenn **Freya** durch eine Meter hohe Brandung starten muss und dabei von einem Brecher wieder zurück Richtung Land gespült wird, ist bei einer Grundberührung des Hecks eine Beschädigung des Steuerblatts nicht mehr auszuschließen.

Warum hat sich **Freya** gerade für dieses Seekajak von EPIC KAYAKS:

Link: [www.epickayaks.com](http://www.epickayaks.com)

entschieden?

Weil es sich bei EPIC KAYAKS um einen ihrer Sponsoren handelt, der sie schon bislang jederzeit zuverlässig mit Material unterstützt hat (z.B. Paddel)?

Weil es von den Lesern des SEA KAYAKER-MAGAZIN als „*Best Open Water Racing Kayak*“ gewählt wurde? (Dec. 08)

Ich glaube nicht, dass Freya Hoffmeister sich deshalb auf ein „Second-Best“-Seekajak einlassen würde. Natürlich weiß auch sie, dass bei einer solchen Umrundung **die Person und nicht das Boot** maßgeblich das Gelingen bestimmt. Solange das gewählte Boot nicht völlig ungeeignet für eine solche Tour ist, dürfte das Material nur von sekundärer Bedeutung für das Erreichen ihres Zieles sein.

Schauen wir uns die Maße des „**18X Sport**“ an, müssen wir feststellen, dass es zu den Standardseekajaks zählt (500 – 550 cm lang und 51 – 58 cm breit), d.h. es ist weder zu kurz, noch zu lang, weder zu schmal, noch zu lang und – was das Volumen betrifft – mit ca. 369 Liter Volumen (gemeint ist das „ausgeliterte“ Volumen; demgegenüber hat SEA KAYAKER ein Verdrängungsvolumen von ca. 410 Liter ermittelt) zählt es zur Volumen-Kategorie L, die bei solch einer Tour für **Freya** akzeptabel sein müsste; denn bei ihren beiden anderen Umrundung paddelte sie mit dem „**Romany Explorer**“ (Nigel Dennis) (533x55 cm / ca. 340 Liter) sogar ein Seekajak mit 29 Liter weniger Volumen.

Aber was für ein Seekajak ist nun dieses „**18X Sport**“? Das SEA KAYAKER-Magazin hat in seiner Oktober-Ausgabe 2008 (S.12-14) dieses Boot einen Test unterzogen. Bemängelt wurde nicht viel:

- Es ist nicht sehr wendig.
- Beim Robbenstart über den Sand bremst das Steuerblatt.
- Beim Surfen hängt das Steuerblatt nicht immer im Wasser.
- Wenn es beim Surfen ausbricht, ist eine Kurskorrektur kaum noch möglich.

Interessanter sind demgegenüber ein paar technische Daten, die per Computer-Programm ermittelt werden konnten (zu einigen dieser Daten vgl. den folgenden Link):

Link: [www.seakayakermag.com/PDFs/18Xtechspecs.pdf](http://www.seakayakermag.com/PDFs/18Xtechspecs.pdf)

In der unten aufgeführten Tabelle habe ich für ausgewählte Seekajaks die vom SEA KAYAKER-MAGAZIN mit Hilfe eines Computer-Programms von **Broze/Taylor** bestimmten Wasserwiderstandswerte bei Flachwasserbedingungen in Abhängigkeit der Geschwindigkeit (hier: 4 kn, 5 kn und 6 kn) angegeben. Der Tabelle können wir entnehmen, dass das EPIC-Seekajak „**18X Sport**“ ab 5 kn das schnellste für Küstentouren geeignete Seekajak ist. Lediglich das Rennseekajak „**Rapier 20**“ von Valley weist ab 5 kn bessere Widerstandswerte auf. Bei 4 kn gibt es jedoch eine größere Zahl von Seekajaks mit niedrigeren Widerstandswerten. Es hängt nun von der Leistungsfähigkeit Freya ab, ob es ihr gelingt, auf Dauer schneller als 9 km zu paddeln. Wenn nicht, hat sie sich – zumindest was die Wasserwiderstandswerte bei Flachwasserbedingungen betrifft - das „falsche“ Seekajak ausgesucht.

Ob sich **Freya** ein zu kippliges Seekajak ausgesucht hat, können wir auch der Tabelle entnehmen. Sie enthält nämlich in der 2. Spalte noch Angaben über das maximale Krängungsmoment bei einer Beladung von 113 kg (hier: 68 kg Paddler plus 45 kg Gepäck). Ein Vergleich zeigt schnell, dass das „**18X Sport**“ mit einem Krängungsmoment von 65,1 Nm (bei 35-40° Krängungswinkel) nicht zu den besonders kippligen Seekajaks zählt. Aber es ist längst nicht so kippstabil wie ihr altes Expeditionsseekajak „**Romany Explorer**“ (90,0 Nm bei 40°)!?

**Tab.: Wasserwiderstand in Abhängigkeit der Geschwindigkeit sowie: Krängungsmoment in Abhängigkeit der Beladung**

Bootstyp (LxB; Volumen)	Maximales Krängungsmoment (Nm) bei 113 kg Beladung	Wasserwiderstand bei		
		4 kn (7,4 km/h)	5 kn (9,3 km/h)	6 kn (11,1 km/h)
Zum Vergleich: 2 Rennseekajaks				
<b>Rapier 20</b> - Valley (Rennseekajak) 607x45 cm / ca. 337 Liter	22,2 Nm Bei 45-55°	1,65 kg	<b>2,64 kg</b>	4,12 kg
<b>FW2000</b> (Moskito) - Nelo (Rennseekajak) 562x44 cm / ca. 301 Liter	<b>51,5 Nm</b> <b>Bei 40-50°</b>	<b>1,70 kg</b>	<b>2,89 kg</b>	4,79 kg
+++++				
<b>18 X Sport</b> - Epic Kayaks 549x56 cm / ca. 369 Liter	65,1 Nm Bei 35-40°	1,76 kg	<b>2,85 kg</b>	4,66 kg
<b>Extreme</b> - Current Design 577x55 cm / ca. 389 Liter	67,9 Nm Bei 35-45°	1,59 kg	<b>2,93 kg</b>	5,32 kg
<b>Expedition</b> - Current Designs 571x57 cm / ca. 408 Liter	57,4 Nm bei 35°	1,63 kg	<b>2,95 kg</b>	5,26 kg
<b>Inuk</b> - Kirton o. Nelo 550x51 cm / ca. 315 Liter	71,8 Nm bei 40°	1,63 kg	<b>2,95 kg</b>	5,22 kg
<b>Viviane</b> - Kajak-Sport 580x55 cm / ca. 392 Liter	101,7 Nm bei 55°	1,66 kg	<b>2,99 kg</b>	5,22 kg
<b>Distance</b> – Skim 587x52 cm / ca. 328 Liter	65,1 Nm bei 40°	1,71 kg	<b>3,09 kg</b>	5,52 kg
<b>XP</b> . Point 65°N 549x53 cm / ca. 334 Liter	66,4 Nm bei 40-45°	1,67 kg	<b>3,11 kg</b>	5,61 kg
<b>Barracuda</b> – Prijon 508x56 cm / ca. 330 Liter	67,9 Nm bei 45°	1,66 kg	<b>3,23 kg</b>	5,98 kg
<b>Artisan</b> - Kajak-Sport 555x56 cm / ca. 343 Liter	90,9 Nm bei 45°	1,61 kg	<b>3,25 kg</b>	6,10 kg
<b>Aquanaut</b> (GFK) – Valley 537x55 cm / ca. 330 Liter	80,1 Nm bei 40°	1,69 kg	<b>3,31 kg</b>	5,67 kg
<b>Kodiak</b> – Prijon Ca. 507x58 cm / ca. 381 Liter	96,3 Nm bei 45°	1,67 kg	<b>3,38 kg</b>	6,23 kg
<b>Nordkapp H<sub>2</sub>O</b> – Valley 547x54 cm / ca. 306 Liter	71,9 Nm bei 45°	1,60 kg	<b>3,51 kg</b>	6,42 kg
<b>VR</b> - Point 65°N 508x56 cm / ca. 355 Liter	71,9 Nm bei 40-45°	1,70 kg	<b>3,53 kg</b>	6,31 kg
<b>R</b> (= X-Ray ?) – Point 65°N	85,4 Nm	1,65 kg	<b>3,56 kg</b>	6,26 kg

508x56 cm / ca. 393 Liter	bei 45°			
<b>Romany Explorer</b> – Dennis 533x55 cm / ca. 340 Liter	90,0 Nm bei 40°	1,65 kg	<b>3,55 kg</b>	6,57 kg
<b>Nordkapp LV</b> – Valley 532x54 cm / ca. 294 Liter	65,0 Nm bei 40°	1,60 kg	<b>3,63 kg</b>	6,60 kg
<b>Dex</b> – Skim 493x51 cm / ca. 280 Liter	51,5 Nm Bei 35-40°	1,62 kg	<b>3,64 kg</b>	6,68 kg
<b>Viking</b> - Kajak-Sport 498x55 cm / ca. 302 Liter	70,3 Nm bei 40°	1,65 kg	<b>3,64 kg</b>	6,52 kg
<b>Sirius M</b> - P&H 520x53 cm / ca. 307 Liter	62,2 Nm bei 40°	1,63 kg	<b>3,67 kg</b>	6,58 kg
<b>Bahiya</b> - P&H 533x52 cm / ca. 299 Liter	51,4 Nm bei 35°	1,64 kg	<b>3,67 kg</b>	6,59 kg
<b>Quest</b> - P&H 536x56 cm / ca. 337 Liter	70,0 Nm bei 40°	1,68 kg	<b>3,67 kg</b>	6,53 kg
<b>Capella</b> - P&H 504x57 cm / ca. 324 Liter	97,8 Nm bei 40-45°	1,63 kg	<b>3,90 kg</b>	7,03 kg
<b>Avocet</b> – Valley 492x56 cm / ca. 298 Liter	70,0 Nm bei 35-40°	1,70 kg	<b>3,92 kg</b>	7,03 kg
<b>X-Lite</b> – Point 65°N 470x53 cm / ca. 276 Liter	66,0 Nm bei 40°	1,68 kg	<b>3,93 kg</b>	6,98 kg
<b>Seayak</b> – Prijon 485x58 cm / ca. 355 Liter	93,6 Nm bei 40°	1,87 kg	<b>3,95 kg</b>	6,99 kg
<b>Tempest 165</b> – Wilderness 501x55 cm / ca. 294 Liter	88,1 Nm bei 42°	1,65 kg	<b>4,05 kg</b>	7,30 kg
+++++				
Zum Vergleich: 1 Flusswanderkajak				
<b>Calabria</b> – Prijon 439x63 cm / ca. 367 Liter	104,4 Nm bei 40°	1,75 kg	<b>4,72 kg</b>	8,23 kg

Quelle der Daten: SEA KAYAKER-MAGAZIN (ab 1993) – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

Übrigens, **Freya**, die „Frau in schwarz“, will dieses Mal davon Abstand nehmen, mit einem schwarzen Seekajak zu paddeln; denn sie möchte es verständlicherweise vermeiden, dass Weiße Haie, Orcas bzw. Salzwasserkrokodile sie mit einem Seehund oder Seelöwen verwechseln könnten. So eitel ist nun mal auch nicht!

**Text:** U.Beier

## 05.10.2008 **Seenotfall an der Pazifikküste von Vancouver Island** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Doug Lloyd** in dem Beitrag.

### „The Cape of Storms: Solo kayaker lost while rounding Brooks Peninsula“

über einen 60jährigen Kajakfahrer, der mehrere Tage solo entlang der Pazifikküste von Vancouver Island paddelte und bei einer Kapumrundung wohl von einem 6-7 Bft. Wind (in Böen 8 Bft.) mit 1-2 m Seegang überrascht wurde und seitdem vermisst wird.

Fakt ist, dass der Kanute vermisst wird und dass keiner den Seenotfall bezeugen kann. Dennoch gab es die Tage vorher und auch an jenem Sturmtag andere Kanuten, die den Solo-Paddler gesehen hatten. In seinem Bericht greift **Doug Lloyd** auf die Aussagen dieser Zeugen zurück, um daraus die Gründe für den wahrscheinlich tödlich ausgegangenen Seenotfall abzuleiten.

Meines Erachtens gibt es im Wesentlichen 6 Gründe für dieses Unglück:

1. Der Solo-Paddler war nicht fit genug, um bei diesem Seegang zu paddeln (Seegangstüchtigkeit) und im Falle einer Kenterung wieder hochzurollen (Kentertüchtigkeit), um dann weiter zu paddeln.

2. Er informierte sich nicht tagtäglich über die Wetterlage.
3. Er schlug zuletzt ein Standquartier auf und unternahm ohne Gepäck ein Tagestour, ohne auf eine Notübernachtung vorbereitet zu sein.
4. Er wählte für seine Tagestour eine überwiegend von Steilküsten geprägte Passage, bei der nicht überall eine „Notlandung“ möglich war.
5. Er besaß keine Kälteschutzkleidung (Neo oder Trockenanzug), die ihn bei der dort vorherrschenden Wassertemperatur von 8°C vor allzu schnell einsetzender Unterkühlung hätte schützen können.
6. Er war nicht in der Lage, im Seenotfall z.B. per UKW-Sprechfunk bzw. Seenotbake auf sich aufmerksam zu machen (Seenottüchtigkeit).

Die plötzliche Wetteränderung überraschte ihn. Da er wohl für eine Notübernachtung nicht ausgerüstet war, versucht er trotz verschlechternder Wetterlage weiter zu paddeln, vorbei an zwei Kaps und einer Steilküste, auf die der Wind wehte, um sein Standquartier zu erreichen. Irgendwann scheiterte er im immer schwerer werdenden Seegang und kenterte. Die mangelnde Kentertüchtigkeit hinderte ihn am Hochrollen bzw. am Wiedereinstieg per mitgeführten Paddlefloat. Da er solo paddelte, gab es keine Mitpaddler, die ihm behilflich sein konnten. So trieb er – getragen von einer Schwimmweste, aber unzureichend bekleidet gegen Unterkühlung - allmählich mit der Strömung hinaus auf das offene Meer, ohne auf seinen Seenotfall aufmerksam machen zu können, und blieb dort verschollen.

Der Hauptfehler des Solo-Paddlers war wohl die Entscheidung, vom aufgeschlagenen Standquartier eine Tagestour zu unternehmen, ohne auf ein Notbiwak vorbereitet zu sein. Damit setzte sich der Solo-Paddler unnötig in Zugzwang, nämlich unbedingt wieder zurück zu seinem Standquartier zu kehren. Dabei wurde er von zunehmend schwieriger werdenden Gewässerbedingungen überrascht und scheitert schließlich an ihnen.

Auch wenn sich dieser Solo-Paddler nicht an dem Motto von **Doug Lloyd**:

**„Hope for the best, prepare for the worst!“**

(Hoffe, dass alles gutgehen wird, aber rechne stets mit dem Schlimmsten!)

gehalten hat, möchte ich hier generell nicht zum Ausdruck bringen, dass dieser Solo-Paddler niemals hätte allein auf der Pazifikseite von Vancouver Island hätte paddeln dürfen. Immerhin hatte er schon vorher in dieser Gegend gepaddelt. Denn:

- Ein Solo-Paddler muss nicht unbedingt Kälteschutzkleidung tragen und Seenotsignalmittel (Signalkugeln, UKW-Sprechfunkgerät bzw. Seenotbake) mit sich führen.
- Er muss nicht unbedingt die Rolle bzw. die Solo-Wiedereinstiegstechniken beherrschen.
- Er muss auch nicht unbedingt den Wetterbericht abhören, wenn es auch für dieses Revier äußerst hilfreich gewesen wäre zu erfahren, ob größere Dünung zu erwarten sei.
- Er muss auch nicht brandungstüchtig, wohl aber schon etwas seegangstüchtig sein.

Dieser Verzicht auf die eigentlichen **zentralen Fertigkeiten und Vorgehensweisen** eines Küstenkanuwanderers setzt jedoch **unbedingt** Folgendes voraus:

- Ein nur bedingt seetüchtiger Solo-Paddler muss sich ein Revier aussuchen, wo er bei einer Wetterverschlechterung sofort anlanden und ein Notbiwak errichten kann.
- Es muss auch ein Revier sein, wo er dicht am Ufer entlang paddeln kann, sodass er nach einer Kentierung ohne große Probleme das rettende Ufer samt seinem kentertüchtigen Seekajak schwimmend erreichen kann, ohne dass die Gefahr besteht, hinaus aufs offene Meer getrieben zu werden.

- Er muss über soviel Reservezeit verfügen, dass er nicht in Zugzwang gerät, unbedingt weiterpaddeln zu müssen, auch wenn die Gewässerbedingungen dagegen sprechen.

Wer sich als Kanute an diese beiden Bedingungen hält, der dürfte in der Lage sein, die geplanten Touren erfolgreich zu Ende bringen. Wer sich nicht daran hält, geht ein Risiko ein, d.h. setzt darauf, bei seiner Tour Glück zu haben. Der amerikanische Solo-Paddler setzte ebenfalls – mehr oder weniger bewusst - auf sein Glück und das kostete ihm – obwohl es bis dahin immer gutging - dieses Mal sein Leben.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2008, S.19-34 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

### 05.10.2008 **Rund Island** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Greg Stamer** in dem Beitrag:

#### **„Lost in Iceland“**

über die Umrundung von Island, die er 2007 zusammen mit Freya Hoffmeister (Husum) in Rekordzeit zurücklegte (1.620 km in 35 Tagen). Gepaddelt wurde von Kap zu Kap, d.h. Buchten, egal wie breit, wurden grundsätzlich nicht ausgefahren. Die größte Querung betrug 90 km (Faxaflói Bay). Am längsten waren sie mal 22 Stunden unterwegs (Breidafjordur). Den täglichen Wetterbericht erhielten sie von Karel Vissel aus Israel per Satellitentelefon zugesickt. In dem Beitrag wird auch eine Skizze von Island abgedruckt, der man die Route und die nächtlichen Camps entnehmen kann.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2008, S.30-40 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link:**

G.Stamer: [www.gregstamer.com](http://www.gregstamer.com)

F.Hoffmeister: [www.qajaqunderground.com](http://www.qajaqunderground.com)

-----

### 02.10.2008 **Halbinsel Wustrow & Umgebung** (Revier/Inland)

In KANU SPORT stellt **Heinz-Georg Luxen** im Beitrag:

#### **Die „verbotene“ Halbinsel Wustrow**

das Paddelrevier nordöstlich von Wismar vor. (Westlich der Halbinsel Wustrow liegt übrigens die Insel Poel.)

Berichtet wird über eine Umrundung der Halbinsel. Gestartet wurde von der Reriker Seebrücke (Sandstrand) aus. Zunächst ging es entlang der Ostseeseite Richtung Insel Poel und dann durch das Salzhaff wieder zurück zum Reriker Hafen. Je nach gewähltem Kurs beträgt die Fahrtstrecke ca. 22-26 km.

Zu Bedenken bei dieser Tour ist, dass das Betreten der Halbinsel nicht erlaubt ist, früher aus militärischen Gründen und heute aus Gründen des Naturschutzes bzw. privatrechtlichen Gründen. D.h. wer hier umrunden will, muss zunächst ca. 12,5 km durchhalten. Erst dann bietet der „Campingplatz Möwe“ auf dem Boiensdorfer Werder (mecklenburgische Festlandküste) die Möglichkeit zum Anlanden.

Natürlich kann die Umrundung auch von diesem Campingplatz aus gestartet werden. Die engste Landverbindung hinüber zur Halbinsel liegt zwischen Reriker Seebrücke und Hafen und beträgt ca. 100 m, wenn westlich des Hafens ein-/ausgesetzt wird.

Wenn wir lieber 2 Tage paddeln möchte, hätten wir die folgenden beiden Alternativen zur Auswahl:

1) Am ersten Tag könnte von Rerik aus entlang der Ostseeseite vorbei an der Insel Poel bis zum Zeltplatz „Ostsee-Camping Zierow“ (liegt an der Festlandsküste nordwestlich von Wismar) gepaddelt werden (ca. 30 km). Am nächsten Tag könnte es dann auf der Festlandseite wieder zurückgehen (ca. 27 km). Dabei sollten wir es vom Wetter abhängig machen, ob zunächst die Ostseeseite und am nächsten Tag die Festlandseite entlang gepaddelt wird, wobei es auch durchaus möglich ist, ein „Acht“ zu paddeln, d.h. zwischen Wustrow und Poel die „Seiten“ zu wechseln.

2) Wir könnten auch auf dem „Campingplatz Möwe“ unser Standquartier aufschlagen und dann den einen Tag die Halbinsel Wustrow (mind. 22 km) und den nächsten Tag die Insel Poel umrunden (mind. 30 km).

Zur Orientierung und Planung der Tour empfiehlt es sich, den „Tourenatlas Wasserwandern, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern“ von Jübermann zu besorgen. Auf den Seiten 28 und 29 finden wir dort die Karten, die wir für die Tour benötigen. Wer sich die beiden Blätter farbfotokopiert, einlamiert und während der Tour auf Deck mit sich führt, dürfte nicht von seinem geplanten Kurs abkommen, außer das Wetter spielt nicht mit. Die Aussage von **H.-G.Luxen**: *„Selbst bei Sturm herrschen hier (= Salzhaff) fast noch Ententeichbedingungen.“* ist jedoch stark untertrieben. Lt. internationaler Klassifizierung beginnt nämlich Sturm dort, wo wir längst nicht mehr paddeln können:

3 Bft. = „Schwacher Wind“ (12-19 km/h)

4 Bft. = „Mäßiger Wind“ (20-28 km/h)

5 Bft. = „Frischer Wind“ (29-38 km/h)

6 Bft. = „Starker Wind“ (39-49 km/h)

7 Bft. = „Harter steifer Wind“ (50-61 km/h)

8 Bft. = „Stürmischer Wind“ (62-74 km/h)

9 Bft. = „Sturm“ (75-88 km/h)

(Quelle: Seewetter (hrsg. v. Seewetteramt, 2. Aufl. 2002, DSV-Verlag, S.29)

D.h. spätestens ab einem 6er Gegenwind auf der Festlandseite von Poel und Wustrow werden die meisten Kanuten beim Streckepaddeln Probleme bekommen. Und ab einem 4er Wind aus westlicher bis nordöstlicher Richtung ist auf Grund der flachen Uferstreifen entlang der Ostseeseite von Wustrow und Poel mit Brandung zu rechnen, die den weniger see-gangstüchtigen Kanuten nicht nur das Paddeln, sondern insbesondere das Anlanden auf Poel erschweren kann. Außerdem ist ab einem 4er Wind aus westlicher Richtung in der Bucht zwischen Insel Poel und Zierow stets mit sehr kabbligem Seegang zu rechnen. Deshalb finden wir auch bei **Jübermann** den Hinweis: *„Umfahrung der Insel Poel bzw. Befahrung der Seeseite der Halbinsel Wustrow für Kajaks nur bei ruhiger Wetterlage.“*

Übrigens, seit einiger Zeit gibt es auch für die Wismarerbucht „freiwillige Befahrensregelungen“, die sich von Boltenhagen bis Rerik erstrecken. Diese Befahrensregelungen wurden von der Projektgruppe Wismarbucht, einem Zusammenschluss der um die Bucht ansässigen Wassersportvereine, Angler, Fischer und Vogelschützer erarbeitet. Sie ermöglichen auch weiterhin die Umrundung von Wustrow und Poel. Jedoch sind einige Umwege zu paddeln. Außerdem ist das Anlanden etwas eingeschränkt. Infos hierüber finden wir unter:

[www.naturschutz-wismarbucht.de](http://www.naturschutz-wismarbucht.de)

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KANU SPORT, Nr.10/08, S.28-29 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

-----

### 30.09.2008 **Weltweite langfristige Gezeitenberechnung** (Ausbildung)

Es naht die Zeit, dass wir für das nächste Jahr unsere Touren planen. Soll auf Gezeitengewässer gepaddelt werden, bereitet uns das jedoch Probleme, da nicht immer so früh die Gezeitendaten verfügbar sind. Wer dennoch schon jetzt planen will, kann auf das Computerprogramm:

#### **„WWW Tide and Current Predictor“**

zurückgreifen. Nähere Infos hierüber finden wir auf der DKV-Homepage.

Übrigens, mit Hilfe dieses Computerprogramms hatte ich mir für 4 Touren entlang der Deutschen Bucht die nötigen Hochwasserzeiten für die gewünschten Starttage errechnen lassen. Ein Monat später erschien nun der:

#### **„Gezeitenkalender – Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht 2009“**

Ich hatte so die Möglichkeit zu überprüfen, wie stark diese Computervorhersagen (CV) von den Angaben des Tidenkalenders (TK) abweichen:

30.4.09 Hochwasser Neuharlingersiel: CV = 16.15 Uhr / TK = 16.25 Uhr

13.6.09 Hochwasser Tümlauer Hafen: CV = 17.15 Uhr / TK = 17.14 Uhr

23.7.09 Hochwasser Schlüttsiel: CV = 15.30 Uhr / TK = 17.37 Uhr

13.8.09 Hochwasser Spieka-Neufeld: CV 5.28 Uhr / TK = 5.49 Uhr

Die Abweichungen liegen bei diesen 4 beispielhaften Berechnungen zwischen - 1 Minute und + 21 Minuten.

Übrigens, mit Hilfe des Computerprogramms ermittelte ich für einen bestimmten Tag die Hochwasserzeit von Helgoland. Anschließend holte ich mir für die jeweiligen Bezugsorte die Korrekturfaktoren aus dem Tidenkalender 2008 heraus und errechnet so die Zeiten für 2009. D.h. die Abweichungen der Zeiten des Tidenkalenders von den Zeiten der Computervorhersage sind nicht allein auf das Computerprogramm zurückzuführen, sondern teilweise auch auf die nicht mehr aktuellen Korrekturfaktoren für die einzelnen Bezugsorte; denn die viermal per Tidenkalender ermittelten Hochwasserzeiten von Helgoland wichen nämlich von den Zeiten der Computervorhersage nur zwischen +4 Minuten und +7 Minuten ab.

Genauer brauchen wir es wirklich nicht. Insofern können wir bei Vorplanungen einer Tour – zumindest entlang der Deutschen Bucht – bedenkenlos mit den Zeiten arbeiten, die das Computerprogramm ermittelt.

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf)

-----

### 24.09.2008 **Navigator-Steuer-Blatt verloren** (Ausrüstung)

Die Steueranlage „Navigator Rudder System“ des finnischen Seekajakherstellers KAJAK SPORT scheint von immer mehr Seekajakfahrern verwendet zu werden. Deshalb halte ich es für nötig, hier auf eine u.U. gefährliche Schwachstelle hinzuweisen:

Ich selber hatte vor etwa 2 Jahren mein Flusswanderkajak mit einem solchen Steuer ausgerüstet. Leider habe ich beim Transport dieses Kajaks auf dem Autodach das Steuerblatt ver-

loren, da entweder die Leine zum Hochziehen bzw. die Elastikleine zum Herunterziehen des Steuerblatts riss und so das Steuerblatt aus der Halterung fallen konnte.

Wenn einem das Steuerblatt unterwegs auf dem Meer bei Wind und Seegang verloren geht, könnte das sehr unangenehm werden; denn nicht jeder Seekajakfahrer ist dann noch in der Lage, sein Seekajak auch ohne Steuer auf Kurs zu halten. Das gilt insbesondere dann, wenn er vorher sein Kajak nicht richtig getrimmt hat bzw. es mit Decklast fährt.

Wenn einem das beim Transport des Kajaks auf dem Autodach passiert, kann es jedoch für nachfolgende Straßenverkehrsteilnehmer lebensgefährlich werden.

Ich möchte daher alle Besitzer von Kajaks, die mit der Navigator-Steueranlage ausgerüstet sind, auf diese Schwachstelle der Steueranlage hinweisen, damit jeder sich vor dem Autodachtransport seines Kajaks bzw. vor einer Paddeltour davon überzeugen kann, dass diese beiden Leinen seiner Navigator-Steueranlage und die Verknüpfung miteinander völlig intakt sind. Die Warnung betrifft nicht das neueste Modell der Navigator-Steueranlage; denn bei der ist die Seilführungshülse, welche am Steuerblatt montiert ist, so befestigt, dass sie sich nicht mehr so leicht vom Steuerblatt lösen kann. Folglich kann die Steuerblatt-Hochziehleine nicht mehr so leicht durchscheuern und wenn doch, dann kann das Steuerblatt nicht mehr aus der Steuerblatthalterung rutschen und auf die Straße bzw. ins Wasser fallen.

**Text:** U.Beier  
-----

## 22.09.2008 **Schleimünde versteigert!** (Revier/Inland)

Die Meldungen über den Verkauf des Hafengeländes von Schleimünde häuften sich in der letzten Zeit.

Am Mittwoch, 17.9.08, brachte die YACHT die Überschrift:  
**„Schleimünde unterm Hammer“**

Am Donnerstag, 18.9.08, titelte das HAMBURGER ABENDBLATT (HHA):  
**„Versteigerung der Lotseninsel abgesagt“**

Schon einen Tag später wurde diese Meldung im HHA korrigiert:  
**„Lotseninsel an der Schlei wird doch versteigert“**

Am Montag, 22.9.08, setzte das HHA – vorerst - den Schlusspunkt mit der Meldung:  
**„Auktion: Schlei-Immobilie soll unverändert bleiben.  
Umweltstiftung ersteigert Lotseninsel für 665.000 Euro“**

Was ist bloß los mit der aus Kanuten-Sicht romantischsten Zeltmöglichkeit entlang der deutschen Ostseeküste?

Nun, mit Schleimünde bzw. der Lotseninsel meint man jenen Teil eines Sandhakens der im Mündungsbereich der Schlei liegt und heute überwiegend einen kleinen Hafen mit Haus und angrenzender Wiese beherbergt. Der Hafen ist Zufluchtsort der Segler, die die Nähe der Ostsee lieben, aber den Schutz der Schlei suchen, und Residenz der Vogelschützer vom Verein Jordsand e.V., die von einem vergleichbar großem Haus aus die Einhaltung des Naturschutzes des restlichen Teils (ca. 95 %) des Sandhakens überwachen. Und die Wiese, ja die dient auch dazu, den Kanuten, die von Schleswig aus die Schlei herunter paddeln bzw. von der Ostsee (z.B. Flensburg, Eckernförder bzw. Kiel) kommen, eine einfache und naturbelassene Zeltmöglichkeit zu bieten.

Einst gehörte dieses ca. 8.500 qm große Hafengelände der Bundesrepublik und dient als „Schutzhafen“. Vor Jahren schon gab der Bund aus finanziellen Gründen den Hafen auf und verpachtete ihn an den „Förderverein Schleimünde e.V.“ Mitglieder dieses Vereins sind alleamt schleswig-holsteinische Segelvereine und der Vogelschutz-Verein Jordsand, nicht jedoch der Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein.

Anscheinend reichte dem Bund nicht mehr die „bescheidene“ Pachtgebühr, denn sonst hätte er nicht die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) damit beauftragt, dieses Hafengelände zu versteigern (Mindestgebot: 125.000 Euro).

Für 655.000 Euro hat nun die gemeinnützige „Umweltstiftung Lighthouse Foundation“ (Sitz: Kiel) den Zuschlag für Schleimünde erhalten. Lt. HHA-Pressemeldung will die Stiftung, die sich dem Schutz der Meere widmet, die Lotseninsel so erhalten wie sie jetzt ist. Wollen wir hoffen, dass Schleimünde auch weiterhin als „**Naturnaher Wasserwanderplatz**“ bestehen bleibt und wir mit unseren Seekajaks noch lange Schleimünde anlaufen und dort in unseren Zelten für ein paar Tage übernachten dürfen.

**Text:** Udo Beier

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 22.9.08 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)

**Link:**

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_d/070910.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_d/070910.html)

[www.lighthouse-foundation.org](http://www.lighthouse-foundation.org)

-----  
**(Nur im Newsletter veröffentlichen; kein weiterer Abdruck genehmigt !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!)**

17.09.2008 **Schwerer Sturm** (Wetter)

In der YACHT beschreibt **Svante Domizlaff** in dem Beitrag:

**„Von Angst und Hass, von Kampf und Ohnmacht – wie entfesselte Natur sogar die Stärksten besiegt“**

die Auswirkungen eines schweren Sturms auf das Wasser, das Boot und den Menschen, welche ich hier mit freundlicher Genehmigung des Autors und der YACHT veröffentlichen möchte (eine Weiterverbreitung im Internet ist nicht erlaubt!):

*„... Auf dem Meer wäre der Sturm eine harmlose Sache, stünde ihm nicht ein mächtiger Verbündeter zur Seite. Zum Sturm gehört die Sturmsee. Erst das Wasser verleiht ihm seine vernichtende Kraft. Die unerbittlich heranmarschierenden Legionen von Wogen sind der eigentliche Feind des Seemanns. Wenn dazu Sturmseen durch Strömungen, Interferenzen oder durch eine sich verändernde Topografie des Meeresbodens aus dem Tritt geraten, gebären sie wahre Monster an Gewalt.*

*Dann entstehen Sturzsee und Brecher, die Schiffe nicht mehr anheben, sondern mit ihren Prankenhieben schlagen und unter tonnenschweren Wassermassen begraben. Welch furchtbare Kraft in Wellen steckt! Das klingt nicht nur schlimm, es ist schlimm. ...*

*Reden wir also von einem solchem, einen richtigen, einem schweren Sturm. Er ist ein komplexes Gebilde und kündigt seinen Ausbruch an. Bereits sein Aufziehen wird begleitet von unheimlichen, beklemmenden Wettererscheinungen. Sie sind wie erste Symptome einer schweren Krankheit, die kurz vor dem Ausbruch steht.*

*Beim Heraufziehen verändern sich der Himmel und die See. Was eben blau und strahlend und freundlich war, kehrt sich in das düstere Gegenteil. Eine konturlose, blasse, von geisterhaften Zirren umnebelte Abendsonne ist ein solches Symptom. Auch eine morbid grell oran-*

gerot geschminkte Morgensonne, die sich zwischen schweren Wolken im Osten zeigt, ein letztes Aufflackern vor der Finsternis. Dann folgt schweflig-fahles Licht, der Horizont schmiert zu, klebriger Sprühregen legt sich wie ein feuchtes Tuch über das Schiff. Wasser und Himmel verschwimmen in Wolkenbrüchen zu einer untrennbaren grauen Masse. Flaute. Die See atmet wie in schwerem Fieber. ...

Der Regen verrinnt. Das Grau des Himmels wechselt in bläuliches Schwarz. Erste Brisenstriche werden ... noch voller Glück wahrgenommen. Das Boot gewinnt an Fahrt. Es geht voran. Rasch nimmt der Wind zu, aber er ist instabil. In ersten Böen, die über das Wasser huschen, springt die Windrichtung hin und her.

Nun geht alles rasend schnell. Mit jeder Minute legt der Wind zu. Bald herrscht Sturmstärke. Wie aus dem Nichts wächst die See: Schaumkämme, weiße Streifen legen sich in Windrichtung, Gischt, (am Paddelblatt) pfeift und orgelt es. Mensch und Schiff ducken sich unter der Gewalt der Natur. ...

Der Sturm weht Gischtfitzen wie Schrotkugeln ins Gesicht. Der Sturm boxt und tritt, er rast, er verhält für einen Augenblick, um dann mit doppelter Wut anzugreifen. Alle Ordnung geht verloren. Wasserchaos. Und dann die Kälte. Selbst im Sommer sackt die gefühlte Temperatur, mit dem Einfluss des „Windchill factor“, auf den Gefrierpunkt.

Der Sturm vertreibt die Angst aus dem Menschen und schafft Platz für Erschöpfung, Lethargie, Hoffnungslosigkeit, Verzweiflung und manchmal Panik, die sogar zu irrationalen Handlungen führen kann. ... Logik und Vernunft zählen oft zu den ersten Opfern des Sturms. In einem schweren Sturm zerfällt erlerntes Wissen wie Asche. Es gelten keine Regeln mehr. Helfen können jetzt nur noch Instinkt und Erfahrung. Erfahrung, aus der sich unterbewusst mechanisch korrektes Handeln ableitet – und das Wissen über die Vergänglichkeit jedes Sturms. ...

Das Erlebnis eines schweren Sturms ist eine Grenzerfahrung von zutiefst intimem Charakter. Ist es Verzweiflung? Ist es Todesangst? Visionen vom Jenseits? Der vielmalige Weltumsegler Wilfried Erdmann glaubt, dass diese Gedanken nicht in die Öffentlichkeit gehören. Über die schlimmsten Stunden sagt er: „Der Kopf schaltete ab. Der Wille geht verloren. Ein einziger Brecher kann dicht total erschüttern. Einer reicht.“ Da ahnen wir, was er meint.

Reden wir noch von der Nacht. Der letzte Rest an Orientierung geht verloren. Das Chaos ist vollkommen. Brecher, gewaltig wie Gletscherwände, werden erst offenbar, wenn sie sich unmittelbar am Schiff türmen. Es gurgelt und rauscht in einem alles verschlingenden finsternen Schlund. Brecher aus dem Nichts wandern unter dem Kiel durch, andere treffen den Rumpf. Erschütterungen wie bei der Kollision mit einer Betonwand.

In einer besonders schweren Bö, von Regen und Wetterleuchten begleitet, springt der Wind plötzlich um. Das ist die Kaltfront. Sie bringt einen Temperatursturz. Der Himmel reißt auf. Sterne sind zu sehen. Ein Trost? Nur für Augenblicke. Die Rückseite der Kaltfront bringt Wolkenbrüche mit Orkanböen. Eine nach der anderen. Mit der neuen Windrichtung bauen sich die gefürchteten Kreuzseen auf. Noch ist nichts gewonnen, außer der Erkenntnis, dass das Sturmgebiet in Bewegung ist und irgendwann abzieht.

Der nun beginnende letzte Teil des Sturms richtet oft das größte Unheil an. Die Kräfte ... sind völlig erschöpft, der Seegang aber am höchsten. Jetzt drohen die Kaventsmänner, die haushohen Brecher sich überlagernder, quer oder gegeneinander laufender Sturmseen, eine Welt in Aufruhr, weißgrau, wild und seelenleer.

Ein Sturm kann so plötzlich abziehen, wie er aufgetaucht ist. Oder er kann sich zäh festkralen und Bö um Bö schicken, bis er zum letzten Male dreht, abflaut und die Bildung eines Zwischenhochs signalisiert. Wer das erlebt, der hat gewonnen. ...“

**Quelle:** YACHT, Nr. 20 v. 17.9.08, S.28-30 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)  
(Nur im Newsletter veröffentlichen; kein weiterer Abdruck genehmigt !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!)

-----

## 15.09.2008 **GPS-Navigation – wirklich so wichtig?** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt **Siegfried Netzband** in dem Beitrag:

### „Navigation nach GPS-Sicht“

vor, wie wir mit einem GPS-Gerät navigieren können und wie es aussähe, wenn wir beim Paddeln über kein GPS-Gerät verfügten. Dann müsste nämlich mit Kompass und terrestrischen Peilobjekten navigiert werden (sog. „Deckpeilung“), statt den Vorgaben eines GPS-Gerätes zu folgen.

**S. Netzband** ist der Auffassung, dass jeder Seekajakfahrer, wenn er aufs Meer hinaus paddelt, auch in der Lage sein MUSS, mit Hilfe eines GPS-Gerätes navigieren zu können. Nun, ich sehe das nicht so verbissen. Für mich persönlich ist ein GPS-Gerät ein - wenn auch recht nützliches – „Spielzeug“ (sonst hätte ich nicht in der Zwischenzeit mein drittes Gerät):

1. Ein GPS-Gerät ist äußerst hilfreich, wenn wir ohne Sicht, d.h. ohne Peilobjekte (Landmarken, Seezeichen) oder bei Dunkelheit bzw. Nebel paddeln. Nur, wann paddeln wir mal ohne Sicht? Nun, wenn es z.B. ab nach Helgoland geht (deshalb hatte ich genau für diesen Zweck schon 1994 ein solches Gerät eingesetzt) bzw. zu einer noch nicht trocken gefallenen Wattfläche oder wenn wir von der Dunkelheit bzw. vom Nebel überrascht werden. Insbesondere Nebel setzt aber eigentlich voraus, dass wir vor einer Tour stets die von uns geplante Route mit allen Wegepunkten, die – um Kollisionen zu vermeiden – abseits der Schifffahrtswege liegen sollten, abspeichern müssten. In Anbetracht dessen, dass ich nur ein einziges Mal – und zwar 1982 bei der Umrundung der Alandinseln - in wirklich dichten Nebel geraten bin, habe ich es mir langsam wieder abgewöhnt, vor Beginn einer Tour meine Routen und Wegpunkte im GPS-Gerät abzuspeichern.
2. Wenn wir schon einer im GPS-Gerät eingegebenen Route folgen möchten, informiert es uns darüber, wie viel Meter (z.B.) exakt die tatsächlich eingeschlagene Route von der geplanten Route abweicht (sog. Kursversatzanzeige (CDI)). Das ist insbesondere dann relevant, wenn wir das GPS-Gerät unterwegs nicht immer eingeschaltet haben, um Strom zu sparen.
3. Gerade bei größeren Querungen - wo die Deckpeilung etwas schwierig ist – können wir mit einem GPS-Gerät die Wind- bzw. Strom-Abdrift und somit auch den Vorhalte-winkel exakt bestimmen, was wichtig ist, wenn wir auf dem kürzesten Weg, d.h. ohne eine „Hundekurve“ zu paddeln, ein Peilobjekt erreichen wollen.
4. Beim Start zu einer Rundtour in ein unbekanntes, mit Seezeichen nicht immer gekennzeichnetes Revier, ist es manchmal ratsam, sich den Startort genau zu merken, damit wir ihn am Ende der Tour auch wieder ohne viel Sucherei finden. Besitzen wir ein GPS-Gerät, genügt es mit Hilfe eines Knopfdruckes den Startort zu „markieren“, d.h. als Wegpunkt einzuspeichern, sodass er am Ende dieser Tour mit Hilfe eine paar weiterer Knopfdrücke leichter angepeilt werden kann.
5. Es ist praktisch, unterwegs mit Hilfe eines GPS-Gerätes die momentane exakte Geschwindigkeit über Grund zu ermitteln. Mit solch einer Information lässt sich z.B. abschätzen, wie lange wir voraussichtlich noch bis zu unserem Ziel brauchen, auch wenn wir dieses nicht als Wegpunkt eingespeichert haben, bzw. ob es auch weiterhin Sinn macht, den eingeschlagenen Kurs weiter zu verfolgen. Außerdem hilft solch eine Angabe einem bei der Pausenplanung; stellen wir nämlich fest, dass wir beim Pausieren wieder zurücktreiben, wird die Pause sicherlich kürzer ausfallen, als wenn wir mit 5 km/h Richtung Ziel treiben.

6. Last and least zeigt ein GPS-Gerät – vorausgesetzt es ist während einer Tour immer angeschaltet -, wie viel Tages-Kilometer wir jeweils exakt gepaddelt sind. Wer ein Fahrtenbuch führt, wird das zu schätzen wissen.

Übrigens:

- wenn Kanuten das GPS bei meinen Touren einsetzen, dann überwiegend aus den Gründen 4. bis 6.
- beim Kauf sollten wir uns für ein Gerät entscheiden, das auch dann noch bedient werden kann, wenn es in einer wasserdichten Hülle verpackt wurde; denn brechende See lässt nahezu jedes GPS-Gerät – auch die mit IPX-7 Klassifikation (= wasserdicht, sofern das Geräte nicht tiefer als 1 m und nicht länger als 30 Minuten untergetaucht wird) - undicht werden! Leider verweist der Autor in seinem Beitrag auf das Gerät „Garmin eTrex Legend“, dessen Tasten seitlich am Gerät liegen und - sobald in einer wasserdichte Hülle verpackt - nur noch schwer bedient werden können.
- wer z.B. mit Seekartenkopien unterwegs ist, sollte darauf achten, dass die Koordinaten der anzupeilenden Wegepunkte exakt und ohne große Abschätzungen bis auf die 1/10tel Minute zu ermitteln sind. Bei den meisten Seekarten – nicht jedoch Sportbootkartenblättern – enthalten Kartenausschnitte nur Angaben über Koordinaten im 5-Minuten-Raster, was die spätere Ermittlung der exakten Koordinaten eines Wegpunktes unterwegs auf dem Wasser wesentlich erschwert, wenn nichts so gar unmöglich macht.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 113, S.48-51 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

15.09.2008 **Varde (DK) – Tönning (SH)** (Revier/Ausland/Inland)

Im SEEKAJAK berichten **Rainer Ewers & Anke Uhlemann** in dem Beitrag:

**„Eine Reise von Varde nach Tönning“**

von einer Tour zu Zweit in Einern, die im dänischen Ort Varde (liegt an der Varde Å) gestartet wurde und im schleswig-holsteinischen Ort Tönning (liegt an der Eider) endete.

Diese Tour führte zunächst den Fluss Varde Å hinunter und dann durch das gesamte dänische Wattenmeer. Seeseitig wurden die Inseln Fanø und Rømø gestreift. Anschließend ging es durch die Halligwelt Nordfrieslands. Sylt wurde auf der Wattseite passiert (mit Umtragen über die Nösselhalbinsel (Sylts Ostseite)) und Amrum auf der Seeseite. Als nächstes peilten die beiden den Seglerhafen von Hooge und nach einem Ruhetag St. Peter-Ording an, wobei Pellworm links liegen gelassen wurde. Einen Tag später ging es dann durchs Eidersperrwerk die Eider hinauf bis nach Tönning.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 113, S.32-37 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

03.09.2008 **Spitzbergen** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Ulrich Schildberg** im Beitrag:

**„Kajaktour auf Spitzbergen: Paddeln auf 80° Nord“**

über eine geführte Tour mit gemieteten Seekajaks ins „Reich“ der Eisbären und Walrösser. Angereist wurde per Flugzeug (von Tromsø) und per Schiff (innerhalb von Spitzbergen).

Der Beitrag enthält ein paar Infos über Ausrüstung, Anreise, Logistik und Gefahren/Sicherheit.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 9/08, S.20-22 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

**Link:** [www.svalbard-images.com](http://www.svalbard-images.com)

-----

## 20.08.2008 **SPOT: Satellite Personal Tracker** (Ausrüstung)

Hier im Newsletter wurde am 26.06.08 das Seenotfallmelde- und Kursaufzeichnungsgerät SPOT vorgestellt:

- **SPOT Satellite Messenger** (Spot = Satellite Personal Tracker)  
Größe: 11,1x6,9x4,4 cm  
Gewicht: 209 g  
wasserdicht: bis zu 30 Min. bis 1 m (schwimmfähig);  
stoßfest: Falltest bestanden (2x von 1 m Höhe);  
GPS: integriert  
Abdeckung: soll dem Globalstar-System entsprechen;  
Batteriedauer: ca. 14 Tage bei eingeschalteter Trackingfunktion;  
7 Tage durchgehend im Notfallmodus;  
ca. 1.900 Nachrichten (SPOTcheck okay);  
Preis: ca. 150,- US-\$  
Grundpreis: 100,- US-\$/Jahr, sofern Notfall-, Hilfe- und OK-Meldungen ausgestrahlt und verwaltet werden sollen;  
zusätzlich:  
Tracking: 50,- US-\$/Jahr, sofern die Route aufgezeichnet werden soll.

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/080626.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/080626.html)

Es handelt sich hier um eine Art Seenotbake, die zusätzlich dazu in der Lage ist, den zurückgelegten Kurs aufzuzeichnen und weiterzugeben.

Im SEA KAYAKER berichtet nun **Kristen Greenaway** über seine Erfahrungen mit diesem Geräte, das folgendes leisten kann:

1. Notfallmeldung: Einem kommerziellen Notfallcenter (GEOS-Alliance) wird bis zur Erschöpfung der Batteriekapazität (ca. 7 Tage) alle 5 Minuten die exakte Position zugesendet. Das Notfallcenter unternimmt dann die folgenden Maßnahmen:
  - a) Das Notfallcenter nimmt Kontakt mit einer vom Besitzer des Geräts angegebenen Rückruf-Nr. bzw. eMail-Adresse auf, um zu prüfen, ob es sich wirklich um einen Notruf handelt.
  - b) Einsatzkräfte werden über den Notfall und die aktuelle Position des Notfalles informiert.
2. Hilferuf: Eine Nachricht mit der genauen Position wird alle 5 Minuten (eine Stunde lang) mit der Bitte um Hilfe an die SPOT-Zentrale gesendet, die dann diesen Info an eine vorher angegebene Kontaktperson weiterleitet (z.B. per eMail).
3. Check In: Meldet den aktuellen Standort und den Hinweis, dass alles okay ist, an die SPOT-Zentrale, die dann diese Info an eine vorher angegebene Kontaktperson weiterleitet (nach ca. 1.900 solcher Meldungen ist die Batterie erschöpft).
4. Track Progress: Es wird alle 10 Minuten die aktuelle Position an die SPOT-Zentrale gesendet (nach 14 Tagen ununterbrochene Track-Aufzeichnung ist die Batterie erschöpft). Die zugelassenen Kontaktpersonen können jederzeit diese Positionsangaben über die Webseite der SPOT-Zentrale abrufen, wobei es möglich ist, den Verlauf der Route via Google Maps oder Google Earth nachzuverfolgen.

Beim Test dieses Gerätes stellte er fest, dass möglichst darauf zu achten ist, das es nicht vom Körper oder anderen Gegenständen, Gebäuden, Bergschluchten abgedeckt wird.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Aug. 08, S.51-53

→ [www.seakayakermag.com/2008/October/spot/.htm](http://www.seakayakermag.com/2008/October/spot/.htm)

-----

## 20.08.2008 **Wildwasserpaddler überfordert: 6 Kenterungen auf See** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Rob Gibbert** in dem Beitrag:

**„A Series of Capsizes:**

**A strong whitewater paddler discovers that his river experience didn't prepare him for a rough coastal crossing.“**

über einen Wildwasserpaddler, der bislang nur bei "Ententeichbedingungen" auf dem Meer paddelte, und nun in einem geliehenen Seekajak mit weiteren 13, jedoch erfahrenen Küstenkanuwanderern an einer über 30 km langen Küstentour teilnahm. Auf der Tour herrschten etwas schwierigere Bedingungen: Es wehte wohl „nur“ maximal 4 Bft. Wind, jedoch musste mit einem knapp 5 km/h starken Gezeitenstrom, der gegen den Wind strömte, einer ca. 1,80 hohen Dünung und - in Inselnähe - mit Stromkablung und Reflexionswellen gerechnet werden. Die Wassertemperatur betrug ca. +8°C und die Lufttemperatur knapp +5°C. Alle Kanuten trugen Trockenanzüge.

Der Wildwasserpaddler (bis WW III), der erst 1 Jahr im Kajak Wildwasser paddelt (vorher tat er dies in einem offenen Kanadier), stieß nach einer größeren Querung in Inselnähe, wo die Windsee sich mit einer Stromkablung (Gezeitenstromwellen) vermischte, an seine Grenzen. Weder fühlte er sich in seinem geliehenen Kajak wohl (er hatte große Probleme, gegen die Luvgerichtigkeit anzukämpfen), noch vertraute er den Seegang (er fühlte sich unwohl). Außerdem war er es als WW-Fahrer nicht gewohnt, stundenlang ohne Pause sich durch den Seegang zu kämpfen. Dann passierte es:

- Er kenterte das 1. Mal. Seine Rolle, auf die er sich sonst verlassen konnte, klappte nicht. Jedoch hatte er die Geduld, unter Wasser so lange auf eine Kameradin zu warten, bis er sich an ihrem Kajak hochziehen konnte („Eskimo Rescue“).
- 2 km später kenterte er das 2. Mal. Erneut klappt die Rolle nicht. Leider bemerkten die Mitpaddler nicht sofort, sodass er nach 10-15 Sekunden Wartezeit ausstieg. Die Mitpaddler lenzten sein Kajak, dann stieg er wieder in die Sitzluke. Damit während der Rettungsaktion sein Kajak samt dem Kajak des Retters nicht auf die Steilküste trieb, wurden beide von zwei anderen Mitpaddlern per Schleppleine auf Abstand zur Steilküste gehalten.
- Nach einer Pause an Land, erholte sich der „Kenterbruder“ soweit, dass er meinte, fit genug für die Weiterfahrt zu sein, ohne zu ahnen, dass der Seegang an Höhe und Rauigkeit zunehmen sollte. Die 3. Kenterung war quasi vorprogrammiert. Als es soweit war, war er schon so geschwächt und demotiviert, dass er gar nicht erst versuchte zu rollen. Wohl aber wartete er erneut (!) ein paar Sekunden auf einen Mitpaddler, an dessen Seekajak er sich dann hochziehen könnte. Aber es kam kein Mitpaddler zu Hilfe, sodass er ausstieg.
- Der Wiedereinstieg klappte ebenso wie die anschließende Schleppaktion. Der „Kenterbruder“ bildete ein Päckchen mit einer Mitpaddlerin. Als ein schwerer Brecher über sie rauschte, war die 4. und 5. Kenterung nicht mehr zu vermeiden.
- Erneut klappte der Wiedereinstieg, doch der „Kenterbruder“ konnte sich nicht mehr über Wasser halten und damit war die 6. Kenterung fällig.
- Beim dem fast schon zur Routine werdenden Wiedereinstieg fiel der „Kenterbruder“ aus der Sitzluke, bevor er richtig Platz genommen hatte (7. und letzte Kenterung)!

Schließlich wurde er in einer letzten großen Rettungsaktion in sein Seekajak „bugsiert“ und im Päckchen mit der „Kenterschwester“ an Land geschleppt. Während der „Kenterbruder“ anschließend über Land den nächsten Fährhafen erreichte, paddelten die anderen, die während des „Kentermarathons“ sich in 3 Gruppen aufgeteilt hatten und nun sich wieder nach Landgängen in 3 verschiedenen Buchten zusammengefunden hatten, bei noch schwierigeren Bedingungen zurück zum Startort mit dem Seekajak des „Kenterbruders“ aber ohne „Kenterbruder“ im Schlepp.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Aug. 08, S.25-30

→ [www.seakayakermag.com/2008/October/capesizes.htm](http://www.seakayakermag.com/2008/October/capesizes.htm)

-----

## 20.08.2008 **Schulterprobleme: Vorbeugung und Regenerierung** (Gesundheit)

Ich kenne kaum einen „alten“ Paddler – Paddlerinnen nicht ausgeschlossen – die nicht mit Schulterproblem zu kämpfen haben, und zwar Schulterprobleme, deren Ursachen beim Paddeln zu suchen sind. Selbst ich (65) hatte damit zu tun, jedoch schon als „junger“ Paddler (40). Die Lösung meines Problems fand ich im „Herunterschrauben“ meiner Jahreskilometerleistung von über 2.500 km auf etwa 1.000 km und in 3 gezielten Dehnungsübungen. Eigentlich halte ich vom Letzteren nicht viel, weil in der wissenschaftlichen Literatur die Vorteile des Dehnens in Frage gestellt werden, aber trotz meiner kritischen Einstellung hat das Dehnen bei mir geholfen:

1. Ellenbogen vor die Brust ziehen!
2. Ellenbogen hinter dem Kopf ziehen!
3. Seitlich an die Wand stellen und in Schrittstellung (z.B. rechtes Bein vor) rechten Arm in Schulterhöhe nach hinten dehnen!

**John Amtmann** hat nun im SEA KAYAKER den folgenden Beitrag geschrieben:

### „Rotator Cuff Injury: Prevention and Recovery“

Er empfiehlt gleichermaßen Übungen, die die Schulter kräftigen (insgesamt werden 7 solcher Übungen anhand von 20 Fotos erläutert), und eine Änderung des Paddelstils (es sollte darauf geachtet werden, dass mehr mit Rumpfrotation als mit Schulterrotation gepaddelt wird, d.h. die Arme wir mit 90° vom Körper weggestreckt und verharren dort, bis das Paddel wieder weggelegt wird (sog. „Paddler’s Box“)).

**Quelle:** SEA KAYAKER, Aug. 08, S.41-45 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

## 20.08.2008 **Vanuatu-Inseln (Südsee)** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Jon Turk** in dem Beitrag:

### „Looking for Paradise. The Islands of Vanuatu“ (inkl. Kartenskizze)

über eine Tour in zwei Prijon-Einer-PE-Kajaks, und zwar „Kodiak“, durch die Inselwelt von Vanuatu, die etwa nord-östlich weitab von Australien liegen. Fünf größere Inseln sind sie mit ihren Kajaks angelaufen, wobei der ca. 100 km weite Sprung von der ersten zur zweiten Insel per Fährschiff erfolgte. Vielfach sind sie unter Ausnutzung des stetigen Süd-Ost-Windes (Passat) mit einem selbst gebastelten Segel gesegelt.

Übrigens, die „Kodiak“ ließen sie teilbar machen, damit ein Transport per Flugzeug möglich war.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Aug. 08, S.18-24 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)  
**s.auch:** Reedy,A.: A Distant Island: Erromango (Vanuatu), SEA KAYAKER, Aug.07, S.18-25.  
**Link:** [www.jonturk.net](http://www.jonturk.net)

-----

### 17.08.2008 Integrierte Steueranlagen (USA) (Ausrüstung)

**Freya Hoffmeister** stellt auf ihrer Homepage eine neue Variante einer im Heck integrierten Steueranlage vor:

<http://qajaqunderground.com/2008/08/14/epics-new-rudder-prototype/>

Bei dem Steuer handelt es sich noch um einen Prototyp, der Anfang 2009 in den EPIC-KAYAKS der X-Serie (hier: 16X und 18X) eingebaut werden soll.

Integrierte Steueranlagen sind bei deutschen Seekajaks, und zwar jenen von LETTMANN und PIETSCH & HANSEN, weit verbreitet. Sie bieten den großen Vorteil, dass:

- (1) das Steuerblatt bei Flachwasserbedingungen ins Unterwasserschiff eingezogen werden kann und auf diese Weise eine Beschädigung des Steuerblatts bzw. der Steuerblatthalterung verhindert wird;
- (2) das Steuerblatt nicht – wie bei „Flip-off-Steueranlagen“ (Heckumklappsteuer) - aufs Achterdeck geklappt bzw. gezogen werden muss, was unweigerlich zu einer Erhöhung der Luvgerigkeit eines Seekajaks führt;
- (3) das Steuerblatt inkl. seiner Halterung wegen der effizienten Position am Unterwasserschiff wesentlich kleiner und schon dadurch wesentlich stabiler sind als die Steuerblätter und –halterungen der vielen Varianten von „Flip-off-Steueranlagen“.

### **Pietsch & Hansen-Seekajaks:**

Die Seekajaks von PIETSCH, später: PIETSCH & HANSEN, waren die ersten, bei denen das Steuerblatt völlig ins Achterschiff eingezogen werden konnte:

- „Oland“ (530x55 cm / ca. 320 Liter Volumen)
  - „Amrum“ (532x54 cm / 330 Liter Volumen)
  - „Habel III“ (530x60 cm / ca. 360 Liter Volumen)
  - „Habel IV“ (546x58 cm / 340 Liter Volumen)
  - „Hooge“ (Zweier) (658x63 cm / 560 Liter Volumen)
- [www.tourenkajak.de](http://www.tourenkajak.de)

Vorteilhaft bei dieser von **Jürgen Pietsch** entwickelten Anlage ist, dass:

- (a) das Steuerblatt ca. 60 cm vor dem Heckende ins Wasser ragt, sodass bei Seegang das Steuerblatt seltener aus dem Wasser gehoben werden kann;
- (b) der Schlitz, in den das Steuerblatt gezogen wird, etwas breiter ist, was die Gefahr, dass Steine bzw. Schlick zum Verkleben des Steuerblattes führen kann, nicht so groß ist;
- (c) das Steuerblatt auch nur halb hineingezogen werden kann (sog. „Flossenstellung“), was bei ruhigem Seegang das Paddeln mit geringerem Wasserwiderstand ermöglicht.

Nachteilig ist Folgendes zu beurteilen:

(a) An einem Draht wird das Steuerblatt hochgezogen. Die Arretierung des Drahtes seitlich vor dem Süllrand verhindert jedoch nicht das versehentlich Lösen des Drahtes, was z.B. kritisch ist, wenn anschließend beim Starten das Seekajak rückwärts ins Wasser geschoben wird. Dann kann sich nämlich die ansonsten sehr stabile Steuerblattbefestigung verbiegen.

(b) Ebenfalls kann – sofern das Steuerblatt nicht auf Flossenstellung bzw. voll eingezogen ist - bei plötzlicher Bodenberührung entweder das Steuerblatt bzw. das achterliche Unterwasserschiff beschädigt werden. Deshalb empfiehlt es sich, insbesondere bei Fahrten in der Brandung vorsichtshalber das Steuerblatt auf Flossenstellung hochzuziehen.

### **Lettmann-Seekajaks:**

Die „teueren“ „Expedition“-Ausführungen der Seekajaks von LETTMANN sind ebenfalls mit einer integrierten Steueranlage ausgerüstet.

- „Godthab XL“ (530x55 cm / ca. 300 Liter – 316 Liter (?) Volumen)
  - „Polar“ (530x55 cm / ca. 315 Liter – 330 Liter (?) Volumen)
  - „Hanseat“ (515x58 cm / ca. 350 Liter Volumen)
  - „Nordstern“ (555x58 cm / ca. 360 Liter – 425 Liter (?) Volumen)
  - „Sea Tour“ (480x62 cm / 400 Liter Volumen)
  - „Explorer KI“ (500x66 cm / 455 Liter Volumen)
  - „Pacific“ (Zweier) (590x69 cm / 670 Liter Volumen)
- [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)

Mit Ausnahme des Bootmodell „Polar“ (hier ist das Steuerblatt ca. 60 cm unter dem Achterschiff so integriert, sodass es zugleich auch als verstellbares Skeg verwendet werden kann!!) ist das Steuerblatt ins Heckende eingebaut, was folgende Nachteile hat:

(a) Bei Seegang kann das Steuerblatt etwas länger aus dem Wasser herausragen als das Pietsch-Modell. Die Wirksamkeit des Steuerblatts ist dadurch etwas eingeschränkt.

(b) Da das Heckende sehr schmal ist, fällt auch der Schlitz, in den das Steuerblatt eingezogen wird, sehr eng aus, sodass ab und an das Steuerblatt nach dem Start nur nach etwas Wackelei bzw. nur mit Kameradenhilfe heruntergelassen werden kann, da kleine Steinchen, Sand bzw. Schlack das Blatt verklemmen lassen.

(c) Bei Grundberührungsfahr ist auch dieses Steuerblatt einzuziehen, um eine Beschädigung zu verhindern.

Übrigens, diese integrierten Steueranlagen sind nicht mit den unter dem Heck angebrachten Flossensteueranlagen zu verwechseln, die nicht brandungstüchtig sind, da sie z.B. beim Starten bzw. Anlanden durch die Brandung bei Grundberührung sehr leicht beschädigt werden können.

### **Kajak-Sport-Seekajaks (Finnland):**

Der Seekajakhersteller KAJAK-SPORT hat angefangen, seine Kajaks mit einer Art Flossensteueranlage auszustatten, wobei die Flosse ins hintere Teil des Hecks eingearbeitet ist, und zwar so dass die unter Hälfte des Heckendes von der Flosse ausgefüllt wird.

- „Marlin Active“ (520x56 cm / 400 Liter Volumen“)
  - „Unalaska Active“ (Zweier) (604x65 cm / 685 Liter Volumen)
- [www.kajaksport.com](http://www.kajaksport.com)  
→ [www.kajaksport.com/eng/activ\\_perasin.html](http://www.kajaksport.com/eng/activ_perasin.html)

Die Flosse besteht aus formbeständigem, aber biegsamen Weichplastik, wobei die Flosse selber über die tiefste Stelle des Bootsrumpfes ins Wasser hinein ragt.

Vorteilhaft an dieser Steueranlage ist, dass das Material der Flosse praktisch „unkaputtbar“ ist. Deshalb braucht die Flosse auch nicht bei Grundberührung Gefahr eingezogen zu werden.

Als nachteilig ist anzusehen, dass:

(1) das Steuerblatt den „Robbenstart“, d.h. das Starten mit Grundberührung, erschwert, da das Steuerblatt sich regelrecht z.B. im Sand, Watt oder Kies festhaken kann;

(2) jener Teil des Steuerblatts, welches unter Wasser liegt, von der Fläche her etwas klein geraten ist, sodass gerade bei achterlichen Kursen (Surfen) das Steuerblatt nicht immer die Steuerwirkung zeigt, die erforderlich ist, um das Kajak am Ausbrechen zu hindern. Natürlich könnte das Steuerblatt vergrößert werden, was aber den „Robbenstart“ noch schwerer machen würde.

### **Epic-Kayaks (USA):**

EPIC-KAYAKS hat wohl die Idee der Finnen aufgegriffen, verwendet aber bei seinem mit dem Heck eine Einheit bildenden Steuerblatt kein Weichplastik. Vielmehr sieht es so aus, als ob EPIC-KAYAKS aus dem Heckende ein Stück herausgeschnitten und zum Steuerblatt ausgeformt hat.

- „16x“ (488x58 cm / ca. 330 Liter Volumen)
  - „18x“ (549x56 cm / ca. 390 Liter Volumen)
- [www.epickayaks.com](http://www.epickayaks.com)

Anscheinend ist die Steuerwirkung dieses Steuerblatts nicht effizient genug, sodass derzeit EPIC-KAYAKS an einer Verbesserung arbeitet, die Freya Hoffmeister auf ihrer Homepage vorstellt:

→ <http://qajaqunderground.com/2008/08/14/epics-new-rudder-prototype/>

Bei dem Prototyp wird versucht, in das Steuerblatt noch eine Art verstellbares Skeg zu integrieren, sodass das Steuerblatt tiefer ins Wasser ragt und seine Steuerwirkung besser entfalten kann.

Ein Vorteil dieser Steueranlage ist, dass mit dem Steuer auch noch im Flachwasserbereich mit Grundberührung Gefahr gepaddelt werden kann (lediglich das Skeg ist vorher einzuziehen).

Von Nachteil wird wahrscheinlich die Gefahr sein, dass beim Starten durch die Brandung das Steuerblatt beschädigt werden kann, und zwar insbesondere dann, wenn bei hoher Brandung die Brecher einen rückwärts zurück an den Strand schleudern (surfen) und dabei das Kajak kerzen lassen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das Steuerblatt, auch wenn es – wie geplant – vorher fest arretiert wird, solch einer Grundberührung standhält.

Insofern frage ich mich, ob Freya Hoffmeister, die im nächsten Jahr Australien umrunden möchte, gut beraten ist, das mit einem überarbeiteten „18x“-Modell zu versuchen!?

**Text:** U.Beier

-----

\*\*\* \* \*\*\*