

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 27/08)

(Aktuelle Infos: 15.11.08 – 15.01.09)

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

12.01.2009 Grönland (Aasiat und Oqaatsut) (Revier/Ausland)
11.01.2009 „Ocean Paddler“: Totgesagte lebenslänger!? (Literatur/Links)
09.01.2009 Tragbare Handlenzpumpen: Untragbar? (Ausrüstung)
07.01.2009 Baffin Island (Revier/Ausland)
06.01.2009 Kanten: Eine oft vernachlässigte Paddeltechnikkomponente (Ausbildung)
04.01.2009 „Küsten-Grenzverkehr“ Deutschland - Polen (Revier/Ausland)
02.01.2009 Qajaq-USA (Literatur/Links)
18.12.2008 Rettungswesten: Wo bleibt die handbreit Luft unterm Kinn? (Ausrüstung)
15.12.2008 Zeltmöglichkeiten an der west-schwedischen Schärenküste (Revier/Ausland)
11.12.2008 Minsener Oog – Wangerooge (Revier/Inland)
10.12.2008 Sporaden (Griechenland) (Revier/Ausland)
03.12.2008 Richtiges Sitzen (Ausbildung)
03.12.2008 Flensburg → Eckernförde (Ostsee) (Revier/Inland)
28.11.2008 Irish Sea Kayaking Association (Revier/Ausland)
27.11.2008 Die richtige Paddellänge? (Ausrüstung)
27.11.2008 Abdrift: Über Deckpeilung, Transit und „Hundekurve“ (Ausbildung)
27.11.2008 Aufblasbare Feststoffrettungsweste: Kokatat Sea02 (Ausrüstung)
27.11.2008 „Scorpio“ (PE) (516x56 cm; 305 Lit. Vol.) von P&H (Ausrüstung)
27.11.2008 Kenterung im kalten Wasser (Ausbildung)
27.11.2008 Rund Irland (Revier/Ausland)
26.11.2008 Zeitschriftensterben: „Ocean Paddler“!? (Literatur/Links)
25.11.2008 Tide Races (Ausbildung)
25.11.2008 Göteborg – Kristiansand – Stavanger (Revier/Ausland)
20.11.2008 Winterzeit = Trockenanzugszeit? (Ausrüstung)
18.11.2008 Experte in Seenot (Ausbildung)
16.11.2008 Yoga für Kanuten (Gesundheit)
16.11.2008 Wohin mit dem „Schiet“ (Ausrüstung)
16.11.2008 Nachtfahrt: Kollision mit einem Powerboat (Ausbildung)

12.01.2009 **Grönland (Aasiat und Oqaatsut)** (Revier/Ausland)

Bianka & Uwe Kirks berichten von zwei Touren, die sie im Mai/Juni 2008 in Grönland mit vor Ort geliehenen Prijon-Seekajaks unternommen hatten:

- Aasiat: Hier wurden mehrere Tagestouren gepaddelt;
- Oqaatsut: Von dort starteten sie eine 14-tägige Tour Richtung Ata Sund – Gletscher Eqip Sermic – Inlandeis – Bucht Pakitsoq – Fjord Qingua Kuataleq.

Der 49 Seiten umfassende Beitrag (zzgl. 5 Seiten über Kopenhagen) besticht insbesondere durch seine vielen, vielen Fotos.

Link: www.tour-web.de/Groenland2008/frame.htm

11.01.2009 „Ocean Paddler“: Totgesagte leben länger!? (Literatur/Links)

Nun, in der „Aktuellen Info“ vom 26.11.08 wurde zum „Zeitschriftensterben“ Stellung bezogen und dabei auch das britische Kanuzeitung „OCEAN PADDLER“ erwähnt. Irgendwie scheint der Herausgeber dieser Fachzeitschrift den Kampf gegen „Wind, Tide & Untiefen“ gewonnen zu haben. Noch erscheinen die Hefte später als angekündigt. Aber nach der Umstellung von der monatlichen zur zwei-monatlichen Ausgabe, kommen die Hefte doch wieder etwas regelmäßiger. Heft Nr. 12 wurde am 26.11.08 ausgeliefert und Nr. 13 nun am 9.1.09. Nr. 14 wird für Mitte Februar angekündigt.

Und was steht nun in Nr. 13?

- Fahrtenbericht (S.14-22): „Narwhals and Inukshuks. A summer in Arctic Canada“ von Phil Eccles (mit 10 Fotos plus Kartenskizze per Satellitenfoto).
- Fahrtenbericht (S.24-30): „Riding the Celtic Tiderace“ von Patrick Winterton (mit 6 Fotos plus Kartenskizze per Satellitenfoto).
- Fahrtenbericht (S.32-37): „Paddling The Cape. Cape Farwell – Greenland’s Southern Extremity“ von Doug Cooper (mit 6 Fotos plus Kartenskizze per Satellitenfoto).
- Fahrtenbericht (S.38-42): „Alaska: Did you know they eat bears?“ von Jeff Allen (mit 4 Fotos ohne Kartenskizze).
- Porträt (S.44-50): „Freya Hoffmeister: The big bold woman in black“ von Joe Glickman (mit 6 Fotos).
- Ausbildung (S.52-56): „Rescuing Sea Kayaks“ von Nigel Dennis.
- Seenotfallbericht (S.58-61): „A Disjointed Evening“.
- Ausrüstung (S.62-66): „Dressed to Kill“ von Jeff Allen.
- Bootstest (S.70-71): „Perception Essence 16 + 17 (PE)“ (16: 500x57cm; 26 kg / 17: 518x58cm; 27 kg).
- Review (S.72-73): „This is the Sea 4“ (DVD) – www.cackletv.com

Übrigens, für Heft Nr. 14 werden die folgenden Beiträge angekündigt:

- Wild Japan – Exploring Kyushu’s Remote Island Chains
- Phoenician Trail – Pt.1
- Iceland – Solo!
- Five Star Training with Wennley and Gordon Brown
- Bootstests: The SKUK “Romany RM” and Qajaq’s “Island of Sardinia”

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 13/09 – www.oceanpaddlermagazine.com

09.01.2009 Tragbare Handlungspumpen: Untragbar? (Ausrüstung)

Stell dir das mal vor:

Du paddelst mit deinem Seekajak entlang der Küste. Da du weißt, dass eine Kenterung nie ganz auszuschließen ist, und da dir bewusst ist, dass keiner sicher sein kann, dass nach einer plötzlichen Kenterung die Rolle immer gelingt, paddelst du nicht solo und führst stets griffbreit eine tragbare Handlungspumpe mit. Beim Queren einer Untiefe unterschätzt du den Seegang und gerätst in schwere Grundseen. Ein Klapotis kentert dich plötzlich und reißt dir das Paddel aus den Händen. Bei der Handrolle verlierst du den Schenkelhalt und drückst schließlich mit dem einen Knie die Spritzdecke auf. ... und schon schwimmst du neben deinem Seekajak. Ein weiterer Brecher trennt dich von deinem Seekajak und nimmt es mit. Der Wind treibt es schneller davon als du schwimmen kannst! Deinen Mitpaddlern gelingt es trotz des rauen Seegangs, dir beizustehen. Einer von ihnen sichert dich, d.h. er bietet dir an, dass

du dich bei ihm am Heck seines Seekajaks festhältst. Ein anderer „fängt“ dein Seekajak ein, hakt es an seine Schlepplleine und bringt es zurück zu Dir. Mit vereinten Kräften wird erst das „X-Lenzen“ und dann der „V-Wiedereinstieg“ praktiziert. Leider füllt während des Wiedereinstiegs ein Brecher die gerade erst gelenzte Sitzluke wieder randvoll mit Wasser. Aber was soll's. Nach gelungenem Wiedereinstieg schließt du die Spritzdecke, holst die Handlenzpumpe, die du auf dem Achterdeck verstaut hast, hervor, steckst sie durch den Spritzdeckenschacht und fängst an zu pumpen, was das Zeug hält. Das gelenzte Wasser fliegt nur so durch die Luft. Du denkst schon ans Weiterpaddeln, obwohl du erst vier-, fünfmal gepumpt hast. Plötzlich reißt die Pumpe auseinander. Verdutzt hältst du den Pumpengriff samt Pumpenpleuel in der einen Hand und den Rest der Pumpe in der anderen Hand.

Das genau passierte mir, jedoch zum Glück nicht draußen auf dem Meer bei 6 Bft. Wind, sondern im Hallenbad bei Windstille. Ich war gerade dabei, ein paar Seekajakanfängern unter Warmwasserbedingungen zu demonstrieren, wie wichtig es ist, stets eine Lenzpumpe dabei zu haben.

Im Prinzip müsste ich mit diesem Versuchsablauf zufrieden sein; denn ich halte nicht viel von tragbaren Handlenzpumpen. Vielmehr empfehle ich stets, eine Lenzpumpe fest in sein Seekajak einzubauen; letztlich weil eine tragbare Handlenzpumpe nicht so effizient & zuverlässig eingesetzt werden kann. Warum?

1. Die Probleme fangen schon beim griffbereiten & „brecherfesten“ Verstauen der tragbaren Handlenzpumpe an! Dafür, dass wir die Lenzpumpe nur selten brauchen, bietet es sich an, die Pumpe nicht auf dem Vorderdeck, sondern auf dem Achterdeck zu verstauen, wenn es da nicht Probleme mit „Parallel-Wiedereinstieg“ geben könnte; denn wenn wir nach der Kenterung über das Achterdeck in unsere Sitzluke rutschen wollen, könnte es passieren, dass wir irgendwie an der Lenzpumpe hängen bleiben, was den Einstiegsvorgang etwas erschweren kann. Natürlich könnten wir sie auch sicher in der Sitzluke verstauen, aber wie kommen wir an sie heran bzw. wie verstauen wir sie wieder kentersicher, wenn die Spritzdecke schon geschlossen ist?
2. Und die Probleme enden bei der kentersicheren Handhabung einer solchen Pumpe; denn wenn wir die Pumpe nicht vorher mit einem Seil gesichert haben, werden wir sie unweigerlich bei einer Kenterung während des Lenzens verlieren!
3. Beim Pumpen selber haben wir damit zu kämpfen, dass die Handpumpe nur lenzt, wenn der Pumpenhebel nach oben gezogen wird. Das aber führt zu einem dazu, dass wir beim Hochziehen des Pumpenhebels zugleich auch die ganze Pumpe etwas hochheben, sodass wir nur mit Mühe die ganze Sitzluke lenzen. Zum anderen behindern uns Schwimmweste und Oberkörper beim Hochziehen des Pumpenhebels. Außerdem haben wir meist Schwierigkeiten, den Pumpenfuß bis zur tiefsten Stelle der Sitzluke zu führen; das gilt insbesondere dann, wenn unser Seekajak über eine Sitzschale verfügt, die über den Po hinausreicht, um den Oberschenkeln etwas Auflage zu bieten.

Das 3. Problem können wir umgehen, wenn wir bei nur auf einer Seite geöffneter Spritzdecke lenzen. Aber dann besteht die Gefahr, dass Brecher – wann kentern wir denn sonst – die Spritzdecke während des Lenzen aufdrücken und die Sitzluke erneut mit Wasser füllen. Abhilfe für das 3. Problem bietet lediglich ein Handeingriff, der in den Spritzdeckenteller eingeklebt wird und bei Bedarf per Rollverschluss geöffnet werden kann.

Nun kommt dieses „Haltbarkeitsproblem“ als 4. Problem dazu. Bislang wies ich stets daraufhin, sich nicht solch eine tragbare Handlenzpumpe zu besorgen, die vielfach in Segelfachgeschäften angeboten werden und die über einen Pumpenpleuel aus Plastik verfügen; denn viel zu häufig habe ich erlebt, dass gerade diese Lenzpumpen – manchmal schon beim ersten Einsatz – nicht zuverlässig funktionieren. Nun möchte ich auch vor dieser tragbaren Handlenzpumpe warnen, die ich bei Globetrotter kaufte:

- Aqua Bound Lenzpumpe mit Edelstahl-Pumpstange:
Gesamtlänge 52 cm, gelb, 30,- Euro (Bestell-Nr. LE.80.801)

Jahrelang gute Erfahrungen habe ich dagegen mit einer Pumpe gesammelt, die u.a. Prijon anbietet:

- Hand-Lenzpumpe mit Edelstahl-Pumpstange:
Gesamtlänge 47 cm, schwarz, 43,- Euro (Bestell-Nr. 90123)

Wer die Pumpe von Globetrotter schon hat, sollte auf alle Fälle mal prüfen, ob die einzige Schraube, die den oberen Pumpenkopf hält, richtig festgezogen ist. Gegebenenfalls sollte noch eine 2. Schraube den Pumpenkopf sichern. Außerdem ist es überlegenswert, zusätzlich den Pumpenkopf festzukleben. Übrigens, auch bei der Prijon-Pumpe sichert nur eine Schraube den oberen Pumpenkopf, aber auch mit abgedrehter Schraube, lässt sich der Pumpenkopf nicht lösen.

Was für fest eingebaute Lenzpumpen sind m.E. empfehlenswert?
(siehe hierzu: www.tourenkajak.de/lenzpumpen.htm)

- Handlenzpumpe „Compac“ 50 (montiert auf dem Kartendeck):
Der Pumpenschlauch sollte nicht senkrecht von der Pumpe bis in den Fußraum ragen (Mancher Kanute ist während einer Kenterung daran hängen geblieben und hat in der Panik die halbe Pumpe herausgerissen!), sondern seitlich entlang geführt und hinter dem Sitz festgeklebt werden. Es handelt sich hier um die leistungsfähigste mechanisch betriebene Lenzpumpe. Leider werden immer mehr Seekajaks mit einer zusätzlichen Luke auf dem Kartendeck angeboten.
- Fußlenzpumpe (montiert z.B. an Schottwand bzw. Steuerbock):
Diese Pumpe ist ein MUSS für Solo-Küstenkanuwanderer; denn nach einer Kenterung bei Seegang benötigt nach dem Wiedereinstieg der „Kenterbruder“ beide Hände für das Paddel, wenn er nicht wieder erneut kentern möchte. Leider ist die Fußlenzpumpe nicht sehr effizient. Außerdem ist es sehr mühsam, ca. 15 Minuten mit den Füßen zu pumpen.

Weiterhin gibt es sog. „Schenkelpumpen“, die einem jedoch beim Ein- und Ausstiegen stark behindern können.

Schließlich hatte ich über Jahre eine E-Lenzpumpe in meinem Seekajak eingebaut gehabt. Solche Pumpen bedürfen der lfd. Wartung. Wer nichts von Elektrik versteht, soll davon Abstand nehmen, solch eine Pumpe einzubauen. Abgesehen davon gibt es bei den E-Pumpen fertigungsbedingt starke Leistungsschwankungen. Aber ich streite nicht ab, wenn die E-Pumpe funktioniert, dann macht es richtig Spaß zu lenzen. Und wenn sie mal nicht funktionieren will, obwohl sich die Pumpe dreht, dann bittet einfach einen Mitpaddler, mit dem Mund am Pumpenauslass Wasser anzusaugen. Ach ja, manchmal können E-Lenzpumpen auch einen Kurzschluss haben. Dann laufen sie plötzlich los, ohne dass sie angestellt wurden. Gegebenenfalls reicht dann ein Schlag auf den Pumpenschalter bzw. die E-Pumpe, um die Pumpe wieder abzustellen. Schließlich passiert es mir auch mal, dass ich unterwegs versehentlich den Pumpenschalter betätigte, ohne dass ich das Pumpengeräusch hörte. Anschließend war die Batterie leer und das 6 Tage vorTourenende.

Text: U.Beier

07.01.2009 **Baffin Island** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Günter Siebke** in dem Beitrag:

„Baffin Island: Arktische Faltbootreise“

über eine 4-wöchige Tour zu Dritt entlang der im Norden von Kanada und gegenüber von Grönland liegenden arktischen Insel. Gepaddelt wurde im Pond Inlet, welches im Nord-Osten von Baffin Island liegt. Idealer Reisemonat ist der August, da dann die Wahrscheinlichkeit am größten ist, dass die Küste nicht vollständig vom Packeis eingeschlossen ist.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/09, S.12-17 – www.kanu.de

06.01.2009 **Kanten: Eine oft vernachlässigte Paddeltechnikkomponente** (Ausbildung)

Wer auf dem Meer paddeln möchte, muss sein Seekajak bei den dort anzutreffenden Gewässerbedingungen beherrschen. Voraussetzung dafür ist zum einen der richtige Halt in der Sitzluke (hier: Hüft-, Schenkel- und Fußhalt):

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

und zum anderen der richtige Einsatz des Paddels. Nur dann ist es möglich, effizient Vorwärts-, Bogen-, Stütz-, Bug- & Heckruder-, Wrigg-Schläge auszuführen bzw. sicher zu eskimotieren.

Eine Teilkomponente des Paddelns ist das „**Kanten**“, welches insbesondere beim effizienten und sicheren Kurvenfahren unabdingbar ist.

Wie kanten?

Beim „**Kanten**“ (hier: An-, Wegkanten) wird das Seekajak auf die Seite gelegt, bis im Idealfall der Süllrand das Wasser berührt. Das Ankanten des Seekajaks nach links, also das Legen des Seekajaks beispielsweise auf seine linke Seite (= Drehung des Seekajaks um seine Horizontalachse nach links) wird im Wesentlichen dadurch erreicht, dass das rechte Knie etwas angezogen und das linke Knie gestreckt wird. Der Oberkörper bleibt dabei aufrecht und wird per „Hüftknick“ so ausbalanciert, dass es nicht nötig ist, mit dem Paddel auf dem Wasser zu stützen. Muss gestützt werden (= mit einem Paddelstützschlag, wenn das Seekajak sich in Fahrt befindet, bzw. mit Wriggschlägen, wenn es keine Fahrt mehr macht), wird nicht mehr vom Kanten sondern von „**Auslage**“ gesprochen. Der Oberkörper liegt dann nicht mehr aufrecht über dem Seekajak, sondern ist seitwärts hinaus verlagert ist.

Um mit seinem Seekajak vertrauter zu werden und zu erfahren, welche Anfangs- und Endstabilität es hat, bieten sich Übungen an, bei denen das Kanten im Vordergrund steht.

- Zur Übung kanten wir das Seekajaks zunächst zur einen, später zur anderen Seite an. Anschließend bewegen wird das angekantete Seekajak mit Vorwärtsgrundschlägen 20-30 m vorwärts.

Bei dieser Übung wird schnell klar, dass es ein Unterschied ist, ob bei „Ententeichbedingungen“ oder bei rauem Seegang gekantet wird. Die weniger geübten Küstenkanuwanderer verzichten daher oft bei Seegang auf das Kanten, da ihnen das Risiko zu kentern einfach zu groß ist.

Siehe auch: www.kayakpaddling.net >Einführung >Gleichgewicht halten

Warum ist das Kanten so wichtig?

1. Zur Erleichterung des Paddelns einer Kurve:

Es wird beim Paddeln zur **Außenkurve** hin gekantet, um die Drehfreudigkeit eines kursstabilen Kajaks auf stehendem oder seicht fließendem Gewässer zu erhöhen.

Gerade mit Seekajaks, die über eine lange Wasserlinie und wenig Kielsprung verfügen (sog. „Geradeausläufer“) und ohne Steuer ausgerüstet sind, lassen sich nicht so einfach Kurven paddeln. Insbesondere hier gilt:

- Linkskurve: Um nach links zu kurven, kanten wir das Seekajak zur rechten Seite hin an und machen gleichzeitigen rechts mehrere Bogenschläge. Bei guter Bootsbeherrschung können wir stattdessen – sofern Fahrt gemacht wird - während des Kantens auf der rechten Seite einen Bugruderschlag links vornehmen und auf diese Weise den Bug nach links hinüber ziehen.
- Rechtskurve: Links kanten mit Bogenschlägen links bzw. Bugruderschlag rechts.

Siehe auch: www.kayakpaddling.net >Grundfertigkeiten >Wenden mit Ankanten

Zwei Erklärungsansätze dafür, dass das Kanten das Kurven von Seekajaks erleichtert:

- Beim Kanten wird die Wasserlinienlänge vermindert und der Kielsprung erhöht. Dadurch lässt sich ein Seekajak leichter drehen. - Insofern ist einzusehen, dass bei einem Seekajak mit größerem Kielsprung beim Kurvenfahren ein Kanten nicht erforderlich ist, da ein solches Kajaks ohnehin viel leichter dreht.
- Beim Kanten verändert sich das Unterwasserprofil (= „Footprint“) des Seekajaks. Es wird asymmetrisch, und zwar etwas ausgebeult zu jener Seite hin, zu der gekantet wird. Durch diese Profilveränderung soll aus hydrodynamischen Gründen ein Drall entstehen, der bei Vorwärtsfahrt ein rechts gekantetes Seekajak nach links bzw. ein links gekantetes Seekajak nach rechts drehen lässt.

Der „Dralleffekt“ ist bei jedem Seekajakmodell anders und bei Seekajaks mit viel Kielsprung fast Null. Wie stark dieser Drall ist, lässt sich ausprobieren, indem wir zunächst schnell geradeaus paddeln und dann das Paddeln einstellen. Beim Kanten z.B. nach links kann ein mehr oder weniger starker oder gar kein Rechtsdrall beobachtet werden. Wenn das Seekajak tatsächlich beim Kanten links eine Rechtskurve fährt, kann auch die Gegenprobe gemacht werden: Wir wechseln plötzlich vom Kanten links auf Kanten rechts und beobachten, ob unsere Kajak statt weiter nach rechts zu kurven nun nach links kurvt!

Skeg-Seekajaks: Bei Seekajaks mit einem Skeg stellt sich die Frage, ob es vor der Einleitung der Kurve eingezogen werden muss? Nein, das ist nicht erforderlich; denn beim Kanten legt sich ja nicht nur das Seekajak auf die Seite, sondern auch das Skeg, sodass dieses einen wesentlich geringeren Wasserwiderstand gegen das Drehen des Seekajaks ausübt.

Steuer-Seekajaks: Bei einem Seekajak mit Steuer müsste ein Tritt auf die Steuerpedale reichen, um mit Hilfe des Steuerblatts die gewünschte Kurve zu paddeln. Wer zusätzlich kantet, vermindert nur die Wirksamkeit des Steuerblattes.

2. Zur Verbesserung des Geradeauslaufs bei Windabdrift:

Es wird gekantet, um ein abdriftendes Seekajak auf stehendem bzw. seicht fließendem Gewässer auf Kurs zu halten.

Insbesondere Seitenwind kann den Geradeauslauf eines Seekajaks beeinträchtigen, dadurch dass der Wind das Seekajak zum Wind hin (= luvgerig) bzw. vom Wind weg kurven lässt (= leegerig).

- Luvgerigkeit: Dreht das Seekajak beim Geradeauspaddeln in den Wind, müssen wir auf der Luvseite vermehrt Bogenschläge einsetzen. Da diese Art Paddelerei auf Dauer recht anstrengend wird, bietet es sich an, die luvseitigen Bogenschläge mit luvseitigem Kanten zu kombinieren.
- Leegerigkeit: Dreht das Seekajak vom Wind weg, kombinieren wir die auf der Leeseite ausgeführten Bogenschläge mit leeseitigem Kanten.

Zusätzlich kann es hilfreich sein, dass Paddel nicht mehr mittig zu halten. Z.B. sollten wir bei Luvgerigkeit (Leegerigkeit) das Paddel etwas zur Luvseite (Leeseite) hin verschieben, so dass die Hebelwirkung des Bogenschlages sich erhöht.

3. Zur Beherrschung des „Seitwärtssurfen“ bei Brandungsbedingungen:

Es wird zum brechenden Seegang hin gekantet, um zu verhindern, von einem Brecher gekentert zu werden.

Insbesondere bei Brandungsbedingungen, wenn parallel zu den Brechern gepaddelt wird, besteht die Gefahr des „Seitwärtssurfens“.

- „Seitwärtssurf“: Das Seekajak müssen wir zum Brecher hin kantet, damit es nicht gleich bzw. beim anschließenden „Seitwärtssurf“ zum Wellen-Lee (die dem Brecher abgewandte Seite) hin gedreht und gekentert wird.

Zusätzlich kann es – in Abhängigkeit von der Wucht des Brechers - nützlich sein, den Oberkörper zur Welle hin zulegen, um mit der flachen bzw. hohen Paddelstütze für weitere Stabilität zu sorgen. D.h. dem Kanten folgt die Auslage (= „Edging and Leaning“).

4. Zur Beherrschung des Ein- und Ausfädelns bei Kehrwasserbedingungen:

Es wird zur Innenkurve hin gekantet, um zu verhindern, von der Strömung gekentert zu werden.

Kehrwasserbedingungen sind an Felshindernissen, Bühnen oder Tonnen zu beobachten. Der Wechsel von Strömung und Kehrwasser sorgt dafür, dass das Seekajak fast von alleine kurvt. Mit dem Kanten auf der Innenseite der Kurve soll verhindert werden, dass Wasser auf das Oberdeck gedrückt wird und dadurch das Seekajak zur Kurvenaußenseite hin kentern lässt. Folgende beiden Situationen sind dabei zu unterscheiden:

- Einfahrt ins Kehrwasser: Beim Einkurven ins Kehrwasser müssen wir auf der Kurveninnenseite kanten, und zwar so stark, dass das Oberdeck nicht auf der Kurvenaußenseite unter Wasser gedrückt wird.
- Ausfahrt aus dem Kehrwasser: Beim Einkurven in die Strömung müssen wir ebenfalls zur Kurveninnenseite hin kanten.

Je nach der Stärke der Strömung ist es auch empfehlenswert, sich zusätzlich – einem Fahrradfahrer gleich – in die Kurveninnenseite zu legen und mit einem Bugruderschlag auf der Seite, wo gekantet wird, die Einfahrt ins Kehrwasser bzw. die Ausfahrt in die Strömung einzuleiten. Wie weit sich zur Seite gelegt werden muss und wann der Bugruderschlag in einen Paddelstützschlag übergehen sollte, hängt von der Stärke der Strömung ab.

5. Zum kontrollierten Surfen bei stehenden Wellen (Tide Race):

Das Paddeln in starken Gezeitenströmungen („Tide Races“) ist eine große Herausforderung. Das trifft insbesondere dann zu, wenn wir auf den Gezeitenstromwellen, die bei einlaufender Dünung bzw. Wind-gegen-Strom-Bedingungen zusätzlich an Höhe und Wucht gewinnen, gegen die Strömung gesurft. Dies stellt hohe Anforderungen an die Paddelfertigkeiten, da ständig Kurskorrekturen vorzunehmen sind, um auf der Welle zu bleiben. Zwei Situationen sind dabei erwähnenswert, bei denen richtig gekantet werden muss, um den Surf nicht abzubrechen:

- Auf dem Wellenberg: Befindet sich beim Surfen die Sitzluke über dem Wellenberg, müssen wir nach links (recht) ankanten, wenn wir nach links (rechts) steuern wollen.
- Im Wellental: Befindet sich der Bug beim Surfen im Wellental, wird das Kajak von der Strömung nach rechts (links) abgelenkt, wenn wir links (rechts) ankanten.

Reagiert das Kajak nicht aufs Kanten, sollte mit einem Bug- bzw. Heckruderschlag nachgeholfen werden.

6. Bei Kollision mit einem in der Strömung liegenden Hindernis:

Solche Kollisionen sind auf Großgewässern nicht so häufig wie auf Kleingewässern bzw. im Wildwasser. Dennoch ist es nicht auszuschließen, dass wir von der Strömung durch Unachtsamkeit quer vor z.B. eine Tonne, Pricke, Buhne, Felsen bzw. gar ein Boot getrieben werden. Wie beim Kehrwasserpaddeln ist bei einer solchen Kollision darauf zu achten, dass das anströmende Wasser nicht aufs Oberdeck drückt und das Seekajak zur Strömung hin kentern lässt. Um das zu verhindern ist Folgendes ist zu beachten:

- Kenterprophylaxe: Kurz vor der Kollision des Seekajaks mit einem Hindernis müssen wir es zum Hindernis hin kanten. Erst danach sollten wir uns – wenn überhaupt – am Hindernis festhalten.

Ob eine Kenterung dadurch zu vermeiden ist, hängt anschließend allein vom Wasserdruck der Strömung und der Art des Hindernisses ab. Übrigens, diese Art Kenterprophylaxe ist nicht beim Seitwärtssurf anzuwenden, sofern wir seitlich auf ein parallel zu uns paddelnden Kanuten getrieben werden. D.h wir kanten und legen uns weiterhin zum Brechen; denn sobald der Brecher mit uns das parallel neben uns liegende Seekajak erreicht hat, wird dieses sofort zusammen mit unserem Seekajak mitgerissen, ohne dass ein größerer Zusammenprall beider Seekajaks zu befürchten ist. Der von uns „gerammte“ Kanute hat lediglich darauf zu achten, dass er ebenfalls zum Brecher hin kantet und stützt, wobei das Stützen gegebenenfalls auch auf dem Seekajak des seitwärts heran surfenden erfolgen kann. Nur wenn das seitwärts auf einem zu surfende Seekajak in Körperhöhe auf einem zu kommt, ist es überlebenswert, lieber zur anderen Seite hin weg zu kentern.

7. Zum erfolgreichen Beenden der Rolle:

Zum Schluss soll kurz angemerkt werden, dass der bei der Endphase der Rolle so wichtige „Hüftknick“ simultan mit einem Kanten einhergeht.

Text: U.Beier

(Ich danke K.Coelius für kritische Anmerkungen.)

Quellen:

J.Gerlach: Der Kajak – das Lehrbuch des Kanusports. 1996, S.28ff.

A.Matthews: Sea Kayaking - Rough Waters, 2006, S.39ff., S.84ff.

D.Alderson: Sea Kayak Strokes, 2007, S.21ff., S.83ff., S.103ff.

Ph.Clegg: Playing in Tide Races, in: Ocean Paddler, No.11/08,S.52ff.

N.Hakkarainen: www.kayakpaddling.net (2007)

04.01.2009 „Küsten-Grenzverkehr“ Deutschland - Polen (Revier/Ausland)

EU sei Dank! Was seit Jahren Richtung West und Nord möglich ist, nämlich – entsprechende Seetüchtigkeit vorausgesetzt - z.B. von Borkum einfach und ohne Formalitäten Richtung Schiermonnikog (NL) bzw. von Sylt hinüber nach Rømø (DK) zu paddeln, ist seit Ende 2007 auch Richtung Ost möglich, nämlich von Usedom Richtung Wollin (Polen) zu paddeln oder einfach nur Usedom zu umrunden. Bei alle den Tourvarianten findet wohl ein Grenzübertritt statt, aber der ist halt EU-Bürgern grundsätzlich jederzeit und an jedem Ort möglich.

Grenzübertrittsbestimmungen im Sportbootverkehr

Der Homepage des BUNDESPOLIZEIAMT SEE (Neustadt S/H):

→ www.bundespolizei-see.de/Aktuell/toern/images/SGK-Sportbootverkehr.pdf

können wir entnehmen, welche Bestimmungen beim Grenzübertritt im Sportbootverkehr zu beachten sind:

- „(Bei) Reisen, die ausschließlich Häfen der Mitgliedsstaaten umfassen, die das Schengenrecht voll anwenden – das sind für den Bereich der Ost- und Nordsee derzeit Deutschland, alle skandinavischen Staaten, Polen (seit dem 21.12.07), Litauen, Lettland, Estland, die Niederlande, Belgien und Frankreich – werden die Ein- und Ausreise als **Binnengrenzverkehr** gewertet. Damit muss für diese Reisen **keine** zugelassenen Grenzübergangsstellen mehr angelaufen werden. Einer Grenzerlaubnis bedarf es in diesen Fällen **nicht mehr**. Kontrollen können in Einzelfällen dennoch erfolgen.“
- „Deutsche sind weiterhin verpflichtet, beim Grenzübertritt – auch über die Binnengrenzen – anerkannte und gültige Grenzübertrittspapiere (z.B. Personalausweis) **mitzuführen**.“
- „Das Bundesgebiet darf durch Personen im Rahmen des Sportbootverkehrs zwischen den Schengen Vollanwenderstaaten sowie im innerdeutschen Verkehr **an jeder beliebigen Stelle betreten und verlassen** werden. Eine Grenzerlaubnis ist dafür nicht mehr erforderlich.“

Übertragen auf den Sportbootgrenzverkehr zwischen Polen und Deutschland heißt das Folgendes:

1. Der Sportbootreiseverkehr ist grundsätzlich von der Ein- und Ausreisekontrolle befreit.
2. Im Einzelfall können jedoch im grenznahen Küstenmeer Kontrollen durchgeführt werden.
3. Damit wir uns ausweisen können, müssen wir z.B. einen gültigen Personalausweis mit uns führen.
4. Es besteht keine Verpflichtung mehr, nach dem Grenzübertritt einen Hafen anzulaufen, der als Grenzübergangsstelle zugelassen ist.
5. Ein extra „Grenzerlaubnis“ ist nicht mehr erforderlich.

Wir können folglich von Usedom kommend entweder entlang der Ostseeküste (hier: vorbei an Heringsdorf) bzw. über das „Kleine Haff“ (hier: vorbei an Kamminke (Usedom) bzw. Altwarp (Festland)) ins „Stettiner Haff“ (hier: Richtung Stettin, Swinemünde oder Wollin) paddeln, ohne uns in Polen irgendwo melden zu müssen.

U.U. könnten wir Kanuten jedoch schifffahrtsrechtliche Probleme bei der Befahrung der **Swine**, der Enge zwischen Usedom und Wollin bekommen, und zwar insbesondere bei der

Durchfahrung des Hafens von Swinemünde/Swinoujscie. Abgesehen davon können wir beim Paddeln auf der Swine auf stärkere Strömung stoßen. In der Regel ist mit auslaufendem Strom zu rechnen, der bei stark ablandigem Wind bis zu 7,5 km/h fließen kann. Bei starken nordwestlichen Winden erleben wir dagegen einlaufenden Strom, der bis zu 4 km/h strömen kann.

Um insbesondere den schiffrechtsrechtlichen Problemen aus dem Weg zu gehen, haben vorpommersche Kanuten darauf verzichtet, bei einer Tour, die in Kamminke gestartet wurde und über Altwarp/Neuwarp (PL) zum östlichen Haffpunkt (nahe der Südspitze von Wollin) und dann weiter über den „Großen Vietziger See“ nach Lebbin (Wollin) führte, den Swinemünder Hafen zu passieren. Stattdessen packten sie ihre Seekajaks in Lebbin auf die Bootswagen und zogen dann 3 km über Land nach Misdroy (Ostseeküste von Wollin). Dort setzten sie wieder ein und paddelten entlang der Ostseeküste von Wollin nach Usedom, wo die Tour in Heringsdorf endete.

Tourenempfehlung für die Anreise per Seekajak auf deutscher Seite

a) Variante Seeseite Usedom

Die Fahrt von Rügen bzw. Greifswald aus kommend um die Nordspitze von Usedom herum ist nur besonders seetüchtigen Kanuten mit seetüchtiger Ausrüstung zu raten. Schon ab 3-4 Bft. kann an den Flachstellen vor, neben und hinter der Insel Ruden Seegang herrschen, der weniger erfahrene Kanuten schnell in Schwierigkeiten bringen kann. Dasselbe trifft für die Weiterfahrt entlang der Seeseite von Usedom zu, wobei zu berücksichtigen ist, dass zunächst im Nordosten ein Sperrgebiet zu umfahren ist, das bis zu 5 km auf die offene See reicht. Bei nördlichen bis östlichen Wind kann entlang des Ostseestrandes Brandung auftreten, die besondere Anforderung an die Seegangstüchtigkeit des Kanuten stellt. Nicht minder problematisch kann die Umfahrung der Halbinsel Struck und die Einfahrt in den Spandowhagener Wiek verlaufen. Spätestens ab 4 Bft. Wind aus westlicher bis nördlicher Richtung kann an den Flachstellen vor Struck Brandung auftreten.

b) Variante Peenestrom – Kleines Haff

Ansonsten befinden wir uns bei der Weiterfahrt Richtung Peenestrom (je nach Windrichtung und –stärke ist in den Engstellen mit Strom bis max. 3-4 km/h zu rechnen) und Kleines Haff auf der etwas sichereren Seite. Spätestens bei Erreichen des Kleinen Haffs wird jedoch wieder entsprechende Seegangstüchtigkeit vorausgesetzt; denn wenn dort aus nordwestlicher bis östlicher Richtung der Wind mit 3-4 Bft. und mehr weht, kann es am Festlandsufer branden und weit ab vom Ufer ein kurzer, steiler Seegang herrschen. Dann empfiehlt es sich, rechtzeitig hinüber ans Ufer von Usedom auszuweichen.

c) Variante Peenestrom – Kleines Haff – (Landtransport) – Seeseite Usedom

Wer unbedingt die Passage entlang der Seeseite von Usedom nicht missen möchte, dem empfiehlt es sich, wenn ihm die Umfahrung der Nordspitze von Usedom zu unsicher ist, irgendwo Usedom per Bootswagen zu queren, z.B.:

- bei Karlshagen (Hafen) (ca. 6 km hinter Peenemünde): von dort sind es ca. 4 km bis zur Seeseite. Brandet es draußen, suchen wir den ca. 1 km südlich gelegenen Zeltplatz „Dünencamp Karlshagen“ auf und warten auf Seegangsverbesserung;
- bzw. wir paddeln weiter bis Ziemitz, dann entlang des Ufers von Usedom Richtung Achterwasser bis zum Hafen eines Anglervereins östlich von Zempin: von dort ist es ca. 1 km bis zur Seeseite. Ca. 4 km nördlich davon liegt der Zeltplatz „Camping am Dünengelände“.

Text: U.Beier

Hotline der Bundespolizei See: Tel. 01805-234566

Link: www.bundespolizei-see.de

Literatur:

K.Ohlerl: Pfingsttour auf dem Stettiner Haff, in: Seekajak, Nr. 112/08, S.34-36.

→ www.kuesenkanuwandern.de/revier_a/080709_b.html

K.Welke: Erstmals Paddeln ohne Kontrolle über deutsch-polnische Ländergrenze hinweg, in: Kanu Sport, Nr. 2/08, S.7.

→ www.kuesenkanuwandern.de/revier_a/080201.html

J.Werner: Ostseeküste (Travemünde bis Stettin), 5. Aufl. 2008, S.180-196.

Deutscher Motoryachtverband (Hg.): Polen (kleiner Reiseführer für motorisierte Wassersportler)

→ www.dmyv.de/index.php?id=385 (neue Auflage abrufbar erst ab: Anfang 2009)

Kartenmaterial:

Für die Fahrt entlang der Festlandsküste bis Ueckermünde genügt der „Tourenatlas Wasserwandern – Nr. 6: Deutschland-Nordost“ (1:75.000) hrsg. von Jübermann-Kartographie → www.juebermann.de .

Für die Fahrt von Wolgast aus entlang der Festlandseite von Usedom bis Kamminke und darüber hinaus sowie für die Fahrt von Zempin (Usedom) aus entlang der Seeseite von Usedom bis Ahlbeck und darüber hinaus und für die Fahrt rund Wollin bietet sich die polnische Karte „Wolin Usnam“ (1:50.000) an, hrsg. von Carto Media → www.cartomedia.pl .

Wer unbedingt auf eine Seekarte zurückgreifen möchte, der sollte sich mal den vom N.V.-Verlag herausgegebenen Sportbootkartensatz „Serie 4“ anschauen, der vom Darß bis Ende Wollin reicht und den südlichen Teil des Stettiner Haffs einbezieht, der in den erwähnten Karten nicht enthalten ist → www.nv-verlag.de .

02.01.2009 Qajaq-USA (Literatur/Links)

Alle Jahre wieder lohnt es sich, mal auf die Homepage von **QAJAQ USA** zu surfen, einer Vereinigung von Nordamerikanern unter der Präsidentschaft von Greg Stammer, die es sich zum Ziel gesetzt hat, Information zum Thema „Greenland Kayaking“ zu sammeln und zu verbreiten.

Besonders erwähnenswert sind m.E. die folgenden Beiträge:

- **„Video Clips“**
Dort sind 8 Videos über Vorwärtspaddeltechniken mit Grönlandpaddel und 14 Videos über verschiedene Rolltechniken u.a. mit Grönlandpaddel downloadbar:
→ www.qajaqusa.org/Movies/movies.html
- **„Greenland Championship Rolling Maneuvers“**
Insgesamt werden 35 (in Worten: fünfunddreißig) Rollvarianten vorgestellt:
→ www.qajaqusa.org/QK/rolls/rolls.html
- **„Rolling & Rescues“**
→ www.qajaqusa.org/Technique/Rescues.html
- **„Strokes“**
→ www.qajaqusa.org/Technique/Strokes.html
- **„Paddles & Paddle Making“**
→ www.qajaqusa.org/Equipment/paddles.html
- **Linkliste „Commercial Paddle Suppliers“**
Insgesamt werden 31 Links von Herstellern aufgeführt, die Grönlandpaddel bauen:
→ www.qajaqusa.org/Equipment/commercial_paddles.htm

- **„Kayak & Kayak Building“**
→ www.qajaqusa.org/Equipment/kayaks.html

sowie die Herausgabe des zweimal jährlich erscheinenden Newsletters **„The Masik“**

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

Link: www.qajaqusa.org

18.12.2008 **Rettenngswesten: Wo bleibt die handbreit Luft unterm Kinn?** (Ausrüstung)

Stell dir das mal vor:

Du trägst beim Paddeln entlang der Küste eine aufblasbare Rettungsweste. Nach einer Kenterung musst du aussteigen. Ein Brecher reißt dir dein Seekajak aus den Händen und der Wind treibt es schneller davon als du schwimmen kannst! Deine Mitpaddler sind bei dem rauen Seegang nicht in der Lage, dir beizustehen. Sie drehen ab, um Hilfe herbeizurufen. Währenddessen versuchst du, in Richtung dem nur 1 km entfernten Strand zu schwimmen. Als du merkst, dass das Schwimmen zwecklos ist, da der Tidenstrom dich hinaus auf die offene See treibt, ziehst du am Auslösegriff deiner halbautomatisch aufblasbaren Rettungsweste. Die Gas-Patrone „zündet“ und bläst mit einem Knall den Auftriebskörper auf, und zwar so stark, dass du im ersten Moment meinst, er würde dich erwürgen. Doch unmittelbar danach entweicht die Luft wieder aus dem Auftriebskörper!? Etwas verdutzt greifst du zum Mundventil des Auftriebskörpers und fängst an, über das Ventil Luft in den Auftriebskörper zu blasen. Aber der Wasserdruck drückt sofort die eingeblassene Luft wieder hinaus aus dem Ventil!

Das genau passierte einem Kanuten, jedoch zum Glück nicht draußen auf dem Meer, sondern zu Hause auf dem Teppich, als er beim Anprobieren seiner neuen SECUMAR-Rettungsweste „Canoe Plus“ versehentlich die Gas-Patrone zündete und damit über 28,- Euro in die Luft blies. M.E. war das für uns Kanuten „gut angelegtes Geld“! Warum?

1. Dieser Fall macht uns bewusst, dass auch eine nagelneue aufblasbare Rettungsweste nicht unbedingt funktionstüchtig sein muss und dass es deshalb zwingend nötig ist, nach dem Kauf einer Weste diese persönlich – also nicht durch Dritte – vor dem ersten Einsatz auf ihre Funktionstüchtigkeit zu überprüfen, zumindest was die Dichtigkeit des Auftriebskörpers, die Funktionstüchtigkeit des Mund-/Entlüftungsventils und die richtige Montage der Gas-Patrone betrifft.

2. Dieser Fall verdeutlicht, dass irgendeiner einen Fehler gemacht hat:

- Etwa der Hersteller, der bei der Endqualitätskontrolle schluderte?
- Oder der Händler, der seinem Kunden mal das automatische Aufblasen der Weste demonstrieren wollte, anschließend aber beim Entlüften des Auftriebskörpers das Ventil statt mit der dafür vorgesehenen Staubschutzkappe mit einem anderen Gegenstand eindrückte, weil ihm ansonsten das Entlüften zu lange dauerte und zu mühsam erschien?
- Bzw. der Kanute höchst persönlich, weil er ebenfalls beim Entlüften des Auftriebskörpers mit dem falschen Werkzeug hantierte?

Egal wer es war, in Folge eines defekten oder klemmenden Ventils entwich die Luft wieder, die über die Gas-Patronen eingeblassen wurde.

In diesem konkreten Fall lag es wahrscheinlich am Händler; denn beim Probetrieb im Geschäft hielt das Ventil noch die Luft. Zu Hause nach der versehentlichen Auslösung der Gas-

Patrone, war die Staubschutzkappe nicht mehr auf dem Ventil und das Ventil selber klemmte und war folglich undicht.

3. Dieser Fall zeigt, dass die Firma SECUMAR es versäumt hat, ausdrücklich und mit vollem Nachdruck darauf hinzuweisen, dass es quasi bei einem späteren Seenotfall lebensgefährlich werden kann, wenn beim Entlüften des Auftriebskörpers das Mundventil mit einem anderen Gegenstand als der dafür vorgesehen Staubschutzkappe heruntergedrückt wird. Es wird zwar in der Gebrauchsanweisung einen Hinweis gegeben, dass beim Entlüften des Auftriebskörpers die umgedrehte Staubschutzkappe – jedoch „niemals spitze Gegenstände“ - ins Ventil zu drücken ist, aber das erfolgt nicht sichtbar als **Warnhinweis!** Weiterhin fehlt ein entsprechender zusätzlicher Warnhinweis, der direkt am Ventil angebracht werden sollte, sodass Händler, aber natürlich auch Kunde beim erstmaligen Hantieren mit einer solchen Weste regelrecht darauf gestoßen werden.

In dem hier geschilderten Fall löste übrigens eine leichte Berührung des klemmenden Mund-/Entlüftungs-Ventils mit einer spitzen Zange sofort die Verklemmung. Das Ventil war wieder voll funktionstüchtig! Mir war es auch nach –zigmaligen Probedrücken mit der Staubschutzkappe einfach nicht mehr möglich, nochmals das Ventil so zu drücken, dass es wieder klemmte.

Externe Wartung: Alle 2 Jahre!

Der erste Check nach dem Kauf einer Rettungsweste reicht allerdings nicht; denn solche Westen bedürfen der Wartung. Z.B. schreibt die Firma SECUMAR für ihre Rettungswesten alle 2 Jahre eine Wartung vor (z.B. Secumar-Preis: ab ca. 37,- Euro) und das auch nur für die ersten 10 Jahre. Danach sind sie jährlich zu warten. Westen, die älter als 15 Jahre sind, werden nicht mehr gewartet, da ihre Zuverlässigkeit auch bei vorheriger Wartung nicht mehr 100%ig gesichert ist. So lösten sich bei einem „wartungsresistenten“ Kanuten einst bei einer ca. 15 Jahre alten Rettungsweste beim Probeaufblasen per Mund die Verklebungen des Auftriebskörpers.

Interne Wartung: Unvernunft & Geiz?

Wer wider alle Vernunft bzw. aus Geiz auf diese externe Wartung verzichtet, sollte dann wenigstens eine persönliche Wartung seiner Rettungsweste vornehmen, und zwar mindestens einmal jährlich bzw. nach mehrwöchigem Einsatz:

1. Rettungsweste entfalten,
2. CO₂-Patrone auf Unversehrtheit überprüfen,
3. Weste per Mund prall aufblasen,
4. Mund-/Entlüftungsventil auf Funktionstüchtigkeit überprüfen,
5. Weste nochmals prall aufblasen und über Nacht (16 Std.) liegen lassen, um zu prüfen, ob der Auftriebskörper Luft lässt.
6. Wenn die Weste auch nur ganz wenig Luft lässt, sollte nach dem Leck gesucht werden. Das Leck kann auf das Ventil, die Aufblasautomatik bzw. den Auftriebskörper zurückzuführen sein. Lediglich kleines Loch im Auftriebskörper kann mit etwas Sachkunde z.B. mit „SeamGrip“ selber geflickt werden.

Leider ist eine solche interne Wartung auch nicht umsonst; denn spätestens beim Testen der Funktionstüchtigkeit der Aufblasautomatik müssen wir eine Gas-Patrone „opfern“ (z.B. Secumar-Preis für eine 32-g-Patrone: ca. 18,- bis 29,- Euro). Auf diese Weise können wir jedoch feststellen, ob der Auftriebskörper auch noch den Druck aushält, den eine solche Patrone erzeugt.

Natürlich ersetzt eine solche jährliche interne Wartung weder eine externe Wartung noch den von SECUMAR empfohlenen Check jeweils vor jedem Einsatz der Rettungsweste.

Ein paar Tipps

Übrigens, all diese Checks und Wartungsarbeiten nützen nicht viel, wenn wir vor lauter Angst, die Gas-Patrone mal aus Versehen auszulösen, beim Tragen der Rettungsweste die „Reißleine“ mit Griff tief innerhalb der Rettungsweste so verstecken, dass wir sie bei Panik kaum auffinden können.

Natürlich könnten wir diesem Fall vorbeugen und die Aufblasautomatik so einstellen, dass sie bei Wasserkontakt automatisch auslöst. Aber für Kanuten ist das nur bedingt empfehlenswert, und zwar nur im Winter bei Wassertemperaturen unter +10° C. Denn dann besteht bei einer plötzlichen Kenterung die Gefahr des Kälteschocks, der uns daran hindern könnte, die „Reißleine“ zu ziehen. In der Sommersaison und bei spritzendem Seegang sollten wir jedoch die Aufblasautomatik deaktivieren. Nach einer Kenterung können wir dann selber entscheiden, wann wir „ziehen“.

Anders als Segler, die nach einem Überbordfallen auf hoher See relativ hilflos im Wasser treiben, haben wir nach einer Kenterung mit Ausstieg neben uns noch unser Seekajak, in das wir doch wieder einsteigen möchten. Mit aufgeblasener Rettungsweste fällt uns das jedoch u.U. schwerer. Zumindest gilt das für den Parallel-Wiedereinstieg, nicht jedoch so sehr für den V-Wiedereinstieg. „Re-Entry and Roll“ aber auch das Lenzen unseres Seekajaks aus der Schwimmposition heraus könnte uns sogar mit aufgeblasener Rettungsweste leichter fallen. Aber was machen wir dann mit der aufgeblasenen Rettungsweste, wenn wir wieder in unserem Seekajak sitzen? Soweit die Luft ablassen, dass die Rettungsweste beim weiteren Paddeln nicht mehr stört? Nun, bei einer erneuten Kenterung haben wir dann zumindest die Möglichkeit, den Auftriebskörper über das Mundventil mit 2-3, max. 6 Luftstößen wieder prall aufzublasen.

Ich persönlich würde jedoch nach einer Kenterung mit Ausstieg die Rettungsweste erst dann aufblasen, wenn mir der Wiedereinstieg ohne aufgeblasene Rettungsweste nicht gelingt!

Text: U.Beier

15.12.2008 **Zeltmöglichkeiten an der west-schwedischen Schärenküste** (Revier/Ausland)

Jens Marklund vom schwedischen Kajakvermieter, -veranstalter und –ausrüster ORUST KAJAK & FRILUFSLIV AB hat sich mal der Mühe unterzogen und alle – wirklich alle - Inseln entlang der west-schwedischen Schärenküste von Marstrand (nördlich von Göteborg) bis zur norwegischen Grenze auf Zeltmöglichkeiten untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in drei Broschüren veröffentlicht:

Paddla kajak och tälta i Bohuslän“

Del A: från Marstrand till Lysekil (40 S.) (60 Zeltmöglichkeiten)

Del B: från Lysekil till Grebbestad (28 S.) (36 Zeltmöglichkeiten)

Del C: från Grebbestad till norska gränsen (32 S.) (44 Zeltmöglichkeiten)

und können bei ORUST KAJAK:

→ www.orust-kajak.se

zum Gesamtpreis von 250 SEK bestellt werden. Es gibt eine schwedische und englische Fassung.

Im SEEKAJAKFORUM.de (15.12.08) wird nun auf eine Kartendarstellung bei GOOGLE EARTH verwiesen:

<http://maps.google.de/maps/ms?ie=UTF8&hl=de&msa=0&msid=100776790954979043768.00045d80d22705bfa3828&ll=58.496564,11.425781&spn=1.377872,3.515625&z=8&source=embed>

der eine Vielzahl jener Zeltmöglichkeiten inkl. ihrer Koordinaten entnommen werden kann, die ORUST KAJAK herausgearbeitet hat. Zoomen wir jedoch uns bis auf die einzelne Insel hinunter, müssen wir feststellen, dass sowohl die Satellitenaufnahme zu unscharf als auch die Kartenübersicht zu ungenau ist, um damit navigieren zu können. Bei einem Vergleich mit den Broschüren stellen wir auch schnell fest, dass nicht alle Zeltmöglichkeiten bei GOOGLE EARTH verzeichnet sind. Trotz allem ist es sehr informativ, sich über GOOGLE EARTH einen Überblick von diesem traumhaften Küstenkanuwanderrevier zu verschaffen.

Übrigens, ORUST KAJAK liegt auf der Westseite der Insel Orust nahe des Ortes Ellös am Rande eines Zeltplatzes („Stocken Camping“ - www.stocken.nu/english/index.asp) mit Zugang zum Wasser. Ich nutzte 2008 diesen Platz als Startort für eine 9-tägige Rundtour durch die Schärenwelt, die bis hinauf zum Hamburgsund führte.

Als Übersichtskarte diente dabei eine 2004 von Kartförlaget herausgegebene Karte:

- Bohuskusten (1:100.000) (Kungsbacka – Göteborg – norweg. Grenze)

Zur Navigation wurde auf topografische Karten (Terrängkartan, hrsg. v. Lantmäteriet) (1:50.000) zurückgegriffen, die alle 1/08 neu aufgelegt wurden:

- 552 Norra Göteborg (Göteborg bis Insel Tjörn)
- 563 Lysekil (Mollösund bis Smögen) (Westblatt)
- 564 Uddevalla (Stenungsund bis Uddevalla) (Ostblatt)
- 573 Fjällbacka (Hunnebostrand bis Havstensund)
- 584 Strömstad (Havsten bis norwegische Grenze)

Text: U.Beier

11.12.2008 **Minsener Oog – Wangerooge** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK berichtet **Richard Feist** in dem Beitrag:

„Cool Down Minsener Oog 2008“

über eine Tour, die von Hornumersiel aus gestartet wurde, über Minsener Oog nach Wangerooge (Wattseite/Hafen) führte und dann wieder auf der Seeseite von Wangerooge und auf der Wattseite von Minsener Oog zurück zum Startort ging.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 114/08; S.60-61 – www.salzwasserunion.de

10.12.2008 **Nördliche Sporaden (Griechenland)** (Revier/Ausland)

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

„Sporaden: Dornröschen auf Griechisch“

über das Inselrevier der nördlichen Sporaden (Skiathos, Skopelos, Alonissos und Kyra Panagia).

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

- „Im Sommer Meltemi. Er baut sich im Juni auf, erreicht im Juli/August 4 bis 6 Bft. aus nordöstlichen Richtungen. Im Frühjahr und Herbst deutlich weniger Wind, wechselnd aus nördlichen Richtungen, aber auch aus Süd. Im Trikeri-Kanal Düseneffekte von Ost nach West. Wer Strecke machen will, kann frühmorgens bei Schwachwind ein paar Stunden „motoren“.“
Regentage/Tagestemperaturen: Mai 5 Tag bei +21°C; Juni 2 Tage bei +27°C; Juli + Aug. je 1 Tag bei über +30°C; Sept. 2 Tage bei 26°C; Okt. 6 Tage bei 21°C

Anmerkungen: Zum Küstenkanuwandern bietet sich aufgrund des Meltemi, der Außentemperaturen und der Landschaftsverhältnisse (blühende statt ausgedörrte Pflanzen) eigentlich nur Mai bis Mitte Juni an, auch wenn die Wassertemperatur noch knapp unter +20°C liegen werden. Den Seglern werden die südlichen Seiten der Inseln empfohlen. Lediglich für die Insel Kyra Panagia wird eine Umrundung vorgeschlagen.

Quelle: YACHT, Nr. 25-26/08, S.38-47 – www.yacht.de

03.12.2008 **Richtiges Sitzen** (Ausbildung)

In KANU SPORT schreibt **Lars Everding** in dem Beitrag:

„Kanu-Sport-Praxistipp: Richtiges Sitzen – erfolgreich Paddeln“

auf was alles zu achten ist, damit wir im Kajak richtig sitzen:

1. Sitzhaltung:

- Becken: „aktiv aufgerichtetes Becken“ = Beim Paddeln sollte das Becken stets nach vorne gekippt sein (wie wenn wir auf einem Keilkissen sitzen!).
- Oberkörper: leichte Oberkörpervorlage

2. Kontaktpunkte: (beschrieben für WW-Kajaks)

- Sitzfläche: Sie sollte etwas nach vorne abfallen und so gestaltet sein, dass wir nicht nach vorne rutschen.
- Schenkelstützen: Sie sollten den Druck großflächig verteilen.
(Anmerkung: Beim Seekajakfahren sollte es jedoch möglich sein, dass wir auch mit geschlossenen Beinen, d.h. angelegten Knien, vorwärts paddeln können.)
- Rückengurt: Er sollte beweglich und in Höhe u. Länge einstellbar sein, um die Beweglichkeit der Wirbelsäule nicht zu beeinträchtigen. Er ist richtig eingestellt, „wenn er durch eine leichte Lordosierung (Hohlkreuz) im Lendenwirbelsäulen-Bereich das Becken aufrichtet, ohne dabei die Beweglichkeit der Rotation im Brustwirbelsäulen-Bereich einzuschränken.“
(Anmerkung: Beim Seekajakfahren wäre es eigentlich ideal, wenn der Rückengurt so gestaltet wird, dass bei einem Wiedereinstieg nach einer Kenterung, der Rückengurt sich nicht verdrehen kann, da ein nachträgliches Rückdrehen des Rückengurtes meist nur möglich ist, wenn die Sitzposition wieder verlassen wird.)
- Hüftfitting: „Am besten lässt man zwischen dem Sitzflächenfitting und dem Hüftfitting seitlich und in der Höhe einige Zentimeter Platz, damit das Fleischige des Gesäßes Platz zum Walken hat, ohne die Beckenposition auszuhebeln.“

(Anmerkung: Je fester der Hüfthalt, desto sicher sitzen wir im Seegang und beim Rollen, aber desto schwerer fällt uns ein lockeres Vorwärtspaddeln.)

- **Fußstütze:** „Die Füße sollten so aufrecht wie möglich stehen und mit der Ferse festen Kontakt haben.“

(Anmerkung: Beim Paddeln mit Steuer ist es wichtig, dass die Beinarbeit beim Vorwärtspaddeln nicht zu Steuerausschlägen führt, d.h. die Steuerpedalerie sollte es ermöglichen, dass die Ferse fest abgestützt werden kann. Gerade jene – z.B. bei britischen und finnischen Seekajaks üblichen - Steuerpedalen, die seitlich auf einer Schiene verschoben werden können, ermöglichen nicht solch einen Halt.)

3. Sitzhöhe:

- „Die Sitzhöhe sollte so gewählt werden, dass ein freier Hüftknick ohne Kollision des unteren Rippenbogens mit dem Süllrand gewährleistet ist. (Jedoch:) Eine erhöhte Sitzposition wird mit einer größeren Kippligkeit erkaufte.“

4. Sitzstellung:

- Ein in Längsrichtung verstellbarer Sitz kann das nachträgliche Trimmen eines Kajaks ermöglichen, was u.U. bei Gepäckfahrten mit Seekajaks von Bedeutung sein kann.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/08, S.32-33 – www.kanu.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

03.12.2008 **Flensburg** → **Eckernförde** (Ostsee) (Revier/Inland)

In KANU SPORT berichtet **Siegfried Fuß** in dem Beitrag:

„Von Flensburg nach Eckernförde: eine Ostsee-Kajakfahrt“

über eine Tour entlang der Ostseeküste ab Kilometer Null bis Kilometer 92.

Gestartet wurde beim Ersten Flensburger Kanu-Klub (EFKK). Zur Orientierung dienten die Generalkarte (1:200.000) und die „Rad Tourenkarte des Carto Travel Verlages“, Blatt Nr. 2) (1:100.000) (GPS-geeignet). Dem Beitrag ist eine Kartenskizze beigelegt, dem die Übernachtungsmöglichkeiten auf Zeltplätzen entnommen werden kann.

Dass es sich bei der Tour um eine echte Küstentour mit all den dafür typischen Gewässerbedingungen handelte, die auch noch Kanuten, die schon tausende Kilometer auf der Nord- und Ostsee gepaddelt waren, in „Verlegenheit“ bringen konnte, zeigte der letzte Fahrtentag vor Eckernförde. Es blies mit 5 Bft. aus Ost. Die Brandung war ca. 1 m hoch. Bei der Durchfahung der Brecher wurde die Aufblasautomatik der Rettungsweste ausgelöst. Erstaunlich, dass das nicht schon früher passierte; denn zumindest im Sommer sollte man diese Aufblasautomatik abschalten, da ist die Wahrscheinlichkeit, einen Kälteschock zu erleiden, eher gering. D.h. nach einer Kenterung bleibt immer noch Zeit, den Auslösemechanismus zum Aufblasen des Schwimmkörpers der Rettungswest mit Hilfe einer CO2-Patrone per Handzug zu betätigen. Übrigens, ich habe schon erlebt, dass es beim Starten ein 20-cm-Brecher schaffte, soweit in die Rettungsweste eines Kanuten vorzudringen, dass sich seine „Auslösetablette“ auflöste und somit die Aufblasautomatik auslöste.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/08, S.24-27 – www.kanu.de

28.11.2008 **Irish Sea Kayaking Association** (Revier/Ausland)

Wer mal von uns Küstenkanuwanderern über den "Tellerrand" von Nord-/Ost- bzw. Bodensee schauen möchte, der möge hinüber zur Homepage der:

IRISH SEA KAYAKING ASSOCIATION

surfen. Sie enthält eine Menge interessanter Infos, so auch auf der Frontpage ein Foto vom irischen „Tellerrand“ (hier: Seakayaker in der Atlantikdüne).

Außerdem sind die kompletten Ausgaben der bislang herausgegebenen ISKA-Newsletter (Nr. 5/96 bis Nr. 44/08 (Winter) (31 S.) downloadbar. Die bieten zumindest Irlandsfans genügend Lesestoff bis zum Beginn der nächsten Sommerküstenkanuwandersaison.

Link: www.irishseakayakingassociation.org

27.11.2008 **Die richtige Paddellänge?** (Ausrüstung)

In OCEAN PADDLER geht **Nigel Dennis** in dem Beitrag:

„**The Most Important Stroke in Sea Kayaking: The Forward Stroke**“

u.a. auch auf die Länge eines Paddels, die Dicke des Schaftes und die Blattgröße ein.

Folgende Maße schlägt er in Abhängigkeit von der Körpergröße vor, wobei zu berücksichtigen ist, dass er sich dabei auf Paddel der Firma Lendal bezieht. Trotzdem meine ich, dass es sich bei Nigel Dennis Empfehlungen um diskutable Größenangaben handelt.

Körpergröße → Paddellänge / Paddelschaftdurchmesser / Paddelblattgröße:

Körpergröße: 185 cm → 217-222 cm zu 29,3 – 32 mm Ø mit großen Paddelblatt;
Körpergröße: 180 cm → 214-219 cm zu 29,3-30 mm Ø mit mittlerem bis großem Paddelblatt;
Körpergröße: 175 cm → 210-216 cm zu 29,3-30 mm Ø mit mittlerem bis großem Paddelblatt;
Körpergröße: 170 cm → 208-215 cm zu 29,3-30 mm Ø mit mittlerem Paddelblatt;
Körpergröße: 165 cm → 207-214 cm zu 27 – 30 mm Ø mit kleinem bis mittlerem Paddelblatt;
Körpergröße: 160 cm → 203-212 cm zu 27 mm Ø mit kleinem bis mittlerem Paddelblatt;
Körpergröße: 155 cm → 190-210 cm zu 27 mm mit kleinem Paddelblatt.

Diese Empfehlungen gelten für Küstenkanuwanderinnen und –wanderer und dienen einer ersten Orientierung. Sie gelten nicht für erfahrene Kanuten, die mit ihrem Paddel gut zu-recht-kommen.

Übrigens, wir können uns an fast alles gewöhnen und neigen gern dazu, das weiter zu empfehlen, an was wir uns gewöhnt haben. Das gilt nicht nur für Seekajaks, sondern natürlich auch für viele andere Ausrüstungsgegenstände und somit auch für Paddel. Ich selber habe es einmal erlebt, dass ich nach einer 2-wöchigen Paddelei mit einem „unendlich“ langen Paddel (ca. 230 cm bei 170 cm Körpergröße) mich so an diese lange Latte gewöhnt hatte, dass mir anfänglich zuhause das Paddeln mit meinem ca. 218 cm langen Paddel ziemlich schwer fiel. Insofern reicht es nicht, mit einem Paddel nur mal eine Stunde zu paddeln. Die Probefahrt sollte schon etwas länger, mindestens 2 Tage dauern, bei unterschiedlichen Gewässerbedingungen stattfinden, und zwar in Begleitung von Kameraden, mit denen wir sonst auch zusammen paddeln.

Gerade der letzte Punkt sollte nicht vernachlässigt werden. Kaufen wir uns doch ein Paddel, um nicht langsamer zu paddeln, sondern zumindest mit den Kameraden mithalten zu können. Einst als ich mal konditionell besonders schlecht drauf war, paddelte ich mit ein paar

Dänen und Deutschen rund die dänische Insel Samsø. In den Händen hielt ich ein 220 cm Paddel mit großen Paddelblatt. Als ich eine Zwischenetappe mit über einer halben Stunde Rückstand beendete, reichte mir ein mitfühlender Kanute sein Reservepaddel - ein kurzes Paddel mit kleinem Paddelblatt -, damit mir die Schlussetappe nicht so schwer fiel. Das Paddel lag leicht in der Hand, die beiden Paddelblätter führte ich fast widerstandslos durchs Wasser. Fantastisch das Paddeln fiel mir gar nicht mehr schwer! Das Dumme war nur, dass ich jetzt noch langsamer unterwegs war. Ich kam mir vor, als ob ich mit einem Fahrrad mit 8-Gangschaltung unterwegs war, bei dem ich auf gerader Strecke vom 6. auf den 1. Gang herunter geschaltet hatte, die Kameraden aber im 6. Gang weiter radelten. Okay, beim Fahrrad kann ich ruck-zuck wieder hochschalten. Beim Paddeln ist das nicht so leicht. Mit meinem Reservepaddel steht mir nur ein „zweiter Gang“ zur Verfügung.

Eine Lösung liefert mir hier nur ein Paddel mit einem in der Länge verstellbaren Paddelschaft. Z.B. lassen sich Lendal-Paddel um 5 cm in der Länge verstellen, Prijon-Paddel um 10 cm. Wer sich folglich zu seinem Hauptpaddel ein bis auf die Länge identisches Reservepaddel kauft, hätte auf diese Weise die Möglichkeit, einen Paddel auszuwählen, welches von der Länge her um 10 – 20 cm variieren kann. Eigentlich müssten wir bei einer solchen Längenvariation die Länge finden, die für uns ideal ist.

Leider gibt es noch keine verstellbaren Paddelblätter ... aber wer zwingt uns eigentlich, wenn uns die Kraft dazu mal fehlt, unser Paddelblatt beim Vorwärtsschlag stets voll einzutauchen?

Text: .U.Beier

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 12/08, S.46-52 – www.oceanpaddlermagazine.com

27.11.2008 **Abdrift: Über Deckpeilung, Transit und „Hundekurve“** (Ausbildung)

In OCEAN PADDLER wird in dem Beitrag:

“To Afraid to Ask But I Thought a Transit was a Van?”

wird erläutert, wie wir bei seitlichem Strom bzw. Wind von A über eine freie Wasserfläche nach B kommen. Wo ist das Problem? Wir paddeln einfach auf B zu! Drei Situationen sind dabei zu berücksichtigen, wobei zwei davon uns Probleme bereiten:

Situation 1: Wenn es nicht strömt bzw. windet, oder wenn wir mit Strom und Wind bzw. gegen Strom und Wind paddeln, gibt es für uns kein Problem: Wir peilen B an und halten dann einfach auf B zu. Fertig!

Situation 2: Es strömt bzw. windet von links und lässt uns nach rechts abtreiben, auch wenn wir stets auf B zu halten. Die Folge: Wir paddeln eine Kurve (die sog. „Hundekurve“ links), statt auf dem geraden Weg (sog. „Transit“-Weg) auf B zuzufahren. Diese Abdrift können wir selber leicht beobachten, wenn die Landschaft hinter bzw. vor B strukturiert ist (z.B. Häuser, Türme, Windmühlen, Bäume oder Felsen stehen hinter B bzw. Seezeichen, Felsnadel im

Wasser oder Schiff vor Anker stehen vor B). Steht nämlich hinter B ein Haus (= $\hat{\square}$) und befindet sich – wenn wir von A nach B schauen – direkt hinter dem Haus ein Turm (= Δ) merken wir bei einer Abdrift (= Strom- bzw. Windversatz) nach rechts, dass der Turm hinter dem Haus scheinbar nach rechts auswandert. Wenn wir aufmerksame Kanuten sein möchten, die B auf dem direkten Weg erreichen wollen, achten wir bei der Querung ständig darauf, dass der Turm hinter Haus stehen bleibt, quasi von ihm abgedeckt wird (sog. „Deckpeilung“). So wie der Turm nach rechts auswandert, weil die Strömung bzw. der Wind uns nach rechts versetzt, korrigieren wir unseren Kurs sofort, paddeln etwas gegen den Strom (quasi wie eine „Seilfähre“) bzw. Wind, damit beide Peilmarken hintereinander aufgereiht bleiben. Wan-

dert plötzlich der Turm nach links aus, haben wir entweder (a) unseren Kurs zu stark nach links korrigiert oder (b) es strömt nicht gleichmäßig stark, d.h. die Strömungsgeschwindigkeit hat sich vermindert, da wir u.U. gerade eine Untiefe queren, die die Strömung abbremst. Für unsere Kursnavigation spielt das jedoch keine Rolle; denn in beiden Fällen müssen wir etwas schwächer nach links vorhalten.

Situation 3: Es strömt bzw. windet von rechts und lässt uns nach links abtreiben, auch wenn wir stets auf B zuhalten. Wir merken das daran, dass der Turm hinter dem Haus scheinbar nach links auswandert. Sobald wir das merken, müssen wir unseren Kurs solange nach rechts korrigieren, bis wieder der Turm hinterem Haus steht. Nach einigem Hin & Her haben wir schließlich unseren Kurs gefunden, bei dem Haus und Turm in Deckung stehen.

D.h. bei seitlicher Strömung bzw. Seitenwind dürfen wir nicht direkt auf unser Ziel zufahren, sondern müssen vorhalten, und zwar so stark, wie Strom bzw. Wind uns abtreiben wollen. Wie stark wir vorhalten müssen, hängt von der Stromstärke bzw. der Windstärke. Beides zu kennen, ist interessant, aber – solange wir unser Ziel B vor Augen - haben nicht wichtig. Wichtig ist allein das hinter B die beiden Peilmarken (hier: Haus und Turm) in Deckung stehen bleiben.

Was machen wir aber nun, wenn die Strömung (z.B. ab 6 km/h) bzw. der Wind uns so stark abtreiben lassen, dass wir unser Ziel B nicht auf dem kürzesten Weg erreichen können, d.h. weil der Turm hinter dem Haus einfach z.B. nach rechts auswandert, egal wie stark wir vorhalten und wie schnell wir paddeln? Nun, zwei Fälle sind dabei zu unterscheiden:

(1) **Zu starke Querströmung:** Wir halten maximal 45° vor und nehmen in Kauf, dass wir rechts etwas unterhalb von B (z.B. eine Inselbucht) ankommen. Haben wir die Insel erreicht, paddeln wir dann gegen den – hoffentlich unter Land etwas schwächeren – Strom hinauf zu unserem Ziel B. Unter Umständen müssen wir dann unter Land mögliche Kehrwasser auszunutzen, um nicht ganz so stark gegen den Strom anpaddeln zu müssen. Sollte die Strömung so stark sein, dass wir an der angepeilt Insel vorbei driften, müssen wir mehr als 45° vorhalten bzw. abwarten, bis es nicht mehr so stark strömt.

(2) **Zu starker Seitenwind:** Wir könnten genauso fahren, wie was oben bei starker Querströmung empfohlen wurde. Nur das vertrackte daran ist, dass es unter Land meist nicht so stark strömt, aber auf Grund von Windeffekten stärker wehen kann. Insofern müssen wir u.U. stärker als 45° vorhalten oder – falls wir dann kaum noch Strecke paddeln – uns ein anderes Ziel suchen bzw. auf das Abflauen des Windes warten.

Abb.: Abdriftkontrolle per "Seilfähre"

<p>Situation 1: Strom/Wind von hinten = keine Abdrift = kein Vorhalten nötig, da △ und ◻ sich decken!</p>	<p>Situation 2: Strom/Wind von links = Abdrift nach rechts, = Vorhalten nach links ◀ bis △ und ◻ sich decken!</p>	<p>Situation 3: Strom/Wind von rechts = Abdrift nach links, = Vorhalten nach rechts ▶ bis △ und ◻ sich decken!</p>

Erläuterungen: ◻ = Haus; △ = Turm; θ = Kajak; ▨ = Land;

→ / ← = Strömungs-/Windrichtung = Abdrift; ◀ / ▶ = Vorhalten bis Haus und Turm in Deckung

Rückwärtige Abdriftkontrolle bzw. Geschwindigkeitskontrolle: Übrigens, in dem Beitrag wird auch darauf hingewiesen, dass wir die Abdriftkontrolle auch vornehmen können, wenn die Peilobjekte hinter uns liegen, d.h. wir uns den Peilobjekten nicht nähern, sondern uns von ihnen entfernen. Außerdem können wir die Abdriftkontrolle auch als Geschwindigkeitskontrolle einsetzen. Sehen wir beim Paddeln gegen den Strom bzw. mit dem Wind seitwärts von uns zwei Peilobjekte, die sich längere Zeit decken, ist die Gegenströmung bzw. der Gegenwind ist so stark, dass wir nicht vorankommen. Wandert jedoch das hinter Peilobjekt (hier: der Turm) am Horizont mit uns mit (siehe die Grafik von Situation 2) machen wir Fahrt.

Positionskontrolle: Schließlich wird die Abdriftkontrolle auch beim Spielen in der Brandung empfohlen. Wenn wir uns beim Starten in die Brandung die Lage zweier Peilobjekte zueinander merken, können wir später prüfen, wie sich die beiden Peilobjekte zueinander verschoben haben und daraus ableiten, wie weit wir in welche Richtung beim Surfen abgetrieben sind, wo wir uns etwa auf der Seekarte befinden und wohin wir wie weit fahren müssen, um zum Startort wieder zurückzukehren.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 12/08, S.52-53 – www.oceanpaddlermagazine.com

27.11.2008 **Aufblasbare Feststoffrettungsweste: Kokatat Sea02** (Ausrüstung)

Alles kommt mal wieder, so z.B. auch eine Rettungsweste mit Feststoffteil. So um 1980 entwarf Jürgen Pietsch, der Konstrukteur der Habel-Seekajaks mit integrierter Steueranlage, zusammen mit SECUMAR solch eine Weste. Sie sah aus wie eine Rettungsweste mit per CO2-Patrone aufblasbarem Schläuch. Die Stoffpartie hinter den Schläuchen bestand dabei zusätzlich aus einem Feststoff-Auftriebskörper.

Nun wird im OCEAN PADDLER eine US-amerikanische „Hybrid-Rettungsweste“ vorgestellt, und zwar:

- **Kokatat Sea02** (mit 3,4 kg Feststoffauftrieb zzgl. 6,8 kg Auftrieb, der halbautomatisch per CO2-Patronen aufgeblasen wird = 10,2 kg Gesamtauftrieb) inkl. 2 Taschen;

Sie sieht wie eine Feststoffschwimmweste aus, in die ein halbautomatisch aufblasbarer Schwimmkörper integriert ist. Leider fehlt in dem Beitrag ein Foto von einem im Wasser treibenden Kanuten, der diese Weste mit aufgeblasenem Schwimmkörper trägt!?

Bevor etwas über die Leistungsfähigkeit dieser Weste gesagt wird, sollen kurz die für Europa geltenden Empfehlungen (Euro-Normen) für den Auftrieb von Schwimmhilfen bzw. Rettungswesten vorgestellt werden (sog. „Schutzklassen“):

http://www.secumar.com/secumar/d/info/info_schutzklassen.html

- Auftriebsklasse 50 Newton (N) (≈ 5 kg) = Schwimmhilfe (für geübte Schwimmer in Nähe zum Ufer oder möglicher Helfer);
- Auftriebsklasse 100 N (≈ 10 kg) = Rettungsweste (für Nutzer in Binnengewässern und geschützten Revieren);
- Auftriebsklasse 150 N (≈ 15 kg) = bedingt ohnmachtssichere Rettungsweste (für Nutzer in allen Gewässern; ohnmachtssicher, sofern keine schwere, wetterfest Kleidung getragen wird);
- Auftriebsklasse 275 N (≈ 27,5 kg) = ohnmachtssichere Rettungsweste (für Nutzer auf hoher See unter extremen Bedingungen, in fast allen Fällen ohnmachtssicher).

In dem OP-Beitrag finden wir wohl den Hinweis, dass für Schwimmwesten ein Mindestauftrieb von 50 Newton (N) (≈ 5 kg) empfohlen wird, und die Anmerkung, dass eigentlich ein

Auftrieb von mindestens 150 N (\approx 15 kg) als erforderlich angesehen wird. Vergeblich suchen wir jedoch eine Info darüber, welchen Auftrieb die **Kokatat Sea02** hat. Die ob genannten Daten von 34 N (\approx 3,4 kg) Feststoffauftrieb und 68 N (\approx 6,8 kg) zusätzlich auslösbarem Luftauftrieb werden nicht im OP-Beitrag genannt, sondern auf der Homepage von Kokatat gebracht:

→ www.kokatat.com/product_detail.asp?code=sea

Daraus können wir ableiten, dass die **Kokatat Sea02** über einen Gesamtauftrieb von 102 N (\approx 10,2 kg) verfügt, der genau in der Mitte zwischen Schwimmhilfe (50 N) und bedingt ohnmachtssicherer Rettungsweste (150 N) liegt. Auch fehlt in dem OP-Beitrag – was die Vergleichbarkeit wesentlich erleichtert - ein Hinweis, wie hoch der Auftrieb konventioneller Feststoffwesten ist (\approx ca. 6,8 kg (?)).

Übrigens, der aufblasbare Auftrieb für die **Kokatat Sea02** wird von einer CO2-Patrone (mit 16 g Treibmittel) (immerhin wird eine Reservepatrone mitgeliefert) erzeugt. Bei den üblichen 150-N-Rettungswesten (z.B. von SECUMAR) werden CO2-Patronen (mit 32 g) eingesetzt, die einen Auftrieb von 170 N (\approx 17 kg) erzeugen.

Ich meine, dass diese Daten uns helfen können, die Leistungsfähigkeit dieser Hybrid-Weste einzuschätzen, d.h. sie bietet mehr Auftrieb (= 102 N) als die konventionellen Feststoffschwimmwesten (= ca. 68 N), aber weniger Auftrieb als die bedingt ohnmachtssicheren Rettungswesten (= 170 N).

Was wird sonst so über diese Weste geschrieben:

- sie verfügt über 2 Taschen, und zwar eine für ein UKW-Sprechfunkgerät bzw. Handy und eine zweite für sonstige kleinere Gegenstände);
- sie trägt im unaufgeblasen Zustand kaum auf und behindert einem nicht beim Schwimmen im Wasser;
- sie rutscht – wie alle Schwimmwesten ohne Schrittgurt - bei längeren Schwimmpassagen langsam über den Kopf.
- sie ist wie alle Schwimmwesten nicht ohnmachtssicher.

Nicht zu finden im Beitrag ist jener Aspekt, dass der Rückenteil der Weste aus Netzstoff besteht und dadurch nicht nur nicht aufrägt, sondern auch sehr leicht & luftig ist, was gerade an warmen Tagen von Vorteil ist. Außerdem dürfte dies für jene von Vorteil sein, die sich beim Rollen nach hinten legen.

Text: U.Beier

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 12/08, S.60-61 – www.oceanpaddlermagazine.com

Link: www.paddling.net/Reviews/showReviews.html?prod=1890

27.11.2008 „Scorpio“ (PE) (516x56 cm; 305 Lit. Vol.) von P&H (Ausrüstung)

Im OCEAN PADDLER wird der „Scorpio“, das neue PE-Seekajak (richtiger: PE-Sandwich / Corelite foam) des britischen Herstellers P&H vorgestellt.

Lt. Herstellerangaben soll der „Scorpio“ (516x56 cm; 305 Lit. Vol.; Cockpit: 80x42 cm; verstellbare Schenkelstützen) die PE-Variante des „Cetus“ (543x55 cm; 379 Lit. Vol.) sein. Wer aber die technischen Daten miteinander vergleicht, erkennt jedoch schnell, dass die Unterschiede in Länge und Volumen erheblich sind. Trotzdem ist das äußere Erscheinungsbild sehr ähnlich, inkl. 3-facher Abschottung mit insgesamt 3 Gepäckklendeckeln plus 1 Gepäckfach auf dem Kartendeck.

Was für Aussagen macht nun OP über den „Scorpio“?

- Auf dem Vorderdeck gibt es einen elastischen runden Gepäcklukendeckel und einen kleinen runden Gepäcklukendeckel auf dem Kartendeckel.
- Das Cockpit ist geräumig. (Maße: 80x42 cm).
- Der Hebel zum Verstellen des Skegs liegt gut in der Hand.
- Der Sitz ist komfortabel.
- Die verstellbaren Schenkelstützen erhöhen den Komfort.
- Die Fußpedalen lassen sich auch noch im Sitzen leicht verstellen.
- Auf dem Achterdeck gibt es einen elastischen ovalen Gepäcklukendeckel und einen runden (sog. „Day Hatch“)
- Am Heckende kann auch eine Steueranlage montiert werden.
- Das Vorderschiff hat mehr Kielsprung als das Achterschiff.
- Die Bugspitze ragt mehr aus dem Wasser heraus als das Heckende.
- Das Unterwasserschiff in Höhe des Cockpits ist flach und dürfte sich beim Lagern auf zwei Holmen eindrücken.
- Für ein PE-Seekajak ist es erstaunlich schnell (?), ermöglicht eine hohe Dauergeschwindigkeit (?) und ist recht wendig.
- Was die Anfangs- und Endstabilität betrifft, bereitet es Anfängern und Fortgeschrittenen keine Probleme; d.h. die Schnelligkeit geht nicht auf Kosten der Kippligkeit.
- Das Boot läuft gut gegen den Wind. Das auf das Vorderschiff gespülte Wasser läuft gut ab.
- Das Boot läuft gut bei achterlichem Wind.
- Nach etwas Gewöhnung lässt sich das Skeg gut verstellen.
- Bei rauer See ist das Boot komfortabel, manövrierbar und recht gutmütig.
- Das Boot hat ein hohes Gepäckvolumen (was in Anbetracht des Gesamtvolumens von 305 Liter nicht zutreffen kann!?).

Der OP-Beitrag ist voll des Lobes für den „Scorpio“. Entweder spricht das für den „Scorpio“ bzw. gegen die Kompetenz des OP in Sachen Bootstest. Meines Erachtens ist der Test viel zu unkritisch. Einen Vergleich mit den Tests des US-amerikanischen SEA KAYAKERS [www.seakayakermag.com > Articles > Kayak Reviews] halten die OP-Tests nicht stand. Weder erarbeitet OP die Vielzahl an technischen Daten (z.B. über Volumen, Wasserlinienlänge/-breite, Wasserwiderstand/Kippligkeit bei unterschiedlicher Beladung) noch deckt OP auf, wie viel Leute mit welcher Beladung bei welchen Gewässerbedingungen die Tests durchführten. Der Bericht klingt fast wie eine Werbebroschüre, die ein Seekajak anpreist, das:

- sowohl für Anfänger als auch für Fortgeschrittene geeignet ist,
- schnell läuft, aber nicht kipplig ist
- wenig Volumen hat, aber dennoch ein „Lastkahn“ („load carrier“) ist.

Gerade die letzte Aussage mit dem „load carrier“ kann aber nicht stimmen; denn ein Gesamtvolumen von 305 Liter fällt gerade mal in die Volumenklasse „Medium“ (301-350 Liter), es gibt aber eine Vielzahl von Seekajaks, die der Volumenklasse „XL“ (über 400 Liter) zugeordnet werden können. Diese voluminösen Seekajaks verdienen aber meiner Meinung allein das Prädikat „Load Carrier“.

Übrigens, wem der „Scorpio“ zu voluminös und von der Sitzluke zu groß ist, für den hat P&H den „Scorpio LV“ (LV = Low Volume) (509x54 cm; 285 Liter Vol.; Sitzluke: 76x45 cm) entwickelt.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 12/08, S.58-59 – www.oceanpaddlermagazine.com

Hersteller: www.phseakayaks.com

27.11.2008 **Kenterung im kalten Wasser** (Ausbildung)

Im OCEAN PADDLER wird u.a. über eine Kenterung an der Westküste Schottlands berichtet. Es ereignete sich an einem Dezemberwochenende. Zwei Kanuten wollten einem anderen, der schon fast 40 Jahre nicht mehr im Kajak saß, mit auf eine kleine Spritztour hinüber zu einer 2,5 km entfernten Insel nehmen. Leider war für ihn die Sitzluke des geliehenen Seekajaks (ein Rockpool Alaw) ein wenig eng und der Neo passte auch nicht so recht, aber die Wetterprognose sagte max. 2 Bft. voraus. Kein Grund also zur Sorge!?

Irgendwann setzte ein 4er Wind ein, der sich durch einen Tunneleffekt noch verstärkte. Der Seegang nahm zu. Mit dem Wind ging es in Richtung Strand. Ca. 190 m vor dem Strand fingen die Wellen an zu brechen. Das war zu viel für den Mitpaddler. Er kenterte und stieg aus. Etwas orientierungslos und mit Atembeklemmungen, die wohl durch das kalte Wasser ausgelöst wurden, tauchte er an der Wasseroberfläche auf. Ihm war sofort kalt und seine Bewegungen waren nicht sehr koordiniert. Der V-Wiedereinstieg fiel ihm sehr, sehr schwer. Irgendwie bekam er sein Hinterteil nicht in die Sitzluke. Der nächste größere Brecher spülte ihn daher wieder vom Boot. Nun war er völlig erschöpft und konnte sich nur noch am Kajak seines Mitpaddlers festhalten, der versucht - mit dem „Kenterbruder“ im Schlepp -, mit aller Kraft Richtung Strand zu paddeln. Exakte 7 Minuten nach der Kenterung landeten sie am Strand an. Da der Strand keinen Windschutz bot, wurde ein Notzelt aufgebaut und der „Kenterbruder“ mit trockener Bekleidung und warmer Brühe versorgt. Nach einer halben Stunde war die Unterkühlung bekämpft. Der „Kenterbruder“ wurde zu Fuß zur nächsten Fähre geschickt, während die beiden anderen Kanuten mit dem dritten Kajak im Schlepp problemlos zurück zum Festland paddelten.

Na, warum haben eigentlich immer nur die anderen Pech?

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 12/08, S.42-44 – www.oceanpaddlermagazine.com

27.11.2008 **Rund Irland** (Revier/Ausland)

Im OCEAN PADDLER berichtet **Misha Hoichmann** in dem Beitrag:

„**Meditation in Celtic. Paddling Around Ireland**“

über seine Umrundung von Irland, die er zusammen mit **Alon Ohad** 2006 vollendet hat.

Die beiden benötigten für die 1.535 km lange Strecke insgesamt 36 Tage (davon 5 Ruhetag). Je Paddeltag legten sie durchschnittlich 48 km zurück.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 12/08, S.28-34 – www.oceanpaddlermagazine.com

Links:

→ www.hoichman.com/ireland-article-en.html

→ www.ohad.info/ireland

Weitere Links über Irlandumrundungen:

→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007/blog/ (S.Crowley / 2007)

→ www.jasperwinn.com/blog/ (J.Wynn / 2007)

→ <http://marcusdemuth.com/aroundireland.aspx> (M.Demuth / 2008)

→ www.irishseakayakingassociation.org

26.11.2008 **Zeitschriftensterben: „Ocean Paddler“!?** (Literatur/Links)

Ende Juli erhielt ich das letzte Heft vom **KANU MAGAZIN** (Nr. 6/08). Das Nächste soll erst wieder am 28. Februar 2009 am Kiosk zu erhalten sein. Was ist mit „Europas größter Zeitschrift für Paddler“ (lt. Eigenwerbung) bloß los? Eigentlich müsste man denken, dass im

Sommer das gepaddelt wird, worüber wir im Winter etwas gelesen haben!? Hoffentlich ist das nicht der Anfang vom Ende! Immerhin hält sich doch KANU MAGAZIN schon sehr, sehr lange, zumindest im Vergleich zu seinen 3 – 4 Vorgängern (u.a. KANU LIFE), die meist nur einige wenige Ausgaben alt wurden.

Aber das „Sterben von Paddelzeitschrift“ scheint wohl kein deutsches Phänomen zu sein. Auf alle Fälle ergeht es den Briten – zumindest was die Fachzeitschriften betrifft, die die Küstenkanuwanderer zur Zielgruppe ausgewählt haben – nicht viel besser. Zu denken ist hier an den letzten und hartnäckigsten Versuch, die Fachzeitschrift:

OCEAN PADDLER. The Sea Kayaking Magazin

auf dem Zeitschriften Markt zu etablieren. Immerhin schafften es die Macher um Richard Parkin 10 Hefte davon allmonatlich herauszugeben. Mit etwas Verspätung erschien dann im Juli Heft Nr. 11 (July/August 2008). Und Heft Nr. 12 (September/October 2008) landete mit großer Verspätung erst am 26. November 2008 in meinem Briefkasten.

Woran das liegt, weiß ich auch nicht so genau. Eine Fachzeitschrift lebt von den Autoren, den Lesern und vom Anzeigengeschäft. Gibt es keine Anzeigen, kann eine Zeitschrift genauso wenig überleben, wie wenn sie auf keine kompetenten Autoren zurückgreifen kann oder ihr Leserschaft abhanden kommt. Eine Ausnahme von dieser Regel bilden die Vereins- bzw. Verbandszeitschriften, die für die Mitglieder eines Vereins bzw. Verbands herausgegeben werden und die die Mitglieder automatisch zugeschickt bekommen, auch wenn sie sie gar nicht mehr lesen.

Übrigens, am Inhalt all dieser Paddelfachzeitschriften möchte ich nicht herummäkeln; denn ich bin eigentlich schon zufrieden, wenn mich 1 – 2 Artikel eines jeden Heftes ansprechen. So'n Heft muss einfach, wenn es überleben will, einen großen Kreis von Küstenkanuwandern bzw. Kanuten ansprechen. Aber muss es auch jeden Anzeigenauftraggeber zufrieden stellen? Oder anders ausgesprochen: Tut sich eine solche Zeitschrift wirklich einen Gefallen, wenn sie in erster Linie nur im Augen hat, möglichst Gutes über die Produkte zu sagen, für die geworben wird bzw. geworben werden könnte. Irgendwann merkt das der Leser und verzichtet darauf, für solche Informationen, die eigentlich nur eine verkappte Werbung sind, extra eine Zeitschrift zu kaufen.

Beim KANU MAGAZIN hat wenigstens das „Umfeld“ gestimmt – zu denken ist hier insbesondere an die Rubrik „Workshop“ mit ihren unterschiedlichsten Themenstellungen. Insofern spricht einiges dafür, dass Ende Februar das nächste Heft erscheinen wird.

Und was ist mit OCEAN PADDLER? Nun der Verlag hat das Erscheinen von Heft Nr. 13 für den 5. Dezember 2008 angekündigt. Ich kann warten; denn natürlich kommt es mir nicht so sehr auf das Erscheinungsdatum an. Wichtiger für mich ist vielmehr, dass der Inhalt stimmt. Ob das für das neueste Heft Nr. 12 zutrifft, möge jeder selber beurteilen:

- Kurzinfo: Der britische Hersteller ROCKPOOL – www.rockpoolkayaks.com - bringt ein neues, kleineres Seekajak heraus: Modell „Isel“ (mit 3 runden elastischen Gepäckklukendeckel). Sein Deck ist ein wenig niedriger und die Sitzluke etwas enger, damit die kleineren Seakayaker auch richtigen Halt finden können.
- Kurzinfo: Der kanadische Hersteller EDDYLINE – www.chillcheater.com – bietet ebenfalls ein kleineres Seekajak an: Modell „Journey“ (472x60 cm; Material: Carbonlite 2000; 1 runden u. 1 ovalen elastischen Gepäckklukendeckel).
- Kurzinfo: Der britische Hersteller P&H – www.phseakayaks.com – produziert jetzt den „Capella 167“ (505x56 cm; 2 runde u. 1 ovalen Gepäckklukendeckel) in verschiedenen Farben auf Vorrat. Wer ein solches Boot „von der Stange“ bestellt, hat geringere Lieferzeiten.

- Fahrtenbericht (S.12-18): „Vancouver Island Circumnavigation“ (Part 2) von Keirron Tastagh (mit 7 Fotos ohne Kartenskizze). Part 1 erschien in Nr. 11/08, S.14-23).
- Fahrtenbericht (S.20-26): „Madagascar“ von Simon Osborne (mit 15 Fotos ohne Kartenskizze).
- Fahrtenbericht (S.28-34): „Meditation in Celtic. Paddling Around Ireland (mit 16 Fotos ohne Kartenskizze).
- Paddeltechnik (S.36-39): „A Guide to Playing the Tide Races of Holy Island, Anglesey“ von Phil Clegg (mit 5 Lehr-Fotos).
- Seenotfallbericht (S.42-45): „Lessons Learnt“ (Kälteprobleme vor Schottland).
- Paddeltechnik (S.46-51): „The Most Important Stroke in Sea Kayaking: The Forward Stroke“ von Nigel Dennis (mit 8 Fotos und 1 Tabelle).
- Navigation (S.52-53): „But I Thought a Transit was a Van!“ (Seilfähre) (2 Zeichnungen).
- Bootstest (S.58-59): „P&H Scorpio (PE)“ (516x56 cm, 305 Liter; Cockpit: 80x42 cm).
- Schwimmwestenbericht (S.60-61): „Kokatat Sea02 Buoyancy Aid“ (Feststoffrettungsweste mit zusätzlich per CO²-Patrone auslösbarem Auftrieb).
- Buchbesprechung (S.62): „Kayaking for Fitness“ von Jodi Bigelow.
- Buchbesprechung (S.64): „Rolling a Kayak – Sea Kayaking“ von Ken Whiting.
- Kameravorstellung (S.66): „Olympus 1030SW“
- Gesundheit (S.74): „The Perfect Host“ (Zecken) von Brian Wilson.

Übrigens, für Heft Nr. 13 werden die folgenden Beiträge angekündigt:

- Patrick Winterton's "Celtic Tiderace"
- Paddling the Cape – Greenland's Southern Extremity
- 5-Star-Training with Gordon Brown
- Alaska with Jeff Allen
- The Perception Kayak: "Essence"

Text: U.Beier

Nachtrag: OCEAN PADDLER, Nr. 13, ist mit 1 Monat Verspätung am 9.1.09 ausgeliefert worden. Das Erscheinen von Nr. 14 wird für Mitte Februar angekündigt.

25.11.2008 **Tide Races** (Ausbildung)

Im OCEAN PADDLER bringt **Philip Clegg** in dem Beitrag:

„**Playing in Tide Races**“

eine Anleitung, wie in starken Gezeitenstromabblungen („Tide Race“) spielerisch gepaddelt wird. Der Beitrag ist reichlich bebildert (9 Fotos) und kurz & prägnant geschrieben.

Tide Races zeichnen sich durch besonders starke Gezeitenströmungen aus, die durch Folgendes gekennzeichnet sind:

- Verengung des Stromes in der Breite, wobei zusätzliche Hindernisse links und rechts des Stromes Kehrwasser entstehen lassen;
- Verengung des Stromes in der Tiefe, wobei Unterwasserhindernisse (Untiefen) eine besonders raue See entstehen lassen;

Die Gewässerschwierigkeit im Gezeitenstrom wird zusätzlich erhöht, wenn:

- der Wind gegen den Strom weht;
- und die einlaufende Dünung gegen den Strom anrollt.

Tide Races zeichnen sich durch stehende Wellen aus, die bei Gegenwind bzw. einlaufender Dünung stromaufwärts laufen können.

Beim Spielen in Tide Races ist es das Ziel, so lange gegen den Strom zu paddeln (auch wenn man auf der Stelle paddelt), bis uns eine Welle erreicht, auf der wir gegen den Strom surfen können. Dabei ist Folgendes zu beachten:

1. Zunächst gilt es, von der Welle mitgenommen zu werden:

- Je steiler eine solche Welle ist, desto leichter fällt es uns, von dieser Welle mitgenommen zu werden, aber desto mehr Schwierigkeiten haben wir, Kurs zu halten und kontrolliert zu paddeln.
- Bei flacheren Wellen gelingt es uns nicht so leicht mitgenommen zu werden. Wir müssen daher rechtzeitig unser Seekajak beschleunigen und uns beim Paddeln nach vorne legen (= Gewicht nach vorne), wenn wir auf der Welle hängen bleiben wollen. (Anmerkung: Seekajaks mit Kielsprung und mit etwas voluminöserem Heck werden von einer Welle leichter mitgenommen.)

2. Dann gilt es, auf der Welle zu bleiben und zu surfen:

- Um zu verhindern, dass beim Surfen unser Seekajak ausbricht, müssen wir beim ersten Anzeichen sofort bereit sein, gegen zu steuern. Bei Skeg-Seekajaks sind sofort mit Heckruderschlägen Korrekturen vorzunehmen.
- Kommen wir dabei ins Kippen, können wir den Heckruderschlag in einen flachen Stüttschlag überleiten.
- Ist unser Seekajak ausgebrochen, lohnt sich der Kraftaufwand nicht zu versuchen es wieder auf Kurs zu bringen. I.d.R. ist das wegen der entgegenkommenden Strömung nicht machbar.
- (Anmerkung: Beginnt der Bug unseres Seekajak in die vor uns liegende Welle zu stehen, sodass schließlich der Bug bis zur Spritzdecke unter Wasser gerät, ist sofort mit Konterschlägen die Fahrt aus dem Seekajak zu nehmen. Andersfalls besteht die Gefahr zu Kerzen bzw. Auszubrechen. Übrigens, Seekajaks ohne Kielsprung und mit einem wenig voluminösen Bug, neigen eher zum Stechen/Bohren.)
- Erreichen wir nicht den stromaufwärts liegenden Bereich mit den höchsten Wellen, sollten wir am Rande des Tide Race über die Kehrwasser versuchen, stromaufwärts zu paddeln.

3. Bei Kurskorrekturen ist Folgendes zu beachten:

- Befindet sich die Sitzluke unseres Seekajaks auf dem Wellenberg der Welle, auf der wir surfen, müssen wir nach links kanten, wenn wir nach links steuern wollen.
- Befindet sich der Bug unseres Seekajaks im Wellental vor der Welle, auf der wir surfen, wird der Bug von der Strömung nach rechts abgelenkt, wenn wir links ankanten.
- Reagiert unser Seekajak nicht aufs Ankanten, sollten wir mit einem entsprechenden Paddelschlag (Bug-/Heckruderschlag bzw. Stüttschlag) nachhelfen, wenn wir weiterhin möchten, mit unserem Seekajak im Tide Race zu spielen.

Bevor wir jedoch in ein Tide Race paddeln, sollten wir vorher längere Zeit genau anschauen, um erkennen zu können, mit welchen Schwierigkeiten bei einlaufendem bzw. auflaufendem Wasser zu rechnen ist.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 11/08, S.52-55 – www.oceanpaddlermagazine.com

25.11.2008 Göteborg – Kristiansand – Stavanger (Revier/Ausland)

Im OCEAN PADDLER berichtet **Jeff Allen** in den Beiträgen:

„**Sea Kayak Scandinavia:**
Goteborg to Kristiansand (Nr. 10/09)
Kristiansand to Stavanger“ (Nr. 11/09)

über eine Tour, die zunächst entlang der west-schwedischen Schärenküste, dann über den Oslo-Fjord und weiter entlang der süd-norwegischen Schärenküste bis nach Stavanger führte.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 10/09 (May), S.12-17, und Nr. 11/08 (July/August), S.34-39
→ www.oceanpaddlermagazine.com

20.11.2008 Winterzeit = Trockenanzugszeit!? (Ausrüstung)

Mit Hilfe eines Trockenanzuges können sich Küstenkanuwanderinnen und -wanderer unterwegs auf dem Meer - aber auch an Land vor dem Start, während der Pausen und nach der Ankunft – vor:

- Wind,
- Regen,
- Spritzwasser,
- Gischt,
- Wasser
- und Kälte schützen.

Deshalb sieht man wohl in unseren Breiten immer häufiger Kanuten, die einen Trockenanzug tragen.

Spätestens jetzt, wo die Wassertemperaturen allmählich unter +10°C fallen und der Wetterbericht die ersten Schneeschauer vorhersagt, sollten auch die anderen Kanuten, die bislang auf das Tragen eines Trockenanzuges verzichtet haben, in Erwägung ziehen, sich so'n Ding anzuschaffen und zu tragen. Denn all die Argumente, die gegen das Tragen eines Trockenanzugs sprechen und die in der Sommerzeit durchaus vertretbar sind, zählen jetzt in der Winterzeit nicht mehr.

Untersuchungsergebnisse zeigen, dass bei winterlichen Temperaturen eine Kenterung mit anschließendem Ausstieg deutlich weniger kritisch ist, wenn ein Trockenanzug getragen wird:

1. Ein Trockenanzug vermindert das Risiko, gleich nach einer Kenterung einen „**Kälteschock**“ zu erleiden (hier: Kälteschmerz; Atemnot, unkontrolliertes tiefes Luftholen, Hyperventilation/Hecheln; Verlust des Gleichgewichtsgefühls).
2. Ein Trockenanzug trägt nach einer Kenterung mit Ausstieg zur Verlängerung der **Handlungsfähigkeit** bei, wobei davon auszugehen ist, dass z.B. bei +5°C Wassertemperatur die Nutzzeit bei ca. 5 Minuten liegt, sofern keine Kälteschutzbekleidung getragen wird.
3. Ein Trockenanzug trägt nach einer Kenterung mit Ausstieg dazu bei, dass wir nicht so schnell unterkühlen. Bei +5°C Wassertemperatur liegt die Zeit, bis die **Bewusstlosigkeit** eintritt, bei einem Nackten bei 0:25-0:35 Std.; bei einem Normalbekleideten bei 1:00-1:25 Std.; bei einem Neoanzugträger (5mm) bei 2:25-2:50 Std. und bei einem Trockenanzugträger bei mindestens 5 Std.

Für den, der sich trotz solcher Daten nicht davon abschrecken lässt, in der Winterzeit auf Großgewässer hinaus zu paddeln, der aber einsieht, dass bei den dann herrschenden Wassertemperaturen ein Trockenanzug genauso zum Paddeln gehört wie u.a. auch ein doppelt abgeschottetes Kajak, dem möchte ich auf den folgenden Beitrag verweisen:

„Trockenanzüge: Ein Muss fürs Küstenkanuwandern? Kauf-, Trage- und Pflegeempfehlungen“

der von der DKV-Homepage downgeloadet werden kann:

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

Dabei sollte ihm bewusst sein, dass ein Trockenanzug unbedingt **bequem** zu sein hat; denn nur dann besteht die Chance, dass er ihn im Ernstfall auch wirklich trägt!

Und wenn er ihn nun beim Paddeln trägt, dann sollte er natürlich unter dem Anzug genügend warme **Unterbekleidung** (möglichst aus Fleece) tragen; denn der Trockenanzug hält nur trocken und schützt vor dem Wind, erst die Unterbekleidung sorgt für die nötige Wärme.

Schließlich sollte ihm auch bewusst sein, dass der Kälteschutz noch weiter gesteigert werden kann. Zu denken ist hier z.B. an den nötigen:

- **Kopfschutz** (z.B. Ohrenstöpsel, Neostirnband, Neo-Kappe (o. bzw. mit Ohrenschutz), Kopfhaube (mit Ohren- und Halsschutz) (aus 1 mm bis 5 mm Neopren);
- **Handschutz** (z.B. Paddelpfötchen, Neo-Fäuslinge (mit Öffnung im Handballenbereich), Neo-Fingerhandschuhe);
- und **Fußschutz** (z.B. Neo-Schuhe; besser sind jedoch Füßlinge, die an den Hosenbeinen des Trockenanzugs festgenäht und wasserdicht verschweißt sind).

Es hängt nun vom einzelnen Kanuten ab, für welche **„Kälteschutzausrüstungsvariante“** er sich entscheidet, wenn er während der Winterzeit paddeln geht. Bei seiner Entscheidung sollte er die folgenden Faktoren berücksichtigen:

1. **Gewässerart** (paddle ich im Zahn-, WW-, Salzwasser?);
2. **Gewässerschwierigkeitsgrad** (allgemeines Kenterrisiko) (bei welchen Gewässerbedingungen paddle ich, z.B. ab WW II bzw. ab Küste II (ab 4 Bft. Wind)?);
3. **Ausrüstung** (paddle ich in einem kippligen Rennboot oder einem doppelt abgeschotteten Seekajak?);
4. **Paddelfähigkeiten** (beherrsche ich die Paddelstütze?);
5. **Rettungsmöglichkeiten** (beherrsche ich die Rolle, auch wenn ich unvorbereitet im kalten Wasser kentere, bzw. kann ich mich auf meine Mitpaddler verlassen, dass die mich nach einer Kenterung wieder schnell genug zurück in mein Kajak bekommen?)

Last, not least müssen wir natürlich gesundheitlich fit sein, wenn wir bei Kaltwasserbedingungen paddeln gehen. Denn wenn wir nicht fit sind, können wir uns nicht darauf verlassen, dass wir dieses Manko mit einem Trockenanzug & Co. kompensieren können.

Text: U.Beier

18.11.2008 Experte in Seenot (Ausbildung)

Es soll mal wieder ein Seenotfall vorgestellt werden, über dem in der Dezember-Ausgabe des SEA KAYAKERS berichtet wird. Übrigens, allein schon wegen dieser Seenotfall- („Safety“)-Berichte lohnt es sich m.E., in die Hefte des us-amerikanischen SEA KAYAKERS

zu schauen. Wer nicht selber diese Zeitschrift abonnieren möchte – www.seakayakermag.com -, kann sie sich auch über Globetrotter – www.globetrotter.de – besorgen. Heft Nr. 1 erschien 1984. Es besteht folglich kein Grund anzunehmen, dass diese Fachzeitschrift bald eingestellt wird!)

Derek Crook schildert in dem Beitrag:

„An Inhospitable Coast: A Rescue in Tasmania“

über einen Seenotfall, den der Autor höchst persönlich erlebt hat.

D.Crook wollte mit dem australischen Seekajak „Mirage 580“ (580x56 cm) solo Tasmanien umrunden. Die Ost- und Nordküste hatte er schon hinter sich gebracht, und auch die erste Hälfte der Westküste. Gerade dieser westliche, von Steilküsten geprägte Küstenabschnitt hat es in sich. Die Dünung kann hier ungebremst von Afrika her anrollen. Wird sie dabei noch von Wind unterstützt, der aus derselben Richtung weht, woher die Dünung kommt, können sich im Seegang vor der Steilküste bis über 15 m hohe Wellen aufürmen, bevor diese brechen und anschließend wieder reflektiert werden. Insbesondere der Küstenkanuwanderer sollte nur bei absolut idealen Wetterbedingungen eine Tour entlang dieser ausgesetzten Westküste unternehmen.

D.Crook wusste das. Er pausierte daher an Land und hoffte auf Wetterbesserung. Als sie prognostiziert wurde, wartete er, bis die Vorhersage auch tatsächlich eintraf. Und als der Wind schließlich nur noch mit 10 Knoten (+ 3 Bft.) wehte, ging er immer noch nicht aufs Wasser; denn die Brecher am vor der Küste liegenden Riff deuteten Gewässerbedingungen an, die nicht einem 3er Wind entsprachen.

Dennoch wagte sich D.Crook raus, aber nur um zu prüfen, ob die Bedingungen wirklich so schlecht sind, wie sie von der Ferne her ausschauten. Dabei traute er sich wohl zu weit heraus, nämlich bis vor das Riff und wurde dort von der immer größer werdenden Dünung an der Rückkehr ins geschütztere Wasser hinter dem Riff gehindert. Anstatt die Brandungszone zu verlassen und weiter aufs Meer hinaus zu paddeln (!), bis sich der Seegang beruhigt hat bzw. bis herbeigerufene Hilfe eintrifft, versuchte er ans Land zurückzukehren. Sein Schicksal nahm dann den folgenden Lauf:

- Auf der Suche nach einer weniger gefährlichen Durchfahrt übers Riff (!) wurde D.Crook von einem Brecher gekerzt, überspült und gekentert. Er wurde dabei von seinem Seekajak (Typ: „Mirage“) und seinem Paddel getrennt (!).
- Wieder an der Wasseroberfläche sichtete er sein Paddel und in 30 m Entfernung auch sein Kajak. Er entschloss sich, zum Kajak zu schwimmen. Unterwegs sammelte er einen Rettungssack und sein Paddel ein.
- Beim Kajak angekommen, stellte er fest, dass der mit Riemen gesicherte Heckluken-Gepäckdeckel samt Neoprendeckel fehlte (!), was dazu führte, dass sich das Heck des Kajaks immer mehr mit Wasser füllte und dadurch immer tiefer im Wasser lag.
- Um zu verhindern, dass sein Kajak auf die nahen Felsen trieb, versuchte er schwimmenderweise das Kajak weg Richtung offene See zu bugsieren, was ihm schließlich auch gelang.
- Was er jedoch - trotz mehrfacher, kräftezehrender Versuche (!)- nicht schaffte, war der Wiedereinstieg; denn das geflutete Heck machte sein Kajak so kippelig, dass er nicht in der Lage war, länger als ein paar Sekunden in seiner Sitzluke Platz zu nehmen.
- Nach ca. 3 Std. (!) realisierte er, dass er schon 3 Std. im Wasser trieb. In Anbetracht dessen, dass an der nahen Küste Ferienhäuser standen, kramte er ein Seenotsignalkugelgerät hervor und schoss die erste Kugel ab. Bevor er die zweite Kugel abschießen konnte, passierte ihm ein Missgeschick. Denn zuvor musste er die alte Patronenhülse abschrauben und die nächste draufschauben (!). Das war bei dem rauen

Seegang gar nicht so einfach. Die zweite Patrone glitt schließlich aus seinen Händen und versank im Meer (!).

- Zum Glück verfügte er über das modernste Seenotsignal und –tracking-System: SPOT (= Satellite Personal Tracker). Er holte es aus der Tages-Gepäckluke (!) seines Kajaks heraus, löste das Notsignal aus und signalisiert so der Seenotrettung und ausgewählten Personen seines persönlichen Umfeldes den Seenotfall. (siehe: www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/080626.html)
- Zwischenzeitlich trieb er auf seinem Kajak liegend die Küste entlang. Am meisten litt er an der zunehmenden Unterkühlung (!) und der damit einhergehenden Schläfrigkeit l(!). Letzter bekämpfte er damit, dass er immer und immer wieder eine Verabredung mit seiner Tochter in Erinnerung rief, die er nicht verpassen wollte.
- Ca. 1:30 h später wurde er von einem Motorboot, dessen Fahrer ihn schon von Land aus zwischen der Brandung treiben sah, geborgen und an Land gebracht. Die Gewässerbedingungen selber erlaubten es jedoch nicht, auch noch das Kajak zu bergen.
- Ca. 2 h nach der Auslösung des Alarms traf auch der SAR-Hubschrauber ein, der Derek Crook sofort zur Überwachung ins Hospital flog.

Quelle: SEA KAYAKER, Dec. 08, S.11-15 – www.seakayakermag.com

Link:

Mirage Sea Kayaks → www.mirageseakayaks.com.au/580.html

SPOT-Messenger → www.findemespot.eu

16.11.2008 **Yoga für Kanuten** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER stellt **Djuna Mascall** in dem Beitrag:

„Yoga for Kayakers. Strength, Flexibility and Awareness“

insgesamt 8 verschiedene Yoga-Übungen (inkl. 11 Fotos) vor

Quelle: SEA KAYAKER, June 08, S.24-27 – www.seakayakermag.com

16.11.2008 **Wohin mit dem „Schiet“** (Ausrüstung)

Ja, was machen wir eigentlich unterwegs auf Tour mit unserem „Schiet“ samt dem Papier? Verstecken, vergraben, verbrennen und dort, wo es möglich ist, das dafür bereitgestellte Häuschen aufsuchen!? Uns wird es da doch noch sehr leicht gemacht. Reglementierungen sind mir kaum bekannt. Zumindest was Deutschland betrifft, sofern wir uns außerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Privatgelände befinden. In den USA sieht es da schon ganz anders aus. Deshalb brauchen wir uns auch nicht darüber zu wundern, dass die nord-amerikanische Outdoor-Ausrüstungsindustrie diverse Ausrüstungsgegenstände zur Verfügung stellt, um dieses „Schiet“-Problem zu lösen.

Im SEA KAYAKER stellt **Kristen Greenaway** in dem Beitrag:

„Outdoor Waste Systems“

insgesamt 7 Ausrüstungsvarianten vor:

- WAG BAG „Toilet in a Bag“ Waste Kits von Philips Environmental Products – www.thepett.com

- Waste Case Disposal System
von Metolius Climbing – www.metoliusclimbing.com
- The Jinker
von Eric Bell – www.thejinker.com
- OPSAK
von Watchfull Eye Designs – www.watchfuleyedesigns.com
- Restop 1 und Restop 2
von American Innotek – www.whennaturecalls.com
- Porta Potty Lite (für Basislager)
von Porta Potty Lite – www.portapottylite.com

Da diese Varianten meist für die Kletterer entwickelt wurden, sind sie nicht nur handlich, sondern auch tragbar. Im Allgemeinen handelt es sich um einen gut verschließbaren Sack oder Beutel, in dem alles aufbewahrt wird und der – je nach Variante – in einem anderen Beutel bzw. Behälter verstaut wird.

Die Autorin empfiehlt die WAG BAG-Variante, die neben Papier, Handdesinfektionsmittel auch noch ein umweltverträgliches Pulver enthält, welches den Geruch neutralisiert und Flüssigkeiten zu Gel werden lässt.

Übrigens, „artige“ Hundebesitzer werden wohl am wenigsten Widerstände haben, um solche Varianten einzusetzen. Und: Im GLOBETROTTER-Katalog werden keine vergleichbaren „Entsorgungsvarianten“ angeboten, dafür aber einen Roll sack fürs Toilettenpapier (jedoch ohne Feuerzeug) (Preis: ca. 24,- Euro).

Quelle: SEA KAYAKER, June 08, S.24-27

www.seakayakermag.com/2008/August08/waste-systems.htm

16.11.2008 **Nachtfahrt: Kollision mit einem Powerboat** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichten **Jasmin Verrier** und **Craig Jungers** in dem Beitrag:

„Under the Influence“

darüber, dass bei einer Nachtfahrt ein Kanute in seinem Seekajak von einem Powerboat überfahren wurde.

Insgesamt waren 2 Kanuten mit ihren Einer-PE-Seekajaks unterwegs. Es war eine sternenhelle Nacht. Gepaddelt werden sollten nur ca. 1,5 km von einem Zeltplatz zur anderen Seite des Gewässers. Die beiden Kanuten waren auf die Nachtfahrt vorbereitet und verfügt über:

- je eine LED-Lampe, um in der Dunkelheit den Kontakt untereinander nicht zu verlieren;
- und je eine sehr stark leuchtende weiße Lampe, um Dritte auf sich aufmerksam machen zu können.

Als sich das Powerboat mit über 70 km/h nähert, leuchteten sie mit ihren beiden weißen Lampen. Unmittelbar vor der Kollision kenterte der eine Kanute weg vom auf ihn zukommenden Motorboot. Das Seekajak wurde genau in Höhe der Sitzluke auseinandergerissen. Der Kanute blieb unverletzt.

Die Mannschaft des Powerboats barg die beiden Kanuten und brachte sie an Land. Anschließend fuhr das Powerboat weiter. In der Hektik hatten die Kanuten sich nur den Vornamen des Fahrers und den Bootsnamen, nicht jedoch die Registrier-Nr. merken können.

Die informierte US-Polizei war nicht weiter an dem Fall interessiert, da kein Personenschaden entstand und der Sachschaden unter 1.000,- US-\$ lag.

Folgende Punkte in Sachen Nachtfahrt werden dabei u.a. angesprochen bzw. sind erwähnenswert:

- In dem Beitrag wurde zum Ausdruck gebracht, dass die beiden Kanuten die vorgeschriebenen Lichter mit sich führten. In Deutschland gelten jedoch für Küstenfahrten andere Bestimmungen:
 1. Zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA), aber auch bei verminderter Sicht (z.B. Nebel), muss ein Kajak mindestens ein vom BSH zugelassenes, fest angebrachtes weißes Rundumlicht (mit einer 25 Watt-Birne \approx 4,3 Candela) führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2 sm hat. (SeeSchStrO §8 1)+(2), §10(2)).
 2. Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er hat griffbereit ein weißes Licht ständig (d.h. auch bei Tagestouren) gebrauchsfertig mitzuführen (z.B. wasserdichte Taschenlampe) und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zeigen. (SeeSchStr.O §10(3)).
- Wir Kanuten sollten davon ausgehen, dass wir nachts auch bei vorschriftsmäßiger Beleuchtung von der übrigen Schifffahrt nicht gesehen werden, und wenn unser Licht doch entdeckt wird, können wir nicht sicher sein, dass es als das eines in der Nähe befindlichen Kajaks, statt eines in der Ferne fahrenden anderen Schiffes erkannt wird.
- Es wird darauf hingewiesen, dass es u.U. sinnvoll ist, mit einem weißen Licht nicht nur dorthin zu leuchten, woher das Schiff kommt, welches sich mit uns auf Kollisionskurs befindet. Vielmehr ist es überlegenswert, mit dem Licht abwechselnd auch das eigene Kajak anzuleuchten. – Bei Segelbooten wird geraten, die weißen Segel anzuleuchten. Ob aber ein im Seegang schwimmendes Seekajak besonders auffällt, wenn es angeleuchtet wird, mag bezweifelt werden. Das gilt erst recht, wenn das Seekajak einen unauffälligen Farbanstrich hat.
- Es wird empfohlen, bei Nachtfahrten einen Kurs zu wählen, den andere Boote nicht wählen. D.h. wir sollten außerhalb der Fahrwasser z.B. im Flachwasserbereich bzw. dicht entlang der Küste (oder am Rande von Wattflächen) paddeln.
- Bei Kollisionsgefahr sollten wir, sofern der Kurs des anderen Schiffes erkennbar ist, vermeiden, den Kurs dieses Schiffes zu kreuzen. Wann aber besteht Kollisionsgefahr?
 1. Mit einer Kollision ist zu rechnen, wenn ein Schiff direkt auf uns zu fährt, sei es, dass es uns entgegenkommt („begegnet“) bzw. von hinten auffährt („überholt“).
 - (a) Bei einem Schiff, das Seitenlichter führt, können wir diese Situation daran erkennen, dass wir bei diesem Schiff sowohl sein Backbordlicht (= ROT), als auch sein Steuerbordlicht (= GRÜN) sehen.
 - (b) Und bei einem Schiff, das mehrere Topplichter führt, liegt dann eine Kollisionsgefahr vor, wenn wir diese Topplichter in Linie oder fast in Linie sehen. Trifft das zu, heißt das für uns, unsere Position so nach Steuerbord zu verändern, bis

dass wir nur noch eines der beiden Seitenlichter sehen bzw. die Topplichter nicht mehr in einer Linie sehen. (vgl. Kollisionsverhütungsregeln KVR-Regel 14)

2. Mit einer Kollision ist ebenfalls zu rechnen, „wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Schiffes sich nicht merklich ändert.“ (KVR-Regel 7(d)(i))
Trifft das zu, sollten wir warten, bis das Schiff an uns vorbeigefahren ist.

Was für eine Beleuchtung kommt nun eigentlich in Frage für jemanden, der auf „Nr. Sicher“ gehen will?

1. **Dauerlicht:** Die Firma HELLA MARINE bietet mit dem Produkt „**NaviLED 360 Anchor**“ ein wasserdichtes weißes Rundumlicht an, welches fest auf einer 107 cm langen Stange befestigt ist. Bei Bedarf wird diese Stange auf eine Art „Steckdose“ gesteckt, die hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck montiert wird. Die LED-Lampe leuchtet 2 Seemeilen weit, verbraucht 2 Watt und wird mit einer Batterie, die zwischen 9 und 33 Volt leistet, zum Leuchten gebracht. Das „NaviLED 360 Anchor“ hat die verschiedensten internationalen Zulassungen, leider jedoch noch nicht die vom BSH. Was spricht gegen diese Leuchte? Nun, das Licht soll auch die unmittelbare Umgebung des Kanuten erleuchten, was für die eigentliche Navigation hinderlich sein kann.
Bezug: www.hellamarine.com – eMail: techfeedback@hellamarine.com
2. **Notlicht:** Gemeint ist hier eine Taschenlampe, die wir griffbereit mit uns führen sollten, damit wir im Falle der Not bzw. bei Kollisionsgefahr auf uns aufmerksam machen können. Zu empfehlen ist hier nur eine wasserdichte Taschenlampe, die besonders stark leuchtet. Z.B.:
FENIX P3D (Leuchtkraft 215 Lumen, wasserdicht: IPX8, Länge 11,4 cm, Gewicht 80 g, Preis ca. 70,- €)
Bezug: www.sued-west.com (Bestell-Nr. 32 123400)

Und was bleibt uns, wenn wir meinen, dass wir trotz dieser Beleuchtung nicht bemerkt werden?

3. **Nicosignal:** Spätestens dann ist es von Vorteil, wenn wir griffbereit über z.B. ein „Nicosignal“ verfügen. Haben wir dieses 6-schüssige Signalgerät vorher mit 4 roten sowie 2 weißen Signalkugeln bestückt und haben wir das Magazin so sortiert, dass zunächst eine weiße Signalkugel verschossen werden kann, können wir durch Abschuss dieser weißen Signalkugel innerhalb von Sekunden auf uns aufmerksam machen. Auch wenn tagsüber die Signalwirkung solcher Signalkugeln nicht sehr groß ist, können wir aber nachts davon ausgehen, dass der Schiffsführer eines Bootes, welches auf uns zu kommt, eine solche Signalkugel, die ca. 75 m hoch steigt und ca. 6 Sekunden mit ca. 8.000 Candela leuchtet, eigentlich nicht übersehen kann. Eine solche Signalkugel soll nämlich nachts bis zu ca. 18 km weit gesehen werden können. Und wenn die erste Signalkugel doch nicht bemerkt wird, haben wir die Möglichkeit, innerhalb von 1-2 Sekunden auch die zweite weiße Signalkugel, notfalls auch bis zu 4 rote Signalkugeln zu verschießen.

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, June 08, S.18-23 – www.seakayakermag.com

Links:

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

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

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

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

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Aktuelle Infos des DKV-Referent für Küstenkanuwandern

hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

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

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Paddel-Suchmaschine (D):

→ www.paddelweb.de

Paddel-Portal (D):

→ www.kajak-channel.de

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

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)

→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

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

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

Maritime & Coastguard Agency (GB)

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

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

Homepage (USA):

David W. Zimmerly – Arktische Kajaks

→ www.arctickayaks.com

Infos zur Seemannschaft:

Gezeitenprognose weltweit (2-Jahres-Vorhersage):

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

Gezeitenprognose Helgoland (2-Jahres-Vorhersage):

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

BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

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

BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands

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

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

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen):

→ www.kayakpaddling.net

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

hrsg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (6. Aufl. 2006, 83 S.)

→ www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit_auf_dem_Wasser/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf

„Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler“

hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (55 S.)

→ www.bmvbs.de/Anlage/original_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf (15.10.04)

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

→ www.natur-lexikon.com

→ <http://de.wikipedia.org>

→ www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

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

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

Rot-Weißes Band von Dänemark (DK)

(**"Havkajakroernes rød-hvide band"**)

=> www.havkajakroerne.dk/?page_id=17

=> www.havkajakroerne.dk > „Rødhvide Bånd“

Blau-Weißes Band von Finnland (FIN):

(**„Blue-White Ribbon“**)

→ www.retkimelajat.fi

Homepage (Frankreich):

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

→ www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

→ www.pagayeursmarins.org

Homepage (Frankreich):

?????

→ www.kayakdemer.eu

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

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

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

→ www.chez.com

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

→ www.canoekayak.co.uk

→ www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk

Homepage (inkl. Newsletter) (Irland)

Irish Sea Kayaking Association

→ www.irishseakayakingassociation.org

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

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

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Blaues Band von Schweden (S):

(„Havspaddlarnas Blå Band“)

→ www.havspaddlarnasblaband.se (für Einer)

→ www.k2bandet.se (für Zweier)

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

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

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Bergström, Lennart (Schweden):

→ www.seayak.eu

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt):

→ www.cackletv.com

Demuth, Marcus (USA):

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

→ <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

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

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

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

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

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

→ www.southwestseakayaking.co.uk

Schoevers; Axel (NL):

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

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

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

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

Walpole, Jonathal

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

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)

→ www.jasperwinn.com/blog/

Zollitsch, Reinhard (CDN):

→ www.zollitschcanoeadventures.com

*** * ***