

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 28/09)

(Aktuelle Infos: 16.01.09 – 30.09.09)

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

29.09.2009 E-Lenzpumpen: 10 bedenkenswerte Punkte (Ausrüstung)
04.09.2009 Greenland (543x50 cm; 224 Lit. Vol.) von Tahe Kayaks (Ausrüstung)
02.09.2009 Lenz- & Wiedereinstiegstechnik: „Straddle-X-Rescue“ (Ausbildung)
17.08.2009 Zeltmöglichkeit auf Wittdün/Amrum eingeschränkt (Revier/Inland)
30.07.2009 Nico-Signal: Spülen & Ölen (Ausrüstung)
27.07.2009 Schleppleinen & -methoden (Ausrüstung)
10.07.2009 Schutzhelm für Brandungsfahrten (Ausrüstung)
01.07.2009 Handy: Lesbarkeit im Seenotfall (Ausrüstung)
17.06.2009 „Outdoor“-Zelttest (Ausrüstung)
03.04.2009 Fischland – Darß – Zingst – Hiddensee – Rügen (Revier/Inland)
30.03.2009 Schleusenüberholung auf Hallig Hooge (Revier/Inland)
19.03.2009 Aktualisierung des Seekartenbestandes (Revier/Inland)
15.03.2009 Unterwasserausstieg nach Kenterung (Ausbildung)
13.03.2009 Kennzeichnungspflicht für Seekajaks (Befahrensregelung/Recht)
10.03.2009 EPP 3 (Küste) – Fragenkatalog „Spiekeroog & Co. (Ausbildung)
05.03.2009 Neuseeland (Südinsel) (Revier/Ausland)
05.03.2009 Nordspitze Korsika (Frankreich) (Revier/Ausland)
05.03.2009 Urinierhilfen für unterwegs (Ausrüstung)
03.03.2009 Sichtbarkeit fördern (Ausbildung)
03.03.2009 Schärengarten Karlskrona (Süd-Schweden) (Revier/Ausland)
21.02.2009 Vorsicht Haie! (Geschichte)
20.02.2009 Probleme beim Befahren der SWINE (Wollin/Polen) (Revier/Ausland)
17.02.2009 Kanu Magazin: Aus dem Winterschlaf erwacht (Literatur/Links)
11.02.2009 Sea-Kayaker's Meeting in Frankreich (Revier/Ausland)
10.02.2009 Kanuwandern entlang Frankreichs Küste (Neue Regelungen) (Revier/Ausland)

29.09.2009 E-Lenzpumpen: 10 bedenkenswerte Punkte (Ausrüstung)

Seit nunmehr über 10 Jahren sind einige meiner Seekajaks mit E-Lenzpumpen ausgerüstet. Als ich mein eines Seekajak durch ein neues ersetzte, ließ ich mir jedoch keine E-Lenzpumpe mehr einbauen, sondern zog es vor, die auf dem Kartendeck zu montierende Handlenzpumpe „Compac 50“ einbauen zu lassen. Und bei dem Seekajak meiner Frau werde ich wohl im kommenden Winter die nach Jahren nicht mehr funktionierende E-Lenzpumpe ausbauen und ebenfalls eine „Compac 50“-Handlenzpumpe einbauen lassen.

Warum? Nun, in Anbetracht dessen:

1) dass ich bei meinen E-Pumpen-Kajaks aus Sicherheitsgründen stets noch eine tragbare Handlenzpumpe mitführen "muss";

2) dass meine E-Pumpen unterschiedlicher Fabrikate entgegen den Händler- und Herstellerzusagen nur weniger Wasser fördern;

3) dass es bei meinen E-Pumpen ab und an passiert, dass sie kein Wasser ansaugen wollen, obwohl die Pumpe läuft und genügend Wasser im Cockpit schwabbelt (erst wenn ich dann mit dem Mund an der Wasserauslassöffnung sauge, fängt sie an zu lenzen!).

4) dass mein erster Pumpenschalter mit Gummimanschette korrodierte;

5) dass mein zweiter Pumpenschalter anfangs korrosionsfest war, aber sich dafür manchmal bei leichtem Druck (z.B. Welle, Berührung beim Schließen der Spritzdecke) von allein die Pumpe anschaltete, ohne dass ich dies bei Wind-/Seegangsgläuschen mitbekam;

6) dass eine meiner E-Pumpen irgendwie allmählich verstopfte, ohne dass dies jedoch von außen erkennbar war;

7) dass eine E-Pumpe von mir sich nach dem Anschalten nicht mehr ausschalten ließ und dass nach der Reparatur einen Monat später derselbe Mangel erneut auftrat;

8) dass irgendwann das E-Kabel meiner E-Pumpe ohne mir bewusste äußere Einwirkung abbriss;

9) dass ich bei einem Mitpaddler mal erlebt hatte, wie sich seine E-Pumpe an Land plötzlich von alleine anschaltete und schließlich nicht mehr ausschalten ließ;

10) dass die fest installierte "Compac 50" Lenzpumpe von Henderson - lt. Herstellerangaben (?) - 45 Liter in der Minute lenzt (bei 60 Pumpzügen pro Minute), was bei ca. 150 bis 200 Liter Cockpitvolumen (wovon ca. 50 Liter wieder vom Körper des Kanuten verdrängt werden) doch auch ganz beachtlich ist.

frage ich mich, ob es wirklich ratsam ist, sich eine E-Lenzpumpe in sein Seekajak einzubauen oder einbauen zu lassen, zumal ich bislang meine E-Lenzpumpe nur beim Säubern meines Kajaks zu Hause im Club einsetzen musste?

Meine Antwort als einer:

- **der von Elektrik nicht viel versteht,**
- **der folglich nicht in der Lage ist, die E-Pumpe so an die Gegebenheiten des Küstenkanuwanderns anzupassen, dass sie für längere Zeit "zuverlässig" funktioniert,**
- **der nicht kompetent ist, die E-Pumpe selber zu reparieren,**
- **und der kein Solo-Paddler ist, d.h. der immer einen Kameraden zur Seite hat, der einen beim Lenzen Per Hand stützen kann,**

ist klar: Nein, es lohnt sich nicht, das Risiko einzugehen, eine E-Lenzpumpe zu installieren, die u.U. im entscheidenden Moment nur unzureichend oder gar nicht funktioniert?

Nun, als **"Wochenend"-Paddler** könnte ich wohl noch mit diesem Risiko leben, aber als **"Touren"-Paddler**? Während einer 9-tägigen Touren entlang der westfriesischen Inseln schaltete sich meine E-Pumpe am 2. Tag versehentlich und unbemerkt an. Da ich für mein 450g-Ladegeräte keinen Platz mehr in meinem randvoll mit Verpflegung und sonstiger Ausrüstung beladenen "Oland" (ca. 325 Lit. Vol.) hatte, war ich froh, dass ich für die restlichen 7 Tage eine tragbare Handlenzpumpe als Reservepumpe dabei hatte.

Text: Udo Beier

04.09.2009 **Greenland (543x50cm; 224 Lit. Vol.) von Tahe Kayaks** (Ausrüstung)

Es gibt unter den Seekajak neuerdings einen „Hingucker“, nämlich den von TAHE KAYAKS (Estland) produzierten:

GREENLAND

Länge: 544 cm (Wasserlinienlänge: 427 cm) (bei 113 kg Zuladung (Person + Gepäck))

Breite: 50 cm (Wasserlinienbreite: 46 cm)

Volumen: 248 Liter (Verdrängung), ca. 224 Liter (ausgelitert)

Gewicht: 18 kg

Sitzluke: 47x39 cm (Höhe vorne: 22 cm / Höhe hinten: 13 cm) (Option: größere Luke)

Trimm: per Skeg

Gepäckluken: 2x rund aus Weichplastik von Kayak-Sport (je 24 cm Durchmesser

=> www.seekayakermag.com/PDFs/OCT09_Greenland_Tahe_Tspecs.pdf

=> www.tahemarine.com

Im KANU-MAGAZIN (5/09) berichtet nun **Norbert Erdmann** in dem Beitrag

„Qajartuarungnertaq kommt. Mit dem Tahe Greenland unterwegs zu neuen Ufern“

über dieses Seekajak. Es ist vom Schweden Johan Wirsén entworfen worden und soll den Kajaks von Süd- und Ostgrönland „nachempfunden“ sein. Aufgrund seines geringen Volumens (nicht nur der Hersteller, sondern auch der Autor hatten wohl keine Lust, das Boot auszulitern!?) soll es recht nass laufen; denn:

- *„Der Greenland besteht fast nur aus Unterwasserschiff – gemessenes Freibord hinterm Süllrand bei 78 kg Fahrergewicht und Gepäck für eine Inselübernachtung = 25 mm!“*
- *„Wellen über 30 cm Höhe von vorn laufen über das komplette Vorschiff und brechen sich erst am Bauch des Fahrers.“*

Es empfiehlt sich daher, trotz recht kleinem Süllrand nur mit einer Neo-Spritzdecke zu paddeln. Ansonsten soll das Kajak „windunanfällig“ und „wellentauglich“ zu sein. Dank des flachen V-Spant soll das Kajak „genügend Sicherheit für talentierte Anfänger bieten“, was wohl heißen soll, dass es trotz seiner 50 cm Breite nicht so kipplig ist. Erdmann meint dazu: „Wer hinein passt, kann auch damit fahren.“

Einen weiteren Bericht über dieses sehr grönländisch anmutende Seekajak finden wir im SEA KAYAKER (Oct. 09). Im dort veröffentlichten Kayak Review werden übrigens die meisten der oben aufgeführten Messdaten über den GREENLAND veröffentlicht.

Der GREENLAND wurde von 3 Kanuten (zwischen 64 und 91 kg) ohne Gepäck bei max. 50 cm Welle und max. 4 Bft. Wind getestet.

Gelobt wurde vieles am GREENLAND. Aber was soll das schon heißen, wenn wir nicht die Maßstäbe der Tester kennen, die sie an ein solches Kajak stellen. M.E. erlauben max. 4 Bft. Wind und max. 50 cm Welle, kein aussagekräftiges Urteil über den GREENLAND abzugeben.

Trotzdem möchte ich folgende genannten Pluspunkte hervorheben:

Der GREENLAND verfügt insbesondere über ein großes Skeg, mit dem sehr effizient verhindert werden kann, dass das Kajak in den Wind dreht, und mit dem die Kippligkeit abgedämpft werden kann.

Bemängelt wird eigentlich nur die geringe Anfangs- und Endstabilität. Daher wird es Anfängern nicht empfohlen.

Um die zentralen Eigenschaften des Seekajaks GREENLAND bewerten zu können, wird im Folgenden Bezug genommen auf ein paar ausgewählten technische Daten diverser Seekajaks, die der us-amerikanische SEA KAYAKER bislang ermittelt hat, und zwar die Wasserwiderstandswerte (gemessen in kg) bei 4 Knoten (7,4 km/h) und 5 Knoten (9,3 km/h) sowie die Werte für das maximale Krängungsmoment (gemessen in Newtonmeter (Nm) inkl. des dazugehörigen Krängungswinkels. Bei der Ermittlung der Daten wird von einer Zuladung von 113 kg (hier: 68 kg Person + 45 kg Gepäck) ausgegangen. (s. auch die Übersicht am Ende dieses Beitrages)

Der GREENLAND ist mit ca. 224 Liter Innenvolumen (248 Lit. Außenvolumen) der Volumenklasse „S“ zuzuordnen. Er ist m.E. vom Volumen her – sofern der Sitzhalt stimmt – für kleinere & leichtere Personen mit wenig Gepäck geeignet.

Bedenkenswert – aber bei der Breite von 50 cm nicht überraschend - ist, dass der GREENLAND ohne Gepäckbeladung ein sehr geringes Krängungsmoment aufweist und deshalb recht kipplig sein müsste (max. ca. 4,1 Nm bei 7° Krängungswinkel bei 68 kg Körpergewicht). Werden zusätzlich 45 kg Gepäck geladen, sehen die Werte nur scheinbar besser aus: 17,6 Nm bei 25°) Wer also unterwegs auf einer Tagestour viel Wert darauf legt, gemütlich im Kajak zu sitzen, sich unbeschwert umzuschauen, gründlich die Seekarte zu studieren, mit Thermoskanne, Verpflegungskiste, Fotoapparat, Fernglas bzw. Angel zu hantieren, der müsste schon über das nötige Bootsgefühl eines KI-Rennfahrers verfügen. Außerdem muss er sich wohl damit abfinden, dass er unterwegs im Seegang immer mal wieder mit einem Stüttschlag dafür zu sorgen hat, nicht zu kentern. Ob er sich aber mit der Kippligkeit abfinden will, ist ein anderes Thema.

Übrigens, in der Übersicht „Sausichere Seekajaks“:

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

verfügen nur noch der FW 2000 (MOSKITO) (562x44 cm; ca. 301 Lit. Vol.) (Nelo) (= negative Nm) und RAPIER 20 (607x45 cm; ca. 337 Lit. Vol.) (Valles) über ein geringes Krängungsmoment (Annahme: Gewicht des Kanuten = 68 kg; ohne zusätzliches Gepäck). Wird zusätzlich 45 kg Gepäck mit transportiert, ist jedoch kein anderes Seekajak kippliger als der GREENLAND. Selbst der MOSKITO hat dann mit 22,2 Nm ein um 4,6 Nm höheres Krängungsmoment. Zum Vergleich: Der SEAYAK von Prijon (485x58cm; ca. 343 Lit. Vol.) hat bei einer solchen Beladung ein Krängungsmoment von 93,6 Nm bei 40°!

Und der Übersicht „Sauschnelle Seekajaks“:

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

können wir entnehmen, dass der GREENLAND bei 4 kn (= 7,4 km/h) mit 1,59 kg den niedrigsten Wasserwiderstand aufweist (lediglich der EXTREME weist denselben Wert noch auf). Das ändert sich aber, sobald mit 5 kn (= 9,3 km/h) gepaddelt wird; denn dann liegt der Wert bei 3,58 kg, was nur noch durchschnittlich ist. Zum Vergleich: Die Wasserwiderstandswerte von:

SEAYAK (485x58 cm)	= 1,87 kg bei 4 kn; 3,95 kg bei 5 kn; 6,99 kg bei 6 kn
NORDKAPP LV (532x54 cm)	= 1,60 kg bei 4 kn; 3,63 kg bei 5 kn; 6,60 kg bei 6 kn
GREENLAND (544x50 cm)	= 1,59 kg bei 4 kn; 3,58 kg bei 5 kn; 6,27 kg bei 6 kn
INUK (550x51 cm)	= 1,63 kg bei 4 kn; 2,95 kg bei 5 kn; 5,22 kg bei 6 kn
MOSKITO (562x44 cm)	= 1,70 kg bei 4 kn; 2,89 kg bei 5 kn; 4,79 kg bei 6 kn
18X Sport (549x56 cm)	= 1,76 kg bei 4 kn; 2,85 kg bei 5 kn; 4,66 kg bei 6 kn
RAPIER 20 (607x45 cm)	= 1,65 kg bei 4 kn; 2,64 kg bei 5 kn; 4,12 kg bei 6 kn

**** * ****

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

Greenland (544x50cm; ca. 224 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 3,58 kg*
max. Krängungsmoment**: **17,6 Nm** bei 25° (bei 113 kg Ladung***)

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

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

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

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

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

Zum weiteren Vergleich die Daten zweier Renn-Seekajaks:

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

Rapier 20 (607x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 2,64 kg
max. Krängungsmoment**: 51,5 Nm bei 40-50° (bei 113 kg Ladung)

Extreme (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 2,93 kg
max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35-45° (bei 113 kg Ladung)

Greenland (544x50cm; ca. 224 Lt. Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 3,58 kg*
max. Krängungsmoment**: 17,6 Nm bei 25° (bei 113 kg Ladung)

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

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

Artisan Millenium (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = 3,25 kg
max. Krängungsmoment: 90,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

Inuk (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg
max. Krängungsmoment: 71,8 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Sirius M (520x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg

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

Storm (PE) (517x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

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

max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

Ayr 165 (500x56cm; ca. 328 Liter Vol.) – Venture (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,48 kg

max. Krängungsmoment: 70,5 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

Rapier 20 (607x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = **2,64 kg**

max. Krängungsmoment: 52 Nm bei 40-50° (bei 113 kg Ladung***)

Romany Explorer (533x55 cm; ca. 340 Liter) - Nigel Dennis (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,55 kg

max. Krängungsmoment: 90,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

Viviane (580x55cm; ca. 392 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg

max. Krängungsmoment: 101,7 Nm bei 55° (bei 113 kg Ladung)

Barracuda (PE/Knickspant) (508x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,23 kg

max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Yukon Eski (Knickspant) (500x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,49 kg

max. Krängungsmoment: 61,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Kodiak (PE/Knickspant) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg

max. Krängungsmoment: 96,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Quest (536x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,67 kg

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

Aquanaut (GFK) (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg

max. Krängungsmoment: 80,1 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

Distance (587x52cm; ca. 328 Liter Vol.) – Skim (S)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,09 kg

max. Krängungsmoment: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Touryak (PE/Knickspant) (463x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg

max. Krängungsmoment: 104 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Aquanaut (PES) (544x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg

max. Krängungsmoment: 98 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

18 X Sport (549x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)

Wasserwiderstand bei: bei 4 kn = **1,76 kg** / 5 kn = 2,85 kg

max. Krängungsmoment: 65,1 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg

max. Krängungsmoment: 93,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Faltboot:

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

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

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

Zum Vergleich ein Kurzboot:

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

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

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

Text: Udo Beier

Quelle:

SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2009, S.12-14 – www.seakayakermag.com

KANU-MAGAZIN, Nr. 5 (Sept.-Okt.) 2009, S.56-57 – www.kanumagazin.de

Technische Daten:

www.seakayakermag.com/PDFs/OCT09_Greenland_Tahe_Tspecs.pdf

Hersteller:

www.tahemarine.com

Händler:

ab sofort auch bei Gadermann erhältlich: www.gadermann.de

Infos über weitere Seekajaks:

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

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

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

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

Im us-amerikanischen SEA KAYAKER wird mal wieder eine neue Lenz- und Wiedereinstiegstechnik vorgestellt:

„Straddle-X-Rescue“

Ob diese von **Doug Alderson** vorgestellte Rettungsmethode wirklich so leicht funktioniert, wie es auf den 9 Fotos gezeigt wird, muss jeder mal selber ausprobieren.

In der Tat gibt es, sofern mit einem Seekajak gepaddelt wird, zwei zentrale Probleme, wenn nach einer Kenterung nicht einfach inuitiert, sondern ausgestiegen wird:

1. Wie kriege ich das Wasser aus der Sitzluke, wenn es mir einfach nicht gelingt, das gekenterte Seekajak per X- bzw. T-Methode zu lenzen?
2. Wie kriege ich den „Kenterbruder“ wieder zurück in sein Kajak, wenn ihm der Wiedereinstieg per V- bzw. Parallel-Methode nicht gelingt?

Die „Straddle-X“-Methode bietet hier eine Lösung an, die unter dem folgenden Link auch als Video anzuschauen ist:

www.seakayakermag.com/2009/Aug09/finesse1.html?1

Quelle: SEA KAYAKER, Oct. 2009, S.42- 46

17.08.2009 **Zeltmöglichkeit auf Wittdün/Amrum eingeschränkt** (Revier/Inland)

Lange Jahre war es irgendwie geduldet, dass Küstenkanuwanderer am Rande des Seglerhafens von Wittdün zwischen Seglergaststätte („Seeforershus“) und Steganlage für Segelboot auf der Wiese direkt an der Wattkante über Nacht ihre Zelte aufbauen konnten.

Nun soll das vorbei sein. Die örtliche Polizei wacht darüber, dass das dort nicht mehr gezelte wird. Das letzte Mal wurde um Mitternacht ein Kanute per Lautsprecher aus dem Zelt geholt und ihm klar gemacht, dass das Zelten dort nicht mehr erlaubt sei.

Warum das so ist, darüber kann nur spekuliert werden:

Erstens wurde diese Wiese von immer mehr Kanuten zum Zelten genutzt, sodass zwischenzeitlich mehrere Gruppen dort zur selben Zeit zelteten und sich dabei aufführten, als ob es ihr Recht sei, dort im Zelt zu übernachten.

Zweitens hatte sogar eine Gruppe es für selbstverständlich angesehen, dort eine ganze Woche zu zelten zu dürfen.

Und Drittens gab es immer wieder Kanuten, die es regelrecht darauf anlegten, der benachbarten Gaststätte keinen Unkostenbeitrag für die Benutzung des WC zukommen zu lassen.

Nun scheint diese ideale Möglichkeit, als Küstenkanuwanderer mit dem Zelt auf Amrum wenigstens für 1 Nacht geduldet zu werden, vorbei zu sein. Da hilft auch kein Verweis § 36 Abs. 2 (des schleswig-holsteinischen „Gesetz zum Schutz der Natur“ – Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG (16.6.93)):

„Nicht motorisierte Wanderer dürfen abseits von Zelt- und Campingplätzen einmal in Zelten übernachten, wenn sie privatrechtlich dazu befugt sind und keine besonderen Schutzvorschriften entgegenstehen.“

denn zum einen erlaubt der Eigentümer dieser Wiese (nämlich die Kommune Wittdün) nicht das Zelten und zum anderen handelt es sich bei der Wiese um ein Stück Deich, auf dem ebenfalls das Zelten nicht erlaubt ist.

Was nun? Nun, vielleicht erlaubt ja der Segelverein vor Ort, dass auf ihrem Gelände, nämlich dort wo u.a. die Trailer abgestellt sind, für eine Nacht gezeltet wird. Ansonsten bleibt einem nichts anderes übrig, als per Bootswagen den nächsten Zeltplatz anzufahren. Als ich mal mit einer Gruppe entlang der westfriesischen Inseln gepaddelt bin, haben wir bis zu 3 km per Bootswagen zurückgelegt und dabei so nebenbei Land & Leute kennen gelernt.

Text: Udo Beier

30.07.2009 Nico-Signal: Spülen & Ölen (Ausrüstung)

Natürlich gibt es wirksamere Seenotsignalmittel als das Nico-Signal! Siehe hierzu z.B.:

www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf

Aber kein anderes Seenotsignalmittel:

- kann so leicht griffbereit zur Verfügung stehen,
- kann per Einhand bedient werden,
- ist mit einem Magazin mit insgesamt 6 Signalkugeln ausgerüstet
- und kann auch ohne Bedenken (sofern man 1-2 rote Signalkugeln durch weiße austauscht) eingesetzt werden, um mal kurz auf sich aufmerksam zu machen, ohne gleich der Gefahr ausgesetzt sein, dass 30 Minuten später ein SAR-Rettungshubschrauber am Horizont auftaucht?

Leider ist das Nico-Signal etwas pflegebedürftig. Wird es doch, wenn man es griffbereit auf einer Küstentour transportiert, ständig dem Salzwasser ausgesetzt. Wer möchte, dass es auch noch bei der nächsten Tour einsatzbereit ist, der sollte auf Folgendes achten:

1. Möglichst am Ende eines Tages, spätestens am Ende einer Tour sollte es gründlich mit Süßwasser ausgespült werden.
2. Am Ende einer Tour, spätestens am Ende der Saison, sollte mit einem Spray-Öl ins Innere des Nico-Signal gesprüht werden.
3. Danach sollte man ohne Magazin testen, ob das Nico-Signal noch funktionstüchtig ist (d.h. Magazin entfernen, Sperrriegel auf „F“ stellen, Nico-Signal senkrecht halten, Auslösetaste drücken und prüfen, ob es „klick“ macht).

Wer nicht das richtige Öl verwendet, könnte trotzdem Probleme bekommen, und zwar hauptsächlich damit, dass der Sperrriegel mit dem Finger nur sehr, sehr schwergängig von „S“ (= Schutz) auf „F“ (= Feuer) geschoben werden kann!?

Ich meine nun, ein geeignetes Spray-Öl für das Nico-Signal gefunden zu haben:

- **WD-40** (=> www.wd40.de)
Verpackungsaussage: „Beseitigt Quietschen, verdrängt Feuchtigkeit, reinigt und schützt, lockert verrostete Teile, löst festsitzende Mechanik.“

Zumindest seitdem ich mein Nico-Signal mit **WD-40** einsprühe, lässt sich der Sperrriegel auch mit kalten Fingern verschieben, ohne sich dabei den Fingernagel abzureißen.

Text: Udo Beier

27.07.2009 **Schleppleinen & -methoden** (Ausrüstung)

Ich kann mich kaum noch daran erinnern, dass bislang während der von mir geführten Touren jemand geschleppt werden musste, da anderenfalls die Tour anderes als geplant abgelaufen wäre.

Es passierte damals bei einer Gepäckfahrt von Hooge über Amrum nach Föhr. Eine Kanutin paddelte in einem geliehenen Seekajak mit Steuer. Trotz des Seitenwindes ließ sie das Steuer oben und versuchte stattdessen mit Bogenschlägen ihr Boot auf Kurs zu halten. „Mach doch dein Steuer runter!“ rief ich ihr irgendwann mal zu und erhielt als Antwort: „Bringt nichts, meine kurzen Beine reichen nicht bis zu den Steuerpedalen!“ Bald darauf fiel sie soweit ab, dass es sich anbot – handelte es sich doch um einen Einweisungsfahrt – zwei Mitpaddlerinnen zu beauftragen, das Schleppen zu üben, und zwar bei der Kanutin mit den ach so kurzen Beinen.

Das ist schon einige Jahr her. Ich hatte wohl Glück gehabt; denn bei meiner diesjährigen Einweisungsfahrt, die am ersten Tag von Schlüttsiel über Oland und Gröde nach Hilligenley/Langeness führen sollte, mussten gleich zwei Kanuten geschleppt werden.

1. Der eine Kanute fuhr in einem Skeg-Seekajak von P&H und hatte wohl zu viel Gepäck dabei; denn sowohl auf dem Achterdeck als auch auf dem Vorderdeck musste er einen Gepäcksack verstauen, dazu kamen noch Reservepaddel und ein Schutzhelm. Bei dieser Beladung war sein Seekajak falsch getrimmt und bei einem ca. 4er Wind extrem luvgerig. Wir versuchten den Trimm des Seekajaks zu ändern, indem das Reservepaddel vom Achterdeck genommen und auf dem Vorderdeck verstaute wurde. Außerdem musste der Kanute den Schutzhelm aufziehen. Aber auch dann war das Seekajak noch luvgerig. Ich nahm das erneut zum Anlass, dass eine Kanutin und ein Kanute am Beispiel des luvgerigen Kanuten das Schleppen üben sollten. Verwendet wurde dabei eine Schleppleine, die den „V-Schlepp“ ermöglichte. Die zwei „Schlepper“ paddelten parallel nebeneinander und zogen den luvgerigen Kanuten hinter sich her. Bei dem Seegang war das nicht so einfach; denn insbesondere die Kanutin mit einem Skeg-Seekajak konnte kaum Kurs halten. Daraufhin wurde die Fahrt hinüber nach Gröde abgebrochen und gleich gegen den Wind Richtung Hilligenley gepaddelt und geschleppt. Als dann zwei Kanuten mit je einem Steuer-Seekajak das Schleppen übernahmen, konnte wieder richtig Strecke gepaddelt werden. Übrigens, am nächsten Tag hatten wir mit dem Kanuten keine Probleme mehr; denn er hatte nun versucht, möglichst sein gesamtes Gepäck unter Deck zu verstauen. Sein Reservepaddel und das restliche Gepäck, was nicht unter Deck passte, wurden an die übrigen Mitpaddler verteilt.

Der andere Kanute fuhr in einem Lettmann-Seekajak mit jenen Lukendeckeln, die über einen zentralen Schraubverschluss verfügen. Anscheinend hatte der Kanute den Deckel auf dem Achterdeck nicht richtig verschlossen. Zumindest lief allmählich Wasser in den hinteren Stauraum. Ein Mitpaddler merkte irgendwann, dass Achterdeck des betroffenen Kanuten ständig unter Wasser war. Ich forderte daraufhin nochmals die Kanutin mit dem Skeg-Seekajak auf, zu schleppen, dieses Mal aber im „Single-Schlepp“, d.h. sie sollte mit ihrer Leine, die für den „V-Schlepp“ nicht hergerichtet war, ganz alleine schleppen. Zumindest das Schleppen gegen den Wind fiel ihr in ihrem Skeg-Boot nicht schwer. Wie der „Single-Schlepp“ mit einem Skeg-Seekajak bei Seitenwind bei einem 4er Seitenwind funktioniert hätte, konnte wegen des drohenden „Untergangs“ nicht mehr ausprobiert werden.

Jeder möge nun selber seine Schlussfolgerungen aus meinen Fallschilderungen ziehen. Natürlich habe ich zu diesen Fällen auch eine eigene Meinung, der auch auf andere Fälle zugrunde liegen, die ich in den letzten 25 Jahren erlebt habe.

1. Ich nehme auf Tour hinaus aufs Meer nur sehr ungern Kanuten mit, die mit einem geliehen Seekajak kommen.
2. Bei Kanuten mit einem Skeg-Kajak bin ich äußerst skeptisch, ob sie in der Lage sind, bei Deckslast ihr Seekajak so zu trimmen, dass sie mit dem Skeg eine etwaige Luv- oder Leegierigkeit neutralisieren können.
3. Der „V-Schlepp“ ist bei längeren Schlepppassagen die am wenigsten anstrengende Methode, um einen Kanuten zu schleppen, sofern die beiden „Schlepper“ bereit sind, sich beim Schleppen aufeinander abzustimmen!
4. Wenn mehrere Kanuten zum "V-Schleppen" in Frage kämen, würde ich stets jene auswählen, deren Kajak über ein Steuer, möglichst ein unter dem Heck integriertes Steuer (wird angeboten z.B. von Pietsch & Hansen sowie Lettmann) verfügt.
5. Ein Kanute mit Skeg-Kajak käme bei meinen Touren nur dann als "Schlepper" in Frage, wenn der "Single-Schlepp" angewandt wird.
6. Ansonsten wünsche ich allen Kanuten, nur bei Gegenwindkursen schleppen zu müssen.

Das hier ist kein allgemeiner Beitrag zum Schleppen; denn sonst müsste hier noch auf die verschiedensten Probleme eingegangen werden, mit denen man beim Schleppen konfrontiert wird:

- Die Schleppeleine sollte griffbereit möglichst auf Deck liegen.
- Je höher die Schleppeleine am Rücken geführt wird, desto weniger kann sie sich am Heck des eigenen Seekajaks verheddern; desto kippliger wird jedoch der "Schlepper".
- Schleppeleinen haben die unangenehme Eigenschaft, sich an Gepäckstücken zu verhaken, die auf dem Achterdeck transportiert werden.
- Entsprechend verhaken kann sich auch die Schleppeleine an der Steueranlage, die außen am Heckende montiert ist, bzw. bei einem weit hoch auslaufenden Ende des Hecks.
- Aluminium Haken, die man an dem zu schleppenden Seekajak einhakt, können sich verbiegen bzw. können korrodieren.
- Im Notfall muss es möglich sein, dass der "Schlepper" seine Schleppeleine abwerfen kann. Die beim WW-Fahren gebräuchlichen Panikschnallen sind dabei weniger geeignet als die aus dem Rucksackbereich bekannten "Steckverschlüsse".

Text: Udo Beier

10.07.2009 **Schutzhelm für Brandungsfahrten** (Ausrüstung)

An Deutschlands Küsten trifft man selten Seakayaker und erst recht nicht „Küstenkanuwanderer“ an, die entlang der Küste paddeln und dabei einen Schutzhelm tragen, um im Falle einer Kenterung in der Brandungszone nicht allzu heftig am Kopf verletzt zu werden.

Einige Jahre lang versuchte ich bei meinen Touren entlang der Seeseite der ost- und einiger nordfriesischen Inseln zumindest zu erreichen, dass jeder Mitpaddler einen Schutzhelm mit sich führt, um ihn dann wenigstens tragen zu können, wenn inmitten kritischer Brandung gepaddelt wird. Da ich fast nur auf Unverständnis bei meinen Mitpaddlern stieß und kaum überzeugende Argumente oder gar Beispiele von Kopfverletzungen, die sich Kanuten beim Brandungspaddeln zugezogen hatten, vortragen konnte, verzichtete ich irgendwann auf die „Helm-Mitnahme-Pflicht“, zumindest bei Wanderfahrten.

Lediglich bei den von mir angebotenen Brandungsübungen am Strand von St.Peter-Ording (Ortsteil: Ording), bestehe ich auf das Tragen einen Schutzhelms, sobald dort die Wellen anfangen zu brechen.

Als Helm genügen die leichteren Varianten, die ansonsten für das Wildwasser angeboten werden. Ein Ohrenschutz ist eigentlich nicht erforderlich, zumindest nicht wenn nur in jenen Bereichen geübt wird, wo mit 100 %ig sandigem Untergrund zu rechnen ist.

Aber nicht jeder, der voraussichtlich das erste und letzte Mal an solchen Brandungsübungen teilnimmt, ist bereit, sich eigens für diese Übungen einen solchen Helm zu kaufen. Als All-roundsportler hat mancher von ihnen zumindest einen Fahrradhelm, u.U. sogar einen Helm fürs Reiten, Bergklettern, Alpinski fahren, Polospielen bzw. Radfahren im Keller liegen. Bislang habe ich daher zumindest auch die derzeit üblichen Helme für Fahrradfahrer zugelassen. Der ist besser als gar nichts oder eine Neop-Kappe. Das werde ich auch weiterhin tun, sofern solche Helme hinten nicht aerodynamisch auslaufen, sondern rund abgeschlossen sind, wie das auch bei Wildwasserhelmen üblich ist; denn anderenfalls könnte es passieren, dass der Träger bei einer Kenterung im flacheren Bereich, nämlich genau dort, wo vielfach in der Brandung geübt wird, mit dem hinteren Teil seines Helms im Sand hängen bleibt. Günstigenfalls führt das zu seiner Zerrung seines Halses.

Text: Udo Beier

01.07.2009 Handy: Lesbarkeit im Seenotfall (Ausrüstung)

Ich weiß nicht, wie das andere Küstenkanuwanderer erlebt haben. Wenn auf dem Meer die Sonne scheint, kann ich mein Handy nur noch unter sehr erschwerten Bedingungen ablesen. Zumindest ergeht mir das schon bei einigen Handys so, lediglich bei meinem ersten Handy – von Siemens – welches ich mir 2003 anschaffte, war die Lesbarkeit noch einigermaßen akzeptabel.

Wie aber will ich sonst in einem Seenotfall einen Notruf absetzen. Ich muss doch erkennen können, ob mein Handy Netzempfang hat und ob die eingegebene bzw. gewählte Nummer (z.B. SAR Seenotleitung (MRCC/DGzRS) Bremen: 124 124 oder 0049421-536870) die richtige ist.

Wahrscheinlich schränkt ein Farbdisplay verbunden mit einer dünnen Schrift die Lesbarkeit bei Sonnenlicht ein. Leider konnten mir bei meinem Wunsch, ein Handy zu kaufen, das auch bei großer Helligkeit ein lesbares Handydisplay hat, weder diverse Handy-Händler und auch die Stiftung Warentest nicht weiterhelfen.

Nun bin ich auf ein Billig-Handy gestoßen, ohne Digitalkamera und sonstigen Schnickschnack. Es hat ein Schwarz-Weiß-Display und eine recht dicke Schrift. Man kann es ohne SIM-Karte kaufen, kostet bei den Elektronik-Märkten unter 40,- Euro und stammt von Nokia (Modell 1200). Es ist bei Sonnenlicht sehr gut ablesbar.

So weit, so gut.

- Hoffentlich wird das Handy wasserdicht verpackt, damit es auch noch beim Paddeln im Spritzwasser bzw. nach einer Kenterung im Wasser funktioniert: Ich würde mich dabei nicht auf wasserdichte Hüllen verlassen, die nur über einen Rollverschluss verfügen.
- Hoffentlich behindern Wind- und Wellengeräusche nicht die Verständigung: Einfach die Notmeldung ständig wiederholen in der Hoffnung, dass die Notzentrale einen wenigsten versteht.

- Hoffentlich unterbricht die Wellenhöhe nicht ständig den Netzeempfang: Sofern möglich und vertretbar sollten einige der Mitpaddler das nahe Land aufsuchen und von einem erhöhten Punkt aus den Netzeempfang wieder herstellen.

Übrigens, die Handy-Nr. 124-124 funktioniert nur, wenn sie von der Nord- bzw. Ostseeküste aus angewählt wird.

Außerdem kann man die Seenotleitung in Bremen – jedoch nur - über die Festnetz-Nummer auch vom Ausland aus kontaktieren. Die leiten dann den Notruf einfach weiter an die zuständige Stelle.

Schließlich sollte jedem bewusst sein, dass es auch noch andere Kommunikationsmedien gibt, die u.U. effizienter arbeiten, z.B. UKW-Handsprechfunkgerät (Voraussetzung: Ein in Sichtweite befindlicher Empfänger!), Seenotbake (Hinweis: Bei integriertem GPS-Empfänger ist eine Alarmierung innerhalb von ca. 5 Minuten mit einer Positionsgenauigkeit von 75 – 100 Metern möglich!).

Links:

www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf

17.06.2009 „Outdoor“-Zelttest (Ausrüstung)

In OUTDOOR, Nr. 7/09, ist mal wieder ein Zelttest erschienen, und zwar über Zwei-Personen-Zelte. Die letzten, aus Kanutensicht interessanten Berichte finden wir in OUTDOOR, Nr. 11/08 und Nr. 7/08:

=> www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/081111.html

=> www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/080617.html

Der Test wurde unter dem Titel:

„Neun Kuppelzelte im Test: Hoch Lager“

in OUTDOOR, Nr. 7/09, veröffentlicht. Testkriterien waren:

- Wetterschutz (Windstabilität, Wasserdichtigkeit),
- Komfort (z.B. nutzbare Liegelänge)
- Auf-/Abbau,
- Gewicht.
- Qualität.

Das folgende Zelt dürfte für uns Küstenkanuwanderer in die engere Wahl kommen:

- **Exped Orion** (3 Stangen)
Windstabil bis 120 km/h (= 12 Bft.); bei 130 km/h wird das Zelt flach gedrückt!
Wassersäule Boden: 10.000 mm
nutzbare Liegelänge: 195 cm (in 25 cm Höhe)
Qualität: 5 Sterne
Testurteil: „sehr gut“

Alle anderen Zelte halten maximal einen 70-80 km/h-Wind aus (= 8-9 Bft.), so z.B.:

- Jack Wolfskin Yellowstone II
- Nordisk Husedalen SI
- Rejka Bangor
- Robens Kestrel 3
- The North Face Minibus 23
- Vango Typhoon 200
- Vaude Mark II
- Wechsel Forum 42

Enttäuschend schnitten m.E. folgende beiden Zelte ab:

- **Wechsel Forum 42** (3 Stangen)
Windstabil bis 70 km/h (90 km/h)
Wassersäule Boden: 5.000 mm
Liegelänge: 220 cm (!)
Qualität: 2 Sterne (z.B. unregelmäßig beschichteter Boden, unsaubere Nähte)
Testurteil: „gut“
- **The North Face Minibus 23** (4 Stangen?)
Windstabil bis 70 km/h (75 km/h)
Wassersäule Boden: je nach Prüfmuster mal 3.000 mm bzw. mal 4.000 mm
Liegelänge: 207 cm
Qualität: 3 Sterne (z.B. Bodenwanne hält nicht dicht)
Testurteil: „befriedigend“

Infos zum Windtest finden wir unter: www.outdoor-magazin.com/windvideo

Quelle: OUTDOOR, Nr. 7/09, S.152-157 – www.outdoor-magazin.com

08.04.2009 **Paddeltechnik für Seakayaker** (Ausbildung)

03.04.2009 **Fischland – Darß – Zingst – Hiddensee – Rügen** (Revier/Inland)

In KANU SPORT berichtet **Detlef Bobenhausen** in dem Beitrag:

„Kanutour zu den Störtebeker-Festspielen auf Rügen“

von einer 136 km langen Tour auf „Störtebekers Spuren“ durch die Boddengewässer der Ostsee.

Gestartet wurde vom Hafen Dierhagen-Dorf (Fischland). Die Tour führte dann über Born (Darß), dem Hafen von Dabitz (Grabow-Bodden), zum Hafen von Barhöft. Nach der Umfahrung der naturgeschützten Flachwasserbereiche südlich von Hiddensee wird der Campingplatz von Schaprode (Rügen) angesteuert. Nach einer kombinierten Dampfer/Fahrradfahrt auf Hiddensee, die Gewässerbedingungen hatten ein Paddeln nicht erlaubt, ging es dann in die inneren Boddengewässern von Rügen (Rassower Strom – Breeger Bodden – Große Jasmunder Bodden) Richtung dem praktisch für Kanuten unerreichbaren Campingplatz Groß

Banzelwitz. Am letzten Tag führte an Ralswiek (dem Ort der Störtebeker-Festspiele) vorbei zum etwas beschwerlich erreichbaren Campingplatz („Störtebeker Camp“) von Lietzow.

Den krönenden Abschluss bildete der Besuch der Störtebeker-Festspiele. Der von **Detlef Bobenhausen** geschriebene Touren-Bericht bereitete den Leser „Absatz für Absatz“ darauf vor; denn am Ende seines Berichts hat der Leser nicht nur etwas über den Tourenverlauf geschrieben, sondern auch etwas über Klaus Störtebeker, den alten Saufkopf (?) (Störtebeker = Stürz den Becher), Pirat, Vitalienbruder (Lebensmittelversorger) und Likedeeler (Gleichteiler) erzählt.

Navigiert wurde nach dem Tourenatlas-Wasserwandern Nr. 6 (Mecklenburg-Vorpommern), hrsg. vom Jübermann-Verlag. Der Tourenbericht selber enthält eine übersichtliche Karte und wichtige Kurz-Infos über das Revier, Paddeletappen, Autorückholung, Übernachtungsmöglichkeiten und Kartenmaterial.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/09, S.16-20 – www.kanu.de

30.03.2009 **Schleusenüberholung auf Hallig Hooge** (Revier/Inland)

Der Referent für Küstenfahrt Schleswig-Holstein, **Eckehard Schirmer**, weist auf Folgendes hin:

„Küstenkanuwanderer, die nach Hallig Hooge im Frühjahr und im Frühsommer starten, sind dort auch während der Baumaßnahmen am Schleusentor zur Nutzung der **DKV-Kanu-Station** im Heim des H.S.C.H. herzlich willkommen. Der Vorsitzende des Hallig-Segel-Clubs-Hooge, Herr **Kapitän Werner Boyens**, hat sich in Absprache mit den zuständigen Öffentlichen Dienststellen und dem Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein erfolgreich für eine Erleichterung beim Anlanden der Seekajak eingesetzt. Während der Schleusentorüberholung ist zwar ab 1. April bis Anfang Juli die Hafeneinfahrt unmöglich. Steuerbords können aber Kanuten eine neue Trittspur außen am Sommerdeich direkt am Priel nutzen. Das Anlanden ist bis ca. zur dritten Tidenstunde auf Hooge somit erheblich komfortabler und vor allem sicherer geworden. Weiterhin kann auch noch bei späterem Eintreffen an der Muschelbank auf der Backbordseite angelandet werden. Zum Umfahren des Hafens bis zur Zeltwiese ist dann ein Bootswagen empfehlenswert.

Die WC`s, die Duschen und die Paddler-Zeltwiese stehen allen Paddlern, nach rechtzeitiger Voranmeldung auch kommerziell geführten Gruppen, offen. Alle Nutzer haben sich namentlich mit Heimatklub/Hafen in das Buch auf dem Tisch der Kanustation einzutragen. Der Aufenthaltsraum des Seglerheimes steht erst nach Rücksprache nur bei extremen Wetterlagen je nach Verfügbarkeit ggf. auch Kanuten offen. Alle Wassersportler wünschen sich gegenseitig voneinander, dass die Einrichtungen weiterhin rücksichtsvoll und ohne Hinterlassung von Spuren nach der Abreise genutzt werden.“

19.03.2009 **Aktualisierung des Seekartenbestandes** (Revier/Inland)

Für den „Hobby-Küstenkanuwanderer“, der mal zu den ostfriesischen Inseln, mal zur nordfriesischen Halligwelt paddelt, sind insbesondere die folgenden vom BSH herausgegebenen Seekartenblätter von Relevanz:

- Blatt Nr. 89: „**Juist bis Wangerooge**“ (85x117 cm)
(reicht von der Ostspitze Juist bis zur Westspitze von Wangerooge)
Maßstab: 1:50.000; Kartenbezugssystem: WGS 84, Tiefenangaben: LAT.
43. Auflage (Stand: 2008.XI) - Erstausgabe: 1935.

- Blatt Nr. 107: „**Vortrapptief, Norder- und Süderaue**“ (87x117 cm)
(reicht von der Nordhälfte Pellworm bis zur Südhälfte von Sylt)
Maßstab: 1.50.000; Kartenbezugssystem: WGS 84; Tiefenangaben: LAT.
26. Auflage (Stand: 2008.X) – Erstausgabe: 1976.

Beide Blätter sind in dem für Küstenkanuwanderer unhandlichen Format ca.85x117 cm erhältlich. Sie haben den Vorteil, dass wir mit ihnen maßgeschneidert z.B. DIN A3-Farbkopien erstellen können, deren Ausschnitt so gewählt werden sollte, dass die von uns geplanten Etappen jeweils auf einer einzelnen Kopie nachvollziehbar wiedergegeben wird. Wenn wir dann noch beim Kopieren daran denken, dass sich die einzelnen Kartenkopien überlappen, brauchen wir nur noch auf den Kopien die Fahrwassertonnen besonders hervorzuheben (damit wir sie auch auf dem Kartendeck unseres Seekajaks erkennen und deren Nr. ablesen können) und jeweils 2 Blätter zusammen einzulaminieren, dürfte es nicht mehr an den Karten, sondern nur noch an uns, an der Sicht bzw. am falschen Kompass liegen, wenn wir unser geplantes Ziel nicht erreichen.

Insbesondere das Laminieren von Kartenkopien stellt für die praktische Navigation im Seekajak eine große Erleichterung dar; denn all die Probleme, die uns teilweise Kartentaschen bereiten, sind beim Laminat unbekannt:

- Die Karten und auch das Laminat können faltenfrei aufs Kartendeck gelegt werden.
- Wenn die Ränder des Laminats sicherheitshalber noch zusätzlich mit Tesafilm abgeklebt werden, kann kein Wasser ins Laminat eindringen und die Kartenkopie beschädigen.
- Außerdem kann sich im Laminat keine Luftfeuchtigkeit ansammeln und somit kann ein Laminat auch nicht von innen beschlagen.

Einen Nachteil haben jedoch solche Kartenlaminare. Sie sehen am Ende einer Saison noch so unversehrt aus, dass viele von uns geneigt sind, diese auch im nächsten, übernächsten, überübernächsten ... Jahr zu verwenden, auch wenn die einlamierten Kartenkopien in der Zwischenzeit total veraltet sind. Insbesondere als „Fahrtenleiter“ ist es wichtig, nach der aktuellsten Seekarte zu paddeln, auch wenn er das Revier wie seinen „Kenterbeutel“ kennt. Er paddelt ja auch mit einer Schwimmweste, obwohl er am wenigstens auf sie angewiesen sein dürfte.

Insbesondere das Wattenmeer ist ständigen Wandlungen unterworfen. Die Wattflächen verändern sich und folglich auch die Wattfahrwasser. Dazu kommt noch, dass die Tiefangaben der vom BSH herausgegebenen Seekarten seit 2005 schrittweise auf den „niedrigste möglichen Gezeitenwasserstand“ / „Lowest astronomical Tide“ (LAT) (früher war die Basis für „Seekartennull“ (SKN) das „mittlere Springniedrigwasser“ (MSPNW) umgestellt werden. Das führt dazu, dass alle in den BSH-Seekarten angegebenen Tiefenangaben im Wattenmeer der deutschen Nordsee um ca. 0,5 m niedriger und alle Wathöhen (richtiger: Trockenfallende Höhe über Seekartennull) um ca. 0,5 m höher ausfallen.

Der vom BSH herausgegebene „Gezeitenkalender“ enthält seit Beginn der Umstellung nur noch Werte für Hoch- und Niedrigwasser, die auf LAT bezogen sind. Die Seekarte Nr. 89 (Ostfriesland) ist schon seit einigen Jahren auf LAT umgestellt. In der Seekarte Nr. 107 (Halligwelt) werden aber erstmalig ab 2009 die Tiefenangaben auf LAT bezogen. In Anbetracht dessen, dass sich zusätzlich noch einige nordfriesische Wattfahrwasser stärker verändert haben (z.B. das Wattfahrwasser, welches um Amrum Odde läuft, und die „Schweinsrückendurchfahrt“, die westlich von Langeness den Weg zur Norderaue und weiter nach Amrum weist), sollte jeder Küstenkanuwanderer die Chance nutzen, und den Bestand seines Kartenmaterials aktualisieren.

Text: Udo Beier

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

15.03.2009 **Unterwasserausstieg nach Kenterung** (Ausbildung)

Am Beginn einer jeden „Kajakkarriere“ muss grundsätzlich zuerst gelernt werden, wie man kentert und aussteigt. Erst dann sollte begonnen werden, das Paddeln zu erlernen und den Wiedereinstieg zu üben! Eine Ausnahme ist nur dann zu akzeptieren, wenn anfangs ganz ohne (geschlossener) Spritzdecke gepaddelt wird.

Manch Kleinflusswanderpaddler hält das nicht für nötig; denn erstens ist er noch nie gekentert, zweitens ist der Bach sowieso nicht tief und drittens wird er irgendwie schon bei einer Kenterung aus seiner Luke fallen. Ich weiß auch nicht, ob jeder Anfänger meines Clubs schon mal gekentert ist bzw. das Kentern geübt hat. Viele Vereine bieten wohl im Winter Kenterübungen im Hallenbad an, aber haben daran auch wirklich alle paddelnden Mitglieder schon einmal teilgenommen?

Dabei ist doch das Kentern so leicht und das Aussteigen auch, wenn nicht anschließend einem der Wiedereinstieg bevorstände:

1. Kurz noch Luft schnappen, dann locker hineinfallen lassen und Ruhe bewahren;
2. Oberkörper nach vorne legen, um mit dem Kopf nicht an möglichen Hindernissen hängen zu bleiben;
3. Spritzdecke öffnen, und zwar in dem man z.B. vorne an der Spritzdeckenschlaufe erste nach vorne und dann hoch bzw. mittig am Spritzdeckenband hochzieht; ist beides aus irgendeinem Grund nicht greifbar, sollte man versuchen, die Spritzdecke mit den Knien zu öffnen bzw. durch den Spritzdeckenschacht hinaus zu rutschen;
4. dann fasst man mit beiden Händen seitlich den Süllrand an und steigt senkrecht nach unten aus, statt seitwärts, um die Knie nicht seitlich zu verbiegen;
5. letztendlich taucht man auf, holt Luft und greift – zumindest als Küstenkanuwanderer – sofort nach seinem Kajak, um es nicht im Seegang bzw. in der Tidenströmung zu verlieren und um leichter von den herbeieilenden Mitpaddlern bzw. Rettern gesehen zu werden.

Das war's. Wer sich eine Vorstellung darüber machen möchte, wie das bildlich abläuft, der möge den – auch auf Deutsch erläuterten - Zeichentricklehrfilm von Niko Hakkarainen (Finnland) abrufen und anschauen:

=> www.kayakpaddling.net >Sicherheitsgrundlagen >Kentern, Aussteigen, Schwimmen

oder in dem Buch von Jürgen Gerlach: „Der Kajak – das Lehrbuch des Kanusports“ (S.52-54) nachschlagen.

Natürlich, wer Rollen kann, hat es da viel leichter. Übrigens, es gibt in dem amerikanischen Lehrbuch von:

J.Robison: „Sea Kayaking Illustrated. A Visual Guide to Better Paddling“ (2003, S.87)

zwei Skizzen, die eine zeigt in 12 Zeichnungen wie man kentert, aussteigt und wieder einsteigt, und die andere zeigt in 3 Zeichnungen wie man kentert und wieder hoch rollt.

Aber zurück zum Aussteigen nach einer Kenterung. Es gibt m.E. mindestens 4 Fehler, die tödlich enden können, z.B. wenn die Kenterung im Salzwasser passiert und der Ausstieg misslingt; denn ein Schluck Wasser in die Lunge kann zum Tod führen (s. den Beitrag „*Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben*“ von M.Huber/U.Beier in: Kanu Sport 6/06 bzw. downloadbar unter:

=> www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IV.pdf)

1. Fehler: Panik

Jemand kentert, ohne vorher jemals gekentert zu sein. Auch wenn ihm vorher verbal erklärt wurde, was er nach einer Kenterung zu tun hat, können wir nicht sicher sein, dass dem Kenterbruder der Ausstieg auch wirklich gelingt.

Selbst unter Warmwasserbedingungen im Hallenbad schaffte es trotz aller Erläuterungen eine Kenterschwester nach der ersten Kenterung nicht auszusteigen, da sie sofort nach der Kenterung in Panik geriet, sich statt nach vorne nach hinten legte und in dieser Haltung bewegungslos verharrte. Zum Glück gelang es jemanden vom Beckenrand aus, ihr Kajak am Heck so weit hochzuheben, dass sie aus der Sitzluke fiel.

Ein anderer Kanute hatte draußen auf dem Meer nicht so viel Glück. Wegen der kühlen Gewässerbedingungen (+15° C Wassertemperatur) sollte erst am Ende einer Ausbildungsfahrt das Kentern, Aussteigen und Wiedereinsteigen geübt werden. Zunächst stand der Programmpunkt „Paddeltechnik“ im Vordergrund. Dabei kenterte er, kam nicht sofort aus der Sitzluke, weil er wohl einen Kälteschock erlitt oder in seiner Panik vergaß, seine Spritzdecke zu öffnen, inhalierte dabei Salzwasser, war nach ca. 5 Minuten ohnmächtig und nach 1 Stunde tot.

2. Fehler: verdeckte Spritzdeckenschlaufe

Beim Schließen der Spritzdecke wird immer mal wieder vergessen, die Spritzdeckenschlaufe griffbereit vorne am Süllrand baumeln zu lassen. Selbst wenn man noch rechtzeitig beim Ablegen des Kajaks vom Ufer merkt, dass die Spritzdeckenschlaufe eingeklemmt ist, fällt es einem nicht immer leicht, die Spritzdecke ohne Schlaufe zu öffnen. Wie sieht das erst dann nach einer Kenterung aus? Nun, bei einem Spritzdeckengummi-Durchmesser von 4 mm bis 6 mm, dürfte auch eine ansonsten straffer gespannte Spritzdecke noch mit den Knien zu öffnen sein. Spätestens ab einem Spritzdeckengummi-Durchmesser von 8 mm wird es jedoch nicht mehr so leicht sein, die Spritzdecke mit den Knien zu öffnen. Das gilt insbesondere für Neo-Spritzdecken. Bei einem Spritzdeckengummi-Durchmesser von 10 mm ist sogar bei einer straffen Einstellung damit zu rechnen, dass eine schwächere Person die Spritzdecke schon dann nicht mehr auf bekommt, wenn sie an der Spritzdeckenschlaufe zieht.

Wer vorher mal geübt hat, notfalls aus dem Spritzdeckenschacht (ohne Träger) herauszurutschen und –quetschen, behält nach einer Kenterungen unter solchen Bedingungen eher die Ruhe. Ich erinnere mich da an einen Jugendlichen, der im WW-Kajak seines Vaters paddelte, die sehr feststehende Neodecke nicht öffnen konnte und stattdessen aus dem viel zu weiten Spritzdeckenschacht rutschte bzw. fiel.

Wer es trainiert hat, nach einer Kenterung in seinem Kajak sitzen zu bleiben und durch Schwimmbewegungen (z.B. „Hundepaddeln“ bzw. Kraulbewegungen verbunden mit stetem auf- und untertauchen des Kopfes) es versucht, nahe der Wasseroberfläche zu bleiben, um ab und an Atem zu holen, dem bleibt eine längere Überlebenszeit. Die aber braucht er, um von Mitpaddlern gesehen und gerettet zu werden.

Ich selber konnte mal einem Kenterbruder, der seine Spritzdecke mangels Griffmöglichkeiten nicht öffnen konnte, wieder an die Wasseroberfläche ziehen, weil er mir nach einer Kenterung in der Brandung durch allzu heftiges und unkontrolliertes Plantschen auffiel. Er hatte vorher dieses Aufschwimmen nicht geübt, aber in seiner „Todesangst“ schafft er es halt, immer mal wieder den Kopf zum Luftholen an die Wasseroberfläche zu bringen. Als ich neben ihm lag, sah er mich, ergriff die seitlich am

Oberdeck befestigte Rettungshalteleine und zog sich – wie es früher die Eskimos vielfach auch getan haben - mit einem Hüftknick hoch (sog. „Eskimo-Rettung“).

Übrigens, genauso kritisch wie ein eingeklemmte Spritzdeckenschlaufe ist eine Schlaufe anzusehen, die nicht mehr voll funktionsfähig ist, da sie nach jahrelangem Gebrauch so verschlissen ist, dass sie sicherlich genau in dem Moment abreißt, wenn man sie am nötigsten braucht, nämlich beim Unterwasserausstieg.

3. Fehler: unbekannte Spritzdecke

Gefährlich kann es auch schon werden, wenn in geliehenen Kajaks das Kentern geübt wird. Ohne sich viele Gedanken dabei zu machen, setzt man sich in die Sitzluke, schließt fast automatisch die Spritzdecke, kentert, legt sich nach vorne, greift nach der Spritzdeckenschlaufe und findet sie nicht, weil stattdessen quer über den Spritzdeckenteller ein Band gespannt es. Wer aussteigen will zieht zum Öffnen der Spritzdecke einfach an dem Band bzw. – vorausgesetzt es ist straff gespannt -drückt mit seinem Knien gegen das Band. Aber was macht man, wenn einem das Band nicht bewusst ist.

Unlängst erlebte ich im Hallenbad genau diese Situation. Die Rettungsübungen waren fast beendet, alle Teilnehmer waren schon mehrmals gekentert und ausgestiegen. Da setzte sich eine Kenterschwester in ein ihr fremdes Kajak, kenterte und kommt nicht raus aus der Sitzluke, da die Spritzdecke keine Schlaufe, sondern ein Band zum Öffnen hatte. Es dauerte eine Ewigkeit bis jemand, der neben ihr schwamm, ihre prekäre Situation erkannte, sie mit Gewalt aus der Luke zog und lehrbuchhaft zum Beckenrand schleppte.

4. Fehler: fehlender Kopfschutz

Bei den WW-Fahrern gehört der Schutzhelm zur Standardsausrüstung, fast schon zum modischen Accessoire. Bei den Küstenkanuwanderern ist er zumindest in Deutschland noch etwas verpönt. Wenn man ihn sieht, dann i.d.R. nur dann, wenn in der Brandung den ganzen Tag geübt wird.

Der Schutzhelm soll beim Kentern den Kopf davor schützen, den Aufprall mit harten Unterwasserhindernisse etwas abzuschwächen. Insbesondere entlang der deutschen Nordseeküste besteht der Boden aus schlickigem Watt- bzw. festen Sandflächen. Wenn man Abstand von den ins Meer reichenden Bühnen hält – so lehrt uns die Unfallstatistik – geht das Risiko Richtung Null. Aber woher nehmen wir das Vertrauen, dass der Meeresgrund, dort wo wir kentern, wirklich immer frei von Hindernissen ist? Alte Bühnenreste (z.B. an Sylts Nordwestspitze), zurückgelassene, halb abgesägte Pfähle bzw. alte Wrackreste, die von der Flut plötzlich wieder frei gespült werden (z.B. an der Seeseite nahe der Westspitze von Spiekeroog), stellen ein Gefahrenpotenzial dar, das jeden Küstenkanuwanderer, der damit mal mit seinem ungeschützten Kopf in Berührung gekommen ist und das überlebt hat, dazu veranlassen würde, selbst nachts im Zelt seinen Schutzhelm nicht mehr auszuziehen.

Text: Udo Beier

13.03.2009 Kennzeichnungspflicht für Seekajaks (Befahrensregelung/Recht)

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, die Kennzeichnungspflicht für Sportboote und sonstige Kleinfahrzeuge im Bereich der Binnenschifffahrts- **und** Seestraßen zu vereinfachen bzw. zu vereinheitlichen, letztlich mit dem Ziel die „Attraktivität des Wassertourismus und Wassersports zu stärken“ (BT-Drs. 16/5416).

Derzeit besteht nur im Binnenbereich eine Kennzeichnungs- und Registrierungspflicht für Kleinfahrzeuge bis zu einer Länge von 20 m (s. „Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrende Kleinfahrzeuge“), wobei es für Wasserfahrzeuge, die nur mit Muskelkraft fortbewegt werden können, lediglich eine „Kann-Regelung“ gibt. Für den Seebereich besteht mit wenigen Ausnahmen für privat genutzte Sportboote keine solche Kennzeichnungspflicht.

Vorgeschlagen wird nun u.a. die

1. Abschaffung der heute im Binnenbereich bestehenden amtlichen Kennzeichnungsvergabe und Registrierung für Kleinfahrzeuge;
2. Abschaffung der heute im Seebereich bestehenden amtlichen Kennzeichnung von vermieteten Sportbooten;
3. Einführung einer einheitlichen Regelung für den See- und Binnenbereich, und zwar sollen „privat genutzte Sportboote mit dem Schiffsnamen und Heimathafen (falls vorhanden)“ gekennzeichnet werden, ohne dass jedoch eine zentrale Registrierung erforderlich ist.

Die Umsetzung soll 2011 erfolgen.

Text: U.Beier

Link: „Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen“ (KIFzKV-BinSch) (30.9.06)

www.elwis.de >Freizeitschiffahrt >Kennzeichen der Kleinfahrzeuge
www.gesetze-im-internet.de/klfzkv-binsch/index.html

10.03.2009 **EPP 3 (Küste) – Fragenkatalog „Spiekeroog & Co.“** (Ausbildung)

Erfahrungen müssen erworben werden. Das gilt auch für das Küstenkanuwandern. Am aufregendsten ist es, wenn wir die Erfahrungen selber machen, und am bequemsten, wenn wir von den Erfahrungen Dritter profitieren.

Im Rahmen der EPP-Ausbildung wird den Kanuten die Möglichkeit geboten, von den Erfahrungen Dritter zu lernen. Für die am Küstenkanuwandern Interessierte bietet z.B. der Hamburger Kanu-Verband die folgenden Kurse an:

- 2-tägige Workshops, um sich hauptsächlich theoretische Kenntnisse zur Fahrtenplanung und –durchführung sowie eine paar praktische Kenntnisse zur Rettung nach einer Kenterung anzueignen;
- 2-tägige Brandungsübungen, um erste praktische Erfahrungen beim Paddeln im Seegang zu machen;
- 4-tägige Einweisungsfahrten auf der Nordsee, und zwar entweder zu den ostfriesischen Inseln bzw. den nordfriesischen Halligen, um das in den vorherigen Kursen Erlernte auch praktisch anzuwenden.

Anlässlich einer Einweisungsfahrt müssen die Teilnehmer nachweisen, dass sie in der Lage sind:

- a) eine Tour selbständig zu planen. Hierfür werden Hausaufgaben herausgegeben, die vor Antritt der Tour zu lösen sind. Wen der Fragenkatalog der „Einweisungsfahrt Spiekeroog“ (30.4.-3.5.09) interessiert, kann ihn von der DKV-Homepage downloaden: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Fragen.pdf ;
- b) eine konkrete Tagesetappe selbständig zu planen und unter „Aufsicht“ durchzuführen.

Diese Hamburger Kurse wenden sich nicht an Paddelanfänger, sondern an Kanuten, die schon paddeln können, denen aber noch die nötigen Erfahrungen fehlen, um sich ohne „Aufsicht“ hinaus auf die Nordsee zu wagen. Sie sind für dieses Jahr jedoch schon ausgebucht. Das sollte aber keinen hindern, sich mal den Fragenkatalog anzuschauen und die eine oder andere der 82 Fragen zu beantworten. Spätestens am Ende der Saison werden die Lösungen auf der DKV-Homepage veröffentlicht.

Text: U.Beier

Links:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Workshop-Hamburg-Info.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Brandungsuebungen-Info.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Info.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Info.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/EPP3-5.pdf

05.03.2009 **Neuseeland (Südinsel)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Anke Evers** in dem Beitrag:

„Das Märchen von den 3 ½ Paddeltouren in Neuseeland“

über einige mehr oder weniger lange, teils kommerziell begleitete Touren in Leihkajaks entlang der Küste von Neuseelands Südinsel:

- Doubtful Sound im Fjordland (Regenwald) (Südwesten)
- Milford Sound im Fjordland (Nordenwesten)
- Abel Tasman National Park (Norden)
- Queen Charlotte Sound / Marlboro Sounds (Nordosten)

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 115/09, S.44-51 – www.salzwasserunion.de

Literatur:

Wurm,A. Neuseeland - das entfernteste Seekajakrevier
Seekajak 32/92, S.21-26.
Wurm,A. Seekajaktrip Great Barrier Island (Neuseeland)
Seekajak 35/92, S.28-33.
Wurm,A. New Zealand Trip: Seekajaktour von Leigh (Hauraki Gulf) nach Opua (Bay of Islands)
Seekajak 38/93, S.29-33 (entnommen aus: Kanu-Life 5/92).

05.03.2009 **Nordspitze Korsika** (Frankreich) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichte **Ewald Traub** in dem Beitrag:

„Korsika: Von Bastia übers Nordkap bis Calvi“

über eine Tour entlang der französischen Mittelmeerinsel. Angereist wurde per Fähre von Livorno nach Bastia. Die Durchführung der Tour ist stark wetterabhängig. Hoher Seegang mit Brandung und starker Wind (zurückzuführen auf z.B. den Mistral bis den täglich auffrischenden thermischen Seewind) kann zur Erhöhung der Gewässerschwierigkeiten beitragen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 115/09, S.36-42 – www.salzwasserunion.de

05.03.2009 **Urinierhilfen für unterwegs** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK berichtet **Urs und Gretha Steiner** in dem Beitrag:

„Und wenn die Blase drückt ... Die wirkliche Hilfe für Frauen mit Blasenproblemen“

über eine schweizer Entwicklung der Firma:

- [Stebler.net GmbH](#)
eMail: contact@pibella.com
Internet: www.pibella.com/19363/20532.html
Lieferumfang: 1 Stück Pibella Comfort mit 5 Beuteln plus 1 Stück Travel
Preis: ca. 35,- Euro (inkl. Versand)

Wer als **Frau** alles andere schon ausprobiert hat, sollte mal auf dieses Produkt zurückgreifen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 115/09, S.32-33 – www.salzwasserunion.de

Anmerkung: Der Beitrag betrifft nur die Frauen. Als Mann bieten sich andere Produkte an, z.B. hatte [Globetrotter](#) < www.globetrotter.de > mal eine Dose im Angebot, an welcher ein Latexbeutel befestigt war. Die Dose selbst diente als eine Art Trichter und Aufbewahrungsbehälter für den Latexbeutel.

03.03.2009 **Sichtbarkeit fördern** (Ausrüstung)

In KANU SPORT berichtet **Eckehard Schirmer** in dem Beitrag:

„Sichtbarkeit kann Sicherheit fördern“ (DKV-Praxistipp Sicherheit)

darüber, wie wichtig es für Kanuten ist, gesehen zu werden, wenn wir hinaus aufs Meer paddeln. Das gilt last not least auch dann, wenn wir in Not geraten und von der herbeigerufenen Seenotrettung gesucht werden.

Folgende Aspekte werden angesprochen:

1. **Beleuchtung:** Spätestens bei Fahrt während der Dunkelheit müssen wir mit einer vom – derzeit noch vom BSH geprüften – Lampe ausgerüstet sein, die fest angebracht ist, rundum leuchtet und eine Sichtweite von 2 sm (ca. 3,6 km) hat. Und bei Fahrt während des Tages müssen wir stets darauf vorbereitet sein, auch in schlechte Sichtverhältnisse zu geraten. Für solche Fälle müssen wir griffbereit eine Leuchte bereithalten (z.B. eine wasserdichte Stirn- oder Taschenlampe).
2. **Kollisionsprophylaxe:** Wir müssen nicht nur so paddeln, dass eine Kollision mit einem anderen Schiff verhindert wird, sondern wir sollten uns auch so auffällig kleiden und ein Seekajak mit solch einem auffälligen Anstrich paddeln, dass die anderen Bootsführer, die mit uns auf dem Wasser gar nicht rechnen, auch wirklich die Chance haben, uns zu sehen. Diese Auffälligkeit können wir nicht mit Tarnfarben, sondern nur mit „Alarmfarben“, mit „Kontrastfarben“, mit „Leucht- und Reflektionsfarben“ erreichen. Es genügt auch nicht, nur eine auffällige Rettungsweste zu tragen. Vielmehr sollte die gesamte, sichtbare Ausrüstung so gewählt werden, dass sie auffällig ist. Das betrifft dabei nicht nur Boot & Paddel, sondern auch Jacke & Mütze. Und das erreicht man nicht mit modischen Farben, sondern nur mit sattgelben, leuchtend roten (bzw. orange) Farben bzw. zusätzlich mit Reflexstreifen (z.B. der Firma 3M-Scotchlite) ausgestattet sein sollten, damit sie beim Anleuchten in der Nacht das Licht zurückstrahlen können.

Leider findet sich in dem Beitrag kein Hinweis auf das 6-schüssige „Nico-Signal“-Gerät. Gerade bei Kollisionsgefahr und beim Heranführen der Seenotretter kann es zur zusätzlichen Aufmerksamkeit beitragen, auch wenn die roten bzw. weißen Leuchtkugeln maximal nur 8 Sekunden leuchten.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/09, S.32-34 – www.kanu.de

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

03.03.2009 **Schärengarten Karlskrona** (Süd-Schweden) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Norbert Oelschläger** in dem Beitrag:

Ausflug ins Land der Schären

recht ausführlich über ein kleines Küstenkanuwanderrevier im Südosten von Schweden. Gestartet wurde in Karlskrona und die Tour endete in Kalmar. Eigentlich war geplant, von Stockholm über die Alandinseln bis nach Helsinki zu paddeln. Aus gesundheitlichen Gründen wurde dann stattdessen im Schärengarten von Karlskrona gepaddelt. Das Wetter spielte nicht so richtig mit, sodass die Paddelei etwas darunter litt. Aber m.E. sollte man dieses Revier in der Umgebung von Karlskrona sowieso erst dann aufsuchen, wenn man die westschwedischen Schären (Startort: z.B. Strömstad, Fjällbacka, Bovallstrand, Kungsham, Stocken/Orust) und ostschwedischen Schären (Startort: z.B. Blankaholm, Västervik, Loftahammar, Gryt Arkösund) schon zur Genüge kennengelernt hat.

Empfohlen werden Karten im Maßstab 1:250.000 zzgl. kostenlose vor Ort beschaffbare Touristenkarten im Maßstab 1:100.000. Wer jedoch wirklich genau navigieren und immer wissen will, wo er sich befindet, wo es um die Ecke geht bzw. wo sich eine schmale Durchfahrt zwischen zwei Inseln befindet, dem empfiehlt sich, auf topografische Karten (1:50.000) zurückzugreifen.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/09, S.18-25 – www.kanu.de

21.02.2009 **Vorsicht Haie!** (Geschichte)

John Wilde berichtet auf der Homepage von NADGEEKAYAKS in dem Beitrag:

„Shark Attack“

darüber, dass bei einer Tour entlang der tasmanischen Küste ein Hai in sein Seekajak biss. Das ist ein aktuelles Thema zu einer akuten Gefahr, der sich gerade **Freya Hoffmeister** für die nächsten 365 Tag während ihrer am 18.1.09 begonnen Tour rund Australien (ca. 15.000 km) aussetzt:

John W. war mit seinem 520 cm langen und mit ca. 200 kg Last beladenen Seekajak Anfang 2008 auf Tour gegangen. Er wollte eine 600 km lange Küstenpassage von Tasmanien paddeln. 14 Tage hatte er sich dafür Zeit genommen. Eines Tages, er hatte eine Strecke von 60 km zurückgelegt und überquerte gerade bei 7 Bft. Wind und 2-3 m hoher Dünung ein flaches, steiniges Riff, da passierte es: Er spürte nur einen dumpfen Schlag, ein Krachen, dann wurde sein Kajak etwas aus dem Wasser gehoben. Das war's. Es war nichts auf dem Wasser zu sehen, sodass John W. vermutete, beim Queren des Riffs im Seegang kurzzeitig auf Grund gefallen zu sein. Er drehte sich um und schaute prüfend sein Steuerblatt an; denn bislang gab es immer mal wieder Berichte darüber, dass Haie zunächst einmal vorsichtig ins Steuerblatt bissen. Aber die Steueranlage schien in Ordnung zu sein.

15 Minuten später landete er am Strand an und inspizierte sein Kevlar-Carbon-Unterwasserschiff. Und was sah er? Zwei weiße, abgebrochene Zähne, die im Boot steckten, und eine Menge Schrammen direkt unterhalb der Sitzluke. Aus den Schrammen konnte er die Spuren des Unter- und Oberkiefers eines Haies erkennen. Dank Gewebepackband konnte er die Löcher wieder abdichten und weiter paddeln.

Link: <http://nadgeekayaks.com.au/articles/shark-attack.html>

20.02.209 Probleme beim Befahren der SWINE (Wollin/Polen) (Revier/Ausland)

In der Info vom 4.1.09 „**Küsten-Grenzverkehr Deutschland-Polen**“ (Revier/Ausland) hatte ich darauf verwiesen, dass es schifffahrtsrechtliche Probleme geben könnte, wenn wir mit dem Kanu die Swine zwischen den Inseln Usedom und Wollin befahren und den Hafen von Swinemünde/Swinoujscie durchfahren wollen:

„U.U. könnten wir Kanuten ... 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 schifffahrtsrechtlichen 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.“

Quelle: www.kuestenkanuwandern.de/revier_/090104.html

Im Seekajakforum.de weist nun Palmström/Gernot in einem Thread vom 19.2.09:

„Usedom-Paddler Achtung: Das Passieren des Hafens Swinemünde wird behindert!“

darauf hin, dass auch polnische Kanuten im Sommer 2007 Probleme mit der Wasserschutzpolizei bekamen, und zwar nicht erst im Hafengebiet, sondern schon ca. 5 km südlicher zu Beginn des „Kanal Mielinski“. Anscheinend gibt es eine Vorschrift, die verlangt, dass Kanuten in diesem Gebiet:

- a) zügig paddeln,
- b) das Fahrwasser nicht queren
- c) und mind. 50 m außerhalb des Fahrwassers paddeln.

Eine Querung des Fahrwassers ist jedoch unausweichlich, wenn wir vom Süden her kommend die Swine Richtung Ostsee paddeln und dann am Ende der Swine nach links Richtung Deutschland abbiegen möchten. Und der geforderte Mindestabstand von 50 m zum Fahrwasser ist nicht immer einzuhalten, da das Fahrwasser teilweise dicht am Ufer vorbeiführt.

Wer diesen Problemen aus dem Wege gehen will, möge bei seiner Fahrtenplanung die oben erwähnte „Bootswagen-Alternative“ berücksichtigen. Der „Große Vietziger See“ wird auf den polnischen Karten als „J. Wicko Wielkie“ bezeichnet und „Lebbin“ als „Lubiewo“. Vom Süden aus kommend fahren wir auf der Ostseite des Sees in die Bucht „J Wicko Male“ hinein. Wenn es zu flach wird, um bis nach „Lubiewo“ zu kommen, bietet es sich an, frühestens beim Sportboothafen von „Zalesie“ auszusteigen und dann die ca. 4 km lange Landpassage bis „Misdroy“ (Miedzzydroje) per Bootswagen zurückzulegen.

Text: U.Beier

Link:

<http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,36734>
www.kanu.de/nuke/downloads/Kuesten-Grenzverkehr-Polen.pdf

17.02.2009 **Kanu Magazin: Aus dem Winterschlaf erwacht** (Literatur/Links)

Nach einer überlangen Winterpause – das letzte Heft vom KANU MAGAZIN erschien im August 2008 – landete die Nr. 1/09-Ausgabe (Februar-März) etwas früher als angekündigt (26.02.09) schon letzte Woche bei mir im Briefkasten. Das Heft ist ein wenig dünner – statt 92 S. (Nr. 6/08) hat die Nr. 1/09 „nur“ noch 84 S., aber bekanntlich ist ja die Qualität wichtiger als die Quantität. D.h. in erster Linie sollte es auf den Inhalt ankommen und nicht auf die Seitenzahl! Vielleicht sind ja einfach nur weniger Anzeigen geschaltet worden!?

Was nun den Inhalt betrifft, ist es hier interessant zu wissen, ob zu Themen Stellung bezogen wird, die das Küstenkanuwandern betreffen. Insgesamt habe ich hierzu 5 Beiträge gefunden:

1. Einen Kurzbeitrag auf S.13 über „unsere“ Freya Hoffmeister (47) aus Husum:

„Lady in Black Down Under: Rund um Australien im Seekajak“

Sie ist am 18.1.09 in Australien gestartet, um als erste Frau einen Kontinent zu umrunden (ca. 15.000 km). Weitere aufschlussreiche Infos über den Fortschritt ihrer Tour finden wir auf der KM-Homepage:

www.kanumagazin.de/freya

und natürlich auch auf Freyas eigener Homepage:

<http://qajaqunderground.com/freyas-blog/>

Sie paddelt übrigens in dem us-amerikanischen Seekajak „Epic 18X Sport“ (549x56 cm; ca. 369 Liter Volumen):

www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/081005_b.html

2. Einen 4-Seiten-Beitrag von **Casper van Kalmthout** über's Surfen entlang der niederländischen Küste auf S.30-34:

„Surf's up in Scheveningen“

An Scheveningens Küste „läuft bei bestimmten Wetterkonstellationen die Brandung zu Höchstform auf und lädt zum Wellenritt im Spielboot ein“. Dort sind „gute Bedingungen gegeben, wenn der Wind beständig aus Westen oder Nordwesten mit Stärken von sieben Beaufort und mehr bläst.“ Nun, bei solchen Windverhältnissen brauchen wir wirklich nicht an

die niederländische Küste zu fahren. Ähnliche Seegangsverhältnisse können wir dann der Seeseite der ostfriesischen Insel (bei nördlichen Winden), am Strand von St. Peter-Ording (bei westlichen Winden) oder gar auf der Ostseite von Fehmarn (bei östlichen Winden) erleben. Aber die Fotos sind atemberaubend.

3. Ein paar Produktvorstellungen unter „**Buyer’s Guide 2009**“, und zwar u.a. auf S.34ff.:

- K1 von Prijon: „Marlin“ (PE) – www.prijon.com ;
- K2 von Necky: „Looksha Tandem“ (PE) – www.necky.com ;
- K2 von Francesconi: „Calypso“ (650x59cm) www.kanu-out-door.com ;
- K2 von Current Designs: „Unity“ (640cm) www.canoes.de ;
- Trockenanzug von Camaro: „Dry-Tec“ (mit elastischem 3-lagigen atmungsaktiven Material und neuartigem Frontreißverschluss) – www.camaro.at ;

Ich frage mich nur, warum KM nicht dazu in der Lage ist, zumindest ein paar ausführlichere technischen Daten über die vorgestellten Kajaks bzw. das neuartige Trockenanzugsmaterial mit abzudrucken.

4. Ein paar Tipps von **Björn Nehrhoff** auf S.60-61:

„Björns Top Ten“

Und zwar zählen hierzu:

- Tipp 1: Nach dem Paddeln mit dem Seekajak auf dem Autodach zur Waschanlage fahren und mit einem Hochdruckreiniger Boot & Auto von Sand & Salz befreien.
- Tipp 2: Mit einem „Pop-up“-Schwamm das Restwasser aus der Sitzluke seines Kajaks bzw. das Kondenswasser vom Zelt wischen.
- Tipp 3: Nach dem Anlanden die vielen kleinen Gepäckteile in die blaue Plastikeinkaufstasche von Ikea packen. (Dieser Tipp soll von zwei schottischen Seakayakern stammen!?)
- Tipp 4: Um seine Paddeltechniken zu verbessern, wird empfohlen, auch mal im Canadier und einem WW-Kajak zu paddeln.
- Tipp 5: Wer keinen Stuhl mitnehmen will, soll auf eine leicht verstaubare Matte mit angebaute Lehne zurückgreifen, möglichst aus Holzlatten. (Aus Plastik gibt es die Dinger unter dem Namen „Crazy Creek“ schon seit mindestens 20 Jahren! Fragt Wolfgang Bisle?)
- Tipp 6: Paddelt im Winter im Trockenanzug.
- Tipp 7: Übernachtet bei gutem Wetter mal im Biwaksack.
- Tipp 8: Für Seeanfänger mit schwedischen Sprachkenntnissen wird eine Ausbildungs-DVD empfohlen: www.plonk.se/jagpaddlar
- Tipp 9: Für Seekajakträumer mit englischen Sprachkenntnissen wird das Buch von Chris Duff: „Southern Exposure. A Solo Sea Kayaking Journey Around New Zealand’s South Island“ empfohlen.
- Tipp 10: Es wird auf die folgende Lebensweisheit hingewiesen: „Höre nicht auf eine einzige Stimme ... Mach deine eigenen Erfahrungen ... Geh’ viel Paddeln“.

Nun, wer bessere 10 Tipps kennt, kann sie ja mal im Kanu-Forum – <http://forum.kanu.de> posten.

5. Ein Fahrtenbericht von **Andreas Krüger** auf S.70-75:

„Die Grüne Lagune: Salzwasser Light zwischen Fischland und Zingst“

„Ein piekfeines Paddelrevier: die Boddengewässer. Durch Inseln und Landzungen vor Wellen und Flut geschützt, können dort auch Salzwasser-Neulinge eine steife Brise genießen.“ In der Tat sind die Boddengewässer im Allgemeinen und jene von Fischland bis Zingst im Besonderen ein interessantes Küstenkanuwanderrevier. Man kann – im Gegensatz zum Nordseerevier - seine Einzigartigkeit allein mit den „Augen“ begreifen. Nur, unter einer „steifen Brise“ ist ein 6 Bft. Wind zu verstehen. Wenn der von vorne oder von der Seite bläst, sprechen sogar Experten kaum noch von Genusstouren.

Die übrigen Seiten des KANU MAGAZINs haben die Wild- bzw. Zahmwasserkanuten zur Zielgruppe ... und das ist auch i.O.; denn eine reine deutsche kommerzielle Seekajak-Zeitschrift hätte aus 3 Gründen keine Überlebenschancen:

- zu wenige Leser,
- zu wenige kompetente Autoren,
- zu wenige Anzeigenauftraggeber.

Heft 2/09 soll am 9.4.09 erscheinen. Dort werden wir Küstenkanuwanderer dann auch einen Bericht von **Jörg Knorr** über seine 2-wöchige Tour von der dänischen bis zur holländischen Grenze (ca. 444 km) finden.

Text: U.Beier

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/09 – www.kanumagazin.de

11.02.2009 **Sea-Kayaker's Meeting in Frankreich** (Revier/Ausland)

Die französische Seekajakvereinigung CK/MER („Connaissance du Kayak de mer“) veranstaltet in diesem Jahr das:

4th International Sea-Kayaker's Meeting (15.-23. August 2009) **in: Landéda / Bretagne / Frankreich**

Landéda liegt im Mündungsbereich des Aber Wrac'h. Übernachtet wird auf dem Campingplatz von Penn Enez:

www.camping-penn-enez.com

Ein festes Veranstaltungsprogramm wird z.Zt. nicht bekannt gegeben. Anscheinend steht wohl Paddeln, Zelten und geselliges Beisammensein im Vordergrund. Also ein Grund, um dort hin zu fahren und die von den Tiden geprägte felsige Küstenlandschaft vom Seekajak aus kennen zulernen.

Infos in Englisch können abgerufen werden bei: pascanne@aliceadsf.fr

CK/MER, c/o Anne + Pascal Mallard, 8, rue du Portail, F-35132 Vezin le Coquet / Frankreich

Link: www.ckmer.org

10.02.2009 **Kanuwandern entlang Frankreichs Küste (Neue Regelungen)** (Revier/Ausland)

Frankreich hat am 15.04.08 wieder einmal neue Regelungen zur Befahrung der Küste mit Sportbooten zwischen 2,50 m und 24 m Länge verabschiedet:

www.mer.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2466

www.mer.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/loisirs_en_mer_cle5a8c86.pdf

www.ffck.org/mer/kayak_mer/reglement.htm

Reinhard Hollubek (Bonn) hat mir bei der Übersetzung der wichtigsten Vorschriften geholfen.

Allgemein gilt jetzt:

1. Ein Seekajak wird der Bootskategorie C zugeordnet (= mind. 4 m lange und mind. 0,45 m breite Boote; konzipiert für Küstennähe, max. 6 Bft. Wind und max. 2 m Wellenhöhe; mind. 2 cm Freibord bei geflutetem Kajak).
2. Küstenkanuwanderungen dürfen nur am Tag, nicht aber nachts durchgeführt werden.
3. Mit Kajaks darf aufs Meer hinaus gepaddelt werden. Der nächst sichere Anlande- bzw. Ankerort darf jedoch maximal nur 6 Seemeilen (ca. 11 km) entfernt liegen, was bedeutet, dass die maximal zu überwindende freie Strecke (z.B. hinüber zu einer Insel bzw. entlang einer unwirtlichen Steilküste) 12 sm (ca. 22 km) betragen darf.
4. Über folgende Ausrüstung muss der Kanute verfügen:
 - (a) Schwimmweste (=> ist zu tragen),
 - (b) mindestens doppelt abgeschottetes Kajak oder entsprechender Schaumtrieb (sofern kein Sit-on-Top),
 - (c) Spritzdecke (=> ist zu tragen und um den Süllrand zu legen, sofern man sich mit dem Kajak mehr als 2 sm / 3,7 km vom nächsten sicheren Ort entfernen will),
 - (d) Leuchtmittel (=> wasserdichte Lampe oder Leuchtstab (?)),
 - (e) Schleppvorrichtung (=>Schleppleine),
 - (f) Lenzvorrichtung (=> fest eingebaut oder mobil),
 - (g)* Signalmittel (→ 3 rote Signalkugeln o.ä.)
 - (h)* Signalspiegel,
 - (i)* Magnetkompass,
 - (j)* Seekarte,
 - (k)* akustisches Signalmittel (=> Trillerpfeife)

Fehlen die mit * gekennzeichneten Ausrüstungsteile (hier: g-k), dürfen wir Kanuten uns nur max. 2 sm vom nächst sicheren Anlandeort entfernen.

Was ist nun „novelliert“ worden, d.h. inwiefern hat sich etwas an den Bestimmung vom 1.1.05 geändert:

www.kanu.de/nuke/downloads/Frankreich-Vorschriften.pdf ?

- 1) Die Auftriebsvorschriften sind der Realität angepasst worden. Sie sahen bislang vor, dass das vollkommen geflutete Kajak (inkl. der ansonsten abgeschotteten Gepäckräume) so mit Schaumstoff ausgefüllt sein muss, dass auch bei einem zusätzlichen Ballast von 15 kg Eisen einen Freibord von 2 cm gewährleisten wird. Ab sofort wird zugelassen, dass bei abgeschotteten Seekajaks der geschottete Gepäckraum nicht mehr zu fluten ist.
- 2) Außerdem wird der Aktionsraum von Küstenkanuwanderer um 1 sm auf max. 6 sm vom nächst sicheren Anlandeort erweitert.
- 3) Weiterhin ist die 2-sm-Beschränkung für Solo-Touren aufgehoben worden.
- 4) Schließlich werden nicht mehr „Reservepaddel“, „Ligne de vie“ (= Rettungshalteleinen) und „Paddle-Float“ erwähnt.

Aber ganz sicher bin ich mir in dieser Angelegenheit nicht; denn den unten aufgeführten Links können eine Vielzahl von bürokratischen Vorschriften zu diesem Punkt entnommen werden, die sogar uns Deutschen erstaunen lassen. Sicherlich ist da noch eine Vorschrift versteckt, die uns später u.U. bei einer Tour entlang der französischen Küste in Verlegenheit bringen könnte.

Übrigens, der Hersteller, Importeur bzw. Wiederverkäufer eines neuen Seekajaks muss dieses bei der zuständigen französischen Seeschiffahrtsbehörde zulassen. Der Käufer erhält von ihm eine Bescheinigung, dass das Seekajak die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt („Wasserverkehrsbescheinigung“), die an Bord mitzuführen ist. Anderenfalls wird das Seekajak den Strandgeräte zugerechnet, mit denen man sich nicht mehr als 300 m von der Küste entfernen darf.

Und was betrifft hiervon die nicht-französischen Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die während ihres Urlaubs entlang der französischen Küste paddeln? Eigentlich müssten aufgrund des EU-Rechtsprinzips die Kajaks ausländischer Kanute von diesen Bestimmungen ausgenommen sein. Wer auf „Nr. Sicher“ gehen will, achtet einfach nur darauf, dass er die französischen Ausrüstungsvorschriften erfüllt, was nicht schwer fallen dürfte; denn es handelt sich dabei um Vorgaben, die eigentlich zum Ausrüstungsstandard einer jeden Küstentour gehören sollte. Wem das nicht genügt, der beantragt bei der Geschäftsstelle des DKV (Postfach 100315, 47003 Duisburg) die Bestätigung seiner Seetüchtigkeit.

Text: U.Beier

Literatur: SEEKAJAK, Nr. 114/08, S.25 – www.salzwasserunion.de

*** * ***

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): (letzter Eintrag 2008)

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

Lehrfilm (Zeichentrick) (Finnland):

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen) von Niko Hakkaraine

→ 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.nswseekayaker.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.retkimelojat.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://glska.freehostia.com/Archives.html>

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

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.quillemot-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

*** * ***