

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 29/10)

(Aktuelle Infos: 1.10.09 – 15.02.10)

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

12.02.2010 Rund Dänemark im Winter (Revier/Ausland)
10.02.2010 DKV-Marktübersicht 2010: Seekajaks (Einer)
09.02.2010 Exumas/Bahamas (Revier/Ausland)
08.02.2010 Lang, länger am längsten (Seekajaks) (Ausrüstung)
04.02.2010 Menorca (Spanien) (Revier/Ausland)
03.02.2010 Cetus LV (176) (532x55; ca. 290 Liter) von P&H (GB) (Ausrüstung)
15.12.2009 Rund Australien: Freya Hoffmeister Did it! (Revier/Ausland)
12.12.2009 Artistic Trockenanzug „Velino Dry Suit“ (Ausrüstung)
20.11.2009 Liparische Inseln (Italien) (Revier/Ausland)
10.11.2009 Unterkühlung: 10 Schlussfolgerungen (Gesundheit)
08.11.2009 Ziehschläge (Ausbildung)
24.10.2009 Küstenkanuwanderprogramm 2010 (Ausbildung)
18.10.2009 Wie krieg ich ein Seekajak rum? (Ausbildung)
17.10.2009 „Päckchen-Transport“ – Rettung eines Schwimmers (Ausbildung)
15.10.2009 Venedig – Piran (nördliche Adria) /Italien/Slowenien) (Revier/Ausland)
10.10.2009 Skandinavische Küstentouren mit T. & N. Ohlsen (Revier/Ausland)
08.10.2009 Anglesey: Seakayak Symposium in Wales (GB) (Ausbildung)
08.10.2009 Rund Mön / Dänemark (Revier/Ausland)
08.10.2009 Grundsätze für Fahrtenleiter (Ausbildung)
05.10.2009 Zeltmöglichkeiten entlang der südnorwegischen Küste (Revier/Ausland)
03.10.2009 Seekajak-Paddelschläge II (Ausbildung)

12.02.2010 **Rund Dänemark im Winter** (Revier/Ausland)

Der dänische Küstenkanuwanderer **Erik B. Jörgensen** wollte immer mal „Rund Dänemark“ paddeln (das sog. „Red-White-Ribbon“), und zwar nicht im Sommer, sondern im Winter, so richtig im Winter.

Am 28.12.09 war es nun so weit. Er setzte an der Vida-Schleuse in der Nähe von Höyer (Nordsee) ein, umrundete Skagen, die Inseln Seeland, Mön usw. und befindet sich nun am 12.2.10 am Rande der dänischen Südsee auf dem Weg bis in die Flensburger Förde.

Wer mehr darüber erfahren will, sollte auf seine Homepage surfen:

<http://komud.dk>

Sie ist wohl auf Dänisch verfasst, aber die Kartenskizze und die vielen winterlichen Fotos sind international verständlich.

Natürlich kann die Umrundung auch im Sommer gemacht werden. Die Finnen Katri Malmström und Rauli Rautavuori schafften es im letzten Jahr. Sie benötigten für die 1.228 km lange Strecke insgesamt 28 Tage. Ihr in Englisch geschriebener Bericht finden wir unter:

<http://raulirautavuori.wordpress.com/red-white-ribbon-2009/>

Text: U.Beier

10.02.2010: **DKV-Marktübersicht 2010: Seekajaks (Einer)** (Ausrüstung)

Die Marktübersicht über in Europa erhältliche Einer-Seekajaks ist aktualisiert worden und kann ab sofort auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

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

Sie enthält Angaben über mehr als 300 Seekajaks von über 100 Herstellern, deren Seekajaks mindestens 470 cm lang sind. Das Volumen dieser Seekajaks reicht von ca. 224 Liter bis über 500 Liter.

Übrigens, wer sich für den Kauf eines Seekajaks interessiert, aber noch nicht über so viel Erfahrung verfügt, der sollte die folgenden Beiträgen auf der DKV-Homepage downloaden:

- Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise
www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf
 - Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände – 10 praktische Tipps
www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstände.pdf
 - Sausichere Seekajaks. Zur Kippligkeit von Seekajaks (10 wacklige Tatsachen)
www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf
 - Sauschnelle Seekajaks. Na, gibt's denn so 'was?
www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf
 - Sauschlechte Seekajaks. Gibt's die überhaupt und auf was sollten wir achten?
www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf
 - Volumen & Sitzhalt. Zwei kaufentscheidungsrelevante Kriterien
www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf
 - Kielschutz: Technik & Taktik. 10 schützende bzw. schonende Möglichkeiten
www.kanu.de/nuke/downloads/Kielschutz.pdf
 - Rettungshalteleinen: dünn & labbrig? (10 handfeste Punkte)
www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleinen.pdf
 - Toggles. 10 nicht ganz haltlose Punkte
www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf
 - Ovale Gepäck-Lukendeckel aus Weichplastik. Dichtung & Wahrheit (10 Probleme)
www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaecklukendeckel.pdf
 - Dayhatch. Zur Nützlichkeit einer Tagesgepäckluke
www.kanu.de/nuke/downloads/Dayhatch.pdf
 - Gepäckprobleme? 10 gewichtige Lösungsvorschläge
www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckprobleme.pdf
-

09.02.2010 **Exumas/Bahamas** (Revier/Ausland)

In Kanu-Sport berichtet **Frank Bolte** in dem Beitrag:

„Die Exumas: Friedliche Inseln, Freundliche Menschen (Fernweh: Bahamas)“

über eine Tour entlang der nördlich von Kuba liegenden Inseln der Exumas.

Angereist werden kann über Miami (Florida) mit Ziel George Town. Gepaddelt wurde im Falt- und Schlauchboot. Die entsprechenden Karten können auch in Georg Town gekauft werden.

Bei den Exumas handelt es sich um meist flache Inseln aus felsigem Korallengestein mit vielen Sandstränden. Hinter den Stränden befindet sich jedoch oft undurchdringliches Buschwerk. Der Tidenhub beträgt etwa 1-2 m. Das Klima ist gemäßigt subtropisch. Im Winter herrschen dort für uns Deutsche sommerliche Temperaturen. Der Wind kommt meist aus östlicher Richtung (Passatwinde). Zwischen Juni und November besteht Hurrikangefahr.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/10, S.16-21 – www.kanu.de

08.02.2010 **Lang, länger am längsten (Seekajaks)** (Ausrüstung)

Wer kennt sie nicht diese alte Bootsbauerweisheit von der Länge, die läuft!? Untermuert wird sie durch die folgende Formel, mit der die Rumpfgeschwindigkeit (RG) eines Boots ermittelt werden kann:

Rumpfgeschwindigkeit (km/h) \approx 4,5 x $\sqrt{\text{Wasserlinienlänge (m)}}$

Es handelt sich hier aber um einen „theoretischen Wert für die bei Verdrängerfahrt mögliche Höchstgeschwindigkeit. Sie ist die Ausbreitungsgeschwindigkeit des vom Schiff selbst erzeugten aus Bug- und Heckwelle bestehenden Wellensystems.“ (<http://de.wikipedia.org/wiki/Rumpfgeschwindigkeit>) Theoretisch ist dieser Wert deshalb, weil man ansonsten mit einem K1-Rennboot, welches 5,20 m lang ist, nicht schneller als mit einem 5,80 m langen Wanderboot paddeln dürfte. Abgesehen davon liegt die Rumpfgeschwindigkeit eines K1-Rennbootes, welches eine genormte Länge von 5,20 m hat, bei 10,3 km/h. Aber woran liegt es dann, dass Olivier Lasak 1992 auf der 200-Meter-Strecke 21,18 km/h schnell sein konnte, und Birgit Fischer 1994 auf der gleichen Strecke auf 18,48 km/h kam.

Natürlich ist hier mit „Länge“ nicht die gesamte Bootslänge, sondern nur die Wasserlinienlänge gemeint. Trotzdem sollten längere Bug- bzw. Heck-Überhänge von Seekajaks nicht bloß als eine optische Design-Variable abgetan werden. Trägt doch solch eine Bug-/Heckform – sofern sie nicht übertrieben weit aus dem Wasser heraus ragt – bei Seegang zur Volumenerhöhung, folglich zu mehr Auftrieb bei, was dem Bohren eines Kajaks entgegenwirkt. D.h. bei ansonsten denselben Design-Variablen wird ein Seekajak mit zusätzlichen Bug-/Hecküberhängen ein besseres Seegangsverhalten aufweisen, als ein Seekajak ohne solche Überhänge.

Abgesehen davon hat wohl ein längeres Kajak einen geringeren Wellenwiderstand, dafür aber eine erhöhte benetzte Wasserfläche, so dass ein längeres Kajak im Allgemeinen erst dann sich leichter paddeln lässt, wenn man mit ihm schneller als 7-8 km/h paddelt. Paddelt man jedoch langsamer mit einem längeren Kajak, weist es i.d.R. einen höheren Wasserwiderstand auf als ein vergleichbar kürzeres Kajak. Unabhängig davon kann beim Küstenkanuwandern Länge auch hinderlich sein, da es die Wendigkeit des Kajaks beeinflusst.

Wer sich von diesen Nachteilen nicht abschrecken lassen möchte, weil er immer nur auf Tempo fahren will, den bieten sich zur Auswahl die folgenden langen Seekajaks (i.d.R. mindestens doppelt abgeschottet) an, wobei unter WL Wasserlinienlänge und unter WW jener Wasserwiderstand zu verstehen ist, den das US-amerikanische SEA KAYAKER-Magazin für einige Seekajaks bei 11 km/h und 113,4 kg Beladung (Person und Gepäck) ermittelt hat:

Ocean X (640x50 cm) / Vertrieb: www.willyneumann.com (NZ)

Sibir Interceptor (630x52 cm) / www.coboltkayaks.com (N)

Extreme Type R (615x53 cm) / www.revalkayaks.se (S)

Rapier 20 (609x45 cm) / WL = 598 cm / WW = 4,12 kg / www.valleyseakayaks.com (GB)

Sport 600 (600x47 cm) / www.seabirddesigns.com (N)

Greenlander Race (599x57 cm) / www.valleyseakayaks.com (GB)
Firebolt (590x45cm) / Vertrieb: www.willyneumann.com (NZ)
Distance (587x52 cm) / WL = 536 cm / WW = 5,52 kg / www.skimkayaks.se (S)
Endurance (585x48 cm) / www.probst-kunststoff.ch (CH)
Speedliner (585x53 cm) / www.lettmann.de (D)
Sibir Expedition (585x52 cm) / www.coboltkayaks.com (N)
Wind 585 (585x54 cm) / www.tahemarine.com (EST)
Kap Horn Extreme (583x54 cm) / www.welhonpesa.fi (FIN)
Squale (580x50 cm) / www.polyform.fr (F)
Phantom 1 (580x50 cm) / www.plasmor.fr (F)
Gröde II (580x52 cm) / www.pietsch-hansen-kajaks.de (D)
Spitzbergen 19 (580x53 cm) / www.phseakayaks.com (GB)
Viviane (580x55 cm) / WL = 538 cm / WW = 5,22 kg / www.kajakSPORT.com (FIN)
Glider (580x55 cm) / www.sedakayaks.com (USA)
Genesis 10.000 (580x53 cm) / www.fiberline.it (I)

Rapier 19 (PE) (579x50 cm) / www.valleyseakayaks.com (GB)
Tintorera (579x53 cm) / www.kayaksipre.com (PT)
Nomad GTS (574x54 cm) / www.cdkayak.com (CDN)
Stingray (570x52 cm) / www.willyneumann.com (D)
Arctic Star 570 (570x56 cm) / www.welhonpesa.fi (FIN)
Commander TS (570x57 cm) / www.revalkayaks.se (S)

Navigator (565x54 cm) / www.mar-kayaks.pt (PT)
Trapper Royal (565x54 cm) / www.trapperkanot.se (S)
Barra-Q (565x55 cm) / www.trapperkanot.se (S)
FW 2000 (Moskito) (562x44 cm) / WL = 548 cm / WW = 4,79 kg / www.mar-kayaks.pt (PT)
Umiak (560x48 cm) / www.paddel-meier.de (D)
Kialivak (560x53 cm) / www.plasmor.fr (F)

Labrador (559x53 cm) / www.borealdesign.com (CDN)
Origo (558x52 cm) / www.coboltkayaks.com (N)
Menai 18 (554x53 cm) / www.rockpoolkayaks.com (GB)
Kap Horn (555x54 cm) / www.welhonpesa.fi (FIN)
Reval (555x54 cm) / www.tahemarine.com (EST)
Reval R-line (555x54 cm) / www.tahemarine.com (EST)
Artisan Millenium (555x56 cm) / WL = 480 cm / WW = 6,10 kg / www.kajakSPORT.com (FIN)
Bigfoot #2 (555x57 cm) / www.welhonpesa.fi (FIN)
Spirit (550x46 cm) / www.willyneumann.com (D)
Inuk (550x51 cm) / WL = 535 cm / WW = 5,22 kg / www.mar-kayaks.pt (PT)
Avaq Fast (550x51 cm) / www.qajaq.it (I)
Bel Ami (550x55 cm) / www.bearwater.fi (FIN)
Nordstern (550x57 cm) / www.lettmann.de (D)
Sea Wolf (550x57 cm) / www.qajaq.it (I)
Eski 550 (550x58 cm) / www.lettmann.de (D)
Arktika Medium (550x60 cm) / www.polyform.fr (F)

XP (549x53 cm) / WL = 505 cm / WW = 5,61 kg / www.point65.com (S)
Xplorer X (549x53 cm) / www.tideraceaseakayaks.com
Q700X (549x53 cm) / www.qcckayaks.com (USA)
XP 18 (549x54 cm) / www.point65.com (S)
18X Sport (549x56 cm) / WL = 540 cm / WW = 4,66 kg / www.epickayaks.com (USA)
Tempest 180 (549x58 cm) / www.wildernesssystems.com (USA)

Wer noch mehr über „schnelles“ Paddeln auf dem Meer erfahren möchte, möge auf die folgende Seite der DKV-Homepage surfen:

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

Text: U. Beier

04.02.2010 **Menorca** (Spanien) (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet Christopher Cunningham in dem Beitrag

„Where Stones Sing“

über eine Tour entlang Südküste Menorcas. Eigentlich hatte er vorgehabt, die Insel zu umrunden. Ein 7-Bft.-Wind („Tramontana“) und entsprechender Seegang hinderte ihn jedoch daran, den Windschatten, den die Südküste bot, zu verlassen. So paddelte er in 5 Tagen ca. 40 km, eine Strecke, die man sonst in einem Tag zurücklegen kann, und ein Zeitraum, der bei einer solchen Strecke viele Gelegenheiten zum Erkunden der abwechslungsreichen Küste ermöglichte. Gestartet wurde von der Bucht (Cala) von Biniancolla aus (Südostspitze) und gekommen ist er bis zur Cala en Bosc (Südwestspitze).

Der 12 Seiten lange Bericht besticht insbesondere durch seine 24 Fotos und eine Kartenskizze. Außerdem macht er wieder mal deutlich, dass das Mittelmeer auch im Sommer voller Tücken ist; denn zum einen hat man als Kanute täglich mit dem spätestens gegen Mittag einsetzenden Seewind zu kämpfen

Der 12 Seiten lange Bericht besticht insbesondere durch seine 24 Fotos und eine Kartenskizze. Außerdem macht er wieder mal deutlich, dass das Mittelmeer auch im Sommer voller Tücken ist; denn zum einen hat man als Kanute täglich mit dem spätestens gegen Mittag einsetzenden Seewind zu kämpfen, und zum anderen mit den verschiedensten - für das Mittelmeer typische - Winden (z.B. Levanter, Libeccio, Mistral, Schirokko und – wie hier vor Menorca erlebt – Tramontana)

Quelle: SEA KAYAKER, Febr. 2010, S.32-45 – www.seakayakermag.com

Literatur: Juan Rigo: Die Winde des Mittelmeers, 2009 (143 S.)

03.02.2010 **Cetus LV (176)** (532x55; ca. 290 Liter) von P&H (GB) (Ausrüstung)

Im us-amerikanischen SEA KAYAKER erscheint ein Testbericht über das britische Seekajak:

Cetus LV (176) (532x55 cm; ca. 290 Liter) von P&H

- Sitzluke: 80x42 cm;
- Außenvolumen (ca. 320 Liter) (entspricht einem ausgeliterten Volumen von ca. 290 Liter);
- Gewicht: 26 kg
- Skeg;
- 3-fache Abschottung;
- elastische Gepäcklukendeckel, und zwar 2 runde und 2 ovale Deckel;
- zusätzlich eine kleine Luke als Zugriff zu einem Knierohr vor dem Süllrand;
- starre Schenkelstützen;
- keine eingebaute Handlenzpumpe, dafür eine Fußpumpe;
- integrierte Kompasshalterung vor der Buggepäckluke.

Im Folgenden werden einige Kritikpunkte aufgezählt, die im Testbericht angedeutet werden:

1. Schenkelhalt zu locker;
2. Anfangsstabilität (Kippligkeit) ist akzeptabel nur für erfahrene Kanuten;
3. Handhabungsprobleme mit dem Skeg;
4. Tendenz zur Luvgerigkeit;
5. Rückengurt stört beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung;
6. geringes Gepäckvolumen (natürlich; denn es handelt sich um ein LV-Seekajak);
7. etwas undichter Heckgepäckraum (natürlich; denn der ovale Lukendeckel bereitet einem Probleme bei der richtige Handhabung);

Generell kann erwähnt werden, dass mit einer eingebauten Fußlenzpumpe nicht so effizient gelenzt werden kann wie mit einer eingebauten Handlenzpumpe. Es ist daher unverständlich, dass immer mehr Seekajaks mit einem vierten Gepäcklukendeckel (hier: auf dem Kartendeck) ausgerüstet werden, sodass kein Platz mehr für den Einbau einer Handlenzpumpe ist. Für Binnenpaddler mag das unerheblich sein, nicht aber für Küstenkanuwanderer. Das Fehlen einer eingebauten Handlenzpumpe stellt grundsätzlich ein Sicherheitsrisiko dar (Ausnahme: Solo-Paddler).

Leider werden immer noch hauptsächlich bei den PE-Seekajaks verstellbare Schenkelstützen eingebaut, nicht aber bei den GFK-Seekajaks. Verstellbare Schenkelstützen ermöglichen einem am ehesten einen festen Schenkelhalt. So muss sich jeder Kanute überlegen, ob er nicht nachträglich bei seinem GFK-Seekajak z.B. die verstellbaren Schenkelstützen von LETTMANN einbaut.

Und was ist zur Schnelligkeit des **Cetus LV** zu sagen? Nun, der SEA KAYAKER ermittelt die entsprechenden Wasserwiderstandswerte der von ihm getesteten Seekajaks. Ein paar dieser Daten werden im Folgenden zum Vergleich vorgestellt.

Übrigens, wem der **Cetus LV** zu klein ist, der kann sich auch für den etwas längeren und voluminöseren **Cetus** (543x57 cm; ca. 26 kg, ca. 379 Liter) entscheiden.

**** * ****

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

Cetus LV 532x55cm; ca. 392 Liter Vol.) – P&H (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = **3,32 kg**

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

Rapier 20 (607x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 2,64 kg

Extreme (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 2,93 kg

Greenland (544x50cm; ca. 224 Lt. Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 3,58 kg

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

Artisan Millenium (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = 3,25 kg

Dex (493x51cm; ca. 280 Liter Vol.) – Skim (S)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,62 kg** / 5 kn = 3,64 kg

Inuk (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cetus LV 532x55cm; ca. 392 Liter Vol.) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = **3,32 kg**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aquanaut (GFK) (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg

Avocet (PE o. GFK) (492x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 3,92 kg

Touryak (PE/Knickspant) (463x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg

Aquanaut (PES) (544x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg

18 X Sport (549x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)
Wasserwiderstand bei: bei 4 kn = **1,76 kg** / 5 kn = 2,85 kg

Chatham 16 (GFK) (497x56 cm; ca. 316 Liter Volumen) – Necky (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg

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

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

Text: Udo Beier

Quelle:

SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2010, S.11-13 – www.seakayakermag.com

Technische Daten:

www.seakayakermag.com/2010/Feb10/FEB10_Cetus_LV_Tspecs.pdf

Hersteller:

www.phseakayaks.com

Händler:

ab sofort auch bei Gademmann erhältlich: www.gademmann.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

15.12.2009 **Rund Australien: Freya Hoffmeister Did it!** (Revier/Ausland)

Freya Hoffmeister (45; Husum/Schleswig-Holstein/Deutschland) ist am 15.12.09 dort wieder angelandet, wo sie am 18.1.09 ablegte, nämlich in Queenscliff (nahe Melbourne/Australien):

www.qajaqunderground.com

In dieser Zeit mussten zumindest ihre Fans in Amerika, Japan und natürlich auch Europa auf sie verzichten. Aber das waren sie längst gewohnt, wenn auch nicht für solch eine lange Zeit. Dieses Mal ging es nicht darum, in Rekordzeit Island zu umrunden (1.620 km in 25 Paddeltagen = 65 km/Tag, und zwar zusammen mit dem US-Amerikaner **Greg Stamer**) oder die Südspitze von Neuseeland (2.386 km in 48 Paddeltagen = 50 km/Tag, und zwar solo). Nein, dieses Mal versuchte Freya einen ganzen Kontinent zu umrunden, nämlich Australien. Bisher hatte das solo nur der Neuseeländer **Paul Caffyn** geschafft. Er benötigte 1981/82 – als damals 36-jähriger - dafür insgesamt 361 Tagen (davon 257 Paddeltage).



Nachdem Freya während ihrer Neuseelandtour die Gelegenheit hatte, Paul Caffyn näher kennen zu lernen, reizte es Freya ebenfalls Australien zu umrunden, natürlich in einer kürzeren Zeit. Nun hat sie es geschafft. Insgesamt war sie für die ca. 13.800 km 332 Tage unterwegs, von denen sie 245 Tage paddelte, also durchschnittlich 56 km/Tag. Das ist eine Leistung, die sicherlich nicht mehr so bald unterboten wird. Wer sich einen klitze-kleinen Eindruck von dem machen möchte, was hier Freya geschafft hat, möge nur einmal versuchen, an einem einzigen Tage, 56 km auf dem Meer zu paddeln (nach Helgoland z.B. sind es ca. 45 km).

Für uns Freizeitpaddler war sicherlich Freya's größte Leistung, den im Norden von Australien liegenden Golf von Carpentaria zu queren, statt ihn auszufahren. Für die 575 km lange Querung benötigte sie 8 Tage und 7 Nächte. Sie schlief im Sitzen. Damit sie ihre Haltung bewahren konnte, stütze sie sich auf einem extra dafür aufgeblasen Ball ab. Und damit sie nicht kenterte, montierte sie als Ausleger links und rechts je ein Paddlefloat.

Nicht minder anstrengend und aufregend für sie war bestimmt auch die Überwindung von insgesamt 3 Cliffs, und zwar Zuytdorp Cliff (ca. 171 km), Baxter Cliff (ca. 164 km) und Bunda Cliff (ca. 180 km). Es handelte sich dabei um Steilküstenpassagen im Westen und Süden von Australien, die keine Möglichkeit zum Anlanden boten.

Bevor Freya z.B. das Zuytdorp Cliff in Angriff nahm, musste sie über mehrere Tage eine Zwangspause einlegen, bis sich das richtige Wetterfenster öffnete! Dann prognostizierten 3 verschiedene Wetterberichte ideale Paddelbedingungen: Rückenwind für 2 Tage. Des Nachts zog dann jedoch von hinten eine nicht angekündigte Front durch, die den Himmel verdunkelte und die See aufwühlte. Vom Horizont war nichts zu sehen. An ein Vorwärtspaddeln war kaum zu denken; denn ihr Paddel brauchte sie als Stütze, um ihr Gleichgewicht zu halten, um nicht von den herannahenden Brechern gekentert zu werden.

Unvergesslich für sie waren sicherlich auch die Begegnungen mit Haien (mehrmals stuppsten Haie gegen ihr Kajak, einmal hatte sogar einer ins Heck gebissen!), Salzwasserkrokodilen (am Land waren sie ungefährlich, da viel zu schläfrig, aber draußen, da machten sie ihr Angst!), Seeschlangen (nett anzuschauen, giftig aber nicht aggressiv, d.h. keine interessierte sich für ihr Seekajak!) und „Imponderabilien“ (einmal rutschte ihr Seekajak nachts von allein

einen Hang hinunter und trieb am Ufer entlang, was Freya erst am nächsten Morgen bemerkte). Nicht weniger beeindruckt war sie, als sie einmal beim Anlanden von einem Brecher umgeschmissen wurde. Sie verlor dabei den Schenkelhalt und musste, die ansonsten über 30 Varianten der Grönland-Rolle beherrscht, aussteigen.

Ach ja, der Dünung sei Dank, ab und an wurde sie auch seekrank, insbesondere wenn sie sich unterwegs mit anderen Dingen als mit Paddeln beschäftigte, z.B. wenn sie Textmeldungen erstellt, im Cockpit nach Ausrüstungsgegenständen suchte oder Bekleidung wechselte. Übrigens, bei der Nachtpaddelerei erwischte es sie häufiger aber wenn der Magen endlich leer war, konnte sie sich wieder voll aufs Paddeln konzentrieren.

Für Freya war diese Umrundung keine Wanderfahrt, die halt nicht 3-Wochen, sondern ein ganzes Jahr dauern sollte. Sie betrachtete das ganze als „Wettfahrt“. Sie wollte unbedingte die Umrundung unter den 361 Tagen schaffen, die Paul Caffyn benötigte. Deshalb sprach sie auch vom „Race Around Australia“! Bei solch einer Absichtserklärung ist es nur verständlich, dass die „Erholung“ auf der Strecke blieb und von „Sight Seeing“ keine Rede sein konnte. Sie paddelte von Kap zu Kap. Buchten querte sie grundsätzlich auf dem kürzesten Weg. Tagtäglich war sie 10-12 Stunden auf dem Wasser. Die restliche Zeit des Tages verbrachte sie neben oder in ihrem Zelt. Kein Wunder, dass sie sich manchmal wie ein „Gefangene“ fühlte.

Dennoch hat sie etwas von den Leuten auf dem Kontinent mitbekommen. Immerhin hatte sie 88 Ruhetage, sei es, dass das Wetter eine Weiterfahrt nicht erlaubte, ihr Körper nach einer Regenerationspause verlangte oder ihr Material der Pflege bedurfte. Sie genoss die australische Gastfreundschaft, freute sich über die lokalen Kanuten, die sie immer mal wieder auf ihrer Tour begleiteten, wenn auch nur für 1, 2 Stunden, leider häufig in der Absicht, Freya mal zu zeigen, wie schnell Ausis mit ihren leeren Seekajaks in diesen 1, 2 Stunden paddeln können.

Während ihrer Neuseelandtour paddelte sie noch mit einem britischen Seekajak von Nigel Dennis („Romany Explorer“, 533x55cm, ca. 340 Liter Vol., ohne Steuer, mit Skeg). Für die Australientour wählte sie ein us-amerikanisches Seekajak von Epic Kayaks („18X Sport“, 549x56 cm, ca. 369 Liter Vol., mit Steuer) aus. Mehr als die Hälfte der Tour paddelte sie in einem Serienmodell. Erst dann wurde ihre eine „getunte Version“ des „18X Sport“ zur Verfügung gestellt, ebenfalls mit Steuer; denn: „Wenn du von A nach B so schnell wie möglich paddeln willst, ist ein Steuer genau das, was du brauchst!“

In der Regel transportierte sie alle ihr Gepäck in ihrem Seekajak mit sich, so auch die Verpflegung für 14 Tage und das Trinkwasser für 5 Tage. Zeitweise wog ihr beladenes Seekajak zwischen 80-100 kg. Im Gegensatz zu Paul Caffyn, der während der ganzen Tour über eine „Backup-Crew“ verfügte und in einem leeren Seekajak paddelte, stand Freya erst gegen Ende der Tour ab und zu ein Begleitfahrzeug bereit, das etwas Gepäck zum nächsten – sofern per Pkw zugänglich - Übernachtungsplatz brachte.

Ich bin etwas stolz, dass Freya die ersten Salzwassererfahrungen beim DKV gesammelt hat, und zwar bei meinen Brandungsübungen in St.Peter-Ording im Jahr 2003. Leider hatte das bei ihr nur die Liebe zur Küstenkanuwanderei wecken können, ansonsten brachte ihr St.Peter-Ording nicht viel – denn es herrschte damals keine Brandung – „außer“ ein paar Freunde. Die waren aber für sie sehr wichtig. An denen maß sie sich. **Matthias Panknin** war einer von denen, und **Peter Unold** (DK), **Bernhard Hillejan**, ein paar Niederländer und Briten, **Greg Stamer** (USA), **Chris Cunningham** (USA), **Oscar Chalupsky** (USA) und schließlich **Paul Caffyn** (Neuseeland). Zum Glück kann sie nicht mehr Oskar Speck kennen lernen, der in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts im Faltboot von Deutschland nach Australien paddelte und dafür 7 Jahre benötigte. Sonst müssten wir wohl bald wieder auf Freya verzichten?! Dafür lernte sie während der Umrundung **Greg Bethune** kennen, der, als er vom SEA KAYAKER gefragt wurde, wie er Freya fände, wie folgt antwortete: „*It's a good thing*

she became my girlfriend during the trip because if she was my girlfriend prior to the trip, one of two things'd happen: She wouldn't do the trip, or: She wouldn't be my girlfriend." (SK Febr.10)

Text: U.Beier (Wiederabdruck aus: Kanu Sport, 1/10, S.16-17 – www.kanu.de)

Literatur:

Cunningham,Chris:

- Australia Ahead: Freya Hoffmeister and her Solo Circumnavigation, in: SeaKayaker, Febr.09, S.19-21
- Australian Odyssey: Freya Begins, in: SeaKayaker, April09, S.21-22
- 2,000 Miles Down Under: Freya Continues North, in: SeaKayaker, June09, S.23-26
- The Great Gulf, in: SeaKayaker, Aug.09, S.14-19
- Halfway, in: SeaKayaker, Oct.09, S.15-17
- Leaving Australia's West Coast in her Wake, in: SeaKayaker, Dec.09, S.14-17
- Freya and the Great Australian Bight, in: SeaKayaker, Febr. 10, S.46-50

Glickman,J.:

- Black Widow. Chasing Greatness with Freya Hoffmeister, in: Canoe & Kayak, Aug. 09,S.12-13

Mihell, C.:

- Speed Queen, in: Adventure Kayak (CDN), Spring 2010, S.14-15

12.12.2009 Artistic Trockenanzug „Velino Dry Suit“ (Ausrüstung)

In KAJAK MAGAZIN wird mit Text und Foto (insgesamt 6 Fotos) ein neues Trockenanzugsmodell von ARTISTIC vorgestellt, und zwar das Modell „Velino Dry Suit“.

Es zeichnet sich u.a. durch Folgendes aus:

- Material: dreilagiges Micrope 320;
- Kapuze;
- 2 Halsmanschettentypen: und zwar Latex oder Neopren. In Anbetracht dessen, dass Latexmanschetten aus Handhabungsgründen manchmal sehr plötzlich einreißen können, empfiehlt sich eigentlich für echte Expeditions paddler, die mehr als 2 Wochen mit Trockenanzug unterwegs sind (= Reparaturprobleme), und für Küstenkanuwanderer, die nicht bei jeder Tour Roll- und Rettungsübungen machen (= Probleme, dass sich der Hals allzu leicht aufscheuern kann), die Neoprenhalsmanschette (sog. „Semi Suit“). Leider ist die Neo-Manschette am Hals nicht 100%ig wasserdicht. Übrigens, ARTISTIC bietet für Wildwasserfahrer einen Trockenanzug an, der über eine doppelte Halsmanschette verfügt (hier: Latex und Neopren).
- 2 Brusttaschen, die im geöffneten Zustand zur Ventilation beitragen (sog. „Breath Control-Ventilationssystem“). Ob diese Ventilation beim Tragen einer Schwimm- bzw. Rettungsweste noch voll funktioniert, wird wohl vom Schnitt des Westenmodells abhängen. Trotzdem ist so etwas besser als gar nichts. Ob diese zwei Taschen wirklich zu einem „hohen Luftaustausch“ und als Folge davon zu einem „angenehmen Innenklima“ (so „Kajak Magazin“) führt, möchte ich jedoch anzweifeln.
- neuartige Reißverschlussvariante, um den Einstieg zu erleichtern (sog. „Easy-Entry Seat-Zipper“, letztlich handelt sich um einen Reißverschluss, der entlang des Gesäßbereichs, statt des Rücken- bzw. Brustbereichs führt). Der Vorteil einer solchen Einstiegs- bzw. Öffnungsmöglichkeit liegt wohl darin, dass man sein „großes Geschäft“ und frau alle ihre „Geschäfte“ erledigen kann, ohne den Anzug teilweise ausziehen zu müssen. Es wird halt einfach die Gesäßklappe geöffnet. Jeder Vorteil hat wohl aber auch einen Nachteil. Setzen wir uns während einer Pause auf den Erdboden, so besteht die Gefahr, dass der Reißverschluss verschmutzt und sich nicht mehr ohne

Weiteres öffnen oder schließen lässt. Ob der von den Leisten aus entlang des Gesäßes führende Reißverschluss im Gesäß-, Hüft- bzw. Rückenbereich drückt, vermag ich nicht zu beurteilen, sollte aber bei einem etwaigen Kauf gecheckt werden.

- Preis: ca. 700 Euro

Den 6 Fotos sind zu entnehmen, dass der Anzug nicht mit den leicht zu beschädigenden Latex-Füßlingen ausgerüstet ist, sondern mit Füßlingen, die anscheinend aus dem selben Material genäht sind, aus dem der Anzug besteht.

Außerdem ist es für ARTISTIC-Trockenanzüge typisch, dass sie mit einer Art Schürze ausgerüstet sind, die über den eigentlichen Spritzdeckenkamin gestülpt werden kann, um all zu hohen Wassereintritt über den Spritzdeckenkamin zu verhindern (sog. „Hüftkamin“). Nach den Fotos zu urteilen, scheint der „Velino“ ebenfalls über solch einen „Hüftkamin“ zu verfügen!?

Quelle: KAJAK MAGAZIN, Nr. 1/10, S.28 – www.kajak-magazin.com

Bezug: www.artistic-sportswear.com (z.Zt. noch keine Info über dieses neue Modell!)

20.11.2009 **Liparische Inseln (Italien)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet B.Müller in dem Beitrag:

„Am Fuß des Vulkans Liparische Inseln“

über die nördlich von Sizilien liegenden Liparischen Inseln. Insgesamt gibt es davon 7 Inseln (von West nach Ost: Alicudi, Filicudi, Salina, Lipari, Vulcano, Panarea und Stromboli), die maximal 18 km voneinander entfernt liegen.

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

- „Von Ende Juni bis etwa Mitte August dominieren schwache Winde aus Nordwest. Sie erreichen nachmittags mit 3 bis 4 Bft. ihre höchste Stärke und schlafen meist nachts ein.“
- Starkwind (z.B. Schirokko aus Süd) ist selten, kann dann aber für relativ hohen Seegang sorgen.
- In der Vor- und Nachsaison sind Starkwinde und Stürme häufiger und anhaltender.“

Quelle: YACHT, Nr. 15/09, S.40-49 – www.yacht.de

Anmerkung: Man kann die Inseln von Sizilien aus anpaddeln (ca. 25 km). Ansonsten besteht bei ungünstigen Wetterbedingungen immer die Möglichkeit, per Fährschiff zur nächsten Insel bzw. zurück nach Sizilien zu fahren. Beim Paddeln selber sollte man Abstand zu den Fähren halten; denn die sollen auf ihr Wegerecht pochen.

Einen Bericht über eine Seekajaktour zu diesen Inseln, die auch Äolische Inseln genannt werden, bringt **H.Dippel** im SEEKAJAK, Nr. 5/86, S.8-10.

10.11.2009 **Unterkühlung: 10 Schlussfolgerungen** (Gesundheit)

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

„Unterkühlung: 10 Schlussfolgerungen“

9 Fakten und 10 Schlussfolgerungen zum Thema Unterkühlung und Kanu-Sport vor.

Der Beitrag ist im DKV-Kanu-Forum nachlesbar:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=2054>

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/09, S.30-31

08.11.2009 **Ziehschläge** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Roger Schumann** in dem Beitrag:

„A Sidelong Look at the Draw Family: A Guide to Going Sideways“

wie ich mit welchen Paddelschlägen mein Seekajak am effizientesten dazu bringe, seitwärts zu versetzen. Er erläutert dabei die folgenden Paddelschlagtechniken :

- Sculling Draw
- Directional Sculling
- Cross-Bow-Sculling
- Draws Under Way
- Sideslips

Zur Veranschaulichung des Textes werden insgesamt 13 Fotos abgedruckt.

Auf der Sea-Kayaker-Homepage ist übrigens ein Video abrufbar, auf dem die Anwendung diverser Ziehschläge zu sehen ist:

=> www.seakayakermag.com/Resources/links.htm (Video: „Draw Strokes“)

Quelle: SEA KAYAKER, Dec./09, S.46-51

24.10.2009 **Küstenkanuwanderprogramm 2010** (Ausbildung)

Über den Alster-Canoe-Club e.V. (ACC-Hamburg) biete ich für den Hamburger Kanu-Verband e.V. und den DKV für 2010 die folgenden Veranstaltungen zum Küstenkanuwandern an:

13.-14.3.2010: **Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern**

Inhalt: Fahrtenplanung / Wetter- & Gezeitenkunde / Geschichte der Seekajaks) / Gymnastik / Rettungsübungen im Hallenbad;

Ort: Alster-Canoe-Club e.V. Hamburg (ACC)

Leitung: Udo Beier zusammen mit Jens Kreyser, Dr. Thomas Martin, Annegret Voigt und Sven Krall

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

1.-2.5.2010: **Brandungsübungen in St.Peter-Ording**

Voraussetzung: Kurs I;

Ausrüstung: seetüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungsweste, Schutzhelm, Bootswagen;

Leitung: Udo Beier zusammen mit Sven Krall und Annegret Voigt;

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

7.-9.5.2010: **Kurs IIIa: Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog) (EPP 3-Küste)**

Voraussetzung: Kurs I und II;

„Learning by Doing“: Gepäckrundfahrt ab Neuharlingersiel (ca. 90 km).

Vermittlung von praktischen Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Leitung: Udo Beier

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

12.-15.8.2010: **Kurs IIIb: Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness) (EPP 3-Küste)**

Voraussetzung: Kurs I und II;

„Learning by Doing“: Gepäckrundfahrt ab Schlüttsiel (ca. 100 km).

Vermittlung von praktischen Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Leitung: Udo Beier

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

16.-18.7.2010: **Kurs IV: Fortgeschrittenenfahrt Nordsee (Neuwerk) (EPP 4 Küste)**

Voraussetzung: möglichst EPP 3 Küste;

„Learning by Doing“: Gepäckrundfahrt ab Spieka-Neufeld (ca. 100 km).

Vertiefung von praktischen Kenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Anforderungen: Nur für sehr seetüchtige und ausdauernde Kanuten mit Brandugnerfahrungen

Leitung: Udo Beier

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

28.5.-6.6.2010: **Norwegische Südküste**

Gepäckrundfahrt ab Kristiansand (ca. 200 km);

Anforderungen: sehr seetüchtige Kanuten mit seetüchtigen Einer-Kajaks;

Leitung/Anmeldung: Udo Beier - udo.beier@t-online.de

18.-27.6.2010: **Ostschwedische Schärenküste**

Gepäckrundfahrt für „Pärchen“ ab Blankaholm.

Anforderungen: seetüchtige Kanuten mit seetüchtigen Einer-Kajaks;

Leitung/Anmeldung: Udo Beier - udo.beier@t-online.de

Weitere Veranstaltungen zum Küstenkanuwandern werden auch u.a. von **Eckehard Schirmer**, Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein e.V. angeboten: www.kanu-sh.de

18.10.2009 **Wie krieg ich ein Seekajak rum?** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Roger Schumann** in dem Beitrag:

„Messing About In Boats.

Stroke Blending and Blade Finesse for Precision Maneuvering“

wie ich mit welchen Paddelschlägen mein Seekajak am effizientesten dazu bringe, eine Kurve zu fahren. Er erläutert dabei die folgenden Paddelschlagtechniken :

- Bogenschlag vorwärts,
- Bogenschlag rückwärts
- Flachen-Stüttschlag,
- Bugruder,
- Kreuz-Bugruder.

Zur Veranschaulichung des Textes werden insgesamt 15 Fotos abgedruckt.

Der Beitrag kann auch auf der Sea-Kayaker-Homepage eingesehen werden, jedoch ohne Fotos:

=> www.seakayakermag.com/2009/Oct09/messing-about.htm

Statt der Fotos gibt es jedoch ein Video, welches eindrucksvoll zeigt, welche Paddelschlagtechnik wie wirkt:

=> www.seakayakermag.com/Resources/links.htm (Video: „Sweep Circles“)

Quelle: SEA KAYAKER, Aug./09, S.42-46

17.10.2009 „Päckchen-Transport“ – Rettung eines Schwimmers (Ausbildung)

Im Jahr 2001 erschien im SEA KAYAKER von **Dennis Fortier** ein Beitrag:

„The Swimmer’s Rescue and Transport“

auf dem aus gegebenem Anlass 8 Jahre später nochmals verwiesen wird:

=> www.seakayakermag.com/2001/01Dec/rescue1.htm

Ja, wie retten wir z.B. einen Kanuten, der nach einer Kenterung sein Seekajak verloren hat?

Nun, wir könnten ihn auffordern, sich auf das Achterdeck unseres Kajaks zu legen. Leider kann das je nach Bootsabmessung und –volumen eine sehr kippelige und für den „Kenterbruder“ nasse & kalte Angelegenheit werden.

Deshalb schlägt **Dennis Fortier** vor:

- dass sich zwei Kanuten mit ihren Seekajaks so seitlich versetzt nebeneinander legen, dass der Bug des hinten liegenden Kanuten bis zur Sitzluke des vor ihm liegenden Kanuten reicht und das Heck des vorne liegenden Kanuten bis zur Sitzluke des hinter ihm liegenden Kanuten reicht.
- Auf diese Weise wird ein seitlich versetztes „Päckchen“ gebildet, bei dem möglichst mit Hilfe eines Bandes zumindest der Bug des hinten liegenden Kajaks in Höhe der Sitzluke des vorne liegenden Kajaks befestigt wird, um zu verhindern, dass die das Päckchen bildenden Seekajaks auseinander driften.
- Nachdem das Päckchen gebildet und vor dem Abdriften gesichert wurde, fordern wir den Schwimmer auf, so auf die zwischen den beiden Kanuten liegenden Decks (hier: Achterdeck des vorne liegenden und Vordeck des hinten liegenden Kanuten) zu krabbeln, dass zumindest der vordere Kanute die Möglichkeit hat zu paddeln.

Damit auf diese Rettungsmöglichkeit zurückgegriffen werden kann, empfiehlt es sich, griffbereit ein entsprechendes Band mit z.B. Karabiner bzw. Steckschnalle zu lagern. Ich selber führe seit Jahren auf dem Vorderdeck ein solches schon fest montiertes Band mit. Habe es jedoch noch niemals benötigt.

Text: Udo Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Dec. 2001, S.45-48

www.seakayakermag.com/2001/01Dec/rescue1.htm

15.10.2009 **Venedig – Piran (nördliche Adria)** /Italien/Slowenien) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **M.Amme** in dem Beitrag:

„Auf allen Kanälen“

über das Revier der nördlichen Adria, und zwar jener Bereich, der zwischen Venedig, Grado, Triest und Piran (Slowenien) liegt.

Folgendes ist zu lesen:

- **Tide:** „Auch wenn in den Lagunen der Tidenhub von bis zu über einen Meter in den großen Kanälen nur moderaten Strom verursachen, kann das Wasser durch kleinere Seitenarme mit bis zu 8 Knoten schießen. ...“
- **Wind & Wetter:** „Im Sommer weht der Wind meist aus West bis Nordwest. In den Vormittagsstunden ist er vielfach schwach, kann aber nachmittags auf bis zu 6 Bft. auffrischen. Gegen Abend oft Windstille. Die gefürchtete Bora hat auch bei Triest eine Einfallschneise in die nördliche Adria, am häufigsten muss man mit ihr im Frühjahr und Herbst rechnen. Der Scirocco, ein kräftiger Südwind, hält meist mehrere Tage an, er bringt Wolken und Regen und lässt den Wasserstand in den Lagunen merklich ansteigen.“

Quelle: YACHT, Nr. 20/09, S.46-55 – www.yacht.de

10.10.2009 **Skandinavische Küstentouren mit T. & N. Ohlsen** (Revier/Ausland)

Wenn einer von einer Tour entlang der skandinavischen Küste träumt, aber noch nicht weiß, welchen Küstenabschnitt er auswählen sollte, der kommt eigentlich an den Berichten von **Tanja Ohlsen** (vornehmlich für den Text zuständig) und **Nils Ohlsen** (sorgt meist für die entsprechenden Aquarelle) nicht vorbei. Seit 2000 paddeln diese beiden dort oben hoch im Norden und berichten sehr informativ und anschaulich auch darüber im Mitgliedermagazin der Salzwasser Union, dem SEEKAJAK (SK).

Begonnen hat es mit dem Bericht:

- **„Ein Sommer in Norwegen (Hardangerfjorden)“**
(SK, Nr. 75 v. 2000, S.12-14)

Dann folgten die Berichte:

- **„Mit dem Kajak im Skagerrak. Von Göteborg bis Kristiansand“**
(SK 83/02, S.22-24, und 84/02, S.62-64)
- **„Stockholm – Helsinki. Die große Überfahrt“**
(SK 92/04, S.22-27)

Daran schloss sich eine Serie von Berichten an, die die norwegische Küste betreffen:

- **„Trondheim – Bergen. Auf die harte Tour“**
(SK 95/05, S.32-39)
- **„Kristiansand – Bergen. Lückenschluss per Achterbahn“**
(SK 101/06, S.46-51)
- **„Bodö – Hammerfest. Der Weg ist das Ziel“**
(SK 108/07, S.22-29)
- **„Bodö – Trondheim. Die wollen doch nur spielen“**
(SK 118/09, S.14-22) - www.salzwasserunion.de/SEEKAJAK-118.394.0.html

Mal sehen, was diese beiden Küstenkanuwanderer sich für nächstes Jahr vornehmen? Vielleicht geht es Richtung Nordkapp? Oder gar rüber an die schottische Küste? Sicherlich nicht in den Süden ans Mittelmeer; denn wer so häufig im grünen und frischen Norden gepaddelt ist, der sehnt sich sicherlich nicht nach dem grauen und heißen Süden!?

Quelle: SEEKAJAK – www.salzwasserunion.de

08.10.2009 **Anglesey: Seakayak Symposium in Wales** (GB) (Ausbildung)

„Andere Länder, andere Gewässerbedingungen!“ – Wer sich dafür interessiert, unter welchen Bedingungen die Briten in Wales paddeln und ausbilden, möge die beiden im SEEKAJAK erschienen Berichte durchlesen:

- „**Anglesey 2009**“ v. **Nils Ohlsen**
- „**My First Anglesey**“ v. **Andreas Lichtschlag**

Die Berichte sind von den Eindrücken geprägt, die starke Stromkabelungen („Tideraces“), starker Wind (Böenprognosen bis 9 Bft.), hoher Seegang und Steilküsten bei einem hinterlassen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 118/09, S.34-39 – www.salzwasserunion.de

08.10.2009 **Rund Mön / Dänemark** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichten **Sabine Meinke & Detlev Kalter** in dem Beitrag:

„**Schauer & Gewitterböen? – Eine Tour rund um Mön**“

über eine Fahrt entlang der dänische Kreideinsel Mön. Der Beitrag zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass er die verschiedensten Zeltmöglichkeiten aufzeigt:

- Zeltplatz Stubbeköbing (Falster) ;
- Zeltplatz Vestmön/Harbölle;
- Klintholm Havn (?);
- Schutzhafen nahe des Leuchtturm von Mön;
- Zeltplatz oberhalb des Steilufers 0,5 sm nach dem Leuchtturm Hellehavn Nakke bei Lilleskov;
- Zeltplatz Ulvshave – www.ulvscamp.dk ;
- Zeltplatz Koster (nahe bei Mösbruk) (identisch mit: Zeltplatz Monbroen?).

Übrigens, eine gute Übersicht per Luftaufnahme zur Lage einzelner dänischer Zeltplätze findet man in dem jährlich neu herausgegebenen Buch:

„**Camping Danmark**“, hrsg. vom Campingradet (info@campingraadet.dk)

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 118/09, S.30-31 – www.salzwasserunion.de

08.10.2009 **Grundsätze für Fahrtenleiter** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK fasst **Nils Ohlsen** in dem Beitrag:

„**Einige gesammelte Grundsätze für Fahrtenleiter**“

in insgesamt 19 Punkten seine bislang gemachten Erfahrungen als Fahrtenleiter zusammen. Die Notwendigkeit für die Entwicklung solcher Grundsätze leitet Nils Ohlsen daraus ab, dass er das Paddeln entlang der Küste als eine Form des „Extremsporttourismus“ sieht, das „ei-

gentlich nur noch vergleichbar ist mit mehrtägigen hochalpinen Klettertouren fern der Zivilisation auf denen auch echte Gefahren auftreten können.“

Nun, ob das „Seakayaking“, wie manche das nennen, oder das „Küstenkanuwandern“, wie es vom DKV propagiert wird, wirklich vom Gefahrenpotenzial mit hochalpinen Klettertouren vergleichbar ist, kann bezweifelt werden. Jeder möge nur die Zahl der Todesfälle auflisten und gegenüberstellen, die Jahr für Jahr bei Klettertouren und beim Küstenkanuwandern passieren. Abgesehen davon gibt es noch eine Menge anderer „sporttouristischer“ Disziplinen, die mindestens genauso, wenn nicht sogar gefährlicher sind, als das Befahren der Küstengewässer mit Kajaks. Ich denke da z.B. an Wildwassertouren, Skilanglauftouren, alpine Bergwandertouren, aber auch Fahrradtouren.

Ich frage mich auch, ob bei jeder Küstentour mit dem Kajak „Bedingungen geboten werden (sollten), die sportliche und gruppendynamische Anreize geben, die die Gruppe zwar im positiven Sinne fordert keinesfalls aber überfordert.“ Unstrittig trifft das bei Ausbildungsfahrten zu, aber doch nicht bei Küstenkanuwandertouren hinüber zu den west-, ost- oder nordfriesischen Inseln oder entlang der Ostseeküste, über die Bodden usw.

Dennoch sollten Küstenkanuwandertouren, insbesondere wenn weniger leistungsfähige Kanuten daran teilnehmen, nicht völlig „gedankenlos“ geplant und durchgeführt werden, etwa nach dem Motto: „Augen zu und durch!“ bzw. nach der Parole: „Na, dann mal los zur Insel dort hinten. Wer zuerst dort ist, besorgt das Bier!“ Das gilt auch dann, wenn man schon jahrelang aufs Meer hinaus bzw. entlang der Küste paddelt, ohne dass jemals etwas passiert ist.

Insofern ist es interessant zu wissen, welche Grundsätze nach Meinung von Nils Ohlsen Leiter von Küstentouren beachtet werden sollten. Vielleicht findet der eine oder andere doch noch einen Grundsatz, der ihm noch nicht so ganz bewusst ist!?

1. Plane eine Fahrt immer im Hinblick auf eine bestimmte individuelle Gruppe. Führe im Vorfeld vor Beginn der Tour ein intensives Gespräch mit jedem Teilnehmer. ...
2. Zu erwartende Situationen sollten vor Beginn der Tour angesprochen werden: Paare bilden, Optionen und Alternativen besprechen, delegieren, planen.
3. „Never rely on one thing!“ - Verlass dich nie auf nur eine Option. ... Halte der Gruppe grundsätzlich möglichst viele Möglichkeiten offen. Denke dabei auch an die Verkettung von Negativzufällen.
4. Gehe beim Erklären immer vom allerniedrigsten vorstellbaren Niveau aus!
5. Das Wissen der Gruppe über das was geplant ist, ist die Grundlage dafür, mögliche unvorhergesehene Situationen gemeinsam zu bewältigen.
6. Wie entstehen Notlagen? Meist ist es die Verkettung von Fehleinschätzungen und Fehlentscheidungen (Wetter, Gruppenmöglichkeiten, Anspruch, Tagessoll). ...
7. Pass dich dem Niveau der Gruppe an. „Der Schwächste gibt den Level an.“
8. Kalkuliere immer das mögliche Eintreten einer Notsituation mit in die Planung ein: Was mache ich wenn ...? Wie geht es dann weiter, so dass die Situation nicht außer Kontrolle gerät? Delegiere, wenn möglich. Wenn du als Fahrtenleiter retten musst: überlege vorher, was mit der Gruppe in diesem Zeitraum passiert. ... Dieses Thema muss vorher angesprochen werden, um später mögliche Verwirrungen zu vermeiden.
9. „So wenig wie möglich, so viel wie nötig!“ - Bombardiere deine Gruppe nicht mit ständigen Befehlen etc. Greife erst dann ein, wenn es auch notwendig ist. ...
10. „Wer schreit hat Angst!“ - Finde immer den richtigen Ton der Gruppe gegenüber.
11. Der Fahrtenleiter fährt in schwierigen Situationen da, wo er niemanden aus der Gruppe haben möchte.
12. Denke immer daran, nach einem vorhergesehenen Ereignis (z.B. Kenterung, Erschöpfung) eine neue machbare Option für alle zu finden.
13. „Reading the water plus reading the group!“ - Behalte permanent den Überblick, nicht nur über das zu befahrene Wasser, sondern auch über deine Gruppe

14. Checke regelmäßig mit dem GPS die Geschwindigkeit, schätze ein, welchen Radius die Gruppe in welchem Moment der Tour noch hat.
15. „Gehe nur da rein, wo du noch im Stande bist, dich ganz um andere zu kümmern. ...Die Gruppe braucht dich dann nicht nur als Leiter, sondern ggf. auch als Betreuer, Mentor, Retter.
16. Alle kommen zusammen am Ziel an.
17. Niemand hat „Schuld“, es geht solange man auf dem Wasser ist immer nur um die Lösung des Problems und später um eine Lehre für alle.
18. Kalkuliere bei der Planung immer ein, wie man im Vorfeld das Eintreten von Notsituationen vermeiden kann. ... Es gilt, je Gruppe das maximale der Möglichkeiten an sportlicher Aktivität, Spaß, Gruppengefühl, Naturerlebnis und Erfolgserlebnis zu erreichen, ohne dass Probleme entstehen. ...
19. Die Gruppe soll in normalen Situationen immer ermuntert werden, kleine Manöver als Gruppe zu üben. (Die Teilnehmer sollen spielerisch lernen können, wie sie sich in Problemfällen verhalten?)

Die Auflistung solcher Grundsätze ist lobenswert; denn sie trägt zur Sicherheit des Küstenkanuwanderns bei. Insofern ist zu hoffen, dass Nils Ohlens Wunsch, diese „lockere Sammlung (möge) permanent erweitert und zugespitzt werden“ in Erfüllung geht. Schade nur, dass er dabei ignoriert, dass auch vor ihm schon andere sich zu diesem Thema Gedanken gemacht haben. Erschien doch schon einmal 1996 in derselben Zeitschrift ein Beitrag über „20 Tips für die sichere Durchführung von geführten Gruppenfahrten“ (Seekajak, Nr. 54/96, S.50-57). Eine Zusammenfassung darüber findet man auch auf der DKV-Homepage: www.kanu.de/nuke/downloads//Gruppenfahrten.pdf

Quelle: SEEKAJAK; Nr. 118/09, S.6-7 – www.salzwasserunion.de

05.10.2009 **Zeltmöglichkeiten an der südnorwegischen Küste** (Revier/Ausland)

Was es für die westschwedische Schärenküste:

=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/081215.html

gibt, wird nun auch für einen Teil der südnorwegischen Küste angeboten: Eine Aufzählung und Beschreibung von freien Zeltmöglichkeiten entlang der Küste:

- **Padleguide for Vest-Agder** (2007, 232 S.) (Preis: 298,- NOK)
(Kristiansand – Søgne – Mandal – Lindesness – Lyngdal – Farsund – Kvinesdal – Flekkefjord mit über 125 Kartenskizzen)
- **Padleguide for Aust-Agder** (2008, 224 S.) (Preis: 298,- NOK)
(Lillesand – Grimstad- Arendal – Tvedestrand – Risør mit über 109 Kartenskizzen)

Herausgegeben werden diese vom Verlag **adrenaline.no** vertriebenen beiden Bände von **Lars Verket** und der **Vest-Agder Fylkeskommune**. Sie decken das Gebiet zwischen Risør und Flekkefjord ab, führen über 400 Zeltmöglichkeiten auf und kosten zusammen ca. 80,- Euro zzgl. Porto. Leider sind sie in norwegischer Sprache verfasst. Zum Glück sind die vielen Kartenskizzen von Inseln, Halbinseln und Küstenabschnitten inkl. der Hinweise auf Zeltmöglichkeiten international verständlich.

Bezug: www.padleguiden.no bzw. lars@verket.no

03.10.2009 **Buch über Seekajak-Paddelschläge II** (Ausbildung

Üben, üben, üben. Wer schnell und nachhaltig etwas lernen will, muss üben. Das gilt auch für das Erlernen diverser Paddelschläge. Lehrbücher zum Erlernen von Paddelschlägen, erleichtern einem dabei diesen Lernprozess. Ich kenne jedoch keinen, dem z.B. die Rolle bzw. die Hohe Stütze auf Anhieb nach Durchlesen bzw. Betrachten einer entsprechenden Anleitung gelang. Trotzdem möchte ich solch eine Anleitung - egal nun ob in Form eines Aufsatzes, eines Buches, einer Zeichentrickserie oder eines Videos - nicht missen. Kann sie mir doch einen ersten Eindruck von dem vermitteln, auf was ich mich beim Üben einzelner Paddelschläge konzentrieren muss, und hilft sie mir doch nach dem Üben zu erkennen, was ich bislang beim Üben alles falsch gemacht habe.

Das Erlernen von Paddelschlägen fällt einem am leichtesten in kleineren, wendigeren Kajaks. Bevor man einzelne Paddelschläge beherrscht, müssen sie immer und immer wieder angewendet werden, zunächst bei Ententeichbedingungen im Flachwasserbereich und danach möglichst im bewegten oder „wilden“ Wasser. Die besten Voraussetzungen zum Küstenkanuwandern bringt daher der Wildwasserfahrer mit, zumindest was seine Seegangstüchtigkeit (hier: Paddelschläge und Rolle), nicht aber was seine Reisetüchtigkeit (hier: Kondition) betrifft.

Nach dem US-Amerikaner **Doug Alderson**:

„Sea Kayak Strokes. A Guide To efficient Paddling Skills“

(Rocky Mountain Books 2007, 154 S.)

s. auch: www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070716.html

hat nun auch der Brite **Doug Cooper** zu diesem Thema ein Buch herausgebracht:

„Sea Kayak Handling. A Practical Manual

(Pesda Press 2009, 103 S.)

Das Buch umfasst insgesamt 14 Kapitel, die reichlich bebildert sind, u.a.:

- Forward paddling
- Travelling in a straight line
- Reverse paddling
- Edging
- Static turning
- Forward turns on the move
 - Edged Turning
 - Sweep Edged Turn
 - Stern Draw
 - Braced Handbrake Turn
 - Bow Rudder
 - - Cross Deck Bow Rudder
- Reverse turns on the move
- 10 Stern rudders
 - Low and High Angle Stern Rudder,
 - Push/Pull Rudder
 - Feathered Blade Rudder
 - Use of Edge
 - Bracing Rudder
- Moving sideways
- Support strokes
- Use of skegs
- Use of Rudders

Jede dieser Paddelschlagtechniken werden außerdem in einem Video vorgestellt. Insgesamt gibt es davon 43 Videos, welche auf der Homepage des Verlages abrufbar sind:

=> www.pesdapress.com/seakayakhandling

Bezug: Pesda Press (GB)

***** * *****

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.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.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 passionés de kayak de mer en Méditerranée (Frankreich):

- www.chez.com

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

- www.canoekayak.co.uk

- www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

- www.seapaddler.co.uk

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/

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt):

→ www.cackletv.com

Demuth, Marcus (USA):

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

→ <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

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

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

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Jøergensen, Erik B. (DK)

→ <http://komud.dk>

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

*** * ***