

# Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 33/11)

(Aktuelle Infos: 1.08. – 31.10.11)

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

-----  
31.10.2011 Wind: des Küstenkanuwanderers „Liebling“? (Ausbildung)  
21.10.2011 Rund Mors / Limfjord (Dänemark) (Revier/Ausland)  
21.10.2011 Chilenische Fjorde (Revier/Ausland)  
18.10.2011 BCU 4 Star Training (Ausbildung)  
18.10.2011 Paddeln bei Minus-Temperaturen (Ausrüstung)  
16.10.2011 Sichtprobleme: Fernglas (Ausrüstung)  
15.10.2011 Sichtprobleme: Seekarte & Fernglas (Ausrüstung)  
07.10.2011 Solo-Wiedereinstiegsmethoden (Ausbildung)  
21.09.2011 Grönland: Die Fjorde von Uummannaq (Revier/Ausland)  
20.09.2011 Ionische Inseln (Griechenland) (Revier/Ausland)  
17.09.2011 Lettmann's ARCHIPEL (525x58cm; ca. 350 Lit. Vol.) ein Seekajak? (Ausrüstung)  
14.09.2011 Drachenboot-Unfallreport Prästö-Fjord (Gesundheit)  
09.09.2011 9x TIDERACE-Seekajaks (Ausrüstung)  
24.08.2011 ETAIN (534x55cm; ca. 362 Liter Vol.) von Valley (Ausrüstung)  
23.08.2011 Stockholmer Schärengarten (Schweden) (Revier/Ausland)  
20.08.2011 Tennis-Arm (Gesundheit)  
17.08.2011 BAIDARKA (548x55cm; ca. 400 Liter Vol.) von Zegul/Tahe (Ausrüstung)  
17.08.2011 Wasserwiderstandswerte von 48 Seekajaks (Ausrüstung)  
15.08.2011 Marktübersicht Doppelpaddel (Ausrüstung)  
15.08.2011 Rund Elba (Italien) (Revier/Ausland)  
12.08.2011 Gibt es wirklich kipplige Kajaks? (Ausbildung)  
09.08.2011 Küste der Calanques (Mittelmeer/Frankreich) (Revier/Ausland)  
08.08.2011 12 Leichtzelte im Test (Ausrüstung)  
05.08.2011 Ulm – Australien: Oskar Speck und Sandy Robson (Geschichte)  
04.08.2011 Kino-Film: Die Nordsee von oben (Revier/Inland)  
02.08.2011 Diskobucht (Grönland) (Revier/Ausland)  
01.08.2011 Sonnenschutzcremeempfehlungen (Gesundheit)  
-----

31.10.2011 **Wind: des Küstenkanuwanderers „Liebling“?** (Ausbildung)

Im Folgenden sollen ein paar Einflüsse der Windstärke aufs Paddeln aufgezeigt werden, um einen ersten Eindruck darüber zu bekommen, ab wann es entlang der Küste anfangen kann, kritisch zu werden:

**0 Beaufort** (Windstille / < 0,2 m/s / < 1 km/h / spiegelglatte See!\*)

Salzwasserschwierigkeitsgrad:\*\* I = unschwierig

Paddelbedingungen: Flachwasserpaddeln, Anfänger haben es leicht.

Erschöpfung:\*\*\*\* nach ca. 8 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind):\*\*\*\* 7,5 – 5,5 km/h bzw. 7,5-5,5 km/h

**1 Beaufort** (Leiser Zug / 0,3-1,5 m/s / 1-5 km/h / gekräuselte See)

Salzwasserschwierigkeitsgrad: I = unschwierig

Paddelbedingungen: Weiterhin keine Probleme für Anfänger.

Erschöpfung: nach ca. 6-8 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 6,4-4,5 km/h bzw. 7,5-5,5 km/h

**2 Beaufort (Leichter Wind / 1,6-3,3 m/s bzw. 6-11 km/h / schwach bewegte See)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: I = unschwierig

Paddelbedingungen: komfortables Paddeln für alle

Erschöpfung: nach ca. 6 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 6,0-4,0 km/h bzw. 8,0-6,0 km/h

**3 Beaufort (Schwacher Wind / 3,4-5,4 m/s bzw. 12-19 km/h / schwach bewegte See vereinzelt kleine Schaumköpfe)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: I = unschwierig

Paddelbedingungen: gutes Paddelwetter

Erschöpfung: nach ca. 6 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 5,5-3,5 km/h bzw. 8,5-6,0 km/h

-----  
**4 Beaufort (Mäßiger Wind / 5,5-7,9 m/s / 20-28 km/h / leicht bewegte See; Schaumköpfe weit verbreitet)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: II = mäßig schwierig

Paddelbedingungen: für die meisten erfrischend; grenzwertig für Seeanfänger

Erschöpfung: nach ca. 4 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 4,5-3,0 km/h bzw. 8,5-6,5 km/h

**5 Beaufort (frischer Wind / 8,0-10,7 m/s bzw. 29-38 km/h / mäßig bewegte See; überall Schaumköpfe)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: III = schwierig

Paddelbedingungen: Seeanfänger fühlen sich unsicher in ihren Seekajaks.

Erschöpfung: nach ca. 2 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 4,0-2,5 km/h bzw. 9,0-7,0 km/h

**6 Beaufort (starker Wind / 10,8-13,8 m/s bzw. 39-49 km/h / grobe See; Kämme brechen und hinterlassen Schaumflächen)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: IV = sehr schwierig

Paddelbedingungen: Nur was für erfahrene Küstenkanuwanderer; Wind ergreift Paddelblätter; Schwierigkeiten bei der Kommunikation.

Erschöpfung: nach ca. 1 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 3,5-1,0 km/h bzw. 9,5-6,5 km/h

-----  
**7 Beaufort (steifer Wind / 13,9-17,1 m/s bzw. 50-61 km/h / sehr grobe See; der Schaum beginnt, sich in Streifen zu legen)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: V = äußerst Schwierig

Paddelbedingungen: selbst erfahrene Küstenkanuwanderer beginnen zu fluchen; kaum Fahrt bei Gegenwind

Erschöpfung: nach ca. 1/2 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): 2,5-0,0 km/h bzw. 11,0-6,0 km/h

**8 Beaufort (stürmischer Wind / 17,2-20,7 m/s bzw. 62-74 km/h / hohe See, Gischt beginnt von den Kämmen abzuwehen)**

Salzwasserschwierigkeitsgrad: VI = Befahrbarkeitsgrenze

Paddelbedingungen: Die Bootskontrolle bereitet Probleme; Kommunikation und Kameradenhilfe sehr schwierig, d.h. man ist auf sich allein angestellt

Erschöpfung: nach ca. 1/4 Std.

Paddeltempo (Gegen-/Rückenwind): rückwärts bzw. unbestimmt, d.h. man treibt, das Paddel wird fast nur noch für Stütz- und Steuerschläge eingesetzt.

-----  
\* ausreichende Wassertiefe vorausgesetzt

\*\* siehe: [www.kanu.de/downloads/SSG.pdf](http://www.kanu.de/downloads/SSG.pdf)

\*\*\* siehe: [www.kayakquixotica.com/wp-content/uploads/beaufortscale-kayak.pdf](http://www.kayakquixotica.com/wp-content/uploads/beaufortscale-kayak.pdf)

\*\*\*\* Persönliche Schätzung: vgl. hierzu N.Hingston, The Half Rule Theory of the Law of LoAR, in: Canoeist, Nr.10/97,S.38. Hinweis: "Half Rule Theory" ("Fifty Per Cent Rule"): Bei Erhöhung der Windstärke um 1 Bft. nehmen die Kraftreserven jeweils um 50% ab (gültig ab 4 Bft.)

**Zusammenfassung:** U.Beier  
-----

21.10.2011 **Rund Mors / Limfjord** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Im KANU MAGAZIN berichtet **Stefan Schorr** in dem Beitrag:

**„Grau, grauer, Limfjord“**

über eine persönliche „Abpaddel“-Tour Mitte November im Norden von Jütland.

Der Limfjord (\*1825) bietet „Buchten mit schönen Sandstränden, kleine Fähranleger mit Pölserbude oder Imbissstand und immer mal wieder Seehunde neben dem Kajak. Nicht umsonst sprechen Segler vom Limfjord gerne als dem wunderschönen Schleichweg zwischen Nord- und Ostsee. Für Paddler ist der Sund erst recht ein optimales Betätigungsfeld – zumindest von Mai bis Oktober.“ Aber im November, bei Temperaturen knapp über null, bei Regen statt Schnee, bei Wolken statt blauem Himmel, bei 16 Stunden Dunkelheit statt 7 Stunden, bei Grog statt frisch geöffnetem Büchsenbier, im Trockenanzug statt T-Shirt???????

Gestartet wurde zu zweit in einer Seekajaks vom Zeltplatz in Spottrup aus, der jedoch in Zukunft wie fast alle Zeltplätze nur noch bis Ende September geöffnet haben soll. Geplant war die im Westen des Limfjords liegende siebtgrößte Insel von Dänemark zu umrunden (95-135 km), und zwar im Uhrzeigersinn. Leider nahm der Wind stetig, aber dauerhaft zu. Am dritten Tag wehte es mit 6 Bft., d.h. dieser Tag wurde im Zelt und nicht im Boot verbracht. Da es am vierten Tag immer noch blies, beschlossen die beiden, abzubrechen und zurück zu paddeln. Wegen 7er Böen wurden die letzten 6 km zum Zeltplatz per Bus, Bahn und zu Fuß zurückgelegt via Landstraße (ca. 60 km) .... das ist immerhin besser als per Rettungshubschrauber!?

Nächstes Jahr soll ein nächster Versuch gestartet werden, dann aber im September. Wir müssen uns also noch etwas gedulden, bis dieser Bericht erscheinen wird. Für die, die nicht darauf warten möchten, empfiehlt der Autor den folgenden Link von einem Bericht über eine vollständige Umrundung der Insel Mors in 5 Tagen:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Mors.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Mors.pdf)

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 8/11, S.44-49 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)  
-----

21.10.2011 **Chilenische Fjorde** (Revier/Ausland)

Wer Eisberge sehen will, findet sie nicht nur im Norden, sondern auch auf der Südhalbkugel, z.B. im Süden von Chile in Patagonien. Im KANU MAGAZIN berichten darüber die Faltboot-(FI)-Fahrer **Paul Ulrich & Ina Koch**, und zwar in dem Beitrag:

## „Jenseits von Eden. 880 Kilometer durch chilenische Fjorde“

Insgesamt hatten sie geplant, 40 Tage unterwegs zu sein. Wegen mangelnder Einkaufsmöglichkeiten schleppten sie die gesamte Verpflegung mit (ca. 50 kg pro Boot plus 20 Liter Wasser). Für jeden der drei Teilnehmer waren pro Tag vorgesehen:

- 150 Gramm Müsli mit Milchpulver, eine halbe Tafel Schokolade, 50 Gramm Nüsse und Trockenfrüchte, einen Müsliriegel, 100 Gramm Brot und Käse und abends ein Essen auf Basis von etwa 150 Gramm Nudeln oder Reis mit Soße!

Nach 9 Tagen saßen sie immer noch nicht in ihren Booten dank Fluglotsenstreik in Madrid, dank damit verbunden Versandverzögerungen bei den Faltbooten und dank „Montezumas Rache“ (chilenisches Hausmittel: „verkohlte Reis mit Zimt“). Ausgangsort war Puerto Edén. Es liegt mitten drin in der Fjordlandschaft und kann letztlich nur per Fähre erreicht werden.

Vor dem Start muss man sich beim örtlichen Marinebüro melden, um sich die Faltboottour endgültig genehmigen zu lassen; denn eine Voranmeldung ist schon lange vorher erforderlich. Daraufhin erhält man eine Ausrüstungsliste. Dem Marinebüro vor Ort muss man dann zeigen, dass man die geforderte Sicherheitsausrüstung dabei hat:

- Satellitentelefon (das braucht man, um allabendlich der Marine seine Position zu melden),
- EPIRB (Seenotsender)
- Ukw-Sprechfunkgerät;
- Signalspiegel,
- Reservepaddel,
- Schwimmwesten,
- Neopren- oder Trockenanzug,
- Signalaraketen (kann man bei den Schiffsausstattern in den Hafenstädten Punta Arena bzw. Puerto Aysén kaufen).

Zur Navigation verwendet wurden topografische Karten (1:100.000) (bestellbar beim Institut Geografico Militar in Santiago ( [www.igm.cl](http://www.igm.cl) )) und ein örtlicher Tidenkalender (download über [www.shoa.cl](http://www.shoa.cl) ).

Ja, wer noch mehr wissen möchte, muss sich schon den 10-seitigen Bericht (inkl. 15 Fotos) besorgen. Ihn gibt es im aktuellsten Heft von KANU MAGAZIN. Wer sich beeilt, kann noch im chilenischen Sommer (Lufttemperatur: 8-15°C; Wassertemperatur: 8° C) dort unten auf Tour gehen; denn erst im März beginnt auf der Südhalbkugel der Herbst.

**Quelle:** KANU MAGAZIN, 8/11, S.24-33 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

-----

## 18.10.2011 **BCU 4 Star Training** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet **Gero Meinen** in dem Beitrag:

### „**BCU 4 star training auf Anglesey**“

über die Erfahrungen, die er während einer Ausbildung in Wales im Rahmen von BCU 3 und 4 Star (Sea) gemacht hat, und zwar hauptsächlich beim Befahren von Gezeitenstromkabbungen („Tidal Races“), Felsküstenpassagen in Griffweite („Rock Hopping“) bzw. Höhlen, also bei Bedingungen, die man an der deutschen Küste nicht kennt und höchstens nur ansatzweise erleben kann, wenn bei einem 5er Wind Dünung, Windsee, Dampferwellen und

Tidenstrom von verschiedenen Richtungen auf eine flache Sandbank treffen und chaotisch clapotische Grundseen produzieren.

- In den Tidal Races herrschen dem Wildwasser ähnliche Bedingungen, die auch den Einsatz entsprechender Paddeltechniken erfordern. Steuer- und Stüttschläge gehören dazu, notfalls auch Bogenschläge rückwärts.
- Rollen bei bewegtem Wasser ist ein Muss ... und danach sofort weiterzupaddeln, um nicht gleich wieder zu kentern, auch.
- Re-Entry & Roll muss ebenfalls sein .... und das sofortige Weiterpaddeln mit 70 Liter Wasser im Cockpit raus aus dem Kappelwasser in ruhigeres Gewässer, natürlich auch.
- Beim Lenzen (z.B. per X- bzw. T-Methode), soll sich übrigens der Kenterbruder immer am Bug des Retters festhalten, damit dieser ihn die ganze Zeit im Auge behalten kann.
- Von E-Pumpen halten wohl manche britische Ausbilder nichts? Warum, gibt es doch nichts Effizienteres & Praktischeres, als schon beim Wiedereinstieg die Pumpe einzuschalten und dann sich nicht mehr um den Lenzvorgang zu kümmern, außer dass man nach erfolgter Lenzung die Pumpe wieder abschaltet.
- Die Briten bevorzugen halt die tragbare Handlenzpumpe, denn damit kann man gleich auch das Kajak des Kenterbruders lenzen! Aber warum verlangt man nicht vom Kenterbruder, mit einem Seekajak mit eingebauter Handlenzpumpe zu paddeln? Dann wäre man doch von der „Last“, die mit einer jeden tragbaren Handlenzpumpe einhergeht, entbunden: Wo lagere ich die Pumpe? Wie verhindere ich, dass die Pumpe unterwegs beim Paddeln bzw. beim Lenzen verloren geht? Wie schaffe ich es, die Pumpe so einzusetzen, dass beim Lenzen selber kein Wasser erneut in die Sitzluke eindringen kann bzw. ich die Sitzluke möglichst vollständig lenzen kann? Ja, das interessiert wohl die Briten nicht, da sie nach einer Kenterung i.d.R. gleich neben dem Tidal Race ins ruhige Kehrwasser einer Bucht paddeln können, um dort das Restwasser zu lenzen!?
- Schleppen muss man auch können, etwa mit einer nur 80 cm langen Leine (sog. „Contact Tow“), um einen Kenterbruder ohne große Verzögerung aus dem Kappelwasser entlang der nahen Felsküste zu ziehen, wobei der Retter möglichst mit einer langen Schleppeleine von einem Dritten so gesichert wird, dass der Retter nicht zusammen mit dem Kenterbruder auf die Felsen treibt.
- Dann gibt es noch den „Päckchen-Schlepp“ (sog. „Raft Towing“). Hier wird ein hilfsbedürftiger Kanute (der z.B. durch Seegang bzw. Kenterung geschwächt ist) von einem Zweiten gestützt (= „Päckchen“) und alle beide werden von einem Dritten, dem Retter, geschleppt, wobei die Schleppeleine durch die Bugrettungsleine (?) des Zweiten gefädelt wird, bevor es an der Bugrettungsleine bzw. Toggle (?) des geschwächten Kanuten befestigt wird.
- Für den Fall, dass der schleppende Retter unterwegs beim Schleppen kentert, wird das gleich schon vorher geübt: Kentern, Schleppeleine lösen und wieder hoch rollen.
- Die Schleppeleine wird übrigens auch noch bei anderen Situationen eingesetzt, nämlich beim „Rock Landing“. Das ist nichts für jene Küstenkanuwanderer, die selbst beim Anlanden an einem Sandstrand vorher im knietiefen Wasser aussteigen, damit ihr Seekajak ja keinen Kontakt mit dem Strand bekommt; denn die Briten mögen es – wohl in Ermanglung entsprechend breit gestreuter Sandstrände – notfalls direkt auf den Felsen einer Felsküste anzulanden, und zwar auch bei Seegang. Das läuft bei den Briten wie folgt ab, wobei zu vermuten ist, dass das Folgende mit einem GFK-Seekajak nur dann praktiziert wird, wenn der felsige Landeplatz trocken gefallen und mit Pflanzen bzw. Algen zumindest teilweise überwuchert ist:

(1) „Man nehme mindestens zwei Paddler nebst Schleppeleinen. Paddler Nr. 2 befestigt seine Schleppeleine am Heck (des Seekajaks) von Paddler Nr. 1.

(2) Paddler Nr. 1 steigt aus und fixiert seine Leine am Bug des eigenen Schiffes.

- (3) Nunmehr geht es schwimmend auf den etwa 80 bis 100 Zentimeter über dem Meeresspiegel liegenden, möglichst mit Muscheln und Seepocken übersäten und aus scharfkantigem Gestein gestehenden Felsvorsprung zu. Dabei (erleichtert) ein Schwell von mindestens 50 Zentimetern das Gelingen der Übung.
- (4) Paddler Nr. 2 achtet derweilen darauf, dass das leere Boot Paddler Nr. 1 nicht die Wirbelsäule zertrümmert.
- (5) Paddler Nr. 1 erreicht das Ufer und kraxelt den Felsen hoch. Handschuhe verhindern blutige Hände (und Schuhe blutige Füße). Auch sollte der Trockenanzug recht widerstandsfähig sein. Hilfreich ist es auch, das Schwimmen mit der hinter sich treibenden Schleppleine zuvor einige Male zu üben.
- (6) Hat Paddler Nr. 1 sich auf dem Felsen aufgerichtet, zieht er mit Hilfe der Schleppleine sein Boot ans Ufer und sodann auf den Felsen.
- (7) Paddler Nr. 2 hat zwischenzeitlich seine Schleppleine am Körper gelöst.
- (8) Sobald Boot (von Paddler Nr. 1) und Leinen (von beiden Paddlern) an Land sind, verknotet Paddler Nr. 1 die beiden Leinen auf eine Länge von knapp 20 Metern.
- (9) Die verknotete Leine wird Paddler Nr. 2 zugeworfen, der sie an seinem Boot befestigt, aussteigt und sich nun seinerseits schwimmend zum Felsen bewegt.
- (10) Ist dies gelungen und Paddler Nr. 2 mit einigen Schürfwunden sicher an Land, wird sein Boot ans Ufer und dann auf den Felsen gezogen.
- (11) Sind Paddler, Boote und Leinen auf dem Felsen angekommen, kann man sich dem Zweck der Übung widmen: Der Bootsreparatur. Denn – nicht durch die Übung, sondern - irgendwann vorher hat eines der Boote Leck geschlagen, weshalb das Rock Landing erforderlich geworden ist.

Ja, die Engländer, die „spinnen“ doch nicht! Sie wollten es auch nicht den „Krauts“ mal so richtig zeigen. Und sicherlich verhalten sie sich auch materialschonender, wenn sie auf Gepäck- statt nur auf Übungs- bzw. „Spritztour“ sind!? Aber wie zieht man ein voll Wasser gelaufenes Seekajak auf den Felsen, ohne es nicht noch mehr zu beschädigen? But: „What must, that must!“ ;-)  
Zumindest kommt man anschließend so wieder vom Felsen herunter?

- (12) Paddler Nr. 1 bindet seine Schleppleine um, befestigt sie in Höhe des Kartendecks, schubst das Boot ins Wasser,
- (13) schwimmt hinterher, steigt unter Wasser ein und rollt hoch. (Hilfreich ist dabei, dass die Schleppleine sich nicht um Hals oder Beine wickelt.) Spritzdecke schließen.
- (14) Nunmehr schubst Paddler Nr. 2 sein Boot ins Wasser.
- (15) Paddler Nr. 1 fährt heran und es folgt ein Paralleleinstieg.
- (16) (Anschließend werden die Boote gelenzt.)

So weit, so interessant. Andere Küsten, andere Sitten. Trotzdem wäre ich ab Schritt (8) anders vorgegangen:

- (8a) Paddler Nr. 2 befestigt seine Schleppleine an seinem Boot.
- (9a) Paddler Nr. 1 ergreift die Schleppleine, die ja auch am Heck seines Boots befestigt ist und zieht das Boot von Paddler Nr. 2 an und auf die Felsen.
- (10a) Paddler Nr. 2 schwimmt zu den Felsen und klettert hoch zu Paddler Nr. 1.

**Zusammenfassung:** .U.Beier

**Quelle:** SEEKAJAK; Nr. 127/11, S.52-57 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

**Links:**

<http://www.mallaigcanooclub.co.uk/3starseasy1.pdf>

<http://www.mallaigcanooclub.co.uk/4starseasy1.pdf>

-----

18.10.2011 **Paddeln bei Minus-Temperaturen (Ausrüstung)**

Im SEEKAJAK berichtet **Markus Ziebell** in dem Beitrag:

### „Unternehmung Sonne wenden 2010“

über eine Tour mit ein paar Mitpaddlern von Norddeich hinaus zu den ostfriesischen Inseln mit bis zu -12° C. Mit folgenden Problemen wurden sie dabei konfrontiert:

- Beim Starten wurde durch „zähe Eismasse, die mit einzelnen Schollenfeldern durchsetzt ist“ gepaddelt. Erst draußen im Fahrwasser wurde es mit dem Eis weniger. Einen Tag später herrschten aber auch dort verschärfte Eisbedingungen. Abwechselnd musste „Führungsarbeit“ geleistet werden, „so dass die Nachfolgenden sich keine eigene Spur durchs Eis brechen müssen.“
- Die üblichen Zeltheringe konnten nicht in den gefrorenen Boden gesteckt werden.
- Die Neoprenschuhe und –Handschuhe waren am nächsten Morgen gefroren.
- Eine gefrorene Neoprenspritze ließ sich kaum anziehen und dann nur mit fremder Hilfe über den Süllrand ziehen.
- Selbst in den Schlafsäcken hat sich Eis gebildet.
- Das Trinkwasser in allen Behältern gefror. „Vielleicht sollte man bereits bei der Abfahrt lose Eisstücke in die Luke packen, die man bei Bedarf im Topf auftaut“; denn auf den Insel lag nicht genügend Schnee, den man hätte schmelzen können.
- Bootswagenräder mit Luftschläuchen werden beim Bootstransport übers gefrorene Watt besonders beansprucht; ein Rad verlor die Luft.
- Beim PE-Seekajak konnte auf den Bootswagen verzichtet werden, denn es rutschte ohne Probleme über den vereisten und verschneiten Strandabschnitt.

Die dritte Nacht wurde nicht mehr im Zelt, sondern – wohl auch wegen des mangelnden Trinkwassers - in einem Haus verbracht und die Rücktour zum Festland erfolgte wegen der ungünstigen Eis- und Wetterlage per Fähre.

Ob bei solchen Temperaturen die Lenzpumpe verstopfte bzw. einfror oder das Skeg bzw. der Kabelzug zum Skeg festfror, darüber wurde nicht berichtet.

**Zusammenfassung:** U.Beier

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 127/11, S.29-31 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

### 16.10.2011 **Sichtprobleme: Fernglas** (Ausrüstung)

Über die Seekarte erfahren wir, welche Fahrwassertonnen für uns Küstenkanuwanderer von Interesse sind. Mit Hilfe eines Kompasses können wir dann ableiten, in welche Richtung wir schauen müssen, um von den anzupeilenden Tonne die nächste zu finden.

Was machen wir aber, wenn wir trotz Suche die Tonne vor uns nicht entdecken können?

1. **Kompass & Karte:** Wir paddeln einfach - unter Einbeziehung einer möglichen Strom- bzw. Windabdrift - in die vom Kompass vorgegebene Richtung und suchen so nebenbei ständig den vor uns liegenden Horizont nach der gesuchten Tonne ab. Gleichzeitig ermitteln wir in etwa die Strecke bis zur nächsten Tonne und die Zeit, die wir in etwa benötigen, um diese Tonne zu erreichen. Wenn die Zeit abgelaufen und die Tonne immer noch nicht gefunden ist, peilen wir die nächste auf unserer Route liegende Tonne oder ein für uns wichtiges terrestrisches Merkmal an. Kann es doch durchaus sein, dass die gesuchte Tonne verlegt, verdriftet, verholt oder versunken ist.

2. **GPS:** Wir schalten unser GPS-Gerät ein, rufen die Koordinaten des Wegepunktes auf, der für die gesuchte Tonne steht, und lassen uns dann vom GPS zu dieser Tonne leiten. Sollten

wir diesen Wegepunkt vorher noch nicht eingespeichert haben, können wir das vor Ort unterwegs auf dem Wasser nachholen, sofern Wind & Welle das erlauben und auf der Seekarte die Koordinaten bis auf die Minute genau ablesbar sind. Wer da nur mit Kartenausschnittskopien navigiert, könnte dann Probleme bekommen, insbesondere wenn die Kopie aus der Seekarte und nicht dem Sportbootkartensatz stammt sowie die Ränder mit den Gradangaben nicht mit kopiert wurden.

3. **Fernglas:** Wir holen – sofern vorhanden – unser wasserdichtes Fernglas heraus und suchen den Horizont nach der gesuchten Tonne ab. Aber: Auf dem Wasser ist das nicht so leicht, wie an Land; denn u.U. befinden sich vorne und hinten auf den Gläsern des Fernglases Spritzwasser- bzw. Regentropfen, die die Durchsicht erschweren, insbesondere wenn man dann noch selber Brillenträger (eine Sonnenbrille tu's auch) ist und die Brillengläser nass bzw. salzverkrustet sind. Wenn dazu noch Seegang herrscht, wird das mit der Durchsicht kritisch, und zwar nicht erst dann, wenn man eigentlich mit beiden Händen das Paddel halten muss, sondern auch schon allein aufgrund der „gefühlten“ Wackligkeit; denn das Wackeln des Seegangs wird durch ein Fernglas verstärkt, und zwar bei einem Fernglas mit 5-facher Vergrößerung um das 5-fache und bei einem Fernglas mit einer 10-fachen Vergrößerung sogar um das 10-fach. Deshalb verfügen die üblichen Marine-Ferngläser für Segler nur über eine 7-fache Vergrößerung, weil darüber es bei Seegang kaum noch möglich ist, etwas mit Hilfe des Fernglases zu erkennen. Ich selber habe sogar, die Erfahrung gemacht, dass beim Küstenkanuwandern unterwegs auf dem Wasser ab 3 Bft. Wind selbst ein Fernglas mit 5-facher Vergrößerung keine große Hilfe beim Entdecken bzw. Identifizieren von Tonnen und Landmarken ist. Auf Land sieht das natürlich völlig anders aus, aber da steht man ja auch auf festem Untergrund und schaut mit einer frische geputzten Brille durch ein Fernglas, dessen vier Gläser vorher im Bedarfsfall ebenfalls geputzt sind und man hat dazu keine Angst bei der Suche zu kentern..

Für diejenigen, die trotz allem beim Küstenkanuwandern ein Fernglas für erstrebenswert halten, sei der folgende von **Th.Bock** verfasste Beitrag:

### „**Ins Glas geschaut**“

empfohlen, der in der YACHT erschien und die Testdaten von insgesamt 15 marinetauglichen Ferngläsern der Größe 7x30 bis 8x42 veröffentlicht.

„Testsieger“ wurde das Glas „Ultravid 7x42 HD“ von LEICA, u.a. wegen:

- Kollimation: Sehr gut
- Auflösung: Brillant
- Transmission: Nacht = 86,2 % / Tag: 89,1 %
- Wasserdichtigkeit: ja
- Fokussierung: Mitteltrieb
- Gewicht: 746 g
- Preis: ca. 1.600 Euro

Das beste „Preis-Leistungs-Verhältnis“ wies das Glas „Commander 7x30“ von STEINER auf, u.a. wegen:

- Kollimation: Sehr gut
- Auflösung: Sehr gut
- Transmission: Nacht = 90,6 % / Tag = 92,5 %
- Wasserdichtigkeit: ja
- Fokussierung: Fix-Fokus (wenig störanfällig, leichte Handhabbarkeit)
- Gewicht: 522 g
- Preis: ca. 499 Euro

Das billigste Glas war das „H2O 8x25“ von BUSHNELL. Es schnitt u.a. wie folgt ab:

- Kollimation: Mangelhaft
- Auflösung: Mangelhaft
- Transmission: Nacht = 61,1 % / Tag = 65,1 %
- Wasserdichtigkeit: Ja
- Fokussierung: Mitteltrieb
- Gewicht: 372 g
- Preis: ca. 60 Euro

Wobei Folgendes unter diesen technischen Eigenschaftsmerkmalen zu verstehen ist:

Kollimation: ein Maß für die korrekte parallele Montage der beiden Fernglashälften als Indikator für die Schärfe des Bildes;

Auflösung: ein Indikator für die Schärfe des Bildes;

Transmission: ein Indikator für die Lichtdurchlässigkeit der Gläser; je höher der Wert desto verlässlicher ist die Sicht bei Dämmerung bzw. Nacht;

Wasserdichtigkeit: bis 3 m getestet.

Übrigens, zum Test zählte auch eine Hitze-, Kälte- und Vibrationstest.

**Text:** Udo Beier

**Quelle:** YACHT, Nr. 22/11, S.90-95 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

### 15.10.2011 **Sichtprobleme: Seekarte** (Ausrüstung)

Als Küstenkanuwanderer hat man unterwegs auf dem Wasser bei der Navigation immer wieder Probleme mit der Sicht, sei es, dass man die Fahrwassertonnen auf der auf dem Seekajak liegenden Seekarte nicht findet oder dass man die gesuchte Tonne auf dem Wasser nicht entdeckt.

Beim Ablesen der Seekarte wird man meist mit den folgenden Schwierigkeiten konfrontiert:

1. Nicht jedes Seekajak verfügt über kein Kartendeck. D.h. für die Seekarte ist kein Platz vor der Sitzluke vorgesehen. Stattdessen findet man auf dem „Kartendeck“, d.h. jenem Platz vor der Sitzluke, der eigentlich beim Küstenkanuwandern für die Seekarte vorbehalten sein sollte, ein Gepäcknetz, eine „Handluke“ oder den Kompass.

2. Der Platz vor der Sitzluke ist nicht zur Lagerung der Seekarte geeignet, weil genügend Kartenhaltegummis fehlen (nämlich: 3), damit Wind & Welle nicht irgendwann in einer kritischen Situation die Seekarte vom Deck spülen. Oder das Kartendeck ist so nach vorne (statt: nach hinten) geneigt, sodass man die Seekarte nur unter Schwierigkeiten ablesen kann.

3. Es gibt wohl eine Art Kartendeck, aber es eignet sich nicht dafür, die Seekarte plan hinzulegen, d.h. faltenfrei auszubreiten.

4. Das Kartendeck ist zu schmal, so dass es nicht möglich ist, eine Seekarte im DIN A 3-Format quer auf dem Deck zu lagern.

5. Die Sitzluke ist so groß bzw. die Kartenhaltegummis liegen so weit entfernt vom Süllrand, dass die Seekarte nur weit weg platziert werden kann. Ein Ablesen der Seekarte wird dadurch erschwert.

6. Die Möglichkeit, bei großen Sitzluken die Seekarte halb auf dem Kartendeck und halb auf der Spritzdecke zu lagern, wird erschwert, weil meist der vordere Süllrand nicht plan mit dem Kartendeck verläuft, d.h. auch bei solch einer Lagerung der Seekarte bilden sich Falten.

7. Die Alternative, die Seekarte auf der Spritzdecke zu lagern, gibt es nur selten, da nur ganz wenige Spritzdeckenhersteller ihre Spritzdecken mit entsprechenden Halterungsösen ausrüsten (z.B. Reed Chill Cheater). Solche Ösen können jedoch nicht verhindern, dass nach einer Kenterung oder in der Brandung die Seekarte verloren gehen oder den Wiedereinstieg, das Rollen bzw. Stützen behindern kann.

8. Außerdem können Schwierigkeiten auftreten, wenn die Seekarte in einer Kartentasche gelagert wird. So kann die Kartentasche nicht ganz wasserdicht sein (z.B. trifft bei Kartentaschen mit Klettverschluss zu) oder sie kann nicht faltenfrei auf Deck ausgebreitet werden. Liegen die gesuchten Seezeichen gerade unter einer solchen Falte, sind sie praktisch - d.h. bei Wind & Welle, wo man beide Hände am Paddel hält - nicht sichtbar bzw. auffindbar. Das gilt übrigens auch dann, wenn die Kartentasche nicht ganz luftdicht verschlossen werden kann; denn die Luftfeuchtigkeit kann dann zum Beschlagen der Kartentaschenfolie führen und somit das Ablesen ebenfalls erschweren. Dieses Problem kann man lösen, indem man sich Farbfotokopien (z.B. im DIN A 3-Format) von der Seekarte erstellt und diese doppelblättrig einlamiert. Auf diese Weise hat man dann nur noch mit zwei Problemen zu kämpfen, und zwar mit den Wassertropfen auf der Karte, die das Ablesen erschweren könnten, und die Undichtigkeit des Laminats. Das Laminat kann sich nämlich bei häufigem Biegen und Knicken an den Rändern lösen und auf diese Weise Wasser eindringen lassen. Wenn man jedoch vor dem Laminieren die Kopien so beschneidet, dass an den Rändern des Laminats der Abstand zur Kartenkopie mindestens 2 cm beträgt, und wenn man außerdem nachträglich mit Tesaband die Ränder des Laminats abklebt, dürften die Ränder fest genug verklebt und somit das Dichtigkeitsproblem behoben sein. – Übrigens der Vorteil eines solchen Laminats ist es, dass man gleich mehrere Lamine auf dem Kartendeck lagern kann.

9. Weiterhin gibt es noch ein Problem, dass die Zeichen auf den Seekarten (aber auch topografischen Karten) manchmal so winzig ausfallen, dass man sie nur identifizieren kann, wenn man die Seekarte in beiden Händen dicht vor seiner Nase hält, was aber draußen bei Wind & Welle kaum möglich ist. Deshalb ist zu empfehlen, die wichtigsten Zeichen, z.B. die Nummern und Buchstaben der Fahrwassertonnen, die auf der geplanten Route liegen, nochmals mit schwarzem Stift etwas größer nachzuschreiben, und zwar so groß und deutlich, dass man die Zahlen und Buchstaben noch aus 1 Meter Entfernung lesen kann.

10. Aber auch dann, wenn ein Seekajak über ein richtiges Kartendeck mit planem Übergang zur Spritzdecke verfügt und der Kanute seine Seekarte an wichtigen Stellen markiert und schließlich einlamiert hat, können last and least manche Kanuten immer noch Probleme mit der Kartenarbeit bekommen, nämlich weil sie Brillenträger sind und über eine Brille verfügen, mit der sie nur in die Ferne schauen, aber nicht die Zeichen der Seekarte lesen können.

Ja, wer mal mit seinem Seekajak hinaus aufs Meer paddeln will und immer wissen möchte, wo er sich gerade befindet und wohin er laut eigener Kursvorgabe paddeln soll, für den ist das Arbeiten u.a. mit Kompass und Seekarte (auf Nicht-Tidengewässern reicht i.d.R. eine topografische Karte) unabdingbar. Das erfordert – was die Seekarte betrifft -:

- ein entsprechendes Seekajak, auf dem die Seekarte optimal gelagert werden kann,
- eine Seekarte, die entsprechend so präpariert ist, dass man die wichtigsten Seezeichen auch bei Wind & Welle erkennen kann,
- eine Schutzhülle für die Seekarte, die weder Falten schlagen noch beschlagen kann
- und – für Brillenträger – eine Brille, mit der der Kanute nicht nur in die Ferne, sondern auch in der unmittelbaren Nähe etwas erkennen kann.

So war es schon immer und so wird es sicherlich noch in diesem Jahrzehnt so bleiben, bis dass ein

- wirklich wasser- und wasserdampfdichtes GPS-Gerät entwickelt wird,
- das über ein für Hobby-Kanuten finanzierbares Kartenchip verfügt, welches laufend aktualisiert werden kann,
- das mit einem so großen, auch bei Sonnenlicht lesbaren Display ausgerüstet ist, so dass man einen genügend großen und – wie auf einer Seekarte 1:50.000 – exakten Überblick über die zumindest täglich zu befahrene Route erhalten kann,
- und das so gelagert werden kann, dass Kenterung & Brecher sein Funktionstüchtigkeit nicht einschränken.

**Text:** Udo Beier

-----

07.10.2011 **Solo-Wiedereinstiegsmethoden** (Ausbildung)

Im KAJAK-MAGAZIN stellt **Björn Nehrhoff von Holderberg** in dem Beitrag:

**„Wiedereinstieg auf offenem Gewässer – Solo“**

drei Rettungsmethoden in Wort & Bild vor:

1. Cowboy- oder Reitereinstieg (5 Fotos)
2. Wiedereinstieg mit dem Paddelfloat (7 Fotos)
3. Reentry and Roll / Unterwasser-Wiedereinstieg mit Eskimorolle (5 Fotos)

Der Beitrag ist lesenswert. Dank der vielen Fotos und der knappen, aber präzisen Beschreibung des Ablaufs dieser Rettungsmethoden, weiß man eigentlich nachher, worauf es ankommt und was diese Methoden leisten können. Auch wird es dem Leser deutlich gemacht, dass die Beherrschung dieser Rettungsmethoden ihn nicht dazu veranlassen sollte, auf eine vorausschauende Tourenplanung (Wind, Wellen, Strömung; Revier), eine kenterverhütende Paddeltechnik (flach und hohe Paddelstütze) und auf die Vervollkommnung der Eskimorolle zu verzichten. Schließlich wird deutlich darauf hingewiesen, dass sowohl der „Cowboy“- als auch der „Paddelfloat“-Wiedereinstieg i.d.R. nur bei Bedingungen klappt, bei denen man eigentlich nicht kentert, nämlich wenn wenig Seegang herrscht.

Ich vermisse jedoch Anmerkungen darüber, wie man das mit dem Paddelfloat ausgerüstete Paddel auf dem Heck des Seekajaks fest hält bzw. befestigt.

Außerdem: In Anbetracht dessen, dass auch bei Seekajaks der Trend einsetzt, immer längere Sitzluken mit immer höheren Rückengurten/-lehnen anzubieten, fehlen jedoch die folgenden Hinweise, die man beim Wiedereinstieg Ernst nehmen sollte:

- Lange Sitzluken machen Spritzdecken mit langem Spritzdeckenteller erforderlich. Beim Wiedereinstieg können nun gerade solch langen Spritzdeckenteller sich so verdrehen bzw. verlagern, dass der Wiedereinstieg misslingt, weil (a) man mit dem Spritzdeckenteller irgendwo auf Deck hängen bleibt, (b) man beim Platznehmen so ungeschickt auf dem Spritzdeckenteller sitzt, dass man nochmals aussteigen muss, bzw. (c) der Spritzdeckenteller sich völlig verdreht hat, dass man ebenfalls nochmals von vorne anfangen muss.
- Hohe Rückengurte bzw. -lehnen können sich beim Wiedereinstieg verdrehen oder nach vorne klappen, bzw. sich mit dem Spritzdeckenteller verhaken, sodass man ungünstigstenfalls den Wiedereinstiegsversuch abbrechen muss.

Auch versäumt es der Autor, deutlich auf die Probleme hinzuweisen, die ein „Kenterbruder“ nach Anwendung des „Paddelfloat“-Wiedereinstiegs haben könnte. Denn es ist ja nicht damit getan, nach einer Kenterung mit Ausstieg endlich wieder in der Sitzluke seines Kajaks zu sitzen. Gilt es doch nun, mit Folgendem zu „kämpfen“:

- Mangelhafte Anfangsstabilität eines gefluteten Seekajaks: I.d.R. ist nach einer Kenterung mit Ausstieg die Sitzluke voll Wasser, was dazu führt, dass das Seekajak besonders kipplig und die Kentergefahr noch größer als vor der Kenterung ist.
- Lenzen der Sitzluke: Der Autor weist wohl auf das Lenzen der Sitzluke hin, spricht sogar entsprechende Rettungsmittel stichpunktartig an (hier: Fuß-, Schenkellenzpumpe, tragbare Handlenzpumpe), diskutiert jedoch nicht die Probleme, die bei der Anwendung dieser Rettungsmittel auftreten können; denn:
  - (a) eine Fußlenzpumpe ist einfach nicht leistungsfähig genug (das sollte jeder wissen, auch wenn sie bei Solo-Touren fast die einzige Alternative ist);
  - (b) die Schenkellenzpumpe erschwert erheblich den Wiedereinstieg, da sie das Einfädeln der Beine in die Sitzluke behindern kann; und
  - (c) die tragbare Handlenzpumpe, nun, die ist eigentlich nur besser als gar nichts; denn
    - (1.) kann man sie schon während einer Kenterung verlieren, spätestens aber beim erneuten Kentern während des Lenzen (sie sollte daher immer mit einer Elastikleine am Seekajak befestigt sein);
    - (2.) außerdem erhöht sich beim Hervorholen der Handpumpe oder beim Pumpen mit beiden Händen oder beim anschließenden Verstauen die Kentergefahr;
    - (3.) schließlich ist ein effizientes Pumpen eigentlich nur möglich, wenn man über eine – darauf weist jedoch der Autor mit 2 Fotos und kurzem Begleittext hin – Spritzdecke verfügt, die mit einer extra Luke auf dem Spritzdeckenteller ausgerüstet ist.
- Verstauen des Paddelfloats: Ja ... und dann muss (wann?) das Paddelfloat vom Paddelblatt geholt, entlüftet und sicher verstaut werden, ohne dass man dabei erneut kentert.

Übrigens, mit diesen drei Problemen wird nicht der Küstenkanuwanderer konfrontiert, dem es gelungen ist, seine Rolle zu perfektionieren (sog. „**Bombproof-Roller**“).

Der „**Reentry & Roller**“ hat jedoch auf alle Fälle mit der mangelhaften Anfangsstabilität seines gefluteten Seekajaks und dem Lenzen der Sitzluke zu kämpfen. Zwei Quasi-Lösungen gibt es dafür, die in dem Beitrag jedoch nicht angesprochen werden:

- Minimierung des Cockpitvolumens: Die vordere Schottwand sollte maßgeschneidert auf die Beinlänge des Kanuten abgestimmt sein, und die Heckschottwand sollte möglichst dicht hinter der Sitzluke platziert werden. Auf diese Weise kann die Wassermenge, die nach einer misslungenen Rolle in die Sitzluke flutet, niedriger gehalten werden. Leider bieten Seekajak-Hersteller noch keine PE-Seekajaks mit alternativen Bugschottwandabständen an und die Lage der Heckschottwand wird vielfach von anderen Kriterien abhängig gemacht, als dem der Cockpitvolumenminimierung. Das ist erstaunlich; denn man verzichtet dabei nicht nur auf ein möglichst geringes Cockpitvolumen, sondern zugleich auch auf ein möglichst großes Gepäckvolumen in Bug und Heck! Bei Seekajaks aus Glasfaserverbundstoffen sieht das jedoch teilweise anders aus. Insbesondere bei den britischen Herstellern, sowie bei LETTMANN und PI-ETSCH & HANSEN lässt sich zumindest die Bugschottwand auf Wunsch maßgeschneidert einbauen. Außerdem platzieren diese Hersteller die Heckschottwand meist dicht hinterm Süllrand.
- E-Lenzpumpe: Die fest eingebaute elektrische Lenzpumpe erspart einem die ganze Lenzarbeit. Sie scheint die ideale Lenzpumpe zu sein, wenn sie nicht recht wartungsintensiv bzw. reparaturanfällig wäre. Da nicht jeder Küstenkanuwanderer einen Seekajakhändler um die Ecke hat, der ihm diese E-Pumpe reparieren kann, empfehle ich

sie eigentlich nur solchen Kanuten, die was von Elektrik verstehen und in der Lage sind, eine solche E-Pumpe auch selber zu reparieren.

Der „**Reentry & Paddlefloat-Roller**“, d.h. jener, der die Rolle noch nicht 100%ig beherrscht und deshalb das Paddlefloat einsetzt, um nach dem Unterwassereinstieg wieder sicherer hochzurollen, wird mit allen drei Problemen (Kippligkeit, Lenzen, Verstaunen des Paddlefloats) zu kämpfen haben. Dennoch ist er gegenüber dem traditionellen „**Paddlefloater**“ im Vorteil; denn er braucht „nur“ mit dem Paddlefloat am Paddelblatt hochzurollen, die ansonsten üblichen Kletter- & Balanceaktionen entfallen jedoch.

Ja, in Anbetracht der Probleme, mit denen der „Cowboy“, „Paddlefloater“ bzw. „Reentry & (Paddlefloat)-Roller“ nach einer Kenterung bei kritischem Seegang zu rechnen hat, kann ich eigentlich nur eines empfehlen, nämlich nicht solo hinaus aufs Meer zu paddeln, bzw. nur dann auf den Schutz einer Gruppe zu verzichten, wenn es einem nach einer Kenterung möglich ist, mit seinem Seekajak innerhalb kürzester Zeit das sichere Ufer zu erreichen.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/11, S.58-60 – [www.kajak-magazin.com](http://www.kajak-magazin.com)

**Link:**

[www.kayakpaddling.net](http://www.kayakpaddling.net)

[www.seakayakermag.com/2011/June11/Schumann.htm](http://www.seakayakermag.com/2011/June11/Schumann.htm)

[www.seakayakermag.com/Resources/links.htm](http://www.seakayakermag.com/Resources/links.htm)

## 21.09.2011 **Grönland: Die Fjorde von Uummanaq** (Revier/Ausland)

Grönland ... eine never ending Story!? Dieses Mal berichtet KANU-MAGAZIN darüber. Wir finden dort einen Beitrag von **Jo Deleker**:

### „**Holiday in Ice. Auf Selbstversorgertour in den Fjorden Grönlands**“

Er ist mit drei anderen 22 Tage und 275 Kilometer entlang der Fjorde Westgrönlands gepaddelt. Nach einem Flug von Kopenhagen über Kangerlussuaq nach Uummanaq ging es von dort los mit falt- und Plastebooten im Trockenanzug durch Null-Grad-Wasser vorbei an:

- atemberaubenden Eisbergen in allen nur erdenklichen, aber auch nicht vorstellbaren Formationen (einen Vorgeschmack liefern die Fotos auf der Homepage [www.jodeleker.de](http://www.jodeleker.de) >Europa >Grönland)
- und unaussprechlichen Landschaften & Orten (Qajanaq, Qarajaq, Nugarssuk, Nunavik, Ikerasak, Drygalski, Itivdliaarsup Kangerdlua)

Der Beitrag umfasst 9 Seiten. Auf 1 Seite gibt's auch ein paar **Kurz-Infos**, z.B. über:

- Beste Zeit: von Mitte Juni bis Ende September, je früher, desto mehr Moskitos, je später, desto weniger Licht; Tagestemperaturen zwischen 10-20°, nachts zumeist frostfrei;
- Mitternachtssonne: scheint in Uummanaq vom 16.5.-28.7.;
- Gepäcktransport: Ausrüstung & Lebensmittel wurden nach Aalborg (DK) gebracht und von der Reederei Royal Arctis Line nach Uummanaq transportiert;
- Ausrüstung: u.a. GPS mit Garmin-Seekarte, Kompass (Vorsicht: 36° Missweisung), Signalaraketen, Satelliten-Telefon;
- Karten: von Sagamaps (1:250.000) (farbig vergrößert kopiert und laminiert).

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr. 7/11, S.66-75 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

## Links:

Bisle,W.: **Nach Ummannaq** - eine Reise zu den Wurzeln des Kajaksports

aus: Kanu Sport 11/90

→ [www.kvu.der-norden.de](http://www.kvu.der-norden.de)

Bisle,W.: **Kajak Arktis**. Diverse Berichte, Infos und Links über Grönland (Ummannaq, Mesters Viag, Danborg - Rund um Clavering Island, Scoresby Sund - Rund um Milne Land; Thule) und Spitzbergen)

→ [www.kvu.der-norden.de/kajak/Groenland/index.html](http://www.kvu.der-norden.de/kajak/Groenland/index.html)

Tietje,J.: **Paddeln zwischen Walen und Eis bergen. Mit dem Kajak auf der Disko-Bucht (Grönland) (1999)**

→ [www.skc-schleswig.de/Reiseberichte/groenland99/index.html](http://www.skc-schleswig.de/Reiseberichte/groenland99/index.html)

Ziebell,M.: **West-Grönland mit dem Kajak (Diskobucht)** (Juli-August 2001)

→ [www.travel-fever.com/script/parsesets.php?sdir=0108001&set=01](http://www.travel-fever.com/script/parsesets.php?sdir=0108001&set=01)

Stephan,J.: **Upernavik, Grönland. Fahrtenbericht einer Solotour**

aus: Seekajak 86/03, S.38-40 - [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/030615\\_c.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030615_c.html)

Siebke,G.: **Upernavik – mit dem Kajak am Inlandeis**

aus: Kanu Sport 4/04, S.24-27 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040408\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040408_a.html)

Grossmann,J.-L.: **Grönland: Um die Eisberge von Ummannaq**

aus: Kanu Sport 12/07, S.8-14 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.photopulse.ch/greenland2007\\_new/](http://www.photopulse.ch/greenland2007_new/)

Stenftenagel,B.: **Nur Eisberge – einzigartig (Melville Bucht/Grönland)**

(Bericht über M.Kujawa & Co., die unterwegs nach einer Nacht im Zelt ihre Kajaks nicht mehr fanden!)

→ [www.newsclick.de/index.jsp/artid/10818409/menuid/2160](http://www.newsclick.de/index.jsp/artid/10818409/menuid/2160)

Kristjansson,B.: **Greenland Kayak Guide**

→ <http://greenlandkayakguide.blogspot.com/>

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/100418.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/100418.html)

Ziebell,M.: **Ein Schiff wird kommen. Eine unfreiwillige Robinsonade in Grönland.**

aus: Kanu Magazin 4/11, S.72-79 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110628.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110628.html)

Rhein,M./Fischer,J.: **Fernweh: Grönland im Faltboot** (Diskobucht)

aus: Kanu-Sport 7/11, S.8-13 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110802.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110802.html)

-----  
20.09.2011 **Ionische Inseln** (Griechenland) (Revier/Ausland)

Im KANU-MAGAZIN berichtet **Thierry Puyfoulhoux** in dem Beitrag:

### „Ionische Inseln: Spätsommertagtraum“

über drei alternative Mehrtagestouren entlang der westgriechischen Inseln südlich von Korfu bzw. nordwestlich des Peloponnes.

- Tour 1: Rund um Meganisi, Kalamos und Kastos (ca. 83 km)
- Tour 2: Von Lefkada um Kefalonia, Ithaka & Atokos (ca.225 km)
- Tour 3: Umrundung von Zante (Zakynthos) (ca. 124 km)

Folgende Kurz-Infos werden gebracht:

Karten: Ionian Islands, Leadercom (1:100.000);

Verpflegung: In allen kleinen Häfen gibt es Lebensmittelgeschäfte;

Biwakieren: Immer wieder möglich, auch wenn manche Weststrände etwas vermüllt und die anderen Strände etwas „belebt“ sind;

Anreise: per Fährschiff möglich über Venedig, Ancona, Bari und Brindisi;

Text & Fotos laden regelrecht zum Paddeln ein. In den Sommermonaten Juli und August kann es jedoch unerträglich heiß sein. Nur der thermische Seewind bringt dann pünktlich vom späten Vormittag bis zum Nachmittag etwas Abkühlung mit, aber auch Seegang, der bei auflandigen Steilküstenpassagen nicht immer für jedermann beherrschbar ist. Im September und Oktober ist es demgegenüber angenehm warm. Gewitterfronten sorgen jedoch immer mal wieder für Abwechslung, manchmal häufiger & länger als man in dieser Region erwartet. Es empfiehlt sich daher, sich vor Antritt einer Tour zu erkundigen, wo & wann Fährschiffe fahren, um notfalls per Dampfer die Rückfahrt antreten zu können.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr. 7/11, S.36-43 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link:** Kanne,N./Bollinger-Kanne,J.: **Revier Ionische Inseln** → [www.kajak-abenteuer.de](http://www.kajak-abenteuer.de)

**Literatur:** Radspieler,G.: Törnführer-Griechenland, Band 1: Ionische Inseln u.a., 2005

-----

17.09.2011 **Lettmann's ARCHIPEL (525x58cm, 350 Lit. Vol.) ein Seekajak?** (Ausrüstung)

Im Kanu-Forum fragt **McLane** nach der Einschätzung von Lettmanns ARCHIPEL:

→ [www.lettmann.de/catalog/product\\_info.php/products\\_id/812](http://www.lettmann.de/catalog/product_info.php/products_id/812)

als Seekajak. Dazu müsste er eigentlich sagen, was er unter einem „Seekajak“ versteht; denn mittlerweile trifft man beim Weser-Marthon mehr Kajaks, die wie Seekajaks aussehen, als auf der Nordsee.

Auf welche Schwierigkeiten man stößt, wenn man versucht zu klären, was ein „Seekajak“ ist, habe ich im folgenden Beitrag aufgezeigt:

**„Das Seekajak, ein schier unfassbares Faszinosum.**

**22 traumhafte Definitionsversuche“**

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Faszinosum-Seekajak.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Faszinosum-Seekajak.pdf)

Jeder kann nun selber sich daran machen, daraus seine eigene Definition abzuleiten; denn einen genormten Begriff für „Seekajaks“ gibt es noch nicht.

**McLane** gibt sich sicherlich nicht mit dem Hinweis auf diesen Link zufrieden. Vermutlich will er wissen, ob der ARCHIPEL auch dazu taugt, mit ihm entlang der Küste zu paddeln!?

Nun, vor über 40 Jahren hätte man darüber den Kopf geschüttelt; denn da fuhr man mit al-les, was schwamm, auf der Nordsee herum. Es gibt im KANU-SPORT so manchen Bericht, in dem Leute begeistert von ihren Touren entlang der Nord- bzw. Ostseeküste berichten, und zwar mit Wildwasserbooten, so wie sie früher gebaut wurden: 400 – 415 cm lang, versehen mit Spitzenbeutel usw.

Aber die Zeiten haben sich gewandelt und damit auch das Sicherheitsdenken, die Ausrüs-tung, die Ansprüche und die Tourenziele.

Wenn mich einer fragt, ob man mit einem Kajak auch auf dem Meer paddeln kann, so hängt die Beantwortung dieser Frage davon ab, bei welchen Bedingungen wo gepaddelt werden soll. Wer bei Windstille und +20° C Wasser- & Lufttemperatur nur immer dicht entlang des Strandes paddeln will, erhält von mir eine andere Antwort als jener, der auch noch bei 6 Bft. Wind und +10° C Wasser- & Lufttemperaturen 5 km weitab von der Küste bzw. von der nächsten Anlandemöglichkeit entfernt in See stechen will. Bei dieser zweiten „Kaltduscherva-riante“ sollte man schon über ein „seetüchtiges“ Kajak verfügen.

Zur „Seetüchtigkeit“

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

gehört meines Erachtens – bezogen auf den ARCHIPEL – im Wesentlichen Folgendes:

### Seegangstüchtigkeit:

D.h.

- Kann man mit dem ARCHIPEL im Seegang (Welle von vorne, von der Seite und von hinten; brechende Welle; Stromkabelung) paddeln, ohne ständig damit beschäftigt zu sein, nicht zu kentern?
- Kann man mit ihm Kurs halten und somit Strecke paddeln?
- Kann man mit ihm Kurven fahren und somit Hindernissen schnell genug ausweichen (oder fährt es wie auf „Schienen“)?
- Kann man mit ihm Surfen, ohne dass das Kajak ständig ausbricht bzw. der Bug allzu häufig steil und tief in die vorhergehende Welle bohrt & sticht?
- Und kann man mit ihm in der Brandung hoch stützen, ohne dabei aus dem Kajak zu fallen?

Nun der ARCHIPEL hat bei der Variante „HV“ (High Volume = ca. 350 Liter Vol.) die Maße 525x58cm, und bei der Variante „LV“ (Low Volume = ca. 320 Liter Vol.) die Maße 525x57cm. Das sind die Durchschnitt-Maße eines typischen Allround-Seekajaks, mit dem man auf Tages- und Gepäcktour gehen kann, vorausgesetzt die Sitzluke bietet einem genügend festen Sitzhalt und man bringt genügend Gewicht im Vergleich zum Volumen des ARCHIPEL mit. Bei Tagestouren auf dem Meer sollte man bei einem Bootsgewicht von 25 kg und Tagesgepäckgewicht von 10 kg als Kanute beim LV schon über ca. 60 kg und beim HV über ca. 70 kg Körpergewicht verfügen. Wiegt man weniger, müsste man bei der Probefahrt bei Wind & Welle insbesondere darauf achten, ob das kritisch ist.

Ob er einem zu kipplig ist, kann jeder Kanute nur selber feststellen. Vielleicht ist er etwas kippliger als der ESKI 525 und kentert plötzlich zu einer Seite, obwohl man meint, er müsste jetzt zur anderen Seite krängen; denn der ARCHIPEL soll über eine längere Wasserlinie verfügen als der ESKI 525, was i.d.R. nur durch eine Verminderung des Kielsprunges zu erreichen ist. Weniger Kielsprung macht wohl einen Kajak etwas schneller aber auch – zumindest bei Seegang & Kappelwasser – etwas kippliger.

Unter Umständen läuft er bei dem geringeren Kielsprung etwas nass und neigt zum Bohren, zumindest klagten einige „Eski 525“-Kanuten darüber.

Dafür sorgen die verstellbaren Schenkelstützen für einen festen Schenkelhalt in der Brandung.

Demgegenüber ist die früher angebotene „FlipOff“-Steueranlage wenig „surftüchtig“, da das Steuerblatt beim Surfen schnell den Kontakt zum Wasser verliert und ansonsten sich bei harten Surfbedingungen aufschwimmen & verbiegen kann. LETTMANN hat nun bei der Konstruktion des ARCHIPEL darauf geachtet, dass das Heck flacher ausläuft als bei seiner ESKI-Serie, aber damit konnte er nur bedingt dieses Problem lösen. Deshalb hat er sich wohl daran gemacht, eine alternative Steueranlage anzubieten, die „Balance“-Steueranlage. Diese Anlage scheint beim Surfen kaum noch Probleme zu bereiten, dafür ist sie nicht „brandungstüchtig“; denn bei einer Kenterung in der Brandung kann das Steuerblatt nicht mehr vor Grundberührung geschützt werden. Ähnlich problematisch kann es werden, wenn man beim Starten durch die Brandung hinauspaddeln will, aber vom Brecher wieder rückwärts an den Strand gespült wird und „kerzt“. Wer mit diesen Problemen nicht konfrontiert werden

möchte, sollte sich dann eher – zusätzlich oder alternativ - für ein verstellbares Skeg entscheiden oder gleich lieber den HANSEAT (525x58cm; ca. 360 Liter Vol.) wählen (Der soll auch etwas weniger kipplig sein und auch etwas trockener laufen!); denn dessen integrierte Steueranlage kann man ins Unterwasserschiff einziehen, wenn Grundberührungen drohen. Der HANSEAT kostet wohl ein Drittel mehr, für einen passionierten Küstenkanuwanderer wäre das aber sicherlich okay.

### **Kentertüchtigkeit:**

D.h. ist man mit dem ARCHIPEL aufgeschmissen, wenn man kentert?

- Nun er verfügt verstellbare Schenkelstützen, die einem den Schenkelhalt bieten, den man benötigt, wenn man nach einer Kenterung wieder hochrollen möchte.
- Er verfügt weiterhin über eine mindestens doppelte Abschottung, Rettungshalteleinen und frei schwingende Toggles. D.h. nach einer Kenterung mit nassem Ausstieg, geht das Kajak nicht gleich unter, der Kenterbruder kann sich an seinem Kajak festhalten und der Retter findet den nötigen Griffhalt (vorausgesetzt die Rettungshalteleinen haben einen Durchmesser von mehr als 6 mm!), um das Kajak (zumindest bei Ententeichbedingungen) lenzen und den Kenterbruder beim Wiedereinstieg helfen zu können.
- Er ist mit einer genügend langen Sitzluke (79 cm) ausgerüstet, so dass man beim Ausstieg und Wiedereinstieg nach einer Kenterung nicht noch mit der Sitzluke zu „kämpfen“ hat. Wem diese Sitzluke dennoch zu kurz ist, sollte sich für den TASMAN (525x58cm; ca. 355 Liter Vol.) entscheiden, dessen Sitzluke 88 cm lang ist. (Der soll auch etwas weniger kipplig sein und vielleicht auch etwas trockener laufen!?) Aber Vorsicht! Lange Spritzdecken können einem den Wiedereinstieg erschweren, sei es, dass sie irgendwo auf dem Achterdeck oder unter seinem Gesäß hängen bleibt oder dass sie nicht so einfach um den Süllrand zu spannen ist.
- Was fehlt ist eigentlich nur eine effizient arbeitende fest eingebaute Handlenzpumpe (z.B. „Compac 50“); denn LETTMANN selber bietet nur eine wenig effizient arbeitende fest eingebaute Fußlenzpumpe und eine mehr oder weniger zuverlässige (?) E-Lenzpumpe an. Aber vielleicht baut LETTMANN als EXTRA auch die „Compac 50“-Handlenzpumpe ein, dann aber muss man auf die Tagesluke vor der Sitzluke verzichten. Einem Küstenkanuwanderer dürfte diese Entscheidung nicht schwer fallen; denn diese „modische“ 4. Luke bietet wohl mehr Komfort, aber auf Kosten der Sicherheit.

### **Navigationstüchtigkeit:**

D.h. kann ich unterwegs auf dem Wasser im ARCHIPEL mit Karte und Kompass arbeiten?

- Nun, das Gepäcknetz vorn auf dem Kartdeck stört etwas. Für Binnenpaddler mag es recht praktisch sein, aber beim Küstenkanuwandern gehört dorthin die Seekarte (Format DIN A 3). Wer aber auf Gepäcknetz „steht“, kann so etwas hinter der Sitzluke montieren. Ansonsten ist beim ARCHIPEL der Platz vor der Sitzluke als Kartendeck geeignet und so mit Kartenhaltegummis bestückt, dass man die Seekarte bei Wind & Welle nicht so leicht verlieren kann. Man sollte nur darauf achten, dass LETTMANN so viele Fittings (nämlich: 6) vor der Sitzluke auf dem Kartendeck verschraubt, dass man insgesamt 3 Kartenhaltegummis befestigen kann. Übrigens, der ARCHIPEL verfügt über eine 79 cm lange Sitzluke. Unter Umständen kann dann nicht jeder die Seekarte auf dem Kartendeck ablesen. Da aber der vordere Süllrand nicht zu hoch aus dem Deck herausragt, kann man die Seekarte auch etwas auf die Spritzdecke ziehen, ohne dass dabei die Seekarte sofort an Halt verliert; denn sie kann dann immer noch von 2 Kartenhaltegummis gehalten werden. Ansonsten sollte man bei der Spritzdecke darauf achten, dass sie mit 2 Ösen ausgestattet wird, damit man daran ein weiteres Kartenhaltegummi befestigen kann. (Beim TASMAN

mit seiner 88 cm langen Sitzluke sollte man jedoch davon ausgehen, dass man die Seekarte nur noch dann lesen kann, wenn sie vollständig auf der Spritzdecke liegt, was möglich ist, wenn man die Spritzdecke mit 4 Ösen und 2 Kartenhaltegummis ausstattet!)

- Leider muss man den Kompass irgendwo auf dem Vorderdeck montieren, da (im Gegensatz zum HANSEAT) kein vorgeformter Platz dafür vorgesehen ist, aber das hat nur was mit „Schönheit“, nichts aber mit „Navigationstüchtigkeit“ zu tun.

#### **Fazit:**

Steueranlage und Fußlenzpumpe stellen die einzigen bootsbedingten Schwachstellen des ARCHIPEL da. Letztlich hängt es jedoch vom Kanuten ab, ob er mit dem ARCHIPEL klar kommt. Das macht eine Probefahrt unter realistischen Wind- & Seegangbedingungen erforderlich. Außerdem genügt es nicht, wenn nur sein Seekajak „seetüchtig“ ist, vielmehr muss auch der Kanute selbst „seetüchtig“ sein, d.h. in der Lage sein:

- bei Seegang zu paddeln,
- nach einer Kenterung wieder einzusteigen und anschließend wieder weiter zu paddeln, als ob nichts gewesen wäre,
- auf dem Wasser bei Wind & Welle mit Hilfe der Seekarte sein Ziel zu finden.

Last not least muss er sein Kajak kennen. So erlebte ich mal einen Kanuten im ESKI 525, also dem Vorgänger des ARCHIPEL, der plötzlich nicht mehr imstande war, sein geliehenes Kajak auf Kurs zu halten, da er bei 5 Bft. Wind den Kontakt zu den Steuerpedalen verloren hatte. Später an Land hat er dann festgestellt, dass sein verstellbarer Sitz sich von allein verstellt hatte, weil er vor dem Start nicht geprüft hatte, ob die Sitzfeststellschraube noch fest angezogen war!

Wer übrigens wissen möchte, auf was alles man beim Kauf eines seetüchtigen Kajaks zu achten hat, der möge sich folgenden Beitrag downloaden:

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)

**Text:** Udo Beier

-----

#### **14.09.2011 Drachenboot-Unfallreport Prästö-Fjord (Gesundheit)**

Am 11. Februar 2011 ereignete sich auf dem Praestö-Fjord (Ostseite der dänischen Insel Seeland) mit einem Drachenboot bei +2° C Wassertemperatur ein Seenotfall, über den am 28.02.11 hier berichtet wurde:

→ [www.kuestenkanuwandern.de/gesund/110228.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/gesund/110228.html)

Am 14.09.11 erschien nun der offizielle Report „Den Maritime Havarikommission“ über diesen Unfall:

→ [www.dmaib.dk/Ulykkesrapporter/S%C3%B8ulykkesrapport\\_drageb%C3%A5d.pdf](http://www.dmaib.dk/Ulykkesrapporter/S%C3%B8ulykkesrapport_drageb%C3%A5d.pdf)

bei dem:

- 1 Lehrer starb,
- 7 Schüler (2 Mädchen und 5 Jungen) sehr stark unterkühlten, so dass sie längere Zeit im Krankenhaus verbleiben mussten und jetzt noch immer unter den physischen und kognitiven Folgen leiden,

- 6 Schüler (5 Mädchen und 1 Junge) sowie ein weiterer Lehrer nach kurzem Krankenhausaufenthalt als geheilt entlassen werden konnten.

Über einen der gesundheitlich stark beeinträchtigten Schüler berichtet das dänische TV:

→ <http://nyhederne.tv2.dk/article.php/id-43352433:s%C3%A5dan-er-det-g%C3%A5et-pr%C3%A6st%C3%B8eleverne.html>

-----

09.09.2011 **9x TIDERACE-Seekajaks** (Ausrüstung)

Während lange Zeit die britische Seekajak-Szene von

- VALLEY => [www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)
- P&H => [www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)
- NIGEL DENNIS (SKUK) => [www.seakayakinguk.com](http://www.seakayakinguk.com)

dominiert wurde, sind nun seit einigen Jahren noch weitere britische Hersteller dazugekommen, z.B.

- TIDERACE => [www.tideraceseakayaks.co.uk](http://www.tideraceseakayaks.co.uk)
- ROCKPOOL => [www.rockpoolkayaks.com](http://www.rockpoolkayaks.com)

Im Folgenden sollen kurz die Seekajaks von TIDERACE vorgestellt werden:

## **Das TIDERACE-Sortiment**

### **XCAPE-Werbung:**

Tourenboot, welches ohne Anstrengung zu paddeln ist. Ca. 3 cm breiter gebaut als EXPLORE S und EXPLORE. Hohe Anfangsstabilität, Kielsprung beeinträchtigt nicht den Geradeauslauf. Sicheres Verhalten bei rauen Bedingungen.

Fazit: Etwas mehr Breite (zwischen 54, 55 bzw. 58 cm) und gemäßiger Kielsprung sorgen für sicheres Verhalten bei rauen Gewässerbedingungen. Das Volumen schwankt zwischen ca. 332, 360 und 406 Liter und der „Stabilitätsfaktor“ zwischen 82, 86 bzw. 115.

**XCAPE S** (513/447x54 cm; ca. 332 Liter Vol.; Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,7 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 82)

**XCAPE** (540/465x55 cm; ca. 360 Liter Vol.; Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 26,2 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 86)

**XCAPE X** (540/468x58 cm; ca. 406 Liter Vol.; Sitzluke: 89x52 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 47,0 Nm bei 30° (Stabilitätsfaktor = 115)

### **XPLORE-Werbung:**

Expeditionskajak mit hoher Fahrtengeschwindigkeit, das auch für Tagestouren geeignet ist – genügend Kielsprung und hohe Endstabilität sorgen für Sicherheit bei rauen Gewässerbedingungen.

Fazit: Etwas weniger Breite (zwischen 51, 53 bzw. 60 cm) und wahrscheinlich ein geringerer Kielsprung sorgen für leichteres, aber dennoch sicheres Paddeln bei rauen Gewässerbedingungen (Ausnahme: S-Variante?). Das Volumen schwankt zwischen 330, 380 bzw. 430 Liter und der „Stabilitätsfaktor“ zwischen 68, 81 bzw. 115.

**XPLORE S** (533x51 cm; ca. 330 Liter Vol.; Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 13,8 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 68)

**XPLORE** (549x53 cm; ca. 380 Liter Vol.); Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,8 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 81)

**XPLORE X** (549x60 cm; ca. 430 Liter Vol.; Sitzluke: 90x50 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 47,0 Nm bei 30° (Stabilitätsfaktor = 115)

### **XCITE-WERBUNG:**

Ein Play-Boot für raue Gewässerbedingungen und „Rockhopper“ sowie ein flinkes Boot zum Streckepaddeln.

Fazit: So breit wie die XPLORE S und XPLORE-Seekajaks (51 bzw. 53 cm), aber etwas kürzer (503 bzw. 525 cm) und wahrscheinlich mit etwas mehr Kielsprung. Die S-Variante mag wohl etwas kippliger sein und mehr Ansprüche stellen bei rauen Gewässerbedingungen? Das Volumen liegt bei 311 bzw. 366 Liter und der „Stabilitätsfaktor“ bei 69 bzw. 82.

**XCITE S** (503x51 cm; ca. 311 Liter Vol.; Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 13,6 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 69)

**XCITE** (525x53 cm; ca. 366 Liter Vol.; Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,7 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 82)

### **XTREME-Werbung:**

Eine „Greenland-Rolling-Machine“, ideal für Tideraces, Overfalls und große Surfwellen. Mit mehr Kielsprung, weniger Länge und flacheres Unterwasserschiff, nicht für's Streckepaddeln.

Fazit: Es handelt sich wohl um ein dank Kürze (517 cm) und Kielsprung wendigeres Seekajak, das trotz des flacheren Unterwasserschiff nicht wesentlich stabiler liegt als die anderen Tiderace-Seekajaks mit ähnlichem Volumen.

**XTREME** (517/440x52 cm; ca. 370 Liter Vol.; Sitzluke: 87x49 cm)

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 21,2 Nm bei 25° (Stabilitätsfaktor = 84)

### **Zusammenfassung:**

TIDERACE scheint Seekajaktypen am „laufenden Band“ entwerfen zu können, und zwar mit Unterstützung eines Computerprogramms. So gibt es bislang die Typen:

- **XCAPE** – es ist ein „Standard“- bzw. „Allround“-Seekajak. Man könnte es als Basis für die Entwicklung der anderen 3 Typen von Tiderace-Seekajaks ansehen.
- **XPLORE** – es baut auf den XCAPE auf und ist um ca. 3 cm schlanker (Ausnahme: X) sowie etwas länger geworden und wahrscheinlich mit etwas weniger Kielsprung ausgestattet. Dadurch soll es etwas leichter/schneller laufen, ohne jedoch bei rauen Gewässerbedingungen allzu kipplig zu sein.
- **XCITE** – es ist wohl die erste Reaktion darauf, dass Seekajak immer häufiger auf Tagestouren in schwerer See (z.B. Gezeitenstromkabel-, Surf- und Brandungsbedingungen) eingesetzt wird. Es ist kürzer als ein vergleichbarer XCAPE und XPLORE. Außerdem wird es wahrscheinlich etwas mehr Kielsprung haben als der XPLORE.
- **XTREME** – es ist wohl die zweite Reaktion darauf, dass immer mehr Kanuten ihr Seekajak nicht zum Küstenkanuwandern, sondern zum Spielen im schweren See-gang einsetzen wollen (deshalb wird wohl nur er mit den i.d.R. 100 % wasserdichten runden Gepäckklukendeckel ausgestattet, aber deshalb wird wohl auch auf den fest einbaubaren Kompass verzichtet!?). Dafür muss er wendiger (also kürzer sein und mehr Kielsprung haben). Außerdem muss er stabiler im Wasser liegen (also eher eine flacheres als runderes Unterwasserschiff haben). Schließlich sollte der Bug eines Seekajaks bei der Fahrt durch Brandung bzw. Gezeitentromkabelung bzw. beim

Surfen nicht so leicht/schnell in die Welle bohren/stechen (also einen etwas voluminöseren Bug mit mehr Kielsprung im Bugbereich und eine etwas nach hinten versetzte Sitzluke haben). Das führt wahrscheinlich zur Erhöhung des Wasserwiderstandes, aber sicherlich erst ab einer Geschwindigkeit (ab 8-9 km/h), in dem „Player“, „Rockhopper“ aber auch „Wanderer“ sowieso nicht vordringen wollen.

Allen diesen TIDERACE-Seekajak-Typen (Ausnahme: XTREME) ist gemein, dass es sie in verschiedenen Volumengrößen (insgesamt: bis zu 3) gibt, die von ca. 311 Liter Volumen (XCITE S) bis 430 Liter Volumen (XPLORE X) reichen. Es ist dabei davon auszugehen, dass es TIDERACE gelungen ist, die Volumenvergrößerung nicht bloß durch eine Erhöhung des Bootskörpers zu erreichen. Vielmehr werden mit Hilfe eines Computerprogramms alle Maße des Ausgangsmodells entsprechend angepasst.

Alle TIDERACE-Seekajaks verfügen auch über ein verstellbares Skeg, dessen Fläche sich kontinuierlich vergrößert, so dass es möglich ist, mit ihm nicht nur die Luvgerigkeit zu beheben, sondern gezielt auch eine Leegierigkeit zu erzeugen. Ob es jedoch möglich, allein mit einem Skeg das 430-Liter-Seekajak XPLORE X auf Kurs zu halten, müsste ein Probefahrt zeigen.

Was TIDERACE noch fehlt, sind eigentlich:

- ein XTREME S; denn die ca. 370 Liter Volumen des XTREME sind etwas viel für ein Day-Boat. Es läuft wohl sicherlich sehr trocken, aber wird immer windempfindlicher, je leichter die Leute werden (=> rein theoretisch müsste beim XTREME ein Kanute mindestens ca. 75 kg wiegen – inkl. 10 kg Tagesgepäck – wenn er nicht zum „Spielball“ des Windes werden möchte!);
- eine Weiterentwicklung des XTREME vom „Tidearaceer“ zum reinrassigen „Wavehunter“ (= XPLORER?), der über einen solch ausgeprägten Knickspant verfügt, sodass man nicht nur mit einem Brecher, sondern auch seitwärts zum Brecher surfen kann; dabei sollte ein solches Seekajak vom Bugvolumen her so konzipiert werden, dass es bei der Fahrt gegen Brecher nicht allzu leicht zum Kerzen bzw. zum Rückwärts-Surfen neigt; denn das bisherige Bug-Volumen des XTREME scheint mir einfach so hoch zu sein;
- und ein schnellerer Typ (= XCEED?), also ein längeres Seekajak (so um die 580 cm Länge) mit minimalem Kielsprung, etwas weniger flachem, sondern eher etwas gerundetem Unterwasserschiff und – zur Maximierung der Wasserlinienlänge – mit weniger Überhänge an Bug und Heck.

### TIDERACE-Seekajaks: kritische Aspekte

TIDERACE-Seekajaks sind – wie viele andere Seekajaks auch - allesamt nicht ganz see-tüchtig, da nur **bedingt „kentertüchtig“!** Warum das? Nun, die einzige effiziente und zuverlässige Lenzpumpe ist die auf dem Kartendeck fest eingebaute Handlenzpumpe „Campac 50“. Leider scheint es bei immer mehr Seekajak-Herstellern „Mode“ zu sein, nach dem „3-Hatch-Design“ (d.h. der Einführung der Tagesluke hinter der Sitzluke), jetzt den „4-Hatch-Design“ zu bevorzugen (d.h. Einführung einer weiteren Tagesluke vorn auf dem Kartendeck) (vereinzelt findet man z.B. noch bei NIGEL-DENNIS-Seekajaks und ROCKPOOL-Seekajaks). Die 3. Luke hinter der Sitzluke mag noch okay sein; denn z.B. gerade die „Day-„Paddler haben so die Möglichkeit, ihr Gepäck sicher vorm Verrutschen im Heck zu verstauen. Aber die 4. Luke vor der Sitzluke, die dürfte höchstens die Binnenpaddler erfreuen; denn sie können nun endlich in Griffnähe z.B. Kamera, Briefftasche, Autoschlüssel, Sonnencreme, Lippenstift, Neokappe, Paddelpfötchen und Müsliriegel verstauen. Der Verzicht auf die fest eingebaute Handpumpe fällt ihnen nicht so schwer. Aber wer denkt an die Küstenpaddler, auch wenn die bei den Käufern von Seekajaks in der Minderheit sind? Wenn die bei rauen Gewässerbedingungen kentern und nicht hochrollen können, wie Lenzen sie ihre Sitzluke.

Natürlich gibt es eine tragbare Handlenzpumpe, die man irgendwo auf dem Deck mehr oder weniger verlustsicher verstaut und dann mehr oder weniger schnell hervorkramt und mehr oder weniger effizient einsetzt. M.E. kann man das als Rückschritt in Sachen Sicherheit ansehen; denn auch die alternativ einbaubare Fußlenzpumpe ist zu wenig effizient und die eingebaute E-Lenzpumpe zu wenig zuverlässig. Dieser Verzicht auf „Kentertüchtigkeit“ geht übrigens damit einher, dass immer mehr Seekajakhersteller ihre Seekajaks ausrüsten mit:

- allzu lockeren und zu dünnen Rettungshalteleinen (unter 8 mm Durchmesser),
- nicht frei schwingenden Toggles,
- einem Rückengurt, der nicht nur das Rollen, sondern auch den Wiedereinstieg erschwert,
- einer allzu großen Spritzdecke, die bei Stress den Wiedereinstieg behindern und mit kalten Fingern kaum zu schließen sind.

Ein weiterer Punkt, der die **Kentertüchtigkeit** der TIDERACE-Seekajaks beeinträchtigt, betrifft die starr eingebauten Schenkelstützen; denn nur der, der über genügend Schenkelhalt verfügt, wird in der Lage sein, nach einer Kenterung wieder hochzurollen. Starr eingebaute Schenkelstützen können jedoch nicht jedem Kanuten den entsprechend erforderlichen Schenkelhalt bieten, außer man bastelt sich etwas.

Obwohl es mittlerweile bei PE-Seekajaks zum guten Standard gehört, verstellbare Schenkelstützen einzubauen, sucht man das bei den Glasfaser-Seekajaks von TIDERACE & Co. vergebens (Ausnahme: LETTMANN-Seekajaks). Es wird wohl von jedem Küstenkanuwanderer verlangt, für den entsprechenden Schenkelhalt selber zu sorgen, so wie man früher bei den Autos mit Rücken- und Sitzkissen versuchte, einen besseren Halt zu finden. Nein, das ist nicht akzeptabel,

- erstens, weil nicht alle Küstenkanuwanderer bzw. Küstenkanuwanderinnen „Bastler“ sind,
- und zweitens, weil der richtige Schenkelhalt auch die **Seegangstüchtigkeit** eines Seekajaks beeinflusst, oder wie möge man z.B. in brechender See eine hohe Padelstütze ohne Schenkelhalt ausführen?

So weit die „Papier-Form“ der Seekajaks von TIDERACE. Es genügt jedoch nicht, eine Kaufentscheidung allein von den Print-Werbeaussagen bzw. Homepage-Infos des Herstellers abhängig zu machen. Weitere Infos von neutralen Stellen sind zu beschaffen. Leider ist nicht jeder (Test-)Bericht neutral und die Empfehlungen von Mitpaddlern sind auch mit Skepsis zu beurteilen, schwärmen doch viele von denen nur von ihren eigenen Seekajaks.

**Deshalb bleibt einem wohl nichts anders übrig, das Seekajak, für das man sich interessiert ausgiebig, d.h. unter realistischen Wind- & Wellenbedingungen zur Probe zu fahren!**

- [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf)

## Technische Daten des SEA KAYAKERS

Im Folgenden sollen die Ergebnisse von drei Testberichten über TIDERACE-Seekajaks besprochen werden, die vom us-amerikanischen SEA KAYAKER veröffentlicht wurden:

- XPLORE (getestet im Juni 2011),
- XCITE (getestet im April 2011),
- XTREME (getestet im Oktober 2011).

Dort findet man Infos über diverse technische Daten, wie z.B. über:

- **Wasserwiderstand** in Abhängigkeit von der Beladung und der Geschwindigkeit,
- **Wasserlinienlänge** in Abhängigkeit von der Beladung,
- **Schwerpunkt** („Center of buoyancy / % of length from bow“)
- sowie über das **aufrechtende Moment** in Abhängigkeit der Beladung.

Diese technischen Daten sind **objektiv, neutral & reproduzierbar**, aber bilden die Wirklichkeit nicht immer zu 100 % ab. Sie werden beim SEA KAYAKER per Computersimulation ermittelt und können mit Ausnahme der Wasserwiderstandswerte auch im Internet abgerufen werden:

[www.seakayakermag.com/2011/April11/Xcite\\_Tspecs.pdf](http://www.seakayakermag.com/2011/April11/Xcite_Tspecs.pdf)  
[www.seakayakermag.com/2011/June11/Xplore\\_Tspecs.pdf](http://www.seakayakermag.com/2011/June11/Xplore_Tspecs.pdf)  
[www.seakayakermag.com/2011/Oct11/Xtreme\\_Tspecs.pdf](http://www.seakayakermag.com/2011/Oct11/Xtreme_Tspecs.pdf)

Möchte man etwas über das **Geschwindigkeitspotenzial** der 3 Seekajaks erfahren, muss man die Wasserwiderstandswerte miteinander vergleichen (s. Tab.):

- Bei 4 kn (= 7,4 km/h) sind die Unterschiede zwischen den 3 Seekajaks minimal:  
→ 1,63 kg bei XPLORE und XCITE sowie 1,65 kg bei XTREME1
- Ab 5 kn (= 9,3 km/h), insbesondere aber ab 6 kn (= 11,1 km/h) sind die Unterschiede jedoch „geschwindigkeitsentscheidend“:  
→ 6,24 kg bei XPLORE; 6,63 kg bei XCITE sowie 7,05 kg bei XTREME:  
D.h. das kürzere und mit mehr Kielsprung ausgestattete „Playboat“ XTREME ist dann merklich langsamer und der längere und schmalere „Cruiser“ XPLORE merklich schneller, aber nicht so schnell, wie die wirklich schnellen Konkurrenz-Modelle von CURRENT DESIGNS, TAHE und EPIC:  
→ 5,32 kg bei EXTREME, 4,92 kg bei BAIDARKA und 4,66 kg bei 18X SPORT.

Über die **Manövrierbarkeit** bzw. **Seegangstüchtigkeit** (?) (aber auch über das Geschwindigkeitspotenzial (!)) kann man demgegenüber etwas erfahren, wenn man die Daten über den Schwerpunkt („Center of buoyancy / % of length from bow“) miteinander vergleicht (s. Tab.):

- Beim XPLORE liegt er mit 46,52% am weitesten vorne und beim XTREME mit 55,65% am weitesten hinten!  
D.h. der XTREME hat das Zeug dazu, am wenigsten zu bohren (dafür aber am meisten zu saugen). Übrigens, von allen bislang vom SEA KAYAKER getesteten Seekajaks weist der XTREME den höchsten Wert auf, selbst höher als beim ETAIN (= 54,15%) und DELPHIN 155 (= 51,58%).

### Tab.: Technische Daten lt. SEA KAYAKER (2011)

-----  
Zum Vergleich die Daten eines Renn-Seekajaks:  
-----

RAPIER 20 (607/598\*x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB):  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 2,64 kg** / 6 kn = 4,12 kg  
=> Schwerpunkt: 50,80 % (fast mittig)  
-----

+++++

-----  
XPLORE (547/478\*x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB):  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / **5 kn = 3,43 kg** / 6 kn = 6,24 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,7 Nm bei 25°  
=> Schwerpunkt: 46,52 % (deutlich „buglastig“)

---

**XCITE (530/455\*x55 cm; ca. 310 Liter Vol.) – Tiderace (GB):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,63 kg / **5 kn = 3,67 kg** / 6 kn = 6,63 kg  
=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,1 Nm bei 25°  
=> Schwerpunkt: 49,42 % (fast mittig)

---

**XTREME (516/443\*x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,96 kg** / 6 kn = 7,05 kg  
=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 25°  
=> Schwerpunkt: 55,65 % (deutlich „hecklastig“)

+++++

---

Zum Vergleich die Daten von Seekajaks mit Bestwerten in der jeweiligen Geschwindigkeitsstufe:

---

**EXTREME (577/510\*x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,59 kg / **5 kn = 2,93 kg** / 6 kn = 5,32 kg

---

**BAIDARKA (547/533\*x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,66 kg / **5 kn = 2,83 kg** / 6 kn = 4,92 kg  
=> Schwerpunkt: 52,53 % (leicht „hecklastig“)

---

**18X SPORT (549/540\*x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,76 kg / **5 kn = 2,85 kg** / 6 kn = 4,66 kg  
=> Schwerpunkt: 50,40 % (mittig)

---

Zum Vergleich die Daten von zwei Seekajaks, die in Konkurrenz zum XTREME sehen:

---

**DELPHIN 155 (479/441x58cm; ca. 322 Liter Vol.) – P&H (GB):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,88 kg** / 6 kn = 7,09 kg  
=> Schwerpunkt: 51,58 % (leicht „hecklastig“)

---

**ETAIN (534/458x55cm; ca. 362 Liter Vol.) – Valley (GB):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,68 kg / **5 kn = 3,58 kg** / 6 kn = 6,45 kg  
=> Schwerpunkt: 54,15 % (deutlich „hecklastig“)

---

Zum Vergleich die Daten des wahrscheinlich in Deutschland am meisten verkauften Seekajaks:

---

**SEAYAK (PE) (485/434x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,87 kg / **5 kn = 3,95 kg** / 6 kn = 6,99 kg

---

\* = Wasserlinienlänge

Die Daten über das aufrichtende Moment sagen auch etwas über das „Krängungsmoment“ aus. Sie variieren zwischen den Angaben von TIDERACE und SEA KAYAKER. Bemerkenswert ist; dass insbesondere die Werte beim SEA KAYAKER über den XTREME niedriger sind, obwohl er als „Rockhopper“ stabiler im Wasser liegen sollte. Hier ist also der einzelne Kanute gefordert, nicht diesen Daten blind zu glauben, sondern bei einer Probefahrt selber zu prüfen, wie kipplig die TIDRACE-Seekajaks für ihn sind. Wird doch die Kippligkeit

auch von der Körpergröße sowie dem Körpergewicht des Kanuten und dem Gewicht des transportierten Gepäcks beeinflusst. Z.B. liegt das aufrichtende Moment des XTREME bei einem 68-kg-Kanuten inkl. 45 kg Gepäck bei 20,3 Nm, im Vergleich dazu bei einem 91-kg-Kanuten ohne Gepäck bei ca. 4,7 Nm!??

## Testurteile des SEA KAYAKERS

Daneben lässt SEA KAYAKER zusätzlich jedes Seekajak von 3 Kanuten testen und veröffentlicht deren **subjektive** Beurteilungen. Diese Urteile liefern Infos über die praktischen Eigenschaften eines Seekajaks. Im Folgenden will ich ein paar Eigenschaften der drei TIDERACE-Seekajaks XTREME; XCITE UND XPLORE aufzählen, die ich für erwähnenswert halte:

### **XTREME (516/443\*x55cm; 28 kg; ca. 335 Liter Vol.; Skeg; 4 runde Gepäckluken):**

getestet von:

SR (180 cm / 73 kg):

Tagestour ohne und mit 23 kg Gepäck / 4 Bft. Wind / 3,7 km/h Strom / bis 46 cm Welle;

GL (180 cm / 75 kg):

Tagestour ohne und mit 27 kg Gepäck / 4 Bft. Wind / 11,1 km/h Strom / bis 91 cm Welle;

TE (184 cm / 91 kg):

Tagestour ohne Gepäck / 4 Bft. Wind / bis 45 cm Welle.

Sitzluke: TE = Problem, mit beiden Beinen gemeinsam in die Schlüsseloch-Sitzluke einzu- steigen und aus der Sitzluke auszusteigen; TE = Sitzprobleme, da die Sitzschale den Beinen nicht genügend Halt bietet. GL = Schenkelstützen drücken auf die Knie.

Anfangsstabilität: GL = niedrig; SR = hoch; TE = gut.

Endstabilität: hoch, mäßig, gut.

Geradeauslauf: SR = dreht zu leicht; GL = giert, aber er braucht nicht das Skeg; TE = guter Geradeauslauf.

Manövrierbarkeit: gut, dreht leicht.

Geschwindigkeit: SR = max. 6 kn, Tourengeschwindigkeit 3,5 kn. GL = bei 4 kn läuft er ohne große Anstrengung. TE = 4,25 kn Dauergeschwindigkeit und 6 kn Sprintgeschwindigkeit.

Surfen: GL = wird von den Wellen leicht mitgenommen, bricht nicht aus; SR = beim Surfen leicht zu kontrollieren, sogar beim Surfen rückwärts;

Durch die Brandung: GL = läuft relativ trocken durch die Brecher;

Luvgerigkeit: TE = beherrschbar mit Skeg bzw. mit Kanten und Rundschlägen; lässt man das Skeg ganz heraus, kann man kontrolliert Leegierigkeit erzeugen.

Rollen: GL = Schenkel- und Fußstützen sowie niedriger Rückengurt erleichtern die Rolle; SR = lässt sich gut vorwärts- und rückwärts rollen; TE = es lässt sich wie ein Greenland-Kayak rollen.

Rettung: SR = keine Probleme beim Unterwasser-Ausstieg, TE = musste beim nassen Aus- stieg konzentriert ein Bein nach dem anderen aus der Sitzluke holen; GL = der „Cowboy“- Wiedereinstieg – ging problemlos.

Cruising (Gepäckfahrten): GL = genug Stauraum für mehrtägige Touren, jedoch stört es beim Packen, dass es keinen ovalen Gepäck-Lukendeckel gibt; TE = der Bugstauraum ist okay, der Heckstauraum ist etwas klein, der Skeg-Kasten erschwert das Verstauen; SR = vordere Tagesluke ist nicht ganz dicht; SR = das Fahrverhalten wird durch zusätzliches Gepäck nicht beeinflusst; GL = zusätzliches Gepäck erhöhte die Anfangs- & Endstabilität und beeinträch- tigte etwas die Beschleunigung.

### **XCITE (530/455\*x55 cm; 25 kg; ca. 310 Liter Vol.; Skeg; 4 runde Gepäckluken):**

getestet von:

JK (165 cm / 68 kg):

Tagestouren ohne Gepäck / 4 Bft. Böen / 11,1 km/h Gezeitenströmung

GL (180 cm / 75 kg):

Tagestouren ohne Gepäck / 4 Bft. Wind / Kabbelwasser;

TW (185 cm / 91 kg):

Tagestouren ohne Gepäck / 2 Bft. Wind / 122 cm Dampferwelle

Sitzluke: GL = die Schenkelstützen passen.

Anfangsstabilität: GL = Anfangsstabilität mäßig, aber leicht zu kanten und nicht kipplig;

Endstabilität: mäßig hoch;

Geradeauslauf: GL = Skeg wird nicht benötigt, um Kurs zu halten;

Manövrierbarkeit: GL+TW = exzellent, JK = nicht sehr agil;

Geschwindigkeit: JK = 3,5 kn Fahrttempo, 5,5 kn Sprint; GL = 4 kn Fahrttempo, 5 kn Sprint;

Surfen: leicht zu mövriern beim Surfen,

Durch die Brandung: TW = der Bug planscht, aber das Wasser läuft schnell wieder ab;

Luvgierigkeit: GL = leichte Luvgierigkeit bei 3 Bft. Wind, die mit dem Skeg behoben werden kann; zudem kann man das Seekajak mit dem Skeg leegierig werden lassen;

Rollen: GL = Schenkel- und Fußstützen sowie der niedrige Rückengurt erleichtern die Rolle.

Rettung: JK+TW = der „Cowboy“-Wiedereinstieg bzw. „Reentry & Roll“ funktioniert;

Cruising (Gepäckfahrten): TW = eingeschränkter Stauraum; JK+GL = Stauraum reicht für eine Woche, sofern man das Gepäck durch die runden Gepäckluken bekommt; TW = die Gepäckluken sind dicht.

**XPLORE (547/478\*x53cm; 27 kg; ca. 326 Liter Vol.; Skeg; 2 runde + 2 ovale Gepäckluken):**

getestet von:

GL (180 cm / 75 kg):

Tagestour mit 20 kg Gepäck / 3 Bft. Wind / 30 cm Kabbelwasser;

RG (188 cm / 100 kg):

Tagestouren ohne Gepäck / 4 Bft Wind mit 5 Bft. Böen / 76 cm Welle;

TW (185 cm / 82 kg):

Tagestouren ohne Gepäck / 6 Bft. Wind / 122 cm Welle.

Sitzluke: GL = die Schlüssellochluke macht es erforderlich, mit den Beinen nacheinander einzusteigen; das Cockpitvolumen ist recht niedrig gehalten und somit funktionell; der Rückengurt stört nicht beim Zurücklehnen; die starren Schenkelstützen passen exzellent; TW = die Fußpedalen ermöglichen aggressives Paddeln; die Sitzschale ist nachträglich verstellbar; die starren Schenkelstützen sitzen zu eng an den Hüften; RG = die Schenkelstützen drücken etwas; TW = das verstellbare Skeg hat einen flatterfreien Halt.

Anfangsstabilität: GL = etwas niedrig, kipplig; RG = kein Seekajak zum Fotografieren und zur Vögelbeobachtung;

Endstabilität: mäßig / anspruchslos / vorhersagbar;

Geradeauslauf: GL = läuft etwas aus dem Kurs;

Manövrierbarkeit: GL = läuft nicht leicht um die Kurve, außer man kantet es;

Geschwindigkeit: TW = 3,5 kn Fahrtengeschwindigkeit; sehr gute Sprintgeschwindigkeit;

Surfen: TW = es ist leicht zu Surfen und neigt nicht zum Bohren;

Durch die Brandung: TW = bei 6 Bft. Gegenwind schwoift der Bug stets hin und her (bis 15°); ansonsten läuft es relativ trocken;

Luvgierigkeit: GL = etwas luvgierig bei 4 Bft. Wind, was mit dem Skeg jedoch korrigiert werden kann; wenn das Skeg ganz draußen ist, neigt es zur Leegierigkeit;

Rollen: GL = dank Schenkel- und Fußstützen sowie Rückgurt kann man mehrere Rollvarianten durchführen; TW = beim Hochrollen muss man wegen der geringen Endstabilität aufpassen, dass man nicht gleich wieder auf der anderen Seite hineinfällt;

Rettung: GL = beim nassen Ausstieg stört die enge Schlüsselochsitzluke; der „Cowboy“-Wiedereinstieg klappt problemlos auch bei etwas Seegang.

Cruising (Gepäckfahrten): RG = geeignet für bis zu 10-Tages-Touren; TW = trockene Gepäckbereich mit Ausnahme der Tagesluke; TW = nichts für Anfänger.

Ja, diese Informationen müssen reichen, um bei einer Probefahrt mit einem dieser TIDERACE-Seekajaks zu wissen, auf was alles zu achten ist, um sich ein Bild darüber zu machen, ob es das richtige Seekajak für einen ist.

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

24.08.2011 **ETAİN** (534x55cm; ca. 362 Liter Vol.) von Valley (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER wird ein Testbericht über das folgende britische Seekajak vorgestellt:

**ETAİN** (534x55 cm; ca. 362 Liter Volumen) von VALLEY SEA KAYAKS (GB)

Wasserlinienlänge/-breite: 458x55 (bei 113,5 kg Beladung)

Cockpit (Innenmaße): 77 x 40 cm (Höhe vorne/hinten: 31/22 cm)

Schenkelstützen: starr eingebaut

Abschottung: 3-fach

Lukendeckel (elastisch): vorne = oval / hinten = rund + oval;

Besonderheit: abnehmbarer Tageslukenbehälter (vorne)

Kompass: einbaubar vor dem vorderen Lukendeckel

Steuerung: verstellbares Skeg

Material: Diolen, Fiberglas, Kevlar bzw. PE (3-lagig)

Gewicht: 28 kg (inkl. Lukendeckel und Skeg)

Wasserwiderstand bei: 7,4 km/h = 1,68 kg bzw. 11,1 km/h = 6,45 kg

weitere Daten: [http://www.seakayakermag.com/2011/Aug11/Etain\\_Tspecs.pdf](http://www.seakayakermag.com/2011/Aug11/Etain_Tspecs.pdf)

Infos: [www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)

Getestet wurde das Seekajak von 3 Kanuten, die 185 cm groß sind und zwischen 73 und 98 kg wiegen. Gepaddelt wurde bei 3-5 Bft. Wind mit max. 27 kg Gepäck.

Vieles wird an dem Seekajak mit großer Sachkunde gelobt. Da ich mir aber bei so viel Lob nie ganz sicher bin, ob das nur als Zeichen dafür gedeutet werden kann, dass das Seekajak nicht bei schwierigen Gewässerbedingungen getestet wurde, beschränke ich mich hier nur auf die Wiedergabe der Mängel:

- Es fehlt eine Abpolsterung der Schenkelstützen (soll behoben worden sein)!
- Die Position der nicht verstellbaren Schenkelstützen ist nicht optimal!
- Ankanten allein genügt nicht, um eine Kurve einzuleiten!
- Das Skeg scheint von seiner Wirkung her, nur bedingt effizient zu sein: Luvgierigkeit kann mit ihm behoben werden, aber nicht soweit, dass das Seekajak leegierig wird!
- Beim Unterwasserausstieg können die Knie nicht zusammen aus der Sitzluke rutschen!

- (Der Tageslukenbehälter ist nicht völlig dicht! (lt. Test des ADVENTURE KAYAK, Nr. Summer/Fall 2011, S.26)

Zu vermissen sind jedoch einige kritische Anmerkungen über:

- fehlende verstellbare Schenkelstützen;
- die Anfälligkeit ovaler Gepäcklukendeckel wegen Handhabungsmängeln immer mal wieder nicht ganz dicht zu sein, weil es der Kanute versäumt, solche Deckel auf den Grad genau auf dem Oberdeck zu befestigen (Bei den finnischen Lukendeckeln findet man immerhin schon eine Markierung, leider habe ich bislang bei Seekajaks keine entsprechende Gegenmarkierung gefunden!);
- die zu dünnen Rettungshalteleinen (max. 6 mm);
- die fehlende Möglichkeit, eine Handlenzpumpe fest zu montieren;
- die Höhe des Volumens; denn bei einem Volumen von ca. 362 Liter ist der ETAIN in diesen Abmessungen eher für schwerere Kanuten mit mehr Gepäck geeignet.

Außerdem ist zu kritisieren, dass in der Beschreibung der Testergebnisse überhaupt nicht auf die technischen Daten Bezug genommen wird! Z.B. trifft das für die Anfangs-/Endstabilität (Righting/Heeling-Moments) zu, insbesondere aber für die ermittelten Wasserwiderstandswerte! Was sagt denn nun beim ETAIN einen Wasserwiderstand (Resistance) von 1,68 kg bei 7,4 km/h bzw. von 6,45 kg bei 11,1 km/h aus? Zumindest hätte SEA KAYAKER einen Vergleich zu den Bestwerten herstellen können, z.B.:

- bei 7,4 km/h kommen der **EXTREME** (von CURRENT DESIGNS) (577/510\*x55cm) und der **GREENLAND** (von TAHE) (544/431\*x50cm) auf 1,59 kg Wasserwiderstand (mit \* = Wasserlinienlänge); woraus zu folgern ist, dass bei diesem Tempo der Unterschied zum ETAIN in Höhe von 0,09 kg vernachlässigbar klein ist.
- und: bei 11,1 km/h kommt der **18X SPORT** (von EPIC) (549/540\*x56cm) auf 4,66 kg Wasserwiderstand und das Renn-Seekajak **RAPIER 20** (von VALLEY) (607/598\*x45cm) sogar auf 4,12 kg; woraus zu folgern ist, dass der Unterschied zum ETAIN von 1,79 kg (bzw. bezogen auf das Renn-Seekajak: 2,23 kg) schon so erheblich ist, dass der ETAIN nicht jenen zu empfehlen ist, die alles darauf anlegen, ein schnelles Seekajak zu haben!
- außerdem: im Vergleich des ETAIN zu den übrien Seekajaks der „Längenklasse“ 535 cm haben nur jene Seekajaks einen besseren Wasserwiderstandswert bei 11,1 km/h (= 6 kn), die über eine längere Wasserlinienlänge verfügen:  
 AQUANAUT (536/467\*x55cm) = 5,67 kg  
 SOLSTICE GS (535/484\*x57cm) = 5,99 kg  
 CETUS 176 LV (532/482\*x55cm) = 6,06 kg  
**ETAIN (534/458\*x55cm) = 6,45 kg**  
 QUEST (536/456\*x56cm) = 6,53 kg  
 ROMANY EXPLORER (533/464\*x55cm) = 6,57 kg  
 BAHIYA (533/452\*x52cm) = 6,59 kg  
 NORDKAPP LV (532/458\*x54cm) = 6,60 kg  
 XCITE (530/460\*x56cm) = 6,63 kg

Übrigens, in der Zwischenzeit bietet VALLEY auch einen etwas kleineren **ETAIN 17-5** (532x54 cm) und eine PE-Variante **ETAIN RM** (536x54,5 cm) an. Außerdem soll es spätestens Ende dieses Jahres für noch kleinere Kanuten (ca. 65 kg) eine noch kleinere Variante geben, den **ETAIN 17-3** (526 cm).

**Text:** U.Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. Aug. 2011, S.7-9 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

23.08.2011 **Stockholmer Schärengarten** (Schweden) (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Lars Schneider** in dem Beitrag:

### **„Eine Insel? Tausend Inseln! September in Stockholms Schären“**

über eine 10-tägige Rundtour durch die Inselwelt, dem Schärengarten, östlich von Stockholm.

Zur gewählten **Route** ist Folgendes zu lesen:

- *„Wer mag, kann seine Fahrt in der Innenstadt von Stockholm beginnen, wer weniger Zeit hat und eher hinaus möchte zu den einsameren und kahleren Außenschären, der kann seine Fahrt in **Sollenkroka** beginnen, ca. eineinhalb Autostunden nordöstlich von Stockholm gelegen. Einen konkreten Routenvorschlag kann es in dem Wirrwarr aus Inseln nicht geben: Windrichtung, Wetter, Zeitplan und persönliche Fitness bestimmen die Etappen.“*

Folgende **Karten** verschaffen einem den nötigen Überblick:

- Topografischen Karten („Terrängkartan“) (1:50.000):  
Sie sind nicht nur ausreichend, sondern wegen der eingetragenen Höhenlinien enthalten sie zusätzliche Infos, die für einen Biwakplatz suchenden Kanuten von größerer Wichtigkeit sein können, als die Seezeichen auf den Seekarten.
- Verwendet wurden die Kartenblätter 10JNO und 10JNV.  
Diese Blätter gibt es jedoch nicht mehr unter dieser Nr. Sie entsprechen in etwa den aktualisierten und neu geschnittenen Karten Nr. 608 (Värmdö) und 609 (Möja). Wer auch weiter nördlich paddeln will, muss sich noch die Kartenblätter Nr. 621 (Norrtälje) und 622 (Söderam) besorgen, und wer auch weiter südlich vorbeikommen will, benötigt zusätzlich das Kartenblatt Nr. 596 (Dalarö) (Blattpreis: ca. 13,- Euro)  
Siehe zu diesen Blatt-Nr. auch die Übersicht über den Stockholmer Schärengarten bei: → [www.mapfox.de/bild.php?bild=SE\\_T\\_609\\_bereich.jpg](http://www.mapfox.de/bild.php?bild=SE_T_609_bereich.jpg)

Über **Regenwetter- & Landschaftseindrücke**:

- *„Am Himmel bedrohliche, schwarzgraue Wolkenberge. Der Blick fällt nach unten auf dunkles, zerwühltes Wasser. Eine Handvoll Inseln, kaum mehr als Buckel aus Granit, zaghaft bewachsen nur. ... Blitze sorgen im Minutentakt für grelles Licht. Donner grollt im Einklang. Es ist sechs Uhr in der Früh und laut im Zelt. Ein Gewitter hängt direkt über uns. ... Regen hämmert ohne Unterlass auf die dünne Nylonhaut ein, als wolle er den Fremdkörper hier draußen niederringen. Als Verbündeter rüttelt der Wind geräuschvoll an unserer Behausung. Zwei Meter entfernt schwappt die Ostsee ans Ufer. Kein perfekter Zeltplatz für so ein Wetter. ... Es gefällt uns gut inmitten dieses Konglomerats aus felsigen Schären jeglicher Form und Größe, besser noch als die letzten Tage, wo die Inseln oft von dichtem Wald bedeckt waren. Hier draußen können die Augen wandern und Details entdecken, wo bisher grünbraune Wände wuchsen. Auf grauem Fels, der uns mit ungeahnten Schattierungen dieses Farbtons verwirrt, leuchten Flechten und blühendes Heidekraut neben Heidelbeergestrüpp. Hier und da steht eine magere Birke, die den Blick auffängt. Die Sonne kommt und geht doch wenig später wieder, verjagt von einer Wolkenwand, die sich plötzlich aus dem Nichts aufgebaut hat und wenig Gutes verspricht. ... Es macht Spaß, die Regentropfen zu beobachten, wie sie aufs Meer fallen und al effektiv zerschellen, mal wieder auftauchen wie der letzte Kaffeetropfen aus der Melitta-Werbung. Zu hören, wie dabei mal ein heller, surrender Laut entsteht und mal nur ein fettes Prasseln. Es macht Spaß, die Rinnsale unbehelligt zu lassen, die sich ihren Weg vom Haaransatz über die Stirn und den Nasenrücken hinabsuchen und sich spät erst entscheiden, welche*

*Gesichtshälfte ihnen mehr zusagt. Und als dann noch ein Regenbogen der See entsteigt, an weit entfernter Stelle in satten Farben wieder darin versinkt und wenig später die Sonne scheint, ist das schlechte Wetter schnell vergessen.“*

**Anmerkungen & Ergänzungen:** Udo Beier

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr. 6/11, S.15-20 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Kartenbestellung:** z.B. bei: [www.mapfox.de](http://www.mapfox.de) >Schweden >Wanderkarten/Terrängkartan

**Literatur:**

Die Stockholmer Schären, hrsg. von der Schärenstiftung (2008, 66 S.) (auf Deutsch)

zu bestellen bei: [www.skargardsstiftelsen.se](http://www.skargardsstiftelsen.se)

Staffan Petersson: Paddla kajak i Stockholms skärgård. 44 turer från Arholma i norr till Land-sort i söder (Calaczo Förlag 2007, 416 S.) (auf Schwedisch)

zu bestellen bei: [www.kartcentrum.se](http://www.kartcentrum.se)

-----

## 20.08.2011 **Tennis-Arm** (Gesundheit)

Wer unter einem Tennis-Arm leidet (Epicondylitis humeri radialis) wird nicht mehr ohne Probleme z.B. paddeln können. **Thomas Bosshard** hat auf seiner Homepage ein paar Empfehlung zur „Eigen-Therapie“ aufgeführt:

### 1) Dehnübungen:

- „Strecke den Problem-Arm dem Körper entlang hinunter.
- Mache eine Faust.
- Kippe die Faust zum Körper und hoch. Der Problem-Arm/Ellenbogen muss dabei vollkommen durchgestreckt bleiben.
- Nimm nun die Faust in die andere Hand und ziehe die Faust mit dem gesunden Arm hoch gegen den Körper hin.
- Diese Dehnung ist 30 Sekunden zu halten und mindestens 10-20 Mal pro Tag zu wiederholen.“

### 2) Hängen am Tür-Reck bzw. an einer Stange:

- „Mehrere ca. 30-60 Sekunden hängen lassen.
- Arme durchgestreckt.
- Oberkörper hängt, Füße können den Boden berühren.
- Das Gewicht sollte aber nur mit den Fingern gehalten werden.“

**Link:** <http://airbed.ch/tennisarm/fot/tennisarm.pdf>

-----

## 17.08.2011 **BAIDARKA** (548x55cm; ca. 400 Liter) von Zegul/Таhe (Ausrüstung)

Im KANU-MAGAZIN stellen **Stefan Karsch & Roland Krams** in dem Beitrag:

### “Tested on Tour: Zegul BAIDARKA – der Kajak-Roadster“

das folgende Seekajak vor:

BAIDARKA

- Länge: 548 cm
- Breite: 55 cm
- Volumen: ca. 400 Liter
- Sitzluke (innen): 72x40 cm
- Gepäckräume: mit je einem runden und ovalen Gepäcklukendeckel aus Weichplastik
- Gewicht: 20-26 kg

- Skeg (optional)
- Preis: ab 2.450,- Euro
- Hersteller
- Infos: [www.zegulmarine.com](http://www.zegulmarine.com)

Das Seekajak zeichnet sich durch einen fehlenden Kielsprung, einen „wulstiges“ Unterwasserschiff im Bugbereich, eine für die Bootslänge ungewöhnliche lange Wasserlinienlänge und einer ungewohnten, wenig praktischen Decksausrüstung aus.

Auf dem ersten Blick handelt es sich bei dem KANU-MAGAZIN-Bericht um einen der üblichen „Test“-Berichte: Das Seekajak wird unter unrealistischen Bedingungen (Testfahrt auf einem süddeutschen Binnensee) gepaddelt und zunächst nur gelobt. Immerhin finden wir zumindest Angaben über das ungefähre Volumen und den ungefähren Gewichtsbereich, hier 20-26 kg; denn meist wird nur das niedrigste Gewicht genannt. Angaben über das Gepäckvolumen in Bug und Heck, sowie das Cockpitvolumen (als Maß dafür, wie viel Liter Wasser man nach einer Kenterung hinaus pumpen muss) fehlen jedoch. Dabei ist es doch gar nicht schwer und nicht sehr zeitaufwändig, ein solches Seekajak mal auszulitern. Wenn die Hersteller dazu schon keine „Lust“ haben, ist es für einen kompetenten Tester noch lange kein Grund, die Daten der Hersteller bloß zu übernehmen und nicht um fehlende Daten zu ergänzen.

Doch auf dem zweiten Blick merkt man dann, dass die Tester was vom Küstenkanuwandern verstehen und bereit sind, dies bei ihrer Beurteilung einfließen zu lassen; denn sie bewerten & bemängeln etwas, was recht selten bei solchen Test bewertet & bemängelt wird:

- Personenkeis, für den dieses 400-Liter-Seekajak geeignet ist = für „Schwergewichte“;
- Sitzposition = „sehr tief“, behindert das „Layback“-Rollen;
- Unterwasserschiff = „Wulstbug“, „flaches U“ im Vorschiff und „fast rund im Heck“ mit einem „leicht angedeuteten Kiel“, „starke Schwedenform“;
- Ladevolumen = XXL (es fehlt aber die konkrete Angabe des Gepäckraumvolumens);
- fehlende Ausrüstungsteile = „Kompass, Pumpe und Tagesluke“ (wobei eine vor der Sitzluke eingebaute Tagesluke jedoch den Einbau der einzig effizienten Handlenzpumpe „Compaq 50“ vereiteln würde); die fehlenden Rettungshalteleinen und die fehlenden Toggles werden jedoch nicht reklamiert, obwohl sie im Falle einer Kenterung dafür sorgen, dass der „Kenterbruder“ und sein Retter das gekenterte Seekajak leichter festhalten können!
- Schenkelhalt = „Bastelarbeit ist gefragt“ (leider wird nicht hinterfragt, warum die in der Zwischenzeit bei PE-Seekajaks üblichen verstellbaren Schenkelstützen nicht in einem fast doppelt so teuren Seekajak eingebaut werden? Wobei anzumerken ist, dass bislang in Europa nur LETTMANN bei seinen Seekajaks aus Glasfaserverbundstoffen verstellbare Schenkelstützen einbaut!)
- Cockpit = „zu kurz für groß gewachsene Paddler“;
- Fahreigenschaften = „läuft stoisch geradeaus“, „beim kleinsten (auch bei unfreiwilligem) kurvenäußeren Aufkanten carvt (er) einen Bogen“;
- Luvgerigkeit = Ist mit dem Skeg beherrschbar;
- Schnelligkeit = ein „durchschnittlich trainierte Paddler“ erreicht mehr als „10 km/h und Spitzenwerte von über 14 km/h“. Zurückgeführt wird das auf die „XXL-Wasserlinie“, ohne diese jedoch genauer zu konkretisieren. (Lt. SEAKAYAKER (Aug. 2011) beträgt die Wasserlinienlänge 533 cm bei 547 cm Länge über alles. Eigentlich hat nur der von Freya Hoffmeister bei rund Australien gefahrene 18X SPORT von EPIC (USA) bessere Werte = 540 cm Wasserlinienlänge bei 549 cm Länge. Im Vergleich dazu hat der 545 cm lange GREELAND T von TAHE nur eine Wasserlinienlänge von 454 cm.
- Verhalten in der Welle = der „Bug sticht eher durch ½ m Wellen, als über sie hinwegzugleiten“; dennoch: wegen des „hohen Decks“ trockener Lauf. Leider wird nichts

über die Kippligkeit bei Kappelwellen ausgesagt, da i.d.R. Seekajaks ohne Kielsprung bei solch einem Seegang schwerer zu beherrschen sind, aber vielleicht sind die Tester „alte“ Rennbootfahrer ... und für die gibt es bekanntlich keine kippligen Boote.

Interessanterweise hat der us-amerikanische SEAKAYAKER im August 2011 ebenfalls den BAIDARKA getestet. Dabei fallen die ausführlichen technischen, objektiv vergleichbaren und reproduzierbaren Daten - ermittelt über ein Computersimulationsprogramm von Broze/Taylor - ins Auge:

→ [http://www.seakayakermag.com/2011/Aug11/Baidarka\\_Tspecs.pdf](http://www.seakayakermag.com/2011/Aug11/Baidarka_Tspecs.pdf)

Bislang habe ich keine andere Kanuzeitschrift kennengelernt, die in solch einem Umfang technische Daten erarbeitet. Meist werden nämlich einfach die mehr oder weniger unvollständigen Herstellerangaben unkritisch übernommen:

- Länge über alles = 547 cm
- Wasserlinienlänge bei einer Beladung\* von 113 kg = 533 cm  
(\* für 3 weitere Beladungen werden Daten ermittelt)
- Breite = 55,25 cm
- Wasserlinienbreite bei einer Beladung von 113 kg = 48 cm
- Cockpit = 73x40 cm
- Cockpithöhe vorne/hinten = 31 cm / 23 cm
- Volumen = 401 Liter (Verdrängungsvolumen; das ausgeliterte Volumen ist ca. 10% niedriger)
- Gewicht = 20 - 26 kg
- kg um das Seekajak um 2,54 cm tiefer sinken zu lassen = 42,72 kg (Basis: 113 kg Beladung)
- Wasserwiderstandswerte in Abhängigkeit der Geschwindigkeit = 0,43 kg (bei 3,7 km/h); 0,91 kg (bei 5,6 km/h), 1,66 kg (bei 7,4 km/h), 2,12 kg (bei 8,3 km/h), 2,83 kg (9,3 km/h) und 4,92 kg (bei 11,1 km/h)

Weitere Daten gibt es über Draft, Prismatischen Koeffizienten, Block Koeffizienten, Benetzte Wasserfläche, Kippligkeit in Abhängigkeit der Beladung!

Den Fahrtst führen beim SEA KAYAKER stets 3 Seakayaker durch: Dieses Mal handelt es sich um die folgenden Testfahrer:

- Mann: 180 cm / 73 kg; Tagestour (teilweise mit 23 kg Beladung) bei 4 Bft mit 5 Bft Böen;
- Mann: 180 cm / 75 kg; Tagestour mit 25 kg Beladung bei 4 Bft. und 60 cm Welle;
- Mann: 185 cm / 82 kg; Tagestour (teilweise mit 20 kg Beladung) bei 5 Bft. und 60 cm Welle.

Kritisiert wird von den 3 Kanuten Folgendes:

- fehlende Toggles;
- Rettungshalteleine nur vorne und hinten an Bug bzw. Heck;
- kurzes Cockpit;
- nicht gefitteter Schenkelhalt und fehlende Schenkelstützen;
- geringe Anfangsstabilität (nichts für Anfänger);
- manchmal unruhiger Geradeauslauf wenn Skeg eingefahren ist;
- 7,4 km/h Dauergeschwindigkeit; 13 km/h Spitzengeschwindigkeit;
- etwas luvgerig ohne Skeg;
- Ausbrechen beim Surfen ohne Skeg;
- Schwierigkeiten beim Öffnen der Spritzdecke nach eine Kenterung;

- sehr kipplig beim „Cowboy“-Reentry (Einstieg von hinten);
- mangelhafter Schenkelhalt erschwert das Rollen;
- das hohe Achterdeck erschwert die Rückenlage beim Rollen;
- Lukendeckel lassen sich schlecht schließen, da das Oberdeck so eng anliegt.

Interessant wäre es zu erfahren, wie schnell nun wirklich der BAIDARKA ist. Die „Experten“ unter uns werden sicherlich ihre eigene, subjektiv Meinung darüber haben. Objektive Aussage über das Geschwindigkeitspotenzial können jedoch die Wasserwiderstandswerte liefern, die der SEA KAYAKER seit 1993 für über 100 Seekajaks (mind. 460 cm lang und max. 62 cm breit) veröffentlicht hat (s. Aufstellung unten, die jedoch nur die Daten einiger weniger Kajaks aufführt. Eine umfangreichere Übersicht bringt eine weitere „Aktuelle Info“ vom selben Tag.)

Die Wasserwiderstandswerte der verschiedenen Seekajaks kann man nun mit einander vergleichen. Folgendes ist dabei festzuhalten. Bis 4 kn (7,4 km/h) können die Wasserwiderstandswerte vernachlässigt werden, da die Unterschiede nur minimal sind, und zwar max. 0,28 kg. Bei 6 kn (11,1 km/h) sieht das schon ganz anders aus. Da weichen die Wasserwiderstandswerte schon stärker voneinander ab, und zwar max. 2,64 kg, wobei der BAIDARKA nach dem X18 SPORT den zweiten Platz einnimmt. D.h. der BAIDARKA hat nach diesen Werten das Zeug zum „Renner“. Wer mit ihm jedoch bei den üblichen Küstenwettfahrten vorne mitpaddeln will, dem bleibt es nicht erspart, Monate vorher schon - wie „Marathonläufer“ es tun – tagtäglich sich darauf vorzubereiten!

### -- **Vergleichsdaten:** -----

Sortiert wird nach Wasserwiderstandswerten (gemessen nach Broze/Taylor) bei 4 kn = 7,4 km/h, mit 5 kn = 9,3 km/h und 6 kn = 11,1 km/h.

Das Volumen bezieht sich auf das „ausgeliterte“ Volumen = ca. 90% des Verdrängungsvolumens.

Bei der Längenangabe stellt der erste Werte die „Länge über alles“ und der zweite Werte die „Wasserlinienlänge“ (bei 113,4 kg Beladung) dar.

-----  
**Extreme (577/510x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / 5 kn = 2,93 kg / 6 kn = 5,32 kg**  
 -----

**Greenland (544/431x50cm; ca. 224 Lt. Vol.) – Tahe (Estland)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / 5 kn = 3,58 kg / 6 kn = 6,27 kg**  
 -----

**Nordkapp LV (532/458x54cm; ca. 294 Liter Vol.) – Valley (GB)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,60 kg / 5 kn = 3,63 kg / 6 kn = 6,60 kg**  
 -----

**Dex (493/453x51cm; ca. 280 Liter Vol.) – Skim (S)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,62 kg / 5 kn = 3,64 kg / 6 kn = 6,68 kg**  
 -----

**Inuk (550/535x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 2,95 kg / 6 kn = 5,22 kg**  
 -----

**Xplore (547/478x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,43 kg / 6 kn = 6,24 kg**  
 -----

**Sirius M (520/441x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / 6 kn = 6,58 kg**  
 -----

**Zum Vergleich die Daten eines Renn-Seekajaks:**  
**Rapier 20 (607/598x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 2,64 kg / 6 kn = 4,12 kg**

---

**Bahiya** (GFK) (533/452x52 cm; ca. 299 Liter Vol.) – P&H (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 3,67 kg / 6 kn = 6,59 kg

---

**Romany Explorer** (533/464x55 cm; ca. 340 Liter Vol.) - Nigel Dennis (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,55 kg / 6 kn = 6,57 kg

---

**Viking** (498/455x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg / 6 kn = 6,52 kg

---

**Delphin 155** (479/441x58cm; ca. 322 Liter Vol.) – P&H (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,88 kg / 6 kn = 7,09 kg

---

**Xtreme** (516/443x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,96 kg / 6 kn = 7,05 kg

---

**Tempest 165** (501/443x55 cm; ca. 294 Liter Vol.) – Wilderness (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 4,05 kg / 6 kn = 7,30 kg

---

**Baidarka (547/533x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,83 kg / 6 kn = 4,92 kg

---

**Viviane** (580/538x55 cm; ca. 392 Liter Vol.) – Kajak-Sport (FIN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg / 6 kn = 5,22 kg

---

**Kodiak** (PE) (507/480x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg / 6 kn = 6,23 kg

---

**Scorpio 17 RM** (PE) (515/467x56cm; ca. 380 Liter Vol.) – P&H (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,32 kg / 6 kn = 5,94 kg

---

**Etain** (534/458x55cm; ca. 362 Liter Vol.) – Valley (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,58 kg / 6 kn = 6,45 kg

---

**Wind 505** (502/467x54cm; ca. 327 Liter Vol.) – Tahe (Estland)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,37 kg / 6 kn = 6,11 kg

---

**Aquanaut** (GFK) (536/467x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg / 6 kn = 5,67 kg

---

**Distance** (587/536x52cm; ca. 328 Liter Vol.) – Skim (S)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,09 kg / 6 kn = 5,52 kg

---

**Oceanspirit** (521/480x58cm; ca. 333 Liter Vol.) – Tahe (Estland)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,56 kg / 6 kn = 6,53 kg

---

**18X Sport (549/540x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,76 kg** / 5 kn = **2,85 kg** / 6 kn = 4,66 kg

---

**Seayak** (PE) (485/434x58 cm; ca. 343 Liter Vol.) – Prijon (D)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg / 6 kn = 6,99 kg

---

**Text:** Udo Beier

**Quelle:**

KANU-MAGAZIN, Nr. 6/11, S.64-65 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

## 17.08.2011 **Wasserwiderstandswerte von 48 Seekajaks** (Ausrüstung)

Im Folgenden werden zur objektiveren Beurteilung des Geschwindigkeitspotenzials von Seekajaks die Wasserwiderstandswerte von 48 Seekajaks aufgeführt. Diese Wasserwiderstandswerte (gemessen in kg) setzen sich aus dem Widerstand, erzeugt durch den Reibung auf der benetzten Wasseroberfläche (**Reibungswiderstand**), und dem **Wellenwiderstand**, zusammen. Sie werden seit 1993 vom us-amerikanischen SEA KAYAKER nach einem Computersimulationsprogramm von **Broze/Taylor** in Abhängigkeit der Geschwindigkeit (gemessen in Knoten (kn) u.a. mit 4 kn = 7,4 km/h / 5 kn = 9,3 km/h und 6 kn = 11,1 km/h) ermittelt.

Beachtenswert ist dabei, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 4-4,5 kn (= 7,4 – 8,3 km/h) der Reibungswiderstand dominiert und danach erst der Wellenwiderstand. Das hat zur Folge, dass bis zu 4-4,5 kn im Allgemeinen die längeren Seekajaks etwas – wenn auch minimal - mehr Wasserwiderstand erzeugen als die kürzeren Seekajaks, und dass oberhalb von 4-4,5 kn der Wasserwiderstand im Allgemeinen der längeren Seekajaks mit zunehmender Geschwindigkeit deutlich unter dem der kürzeren Seekajaks liegt, da der Wellenwiderstand der längeren Seekajaks nicht so stark zunimmt, wie der der kürzeren Seekajaks. So beträgt die maximale Differenz zwischen den Wasserwiderstandswerten aller 48 Seekajaks bei 4 kn nun 0,28 kg, bei 6 kn jedoch schon 3,16 kg.

In Anbetracht dessen, dass die übliche Reisegeschwindigkeit bei einer Gepäcktour entlang der Küste nur selten die 7-8 km/h übersteigt, sollte einem beim Kauf eines Seekajaks, mit dem man **Küstenkanuwandertouren** unternehmen will, mehr Wert auf das Volumen als auf die Länge des Seekajaks – sofern es zwischen 500 und 550 cm liegt – legen. Die Unterschiede beim Wasserwiderstand sind nämlich nur minimal (= max. 0,28 kg bei den hier aufgeführten 48 Seekajaks). Möchte man jedoch mit seinem Seekajak um die Wette paddeln, dann sollte jedoch seine Länge (mind. 550 cm), insbesondere seine Wasserlinienlänge, und auch Breite (max. 55 cm) als Kaufkriterium im Vordergrund stehen; denn bei Geschwindigkeiten von über 11 km/h sind die Differenzen beim Wasserwiderstand schon beträchtlich (= max. 3,16 kg), wobei das Volumen, sofern die Wettfahrten entlang der Küste verlaufen, zur Minimierung des Windanfälligkeit je nach Gewicht des Kanuten zwischen 300 – 350 Liter Volumen liegen sollte.

Ach ja, wer ZWEIER fährt, der teilt sich mit seinem Mitpaddler die Kraft, die man aufzuwenden hat, um den Wasserwiderstand zu überwinden. Bei dem hier aufgeführten Zweier **Beluga** (638x68 cm) von BOREAL (CDN) hätte das zur Folge, dass jeder der beiden Mitpaddler weniger Kraft als im Renn-Seekajak **RAPIER** benötigt, um den Zweier auf Tempo zu bringen.

### -- **Vergleichsdaten:** -----

**Sortiert wird nach Wasserwiderstandswerten (gemessen nach Broze/Taylor) bei 4 kn = 7,4 km/h** (mit 5 kn = 9,3 km/h und 6 kn = 11,1 km/h).

Das Volumen bezieht sich auf das „ausgeliterte“ Volumen = ca. 90% des Verdrängungsvolumens.

Bei der Längenangabe stellt der erste Werte die „Länge über alles“ und der zweite Werte die „Wasserlinienlänge“ (bei 113,4 kg Beladung) dar.

### **Zum Vergleich die Daten von zwei Renn-Seekajaks:**

**Rapier 20 (607/598x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)**

**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 2,64 kg / 6 kn = 4,12 kg**

+++++

**FW 2000 Moskito (562/548x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = **2,89 kg** / 6 kn = **4,79 kg**

-----  
**Extreme (577/510x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = **2,93 kg** / 6 kn = **5,32 kg**

-----  
**Greenland (544/431x50cm; ca. 224 Lt. Vol.) – Tahe (Estland)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = **3,58 kg** / 6 kn = **6,27 kg**

-----  
**Nordkapp H<sub>2</sub>O (547/463x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = **3,51 kg** / 6 kn = **6,42 kg**

-----  
**Nordkapp LV (532/458x54cm; ca. 294 Liter Vol.) – Valley (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = **3,63 kg** / 6 kn = **6,60 kg**

-----  
**Artisan (555/480x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = **3,25 kg** / 6 kn = **6,10 kg**

-----  
**Dex (493/453x51cm; ca. 280 Liter Vol.) – Skim (S)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,62 kg** / 5 kn = **3,64 kg** / 6 kn = **6,68 kg**

-----  
**Greenland T (545/454x53cm; ca. 250 Liter Vol.) – Tahe (E)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,62 kg** / 5 kn = **3,81 kg** / 6 kn = **6,62 kg**

-----  
**Inuk (550/535x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = **2,95 kg** / 6 kn = **5,22 kg**

-----  
**Xplore (547/478x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = **3,43 kg** / 6 kn = **6,24 kg**

-----  
**Sirius M (520/441x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = **3,67 kg** / 6 kn = **6,58 kg**

-----  
**Storm (PE) ( 517/453x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = **3,67 kg** / 6 kn = **6,76 kg**

-----  
**Ayr 165 (503/460x56 cm; ca. 328 Liter Vol.) – Venture (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = **3,48 kg** / 6 kn = **6,40 kg**

-----  
**Xcite (530/455x55 cm; ca. 310 Liter Vol.) – Tiderace (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = **3,67 kg** / 6 kn = **6,63 kg**

-----  
**Bahiya (GFK) (533/452x52 cm; ca. 299 Liter Vol.) – P&H (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = **3,67 kg** / 6 kn = **6,59 kg**

-----  
**Rennseekajak: Rapier 20 (607/598x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = **2,64 kg** / 6 kn = **4,12 kg**

-----  
**Cetus 176 LV (532/482x55 cm; ca. 290 Liter Vol.) – P&H (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = **3,32 kg** / 6 kn = **6,06 kg**

-----  
**Romany Explorer (533/464x55 cm; ca. 340 Liter Vol.) - Nigel Dennis (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = **3,55 kg** / 6 kn = **6,57 kg**

-----  
**Viking (498/455x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)**

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg / 6 kn = 6,52 kg

---

**Delphin 155** (479/441x58cm; ca. 322 Liter Vol.) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,88 kg / 6 kn = 7,09 kg

---

**Xtreme** (516/443x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,96 kg / 6 kn = 7,05 kg

---

**Tempest 165** (501/443x55 cm; ca. 294 Liter Vol.) – Wilderness (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 4,05 kg / 6 kn = 7,30 kg

---

**Baidarka (547/533x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)**

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,83 kg / 6 kn = 4,92 kg

---

**Viviane** (580/538x55 cm; ca. 392 Liter Vol.) – Kajak-Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg / 6 kn = 5,22 kg

---

**Looksha Elite** (516/491x56 cm; ca. 392 Liter Vol.) – Necky (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,17 kg / 6 kn = 5,88 kg

---

**Barracuda** (PE) (508/484x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,23 kg / 6 kn = 5,98 kg

---

**Yukon Eski** (500/439x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,49 kg / 6 kn = 6,07 kg

---

**Solstice GTS** (535/484x57cm; ca. 331 Liter Vol.) – Current Designs (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,28 kg / 6 kn = 5,99 kg

---

**Kodiak** (PE) (507/480x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg / 6 kn = 6,23 kg

---

**Scorpio 17 RM** (PE) (515/467x56cm; ca. 380 Liter Vol.) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,32 kg / 6 kn = 5,94 kg

---

**Etain** (534/458x55cm; ca. 362 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,58 kg / 6 kn = 6,45 kg

---

**Wind 505** (502/467x54cm; ca. 327 Liter Vol.) – Tahe (Estland)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,37 kg / 6 kn = 6,11 kg

---

**Quest** (536/456x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,67 kg / 6 kn = 6,53 kg

---

**X-lite** (470/438x54 cm; ca. 275 Liter Vol.) – Point 65°N (S)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,93 kg / 6 kn = 6,98 kg

---

**Aquanaut** (GFK) (536/467x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg / 6 kn = 5,67 kg

---

**Essence** (504/468x57cm; ca. 357 Liter Vol.) - Perception (USA)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,62 kg / 6 kn = 6,72 kg

---

**Zephyr 160 Pro** (487/430x58cm; ca. 346 Liter Vol.) - Wilderness (USA)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 4,28 kg / 6 kn = 7,69 kg

---

**Rennseekajak: FW 2000 Moskito (562/548x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,70 kg / 5 kn = 2,89 kg / 6 kn = 4,79 kg**

-----  
**Avocet** (PE o. GFK) (492/428x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 3,92 kg / 6 kn = 7,03 kg

-----  
**Distance** (587/536x52cm; ca. 328 Liter Vol.) – Skim (S)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,09 kg / 6 kn = 5,52 kg

-----  
**Oceanspirit** (521/480x58cm; ca. 333 Liter Vol.) – Tahe (Estland)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,56 kg / 6 kn = 6,53 kg

-----  
**Easky 15** (470/423x61cm; ca. 333 Liter Vol.) – Venture (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 4,43 kg / 6 kn = 7,94 kg

-----  
**Touryak** (PE) (463/423x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg / 6 kn = 6,01 kg

-----  
**Aquanaut RM** (PE) 522/456x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg / 6 kn = 6,44 kg

-----  
**Avatar 16.0** (PE) (488/432x57 cm; ca. 287 Liter Vol.) – Perception (USA)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,97 kg / 6 kn = 7,27 kg

-----  
**18X Sport (549/540x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)**  
**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,76 kg / 5 kn = 2,85 kg / 6 kn = 4,66 kg**

-----  
**Looksha V** (528/478x62 cm; ca. 409 Liter Vol.) – Necky (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 3,46 kg / 6 kn = 6,67 kg

-----  
**Chatham 16** (GFK) (497/409x56 cm; ca. 316 Liter Vol.) – Necky (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg / 6 kn = 7,82 kg

-----  
**Seayak** (PE) (485/434x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg / 6 kn = 6,99 kg

**Zum Vergleich ein Kurzboot:**

**Calabria** (439/406x63 cm; ca. 367 Liter Vol.) – Prijon (D)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,75kg / 5 kn = 4,72 kg / **6 kn = 8,23 kg**

**Zum Vergleich ein faltboot:**

**K-1 Expedition** (499/453x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,91 kg / 5 kn = 3,80 kg / **6 kn = 8,80 kg**

**Zum Vergleich ein Zweier:**

**Beluga** (638/592x68 cm; ca. 658 Liter Vol.) – Boreal (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 2,39 kg / 5 kn = 3,96 kg / **6 kn = 7,17 kg**  
**WW pro Person: 4 kn = 1,20 kg / 5 kn = 1,98 kg / 6 kn = 3,59 kg**

**Zur besseren Übersicht werden nun nochmals die obigen Daten aufgeführt, dieses Mal jedoch sortiert nach dem Widerstandswert bei 6 kn (= 11,1 km/h).**

Gerade den 6-Knoten-Daten kann man entnehmen, wie groß die Unterschiede beim Wasserwiderstand werden, wenn auf Tempo gepaddelt wird. Wenn wir die Werte des Renn-Seekajaks RAPIER (Valley) mal außen vor lassen, dann liegt die Differenz zwischen dem us-

amerikanischen 18X SPORT (Epic) (=> 4,66 kg bei 6 kn) und z.B. dem britischen XCITE (Tiderace) (=> 6,63 kg bei 6 kn) bei 1,97 kg, während bei 4 kn (7,4 km/h) sich der XCITE gegenüber dem 18X SPORT noch um 0,13 kg leichter paddeln lässt.

-- **Vergleichsdaten:** -----

**Sortiert wird nach Wasserwiderstandswerten (gemessen nach Broze/Taylor) bei 6 kn = 11,1 km/h** (mit 4 kn = 7,4 km/h; 5 kn = 9,3 km/h und 6 kn = 11,1 km/h).  
Das Volumen bezieht sich auf das „ausgeliterte“ Volumen = ca. 90% des Verdrängungsvolumens.  
Bei der Längenangabe stellt der erste Werte die „Länge über alles“ und der zweite Werte die „Wasserlinienlänge“ (bei 113,4 kg Beladung) dar.

**Zum Vergleich die Daten von zwei Renn-Seekajaks:**

**Rapier 20 (607/598x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 2,64 kg / 6 kn = 4,12 kg  
+++++  
**FW 2000 Moskito (562/548x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,70 kg / 5 kn = 2,89 kg / 6 kn = 4,79 kg

-----  
**18X Sport (549/540x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,76 kg / 5 kn = 2,85 kg / 6 kn = 4,66 kg

-----  
**Baidarka (547/533x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 2,83 kg / 6 kn = 4,92 kg

-----  
**Inuk (550/535x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 2,95 kg / **6 kn = 5,22 kg**

-----  
**Viviane (580/538x55 cm; ca. 392 Liter Vol.) – Kajak-Sport (FIN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 2,99 kg / **6 kn = 5,22 kg**

-----  
**Extreme (577/510x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / 5 kn = 2,93 kg / 6 kn = 5,32 kg

-----  
**Distance (587/536x52cm; ca. 328 Liter Vol.) – Skim (S)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,71 kg / 5 kn = 3,09 kg / **6 kn = 5,52 kg**

-----  
**Aquanaut (GFK) (536/467x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,69 kg / 5 kn = 3,31 kg / **6 kn = 5,67 kg**

-----  
**Looksha Elite (516/491x56 cm; ca. 392 Liter Vol.) – Necky (CDN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,17 kg / **6 kn = 5,88 kg**

-----  
**Scorpio 17 RM (PE) (515/467x56cm; ca. 380 Liter Vol.) – P&H (GB)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,68 kg / 5 kn = 3,32 kg / **6 kn = 5,94 kg**

-----  
**Barracuda (PE) (508/484x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,23 kg / **6 kn = 5,98 kg**

-----  
**Solstice GTS (535/484x57cm; ca. 331 Liter Vol.) – Current Designs (CDN)**  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,67 kg / 5 kn = 3,28 kg / **6 kn = 5,99 kg**

-----  
**Touryak (PE) (463/423x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)**

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,72 kg / 5 kn = 3,37 kg / **6 kn = 6,01 kg**

---

**Cetus 176 LV** (532/482x55 cm; ca. 290 Liter Vol.) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,32 kg / **6 kn = 6,06 kg**

---

**Yukon Eski** (500/439x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,49 kg / **6 kn = 6,07 kg**

---

**Artisan** (555/480x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,61 kg / 5 kn = 3,25 kg / **6 kn = 6,10 kg**

---

**Wind 505** (502/467x54cm; ca. 327 Liter Vol.) – Tahe (Estland)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,68 kg / 5 kn = 3,37 kg / **6 kn = 6,11 kg**

---

**Kodiak** (PE) (507/480x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,67 kg / 5 kn = 3,38 kg / **6 kn = 6,23 kg**

---

**Xplore** (547/478x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,43 kg / **6 kn = 6,24 kg**

---

**Greenland (544/431x50cm; ca. 224 Lt. Vol.) – Tahe (Estland)**

**Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / 5 kn = 3,58 kg / 6 kn = 6,27 kg**

---

**Ayr 165** (503/460x56 cm; ca. 328 Liter Vol.) – Venture (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,48 kg / **6 kn = 6,40 kg**

---

**Nordkapp H<sub>2</sub>O** (547/463x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,60 kg / 5 kn = 3,51 kg / **6 kn = 6,42 kg**

---

**Aquanaut RM** (PE) 522/456x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,75 kg / 5 kn = 3,59 kg / **6 kn = 6,44 kg**

---

**Etain** (534/458x55cm; ca. 362 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,68 kg / 5 kn = 3,58 kg / **6 kn = 6,45 kg**

---

**Viking** (498/455x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,64 kg / **6 kn = 6,52 kg**

---

**Oceanspirit** (521/480x58cm; ca. 333 Liter Vol.) – Tahe (Estland)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,71 kg / 5 kn = 3,56 kg / **6 kn = 6,53 kg**

---

**Quest** (536/456x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,68 kg / 5 kn = 3,67 kg / **6 kn = 6,53 kg**

---

**Romany Explorer** (533/464x55 cm; ca. 340 Liter Vol.) - Nigel Dennis (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,55 kg / **6 kn = 6,57 kg**

---

**Sirius M** (520/441x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / **6 kn = 6,58 kg**

---

**Bahiya** (GFK) (533/452x52 cm; ca. 299 Liter Vol.) – P&H (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,64 kg / 5 kn = 3,67 kg / **6 kn = 6,59 kg**

---

**Nordkapp LV** (532/458x54cm; ca. 294 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,60 kg / 5 kn = 3,63 kg / **6 kn = 6,60 kg**

---

**Greenland T** (545/454x53cm; ca. 250 Liter Vol.) – Tahe (E)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,62 kg / 5 kn = 3,81 kg / **6 kn = 6,62 kg**

---

**Xcite** (530/455x55 cm; ca. 310 Liter Vol.) – Tiderace (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / **6 kn = 6,63 kg**

---

**Looksha V** (528/478x62 cm; ca. 409 Liter Vol.) – Necky (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,78 kg / 5 kn = 3,46 kg / **6 kn = 6,67 kg**

---

**Dex** (493/453x51cm; ca. 280 Liter Vol.) – Skim (S)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,62 kg / 5 kn = 3,64 kg / **6 kn = 6,68 kg**

---

**Essence** (504/468x57cm; ca. 357 Liter Vol.) - Perception (USA)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,69 kg / 5 kn = 3,62 kg / **6 kn = 6,72 kg**

---

**Storm** (PE) ( 517/453x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / **6 kn = 6,76 kg**

---

**X-lite** (470/438x54 cm; ca. 275 Liter Vol.) – Point 65°N (S)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,68 kg / 5 kn = 3,93 kg / **6 kn = 6,98 kg**

---

**Seayak** (PE) (485/434x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,87 kg / 5 kn = 3,95 kg / **6 kn = 6,99 kg**

---

**Avocet** (PE o. GFK) (492/428x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,70 kg / 5 kn = 3,92 kg / **6 kn = 7,03 kg**

---

**Xtreme** (516/443x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,96 kg / **6 kn = 7,05 kg**

---

**Delphin 155** (479/441x58cm; ca. 322 Liter Vol.) – P&H (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,88 kg / **6 kn = 7,09 kg**

---

**Avatar 16.0** (PE) (488/432x57 cm; ca. 287 Liter Vol.) – Perception (USA)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,75 kg / 5 kn = 3,97 kg / **6 kn = 7,27 kg**

---

**Tempest 165** (501/443x55 cm; ca. 294 Liter Vol.) – Wilderness (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 4,05 kg / **6 kn = 7,30 kg**

---

**Zephyr 160 Pro** (487/430x58cm; ca. 346 Liter Vol.) - Wilderness (USA)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,69 kg / 5 kn = 4,28 kg / **6 kn = 7,69 kg**

---

**Chatham 16** (GFK) (497/409x56 cm; ca. 316 Liter Vol.) – Necky (CDN)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,78 kg / 5 kn = 4,37 kg / **6 kn = 7,82 kg**

---

**Easky 15** (470/423x61cm; ca. 333 Liter Vol.) – Venture (GB)  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,71 kg / 5 kn = 4,43 kg / **6 kn = 7,94 kg**

---

#### **Zum Vergleich ein Kurzboot:**

<b>Calabria</b> (439/406x63 cm; ca. 367 Liter Vol.) – Prijon (D) Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,75 kg / 5 kn = 4,72 kg / <b>6 kn = 8,23 kg</b>
---

#### **Zum Vergleich ein faltboot:**

<b>K-1 Expedition</b> (499/453x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN) Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,91 kg / 5 kn = 3,80 kg / <b>6 kn = 8,80 kg</b>
--

### Zum Vergleich ein Zweier:

<b>Beluga</b> (638/592x68 cm; ca. 658 Liter Vol.) – Boreal (CDN) Wasserwiderstand bei: 4 kn = 2,39 kg / 5 kn = 3,96 kg / <b>6 kn = 7,17 kg</b> <b>WW pro Person: 4 kn = 1,20 kg / 5 kn = 1,98 kg / 6 kn = 3,59 kg</b>
---

**Zusammenstellung:** Udo Beier  
-----

### 15.08.2011 Marktübersicht Doppelpaddel (Ausrüstung)

Im KAJAK-MAGAZIN stellt **Michael Hennemann** in dem Beitrag:

#### „Doppelpaddel für Wasserwanderer zwischen 100 und 350 Euro“

insgesamt 86 Doppelpaddel zwischen 650 und 1.300 g vor. Zusätzlich gibt er auch ein paar Tipps:

- zur Paddellänge: Es gilt folgende Näherungslösung: „Stellen Sie das Paddel senkrecht neben sich auf den Boden. Die richtige Paddellänge haben Sie dann gefunden, wenn Sie mit den Fingern gerade noch die obere Kante des Paddelblatts greifen können.“  
Bei Zweier, also breiteren Kajaks, kann das Paddel jedoch ruhig etwas länger sein.  
Bei steilem Paddelstil darf das Paddel etwas kürzer, das Paddelblatt dagegen etwas breiter sein.  
Bei flachem Paddelstil sollte das Paddel etwas länger und das dazugehörige Paddelblatt etwas schmaler sein. (sog. Ozean-Paddel)
- zum Drehwinkel: 30 bis 90° (ein niedriger Drehwinkel schont das Handgelenk, ein hoher Drehwinkel vermindert den Luftwiderstand).
- zu gekehlten Paddelblättern: Die „gekehlte Form (= das Blatt ist wie ein Löffel gebogen) bei gleicher Fläche sorgt dafür, dass der Druck besser aufs Wasser übertragen wird.
- zur Führungsrippe“: Auf der Blattvorderseite dient eine mittig in Verlängerung zum Schaft angebrachte Führungsrippe dazu, das Wasser gleichmäßig über das Paddelblatt zu verteilen, um auf diese Weise einen „flatterfreien Durchzug“ zu gewährleisten.
- zum Gewicht: „Je leichter das Paddel, desto einfacher das Paddeln. ... Das optimale Paddel ist immer ein Kompromiss von Gewicht, Widerstandsfähigkeit und Preis.“  
(Anmerkung: Ultraleichte Paddel sind meist nicht fürs Paddeln durch bzw. in der Brandung geeignet. So soll bei einem amerikanischen Paddel die Garantie erlöschen, wenn damit in der Brandung gepaddelt wird!)
- zum Paddelschaft: Unterschiedlich große Hände brauchen Paddelschäfte mit unterschiedlich großem Durchmesser.  
Eine ovale Form im Griffbereich erhöht den Griff. (Anmerkung: Er erleichtert auch nach einer Kenterung beim „Reentry & Roll“ das Auffinden der richtigen Paddelblattstellung!)  
Ein im Griffbereich gebogener Schaft (sog. Ergo-Schaft) beugt u.U. der Sehnen-scheidenentzündung vor. (Anmerkung: Ein Ergo-Schaft passt nur dann, wenn er an der Schulterbreite des Kanuten ausgerichtet wird, was i.d.R. nicht beachtet wird! Außerdem fehlt der Hinweis, dass es verschiedene Varianten der Krümmung gibt. Welche für einen geeignet ist, muss jeder selber ausprobieren.)  
Ergänzung:  
Schließlich gibt es noch Schäfte mit unterschiedlicher Elastizität: Je härter der Schaft, desto stärker die körperliche Beanspruchung!

Ein über den Schaft gezogener Plastikschlauch (z.B. um den Schaft im Griffbereich zu ovalisieren) kann beim Ein-/Aussteigen bzw. bei Bodenberührung beschädigt werden, und so den Griffhalt beeinträchtigen!

- zur Teilbarkeit: Sie kann bei „Vario-Teilung“ auch der Verlängerung des Paddels dienen (bis zu 7-15 cm) und so den Effekt einer „Gangschaltung“ haben (=> langes Paddel = große Übersetzung > bei Surfpassagen; kurzes Paddel = kleine Übersetzung > bei Gegenwindpassagen). (Anmerkung: Zusätzlich könnte man auch den Drehwinkel verstellen, um bei Gegenwind weniger Winddruck zu haben. Aber die Gefahr, mit der plötzlich ungewohnten Drehung nicht zu Recht zu kommen und einen „Krebs“ zu ziehen, ist einfach zu groß. Außerdem erhöht sich mit zunehmendem Drehwinkel die Seitenwindanfälligkeit!)  
Aber: Geteilte Paddel sind nicht immer so robust. (Anmerkung: Außerdem lässt sich bei einigen Teilungen im Laufe der Zeit der Schließmechanismus immer schwerer öffnen bzw. er leiert aus!)
- zum Ersatzpaddel: „Ob ein Ersatzpaddel .... benötigt wird, hängt entscheidend von der Tourenart und der Reiseregion ab. .... Als Reservepaddel eignet sich am besten ein einfaches Paddel, am besten mit Dreifach-Teilung oder abnehmbarem Schaft.“ (Anmerkung: Bei Küstentouren hängt nach einem Paddelbruch die Weiterfahrt davon ab, ob auf ein Reservepaddel zurückgegriffen werden kann. Es sollte nicht das einfachste sein. Empfehlenswert ist, wenn in jeder Gruppe von max. 6 Kajaks ein Reservepaddel mit Vario-Teilung mitgeführt wird, damit es in etwa auf die individuell gewohnte Länge und Drehung eingestellt werden kann!)
- zum Wingpaddel: Diese Paddel werden nicht in der Liste mit aufgeführt. Auch werden sie im Text nicht erwähnt. Sie sind gewöhnungsbedürftig, sorgen aber bei entsprechender Paddeltechnik für mehr Vortrieb.

**Zusammenfassung:** Udo Beier

**Quelle:** KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/11, S.40-47 – [www.kajak-magazin.com](http://www.kajak-magazin.com)

-----

15.08.2011 **Rund Elba** (Italien) (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Marco Kuhlmann** in dem Beitrag:

### „Elba – Reif für die Insel“

über eine Umrundung der zum Toskanischen Archipel gehörenden, 10 km vom Festland entfernt liegenden Insel Elba. Für die ca. 150 km wurden 6 Tage benötigt.

Gestartet wurde vom Campingplatz in Nisporto. Unterwegs wurde biwakiert (B) oder auf einem Campingplatz (C) übernachtet, und zwar bei Ortano (B), bei Lido di Capoliverdi (C), Cavoli (B), Bucht von St. Andrea (B), Enfoli (B). Pro Tag wurde zwischen 20 und 35 km, ca. 5 bis 8 Std. gepaddelt.

An den Campingplätzen oder den Küstenorten konnten Lebensmittel eingekauft werden.

Beste Reisezeit ist sicherlich nicht der Sommer, da es dann oft sehr heiß und die Umgebung sehr bevölkert ist.

Als Begleitliteratur wird das Buch von:

**Gerd Kassel:** „Insel Elba mit Kajak, Rad und Rucksack“ (148 S.)

empfohlen.

Übrigens, im DKV-SPORTPROGRAMM wird i.d.R. jährlich von „Sea Kayak Italy“ eine 7-tägige Fahrt rund Elba angeboten (s. „Internationale Wanderfahrten“):

**Elba-Mare-Marathon 60 Miglia** (Infos: [www.seakayakitaly.it](http://www.seakayakitaly.it) )

Die diesjährige Tour fand vom 29.6.-3.7. statt

**Quelle:** KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/11, S.18-23 – [www.kajak-magazin.com](http://www.kajak-magazin.com)

**Wetterbericht:** z.B. per SMS-Dienst: Infos über [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)

**Gewässerbedingungen:** Elba ist ein Küstenrevier. Bei auflandigem Wind ist an den Steilküsten mit Reflexionswellen und am Strand mit Brandung zu rechnen. Außerdem ist davon auszugehen, dass zwischen Mitte Juni und Mitte September ab mittags der Seewind mit bis zu 4-5 Bft. Wind einsetzen kann, was dann entsprechende Seegangs- und Kentertüchtigkeit voraussetzt. (U.B.)

-----

12.08.2011 **Gibt es wirklich kipplige Kajaks?** (Ausrüstung)

Dass die Kippligkeit von Kajaks vom Gleichgewichtsvermögen des einzelnen Kanuten abhängt, bestätigen uns tagtäglich z.B. die K1-, Abfahrtsboot- und Rodeoboot-Fahrer.

Was man seinem Gleichgewichtsvermögen alles abverlangen kann, ist z.B. jenem Foto auf der Titelseite der kanadischen Kajak-Zeitschrift

**ADVENTURE KAYAK**, Fall 2011

zu entnehmen. Wir sehen dort eine Kanutin, die hinterm Süllrand auf dem Heck ihres Seekajaks steht und dabei „hulahoopt“:

=> [http://www.adventurekayakmag.com/adventurekayakmag\\_fall11\\_Premium/](http://www.adventurekayakmag.com/adventurekayakmag_fall11_Premium/)

Dass es sich dabei nicht um eine Fotomontage handelt, können wir jener Filmszene entnehmen, bei der ein Mädchen auf ihrem Seekajak „spazieren“ geht:

=> <http://www.youtube.com/watch?v=OEFgR3YkFP0>

Hätte sie einen Hulahoop-Reifen zur Hand gehabt, hätte sie ihn sicherlich auch ein paar Mal kreisen lassen können; denn nichts ist bei genügend langem Training unmöglich!

**Text:** U.Beier

-----

09.08.2011 **Küste der Calanques** (Mittelmeer/Frankreich) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **J.Jepsen** in dem Beitrag:

**„Die Schöne und das Biest“**

über das „westlich der Cote d'Azur beginnende Felslabyrinth der Calanques. Es ist eine einzigartige Naturlandschaft, die sich per Boot erkunden lässt. Wäre da nur nicht der Mistral ...“

Dieses Mittelmeerrevier liegt zwischen Marseille (im Westen) und Hyères (im Osten). Es handelt sich um eine Art „mediterrane Fjordlandschaft aus steilem Karstgestein“

Zum Revier ist Folgendes zu lesen:

- Strömung & Tidenhub: vernachlässigbar gering;
- Wind & Wetter: meist moderater Seewind („Marin“), der mit 3-4 Bft. aus SO weht. Vor-/Nachsaison: Mistralgefahr mit durchschnittlich 8-9 Bft. aus NW. In manchen Buchten können Fallböen auftreten.  
→ [www.meteo.fr](http://www.meteo.fr)

**Quelle:** YACHT 18/11, S.28-35 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Literatur:**

R.Heikell: Küstenhandbuch Französische Mittelmeerküste und Korsika (Edition Maritim)

-----

**08.08.2011 12 Leichtzelte im Test (Ausrüstung)**

Im OUTDOOR-MAGAZIN stellt **B.Gnielka** in dem Beitrag:

**„12 Leichtzelte im Test: Sturmfreie Bude“**

die Testergebnisse über insgesamt 12 Trekkingzelte vor. Es handelt sich dabei um Zwei-Personen-Zelte, also ideal für Küstenkanuwanderer, die solo im Zelt übernachten wollen, ohne ihr Gepäck vollständig draußen in der Apsis lagern oder gar im Seekajak verstauen zu müssen.

Beurteilt wird nach den folgenden Kriterien:

- Wetterschutz (Nässe- und Windschutz) (40 % der Bewertung):  
Die Windstabilität wird gemessen mit einer 450-PS-Windmaschine, die Wind aus allen Himmelsrichtungen mit bis zu 160 km/h erzeugen kann, und zwar werden 2 Werte ermittelt: 1. Wert = „Zelt steht noch stabil“ und 2. Wert = „Zelt ist nicht mehr bewohnbar“. Hält ein Zelt 70 km/h Wind (= 8 Bft.) aus, wird das als „gut“ angesehen, bei 100 km/h Wind (= 10 Bft.) kann das schon als „sehr gut“ beurteilt werden.  
Weitere Kriterien sind:  
Regnet es bei geöffneter Apsis ins Innzelt?  
Lassen sich die Lüfter verschließen?  
Wie viel mm Wassersäule hält der Boden aus (mind. 7.000 mm, besser 10.000 mm (gemessen mittels „Soutertester“); übrigens, beim Außenzelt soll die Wassersäule kaum eine Rolle spielen.
- Komfort (25% der Bewertung)  
Helligkeit im Innzelt,  
Platzangebot (innen/Apsis) (die Innenzeltfläche wird in 25 cm Höhe gemessen),  
Liegelänge/Innenzeltthöhe,  
Zahl und Größe der Eingänge,  
Handling der Reißverschlüsse,  
Belüftungsmöglichkeiten;
- Auf-/Abbau (5 % der Bewertung)
- Gewicht (20 % der Bewertung) (Zelt inkl. Packsack, Sturmleinen, Heringen und Reparatrhülse)
- Qualität (10 % der Bewertung) (verwendetes Material und Verarbeitung)

Im Folgenden soll nur darauf eingegangen werden, wie der „Wetterschutz“ der getesteten Zelte ist; denn gerade bei Touren entlang der Nord- und Ostseeküste sowie weiter nördlich kann man wohl auf etwas Komfort verzichten, nicht aber auf Nässe- und Windschutz. Außerdem kommt es beim Küstenkanuwandern nicht auf jedes Gramm Gewicht an.

Getestet wurden:

**Exped Venus 2 UL** (2-Bögen-Tunnelzelt mit 1 Querstange)

Windstabil bis 100 km/h, ab 110 km/h ist das Zelt nicht mehr bewohnbar!

Wegen der Moskitonetze am Innzelt erlebt man viel Zugluft. Wenn das stört, der kann auf eine Modell-Variante ohne Moskitonetz zurückgreifen.

Nässeschutz: „Topp“

**Helsport Ringstind Light 2** (1-Bogen-Tunnelzelt)

Windstabil bis 100/120 km/h

Nässeschutz: okay, jedoch „muss die Bodennaht selbst abgeklebt werden“.

**Hilleberg Nallo 2** (2-Bögen-Tunnelzelt)

Windstabil bis 120/>120 km/h

„absolut nässefest“

**Terra Nova Quasar** (Geodät)

Windstabil bis 95/100 km/h

Regen: „guter Schutz, aber Bodendichtigkeit bei extremer Nässe grenzwertig“!

**Jack Wolfskin Atmosphere Dome II** (3-Stangen-Geodät??)

Windstabil bis 70/75 km/h

Regen und Bodennässe: okay

**Rejka Antao 2 Light** (2-Bögen-Tunnelzelt)

Windstabil bis 100/110 km/h

Nässeschutz: „perfekt“

**MSR Hoop** (1-Bogen-Zelt mit 2 Querstangen?)

Windstabil bis 70/80 km/h

Nässeschutz: „Souverän“

**Robens Mythos 2** (1-Bogen-Zelt mit 1 Querstange?)

Windstabil bis 70/80 km/h

Nässeschutz: „dauerhaft“

**Tatonka Kiruna 2** (2-Bögen-Tunnelzelt)

Windstabil bis 100/>120 km/h

Wasserdichtigkeitswerte: „ausgezeichnet“

**The North Face Tadpole 2 DL** (3-Bögen-Geodät?)

Windstabil bis 90/105 km/h

Boden/Überzelt: „dicht“

**Vaude Power Ferret UL** (2-Bögen-Tunnelzelt)

Windstabil bis 70/110 km/h

Nässeschutz: „extrem“

**Wechsel White Nites Zero-G** (2-Bögen-Tunnelzelt)

Windstabil bis 100/110 km/h

Nässeschutz: „Top“

**Quelle:** OUTDOOR-MAGAZIN, Nr. 8/11, S.170-178 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)

-----

05.08.2011 **Ulm – Australien: Oskar Speck und Sandy Robson** (Abenteuer)

In KANU-SPORT berichtet **Uschi Zimmermann** in dem Beitrag:

## „Auf den Spuren Oskar Specks: Sandy Robson will von Ulm nach Australien paddeln.“

über die Absicht der Australierin Sandy Robson (43), es dem Deutschen Oskar Speck nachzumachen und von Deutschland nach Australien zu paddeln.

Oskar Speck paddelte in den Jahren 1932-1939 im Faltboot an die 50.000 km nach Australien. Nun versucht es Sandy Robson in LETTMANNs MAGELIAN HV (550x58cm; ca. 365 Liter Volumen), nachdem sie eine Rund-Australien-Tour nach 6.000 km und einem Krokodilangriff abbrach.

Seit dem 14.05.11 versucht sie nun, die Strecke von Oskar Speck nachzupaddeln bzw. nachzufahren; denn manche Passagen wurden nicht per Kajak zurückgelegt. Insgesamt hat sie sich dafür die nächsten 5 Jahre vorgenommen, die jedoch nicht in einem Stück gepaddelt werden. Vielmehr wird sie zwischendurch immer mal wieder nach Australien zurückkehren, um sich durch Arbeit genügend Geld für ihre Traumtour zu verdienen.

Wer daran interessiert ist, wo Sandy Robson sich gerade befindet, der kann das u.a. auf ihrer Homepage und der Homepage des australischen VSKC verfolgen:

→ [www.sandy-robson.com](http://www.sandy-robson.com)

→ <http://www.vskc.org.au/ExpedDashboard.asp?ExpedID=13> (der aktuelle Tourenverlauf)

Übrigens, am 21.08.11 hat sie die türkische Küste erreicht ... per Fähre von Rhodos nach Marmaris.

Anschließend berichtet **Uschi Zimmermann** in dem Beitrag:

## „Panorama: Oskar Specks Weltreise im Faltboot Ulm – Australien: 50.000 Kilometer im Kajak“

über Oskar Specks Tour, die er 1932 als 25-jähriger startete. Wirtschaftliche Not veranlasste ihn dazu, in die Ferne zu paddeln. Zunächst wollte er nur nach Zypern, um dort in einer Kupfermine zu arbeiten. Aber dann zog es ihn weiter in Richtung Australien. 4 Faltboote „verbrauchte“ er. Als er 1939 Australien erreichte, war der 2. Weltkrieg ausgebrochen. Bis Ende 1945 wurde er als möglicher Nazi-Spion interniert. 1995 starb er in Australien ... als Australier und „Volksheld“.

**Quelle:** KANU-SPORT, Nr. 7/11, S.26-27 und 28-29 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)  
-----

04.08.2011 **Kino-Film: Die Nordsee von oben** (Revier/Inland)

Zurzeit zeigen zumindest die kleineren Kinos den folgenden Film:

„**Die Nordsee von oben**“ (2011; 90 Min.)

In der Ankündigung zu diesem Film von **Chr. Wüstenberg & S. Schranz** ist Folgendes zu lesen:

*„Jeder, der die Nordsee kennt, wird diesen Film lieben. Aber nicht jeder, der die Nordsee liebt, wird sie gleich wieder erkennen. Die Strukturen, die die Gezeiten auf den Meeresboden malen, sehen aus wie Kunstwerke. Die Salzwiesen erinnern an die Serengeti. Das Wattenmeer an die Karibik. Von Emden in Ostfriesland über Hamburg bis hoch nach Sylt geht's in*

*dem exotischen Heimatfilm, der zeigt, wie einzigartig und schützenswert die Nordsee und das Wattenmeer sind. „Die Nordsee von oben“ ist der erste deutsche Kinofilm, der die Macht der Bilder aus der Vogelperspektive auf die Leinwand bringt. Wie das Land, so der Film.“*

Dieser Werbetext ist ausnahmsweise mal nicht irreführend! Also, reingehen, gucken & staunen.

Wer den Film verpasst, muss sich mit dem Anschauen eines Fotobands begnügen, z.B.:

**Nico Krauss: Stille Watten, weites Meer. Das Weltnaturerbe neu entdeckt**

Delius Klasing (144 S.; 133 Fotos) (zum Preis von 3 Kinokarten)

**Walter Raabe: Auf Spurensuche im Wattenmeer. Ein Luftbildatlas**

Verlag Boyens & Co. (80 S.)

**Jürgen Ehlers: Die Nordsee. Vom Wattenmeer zum Nordatlantik**

Primus Verlag (176 S.)

Wer weniger an Fotos als an nautischen Infos über die Nordsee interessiert ist, dem sind natürlich andere Bücher zu empfehlen, z.B.:

**Jan Werner: Nordseeküste 1: Cuxhaven bis Den Helder**

Delius Klasing (240 S.)

**Jan Werner: Nordseeküste 2: Elbe bis Sylt**

Delius Klasing (235 S.)

Wer lieber etwas über die Geschichte der Nordsee erfahren möchte, der sollte mal in das folgende Buch schauen:

**Richard Pott: Die Nordsee. Eine Natur- und Kulturgeschichte**

Verlag C.H.Beck (351 S.)

Wer eigentlich nur wissen möchte, was im Wattenmeer der Nordsee so kreucht & fleucht, der sollte sich das folgende Buch besorgen:

**Klaus Janke/Bruno P.Kremer: Düne, Strand und Wattenmeer.**

**Tiere und Pflanzen unserer Küsten**

Kosmos Naturführer (321 S.; 430 Fotos)

Und wen das alles nicht interessiert, der ist wohl noch nicht auf der Nordsee gepaddelt. Er sollte es mal tun. Zum Einstieg empfehle ich z.B. die folgenden vier Links:

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

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

[www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Spiekeroog.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Spiekeroog.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Langeness.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Langeness.pdf)

**Zusammenstellung:** U.Beier

**P.S.:** Der Film ist ab Sept. 2011 als DVD erhältlich: [www.die-nordsee-von-oben.de](http://www.die-nordsee-von-oben.de)

-----

02.08.2011 **Diskobucht (West-Grönland)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichten Maria Rhein & Joachim Fischer in dem Beitrag:

## „Fernweh: Grönland im Faltboote“

über eine Tour im Juli/August entlang der grönländischen Küste mit Start von Ilulissat (Diskobucht) aus:

- Das Gepäck wurde per Post verschickt.
- Geflogen wurde mit Air Greenland von Kopenhagen über Kangerlussuak nach Ilulissat.
- Die erste Nacht wurde auf dem Campingplatz von Ilulissat verbracht.
- Verpflegung wurde vor Ort eingekauft.
- Gestartet wurde vom Kanuclub in Ilulissat hinaus auf den Eisfjord.
- Die Sicht betrug ca. 100 km.
- Folgende Punkte wurden angelaufen: Bredebugt, Oqaitsuk (weitere Einkaufsmöglichkeit), Kangerdluarssukk-Fjord, Atasundes, Pakitsoq,
- Vorbei ging es an fürs Zelten ungeeignete „Hundeinseln“.
- Treibeisfelder satt!
- Whalewatching pur!
- Wasserfälle und Eis als Trinkwasserquelle.

**Quelle:** KANU-SPORT, Nr. 7/11, S.8-13 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

### Links:

[www.kvu.der-norden.de/kajak/Groenland/index.html](http://www.kvu.der-norden.de/kajak/Groenland/index.html) (W.Bisle)  
[www.skc-schleswig.de/Reiseberichte/groenland99/index.html](http://www.skc-schleswig.de/Reiseberichte/groenland99/index.html) (J.Tietje)  
[www.travel-fever.com/script/parsesets.php?sdir=0108001&set=01](http://www.travel-fever.com/script/parsesets.php?sdir=0108001&set=01) (M.Ziebel)  
[www.photopulse.ch/greenland2007\\_new/](http://www.photopulse.ch/greenland2007_new/) (J.L.Großmann)  
[www.tour-web.de/Groenland2008/frame.htm](http://www.tour-web.de/Groenland2008/frame.htm) (B.&U.Kirks)  
<http://greenlandkayakguide.blogspot.com/> (B.Kristjansson)  
[www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/110628.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/110628.html) (M.Ziebel)

-----

## 01.08.2011 **Sonnenschutzcremeempfehlungen** (Gesundheit)

In DIE ZEIT werden in dem Beitrag von **M.Quick** und **Chr.Drösser**

### „Besser mit Schutz“

ein paar mehr oder weniger beachtenswerte Informationen zum Eincremen mit Sonnenschutzmitteln gebracht:

1. Es sind zwei Arten von UV-Strahlen zu unterscheiden:
  - (a) **UVA-Strahlen**, die die Haut altern lassen und den gefährlichen Karzinom verursachen können,
  - (b) **UVB-Strahlen**, die die Haut verbrennen lassen und den potenziell tödlichen Melanom verursachen können.

Sonnencreme mit dem **„UVA“-Siegel** tragen zum Schutz gegen die UVA-Strahlung bei und der auf der Sonnencreme angegebene **„Lichtschutzfaktor“ (LSF)** trägt zum Schutz gegen UVB-Strahlung bei.

2. Bei intensivem Sonnenlicht sollte man je nach Hauttyp nur eine begrenzte Zeit sich der UVB-Strahlen aussetzen:
  - (a) **Helle Haut** = 10 Minuten
  - (b) **Normale Haut** = 15 Minuten (LSF 20 > 5h / LSF 50 > 12:30 h)
  - (c) **Dunkle Haut** = 20 Minuten

Mit Sonnencreme kann man diese Zeit verlängern, und zwar z.B. bei einem LSF von 20 um das 20-fache und bei einem LSF von 50 um das 50-fache.

3. Je nach den Wetterverhältnissen und der Umgebung kann die UV-Strahlung reduziert oder verstärkt werden:
  - (a) **Starke Bewölkung** = 80-99%-ige Reduzierung der UV-Strahlung,
  - (b) **Wasser & Gras** = 10%ige Verstärkung der UV-Strahlung,
  - (c) **Sand** = 20%ige Verstärkung der UV-Strahlung.
  
4. Eincreme-Empfehlungen:
  - (a) **Wie oft?**
    - 30 Minuten bevor man sich der Sonne aussetzt
    - 2 Std. später nochmals eincremen
    - Wiederholung spätestens, wenn die Haut sich heiß anfühlt
    - bzw. nach dem Schwimmen (oder während der Pause nach einer „feuchten“ Paddeltour!)
  - (b) **Wie viel?**
    - Um hierüber etwas auszusagen, wird der Körper in 11 Bereiche aufgeteilt, z.B. Kopf, linker Arm, rechter Arm, Brust, oberer Rücken, linker Unterschenkel, rechter Unterschenkel.
    - Möchte man sich optimal vor der Sonne schützen, muss jeder dieser Bereiche mit so viel Sonnencreme eingerieben werden, wie Sonnencreme auf den Zeige- und Mittelfinger passt.
    - Verwendet man beim Eincremen nur so viel Sonnencreme, wie sie auf nur einen Finger passt, vermindert sich die unter 2. angegebene Schutzzeit um knapp 50%.

Da ich bislang noch nie jemanden beim Küstenkanuwandern erlebt habe, der sich so intensiv eincremt, wie in 4. empfohlen, kann ich nur jedem raten, sich wenigstens bei Sonnenschein mit einer Sonnenschutzcreme mit einem möglichst hohen Lichtschutzfaktor einzureiben.

**Zusammenfassung:** U.Beier

**Quelle:** DIE ZEIT, Nr. 30 v. 21.7.11, S.33

**Link:** <http://images.zeit.de/wissen/2011-07/infografik-sonne-schutz.pdf>

-----