

Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.7/05)

(Aktuelle Infos: 16.10. – 30.11.05)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

(Ausbildung, Ausrüstung, Befahrensregelung/Recht, Geschichte, Gesundheit, Literatur/Links, Natur, Revier (D), Revier (Ausland), Wetter)

30.11.2005 24 Weihnachtsgeschenke (Literatur/Ausrüstung)
28.11.2005 Inmarsat-Notrufsystem (Ausrüstung)
27.11.2005 Rund Tasmanien (Expedition Report) (Revier/Ausland)
26.11.2005 Prijon's TOURYAK ein Racer im Schafspelz??!! (Ausrüstung)
24.11.2005 Qajaq Japan – Organisation von Grönland-Kajak-Fans (Ausrüstung/Ausbildung)
23.11.2005 Homepage Axel Schoevers – Küstenkanuwanderreviere (Reviere/Ausland)
21.11.2005 Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit bei Seekajaks (Ausrüstung)
18.11.2005 Heiße Meere – leere Netze (Natur)
16.11.2005 Wasserdicht nach IPxy? (Ausrüstung)
16.11.2005 Wasser-Desinfektion mit Hilfe von UV-C-Licht (Ausrüstung)
14.11.2005 Heckruder-Schlag (Ausbildung)
13.11.2005 Bogenschlagvarianten (Ausbildung)
13.11.2005 Do-it-yourself-Spritzdecke aus Neopren (Ausrüstung)
11.11.2005 Das Seekajak, ein schier unfassbares Faszinosum (Ausrüstung)
09.11.2005 Seewetterbuch (Wetter)
08.11.2005 Greifswalder Bodden und Strelasund (Revier/Inland)
07.11.2005 Seenotsender: ACR AquaFix 406 (Ausrüstung)
06.11.2005 Hanseboot (Messebericht) (29.10.-6.11.05) (Ausrüstung)
04.11.2005 DKV-Kanustation auf Hooge (Nordfriesland) (Revier/Inland)
04.11.2005 Touren-Planung mit GPS und PC-Software (Ausrüstung)
04.11.2005 Skelettküste (Namibia) (Revier/Ausland)
04.11.2005 Seenotfall vor Norderney (Ausbildung)
03.11.2005 Wattenmeer als UNESCO-Weltnaturerbe? (Natur)
02.11.2005 Saubere Leitung für sauberen Strom (Umwelt)
31.10.2005 Knotenkunde (Ausbildung)
23.10.2005 Labrador ((Nordost-Kanada) (Revier/Ausland)
22.10.2005 Rund Neufundland (Ost-Kanada) (Revier/Ausland)
21.10.2005 Infopaket für Fahrtenleiter (Ausbildung)
20.10.2005 Newsletter aus Irland (Revier/Ausland)
19.10.2005 Holzkajakbau (Ausrüstung)
16.10.2005 Navigations-Buch (Ausbildung/Literatur)
Korrektur:
14.10.2005 Durchschnittstempo beim Küstenkanuwandern? (Geschichte/Ausbildung)
19.09.2005 Bootstest: Touryak (PE) (D: Prijon) (Ausrüstung)

30.11.2005 **24 Weihnachtsgeschenke** (Literatur/Ausrüstung)

(1) **Naturkundebuch:** Der Theiss-Verlag hat das folgende Buch herausgegeben:

- **„Das Wattenmeer“
2005 (352 S. (42,- Euro)**

Insgesamt 18 einheimische Autoren schreiben über die einzigartige Wattlandschaft zwischen Den Helder (NL) und Esbjerg (DK).

(2) **Bilderbuch:** Es sind mal wieder ein paar Bücher über Leuchttürme erschienen:

- **Toussaint, B.+F / Hünsch, M.**

Deutsche Leuchfeuer

Edition Maritim 2005 (176 S. mit 310 Fotos) (ca. 35,- Euro)
(Insgesamt werden 300 verschiedene Bauwerke beschrieben.)

- **Stölting, S.:**
Leuchtturm Roter Sand
NW Wissenschaftlicher Fachverlag 2005 (196 S. mit 400 Abb.) (ca. 30,- Euro)
(Mit Infos über Konstruktion, Geschichte, Zukunft und Übernachtungsmöglichkeiten.)

(3) **Wandkalender** Der Weingarten-Verlag hat den einen Kalender für 2006 in DIN A2-Format herausgegeben:

- **Johaentjes, K.:**
Flug über die Friesischen Inseln 2006
12 Blätter (25,- Euro)
(Von den folgenden Inseln werden beeindruckende Luftaufnahmen gezeigt: Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Wangerooge, Hooge, Amrum, Föhr und Sylt.)

(4) **Film:** Es gibt mal wieder eine DVD zum Küstenkanuwandern:

- **Justine Curgenvan – Cackle-TV-Produktion**
This is the Sea (2)
ca. 90 Min. Filmausschnitte zum Küstenkanuwandern pur. Die Ausschnitte stellen eine ideale Fifty-Fifty-Mischung aus besinnlichem Küstenkanuschlendern und Tidal Racing & Breaker Dancing dar. Von folgenden Regionen werden Filmausschnitte gezeigt: Japan, Tasmanien, Lofoten (Norwegen), Neufundland, Britisch Columbia, Wales u.a.
Wer einen ersten Eindruck über beide DVD gewinnen möchte, möge auf die Seite: www.cackletv.com surfen.

Bezug: Die DVD kann bei freyahoffmeister@hotmail.com für 30,- Euro plus Porto bezogen werden. Die DVD „This ist he Sea“ (1) ist ebenfalls noch erhältlich.

(5) **Stirnlampe:** Ein Muss für all jene, die nicht ausschließen können, unterwegs auf dem Meer in die Dunkelheit zu geraten, z.B. Folgendes schwedische Produkt:

- **Primus Prime Lite Adventure**
wasserdicht (bis 1 m ?),
2 rote LEDS (um die Nachtsichtigkeit zu erhalten),
4 weiße LEDS (mit vier Helligkeitsstufen),
1 Luxeon-LED (für große Reichweite),
3 AA-Batterien im Batteriefach am Hinterkopf,
Preis: ca. 65,- Euro
Leider ist unklar, wie wasserdicht diese beiden Stirnlampen sind, GLOBETROTTER spricht von „wasserdicht“, ein süddeutscher Versender von „wasserdicht (1 m)“. In Anbetracht dessen, dass fast alle LED-Stirnlampen höchstens „spritzwasserdicht“ sind, ist eine Wasserdichtigkeit bis max. 1 m besser „als weniger“.

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. PR.01.502)

(6) **Urinal:** Kein Muss, aber trotzdem recht praktisch, insbesondere für Ausrüstungsfreaks, die nicht einfach in einen Becher pinkeln möchten:

- **„Urimed URlbag“** (1 Liter Fassungsvermögen; ca. 23,- Euro).
Es handelt sich dabei um eine Art Filmdose, an dem ein Latexbeutel angeklebt ist. Wenn man das Teil nicht benötigt, verstauen wir den Latexbeutel in der Filmdose,

ansonsten wird der Beutel herausgekrämt, die Dose geöffnet, dann steckt man (nicht: frau) „ihn“ hinein, lässt es laufen und spült anschließend den Beutel mit Seewasser aus.

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. UR.07.001)

(7) **Handlenzpumpe:** Besser als gar nichts ist eine tragbare Handlenzpumpe, sofern wir sie stets griffbereit auf Deck lagern und mit einer Elastikleine vor dem Verlieren sichern (wenn wir nämlich beim Lenzen erneut kentern, geht eine ungesicherte tragbare Handlenzpumpe unweigerlich verloren. Z.B. bietet sich die folgende Pumpe an:

- **Prijon Handlenzpumpe** (mit Edelstahl-Pumpstange) (ca. 40,- Euro)

Wir setzen sie bei Seegang wie folgt ein: Nach Wiedereinstieg Spritzdecke schließen, Pumpe durch den Spritzdeckenschacht bis auf den Bootsboden schieben und pumpen. Leider wird das Wasser – ergonomisch etwas ungünstig – stets nur beim Hochziehen der Pumpstange gelenzt.

Bezug: www.prijon.com (Bestell-Nr. 90123)

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. PJ.80.501)

(8) **Wasserdichte Decktasche:** Wenn das Seekajak nicht über genügend Gepäckvolumen verfügt, dann können wir auf Säcke oder Taschen zurückgreifen, die während einer Tour z.B. auf dem Achterdeck gelagert werden. Wem es nicht auf absolute Wasserdichtigkeit ankommt, der greift auf Säcke bzw. Taschen mit „Rollverschluss“ oder „spritzwasserdichtem Reißverschluss“ zurückgreifen. Anderenfalls müssen wir uns wohl für eine Tasche mit „wasserdichtem“ Reißverschluss entscheiden und den Mehrpreis von ca. 100,- Euro in Kauf nehmen.

- ZOELZER bietet z.B. auch **Taschen mit „wasserdichtem“ Reißverschluss** an, und zwar in 3 Größen:
S = 27 Liter (55 cm lang) (ca. 150,- Euro)
M = 42 Liter (68 cm lang) (ca. 170,- Euro)
L = 75 Liter (78 cm lang). (ca. 190,- Euro)

Wir die Tasche nicht ganz mit Gepäck gefüllt, drücken wir die Luft heraus und schließen anschließend den Reißverschluss.

Bezug: www.zoelzer.de (Bestell.-Nr. 01605 (42 Liter); 01606 (75 Liter))

(9) **Paddle-Float:** Auch wenn die meisten Küstenkanuwanderinnen und –wanderer im Seegang nach einer Kenterung mit Ausstieg nicht den Einsatz des Paddle-Floats beherrschen, sollten sie trotzdem stets ein solches Float auf Deck griffbereit lagern. Insbesondere all jene, die wenigstens im Hallenbad in der Lage sind zu rollen, könnte wahrscheinlich unterwegs im Seegang die Rolle mit Float (hier: „Reentry & Float-Roll“) gelingen. Z.B. ist Folgendes Float empfehlenswert:

- **WildWasser Paddle-Float** (63x33 cm, 300 g; Doppelkammersystem mit 2 Ventilen)
Es ist aufgrund der leichten, aber widerstandsfähigen Nylonhülle recht klein zu verstauen ist. Wir sollten jedoch das Float auch bei der Lagerung z.B. auf dem Vorderdeck so sichern, dass es beim Aufpumpen nicht aus Versehen verloren gehen kann.

Bezug: www.helmi-sport.de (Bestell-Nr. 10056006)

(10) **Rettungsmesser:** Nice to have, Ich habe so etwas jedoch noch nie benötigt, aber trotzdem liegt bei mir ein solches Messer immer griffbereit am Rande des Kartendecks meines Seekajaks:

- **Antonini Kajakmesser:** schnell einsatzbereit durch Einhand-Öffnung, rostfreie Klinge 7 cm mit abgerundeter Spitze zur Vermeidung von Verletzungen. Der Aluminiumgriffkörper mit „Rubber“-Effekt bietet guten Halt. Die Öffnung für eine Sicherungsleine und der rostfreie Befestigungsclip schützen vor Verlust.
(Preis: ca. 25,-- Euro)

Bezug: info@sport-schroeer.de (Art.-Nr. 3520660)

(11) **Paddelpfötchen:** Wer auf den richtigen Paddelgriff setzt, aber dennoch warm Hände haben möchte, dem ist z.B. Folgendes zu empfehlen:

- **Arctic Paddelpfötchen:** Fleecegefütterte Paddelpfötchen, die im Griffbereich aus weichem PU Material gefertigt sind, daher enger Abschluss am Paddelschaft. Der robuste Stoff am oberen Abschluss erleichtert das Anziehen. (ca. 100 g)
(Preis: ca. 30,-- Euro)

Beim Küstenkanuwandern sollten wir insbesondere darauf achten, Paddelpfötchen zu haben, die wir leicht anziehen können. Bei der ersten Hand gibt es da keine Probleme, da die zweite Hand nachhelfen kann. Bei der zweiten Hand sieht es da schon anders aus. Die Stulpe muss so geöffnet sein, dass wir mit der zweiten Hand schnell hinein schlüpfen können. Je fester das Stulpenmaterial ist, desto leichter gelingt das einem.

Ich selber benutze in der kälteren Jahreszeit folgende Paddelpfötchen:

- **Yampa Pogies (WildWasser-Sport – www.wildnet.com):** Sie bestehen aus dickerem Neoprenmaterial und sind so geformt, dass wir sehr schnell hinein- und hinaus-schlüpfen können (ca. 360 g) (Preis: ca. 50,-- Euro) (gesehen bei Paddel-Meier, Hamburg).

Bezug: info@sport-schroeer.de (Art.-Nr. 4220140)
oder: www.paddelmeier.de

(12) **Kartenwinkelmesser:** Ein recht praktisches Gerät, mit dem wir z.B. auf einer Seekarte den Winkel unseres Kurses bestimmen können:

- **Silva Kartenwinkelmesser** (105x60 mm; 6 g) (ca. 13,-- Euro).

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. SV.06.051))

(13) **Trinkbeutel:** Wer kennt das nicht: Während andere gleichzeitig paddeln und trinken können, müssen wir u.U. mit dem Paddeln aussetzen, um unseren Flüssigkeitsbedarf zu stillen. Z.B. ist die folgende Patentlösung zu empfehlen:

- **Deuter Streamer Trinksystem:** Es handelt sich hierbei um einen Beutel, den wir unter bzw. auf dem Deck befestigen können. Über einen Schlauch inkl. Mundventil können wir, sofern wir das Ventil günstig am oberen Teil der Schwimmweste platzieren, jederzeit Trinken, ohne das Paddeln unterbrechen zu müssen. So etwas gibt es als 2-Liter- und als 3-Liter-Schlauchbehälter. Vorteilhaft bei dem Behälter von Deuter ist es, dass er sich zum Reinigen weit öffnen lässt. (Preise: ca. 23,- bzw. 25,- Euro). Solch ein Trinksystem ist immer dann zu empfehlen, wenn starke Mitpaddler bzw. starker Seegang einem am Trinken hindern. Vorteilhaft ist es, weil wir zum einen oh-

ne Paddelunterbrechung trinken können und es dann auch tatsächlich tun, statt langsam mangels Flüssigkeitszufuhr immer schwächer zu werden.

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. DE.03.001.10.002 bzw. DE 03.001.10.003)

(14) **Kocher:** Für das Küstenkanuwandern empfehlenswert, da kompakt zu verstauen und „windsicher“ ist das:

- **Trangia Sturmkocher-Set:** Angeboten werden zwei verschiedene Größen (für Solo-Paddlere: 18 cm Durchmesser mit 1-Liter-Topf; ansonsten: 22 cm Durchmesser mit 1,75-Liter-Topf). Das Set gibt es in Alu, in Duossal und in Non-Stick-Qualität zum Preis ab 53,- Euro bzw. 60,- Euro.

Da der Kocher mit einem Spiritusbrenner ausgeliefert wird, empfiehlt es sich, noch Folgendes anzuschaffen:

- **Primus Sturmkocher-Gasbrenner:** Der Brenner kann noch im Kocher verpackt werden, wenn wir – 2 Töpfe müssten doch genügen - auf einen Wasserkessel verzichten (Preis: ca. 53,- Euro).

Die Gaskartuschen selber, sollten wir uns in einem Baumarkt besorgen

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. SO.01.002.17 für Alu/klein; SO.01.001.17 für Alu/groß bzw. SO.01.014 für Brenner)

(15) **Radio für Seewetterbericht:** Natürlich können wir heute per Handy den Seewetterbericht abrufen. Dennoch empfiehlt es sich, ab und zu auf den unverkürzte ausgestrahlte Info zur Wetterlage abzurufen, z.B. über:

- **Sony ICF-SW 100:** Es bietet nicht nur Platz für 50 Speicherplätze, sondern auch digitale Sendereingabe, Sendersuchlauf und ein akzeptables Gewicht (ca. 250 g) (Preis: ca. 330,- Euro).

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. SY.06.012)

(16) **Ein-Personen-Zelt:** Nahezu unschlagbar, was Schnitt, Gewicht, Haltbarkeit, aber auch den Preis betrifft, ist folgendes Zelt:

- **Hilleberg Akto Ultra:** 220 cm Liegelänge, 60-90 cm Liegebreite, 90 cm Innenhöhe, 220-75 cm große Apsis, Ripstopp-Nylon (Silicon-Beschichtung) (grün), ein 9mm-Bogen, 1,56 kg Brutto-Gewicht zu weihnachtlichen ca. 420,- Euro plus ca. 47,- Euro für maßgeschneidertem Unterlegboden (ca. 260 g).

Bezug: z.B. www.globetrotter.de (Bestell-Nr. BB.11.561 plus BB.15.003)

(17) **Trockenanzug:** Ein Muss für „trockenbewusste“ und „kältescheue“ (spätestens ab unter 15° C) Küstenkanuwanderinnen und –wanderer. Bewährt haben sich insbesondere die „atmungsaktiven“ Modelle:

- **Dry Fashion Ocean Light (Gore Tex):** Es empfehlen sich Latexfüßlinge (ca. 27,- Euro) und – für „halsempfindliche“ – Latexhalsmanschette mit doppeltem Klettverschluss (ca. 5,- Euro) (Preis: ab ca. 700,- Euro)
- **Dry Fashion Sail:** (Material: nicht atmungsaktives PVC-beschichtetes Polyamid) (Preis: ca. 240,- Euro)

Bezug: www.sport-schroeder.de (Bestell-Nr. 4150141 bzw. 4150151)

(18) **Schutzhelm:** Ein Muss für „Dumper Jumper“ & “Breaker Dancer“ (Brandungspaddler):

- **Prijon Surf Schutzhelm:** Er ist stufenlos einstellbar von 51-63 cm Kopfumfang. Farbe: gelb oder rot; Gewicht: 435 g (Preis: ca. 46,- Euro)

Bezug: www.prijon.com (Bestell-Nr. 50110)

(19) **Neo-Kopfhaube:** Ein Muss bei „Unterkühlungsgefahr“, ansonsten wird sie griffbereit verstaut:

- **Neopren-Haube „Superlight“:** Aus 0,5 mm rotem Neo (Preis: ca. 17,- Euro)

Bezug: www.prijon.com (Bestell-Nr. 40700)

(20) **Bootswagen:** Das Problem aller kommerziellen Bootswagen ist, dass das Bootswagengestell und die Räder etwas sperrig und daher nicht so leicht im Seekajak zu verstauen sind. Eine Lösung lieferten hierzu einst ein paar Kieler Studenten. Sie konstruierten ein Gestell, welches in handlicher Größe zusammenlegbar und folglich auch noch in ein fast randvoll gepacktes Seekajak passt. Lediglich die Räder konnten sie nicht verändern. Diese Idee hat nun Freya Hoffmeister (Husum) aufgegriffen. Sie lässt sich das Gestell von einem Fachmann zusammen sägen & schweißen. Anschließend verbindet sie alle losen Teile mit einem festen Elastikseil, polstert die Trageholmen ab, befestigt ein paar haltbare Riemen und fertig ist der Bootswagen mit dem folgenden von mir ermitteltem Packmaß: ca. 65x6x6 cm und ca. 2,6 kg zzgl. Räder (26x28,5 cm). (Preis: ca. 150,- Euro)

Bezug: freyahoffmeister@hotmail.com

(21) **Windmesser:** Wenn wir die See, d.h. den Seegang richtig „lesen“ können, dann brauchen wir keinen Windmesser; dennoch ist er ganz hilfreich für jene, die lernen wollen, den Seegang zu lesen. In Tests (Segeln und Yacht) hat folgendes handliche Handgerät stets an vorderster Stelle gestanden:

- **Kaindl Windmaster 2:** Er verfügt über ein Schalennkreuz, sodass es nicht erforderlich, den Windmesser exakt in Windrichtung zu halten. Über ein Display sind Angaben in Bft., km/h, Knoten, m/s und mph abzulesen, und zwar als aktuelle, maximale und durchschnittliche Windgeschwindigkeit. Gewicht ca. 95 g., Abmessungen: 127x55x28 (Preis: ca. 60,- Euro)

Bezug: www.segelservice.com/html/artnr/151020110.html oder über www.google.de suchen.

(22) **Daunenliegematten:** Wem allmählich die üblichen Thermarest-Matten & Co zu dünn bzw. zu schwer oder vom Packmaß zu voluminös geworden sind, dem kann geholfen werden. Die schweizer Firma Exped hat nun neuerdings Matten mit Daunenfüllung im Angebot, die nicht nur bis zu 3x wärmer halten sollen, sondern auch leichter sind und kompakter verpackt werden können:

- **Exped Downmat 9 large:** 193x65x9 cm (1.220 g) (Packmaß: 38x18 cm)
- **Exped Downmat 9:** 178x52x9 cm (920 g) (Packmaß: 30x13 cm)
- **Exped Downmat 7:** 178x52x7 cm (720 g) (Packmaß: 25x13 cm)

Der einzige Nachteil ist wohl der Preis und der Tatbestand, dass die Matte mit dem Packsack, der zugleich Pumpsack ist, aufzublasen ist (z.B. 12 Pumpvorgänge für die kleine Matte).

Link: www.exped.com bzw. **Bezug** über www.globetrotter.de (als Extra-Bestellung)

(23) **Fachzeitschrift:** Last not least bietet sich noch ein Abo einer Fachzeitschrift für Küstenkanuwandern an. Englischkenntnisse sind jedoch beim Lesen hilfreich:

- **SEA KAYAKER – Magazine:** 6 Hefte/Jahr (ca. 75 Seiten) (Preis: \$ 33.95 inkl. Versand per Schiff bzw. plus \$ 30,- bei Airmail-Versand)

Bezug: www.seakayakermag.com bzw. subscription@seakayakermag.com

(24) **Newsletter:** Last and least ist all jenen, die kein Geld ausgeben wollen und des Englischen nicht so mächtig sind, der folgende deutschsprachige Newsletter zu empfehlen:

- **Newsletter Küstenkanuwandern:** (Erscheinungsweise: alle 1-2 Monate)

Bezug: udo.beier@t-online.de

28.11.2005 **Inmarsat-Notrufsystem** (Ausrüstung)

In der YACHT wird in einer Kurzmeldung darüber berichtet, dass das:

- **Notrufsystem Inmarsat-E**

Ende 2006 eingestellt wird. Das hat die **Fastnet Radio AG** dazu veranlasst, ein neues Seesystem vorzuschlagen, welches folgenden Dienst in Anspruch nimmt:

- **Notrufsystem Inmarsat-D+**

Auch mit diesem System wird die Alarmierung Sekunden schnell inkl. der Übertragung von Positionsdaten über GPS ermöglichen können. Zusätzlich ist es sogar möglich, dass die Rettungsleitstelle dem Seesender eine Rückmeldung geben kann. Außerdem ist es möglich, den Kurs des Havaristen laufend zu verfolgen.

Die **Inmarsat-D+** schon längere Zeit von anderen Diensten erfolgreich und kostendeckend genutzt wird, ist nicht damit zu rechnen, dass auch dieses Satelliten gestützte Informationssystem irgendwann plötzlich seine Arbeit einstellt.

Quelle: YACHT, Nr. 25-26/05, S. 12 – www.yacht.de

27.11.2005 **Rund Tasmanien (Expedition Report)** (Revier/Ausland)

Justine Curgenvon, Tyrs Morris und Gemma Ravling haben 2005 Tasmanien (Australien) umrundet. Insgesamt wurden ca. 1.500 km gepaddelt. Gestartet sind die drei Damen in Hobart und gerundet wurde entgegen dem Uhrzeigersinn.

Link: www.cackletv.com/tasmania-trip-report.html

26.11.2005 **Prijon's TOURYAK: ein „Racer“ im „Schafspelz“??!** (Ausrüstung)

im SEEKAJAKFORUM.de hatte ich am 2.11.05 in dem Thread:

„**Bootstest: TOURYAK (Prijon)**“

über einige Ergebnisse des vom US-amerikanischen SEA KAYAKER Magazin (Okt. 05) durchgeführten Kayak-Review berichtet (s. auch „Aktuelle Info“ v. 19.09.05) und als „bemerkenswert“ empfunden, dass der TOURYAK solch relativ niedrige Wasserwiderstandswerte (R=Resistance) aufweist, und zwar z.B.

- bei 5 Knoten (= 9,3 km/h) = 3,37 kg.
- bei 6 Knoten (= 11.1 km/h) = 5.04 kg.

D.h. bei 5 Knoten kommt der TOURYAK (463x61 cm; ca. 380 Liter Vol.) mit seiner Wasserlinienlänge von 423 cm auf Wasserwiderstandswerte (R), die wir ansonsten nur bei Seekajaks mit einer Wasserlinienlänge ab 467 cm finden (d.h. all die klassischen Seekajaks wie SIRIUS, BAHIYA, QUEST, AQUANAUT (RM), NORDKAPP H20, ROMANY EXPLORER weisen ungünstiger Werte aus, obwohl sie alle eine Gesamtlänge haben, die mindestens 50 cm höher liegt!)

Und bei 6 Knoten weist der TOURYAK mit R=5,04 kg einen Wert auf, der nur noch von dem Lang-Seekajak LOOKSHA II (610x51 cm) (Wasserlinienlänge (WL) = 5,09 m) knapp übertroffen wird (mit R=5,03 kg). Wirklich geschlagen wird der TOURYAK – zumindest von der Papierform her – nur von dem Renn-Seekajak „FW 2000 (MOSKITO)“ (562x44 cm) (WL = 5,48 cm) mit R=4,79 kg und dem Surfski „FUTURA II“ (575x51cm) (WL = 5,58 cm) mit R=4,68 kg).

Da mir zumindest das Ergebnis bei 6 Knoten etwas unglaubwürdig vorkam, fragte ich zweimal beim SEA KAYAKER nach und zeigte am Beispiel der Daten von insgesamt 40 Seekajaks auf, dass der Widerstandswert des TOURYAK bei 6 Knoten eigentlich ein Ausreißer sein müsste. Schließlich wurde vom SEA KAYAKER der Fehler gefunden, sodass der Widerstandswert des TOURYAK bei 6 Knoten korrigiert werden muss. Er beträgt nun 6,01 kg statt 5,04 kg!

Aber auch diese 6,01 kg sind kein schlechter Wert und passen logisch zu den Werten, die bei 5 Knoten ermittelt wurden. Der Rang bei 5 Knoten wird auch bei 6 Knoten bestätigt (zusätzlich erweist sich bei 6 Knoten das klassische Seekajak ARTISAN MILLENIUM mit R=6,10 kg als langsamer).

Zugegeben, ich selber kann es immer noch nicht so recht glauben, obwohl ich den TOURYAK noch nicht gepaddelt bin! Leider fehlen mir für meine Skepsis, die wohl eher ein „Vorurteil“ ist, die Anhaltspunkte.

Bevor wir jedoch unsere reinrassigen Seekajaks gegen den TOURYAK (ca. 380 Liter Volumen) eintauschen (warum eigentlich nicht, dann könnten wir endlich wieder mehr Gepäck mit auf Fahrt nehmen!), bleiben uns ja noch zwei Trostpflaster:

1. Die Widerstandswerte wurden theoretisch per Computer-Rechenprogramm (Taylor) ermittelt. Die Ergebnisse hängen dabei davon ab, welche Daten eingegeben und wie sie gewichtet werden. Trotz alledem wurde das Rechenprogramm durch Praxisversuchsreihen bestätigt. Außerdem schneiden lt. SEA KAYAKER bei einem anderen Rechenprogramm (Kaper) ebenfalls bei 6 Knoten die oben genannten klassischen Seekajaks (zzgl. ARTISAN MILLENIUM mit R=6,26 kg) schlechter ab als der TOURYAK. Bessere Werte jedoch weist bei der Methode Kaper plötzlich z.B. der AVO-CET (PE) (492x56 cm, WL=423 cm, PC=0,58) von Valley auf, und zwar mit R = 5,94 kg.
2. Die Widerstandswert beziehen sich auf Flachwasserbedingungen. Bei Seegang verhalten sich jedoch die Seekajaks anders. Wie? Das weiß niemand – zumindest was Seekajaks betrifft! Was wir wissen ist lediglich, dass wir – wenn wir nicht völlig seegangstüchtig sind – in einem schnellen Seekajak langsamer sind, und zwar dann, wenn es für uns zu kipplig ist!

Übrigens, ein Grund, warum der TOURYAK solch gute Widerstandswerte hat, soll an seinem hervorragenden Prismatischen Koeffizienten (PC) von 0,58 liegen. Z.B. hat lt. Nachmessungen und Berechnungen des SEA KAYAKERS der:

- NORDKAPP H20 (547x54 cm; WL= 463 cm; Widerstand bei 6 kn = 6,42 kg) von Valley einen PC von 0,50,
- und der BAHIYA (533x52 cm; WL= 452 cm; Widerstand bei 6 kn = 6,59 kg) von P&H einen PC von 0,51.

Der PC sagt etwas über die Unterwasserform eines Bootes aus:

Je schnittiger ein Boot ist, je schmaler es insbesondere an Bug und Heck ausläuft, desto niedriger ist der PC. Ein niedriger PC ist jedoch keine Garantie für eine hohe Geschwindigkeit, sondern stellt vielmehr ein Manko dar.

Der Wasserwiderstand, insbesondere der Wellenwiderstand, der die Rumpfgeschwindigkeit eines Bootes beeinflusst, hängt u.a. zum einen von der „effektiven“ Wasserlinienlänge und zum anderen vom Prismatischen Koeffizienten ab. Wenn wir nun bedenken, dass die Rumpfgeschwindigkeit bei Verdrängerfahrt von der Bug- und Heckwelle eines Bootes bestimmt wird und dass:

- die Rumpfgeschwindigkeit umso größer ist, je weiter die Heckwelle von der Bugwelle entfernt ist,

wird uns manches plötzlich klarer, nämlich:

- warum und wann die Bootsbauerweisheit „**Länge läuft**“ ihre Berechtigung hat (aber nur dann, wenn wir von der Wasserlinienlänge (!) ausgehen);
- dass es bei der Bestimmung des Wasserwiderstandes bzw. der Rumpfgeschwindigkeit nicht auf die Gesamtlänge eines Bootes, sondern eigentlich auf die Wasserlinienlänge ankommt;
- dass Boote, die an Bug und Heck schmal zusammen laufen und deren Enden eingebuchtet (**konkav**) und nicht ausgebucht verlaufen (**konvex**), bei gleicher Wasserlinienlänge und ansonsten gleicher Unterwasserform allein deshalb einen höheren Wasserwiderstand und eine niedriger Rumpfgeschwindigkeit haben, weil sich ihre Bugwelle später und ihre Heckwelle früher bildet und folglich der Abstand zwischen Bug- und Heckwelle vermindert, statt sich zu erhöhen. Seekajaks mit dieser – an sich optisch attraktiven und für manche fast „erotischen“ (!?) – Form, sind folglich bei sonst identischer Bootsform und bei derselben Paddelleistung langsamer als jene Boote, die vorne & hinten nicht ganz so schnittig zusammen laufen und deren Enden eher etwas ausgebuchtet (**konvex**) verlaufen.

Was können wir daraus folgern?

Wie schnittig die Enden eines Bootes verlaufen, kann bedingt dem Prismatischen Koeffizienten (PC) entnommen werden, und zwar gültig bis zu einem PC von 0,6:

- je niedriger der PC desto schnittiger das Bug & Heck, aber desto schlechter der Wasserwiderstand.

Welche Rumpfgeschwindigkeit drin ist, kann aus „effektiven“ Wasserlinienlänge abgeleitet werden:

- je länger die „effektive Wasserlinienlänge desto höher die Rumpfgeschwindigkeit.

Diese „effektive“ Wasserlänge kann im Idealfall identisch mit der tatsächlichen Wasserlinienlänge sein. Z.B. trifft das für den TOURYAK zu: „effektiver Wasserlinienlänge = tatsächliche Wasserlinienlänge = 423 cm, Gesamtlänge = 463 cm und $PC=0,58$).

Die „effektive“ Wasserlinienlänge wird im Regelfall – sofern die Enden zu schnittig und zunächst konkav verlaufen – kürzer sein, z.B. beträgt:

- beim NORDKAPP H20 die „effektive“ Wasserlinienlänge 4,53 m, die tatsächliche Wasserlinienlänge 4,63 m und die Gesamtlänge 5,47 m mit einem PC von 0,50;
- beim BAHIYA lauten die Werte: 4,34 cm / 4,52 cm und 5,33 cm / $PC = 0,52$.

Für die guten Widerstandswerte des TOURYAK lässt sich folglich eine Erklärung finden. Leider hilft uns das bei unserer Suche nach dem schnellen Seekajak nicht sehr viel weiter. Denn zunächst verfügt nicht jeder von uns über die Testergebnisse der Kayak Reviews des SEA KAYAKER (è www.seakayakermag.com). Abgesehen davon testet der SEA KAYAKER überwiegend nord-amerikanische Seekajaks, höchstens ab & an mal ein paar britische und finnische Seekajaks und abgesehen von Prijons „Plastikschüsseln“ (die wohl ab sofort nicht immer so abfällig bezeichnet werden sollten!?) keine deutschen Seekajaks. Schließlich kann uns kein Seekajakproduzent Daten über den prismatischen Koeffizienten und die effektive Wasserlinienlänge liefern und wenn doch, dann sind diese Daten nicht vergleichbar, da jeder – um jeden Vergleich zu verhindern - eine andere Zuladung zugrunde legen wird.

Abgesehen davon liefern die Daten über:

- effektive Wasserlinienlänge
- prismatischen Koeffizienten

nur erste Anhaltspunkte über den Wasserwiderstand von Seekajaks. Sie reichen eigentlich nicht aus, um daraus zuverlässige Aussagen über den Wasserwiderstand eines Seekajaks abzuleiten. Wir benötigen vielmehr dann auch Daten über:

- Wasserlinienbreite,
- benetzte Wasserfläche (ein Indikator für den Reibungswiderstand, der bei Geschwindigkeiten bis 4 Knoten (= 7,4 km/h) den Wasserwiderstand dominiert),
- den Tiefgang,
- den Blockkoeffizienten
- usw. usf.

Außerdem müssten wir dann noch wissen, in welcher funktionellen Beziehung diese Einflussgrößen alle stehen. Wie die Kayak Reviews des SEA KAYAKER zeigen, ist die Bestimmung des Wasserwiderstandes eine äußerst komplexe Angelegenheit. Wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die noch nicht einmal gewohnt sind mit Werten zur Wasserlinienlänge und –breite zu arbeiten, sind daher – von wenigen Ausnahmen abgesehen - nicht dazu in der Lage, selber konkrete Widerstandswerte für bestimmte Geschwindigkeiten und Zuladungen zu ermitteln. Was uns bleibt, sind „Daumenregeln“ wie „Länge läuft“, „Breite bremst“, „Rundspant rennt“, „Kielsprung kurvt“, „Leicht läuft leicht“

Dennoch können wir etwas aus den Daten der bislang 114 Seekajak-Tests, die SEA KAYAKER seit 1993 veröffentlicht, lernen:

- Wenn wir uns für ein Seekajak entscheiden wollen und es uns egal ist, ob es auch etwas kürzer als 460 cm und etwas breiter als 62 cm ist, dann sollte es uns bewusst sein, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 4 Knoten (kn) (= 7,4 km/h) der Wasserwiderstand keine Kaufentscheidungsrelevanz besitzt, da die maximale Wasserwider-

stands-Differenz mit 0,53 kg (Basis: 114 Seekajaks) für das Küstenkanuwandern fast vernachlässigbar klein ist.

D.h. wenn wir unterwegs entlang der Küste nicht schneller als 7,4 km/h paddeln wollen, brauchen wir eigentlich nicht auf Länge & Breite eines Seekajaks zu achten, Hauptsache es gehört zu den Seekajak (welche i.d.R. nicht kürzer als 420 cm und nicht breiter als 65 cm sind).

- Erst ab 4,5 kn (= 8,3 km/h) beginnt diese Abweichung relevant zu werden, wenn wir in unsere Entscheidung alle Seekajaks ab einer Länge von 460 cm und bis zu einer Breite von 62 cm einbeziehen. Bei den untersuchten Seekajaks dieser Größendimension steigt nämlich dann schon die maximale Wasserwiderstands-Differenz auf 0,69 kg (Basis: 90 Seekajaks) an.
- Bei den „typischen“ Seekajaks (500-550 cm lang und max. 58 cm breit) liegt diese kritische Grenze bei 5 kn (= 9,3 km/h). D.h. erst wenn wir beim Küstenkanuwandern Wert darauf legen, mindestens 9,3 km/h und schneller zu paddeln, sollten wir genau prüfen, welche Wasserwiderstands-Werte ein Seekajak hat, das wir gern kaufen möchten. Die maximale Wasserwiderstands-Differenz beträgt nämlich dann bei diesen Booten 1,09 kg (Basis: 57 Seekajaks). Ab solch einer Differenz ist es wirklich wichtig zu wissen, welches dieser 57 Seekajaks zu jenen zählt, deren Wasserwiderstand sehr niedrig ist. Zum Daten-Vergleich sollen hier 2 in Deutschland erhältliche Seekajaks aufgeführt werden:

(1) INUK (550x51 cm; ca. 315 Liter Volumen) (Kirton/GB)

mit den folgenden Daten:

- Wasserlinienlänge/-breite: 535x50,5 cm,
- Prismatischer Koeffizient: 0,50
- benetzte Wasserfläche: 22,75 sq.ft.
- Tiefgang: 14,0 cm
- Wasserwiderstand bei 5 kn = 2,95 kg bzw. 6 kn = 5,22 kg

(2) BAHIYA (532x52 cm; ca. 299 Liter Volumen) (P&H/GB)

mit den folgenden Daten:

- Wasserlinienlänge/-breite: 452x52,8 cm,
- Prismatischer Koeffizient: 0,52
- benetzte Wasserfläche: 21,36 sq.ft.
- Tiefgang: 115,2 cm
- Wasserwiderstand bei 5 kn = 3,67 kg bzw. 6 kn = 6,59 kg

Übrigens, am 11. Dez. 2005 findet auf der Alster die

„13. Nikolausregatta des ACC“

statt. Vielleicht können die Skeptiker des TOURYAK ja einen leistungsstarken Kanuten überreden, im TOURYAK die ca. 10 km lange Strecke zu paddeln. Wenn er dann immer noch vor den Seekajakfahrern ankommt, die ansonsten schneller paddeln, spricht das nicht nur für ihn, sondern auch etwas für den TOURYAK.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: Eine Aufstellung der Wasserwiderstandswerte von insgesamt 114 Seekajaks, die SEA KAYAKER seit 1993 ermittelt hat, finden wir auf der DKV-Homepage:

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

24.11.2005 **Qajaq Japan – Organisation von Grönland-Kajak-Fans**
(Ausrüstung/Ausbildung)

Nach dem in den USA eine Organisation gegründet wurde, die die Tradition grönländischer Kajakd und grönländischer Paddeltechniken inkl. Rolltechniken pflegt und weiter verbreitet:

è www.qajaqusa.org

haben die Japanischen Kanutinnen und Kanuten nachgezogen:

è www.qajaqipn.org

Wer Interesse dafür hat, sollte mal auf diese Homepages surfen bzw. für weitere Informationen mit **Freya Hoffmeister** (Husum) Kontakt aufnehmen:

è freyahoffmeisterm@hotmail.com

Freya ist wohl die einzige Deutsche, die nicht nur all die 30 – 40 Rolltechniken beherrscht, die einst die Inuit in Grönland praktizierten, sondern sie kennt sich in dieser Szene recht gut aus, da sie immer mal wieder sich in den USA und Japan blicken lässt.

23.11.2005 **Homepage Axel Schoevers – Küstenkanuwanderreviere** (Revier/Ausland)

Wer mal wissen möchte, wo wir überall auf dem Globus Küstenkanuwandern können und wie es dort aussieht, wenn gepaddelt wird, möge auf die folgende Homepage des Niederländers **Axel Schoevers** surfen:

Link: www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

21.11.2005 **Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit** (Ausrüstung)

Auf der DKV-Homepage ist eine Übersicht ausgewählter Daten abrufbar, die vom US-Amerikanischen SEA KAYAKER Magazin unter der Rubrik „Kayak Review“ seit 1993 veröffentlicht werden. Die Übersicht enthält die Daten von insgesamt 114 (See-)Kajaks.

Eine Kurzfassung dieser Übersicht, die die Daten von insgesamt 28 Seekajaks enthält, wird im Folgenden vorgestellt. Bzgl. der letzten beiden Tabellen-Zeilen, welche Angaben über die maximalen Wasserwiderstands-Differenzen enthalten, ist zu beachten, dass diese Differenzen jeweils die Differenz wiedergibt, die zwischen den Seekajaks mit der maximalen und minimalen Wasserwiderstands-Differenz besteht, und zwar bezogen:

- auf alle 90 vom SEA KAYAKER getesteten Seekajaks, die mindestens 460 cm lang und maximal 62 cm breit sind
- auf alle 57 getesteten Seekajaks, deren Länge zwischen 500 und 550 cm liegt und maximal 58 cm breit sind (sog. „typische“ Seekajaks).

Es handelt sich bei diesen Werten folglich nicht um einen Durchschnittswert, sondern um die maximale Abweichung, die bislang ermittelt wurde. D.h. wenn wir zwei Seekajaks miteinander vergleichen, wird die Abweichung bzgl. des Wasserwiderstands zwischen diesen beiden Booten mit großer Wahrscheinlichkeit niedriger sein.

Aus der Übersicht ist weiterhin zu ersehen, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 4 Knoten (kn) (= 7,4 km/h) die maximale Wasserwiderstands-Differenz mit 0,48 kg für das Küstenkanuwandern fast vernachlässigbar klein ist. Erst ab 4,5 kn (= 8,3 km/h) beginnt diese Abweichung - zumindest wenn wir in unsere Entscheidung alle Seekajaks ab einer Länge von 460 cm und bis zu einer Breite von 62 cm einbeziehen – relevant zu werden. Bei den „typischen“

Seekajaks liegt dies kritische Grenze bei 5 kn (= 9,3 km/h). D.h. erst wenn wir beim Küstenkanuwandern Wert darauf legen, mindestens 9,3 km/h und schneller zu paddeln, sollten wir genau prüfen, welche Wasserwiderstands-Werte das Seekajak hat, das wir gern kaufen möchten.

Leider stehen wir dann als Käufer eines Seekajaks recht hilflos dar; denn die Leute vom SEA KAYAKER sind bislang die einzigen, die Informationen über den Wasserwiderstand bei verschiedenen Geschwindigkeiten und einer vorgegebenen Beladung (113,4 kg für Person und Gepäck) bereitstellen. Das wird sich in Zukunft wohl kaum ändern, denn z.Zt. sind viele Hersteller von Seekajaks noch nicht einmal in der Lage, Angaben über das Volumen ihrer Seekajaks zu machen und kein einziger Hersteller ist in der Lage, Informationen wenigstens über die Wasserlinienlänge zur Verfügung zu stellen.

Zum Schluss soll noch etwas über die Aussagefähigkeit dieser von SEA KAYAKER ermittelten Daten gesagt werden:

- Die Daten werden per Computermodell berechnet, wobei zu beachten ist, dass die dabei gewonnenen Ergebnisse weitgehend mit jenen übereinstimmen, die bei Messungen ermittelt wurden, welche in einem Wassertank erfolgten.
- Der Übersicht liegen nur die Ergebnisse zugrunde, die mit jenem Computermodell berechnet wurden, welches Matt Broze in Anlehnung an einem Programm von Taylor entwickelt hat.
- SEA KAYAKER veröffentlicht übrigens zugleich auch die Daten eines anderen Computermodells, welches John Winters in Anlehnung an einem Programm von Kaper entwickelt hat.

Die errechneten Wasserwiderstandswerte von M.Broze und J.Winters weichen voneinander ab. Welche Werte die realistischeren sind, vermag ich nicht zu beurteilen. Zumindest bei den Daten von M.Broze ist eine zuverlässige Korrelation zwischen Wasserlinienlänge und Wasserwiderstand (ab 5 kn) festzustellen. Aber das liegt u.U. nur daran, weil M.Broze in seiner Berechnungsformel der Wasserlinienlänge besonders hohes Gewicht gibt.

Wasserwiderstand contra Geschwindigkeit bei Seekajaks*

- "Speed vs. Resistance", datas published by the US-American SEA KAYAKER -

è www.seakayakermag.com è www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf / (22/11/05)

Typ	Dimension	Volume	kg**	kg	kg	kg	kg	kg	Manufacturer
(LxB)	Waterlinelength	Total***	2kn	3kn	4kn	4,5kn	5kn	6 kn	
Futura II (575x51 cm)	558 cm	ca. 291 Litre	0,47	0,96	1,76	2,21	2,89	4,68	Futura Surf Skis (USA)
Avocet (PE) (492x56 cm)	428 cm	ca.298 Litre	0,41	0,87	1,70	2,45	3,92	7,03	Valley Canoe Products (GB)
Bahiya (532x52 cm)	452 cm	ca.299 Litre	0,41	0,88	1,64	2,34	3,67	6,59	P&H (GB)
FW 2000 (Moskito) (562x44 cm)	548 cm	ca. 301 Litre	0,41	0,90	1,70	2,23	2,89	4,79	Nelo-MAR (Portug.)
Viking (498x55 cm)	4,55 cm	ca. 302 Litre	0,42	0,89	1,65	2,33	3,64	6,52	Kajak-Sport (FIN)
Nordkapp H₂O (547x54 cm)	463 cm	ca.306 Litre	0,4	0,86	1,6	2,27	3,51	6,42	Valley Canoe Products (GB)
Sirius M (520x53 cm))	441 cm	ca.307 Litre	0,41	0,86	1,63	2,31	3,67	6,58	P&H (GB)
Inuk (550x51 cm)	535 cm	ca.315 Litre	0,41	0,86	1,63	2,13	2,95	5,22	M.A.R.Kayaks (GB/Port.)
Chatham 16 (497x56 cm)	409 cm	ca.316 Litre	0,42	0,89	1,78	2,69	4,37	7,82	Necky Kayaks (CDN)
Capella (PE) (504x57 cm)	439 cm	ca.324 Litre	0,41	0,86	1,63	2,45	3,90	7,03	P&H (GB)
Barracuda (PE) (508x56 cm)	484 cm	ca.330 Litre	0,43	0,90	1,66	2,21	3,23	5,98	Prijon (D)
Aquanaut	467 cm	ca.330 Litre	0,44	0,91	1,69	2,34	3,31	5,67	Valley Canoe

(537x55 cm)									Products (GB)
Point K1XP (549x53 cm)	505 cm	ca.334 Litre	0,43	0,92	1,67	2,19	3,11	5,61	Point 65° North (S)
Quest (536x56 cm)	456 cm	ca.337 Litre	0,41	0,89	1,68	2,35	3,67	6,53	P&H (GB)
Romany Explor (533x55 cm)	464 cm	ca.340 Litre	0,43	0,9	1,65	2,31	3,55	6,57	Nigel Dennis Kayaks (GB)
Aquanaut RM (522x57 cm)	456 cm	ca.341 Litre	0,44	0,92	1,75	2,36	3,59	6,44	Valley Canoe Products (GB)
Looksha IV (515x57 cm)	441 cm	ca.342 Litre	0,41	0,86	1,63	2,45	3,95	6,94	Necky Kayaks (CDN)
Artisan Millenium (555x56 cm)	480 cm	ca.343 Litre	0,41	0,87	1,61	2,19	3,25	6,10	Kajak-Sport (FIN)
Yukon Eski (500x57 cm)	439 cm	ca.345 Litre	0,41	0,86	1,66	2,28	3,49	6,07	Prijon (D)
Seayak (PE) (485x58 cm)	434 cm	ca.355 Litre	0,44	0,92	1,87	2,56	3,95	6,99	Prijon (D)
Endurance 18 (SK) (545x54 cm)	529 cm	ca. 368 Litre	0,46	0,93	1,7	2,17	2,89	4,84	Epic Kayaks (USA)
Storm (PE) (517x61 cm)	453 cm	ca.372 Litre	0,41	0,86	1,63	2,36	3,67	6,76	Current Design (CDN)
Touryak (PE) (463x61 cm)	423 cm	ca.380 Litre	0,44	0,9	1,72	2,3	3,37	6,01	Prijon (D)
Kodiak (PE) (507x58 cm)	480 cm	ca.381 Litre	0,44	0,91	1,67	2,26	3,38	6,23	Prijon (D)
Extreme (577x55 cm)	510 cm	ca.389 Litre	0,42	0,88	1,59	2,10	2,93	5,32	Current Design (CDN)
Avalon Viviane (580x55 cm)	538 cm	ca.392 Litre	0,43	0,90	1,66	2,15	2,99	5,22	Kajak Sport (FIN)
Solstice GT (536x62,5 cm)	481 cm	ca.392 Litre	0,44	0,92	1,74	2,34	3,56	6,8	Current Design (CDN)
Looksha II (610x51 cm)	509 cm	ca.392 Litre	0,41	0,91	1,68	2,13	2,90	5,03	Necky Kayaks (CDN)
Maximum Difference of Resistance by x Knots (kg): (Length = min. 460 cm; Beam = max. 62 cm)			0,12	0,17	0,48	0,69	1,82	3,20	Seakayaks (90 kayak reviews)
Maximum Difference of Resistance by x Knots (kg): (Length = 500-550 cm / Beam = max.. 58 cm)			0,10	0,17	0,48	0,42	1,09	2,13	typical Seakayaks (57 kayak reviews)

Footnotes:

If you want to see the survey of datas of all 114 (Sea)-Kayaks the SEA KAYAKER has published since 1993 please surf to: www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf

L = length; B = beam; kg = kilogram; kn = knots = 1,852 km/h

* Published by US-amerikanischen SEA KAYAKER (Winter 1993 – December 2005)

(Interpretation: Udo Beier). Link: www.seakayakermag.com

** Waterresistance (kg) vs. speed (knots) calculated by Matt Broze using Taylor Standard Series (Basis: 113,4 kg payload).

*** SEA KAYAKER determines the volume of displacement.

As in Germany the volume will be determined by filling the kayak with water the volume, you find in the table, will be 10 % lower than the volume, you will find in the kayak reviews of SEA KAYAKER.

Quelle: www.seakayakermag.com

Hinweis: Die vollständige Übersicht mit den Daten von über 114 Kajaks kann auf der DKV-Homepage abgerufen werden: www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf

18.11.2005 Heiße Meere – leere Netze (Natur)

In einem WWF-REPORT wird auf die negativen den Auswirkungen des Klimawandels auf die Fischbestände aufmerksam gemacht:

„Neben der Überfischung macht der Klimawandel den Fischbeständen in aller Welt zunehmend zu schaffen. Ein neuer WWF Report zeigt, dass steigende Wassertemperaturen sowohl in den Ozeanen als auch in Flüssen und Seen die Fischbestände gefährden. Der Sauerstoffgehalt vieler Gewässer nehme stark ab, so dass insbesondere Süßwasserarten immer häufiger nach Luft schnappen müssen. Ein schlechteres Nahrungsangebot, vermindertes

Wachstum und weniger Nachkommen seien die Folgen. Zudem bringe der Klimawandel die Nahrungskette erheblich durcheinander. Mitte der 90er Jahre verhungerten rund 120.000 Seevögel im Golf von Alaska, weil ihre Beutefische in größere Tiefen und damit kühleres Wasser abgetaucht waren. „Der Report passt ins Bild. Der Klimawandel hinterlässt inzwischen fast überall auf dem Planeten seine Spuren“, betont Regine Günther, Leiterin des Klimareferats beim WWF Deutschland. Die Regierungen seien noch immer zu langsam bei der Bekämpfung des Klimawandels. Der bevorstehende Gipfel in Montreal biete Gelegenheit, das Tempo zu erhöhen.

„Wärmeres Wasser ist eine zusätzliche Belastung für viele Fischbestände“, erläutert Stefanie Schmidt, Fischereireferentin beim WWF Deutschland. Der geringere Sauerstoffgehalt des Wassers und ein schlechteres Nahrungsangebot führten zu großen Problemen. Einige Arten wie Lachse, Störe oder Welse seien für Sex im Warmen nicht zu haben. Sie laichen nur, wenn die Temperatur unter ein bestimmtes Niveau sinke. Bei anderen Fischen nehme die Fortpflanzungsrate mit steigender Wassertemperatur erheblich ab. Überdies führe die Erwärmung zu einer Artenverschiebung in Richtung der Pole. Kälte liebende Arten wie Seehecht oder Kabeljau versuchen, in kältere Gefilde zu flüchten und Fischarten aus wärmeren Gewässern dringen weiter in Richtung Norden vor. Wenn sie sich in den neuen Gewässern durchsetzen, verändern die Neuankömmlinge das ökologische Gefüge, was zu einer Verdrängung heimischer Arten führen könne. Gelingen die Neubesiedelung hingegen nicht, könne dies für die Wärmeflüchtlinge das Aus bedeuten, insbesondere wenn es sich um Bestände handele, die durch die Fischerei stark dezimiert seien. „Neben klimapolitischen Maßnahmen ist es deswegen enorm wichtig, bei den Fangquoten die Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen“, so Stefanie Schmidt.

Der neue WWF-Report verdeutlicht, dass der Klimawandel nicht nur einen zusätzlichen „Stressfaktor“ für die ohnehin von Meeresverschmutzung und Überfischung gebeutelten Fischbestände darstellt, sondern zudem erhebliche wirtschaftliche Probleme verursacht. Der weltweite Fischhandel habe inzwischen ein Volumen von rund 130 Milliarden US-Dollar im Jahr erreicht. Der Sektor zähle mehr 200 Millionen Beschäftigte. Überdies stelle Fisch für einen Großteil der Menschheit die wichtigste Eiweißquelle dar. Für den WWF liefert der Bericht weitere Argumente, um den Kampf gegen den Klimawandel und für eine nachhaltige Fischerei zu verstärken. Die Naturschutzorganisation fordert von den Regierungen Emissionsreduktionen, die eine durchschnittliche Temperaturerhöhung auf maximal zwei Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten begrenzt. Erste Schritte auf diesem Weg müssten bei der bevorstehenden Klimakonferenz in Montreal gegangen werden.

Quelle: WWF-REPORT v. 18.11.05

è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02769/

16.11.2005 **Wasserdicht nach IPX(Y)?** (Ausrüstung)

IN OUTDOOR wird die Frage angesprochen, was die einzelnen IPX-Angaben zur Wasserdichtigkeit in Bezug auf Outdoor-Lampen aussagen:

Es handelt sich hierbei um Schutzgrade lt. DIN, die von IPX1 bis IPX reichen.

- **IPX0 = ungeschützt**
- **IPX1 bzw. IPX2= geschützt gegen Tropfwasser**
- **IPX3 = geschützt gegen Sprühwasser**
- **IPX4 = geschützt gegen Spritzwasser (= Regen)**
- **IPX5 = geschützt gegen Strahlwasser**
- **IPX6 = geschützt gegen starkes Strahlwasser**
- **IPX7 = geschützt gegen zeitweiliges Untertauchen bis 1 m Wassertiefe;**

- **IPx8 = geschützt gegen dauerndes Untertauchen.**

Dabei ist zu beachten, dass IPX7 und IPX8 nicht automatisch die Bedingungen von IPX5 und IPX6 erfüllen, sodass es möglich ist, dass Geräte mit beiden Schutzgraden gekennzeichnet sind.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 12/05, S. 59 – www.outdoor-magazin.com

16.11.2005 **Wasser-Desinfektion mit Hilfe von UV-C-Licht** (Ausrüstung)

In OUTDOOR wird folgendes Wasser-Desinfektionsgeräte vorgestellt:

- **Steripen von Exped**

Das Platz sparende, mit Batterien funktionierende und ca. 170,- Euro teure Gerät arbeitet mit einer Art Leuchtstab, der ins zu desinfizierende Wasser gehalten wird und UV-C-Licht ausstrahlt. Mit seiner Hilfe sollen die DNA-Strukturen von Bakterien, Protozoen und Viren zerstört werden. 1 Liter Wasser kann auf diese Weise innerhalb von 90 Sekunden entkeimt werden.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 12/05, S. 44 – www.outdoor-magazin.com

Link: www.exped.com

14.11.2005 **Heckruder-Schlag** (Ausbildung)

Auf der SEAPADDLER-Homepage bringt **Kevin Mansell** einen Beitrag über:

„Sternrudder“

Es handelt sich dabei um eine Paddelschlagtechnik, die bei Kajaks, die ohne Steuer ausgerüstet sind, Anwendung finden, um z.B. ein Seekajak beim Surfen auf Kurs zu halten bzw. ansonsten eine Kursänderung einzuleiten.

Link: www.seapaddler.co.uk/SternRudder.htm

13.11.2005 **Bogenschlagvarianten** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER stellt **Steve Braden** in dem Beitrag:

„Turning Points: The Forward Sweep“

zwei Bogenschlagvarianten vor, und zwar:

- den „Correction Stroke“, der bei einem Kajak angewendet wird, das keine Fahrt macht;
- den „Forward Sweep Stroke“, der angewendet wird, wenn das Kajak Fahrt macht.

Quelle: SEA KAYAKER, No. Dec. 2005, S.36-39 – www.seakayakermag.com

13.11.2005 **Do-it-yourself-Spritzdecke aus Neopren** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER stellt **John Doornink** in dem Beitrag:

„**Make Your Own Neoprene Spray Skirt**“

vor, wie wir uns selber ein Spritzdecke aus Neopren machen können. Insgesamt werden anhand von 12 Fotos und 5 Zeichnungen gezeigt, wie wir das schaffen können.

Quelle: SEA KAYAKER, No. Dec. 2005, S.50-56 – www.seakayakermag.com

11.11.2005 **Das Seekajak, ein schier unfassbares Faszinosum** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAKFORUM.de wurde im November in einem Thread ausgiebig die folgende Frage diskutiert:

"Wann ist ein Kajak ein Seekajak?"

Ich skizzierte dort rückgreifend auf ein paar diskutablen Thesen von Ulf Böckenholt über die Küstentauglichkeit des „Touryak“ ein paar Antwortmöglichkeiten (hier: Formeigenschaften vs. Gebrauchseigenschaften) und was passiert? Obwohl wir meinen könnten, dass jeder Kanute auf Anhieb in der Lage ist, aus einer beliebigen Anzahl von Kajaks die Seekajaks zu identifizieren, und zwar auch mit verbundenen Augen, machte es sich das Gros der Poster nicht so einfach. Vielmehr versuchten sie aus den verschiedensten Blickwinkeln zu erklären, auf was es bei der Definition eines Seekajaks ankommt.

Ich habe in der folgenden Nacherzählung eines Traums mal die meisten der Diskussionsbeiträge auf insgesamt über 20 Punkte kondensiert und anschließend szenisch aufbereitet. Ich danke den folgenden Postern des SEEKAJAKFORUMS.de für die vielfältigen konstruktive Anregungen zu diesem Traum-Thema, und zwar insbesondere: **a., Axel Kalb, Dietmar Seidel, Eckehard Schirmer, Exilfriese, Eule, Frank F., gerd, Jochen G., Mark Z., Olaf G., Paul aus Bern, S. Kopetsch, Seeloewe, Thorsten Ewers, Ulf Böckenholt, Ursula, Volker (N) und Werner** aber auch **Wolfgang Half** und **Tomas Meier**. Die Poster, die sich falsch von mir dargestellt oder gar „verwurstet“ fühlen, mögen wir verzeihen. Ich denke aber, dass in meinen szenischen Ausführungen die meisten von ihnen besser wegkommen als ich selber.

Natürlich wird der Eindruck der Leser dieses Beitrages sein, dass die Äußerungen der einzelnen Poster durch eine allzu „kakaohaltige“ Flüssigkeit gezogen werden. Aber wer genau hinschaut und sich auf die auf den Punkt gebrachten Aussagen konzentriert, wird feststellen, dass es schwerer ist zu definieren, was ein Seekajak ausmacht, als zu zeigen, welches der vor einem liegenden Kajaks den Seekajaks zuzuordnen ist.

Mein Traum – eine Szene in über 20 Akten

Ich träume, dass vor mir am Bootssteg meines „Alster Canoe Club“ (ACC-Hamburg) ein paar Kajaks liegen, ordentlich nebeneinander aufgereiht und exakt nach der Größe sortiert, und zwar ein Wildwasserkajak, ein Flusswanderkajak, ein Faltboot, ein „Hybridkajak“ und so ein langes Ding mit viel Gerödel auf dem Oberdeck.

Neben mir steht eine Gruppe www-bekannter Seekajakfahrer. Auf meine Frage: **"Welches der vier Kajaks hier ist ein Seekajak?"** ertönt zunächst einmal lautes, anhaltendes Gelächter, dann ein kaum zu verstehendes Gemurmel & Geraune: „Mensch Udo, was bezweckst du mit dieser Frage!“ – „Aber bitte nicht wieder diese Leier mit der Seetüchtigkeit!“ – „Richtig, der sucht doch bloß 10 Punkte und wir sollen sie ihm liefern!“ – „Nö, dafür lass ich mich nicht einbinden, nö!“ – „Herr Beier, damit das mal klar ist, dir brauchen wir hier überhaupt nicht zu antworten!“ – „Mich interessiert eigentlich mehr die Frage: Wie intuitiere ich ein

Seekajak?“ - „Ohne meinen Ausbildungsleiter sage ich nichts!“ – „Diese Frage hier ist ausgelutscht und hochgradig provokativ!“ – „Eine Antwort dazu kann nur im Rahmen einer Bandbreite – mit Unschärferelation – umrissen werden!“ „An was für ein Seekajak denkt er eigentlich dabei, an ein 08/15-Seekajak, ein echtes Seekajak, ein reinrassiges Seekajak oder das „gute“ Seekajak?“ – „... oder an ein nordfriesisches, skandinavisches, schwyzer, britisches, pazifisches Seakajak oder gar an ein süd-west-grönländisches Qajaq?“

Ein erster Kanute meldet sich deutlich zu Wort: „Nur eine Frage zur Relevanz. Habt ihr schon mal davon gehört, dass einer zum Händler geht, ein Seekajak kaufen möchte und mit einem Polo-Boot vom Hof zieht?!“ – (Gelächter) – „Vielleicht war's ein Schnäppchen?“ – „Worauf willst du hinaus? Ich wollte mir mal einen CREEKER kaufen und habe mit'm Kuppelzelt den Laden verlassen!“

Ein anderer empört sich spontan, spricht von "Blödsinn" und fragt mich direkt:

- **„Ist es dir bewusst, dass du mit dieser Frage den vorhandenen Weiterentwicklungsbedarf bei Seekajaks unterbindest?“**

(Das Gelächter verstummt, Stirnerunzeln, Schweigen, vereinzelt Kopfnicken und – schütteln.)

Endlich, einer versucht pragmatisch an die Frage heranzugehen und stellt Folgendes zur Diskussion:

- **„Ein Seekajak ist für mich ein Kajak, mit dem ich – (beinah) egal was kommt – immer die Möglichkeit zur sicheren Rückkehr habe!“**

„Meint der nun mit „ich“ jeden Küstenkanuwanderer und auch jede Küstenkanuwanderin ... und gilt das ebenfalls noch bei einem 5er Salzwasserschwierigkeitsgrad?“ wird noch etwas zögerlich hinterfragt.

Nun ist der Damm gebrochen. Die nächste These wird in die Expertenrunde geschmissen:

- **„Allein auf die Form kommt es doch an!“**

Alle stimmen zu und fuchteln mit ihren Armen durch die Luft, als ob sie die Form einer Frau demonstrieren wollten, die ohne Probleme die Sitzluke des KODIAKs ausfüllen könnte. – „Das Seekajak definiert sich nicht über seine Ausstattung, sondern über seine Schale.“ – „Sic!“ – Protest: „Das allermeiste ist doch schlicht Mode!“

- **„Das Einbeziehen von Ausrüstungsgegenständen aber verkompliziert die Definition nur unnötig!“**

(Bravorufe) - „... außerdem macht Ausrüstung ein Kajak so schwer.“ – „Richtig, leicht läuft leicht!“ – „... und Rundspant rennt ...“ – „... Kielsprung kurvt ...“ „... Breite bremst ...“ – (immer unverständlicher werdende Zwischenrufe)

"Nein, nein, die Konstruktionsarbeit ist entscheidend", wirft plötzlich einer in die Waagschale.

- **"Es ist allein relevant, welche Eigenschaften der Konstrukteur dem Kajak zuordnet."**

(Gemurmel) - „Das hier vor uns ist z.B. ein britisches Kajak!“ – (Staunen) - "... und das hier ein Kajak von Prijon!" – (Schulterzucken) - "Dann kann es kein Seekajak sein." - (allgemeine Zustimmung) - "Im Prospekt steht aber, dass der Konstrukteur es für die See gebaut hat." - "Laut deiner Definition ist es dann ein Seekajak", rief einer dazwischen. (Lachen und Schmunzeln) - Der Einwand: "Welcher See ist dabei eigentlich gemeint", ging im Lärm unter.

Aus dem Hintergrund ist - zunächst leise, dann immer lauter werdend – zu hören: "Wem gehören eigentlich die Kajaks hier? Ich muss die Besitzer kennen; denn:

- **„Kajak und Kanute bilden eine Einheit!**

Ohne zu wissen, wer diese Kajaks hier paddelt, sage ich nichts mehr!" - "Genau," ruft ein anderer. „Das dort ist doch Udos Kajak", meint einer. - "Na, dann muss das ein Seekajak sein!?"- „Nun mal langsam!“ unterbreche ich abrupt, „das dort ist ein Wildwasserkajak, mir aber gehört das Flusswanderboot hier links – eine echtes MEIER-Boot übrigens. Mit dem bin ich in den 80ern tausende von Kilometern auf der Ostsee gepaddelt.“ – „Dann ist es zumindest ein Ostseeseekajak," ertönt es irgendwo aus dem Untergrund. . „.... aber immer schön die Küste entlang, nicht wahr?“ – „Okay, dann eben ein Ostseeküstenseekajak!“

„Was hast du denn gegen Wildwasserkajaks?“ meint plötzlich einer, „die sind doch brandungstüchtiger als jedes dieser Dingsdas!“ (Dabei breitet der Zwischenrufer seine Arme weit auseinander und deutete etwas an, was wohl PRIJON als Schnittmuster für seinen YUKON E hätte dienen können.)

- **„Ein Seekajak muss in erster Linie brandungstüchtig sein!**

Das ist das Stichwort für meinen Einsatz: „Die Brandung ist das Nadelöhr. Wer nicht da durch kommt, sollte nicht aufs Meer gehen.“ – Zwischenbemerkungen: „Meinst du Gehen im wörtlichen Sinn oder im übertragenen Sinn, also Paddeln?“ – „... Küstenkanuwandern?“ - (Allgemein aufkommende Freude, zunehmende Konzentrationsprobleme). „Ist ein Küstenkanuwanderkanu ein Seekajak?“ – „Echt geil, unser Speaker kann über's Wasser gehen!“ – „Bitte bleibe beim Thema! äh, bleibe lieber in deinem Kajak sitzen, du kannst doch noch nicht einmal intuitieren!“

„Denkt an die Kompatibilität!“ erklingt es plötzlich unüberhörbar aus dem Hintergrund. - „Ja-wohl, Aufwärts- versus Abwärtskompatibilität das ist hier die Frage aller Fragen!“ - (absolute Stille)

- **„Ein Seekajak zeichnet sich dadurch aus, dass es abwärtskompatibel ist ...“**

(verbreitete Ratlosigkeit) – „... z.B. hat man früher mit Falt-Eskis manch einen Alpenbach erstbefahren. Mit einem Wildwasserkajak ist aber noch niemand nach Helgoland gepaddelt! Es ist daher nur bedingt aufwärtskompatibel“ - (Pause) – „Aber ZÖLZER ist doch mit einem TOPOLINO schon bis nach Spiekeroog gekommen.“ - (Unruhe) – „Nein, nein, den TOPO hat er nur als Anhänger benutzt.“ – Impulsiver Einwand: „.... um seine komplette seetüchtige Ausrüstung stets dabei zu haben?“ – (energischer Widerspruch) – „Nein, nein, nein. Ein Seekajak ist dadurch charakterisiert, dass es inkompatibel ist!“ - (?????) – „Ein Seekajak wird allein für den Zweck gebaut, auf dem Meer (Zwischenrufe: „auch Steinhudermeer? Totes Meer? ...Zwischen@#*&§%?“) gefahren zu werden.

- **„Je weniger ein Kajak für untergeordnete Gewässer geeignet ist, desto eher ist es ein Seekajak.“**

„Amen!“ (allgemeine Denkpause) – „Moment mal, gibt es auch etwas, was dem Meer übergeordnet ist?“ – „Natürlich! Eis!“ – (erneute Ratlosigkeit) – „Na toll, dann ist ja der YUKON EXPEDITION einem jedem Seekajak sowohl unter- als auch übergeordnet!“ – „Mach’ mal ’nen Punkt!“ – „Doch, der YUKON EXPEDITION ist das einzige Kajak mit dem manche mehr über’s Eis gezogen als durchs Wasser gepaddelt sind.“ (Jubelruf)

Mit „Wie wäre es mit:

- **„Das ideale Seekajak muss vor allem unaufdringlich sein und eine unmittelbare Erfahrung der Umwelt ermöglichen und flexibel auf äußere Einflüsse reagieren!“**

macht sich ein weiterer Experte bemerkbar. – „Dann könnte aber ein hochvolumiges Kajak nie ein Seekajak sein!?“ – „Wie sollte es auch!? Kajaks mit über 400 Liter sind doch Ausflugsdampfer und keine ...“ – „Hört, hört! Jetzt wird es spannend.“ – „Zwischenfrage: Was meinst du mit ‚flexibel auf äußere Einflüsse reagieren‘?“ – Zwischenrufe: „... denkst du da z.B. an ein ausfahrbares Paddelfloat?“ „... ich denke da nur an ZÖLZER!“ „... mir fällt da spontan ein Verdeck gegen Regen ein! Wie siehst du das Ulf?“- (Spot an!) - „Auf die Idee kann nur ein Cabrio-Fahrer kommen!“

Neben mir startet jemand den nächsten Definitionsversuch und konstatiert:

- **„Ein Kajak ist ein Seekajak, wenn es auf See den Bedürfnissen erfahrener Paddler entspricht, und diese sich darüber einig sind, dass dem so ist!“**

„Erspart dem Seekajak solch endgültige Definitionen! Wir sind doch kein DIN-Ausschuss!“ - „Überhaupt, wann sind sich echte Seakayaker schon mal einig und was verstehst du unter einem solchen?“ – „Na klar, das ist ein alter Seebär – gezeugt vor’m Deich, geboren auf’m Deich, aufgewachsen hinter’m Deich, mindestens 1x im Jahr nach Helgoland (erläuternde Zwischenbemerkung: „... aber nicht mit dem Dampfer zurück.“ „... und im Dunkeln hin.“ „Alle aufgepasst, dann werden wir ab sofort nicht mehr gefragt!“) und 2x in Grönland! groß, stark, Arme länger als die Beine, salzverkrustete Haut, aufgesprungene Lippen, 1 cm Schwielen an jedem Finger, 2 cm an der Daumeninnenseite ... nein am Hintern und 110 kg schwer,“ frotzeln einige. – „Bitte definiert erst einmal das Seekajak, bevor ihr euch an den Seekajakfahrer herantastet!“ rief ich zur Ordnung auf.

„Oi, ’tschuldigt mal, darf ich auch mal etwas sagen und euch mal am Beispiel meines Fahrrads mal sagen, warum es immer mal wieder so schwierig ist zu sagen, was ein Seekajak mal ist?“ fragt einer etwas unsicher und „hinkt“, ohne auf eine Antwort zu warten, los Obwohl er am Ende seines Ausflugs hinüber zu einer anderen Disziplin mit EOD signalisiert, dass damit alles gesagt sei und nun auch die Diskussion hier beendet werden könne, ertönt aus dem Kreis der Disputanten laut & deutlich vernehmbar: „Hergehört, ich habe wohl bislang nicht zugehört, was ihr alles so schon vorgeschlagen habt, aber bitte schenkt wenigstens mir für ein paar Sekunden eure ganze Aufmerksamkeit. Ich schlage folgende Definition vor:

- **„Ein Kajak ist ein Seekajak, wenn jeder Designaspekt des Kajaks auf den Verwendungszweck zum Paddeln auf See abzielt!“**

„Kann ein Seekajak mit Steuer dann auch noch ein Seekajak sein?“ fragt jemand dazwischen. „Nur dann, wenn das Steuerblatt nicht rostet!“ wird prompt erläutert. – „Und was ist, wenn das Kartendeck nicht plan ist und das vordere der drei Kartenhaltegummis nicht dicker ist, als die hinteren beiden und ...“ „Dann kann das nie ein Seekajak sein,“ pruste ich heraus.

„... außerdem muss es gelb sein.“ – (Protestrufe) - „Nur black is beautiful!“ – „UNO-Blau wird aber am besten gesehen, stand mal im SEA KAYAKER!?“

- **„Es kommt allein auf die Länge an!“**

trumpft ein anderer auf; „denn Länge läuft!“ – „Zwischen 500 und 550 cm sollte sie liegen!“ - „Sehr richtig“, meint ein bekannter Hamburger Kajakbauer, der zufällig des Weges kommt, stehen bleibt und sich von der Diskussion ein paar Tipps für seine praktische Arbeit erhofft, „vergesst bitte nicht, dass die herrschsüchtige Meinung die Ansicht vertritt, dass ein Seekajak allein über die Länge definiert wird, und zwar die Länge der Leinen, die auf dem Oberdeck installiert sind.“ (Staunen, ob dieses faustformelhaften Definitionsversuchs). - „Wow, ... bitte wiederhole es noch mal, das muss ich mir aufschreiben!“ – „Besteht da eigentlich eine signifikante Korrelation zur Bootslänge?“ wirft noch einer schnell in die Runde. – „Vergiss es, allein auf die effektive Wasserlinienlänge kommt es an!“ – „Nein, auf den prismatischen Koeffizienten!“ – „Ich sage nur Rumpfgeschwindigkeit.“ – „Meinst du: 4,5 mal Wurzel aus Länge hoch Zwei?“ – „Nein, hoch Eins.“ – (vereinzelte Hochrufe) – Ob dieser monokausalen Definitionsauslegung fragt einer enttäuscht in die Runde: „Leute, nicht jede Länge ist akzeptabel! Ich sage nur benetzte Wasserfläche! Denkt an den SPITZBERGEN! ... und was ist mit der Breite: so um die 55 cm, mit dem Kielsprung: nicht zu dolle, dem Steuer, ... Volumen: denkt die Windanfälligkeit ...?“

„Nein, nein,“ ruft ein erst spät in den Kreis der Diskutierenden Vorgestoßener:

- **„Ein Seekajak ist ein bis auf eine Sitzluke vollständig geschlossenes Wasserfahrzeug, welches von einer in dieser Luke aufrecht sitzenden Person mittels eines Eskimopaddels angetrieben und gesteuert wird.“**

„Two sharp ends and a hole in the middle! Genial aber simpel zugleich,“ redet einer dazwischen, „du meinst also, dass ein Kajak über das Paddel zum Seekajak wird?“ – „... und mit zwei Sitzluken wird ein Seekajak wieder zum gemeinen Kajak?“ – „Lieber Freund, du bist inzwischen von der Entwicklung überrollt. Es gibt nämlich auch Seekajaks, die ein vollständig geschlossener Hohlkörper sind, auf denen man sitzt!“ – (Zwischenbemerkung: „... wenn frau drauf sitzt, ist das dann kein Seekajak mehr?“) – „Bitte, seid nicht so pingelig, SIT-ON-TOPs stellen die Ausnahme da, die die Regel bestätigen.“ – „Trotzdem, mit der Sitzluke liegt er goldrichtig, aber im Sinne von:

- **„Vergesst nicht das Cockpitvolumen. Je mehr Wasser in die Sitzluke passt, desto weniger Seekajak ist draußen herum.“**

„... von wegen des Pendelwassereffektes!“ ruft ein echter Kanute, der mit seinem Kanadier gerade auf der Alster vorbei paddelt, den laut gestikulierenden Kombattanten herüber. - „Bitte nicht jetzt verzetteln!“ bemerkt einer. Fast alle können dem nur zustimmen, wohl wissend, dass wenn es konkret wird, wird es kompliziert, und wenn es kompliziert wird, kann kaum noch einer mitreden. „Kameraden, seid doch mal ehrlich,“ ertönt es plötzlich aus einer unbekanntenen Stimme, „simple is beautiful! Eigentlich reicht doch als Kriterium für ein Seekajak aus:

- **„SCHWIMMT ... GEHT NICHT UNTER ... LÖST SICH NICHT AUF ... MAN KANN SICH REINSETZEN!?!?“**

.....

„Yeaaahhh!“, nur mit diesem Aufschrei konnte sich ein bislang noch nicht zu Wort gemeldeter Argumentator Gehör verschaffen. „Wir wollten es uns doch nicht so kompliziert machen,

oder?“ fragte er in die Runde. „Für die Definition, was ein Seekajak ist, genügt es, sich auf einen einzigen Designaspekt zu konzentrieren.“ - (Interesse bekundendes Schweigen) – „Welches?“ – „Na komm', raus mit der Sprache!“ – „Aber bitte nicht die fest eingebaute Schwengellenzpumpe mit doppelgängigem Rückschluckschlauchventil!“ – „Nun, ich will es euch sagen: Der Bug!“ – (klammheimlich Zustimmung) – „Die Burgform ist tatsächlich das – im wahrsten Sinne des Wortes – hervorspringende, augenscheinliche Merkmal des Seekajaks. Ich möchte daher folgende wunderschöne Definition des Seekajaks hier in die Menge werfen:

- **„Ein Seekajak ist ein hinsichtlich der Bugform auf die vorherrschenden Gewässerbedingungen der See optimiertes Großgewässerkajak.“**

(Denkpause) – (vereinzelt Zwischenrufe wie: „Wow“, „Das ist es!“, „Je steiler, desto geiler!“, „Vorne hui und hinten ...?, „... pfui!“, „Dann mal Tschüss, wir Kanuten haben unsere Schuldigkeit getan, wir können gehen.“ „Hat er Großwildkajak gesagt?“) – „In der Tat, dann kann endlich jedes Kind ein Seekajak mit verbundenen Augen erkennen ..“ – „... und meine Oma auch, und zwar mit dem Krückstock!“ – „Da werden sich aber die Tommies freuen!“ – „Ich sehe schon NANUK den Bären tanzen.“ „Hoffentlich hört hier PRIJON zu. Er zieht dem TOURYAK einfach seine Nase etwas länger & höher und schon ist es ein Seekajak!“ – „... ein SEAYAK!“ – „Leute, das könnt ihr nicht meinem OLAND antun!“ stöhne ich. – „Vorne pfui, aber hinten hui.“ wirft einer dazwischen und denkt wohl dabei an die integrierte Steueranlage der PIETSCH & HANSEN-Boote.

„Männer, seid doch nicht so materialfixiert, denkt doch auch mal an den Wellness-Faktor:

- **„Ein Seekajak definiert sich allein darüber, dass ich mich in ihm einfach nur wohl fühle!“**

ruft eine Kanutin hinüber, die ebenfalls etwas abseits steht, da bei solchen Definitionszirkeln üblicherweise Frauenlogik nicht so gefragt ist. - Randbemerkung: „Meinst du das im Sinne von „gefühltem“ Seekajak?“ - Nach einer Weile tiefer Sprachlosigkeit murmelt jemand so etwas wie „... fehlt bloß noch die These:

- **„Ein Kajak ist nur dann ein Seekajak, wenn es wie ein guter Kamerad zu uns ist!“**

„Genau, ein Seekajak soll uns unterwegs nie abschmeißen, und wenn es das doch einmal tut, muss es stets bei uns bleiben.“

„Jetzt kommt endlich zur Sache,“ ermahne ich alle Kontrahenten, „vergesst nicht die Fragestellung: Welches dieser Kajaks hier vor uns ist ein Seekajak?“ – (Murren) – „Begreife es doch bitte, das können wir nicht so einfach beantworten, denn:

- **„Es kommt auf das Revier an, wo diese Kajaks hauptsächlich eingesetzt werden!“**

wird mir geantwortet. – „Das hier“, dabei zeigt ein „9xKluger“ auf das lange Ding mit dem vielen Gerödel auf dem Oberdeck, „davon habe ich an einem einzigen Tag mehr auf dem Wessermarathon (Zwischenrufe: „... auch auf der Allerhochwasserrallye“ „... und der Elberallye ...“) gesehen, als jemals in diesem Jahrtausend auf der Nordsee.“ – „Dann ist es kein Seekajak,“ ballerte es - wie aus dem NICOSIGNAL geschossen - zurück. – „Und mit so'm Ding da ist KÄPT'N ROEMER im letzten Jahrhundert über den Atlantik gepaddelt. KLEPPER hat es extra für diesen Zweck konstruiert,“ wirft einer einfach nur so in die Runde.“

- **„Aber war denn sein Boot überhaupt seetüchtig?**

... und der Roemer auch?“ protestiere ich. – „Was ist denn schon seetüchtig?“ erklingt es aus der Tiefe. – „Sautüchtig?“ hallt es zurück. – „Jede Badewanne ist seetüchtig, so hab' ich es bei der SaU gelesen!“ wirft einer „Seeanfänger“ in die Runde. – „... auch jede Tuppereschüssel!“ - „Nein, nein, nein!“ fahre ich dazwischen. Mein Stichwort ist gefallen. Die Chance für mich, dem Disput meinen Stempel aufzudrücken. Alle Misstöne missachtend fahre ich fort: „Es kommt allein auf die Seegangstauglichkeit an (Zwischenruf: „Was ist denn der Unterschied zwischen Tauglichkeit und Tüchtigkeit, Udo?“) und die Navigationstüchtigkeit, die Kentertüchtigkeit, die Verkehrstüchtigkeit (heftiges Frage- & Antwortspiel: „Ist dabei eigentlich jeglicher Verkehr gemeint?“ – „... auch Geschlechtsverkehr?“ – „Das setzt aber eine größer Sitzluke, quasi eine Art Liegeluke voraus!“ – „... und einen doppelten Paddelfloatausleger!“) – (Allgemeine Zustimmung) – „... die Reisetüchtigkeit!“ – (erneuter Zwischenruf: „... und Trinktüchtigkeit!?“) - (ab sofort steigt der Geräuschpegel so stark an, dass nur noch einzelne Wortfetzen zu verstehen sind) – „... Seenottüchtigkeit ...!“ – „... inklusive Notdurfttüchtigkeit ...?“ (Zwischenbemerkung: „Gut dass ich einen leicht abnehmbaren Tageslukendeckel habe!“) „... Kurstüchtigkeit ...?“ „... Tidalworthiness ...!“ „... Gatttüchtigkeit ...?“ „... Fahrwassertüchtigkeit ...?“ „... Surftüchtigkeit ...!“ „... Transporttüchtigkeit ...!“ – (Allmählich ebbt der Schallpegel etwas ab, sodass wieder ganz Sätze verstanden werden können.) - „Vergesst mir nicht die Bahntransporttüchtigkeit!“ (deutlich wahrnehmbarer Zwischenruf eines passionierten faltbootfahrers) – „Kommt es nicht auch auf die Gruppentüchtigkeit an!? (ruft ein zertifizierter Fahrtenleiter dazwischen)- „?????“ – (und fährt fort:) „... mit Seekajaks ohne Steuer ... (Zwischenruf: „integriertes Steuerblatt!!!“) ... nur mit Steuer kann man den Gruppenzusammenhalt sicherstellen!“ – „... und frau schafft's allein mit Skeg ...?“ - „Richtig, die Einhaltung der Nordfriesischen Formation ist ohne Steuer praktisch ab einem 4er SSG unmöglich! ... habe ich zumindest auf der DKV-Homepage mal gelesen!?“ - „Ich plädiere für Sitztüchtigkeit ...?“ (lenkt eine jüngere Dame schüchtern ab) – „Was ist mit Blumenkübel-tauglichkeit? Denkt doch an die Zeit danach!“ (wirft der zufällig vorbeikommende Clubgärtner dazwischen) - „Warum nicht auch Umgucktüchtigkeit ...?“ (insistiert ein Ornithologe); - „... und was ist mit der Eskimotiertüchtigkeit?“ - „... ich bestehe auf Inuitiertüchtigkeit?“ (prustet eine weit gereiste Zuckersackfahrerin hervor) – (Der Geräuschpegel steigt wieder an!) - „... Abschlepptüchtigkeit ...?“ – „... Breakerworthiness ...insbesondere Dumperworthiness!“ – „Ami, go home!“ - „Meinst du Brechertüchtigkeit ...?“ - „Nein, Brechtüchtigkeit ...?!“ - „Yeaaaahh ... Kotztüchtigkeit ...?“!?!?!?!?!?!

Da rüttelt mich meine Frau wach und erkundigt sich besorgt, ob sie mir einen Eimer bringen solle. Ich nickt erleichtert ihr zu und murmelt etwas, was so klingt wie: „... aber bitte mit Spritzdecke ...“

Szenische Bearbeitung: U.Beier – www.kanu.de/kueste

09.11.2005 **Seewetterbuch** (Wetter)

Das **Autorenteam des Seewetteramtes** (K.-H.Bock/R.Brauner/F.-U.Dentler/J.Günther/A.Kresling/W.Seifert) hat das folgende Buch herausgegeben:

- **Wetter an Bord**
Das Praxishandbuch für den Fahrten- und Regattasegler
DSV-Vrelag 2005 (212 S.)

In dem Buch finden sich Infos u.a. über:

- Wetter-Informationsquellen;
- Törn Vorbereitung: Wetterkarten, Seewetterberichte, Gezeiten; Großwetterlagen, Klimakarten);

- Wetterüberwachung, Seegangsbeobachtung, Seegangs- und Wolkenbilder;
- Aufnahme von Seewetterberichten;
- Eigene Wettervorhersagen – Regelwerk;
- Wettererscheinungen;
- Seegang und Strom;
- Nutzung von Wetterkarten;
- Bestimmung von Wind, Seegang und der Verlagerung von Fronten in Wetterkarten;
- Lokale Wind- und Wettererscheinungen (Land-Seewind-Zirkulation, Düsen-, Kapelfekte und Küstenführung, Konvergenzen und Divergenzen);

Verlag: DSV-Verlag – www.delius-klasing.de

08.11.2005 **Strelasund und Greifswalder Bodden** (Revier/Inland)

Schon vor Jahren hatte der WWF die Initiative ergriffen und in Zusammenarbeit mit den Wassersport- und Angelvereinen der Region Greifswalder Bodden und Strelasund versucht zu erreichen, über freiwillige Vereinbarungen u.a. zur Befahrung zum Schutze der Natur beizutragen.

4 Regionen

Die ersten konkreten regionalen Vereinbarungen wurden am 21.02.04 getroffen und betrafen jenen Bereich des Greifswalder Bodden, der zwischen Insel Riems und Lubmin Seebücke liegt (s. Kanu-Sport, Nr. 7/04, S.32-34). Dann folgten am 27.05.04 Vereinbarungen, die sich auf die im Südosten von Rügen liegende Bucht Having bezogen, und am 17.06.04 kamen noch Vereinbarungen hinzu, die sich auf die Region um Wolgast erstreckten, und zwar: Peenemünder Haken, Insel Struck, Insel Ruden und Insel Großer Wotig (s. Kanu-Sport, Nr. 9/04, S.38-39). Die Region Strelasund und Halbinsel Zudar betreffend konnte sich schließlich am 29.08.05 geeinigt werden. Bei allen Gesprächen war der Landes Kanu-Verband Mecklenburg-Vorpommern beteiligt, der sich durch seine Mitglieder, die in den verschiedenen Kanu-Vereinen vor Ort eingebunden sind, vertreten ließ.

Neu: Vereinbarungen für die Region Strelasund/Zudar

Der Strelasund stellt einschließlich der an seinem Ostende liegenden Halbinsel Zudar ein aus Naturschutzsicht wichtiges Bindeglied zum südöstlich davon anschließenden Greifswalder und Rügensch Bodden dar. Der Charakter dieser Region wird durch eine Vielzahl von Buchten und Wieken geprägt, die von überlebenswichtiger Bedeutung für die brütenden und rastenden Vögel sind. Tausende von Wasservögel nutzen diese Bereiche zur Nahrungssuche oder Rast, wobei zwischen den einzelnen Buchten und Wieken ständige Austauschbewegungen bestehen.

Folgende Buchten und Wieken des Strelasund bzw. der Halbinsel Zudar (geordnet in West-Ost-Richtung) stehen daher unter besonderem Schutz. Es handelt sich dabei vielfach um Flachwasserbereiche, die ohnehin auch mit einem Kajak nicht so leicht befahren werden können.

- Wamper Wiek (Nordufer Strelasund / Nordseite der Halbinsel Drigge, 2 Paddelkilometer (pkm) östlich des Rügendamms)
Rastplatz von Höckerschwäne, Blesrallen, Reiher- und Tafelenten. – Die Befahrung des ca. 2 km langen Wieks sollte nur zwischen 1.5.-30.9. erfolgen, wobei ein 50-Meter-Abstand zum Schilfgürtel zu halten ist.
- Halbinsel Devin (Deviner Haken) (Südufer Strelasund /beginnend ca. 1 pkm östlich von Devin bzw. 10 pkm östlich des Rügendamms)

Es handelt sich hier um ein schon lange bestehendes Naturschutzgebiet, das ganzjährig nur bis zur 2-Meter-Tiefenlinie befahren werden sollte. D.h. das ca. 3 pkm lange Ufer darf inkl. des Sandhakens nicht betreten werden.

- Deviner See (Südufer Strelasund / Südwestseite der Halbinsel Devin)
Brutgebiet von Enten, Schwänen, Rohrsänger und Rohrweihe. Nahrungsrevier der Flussseschwalbe, Rastgebiet tausender von Reiher-, Grau-, Saat-, Bless- und Kanadagänsen. – Dennoch ist es erlaubt, den ca. 2 km langen Deviner See zu befahren. Jedoch sollte das nur zwischen 1.5.-30.9. erfolgen, und zwar unter Einhaltung eines 50-Meter-Abstandes zum Schilfgürtel.
- Gustower Wiek (Nordufer Strelasund / Ostseite der Halbinsel Drigge; ca. 9,5 pkm vom Rügendamm entfernt)
Im Juli/August rasten hier größere Ansammlungen von Höcker- und Singschwänen und im Spätsommer halten sich viele Reiher-, Tafel- und Schellenten, sowie Gänse- und Zwergsäger auf. Außerdem befindet sich hier die größte Flussseschwalbenkolonie. – Lediglich das ca. 1 km lange Fahrwasser (plus 20 m Randbereich) und der Bereich um den Hafen darf daher befahren werden.
- Kemlade (Nordufer Strelasund / Bucht ca. 3 pkm östlich des Gustower Wiek)
Rast- und Brutplatz für Höckerschwan, Wasserrallen, Stock- und Reiherente, im Herbst auch für Gänse- und Zwergsäger. – Diese kleine, schmale ca. 800 m lange Bucht soll nicht befahren werden.
- Miltzower Bucht (Südufer Strelasund / südwestlich von Neidelhof; ca. 16 pkm vom Rügendamm entfernt)
Rastplatz von Reiherenten und Höckerschwänen. Überwinterungsplatz von Pfeif- und Schellenten, Zwerg- und Gänsesägern, Blässgänse und Singschwänen. – Der westlich Hälfte der ca. 2 pkm breiten Bucht sollte auf eine Strecke von ca. 1 pkm ganzjährig nicht befahren werden und der östliche nur zwischen 1.5.-30.9.
- Puddeminer und Glewitzer Wiek (Nordufer Strelasund / Westseite der Halbinsel Zudar; ca. 17 pkm vom Rügendamm entfernt)
Die windgeschützten Wasserflächen bieten Tauch- und Gründelenten Schutz. Im Herbst rasten hier tausende von Kranichen, Gänsen, Enten und Watvögel. – Der am Rande des Strelasund liegende „Vogelhaken“ und die ca. 3 pkm lange Glewitzer Wiek sollen bis zur 2-Meter-Tiefenlinie nicht befahren werden. Die in den Glewitzer Wiek einmündende ca. 3 pkm lange Puddeminer Wiek soll nur im Fahrwasser (plus 20 m) befahren werden, sodass es auch weiterhin möglich ist, bis zum Ende dieses Wiekes durchzupaddeln. Lediglich ein kleiner, ca. 500 m breiter Bereich im Nordosten des Glewitzer Wiek (bis Tonne P3) darf zwischen 1.5.-30.9. bis zum Ufer befahren werden.
- Gosehaken (östlich Linder Ort; ca. 20 pkm vom Rügendamm entfernt)
Rastplatz zahlreicher Wasservögel (z.B. Zwerg- und Gänsesäger, Höcker- und Singschwäne). – Er sollte nur bis zu 2-Meter-Tiefenlinie befahren werden.
- Schoritzer und Maltziener Wiek (Nordseite der Halbinsel Zudar; ca. 33 pkm vom Rügendamm entfernt)
Ab Frühsommer Mauseergebiete der Gründelenten. Im Frühjahr und Herbst Rastgebiet durchziehender Enten. Im Flachwassergebiet halten sich unzählig Watvögel (z.B. Kiebitz, Großer Brachvogel und Rotschenkel), Schwäne und Seeschwalben auf. – Der knapp 3 km lange Maltziener Wiek sollte nur von Anliegern und der ca. 3 km lange Schoritzer Wiek sollte gar nicht befahren werden.

Wie wir nachvollziehen können, sind praktisch alle größeren Buchten und Wieke des Strelasund und der Halbinsel Zudar in ihrer Befahrung eingeschränkt. Darin ist sicherlich auch der Grund zu sehen, dass es so lange dauerte, bis diese Vereinbarungen schließlich mit über 1 Jahr Verzögerung am 28.08.05 einvernehmlich getroffen werden konnten. Trotz der vielen Beschränkungen können diese für die Region getroffenen Vereinbarungen als ein akzeptabler Kompromiss angesehen werden. Schauen wir uns mal auf der Landkarte den Strelasund und die Halbinsel Zudar an, dann können wir nämlich schnell feststellen, dass wir immer noch mehr als 50 % des Strelasunder Uferbereichs frei befahren dürfen und dass eigentlich

nur in einem größeren Bereich, nämlich der Schoritzer Wiek, und in einem kleineren Bereich, die Kemlade, überhaupt nicht mehr gepaddelt werden sollte.

Karteninfos?

Wer demnächst in der Region zwischen Stralsund und Wolgast paddeln möchte, sollte nicht darauf setzen, dass er den regionalen Land- bzw. Seekarten die einzelnen lokalen Befahrungsregelungen entnehmen kann.

Der von Jübermann-Kartographie herausgegebene „Tourenatlas Wasserwandern Nr. 6: Deutschland-Nordost“ erscheint noch in seiner 1. Auflage von 2002. Er liefert wohl sehr empfehlenswerte Karteninformationen (wie z.B. die oben aufgeführten Entfernungsangaben), ist aber bzgl. dieser Befahrungsregelung noch nicht aktualisiert. Wir sollten uns daher vor Antritt einer Tour Informationen über die exakten Befahrungsgrenzen und –regelungen beschaffen.

Eine mögliche Info-Quelle liefert das Internet, und zwar die entsprechende Seite des WWF-Projektbüro Ostsee:

www.wassersport-im-bodden.de >“Vereinbarungen“

Unter Vereinbarungen finden wir nicht nur alle Erläuterungen bzgl. der vier Regionen, sondern dazu auch die entsprechend Kartenausschnitte, die alle kritischen Befahrungsbereiche deutlich kennzeichnen.

Weiterhin ist unter der Federführung des WWF ist der folgende „Revierführer“ herausgegeben worden:

- **Gewässerkarten Greifswalder Bodden und Strelasund**
Edition Maritim 2005 (50 S.) ca. 10,- Euro

Das Buch enthält – seekartenmäßig aufbereitet und gestaltet – alle Karten zwischen Stralsund bis Wolgast inkl. Greifswalder Bodden (hier: Südostseite von Rügen, Greifswalder Ole, Ruden und Nordspitze von Usedom).

In den insgesamt 10 Karten (Maßstab: 1:55.000) sind alle Bereiche aufgeführt, die aufgrund der freiwilligen Vereinbarungen zwischen Naturschützern und –nutzern nicht oder nur zeitlich befristet befahren werden sollten.

Weiterhin finden wir dort einige Hinweise über Sehenswertes und Touristisches.

Ahoi!

Was wollen wir mehr. Die nächste Saison wartet darauf, dass dieses östliche Küstenkanuwanderrevier (nur das Usedomer Revier liegt noch weiter östlich) befahren wird. Uns muss es dabei jedoch bewusst sein, dass spätestens am Ostende des Strelasund – etwa in Höhe der Glewitzer Fähre (ca. 22 pkm östlich des Rügendamms) das Revier zum Großgewässerrevier wird. D.h. wer dann nicht selber seetüchtig ist und in keinem seetüchtigen Kajak paddelt, der könnte spätestens ab 3 Bft. Wind bzw. nach einer Kenterung in große Schwierigkeiten geraten.

Übrigens allen, die seetüchtig sind, sich aber in diesen Boddengewässern noch nicht so auskennen, wird empfohlen, den Kontakt zum Stralsunder Kanuclub bzw. zum KSV Wolgast zu suchen. Gerade der Wolgaster Verein bietet im Jahr 2006 zu 15. Mal im April eine Fahrt von Feest hinüber zur Insel Ruden (ca. 20 km) und im August zum 3. Mal ein Seekajaktreffen in Peenemünde an. Von Peenemünde geht es je nach Wetterlage hinüber nach Thies-

sow (Rügen) und wieder zurück (ca. 30 km) bzw. zur Insel Greifswalder Oie (ca. 30 km) bzw. entlang der Seeseite von Usedom (ca. 15 km).

Verlag: EDITION MARITIM - www.delius-klasing.de

Links:

www.wassersport-im-bodden.de

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden-und-Strelasund.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf

07.11.2005 **Seenotsender: ACR AquaFix 406** (Ausrüstung)

Seit Ende der 70er Jahre gibt es Seenotsender (sog. Seenotbaken; PLB (= Personal Locator Beacon) bzw. EPIRB (= Emergency Position Indication Radio Beacon), die im Falle der (See-)Not mehr oder weniger automatisch ein Signal ausstrahlen, welches von Flugzeugen oder Satelliten empfangen, geortet und anschließend an eine von derzeit über 40 Bodenstationen (LUT = Local User Terminals) weitergeleitet wird, die dann die Meldung auswertet und an die für die Region zuständige SAR-Dienststelle weiterreicht. Je nach Signalfrequenz sind solche Seenotsender unterschiedlich leistungsfähig. In KANU SPORT (6/00) wurde darüber berichtet:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf

Satelliten-Systeme

An der Entwicklung eines solchen Satelliten-Systems waren übrigens die USA, Kanada, Frankreich und die damalige UdSSR beteiligt. Es ist als SARSAT-System (Search and Rescue Satellite-Aided Tracking) bzw. im Russischen als COSPAS-System bekannt. Insgesamt umkreisten 2002 fünf COSPAS-SARSAT-Satelliten die Erde. Da die Satelliten in ca. 800 – 1.000 km Höhe positioniert sind, wird dieses System auch als LEOSAR-System (Low Earth Orbit SAR) bezeichnet. Mit den 5 Satelliten wird jeder Punkt auf der Welt mindestens einmal innerhalb von ca. 1 – 2 Std. überflogen. Die mittlere Alarmierungszeit soll bei den Notsendern, die auf 121,5 bzw. 243 MHz ein Notsignal ausstrahlen, ca. 70 Minuten betragen. Die Positionsgenauigkeit soll bei ca. 8 - 17 Seemeilen liegen. Dabei ist einschränkend zu erwähnen ist, dass nur die Nordhalbkugel der Erde flächendeckend von diesen Satelliten abgedeckt wird.

Ab Ende der 90er Jahre werden zusätzlich geo-stationäre Satelliten des GEOSAR-Systems eingesetzt. Derzeit sind es insgesamt 4 Satelliten, die in ca. 36.000 km Höhe so verteilt über dem Äquator stehen, dass von ihnen die ganze Erdkugel bis 80° nördlicher und südlicher Breite abgedeckt wird. Befinden wir uns außerhalb dieses Bereiches in den Polregionen, kann das Notsignal jedoch nur noch von den in niedriger Höhe kreisenden COSPAS-SARSAT-Satelliten empfangen werden.

Das GEOSAR-System übermittelt das Notsignal sofort an die zuständigen Bodenstationen. Die Alarmierungszeit bei den Notsendern, die auf 406 MHz ein Notsignal ausstrahlen, soll ca. 5 Minuten betragen und die Positionsgenauigkeit soll bei ca. 75 - 100 Metern liegen, jedoch nur dann, wenn im Seenotsender ein GPS-Gerät integriert ist. Anderenfalls ist die Position über die COSPAS-SARSAT-Satelliten zu bestimmen, die dafür länger brauchen und ungenauer arbeiten. Zusätzlicher Vorteil der 406-MHz-Geräte liegt darin, dass sie im Vergleich zu den 121,5/243-MHz-Geräten

- über eine sehr hohe Frequenzstabilität verfügen, sodass eine Ortung des Signals auch ohne GPS-Daten bis auf ca. 1,5 Seemeilen genau sein soll;
- und das 406-MHz-Signal neben der Information über die codierten Identifizierungs-Nr. – die Aufschluss über den Besitzer des Geräte und der Art seines Schiffs gibt -

auch die Information über die GPS-Koordinaten aufnehmen kann, sofern im Seenotsender ein GPS-Gerät integriert ist.

Im Handel

Z.Zt. bietet z.B. der Hersteller ACR ein handliches Gerät an, dessen Notsignal von Satelliten empfangen und geortet werden kann. Es verfügt über die folgenden Besonderheiten:

- **ACR AquaFix 406**
Signal zur Alarmierung: sog. Notfrequenz 406 MHz (5 Watt Leistung)
Signal zum Auffinden vor Ort: sog. Peilfrequenz 121,5 MHz (50 mW)
Information zum Auffinden vor Ort: mit integriertem GPS (als Modell Nr. 2792.4)
schwimmfähig und wasserdicht (bis 10 m)
Lithiumbatterie (ca. 11 Jahr Lebensdauer; alle 5 Jahre wechseln)
Sendezeit: mehr als 24 Std. bei -20° C
handliche Abmessung: 4,4x14,5x7,7 cm
tragbares Gewicht: 340 g
Preis: ca. 900,- Euro zzgl. Codierung
Nebenkosten: unterschiedlich, je nachdem ob das Geräte in Großbritannien oder Deutschland registriert wird.

Signalzeiten contra Alarmierungszeiten: Pyrotechnik contra Funksignal

Seenotsignalmittel sind, wenn wir uns in Seenot befinden, schnell verschossen. Z.B. habe ich bei meinen Touren immer die folgenden Signalmittel dabei:

- 2 große Seenotfallschirmsignalraketen mit (= 2x 40 Sek.),
- 1 Handrauchfackel (= 1x 60 Sek.),
- 1 Handfackel (= 1x 60 Sek.)
- und 1 Nicosignal mit 2 Magazinen zu je 6 Signalkugeln (= 12x 6 Sek.),

D.h. insgesamt kann ich mit Hilfe **pyrotechnischer Signalmittel über 4 :32 Minuten** auf mich aufmerksam machen, ohne jedoch eine Garantie dafür zu haben, dass meine Signale auch tatsächlich gesehen werden. Gehe ich davon aus, dass ich mit einer Gruppe von 7 Kanutinnen und Kanuten unterwegs bin und diese jeweils mit einer großen Seenotfallschirmsignalrakete (40 Sek.) und einem 6-schüssigen Nicosignal (36 Sek.) ausgerüstet sind, würde sich die Signalzeiten von 4:32 Min. auf 13:24 Min. erhöhen.

Demgegenüber beträgt die Signalzeit des „**ACR AquaFix 406**“ **über 24 Std.**, d.h. das Notsignal kann über 24 Std. ausgestrahlt werden, wobei nach Auslösung des Notsignals die Alarmierungszeit nur ca. 5 Minuten dauern soll, und zwar mit einer Positionsgenauigkeit, die unter 75 Metern liegen soll.

Relevanz?

Jeder Fahrtenleiter bzw. jedes erwachsene Familienmitglied möge sich mal überlegen, ob sich nicht doch eine solche Investition in Sachen „passive“ Sicherheit lohnen könnte. Eigentlich sprechen nur noch:

- der Preis inkl. etwaiger Nebenkosten
- und die geringe Unfallrate beim Küstenkanuwandern

gegen die Anschaffung eines Seenotsenders. Aber die Zeiten ändern sich und so auch die Preise. 2001 wurden vergleichbare Geräte (z.B. „Fastfind Plus“, welches jedoch in Deutsch-

land noch nicht erhältlich und einsetzbar war) noch für ca. 1.500,- Euro angeboten. Ende 2005 liegt der Preis für den Seenotsender „ACR AquaFix 406“ bei 899,- Euro.

Registrierung

Wer sich ein solches Gerät anschaffen will, der erhält ein Gerät ausgeliefert, welches codiert ist, d.h. in dem zwecks Identifizierung eine Serien-Nummer einprogrammiert wird. Diese Nummer wird zur Registrierung an eine dafür zuständige Behörde gemeldet. Ab dann kann es bei jedem Notfall eingesetzt werden. Über die einprogrammierte Serien-Nummer können z.B. die „Martime Rescue Co-ordination Centre“ (MRCC) sofort erkennen, wer den Alarm ausgelöst hat und, sofern kein Verdacht besteht, dass das Alarmsignal – wie früher in ca. 90 % der Fälle passiert – versehentlich ausgestrahlt wurde, die Suche sofort einleiten.

Für die Registrierung kommen z.B. die folgenden Behörden infrage:

- in Großbritannien: eine Registrierungsbehörde der Coastguard
Lt. Auskunft des Händlers, der dieses ACR-Gerät vertreibt:

„SOSTECHNIC GmbH“
Wittdorfer Str. 125
24539 Neumünster
Tel. 04321-883923 (zuständig z.Zt. Herr O.Prestin)
eMail: info@sostechnic.com
Internet: www.sostechnic.com / siehe auch: www.acrelectronics.de

erhält der Kunde nach seiner Bestellung das gewünschte Gerät zugeschickt. Dabei liegt ein Registrierungsformular, welches ausgefüllt und an die Registrierungsbehörde in Großbritannien gefaxt bzw. geschickt wird. Das soll reichen!

- in Deutschland:
Bundesnetzagentur
(ehemals deutsche Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP))
Außenstelle Hamburg
Sachsenstr. 12+14
20097 Hamburg
Tel. 040-23655-0 (zuständig hier für ist z.Zt. Herr Funke)
eMail: poststelle@bundesnetzagentur.de
Internet: www.bundesnetzagentur.de

Voraussetzung für die Registrierung bei der Bundesnetzagentur ist zunächst das Ausfüllen des Formulars „*Antrag auf Frequenzuteilung zur Nutzung für das Betreiben einer Seefunkstelle auf einem nicht funkausrüstungspflichtigen Schiff in dem unten angegebenen Umfang an Bord des (SEEKAJAK, Name: xxxx)*“:
è www.bundesnetzagentur.de/media/archive/2864.pdf

Anmerkungen:

- (a) Eine „Seefunkstelle“ liegt immer dann vor, wenn eines der folgenden Geräte an Bord ist: z.B. Handsprechfunkgerät, Sprechfunkanlage, EPIRB.
- (b) Die Bundesnetzagentur registriert nur ein solches EPIRB, wenn es auf ein ganz bestimmtes Wasserfahrzeug zugelassen wird. Seekajaks sind dabei nicht ausgeschlossen. Auf diese Weise soll erreicht werden, dass nach der Identifizierung des (See-)Notsignals die alarmierte Bodenstation sofort darüber informiert ist, von was für einem Schiff dieses (See-)Notsignal ausgeht. Eine Registrierung für den Gebrauch des Gerätes an Land wird derzeit noch nicht vorgenommen.
- (c) Weiterhin muss dass anzumeldende Gerät zugelassen sein; denn in Deutschland darf ein solche Funkanlage nur dann betrieben werden, wenn es den jeweiligen Vor-

schriften für den vorgesehenen Anwendungszweck entspricht und entsprechend gekennzeichnet ist. Das „ACR AquaFix 406“ ist für Deutschland zugelassen und hat die Zulassungs-Nr. 7473501. (Übrigens ist lt. Hersteller dieses Gerät auch für Österreich und die Schweiz zugelassen.)

(d) Sofern schon eine Frequenzuteilung besteht, z.B. weil wir ein UKW-Handsprechfunkgerät besitzen und dies der Bundesnetzagentur gemeldet haben sowie über ein „Rufzeichen“ verfügen, entfallen in Deutschland die einmaligen Anmeldegebühren in Höhe von ca. 130,- Euro. Wir brauchen dann lediglich die jährlich fälligen Grundgebühren in Höhe von ca. 20,- Euro zu entrichten.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Hersteller: ACR - www.acrelectronics.de bzw. www.acrelectronics.com

Handel: SOSTECHNIC GmbH (Neumünster) – www.sostechnic.com

Link: www.epirb.org

06.11.2005 Hanseboot (Messebericht) (29.10.-6.11.05) (Ausrüstung)

Für wieder einmal 9 Tage hatte die HANSEBOOT in Hamburg geöffnet. In Halle 9 stellten Kanu-Hersteller und –Händler ihre Produkte aus. Was gibt's Interessantes im Vergleich zum letzten Jahr?

Nun, zunächst einmal muss einen jeden Kanuten die Halle 9 enttäuschen. Ca. 1/3 der Halle war nicht vergeben bzw. mit irgendwelchen „Lückenfüllern“ belegt. Rein quadratmetermäßig war wahrscheinlich der Stand für Volvo-Autos größer als alle Stände der Kanu-Anbieter zusammen. Der Händler GLOBETROTTER fehlte, die Firmen AQUASPLASH; NECKY, PIETSCH & HANSEN, PRIJON und ZÖLZER ebenfalls und ein paar „aufstrebende“ polnische und norwegische Firmen. Auch dieses Mal waren wieder keine Seekajaks von VALLEY, NIGEL DENNIS, NORTH SHORE, SKIM, WELHONPESÄ und WILDERNESS vertreten. Bei den Faltbooten war nur noch NAUTIRAID dabei. Die anderen Falter-Hersteller soll GLOBETROTTER in seine Verkaufsräume in Hamburg (Wiesendamm 1) „gelockt“ haben.

Vor Ort waren lediglich LETTMANN, GADERMANN (mit P&H, Kajak-Sport sowie Rainbow u. Francesconi), MEIER (u.a. mit Dagger), NAUTIRAID, NEUMANN (u.a. mit Robson) und EKÜ (?) (u.a. mit Prijon) erschienen. Warum die Zahl der Aussteller so zurückgegangen ist? Nun, auf alle Fälle liegt es an der „Messepreispolitik“, d.h. die Standpreise sind einfach zu hoch geworden. Deshalb hat nicht nur der Hamburger Kanu-Verband e.V. seinen Stand aufgegeben (auf der ehemaligen Standfläche herrscht gähnend Leere, angereichert mit ein paar leer Kartons), sondern wohl auch die kommerziellen Anbieter auch. Natürlich versucht die Messeleitung Gewinn zu machen, nur es ist die falsche Preispolitik, ihre Messepreise immer höher zu schrauben, während die kleinen Händler immer weniger Gewinn erwirtschaften. Irgendwann wird sich wohl kein Kanu-Anbieter mehr in die Halle 9 verirren und konsequenterweise dann auch keine Kanutinnen und Kanuten mehr. Ob das aus Sicht der Messeleitung als kritisch zu beurteilen ist, vermag ich nicht zu sagen. ... aber die meisten Segler haben doch alle mal ganz klein angefangen. Wenn die Messeleitung diese potenzielle Segler-Kundschaft nicht pflegt und quasi über eine Art „Mischkalkulation“ stützt, bricht irgendwann plötzlich auch die Segler-Kundschaft weg, und zwar ganz langsam, erst die Jollen-Segler und später auch die Yachties!?

Was ist mir sonst so aufgefallen?

- **Kajak-Händler Horst Gadermann (Norderstedt/Hamburg)** (www.Gadermann.de)

GADERMANN vertritt in Deutschland die Seekajaks u.a. des britischen Hersteller P&H:

è www.phseekayaks.com

Natürlich kann er auf seinem Stand nur eine kleine Auswahl der insgesamt 12 Seekajaks zeigen, obwohl die Flotte der P&H Seekajaks schon beachtlich ist:

Material: Faserverbundstoffe (Diolen bzw. Kevlar Carbon)

Bahiya (534x52 cm; 308 Liter Vol.)

Quest (536x56 cm; 365 Liter Vol.)

Sirus (516x52 cm; 302 Liter Vol.)

Vela (477x54 cm; 275 Liter Vol.)

Capella 163 (500x56 cm; 305 Liter Vol.)

Capella 169 (511x56 cm; 323 Liter Vol.)

Capella 173 (525x58 cm; 385 Liter Vol.)

Material: PE-Sandwich (RM) oder PE

Capella 160 (RM) (495x56 cm; 262 Liter Vol.)

Capella 166 (RM) (505x56 cm; 349 Liter Vol.)

Orca 16 (RM) (468x58 cm; 366 Liter Vol.)

Easky 15 (PE) (458x60 cm; 325 Liter Vol.)

Die P&H-Seekajaks bestechen durch ihre für britische Seekajaks so typisches Design und so selbstverständliche recht komplette Ausstattung: gut eingeklebte Schottwände, sehr dichte Gepäckluckendeckel aus Weichplastik, griffige Rettungshalteleinen, integrierter Kompass (nicht bei Vela, Orca und Easky), Lenzpumpe, Skeg oder Steuer, Toggles, Kielstreifen, Kniebox (nicht bei den PE-Booten), Außennahtverklebung (nicht bei den PE-Booten); Anpassung der Bugschottwand an die Beinlänge (nicht bei den PE-Booten), verstellbare Schenkelstützen (bei einigen PE-Booten), 3-fache Abschottung (d.h. mit Tagesgepäcklucke) (nicht bei Orca und Easky). Was wollen wir eigentlich mehr?

Z.B. die Verlegung des Pumpenschlauchs hinter dem Sitz, damit möglichst alles Wasser aus der Sitzluke gelenzt werden kann und kein Schlauch zwischen den Füßen stört? Nun, P&H bietet auch so etwas an.

Leider scheint P&H vergessen zu haben, warum es Heck-Umklapp-Steueranlagen gibt (auch bekannt als „Flip-off-Steueranlagen“). Nämlich damit wir durch die Brandung hinaus bzw. hinein paddeln können, ohne dass das Risiko eines Steuerblattschadens zu groß ist. Neuerdings bietet P&H nämlich als Option eine Steueranlage von „Seal Line Smart Track Control System“ an. Sie sieht wohl elegant aus (natürlich nicht so elegant wie die integrierten Steueranlagen von Lettmann und Pietsch & Hansen), aber dafür klappt bzw. rutscht das Steuerblatt beim Hochziehen nicht flach auf das Achterdeck, sondern rangt – wie bei Flusswanderkajaks üblich – in den Himmel. Spätestens dann, wenn wir mit einem Seekajak, welches über solch eine Steueranlage verfügt, in der Brandung kentern und das Seekajak von der Brandung über den Strand gerollt wird, bricht ein solches Steuerblatt, gegebenenfalls samt Blatthalterung ab. Aber auch dann, wenn wir mit einem solchen Seekajak versuchen, durch die Brandung hinaus zu paddeln, kann solch eine Steueranlage Schaden erleiden, nämlich dann, wenn die Brecher uns rückwärts mit nehmen und „kerzen“ lässt. Die Blatthalterung ist nämlich so tief angebracht, dass sie bei der ersten Grundberührung beschädigt werden kann. Wer also ernsthaft Küstenkanuwandern betreiben will – dabei kommt wir immer mit der Brandung in Kontakt – sollt lieber auf die traditionellen „Flip-off-Steueranlagen“ zurückgreifen. Gadermann bietet auch weiterhin solche Steueranlagen an.

GADERMANN bietet auch die Seekajaks des finnischen Herstellers **KAJAK-SPORT** an:

è www.kajaksport.com

Diese Angebot ist kleiner, aber müsste eigentlich auch die Bedürfnisse fast aller Küstenkanuwanderinnen und –wanderer erfüllen können, sodass ich mich immer wundere, warum manche Küstenkanuwanderinnen – und wanderer, oder sind es nur ganz „einfache“ Kanuten, immer wieder ihre Kaufinteresse für Kajaks bekunden, die nur recht unvollkommen die Anforderungen an die Seetüchtigkeit erfüllen. Fehlen tut eigentlich lediglich ein Seekajak der Volumenklasse „S“, d.h. Seekajaks mit maximal 300 Liter Volumen, die geradezu ideal sind für Personen, die kleiner als 170 cm und weniger als 60 kg wiegen.

Folgende Seekajaks gibt es im Angebot:

Material: Faserverbundstoffe (Diolen bzw. Kevlar Carbon)

Viking (498x56 cm; 320 Liter Vol.)

Artisan Millenium (557x55 cm; 370 Liter Vol.)

Avalon Viviane (581x55 cm, 400 Liter Vol.)

Neu: Marlin (520x56 cm; 400 Liter Vol.)

Unalaska (Zweier) (604x65 cm; 685 Liter Vol.)

Neu ist dabei der „Marlin“, welcher jedoch mit 400 Liter Volumen so zwischen „L“- und „XL“-Klasse liegt.

Während alle KS-Seekajaks mit verstellbarem Skeg bzw. mit einer „Flip-off“-Steueranlage bzw. mit der – wenig surftüchtigen – „Navigator“-Steueranlage ausgerüstet werden können (mangels Rückhaltemöglichkeit schwimmt das „Navigator“-Steuerblatt beim Surfen Richtung Wasseroberfläche und verliert dadurch an Effizienz), verfügt der „Marlin“ über eine Art integrierte Steueranlage, d.h. eine Steueranlage, die wohl fest am Heckende integriert ist, aber nicht eingezogen werden kann. Damit sie bei Grundberührung nicht abbricht, besteht das Steuerblatt aus elastischem Material, welches sofort nachgibt, sobald das Steuerblatt auf einen Gegenstand stößt.

Von der Idee her ist eine solche Konstruktion recht pfiffig, insbesondere dann, wenn wir das Seekajak immer gleich in tieferes Wasser einsetzen können, wie es vielfach in Skandinavien möglich ist. Eine solche Steueranlage ist jedoch immer dort nicht geeignet, wo wir uns schon am Spülsaumen ins Kajak setzen müssen, um dann durch die Brandung hinaus ins Tiefe zu robben. Das fällt schon den meisten Küstenkanuwanderinnen und –wanderer in Kajak mit hochgezogener Steueranlage schwer, d.h. beim Hinausrobben schlägt die Brandung ihr Kajak quer, sodass sie meist wieder aussteigen müssen, um ihr Kajak für den nächsten Startversuch erneut auszurichten. Hängt nun hinten am Heck solch ein integriertes Steuerblatt, wirkt dieses wie ein Anker, der das Heck regelrecht z.B. im Sand festhält, sodass wir noch mehr Schwierigkeiten haben werden, ins Tiefe zu kommen.

Erwähnenswert sind noch 2 Ausrüstungsteile:

- (1) eine Paddelfloathalterung (bestehend aus zwei Halterungen, die hinter der Sitzluke auf dem Oberdeck zu befestigen sind): Nachdem das Paddelfloat auf dem Paddelblatt geschoben und aufgeblasen ist, stabilisieren wir das Paddel, in dem wir den Paddelschaft auf beide Halterung legen und per Klettverschluss befestigen. Nachteilig an dieser Halterungsvariante ist, dass nicht das dem Paddelfloat gegenüberliegende Paddelblatt auf dem Achterdeck befestigt wird, sondern der Paddelschaft. Dadurch verkürzt sich der Hebelwinkel des per Paddel konstruierten Auslegers, was nur durch ein besonders großes Paddelfloat wieder ausgeglichen werden kann.
- (2) die elastischen ovalen KS-Lukendeckel verfügen neuerdings über eine seitliche Ausformung, die das Öffnen des Lukendeckels erleichtert. Gerade Personen mit

Fingern, die nicht richtig zupacken können, weil die Kraft fehlt bzw. längere Fingernägel stören, hatten bislang immer wieder, insbesondere aber bei Kälte, Probleme, solche Luckendeckel zu öffnen.

- **Kajak-Produzent Lettmann (Moers)** (www.lettmann.de)

LETTMANN war der einzige Seekajakhersteller, der persönlich vor Ort mit seinem gesamt Seekajaksortiment, welches alle Volumenklassen abdeckt, vertreten war:

Material: Faserverbundstoffe (Diolen bzw. Kevlar Carbon)

Godthab (520x52 cm; 268 Liter Vol.) (o. Steueranlage)

Eski 475/2 (475x55 cm; 270 Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Godthab XL (530x55 cm; 316 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Eski 530 (530x55 cm; 316 Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Polar (530x55 cm, 330 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Eski 500 (500x58 cm, 340 Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Asiak (500x57 cm; max. 358 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Hanseat (525x58 cm; max. 350 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Eski 525 (525x58 cm; 360 Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Eski 550 (550x58 cm; max. 415 Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Arctic (525x58 cm; max. 420 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Nordstern (555x58 cm; max. 425 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Neu: Eski 580 (580x50-52? cm; ? Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Neu: Grand Tour (500x63 cm; ? Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Explorer (KI) (500x66 cm; max. 455 Litre Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Material: PE-Sandwich (RM) oder PE

Odin (515x60 cm; 315 Liter Vol.) (mit Flip-off-Steueranlage)

Sea Tour (480x62; 400 Liter Vol.) (mit integrierter Steueranlage)

Neu bei LETTMANN sind der "ESKI 580" (ein 580 cm langes Seekajak) und der „GRAND TOUR“ (ein Kajak für jene, die eine extra große Sitzluke benötigen; denn diese ist 107 (!) cm lang).

Ansonsten finden wir bei LETTMANNs Seekajaks – je nach Modell – die verschiedensten Ausstattungsmerkmale: z.B. Materialauswahl (3 Varianten + PE); Individuelle Anpassung von Booshöhe (trägt zur Verminderung des Volumens bei) bzw. vorderer Schottwand; Auswahl von Lukendeckeln (aus Hart- bzw. Weichplastik; rund bzw. oval); Staufach vor dem Süllrand („Plus“), Außennahtverklebung; diverse Fittings; Teilbarkeit; Fuß- bzw. E-Lenzpumpe; integrierter Kompass; 3. Gepäckluke als Tages-Gepäckluke (nur bei Polar).

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

04.11.2005 **DKV-Kanustation auf Hooge (Nordfriesland)** (Revier/Inland)

In KANU SPORT stellt **Eckehard Schirmer** (schleswig-holsteinischer LKV-Referent für Küste) in dem Beitrag:

„Neue DKV-Kanustation auf Hooge.

Der DKV als Gast des „Hallig Segel Club Hooge“ (HSCH)“

die zweite DKV-Kanustation im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer vor. Die erste wurde auf der Hallig Langeness neben der Warft Hilligenley eingerichtet.

Die Bereitschaft des „Hallig Segel Club Hooge“ uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderer auf ihrem Gelände als Gast stets willkommen zu heißen, sollten wir nutzen, statt uns irgendwo auf Hallig Hooge, wo die Halligbewohner im Besonderen und die Naturschützer im Allgemeinen es nicht wünschen, zu „verdrücken“. Nehmen wir die Einladung an und verhalten wir uns so, wie es von Gästen erwartet wird.

Die DKV-Kanustation liegt auf der Nordseite von Hooge, und zwar im Hafen, der ca. 1 km westlich des Anlegers liegt, an dem die Fahrgastschiffe festmachen. Wenn wir die Hafeneinfahrt ausgemacht haben und – sofern Wasser da ist – hineinfahren, sollten wir uns rechts halten und noch vor der Fußgängerbrücke nahe der nächstliegenden Wiese anlanden. Irgendwann wird dann der Hafenmeister vorbei kommen, um die Hafengebühren zu kassieren.

Am besten ist es, wenn wir bei Hochwasser anlanden bzw. ablegen; denn bei Niedrigwasser sind weite Teile des Hafenbeckens trocken gefallen. Entsprechendes gilt für die Hafenausfahrt. Wenn wir mangels Wasser nicht mehr hinein in den Hafen bzw. nicht mehr heraus kommen, bleibt uns nichts anderes übrig, als mit dem Bootswagen überzusetzen; denn Treideln ist zumindest im Hafenbecken nicht möglich. Dort herrscht so wenig Strömung, dass sich dort die feinsten Sedimente ablagern können, d.h. genau jene Sedimente, die dafür sorgen, dass knie-, manchmal auch hüfttiefer Schlick entstehen kann. Übrigens, nur zwischen 2 Std. vor bis 2 Std. nach Hochwasser werden wir beim Anlanden bzw. Ablegen kaum mit Schlick in Berührung kommen und zwischen 2 Std. vor bis 2 Std. nach Niedrigwasser wird es kaum möglich sein, beim Anlanden bzw. Ablegen auf den Bootswagentransport zu verzichten. Dazwischen müssen wir uns mit dem Schlick abfinden. Er gehört zum Küstenkanuwandern wie der Sand, das Salzwasser, die Wellen und der Wind. Wer das alles nicht mag, der wird wohl die DKV-Kanustation auf Hooge kein zweites Mal Anlaufen. Aber wohin will er dann? Auch die Wattfläche vor Hilligenley (Hallig Langeness), der Hafen von Hallig Oland und der Seglerhafen von Wittdün (Insel Amrum) fällt trocken und ist mehr oder weniger stark verschlickt!

Übrigens, die DKV-Kanustation bietet den Küstenkanuwanderinnen und -wanderern „nur“ einen Übernachtungsplatz, auf dem wir willkommen sind. Sein Lage sagt nichts darüber aus, wie leicht oder wie schwierig es ist, diese Station zu erreichen. Bei Flaute kann wohl Hooge fast jeder Kanute, der „navigationstüchtig“ ist, erreichen. Spätestens ab 3 Bft. muss er jedoch nicht nur „seegangstüchtig“, sondern z.B. auch „kentertüchtig“ sein. Wer das ignoriert, begibt sich in Lebensgefahr und wer meint, dass für ein Tour nach Hooge es ausreicht, ein paar tausend Flusskilometer gepaddelt zu sein, der möge den folgenden Seenotfallbericht vor Antritt einer Tour Richtung Hooge durchlesen:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf

Ansonst führt fast jeder Startort Nordfrieslands nach Hooge:

- Am leichtesten fällt es einem vom Fährhafen Schlüttsiel (ca. 20 km) aus.
- Etwas schwieriger wird es vom Fährhafen Strucklahnungshörn (Insel Nordstrand) (ca. 32 km) aus.
- Und nur diejenigen, die die hohe Kunst der Gezeitenberechnung beherrschen, sollten vom Fährhafen Dagebüll (ca. 32 km) oder gar Sielhafen Südwesthörn (ca. 37 km) aus starten.
- Natürlich können wir stattdessen auch von Hilligenley (Hallig Langeness) (ca. 5 km) aus einen Abstecher nach Hooge machen.

Schließlich haben wir bei einer Wetterverschlechterung immer noch die Möglichkeit, per Fahrgastschiff zurück ans Festland zu kommen. Ich habe es dabei sogar schon einmal erlebt, dass ich wegen des Windes – mit meinem Seekajak im Gepäck – per Fähre nach Hoo-

ge gefahren bin und 2 Tage später auch wieder zurück ... und trotzdem hat mir dieses Wochenende dort draußen auf Hallig Hooge gefallen!

Text: U.Beier

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/05, S.22-27 – www.kanu.de

Links:

DKV-Tourenvorschlag: Langeness & Co.:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Langeness.pdf

Einweisungsfahrt Langeness (Oland, Gröde, Hooge, Amrum, Föhr):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf

04.11.2005 **Touren-Planung mit GPS und PC-Software** (Ausrüstung)

In KANU SPORT schreibt **Ralf Schönfeld** in dem Beitrag:

„Kanu-Sport-Praxistipp:

GPS beim Kanufahren

Teil 2: Touren-Planung mit GPS und PC-Software“

was ein GPS alles in Sachen Tourenplanung leisten kann. Er weist auf digitale Karten und die entsprechende Software hin, die es ermöglicht, mit solchen Karten am PC seine Tour vorweg zu planen, und er spricht darüber, wie unterwegs ein GPS-Gerät eingesetzt werden kann und wie nach einer Tour mit Hilfe eines GPS-Gerätes die tatsächlich gefahrenen Kurse nachvollzogen werden kann.

Natürlich ist es möglich, auch ohne GPS unterwegs entlang der Küste zu paddeln, wie es ja auch möglich ist, ohne Internet mit seinen Paddelkameraden zu kommunizieren. Vor 10 Jahre weigerten sich noch manche Küstenkanuwanderer, unterwegs ein GPS-Gerät einzusetzen. In weiteren 10 Jahren wird wohl das GPS-Gerät zum Alltag des Küstenkanuwanderns gehören. Warum auch nicht? Weshalb sollte wir bei der Autofahrt zum Startort die Hilfe, die einem das GPS bietet, in Anspruch nehmen, aber bei der Tour hinaus aufs Meer, darauf verzichten?

Je früher wir anfangen, mit dem GPS zu spielen, desto eher lernen wir es, ein GPS-Gerät zu beherrschen. Übrigens, wer in der Lage ist, mit GPS zu navigieren, der verlernt nicht zu navigieren, sondern der beherrscht erst richtig die Navigation.

Text: U.Beier

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/05, S.17-19 – www.kanu.de

Hinweis:

Teil 1 (GPS-Grundlagen und digitale Karten) erschien in Kanu Sport, Nr. 10/05, S.26-27.

Link:

Beier,U., **GPS-Erfahrungen: 10 praktische Anmerkungen & Anwendungen**

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 27.11.03 (Ausrüstung)

04.11.2005 **Skelettküste (Namibia)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Detlev Henschel** in dem Beitrag:

„Paddelparadies an der Skelettküste“

über eine Tour in der Walvisball Lagune in Namibia.

Detlev Henschel wohl lediglich an einer kommerziellen Tages-Tour teilgenommen, aber trotzdem ist der Beitrag recht lesenswert. Zeigt er doch auf, dass Gegensätze auf, wie viele beim Küstenkanuwandern noch nicht erlebt haben, z.B.:

- Wassertemperaturen von 15° C bei Lufttemperaturen von +50° C;
- hautnahe Begegnungen mit Delfinen und Robben;
- Wasser und Wüste getrennt nur vom Spülsaumen;
- Dünen mit einem Fetch von tausenden von Kilometern, die sich am ungeschützten Strand zu 2 bis 4 m hohen Brechern auf- bzw. abbauen und das Potenzial haben, jedes Seekajak zu zerlegen.

Übrigens, dort unten kommt der Wind zu 80% aus südlicher Richtung und zu 40 % mit 4 – 5 Bft. 12 Monate im Jahr ist es möglich zu paddeln.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/05, S.30-35.

Kommerzieller Anbieter:

Eco Marine Tours – Jeanne Meintjes, Wallisbay (Namibia); eMail: jeannnem@iafrica.com.na

04.11.2005 **Seenotfall vor Norderney** (Ausbildung)

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

„Tod nach Kenterung in der Brandung“

einen tödlich endenden Seenotfall, der sich Anfang September 2005 in der Brandung nahe der Nord-Ost-Spitze von Norderney ereignet hatte.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/05, S.28-29

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf

03.11.2005 **Wattenmeer als UNESCO-Weltnaturerbe?** (Natur)

In einer BMU-PRESSE-INFO wird über Folgendes berichtet:

„Mit dem Startschuss für die Nominierung des Wattenmeeres als UNESCO-Weltnaturerbe ist heute die 10. Trilaterale Wattenmeerkonferenz auf der niederländischen Wattinsel Schiermonnikoog zu Ende gegangen. Darüber hinaus einigten sich die Delegierten der Niederlande, Deutschlands und Dänemarks auf wichtige gemeinsame Aktionen, um den Schutz des Wattenmeeres weiter voranzutreiben. Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Simone Probst: „Die grenzüberschreitende Nominierung ist ein ganz besonderes Signal. Der Status als Weltnaturerbe wäre eine Auszeichnung für das Wattenmeer, die es auf die gleiche Stufe wie der Grand Canyon in den USA oder das Grosse Barriereriff in Australien stellt.“

Zunächst soll ein deutsch-niederländisches Teilgebiet angemeldet werden, das den größten Teil des Wattenmeeres umfassen wird. Das bestehende Schutzmanagement bildet die Grundlage für die nun beginnende Erarbeitung der Nominierungsunterlagen. Probst betonte: „In Deutschland gibt es keinen vergleichbaren Naturraum. Das Nominierungsverfahren wird unter enger Einbeziehung aller interessierten Regionen erfolgen.“ Dies sei in mehreren Phasen möglich. ...“

Seit 1978 arbeiten die Niederlande, Dänemark und Deutschland zusammen, um das einzigartige Ökosystem Wattenmeer gemeinsam zu schützen. Diese grenzübergreifende Zusam-

menarbeit gilt als Erfolgsgeschichte im Naturschutz und als Modell auch für andere Regionen.

Mit dieser Konferenz endet der niederländische Vorsitz über die Wattenmeerkooperation, ab 2006 übernimmt Deutschland die Federführung.

Quelle: BMU-PPRESSE-INFO Nr. 292/05 v. 3.11.05 – www.bmu.de/presse

02.11.2005 **Saubere Leitung für sauberen Offshore-Strom** (Natur)

In einer WWF-PRESSE-INFO wird die naturverträgliche Anbindung von Offshore-Windanlagen gefordert:

„Der Transport von Strom aus Windkraftanlagen in der Nordsee zum Festland darf nicht zu Lasten des Wattenmeers gehen. Mit dieser Forderung wenden sich die Umweltverbände WWF, BUND und NABU gegen das Vorhaben, kilometerlange Stromkabel durch Naturschutzgebiete zu verlegen, ohne Alternativen ausreichend geprüft zu haben. Im Hamburger Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beginnen morgen die Gespräche zur Anbindung des geplanten Hochsee-Windparks „Nordsee“ an das deutsche Stromnetz. Die Planungen der EOS Offshore AG sehen einen Verlauf der Kabeltrasse quer durch den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer vor. „Dies sind anerkanntermaßen besonders sensible Gebiete. Daher müssen alle Alternativen sorgfältig geprüft werden. Sonst wird der sauber erzeugte Strom nachträglich noch schmutzig“, kritisiert WWF-Expertin Beatrice Claus.

„Sowohl der Bau als auch die Instandhaltung gefährden seltene und bedrohte Arten wie Seehunde, Austernfischer und Eiderenten“, erläutert BUND-Sprecherin Marita Wudtke die Kritik. „Erneuerbare Energien müssen naturverträglich ausgebaut werden, auch damit die Akzeptanz für die neuen Energien nicht verspielt wird.“ Die Verbände fordern eine naturverträgliche Kabelführung durch die Flussmündungen von Jade oder Ems. „Diese Alternativen wurden in dem Verfahren bisher nicht ausreichend berücksichtigt“, so Marita Wudtke.

Der geplante Offshore Windpark „Nordsee“ soll 75 Kilometer nördlich von Borkum und etwa 95 Kilometer westlich von Helgoland entstehen. Der erzeugte Strom soll mit einem mehr als 120 Kilometer langen Kabel zum Festland geleitet werden. Das Bundesamt entscheidet zwar nur über den küstenfernen Teil des Verlaufs des Kabels. „Dadurch werden aber entscheidende Weichen für die gesamte Trasse gestellt“, so Ulrich Thüre vom NABU. „Bevor das BSH entscheidet, muss eine umweltverträgliche Lösung für den Trassenverlauf im Küstenmeer seitens des Landes Niedersachsen einer eingehenden Prüfung unterzogen und festgelegt werden.“

Nationalparkverordnung und die europäische Natura-2000-Gesetzgebung verbieten die Verlegung von Seekabeln im Nationalpark. Nur in Ausnahmefällen kann eine Genehmigung erteilt werden. „Das geht nur, wenn es nachweislich keine Alternative gibt“, so Beatrice Claus. „Doch die ist offensichtlich möglich und bisher nicht in Betracht gezogen worden.“ Sollte die beantragte Kabeltrasse genehmigt werden, wollen die Umweltverbände Rechtsmittel einlegen.“

Quelle: WWF-PRESSE-INFO v. 2.11.05 - www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02742/

31.10.2005 **Wikibooks: Knotenkunde & Seekajaking** (Ausbildung)

Neben dem [Internetlexikon „Wikipedia“](http://de.wikipedia.org/), in welchem jeder seinen Beitrag einbringen kann, gibt es [„Wikibooks“](http://de.wikibooks.org/), quasi eine Art [Internetbücherei](http://de.wikibooks.org/), in der jeder ein Buchthema einspeichern

kann, das dann von Dritten soweit ergänzt wird, dass allmählich daraus ein vollständig und in sich abgeschlossenes Buch wird.

Z.Zt. sind zwei solcher Buchprojekt für das Küstenkanuwandern von Interesse:

- **Kajak / Seekajaking** (im Aufbau, z.Zt. 9 Seiten)
è [http://de.wikibooks.org/wiki/Kajak/ Seekajaking](http://de.wikibooks.org/wiki/Kajak/Seekajaking)
- **Knotenkunde – Knotenfibel für Outdoor-Aktivitäten** (z.Zt. 27 Seiten)
è [http://de.wikibooks.org/wiki/Knotenkunde - Knotenfibel f%C3%BCr Outdoor-Aktivit%C3%A4ten](http://de.wikibooks.org/wiki/Knotenkunde_-_Knotenfibel_f%C3%BCr_Outdoor-Aktivit%C3%A4ten)

23.10.2005 **Labrador (Nordost-Kanada)** (Revier/Ausland)

Auf seiner Homepage berichtet **Nigel Foster** in dem Beitrag:

„**Ungava Bay and Labrador**“

über eine Seekajak-Tour, die er 2004 zusammen mit Kristin Nelso im Inuit Territory „Nunavik“ unternahm.

Link: www.nigelfosterdesigns.com/UngavaBayandLabradorSeaKayakJourney.htm

22.10.2005 **Rund Neufundland (Ost-Kanada)** (Revier/Ausland)

Auf seiner Homepage berichtet **Bernie Howgate** in dem Beitrag:

„**4.500 km Sea Kayaking Trip Round The Coastline of Newfoundland**“

über seine Tour im Seekajak, bei der er von Mai bis September 2000 Newfoundland umrundete.

Link: www.berniehowgate.com/newfoundland.htm

21.10 2005 **Infopaket für Fahrtenleiter** (Ausbildung)

Auf der Homepage der **Sea Kayak Association of British Columbia** ist folgende Info abrufbar:

“**Trip Organizer’s Packages.
Trip Planning Resources for Coordinators, Leaders & Organizers**”

Es handelt sich um Infos, die einen bei der Organisation einer Tour unterstützen können, z.B.:

- Teilnehmerliste mit Infos über den Charakter der Tour;
- Fahrtencharakter;
- Klassifikation einer Fahrt nach:
„Anstrengung („Degree of Strenuousness“):
 - leicht: bis 11 km / 3 Std. / viele geschützte Buchten / leichtes Anlanden;
 - mäßig: bis 19 km / bis 5 Std. / ein paar geschützte Buchten mit Anlandemöglichkeit;

- anstrengend: bis 28 km / bis 6 Std. / wenige geschützte Bereiche und Anlandemöglichkeiten;
- sehr anstrengend: über 28 km / über 6 Std. / kaum Schutz und sehr wenige Anlandemöglichkeiten;

Schwierigkeit („Degree of Difficulty“):

- ruhig (für Seeanfänger): geschützte Bereiche, kaum Strömung, leichtes Anlanden;
 - mäßig (für Mittelmäßige): Beherrschung der Paddelstütze; Querungen bis 2 km; fit für mittlere Strömung/Anlandemöglichkeiten;
 - schwer (für Erfahrene): Seegangstüchtig; Querungen bis 6 km, fit für starke Strömung/Dünung/Brandung/schwierige Anlandemöglichkeiten;
 - herausfordernd (für Fortgeschrittene): besonders seegangstüchtig; fit für offene Querungen/Dünung/starke Strömung/turbulentes Wasser/schwierige Anlandemöglichkeiten/extremes Wetter.
- Trip-Plan;
 - Medizinisches Formblatt;
 - Haftungsausschlusserklärung;
 - Unterkühlungsinfo;
 - Checkliste (vor dem Start)
 - Checkliste Fahrtenleiter;
 - Checkliste Gruppenfahrt;
 - Anforderungen an die Entscheidungsfindung in einer Gruppe.

Link: <http://skabc.org/forms.htm>

20.10.2005 Newsletter aus Irland (Revier/Ausland)

Die **Irish Sea Kayaking Association** bringt den:

Newsletter Treasna na dTonnta („Across the Waves“)

heraus. Bislang sind 29 Ausgaben erschienen:

è <http://d130820.u28.host.ie/tnad/tnd29.htm>

Wer frühere Ausgaben abrufen will, möge die letzte Zahl „29“ durch eine Zahl von 1 – 28 ersetzen.

Link: www.iol.ie/~dwalco

19.10.2005 Holzkajakbau (Ausrüstung)

Auf der SEA-PADDLER-Homepage berichtete **Clive Menifield** in dem Beitrag:

„Cedar Kayak: Fancy a Strip?“

in Text und Foto, wie ein Seekajak aus Holz zu bauen ist.

Quelle: www.seapaddler.co.uk/cedarkayak.htm

Link: www.oneoceankayaks.com

16.10.2005 Navigations-Buch (Ausbildung/Literatur)

Der BLV-Verlag hat ein Buch zur Navigation veröffentlicht:

Thomas Schwarzmeier:

Navigation

Die Grundlagen Schritt für Schritt

Das Navigations-Prüfungswissen für den Sportboot-Führerschein See und vieles mehr

BLV-Verlag 2005 (96 S.) (10,95 Euro)

Folgende Themen werden angesprochen:

Grundlagen:

- Koordinatensystem
- Seemeile
- Seekarte
- Kurs (Einzeichnen und Herauslesen eines Kurses)
- Kompassfehler (Missweisung, Ablenkung, Winkelbezüge)
- Fahrt (durchs Wasser und über Grund)
- Koppeln
- Beschickung für Wind & Strom (Stromdreieck, Besteckversetzung)

Standortbestimmung:

- Magnetkompasspeilung
- Deckpeilung
- Kreuzpeilung
- Doppel- oder Versegelungspeilung
- Alternative Standlinien
- Leuchtf Feuer
- Betonung
- Leuchttürme und Tonnen in der Seekarte

Elektronische Navigation:

- Satellitennavigation
- Radar

Verlag: www.blv.de

Weitere Literatur zur Navigation:

W.Böhm: Handbuch der Navigation. Begriffe, Verfahren Formeln, 4.Aufl. 2003 (184 S.)

L.Moyer: Sea Kayak Navigation – Simplified, 2001 (96 S.)

D.Burch: Fundamentals of Kayak Navigation, 3.Auf. 1999 (340 S.)

F.Ferrero: Sea Kayak Navigation, 1999 (62 S.)

W.Stein/W.Kumm: Navigation leicht gemacht. 24.Aufl. 1998 (228 S.)

M.Oliveau: 1x1 der Navigation, 1990 (98 S.)

14.10.2005 Durchschnittstempo beim Küstenkanuwandern?

(Geschichte/Ausbildung)

Wie schnell paddeln wir eigentlich beim Küstenkanuwandern? Wie schnell könnten wir „theoretisch“ sein?

- Der Skandinavier **Petri Sutinen** (31) schaffte im finnischen Seekajak „Avalone Viva-ne“ (581x55cm; ca. 400 Liter Vol.) von Kajak-Sport (das Blaue Band von Schweden („Blue-Ribbon“ / „Bla Band“) **(2.119 km)** in 23 Tagen. D.h. durchschnittlich paddelte er **91,1 km/Tag**.

Planungsdaten: Küstenkanuwandern

Bei der Planung meiner persönlichen Küstenkanuwandertouren setze ich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h (bzw. 3 Knoten) an. Das ist nicht viel, berücksichtigt aber kleinere Pausen und Sonstiges (z.B. Probleme mit Wind; Welle, Tide, Material- & Mannschaft). In der Realität wird bei meinen Touren wohl selten schneller als 7 km/h gepaddelt (Ausnahme: Surfkurs, d.h. mit dem Wind und mit der Tide).

Im Geschwindigkeitsbereich von 5 – 8 km/h bewegen sich wohl die meisten Küstenkanuwanderer. Lediglich die Küstenkanu-Schlenderer unter uns, werden etwas langsamer sein, und die Küstenkanu-Racer ein bisschen schneller. Letztlich hängt unser Paddeltempo nicht nur von unserer Kondition und unserer Ausrüstung aber, sondern auch davon, wie viel Gepäck wir mit schleppen, welche Strecke wir vor uns haben, wie die Gewässerbedingungen sind (hier: Wind, Strömung, Temperatur), ob wir im Zeitdruck sind (hier: baldiger Tidenkipp, nahende Dunkelheit), wie viel Pausen wir unterwegs einlegen wollen und auf was wir uns unterwegs konzentrieren wollen (hier: auf das Paddeln an und für sich, auf die uns begleitenden Kameradinnen und –kameraden, auf die Landschaft & Natur?).

Theorie: Rumpfgeschwindigkeit

Wie schnell wir in einem Kajak theoretisch sein können, wird durch die „Rumpfgeschwindigkeit“ bestimmt. Es handelt sich lt. Wikipedia dabei um einen „*theoretischen Wert für die bei Verdrängerfahrt mögliche Höchstgeschwindigkeit. (Sie ist die Ausbreitungsgeschwindigkeit des vom Schiff selbst erzeugten aus Bug- und Heckwelle bestehenden Wellensystems. Bei Rumpfgeschwindigkeit ist das Schiff zwischen seiner Bug- und Heckwelle „gefangen“.*“ Die Rumpfgeschwindigkeit (RG) (gemessen in km/h) kann nach der folgenden Formel ermittelt werden:

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

Daraus ergeben sich für die folgenden Wasserlinienlängen folgende Rumpfgeschwindigkeiten, wobei auf die Werte zurückgegriffen wird, die SEA KAYAKER für die Gesamtlänge (GL) und die Wasserlinienlänge (WL) ermittelt hat. Die Wasserlinienlänge WL bezieht sich dabei auf 113 kg Zuladung (Person inkl. Gepäck) und R bedeutet Wasserwiderstand (Resistance), der bei 5 Knoten (= 9,3 km/h) bzw. 6 Knoten (= 11,1 km/h) und einer Zuladung von 113 kg per Computerprogramm ermittelt wurde:

Tab.: Daten zur Wasserlinienlängen, Rumpfgeschwindigkeit und Wasserwiderstand

Typ (Länge x Breite)	Wasserlinie (m)	RG (km/h)	Wasserwiderstand (5 kn) (6 kn)
Wasserlinienlänge 4,25 m è 9,3 km/h Rumpfgeschwindigkeit:			
Calabria (PE) (Prijon/D) 4,39x0,63 m	WL = 4,06 m	è 9,1 km/h / R = 4,72 kg	8,23 kg
Chatham 16 (Necky/CDN): 4,97x0,56 m	WL = 4,09 m	è 9,1 km/h / R = 4,37 kg	7,82 kg
Infinity Active (Kajak-Sport/FIN): 4,21x0,59 m	WL = 4,17 m	è 9,2 km/h / R = 4,52 kg	7,89 kg
Touryak (PE) (Prijon/D): 4,63x0,61 m	WL = 4,23 m	è 9,3 km/h / R = 3,37 kg	6,01 kg
Avocet (PE) (Valley/GB) 4,92x0,56 m	WL = 4,28 m	è 9,3 km/h / R = 3,92 kg	7,03 kg
Avatar 16.0 (PE) (Perception/US): 4,88x0,57 m	WL = 4,33 m	è 9,4 km/h / R = 3,97 kg	7,27 kg
Seayak (PE) (Prijon/D):	WL = 4,34 m	è 9,4 km/h / R = 3,95 kg	6,99 kg

4,85x0,58 m

4,50 m è 9,5 km/h:

Yukon Eski (Prijon/D): 5,00x0,57 m	WL = 4,39 m è 9,4 km/h / R = 3,49 kg	6,07 kg
Capella (P&H/GB): 5,04x0,57 m	WL = 4,39 m è 9,4 km/h / R = 3,90 kg	7,03 kg
Looksha IV (Necky/CDN): 5,15x0,57 m	WL = 4,41 m è 9,5 km/h / R = 3,95 kg	6,94 kg
Sirius M (P&H/GB): 5,20x0,53 m	WL = 4,41 m è 9,5 km/h / R = 3,67 kg	6,58 kg
Bahiya (P&H/GB): 5,33x0,52 m	WL = 4,52 m è 9,6 km/h / R = 3,67 kg	6,59 kg
Storm (PE) (CurrentDesign/CDN) 5,17x0,61 m	WL = 4,53 m è 9,6 km/h / R = 3,67 kg	6,76 kg
Viking (Kajak-Sport/FIN): 4,98x0,55 m	WL = 4,55 m è 9,6 km/h / R = 3,64 kg	6,52 kg
Quest (P&H/GB): 5,36x0,56 m	WL = 4,56 m è 9,6 km/h / R = 3,67 kg	6,53 kg
Aquanaut RM (Valley/GB): 5,22x0,57 m	WL = 4,56 m è 9,6 km/h / R = 3,59 kg	6,44 kg
Cortez 16.5 (Dagger/USA): 5,03x0,56 m	WL = 4,57 m è 9,6 km/h / R = 3,60 kg	6,47 kg

4,75 m è 9,8 km/h:

Point K1VR (Point 65° N/S): 5,08x0,56 m	WL = 4,63 m è 9,7 km/h / R = 3,53 kg	6,31 kg
Nordkapp H ₂ O (Valley/GB): 5,47x0,54 m	WL = 4,63 m è 9,7 km/h / R = 3,51 kg	6,42 kg
Romany Explorer (Dennis/GB): 5,33x0,55 m	WL = 4,64 m è 9,7 km/h / R = 3,55 kg	6,57 kg
Aquanaut (Valley/GB): 5,37x0,55 m	WL = 4,67 m è 9,7 km/h / R = 3,31 kg	5,67 kg
Cape Horn 17 (Wilderness/USA) 5,25x0,58 m	WL = 4,75 m è 9,8 km/h / R = 3,64 kg	6,65 kg
Artisan Millen. (Kajak-Sport/FIN) 5,55x0,56 m	WL = 4,80 m è 9,9 km/h / R = 3,25 kg	6,10 kg
Kodiak (PE) (Prijon/D): 5,07x0,58 m	WL = 4,80 m è 9,9 km/h / R = 3,38 kg	6,23 kg
Solstice GT (Cur.Design/CDN): 5,36x0,63 m	WL = 4,81 m è 9,9 km/h / R = 3,56 kg	6,80 kg
Barracuda (PE) (Prijon/D): 5,08x0,56 m	WL = 4,84 m è 9,9 km/h / R = 3,23 kg	5,98 kg

5,00 m è 10,1 km/h:

Point K1XP (Point 65°N/S): 5,49x0,53 m	WL = 5,05 m è 10,1 km/h / R = 3,11 kg	5,61 kg
Looksha II (Necky/CDN) 6,10x0,51 m	WL = 5,09 m è 10,2 km/h / R = 2,90 kg	5,03 kg
Extreme (Current Design/CDN): 5,77x0,55 m	WL = 5,10 m è 10,2 km/h / R = 2,93 kg	5,32 kg

5,25 m è 10,3 km/h:

Inuk (Kirton/GB): 5,50x0,51 m	WL = 5,35 m è 10,4 km/h / R = 2,95 kg	5,22 kg
----------------------------------	---------------------------------------	---------

Avalon Viviane (Kajak-Sport/FIN): 5,80x0,55 m	WL = 5,38 m è 10,4 km/h / R = 2,99 kg	5,22 kg
--	---------------------------------------	---------

5,50 m è 10,6 km/h:

FW 2000 (Nelo/P): 5,62x0,44 m	WL = 5,48 m è 10,5 km/h / R = 2,89 kg	4,79 kg
----------------------------------	---------------------------------------	---------

Futura II (Surfski) (Futura/USA) 5,75x0,51 m	WL = 5,58 m è 10,6 km/h / R = 2,89 kg	4,68 kg
---	---------------------------------------	---------

(Zuladung: 91 kg statt 113 kg)

d.h. die Benutzung eines Seekajaks z.B. mit einer Wasserlinienlänge von 5,00 m statt von 4,50 m erhöht unser potenzielle Höchstgeschwindigkeit max. um 0,6 km/h, vorausgesetzt es herrschen Ententeichbedingungen und wir haben nicht nur die Kraft, ein solch langes Seekajak auf diese Geschwindigkeit zu bringen, sondern auch die Kondition, um dieses Tempo längere Zeit zu halten!

Übrigens, die obige Gegenüberstellung mit dem Wasserwiderstand bestätigt die Bootsbaureisheit „Länge läuft!“, ... jedoch nur dann, wenn die „Wasserlinienlänge“ zugrunde gelegt wird. Dass nun Rumpfgeschwindigkeit und Wasserwiderstand nur bedingt miteinander korrelieren, liegt einfach daran, dass es eigentlich auch noch andere Größe gibt, die Einfluss auf die Rumpfgeschwindigkeit haben, nämlich:

- Breite (è „Breite bremst!“)
- Kielsprung (è „Kielsprung kurvt!“)
- Spantenform (è „Rundspant rennt!“)
- Rumpfform (è „Konkav fährt brav!“)
- Bug- und Heck-Form (?)
- Oberflächenbeschaffenheit des Rumpfes
- Gewicht (è „Leicht läuft leicht!“)
- Gepäcklagerung (è „Guter Trimm, gute Tour!“)

Außerdem gibt es noch die folgenden Größen, die die Höhe des Durchschnittstempos beim Küstenkanuwandern beeinflussen:

- Steuer- vs. Skeganlage (è Vorwärts- vs. Rundschräge)
- Sitz-, Fuß- und Schenkelhalt (è „Beineinsatz beschleunigt!“)

Dennoch können wir Wasserlinienlänge als wichtige Hilfsgröße für die Bestimmung der Rumpfgeschwindigkeit betrachten. Leider sind derzeit die Seekajakproduzenten im In- und Ausland nicht in der Lage, Angaben über die Wasserlinienlänge ihrer Seekajaks (in Bezug auf fest vorgegebenen Zuladung) zu machen.

Praxis: Küstenkanu-Racer

Wie schnell wir in einem Seekajak tatsächlich sein können, darüber geben uns die folgenden Zeiten Aufschluss:

- 4. Hiddenseemarathon des Stralsunder KC (25.06.05) - 75 km (Stralsund- Hiddensee – Stralsund):
11,85 km/h è Andreas Flunker (VKB Bremen) (Bestzeit: 6:40 Std.) (Andreas ist ein ehemaliger Silbermedaillengewinner im K-2 bei einer Weltmeisterschaft)
11,08 km/h è Mark Zimmermann (VKB Bremen) (Mit der Zeit von 6:47 Std. wurde er Zweiter)
 Gepaddelt sind beide im finnischen Seekajak „Artic Star 570“ (570x56cm; 405 Liter Vol.) von Welhonpesä (FIN)

- Arctic Sea Kayak Race (Marathon über 42 km)
11,3 km/h è **Fredrik Ness** (Norwegen) (Bestzeit 2005)
 Gepaddelt wurde in einem „Inuk“ (550x50cm; 305 Liter Vol.) von Kirton (GB);
9,2 km/h è **Grete Pettersen** (Norwegen) (Bestzeit 2005)
 Gepaddelt wurde in einem „Sibir Expedition“ v. Cobolt Kayaks;
9,2 km/h è **Freya Hoffmeister** (Deutschland) (Bestzeit 2004)
 Gepaddelt wurde in einem „Viviane“ (580x55cm; 392 Liter Vol.) von Kajak Sport (FIN).
- Gepäckfahrt Bremen – Usedom (Zwischenmessung auf dem Nord-Ostsee-Kanal):
8,57 km/h è **Mark Zimmermann** (d.h. 1 km in 7 Minute).
 Er paddelte 2004 mit voll beladenem „Arctic Star 570“.
- Skagerrak-Querung (Arendal/Norwegen – Hirtshalts/Jütland/Dänemark) (114 km):
9,5 km/h è **Roy Willi Johansen** (ca. 12 Std. für die 114 km)
6 km/h è **Volker Siep** (d.h. 19 Std. für die 114 km). Er paddelte 2002 im britischen „Icefloe“ (516x62cm; Skeg) von P&H.

Hochleistungskanuten

Wie schnell könnten wir denn maximal sein, wenn wir maximal talentiert, optimal trainiert und in einem Renn-Kajak saßen? Nun, einige der derzeitigen Maximalwerte von Rennfahrern (Rennfahrerinnen) hat Peter Unold (Aarhushavkajakklub DK) auf seiner Homepage zusammengestellt, die neueren Zeiten können „Kanu Sport“ (10/05) entnommen werden

- 36-km-Marathon-Championship in Crestuma (2004):
13,73 km/h (K-1: **de Nijs** (NL))
15,03 km/h (K-2: Herren).
- 6.000-m-Langstrecke bei der Deutschen Meisterschaft in Köln (2005):
13,94 km/h (K-1: **Lutz Liwowski**)
12,43 km/h (K-1: **Miriam Frenken**)
15,50 km/h (K-2: Herren)
16,69 km/h (K-4: Herren)
- 200-m-Kurzstrecken-Rekorde:
21,18 km/h (K-1: **Olivier Lasak** / Szeged 1992)
18,48 km/h (K-1: **Birgit Fischer** / Milano 1994)
23,83 km/h (K-4: Herren / Weltmeisterschaft Zagreb 2005).
- 53-km-Ozean-Rennen (Hawaii: Moloka-Ohau):
15,24 km/h (Surf-Ski: **Oscar Chalupsky** / 11. Molokai Challenge (2005))

Hightech-Aussichten

Die derzeitige „Schallmauer“ von 21,18 km/h im Einer-Rennkajak kann wohl nur noch mit Hilfe technischer Innovationen durchbrochen werden, z.B. mit Hilfe von Tragflügeln:

- Der absolute Geschwindigkeitsrekord liegt bei Verwendung eines **K-1 Hydrofoil-Kajaks** (Modell: „Flyak“ (Norwegen)) derzeit bei **24,8 km/h** (lt. Kanu Magazin sogar schon bei **45 km/h**).

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

è <http://unold.dk/paddling/articles/hpvspeedrecords.html>
è www.havspaddlarnas-bla-band.net/rekord.html
è www.askr.no
è www.foilkayak.com
è www.southafrica.info/what_happening/sports/molokai2005.htm
è <http://de.wikipedia.org/wiki/Rumpfgeschwindigkeit>
è www.seekajakforum.de (s. einzelne Diskussionsbeiträge zum obigen Thema)

19.09.2005 **Bootstest: Touryak (PE) (D: Prijon)** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER ist ein Testbericht über folgendes deutsche Seekajak veröffentlicht worden:

- **Touryak (PE/Knickspant) (Hersteller: Prijon)**
463x61cm, ca. 380 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 422 Liter)
2-fache Abschottung, Flippoff-Steueranlage (neues schlankeres Modell)
Sitzluke: 84x42 cm (mit verstellbaren Schenkelstützen)
Lukendeckel (Plastikdeckel + Neoabdeckung): 2 unterschiedlich große ovale Deckel
Gewicht: 27,7 kg
inkl. Paddlefloat-Halterung
2 Toggles (jedoch nicht kentertüchtig)
Rettungshalteleinen (jedoch zu dünn)
Sitz (in Längsrichtung verstellbar)
ohne Kompasshalterung (ist selber nachzurüsten)
ohne navigationstüchtiges Kartendeck (ist selber nachzurüsten)
ohne Lenzpumpe (ist selber nachzurüsten)

Die 3 Testpersonen (Körpergewicht: 64 kg (+ 16 kg Gepäck), 75 kg bzw. 91 kg), die Tages-touren bei 3-5 Bft. Wind) unternahmen, haben u.a. Folgendes an diesem relativ kurzen See-kajak auszusetzen:

- der hintere Süllrand ist zu hoch und stört u.U. beim Rollen;
- dem 91-kg-Testfahrer drückten die Schenkelstützen;
- beim Paddeln pendelt der Bug etwas hin & her;
- nicht schnell zu beschleunigen;
- etwas Feuchtigkeit in den Gepäckräumen.

Um die zentralen Eigenschaften dieses Seekajaks bewerten zu können, werden im Folgenden in einer Übersicht ein paar ausgewählte technische Daten diverser Seekajaks gegenübergestellt, und zwar die Wasserwiderstandswerte (gemessen in kg) bei 4 Knoten (7,4 km/h) und 5 Knoten (9,3 km/h) sowie die Werte für das maximale Krängungsmoment (gemessen in Newtonmeter (Nm) inkl. des dazugehörigen Krängungswinkels. Bei der Ermittlung der Daten wird von einer Zuladung von 113 kg (hier: Person + Gepäck) ausgegangen.

Bedenkenswert ist, dass es sich beim **Touryak** um ein relativ kurzes & breites sowie um ein relativ voluminöses Seekajak handelt (hier: 463x61 cm bei ca. 380 Liter Vol.). Er ist der Volumenklasse „L“ zuzuordnen. Wer auf dem Meer nur Tagestouren unternimmt (Tagesgepäck: 10 kg) und ab 4-5 Bft. Wind nicht in Bedrängnis geraten möchte, der sollte nicht nur guten Sitzhalt (hier: Schenkel-, Fuß- und Hüfthalt) haben, sondern auch möglichst über 75 kg wiegen.

Beachtenswert ist, dass dieses Boot einen der höchsten Krängungsmomente aufweist (max 104 Nm bei 40° Krängungswinkel und 68 kg Körpergewicht plus 45 kg Gepäckgewicht) und damit theoretisch ein Seekajak ist, welches im beladenen Zustand sehr kippstabil sein müsste. Das dürfte wohl beim Paddeln im seitlichen Seegang hinderlich sein, wer aber unterwegs

auf einer Gepäckfahrt viel Wert darauf legt, gemütlich im Kajak zu sitzen, sich unbeschwert umzuschauen, gründlich die Seekarte zu studieren, mit Thermoskanne/Verpflegungskiste/Fotoapparat/Fernglas/Angel zu hantieren, dem müsste das eigentlich gefallen. Übrigens, bei einer Tagestour ohne Gepäck ist das Krängungsmoment mit 31,1 Nm (bei 30° und 68 kg Körpergewicht) wohl wesentlich niedriger (es entspricht dem Niveau des „Seayak“), aber immer noch höher als bei den meisten anderen Seekajaks.

Bemerkenswert ist, dass dieses Boot bei 9,3 km/h einen relativ niedrigen Wasserwiderstand aufzuweisen (hier: 3,37 kg). Damit schlägt der **Touryak** u.a. die folgenden „waschechten“ Seekajaks: „Nordkapp H₂O“ (Valley), „Sirius M“ (P&H), „Bahiya“ O(P&H), „Romany Explorer“ (Nigel Dennis), „Viking“ (Kajak Sport), „Quest“ (P&H), „Avocet“ (PE) (Valley), „Aquanaut (PES)“ (Valley). Eigentlich spricht Länge, Breite und PE-Material gegen einen solchen Wert. Da die Werte theoretisch über ein PC-Rechenmodell ermittelt werden, vermute ich einen Programmfehler, der u.U. Seekajaks mit Knickspann fälschlicherweise bevorzugt ... aber warum liegt dann der Wert bei 4 kn (= 7,4 km/h) noch im vertretbaren Bereich!?

(Anmerkung: Nach Rücksprache mit SEA KAYAKER wurde wohl ein Fehler bei dem Widerstandswert für 6 kn (= 11,1 km/h) gefunden (es muss heißen 6,01 kg statt 5,04 kg), der Wert für 5 kn soll jedoch korrekt sein! (siehe hierzu auch Aktuelle Info v. 26.11.05))

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

Touryak (PE) (463x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg*
max. Krängungsmoment**: 104 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung***)

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

** Die Kippstabilität eines Seekajaks ist eine Funktion aus Krängungsmoment und Krängungswinkel:
Endstabilität: Je größer das Krängungsmoment, desto höher die Endstabilität!

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

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

Zum Vergleich ein Seekajak-Rennboot:

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

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

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,51 kg
max. Krängungsmoment: 73,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zum Vergleich ein faltboot:

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

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

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

Zum Vergleich ein Kurzboot:

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

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

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

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. October 2005, S.12-14 – www.seakayakermag.com

Technische Daten: www.seakayakermag.com/PDFs/Oct05Touyakstats.pdf

Hersteller: www.prijon.com

Infos über weitere Seekajaks:

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

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

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

Homepage (D):

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

è www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

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

è www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

è www.salzwasserunion.de

Homepage (GB):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

è www.canoekayak.co.uk

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

è www.qajaqjpn.org

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):
è www.seakayakermag.com

Newsletter **The New South Wales Sea Kayaker** (Australien):
hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker"
è www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Newsletter **Sea Paddler** (Kanalinseln/GB)
hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones
è www.seapaddler.co.uk

Newsletter **Treasna na dTonnta ("Across the Waves")** (Irland)
hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"
è <http://d130820.u28.host.ie/tnad/tnd29.htm>
(Ersetze die 29 (= Nr. 29/Okt. 2005) durch Zahlen von 1 – 28, um frühere Ausgaben aufzufinden.)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)
è www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Le sites des passionésale kayak de mer en Méditerranée (Frankreich):
è www.chez.com

Seekajakforum (D):
è www.seekajakforum.de > Wissen

Justine Curgenvén (Großbritannien & die Welt)
è www.cackletv.com

Axel Schoevers (NL):
è www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Peter Unold (Havkajakroerne/DK) (Blog):
è www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

Infos über Seekajak-Expeditionen:

Sean Morley (Rund Großbritannien & Irland (2004) / Rund Island (2006):
è www.expeditionkayak.com

Franzisca + Rainer Ulm (12.000 km entlang Europas Küste (2000-2005)
è www.ulm-outdoor.de

*** * ***