

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.16/07)

(Aktuelle Infos: 1.12.06 – 31.01.07)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

- 31.01.2007 11. Symposium Internacional de Kayak de Mar (Ausbildung)
- 30.01.2007 Rubrik „Küste“: DKV-Forum neu gegliedert (Literatur/Links)
- 27.01.2007 LED-Stirnlampen mit Rotlicht (Ausrüstung)
- 28.01.2007 DKV-Marktübersicht 2007 – Seekajaks (Einer) (Ausrüstung)
- 24.01.2007 Ostseesperrung wegen G8-Gipfel (Revier/Inland)
- 23.01.2007 Ondo und Fides: zwei Wracks bei Neuwerk (Revier/Inland)
- 22.01.2007 Pyroregelung in Sicht! (Ausrüstung)
- 20.01.2007 G.Brown: Sea Kayak (Literatur/Ausbildung)
- 19.01.2007 „Extreme Type R“ (615x53 cm) von Reval (S) (Ausrüstung)
- 16.01.2007 Rettungsmethoden (Ausbildung)
- 15.01.2007 Paddlefloat-Halterung (Ausrüstung)
- 13.01.2007 ICF Ocean Racing Rules (Ausbildung)
- 10.01.2007 EU-Grenzübertritt (Revier/Ausland)
- 10.01.2007 Leewards (Kleine Antillen) (Revier/Ausland)
- 09.01.2007 H.Golden: Kayaks of Greenland (Literatur/Geschichte)
- 09.01.2007 Packprobleme bei längeren Touren (Ausbildung)
- 09.01.2007 Freya Hoffmeister (Geschichte)
- 09.01.2007 Hitzschlag & Co. (Gesundheit)
- 09.01.2007 Bootstest: LOOKSHA V aus PE (CDN: Necky) (Ausrüstung)
- 05.01.2007 Schwimmwesten-Empfehlung/Pflicht (Ausrüstung)
- 05.01.2007 Rund Nord-Ost-USA (inkl. S/O-Kanada) (Revier/Ausland)
- 05.01.2007 Korsika (Revier/Ausland)
- 26.12.2006 Schlangensterne (Natur)
- 23.12.2006 Neue Kanu-Rettungsweste von Secumar (Ausrüstung)
- 22.12.2006 Haie der Nord-/Ostsee sollen geschützt werden (Natur)
- 20.12.2006 Baja California (Revier/Ausland)
- 18.12.2006 Elba (Revier/Ausland)
- 18.12.2006 Kompass (Navigation)
- 16.12.2006 Sola/Stavanger – Bergen (Revier/Ausland)
- 16.12.2006 Impressionen von einer Tour durchs ostfriesische Watt (Revier/Inland)
- 14.12.2006 Zur Tier- und Pflanzenwelt von Nord- und Ostsee (Natur)
- 13.12.2006 Chichagof Island (Alaska) (Revier/Ausland)
- 13.12.2006 GPS und topografische Karten (Ausbildung)
- 13.12.2006 Von Lanzarote nach Fuerteventura (Revier/Ausland)
- 11.12.2006 „Ergo“-Steuerbock von Lettmann (Ausrüstung)
- 07.12.2006 Neues Seekajak: Habel IV von Pietsch & Hansen (Ausrüstung)
- 05.12.2006 Wasserhosen (Wetter)
- 02.12.2006 Überhängende Bugpartien (Ausrüstung)
- 01.12.2006 Haftungsfragen bei Gruppenfahrten (Recht)

31.01.2007 11. Symposium Internacional de Kayak de Mar (Ausbildung)

Vom 31.3.-2.4.07 wird in der Hafenstadt El Porto de la Selva das 11. internationale Symposium für Seekajaks veranstaltet. Im Anschluss daran werden noch eine Woche lang (3.-8.4.07) Touren entlang der Küste angeboten. El Porto de la Selva liegt nahe Llançà an am Mittelmeer („Costa Brava“), nur ca. 15 km von der französischen Grenze entfernt.

Im Rahmen des Symposiums, dass zumindest seit dem letzten Jahr einen größeren Kreis von Kanutinnen und Kanuten anspricht, werden eine Vielzahl von Veranstaltungen und Kurse angeboten, die von einer großen Anzahl international Experten geleitet werden, u.a. auch von Deutschen, z.B. Freya Hoffmeister (Rolltechniken), Bernhard Hillejan (Rettungstechniken) und Hakola Dippel (Bau von Zuckersackbooten).

Link: www.pagaia.cat/symposium/index_d.htm

30.01.2007 Rubrik „Küste“: DKV-Forum neu gegliedert (Literatur/Links)

Das Diskussionsforum des DKV ist neu gegliedert worden. Ab sofort ist es nicht nur möglich, zu unterschiedlichen Themenstellungen (z.B. Ausrüstung, Sicherheit, Reisen & Routen, Umwelt & Gewässer zu threaden & posten, sondern auch diejenigen, die sich für eine spezielle Disziplin interessieren, z.B. Kanuwandern (mit Unterforen für Faltboot und Kanadier), Wildwasser, aber auch Küste, können nun ganz gezielt die Diskussionen und Infos zu jedem dieser einzelnen Disziplinen abrufen.

Mit dieser Umstrukturierung erhofft sich der DKV, nicht nur diejenigen, die sich für spezielle Themen interessieren, die lange Sucherei, welcher Thread und welches Posting nun von Interesse sein könnte, zu ersparen, sondern auch allen die unvermeidlichen Missverständnisse zu ersparen, die auftreten können, wenn z.B. die Standpunkt unterschiedlicher Disziplinen „aufeinanderprallen. Zum Beispiel wird das beim Themenbereich „Seekajak“ besonders deutlich. Warum? Nun, im englischen Terminus „Sea Kayak“ meint „Sea“ das „Meer“, während wir im deutschen Terminus „Seekajak“ die „See“ auch als Binnengewässer interpretieren können. Das macht eigentlich auch Sinn, denn mit einem „Seekajak“ können wir ohne Weiteres auch Binnenseen und Flüsse befahren. Problematisch oder auch „lästig“ wird es nur dann, wenn zu einem „Seekajak“-Thema, sich gleichermaßen Fluss- wie Küstenpaddler als „Seekajak“-Fahrer zu Wort melden. Irritationen sind dann nicht ausgeschlossen, weil jeder mit einer anderen „Sprache“ spricht bzw. aus einem anderen Blickwinkel heraus seinen Meinung rechtfertigt.

Link: www.kanu.de > DKV-Forum (neu)

Link zum Unterforum „Küste“: <http://forum.kanu.de/forumdisplay.php?f=41>

28.01.2007 DKV-Marktübersicht 2007 – Seekajaks (Einer) (Ausrüstung)

Die vom DKV herausgegebene:

„Marktübersicht – Seekajaks (Einer)“

ist aktualisiert worden (Stand: 1/07) und kann auf der DKV-Homepage eingesehen werden. Insgesamt enthält die Marktübersicht die Daten von über 300 Seekajaks, die von mehr als 90 europäischen Händlern/Importeuren angeboten werden. Übrigens, es werden nur Seekajaks aufgeführt, die mindestens 470 cm lang sind und – abgesehen weniger Ausnahmen - über mindestens eine doppelte Abschottung verfügen.

Link:

- www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf (deutsche Fassung)
- www.kanu.de/nuke/downloads/Marketsurvey-SK1.pdf (englische Fassung)

27.01.2007 **LED-Stirnlampen mit Rotlicht** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift SEGELN stellt **G.Sinschek** in dem Beitrag:

„Für Helle Köpfe“ (7 LED-Kopflampen mit Rotlicht im Test)

insgesamt 7 Stirnlampen mit weißen und roten Dioden bzw. rotem Farbfilter vor.

2 Lampen sind „wetterfest“ (?):

- „Silva L3“ (Note: „gut“)
- „Silva L4“ (Note: „gut“)

3 Lampen sind „wasserfest“ (?):

- „Petzl Tactikka XP adapt“ (Note: „sehr gut“)
- „Energize Headlight LEDx3“ (Note: „gut“)
- „Petzl Tactikka plus“ (Note: „befriedigend“)

und 2 Lampen sind „wasserdicht“ (?):

- „Primus PrimeLite A“ (mit 7 LED) (Note: „sehr gut“) („Testsieger“)
- „Petzel e+lite“ (Note: „befriedigend“)

Der Vorteil des wahlweise einschaltbaren Rotlichts besteht darin, dass nach Ausschalten des Rotlichts die Anpassung des Auges an die Dunkelheit schneller erfolgt.

Quelle: SEGELN, Nr. 2/07, S.92-94 – www.segelnmagazin.de

24.01.2007 **Ostseesperrung wegen G8-Gipfel** (Revier/Inland)

In der YACHT wird darüber berichtet, dass der Weltwirtschaftsgipfel („G8“) nicht nur an Land, sondern auch auf dem Wasser zu Beschränkungen führen wird. Und zwar wird nahe Heiligendamm vom 3. – 9. 6.07 ein Sperrgebiet errichtet, das bis 14 km auf die Ostsee hinaus reichen wird. Außerdem wird der Yachthafen von Kühlungsborn gesperrt. Weiterhin wird es nicht erlaubt sein, dass im Sperrgebiet Boote zu Wasser zu lassen.

Quelle: YACHT, Nr. 3/07, S.12

23.01.2007 **Ondo und Fides: zwei Wracks bei Neuwerk** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAKFORUM.de weist **olaf g** auf die folgende Homepage hin, die von **C.Wiemeier** herausgegeben wird:

- **Ondo ... gefangen auf dem Vogelsand**
→ http://ondo.sea-rescue.de/startseite_de.php

Auf der Homepage wird u.a. über das Schiff ONDO berichtet, welches als Wrack seit 1961 in der Elbmündung (Vogelsand; gegenüber Neuwerk) liegt.

Weiterhin kann ein Beitrag über das Schiff FIDES abgerufen werden, die 46 Tage später unmittelbar daneben auf Grund lief und seitdem dort langsam verrostet. Lediglich der Teil eines Mastes schaut noch aus dem Wasser heraus und bietet Kormoranen ab und an einen Ruheplatz:

„Geschichte der Fides“ (1962)

→ http://ondo.sea-rescue.de/fides_kapitel1_de.php

Außerdem kann der folgende Beitrag von **H.Wulff** abgerufen werden:

„Besuch auf der Ondo“ (1983)

→ http://ondo.sea-rescue.de/besucher_galerie1_de.php

22.01.2007 **Pyroregelung in Sicht!** (Ausrüstung)

Der Prüfungsausschuss Bremen (PA-Bremen), zuständig für amtliche Sportbootführerscheine und Funkzeugnisse, hat auf seiner Homepage die folgende Info veröffentlicht:

- *„Nachdem über ein Jahr vergangen ist, seit dem keine Prüfungen zum Sachkundenachweis (SKN) nach Waffen- und Sprengstoffrecht mehr abgenommen wurde, ist jetzt eine Regelung in Sicht. Da es im Moment keine Einigung in Bezug auf das Waffenrecht gibt, erarbeiteten die Verbände DMYV und DSV eine neue Pyroprüfung für Signalraketen.
Ab Frühjahr 2007 werden der neue Fragenkatalog und neue Ausbildungsrichtlinien veröffentlicht und wieder Prüfungen abgenommen.
Für die Sachkunde zum Erwerb einer Signalpistole sind die Prüfungen über die bekannten Prüfungsausschüsse weiter ausgesetzt und die Verbände setzen sich für eine Lösung ein.“*

Nach Rücksprache mit dem DSV wird es – zumindest was die Berechtigung zum Erwerb von Seenotsignalmitteln (T₂-Signalmittel) betrifft – wie bisher ablaufen. D.h. wir nehmen an einem entsprechenden Ausbildungskurs teil (wird von diversen Segel- bzw. Motorbootschulen oder -vereinen angeboten) oder erwerben uns das nötige Wissen per Selbststudium und melden uns dann bei einem zuständigen Prüfungsausschuss zur Prüfung an. Da der Fragenkatalog entsprechend anzupassen ist, werden die Prüfungen jedoch noch nicht sofort wieder aufgenommen.

Übrigens, von Küstenkanuwanderinnen und -wanderern wird - zumindest was die Erlangung des „Sachkundenachweises“ zum Erwerb von T₂-Signalmitteln betrifft - nicht verlangt, dass sie über ein „Sportbootführerschein“ verfügen. Und wer sich autodidaktisch auf die SKN-Prüfung vorbereiten will, hat sich selber beim zuständigen Prüfungsausschuss anzumelden. Infos darüber finden wir auf der DSV-Homepage.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

www.pa-bremen.de/aktuelles.php#38 (22.01.07)

www.dsv.org/PDF/Prüfungsausschüsse%20SKN.pdf

20.01.2007 **G.Brown: Sea Kayak** (Literatur/Ausbildung)

Es gibt mal wieder ein neues Buch zum Thema Seekajak / Küstenkanuwandern:

- **Gordon Brown:**
Sea Kayak: A Manual for Intermediate & Advanced Sea Kayakers
Pesda Press (2006; 192 S.) (Printed by Polska Book, Poland)

G.Brown ist Brite und das ist nicht ganz gewöhnlich. In Anbetracht dessen, dass das „moderne“ Küstenkanuwandern von den Briten ins Leben gerufen wurde, gibt es eigentlich nur relativ wenige britische Autoren:

- Britische Autoren: D.Hutchinson, H.N.Jeffs, N.Foster, C.Kuhne, F.Ferrero und nun G.Brown;
- Nordamerikanische Autoren: D.Seidman, D.Harrison, K.Ford, T.Conlan, J.Hanson, Shelly Johnson, Linda Leg, R.Washburne, E.Soaers, M.Wyatt, D.Alderson, J.Lull, R.Schumann/J.Shriner, D.Alderson/M.Pardy, J.Robinson, J.Dowd, G.Backlund/P.Grey, A.Matthews/K.Whiting,
- Deutsche Autoren: O.v.Stritzky, Salzwasserunion (Hrsg.), J.Jahn, J.Gerlach;
- Schwedische Autoren: Karin Mentzing;

Die Briten paddeln wohl lieber, als dass sie schreiben!? Deshalb ist es schon interessant zu erfahren, zu welchen Themen G.Brown in seinem Buch Stellung bezieht:

1. What ist Sea Kayaking (S.7)
2. Boat Dynamics (S.11)
3. Paddle Design (S.25)
4. Preparing Mind & Body (S.33)
5. Applied Skills (S.43)
6. Safety & Rescue (S.63)
7. Seamanship (S.85)
8. Navigation (S.93)
9. Equipment (S.100)
10. Weather (S.112)
11. Strong Wind (S.121)
12. Reading the Water (S.125)
13. Method for Approximately Grading the Sea (S.133)
14. Caves (S.137)
15. Big Swell (S.141)
16. Surf & Surfing (S.147)
17. Rockhopping (S.159)
18. Tides & Tidal Races (S.165)
19. Competition (S.177)
20. Overnighing & Expeditions (S.181)
21. Further Reading (S.188) (Die Literatur von Nigel Foster wird nicht erwähnt!)

Lohnt es sich, dieses Buch zu kaufen? Nun, das Buch geht auf viele Themen ein, die vielfach mit Bildern, Fotos bzw. Zeichnungen illustriert sind. Leider werden die Themen meist nur kurz angesprochen. Aus dem Untertitel des Buches erfahren wir jedoch, dass sich das Buch an durchschnittlicher und fortgeschrittene Sea Kayaker wendet. Deshalb liefert es wohl nur wenig Grundlagenwissen. Stoßen wir bei der Lektüre wenigstens auf Expertenwissen? Hier & da auf alle Fälle, aber auch dann vermeidet der Autor ausführliche Erläuterungen. Trotz alledem, das Buch ist dick genug, um jeden etwas zu bieten.

Z.B. sollte ein Anfänger („Beginner“) nur bis inkl. 3 Bft. hinaus paddeln, ein „Intermediate“ bis inkl. 6 Bft. und ein Fortgeschrittener maximal bis inkl. 8 Bft. Ab 9 Bft. hat keiner mehr etwas auf dem Meer zu suchen; ansonsten kämpft jeder nur noch um sein Überleben („Survival Paddling“).

Nicht wirklich vermisst habe ich in dem Buch übrigens die Erläuterung des „Stromdreiecks“, welches ganz nützlich ist, wenn wir bei Strömung ein offenes Gewässer so queren wollen, dass wir drüber auch dort ankommen, wo wir hin wollten. Vermutlich hat er darauf verzichtet, da wir Küstenkanuwanderer ohnehin nicht exakt wissen, wie schnell wir paddeln, wie stark es strömt und wie groß unsere Windabdrift ist.

Bezug: www.amazon.co.uk

Weitere Literatur:

- v. Stritzky/u.a. **Paddel-Handbuch.** Wandern auf Salz- und Süßwasser, (Co-Autor: Marja de Pree). Verlag O.v.Stritzky: (Ausgabe 2006 (280 S.) - www.paddel-buecher.de)
- Foster,N. **Seekajak.** Ausrüstung – Fahrtechnik – Sicherheit. 1996 (151 S.)
- Jahn,St. **Seekajak.** Ausrüstung – Techniken – Navigation. 1998 (81 S.)
- SaU (Hrsg.) **Küstenpaddlers Basiswissen.** Ausbildungsmappe der Salzwasserunion e.V. 4.Aufl. 1999 (169 S.) (Eigenverlag)
- Gerlach,J. **Der Kajak – das Lehrbuch des Kanusports.** 2. Aufl. 2003 (204 S., insbes. S.131-183)
-
- Jeffs,H.N. **A Practical Guide to Sea Canoeing.** Wales 1986 (154 S.) (Eigenverlag)
- Seidman,D. **The Essential of Sea Kayaker.** A Complete Course for the Open Water Paddler. Ragged Mountain 1992 (144 S.)
- Harrison,D. **Sea Kayaking Basics.** Hearst (USA) 1993 (125 S.)
- BCU **Canoeing Handbook,** hrsg. von R.Rowe 2nd ed. 1993ff. (549 S.) (div. Kapitel zum Sea Kayaking)
- Ford,K. **Kayaking Whitewater & Sea.** Human Kinetics Publishers, 1995 (138 S.)
- Conlan,T. **NOLS Sea Kayaking Instructor Notebook** National Outdoor Leadership School (USA) 1997 (146 S.) (Eigenverlag)⁵
- Foster,N. **Sea Kayaking.** Fernhurst (GB), 2nd ed. 1997 (96 S.) (Buchbesprechung: U.Beier. SK.55/96, S.57-59).
- Johnson,Sh. **Sea Kayaking (Woman's Guide).** Ragged Mountain (USA) 1998 (160 S.)
- Legg,Linda **Touring in Your Sea Kayak.** Menasha Ridge Press (USA) 1998 (32 S.)
- Hanson,J. **Complete Sea Kayak Touring.** Ragged Mountain (USA) 1998 (218 S.)
- Washburne,R. **The Coastal Kayaker's Manual.** A Complete Guide to Skills, Gear, and Sea Sense Eastwood (USA), 3rd ed. 1998 (236 S.)
- Hutchinson,D. **Expedition Kayaking.** Globe Pequot Press (USA), 4th ed. 1999 (181 S.)
- Soares,E. **Extreme Sea Kayaking** (Co-Autor: M.Powers). Ragged Mountain Press (USA) 1999 (121 S.)
- Wyatt,M. **The Basic Essentials of Sea Kayaking** 2nd. Ed. The Globe Pequot Press (USA) 1999 (58 S.)
- Kuhne,C. **Kayak Touring & Camping.** Stackpole Books (GB) 1999 (176 S.)
- Hanson,J. **Essential Sea Kayaking.** The Lyons Press (USA) 2000 (144 S.)
- Mentzing,K. **Langfärdskajak.** Wahlström & Widstrand (Schweden) 2000 (125 S.)
- Seidmann,D. **The Essential Sea Kayaker.** (USA) 2001
- Alderson,D. **Sea Kayaker's Savvy Paddler.** More than 500 Tips for Better Kayaking Tab Books 2001 (160 S.)
- Lull,J. **Sea Kayaking: Safety & Rescue.** Wilderness Press 2001 (268 S.)
- Schumann,R. **Sea Kayak Rescue. The Definitive Guide to Modern Reentry and Recovery Techniques** (Co-Autor: J.Shriner). The Globe Pequot Press 2001 (127 S.)
- Johnson,Sh. **Sea Kayaker's Pocket Guide.** Ragged Mountain Press 2001 (144 S.)
- Johnson,Sh. **The Complete Sea Kayaker's Handbook.** Ragged Mountain Press 2002 (307 S.)
- Alderson,D. **Sea Kayaker's Handbook of Safety and Rescue** (Co-Autor: M.Pardy) Ragged Mountain Press 2003 (199 S.)
- Robinson,J. **Sea Kayaking Illustrated. A Visual Guide to Better Paddling** McGraw Hill / Ragged Mountain 2003 (234 S.) - www.raggedmountainpress.com
- Canada **Sea Kayaking Safety Guide** (Hrsg. v. Government of Canada) 2003 – ISBN 2-89101-179-1
- Dowd,J. **Sea Kayaking – a manual for long-distance touring**

- Greystone Books (CDN), 5th ed. 2004 (288 S.) - www.greystonebooks.com
- Hutchinson,D. **The Complete Book of Sea Kayaking.** London: Black, 5th ed. 2004 (240 S.)
- Backlund,G. **Easy Kayaking Basics. A Paddling Handbook for the Pacific Northwest** (Co-Autor: P.Grey). Harbour Publishing 2005 (167 S.) – www.harbourpublishing.com
- Matthews,A. **Touring & Sea Kayaking. The Essential Skills and Safety.** (Co-Autor: K.Whiting) Heliconia Press 2006 (120 S.) – www.helipress.com
- BCU **Canoe and Kayak Handbook.** hrsg. v. F.Ferrero
 Pesda Press: 3rd Ed. 2002 (351 S.) – www.pesdapress.com
 S.85-114)(Safety and Leadership) (K.Hampton)
 S.146-156 (Performance Rolling) (I.Colemann)
 S.180-184 (Paddlers and the Environment) (D.Halsall)
 S.203-213 (Travelling and Living Outdoors) (C.Knifton)
 S.244-265 (Sea Kayaking) ((G.Brown)
 S.266-279 (Surf) (I.Coleman)

19.01.2007 „Extreme Type R“ (615x53 cm) von Reval (S) (Ausrüstung)

In SKEG.de wird auf das folgende extrem lange Seekajak hingewiesen:

- **Extreme Type R** (615x53 cm / 24,5 kg (Komplettgewicht)
 Wasserlinienlänge (bei 100 kg Beladung): 610 cm
 Wasserlinienbreite (bei 100 kg Beladung): 45 cm
 Abschottung: 3-fach
 Süllrand: 75x41 cm
 Steuer: Flip-up-Steuer (d.h. nicht brandungstauglich)
 Lukendeckel: aus Weichplastik (2x rund / 1x oval)
 Kompass: integriert
 Lenzmöglichkeit: per Fußpumpe
 Paddelfloathalterung
 Eignung: für Wettbewerbe (Searacer)
 Link: www.revalkayaks.se/pdf/Extreme_type-R_EN.pdf

Übrigens, die in Schweden ansässige Firma REVAL bietet noch zwei weitere Seekajaks an:

- **Cruiser** (525x57 cm / 23,5 kg (Komplettgewicht)
 Wasserlinienmaße: 520x51,5 cm (bei 100 kg Beladung)
 Abschottung: 3-fach
 Süllrand: 80x43 cm
 Steuer: Flip-up-Steuer (d.h. nicht brandungstauglich)
 Lukendeckel: aus Weichplastik (2x rund / 1x oval)
 Kompass: integriert
 Lenzmöglichkeit: per Fußpumpe
 Paddelfloathalterung
 Link: www.revalkayaks.se/pdf/Cruiser_EN.pdf
- **Commander Type S** (570x57 cm / 24,5 kg (Komplettgewicht)
 Wasserlinienmaße: 565x48 cm (bei 100 kg Beladung)
 Abschottung: 3-fach
 Süllrand: 77x42 cm
 Steuer: Flip-up-Steuer (d.h. nicht brandungstauglich)
 Lukendeckel: aus Weichplastik (3x rund / 1x oval)
 Kompass: integriert
 Lenzmöglichkeit: per Fußpumpe
 Paddelfloathalterung

Link: www.revalkayaks.se/pdf/Commander_type%20S_EN.pdf

16.01.2007 Rettungsmethoden (Ausbildung)

Auf der Homepage des Tourenveranstalters ATLANTIC KAYAK TOURS finden wir einen umfangreichen Beitrag über Rettungstechniken:

„Rescue Skills“

der wie folgt gegliedert ist:

1. Rescue Basics
2. Rescue Strategies
3. Wet Exit
4. Righting the Kayak
5. Self Rescues (Recoveries) (Paddlefloat-Wiedereinstieg)
6. Without Exiting The Boat (Rolling)
7. Assisted Rescues (Recoveries) (TX-Lenzen)
8. All-In Rescue
9. Special Recoveries (Schwimm- u. Parallel-Wiedereinstieg)
10. Recoveries Without Wet Exit (Eskimo-Rettung)
11. Special Circumstances
12. Surf, Rogh Water, Rock Gardens
13. General Concerns

Link: www.atlantickayaktours.com/pages/ExpertCenter/rescue-skills/Rescue-Skills-1.shtml

15.01.2007 Paddlefloat-Halterung (Ausrüstung)

Die Bedeutung des Paddlefloat ist zwiespältig zu beurteilen; denn theoretisch stellt es eine weitere Wiedereinstiegshilfe ein, aber praktisch treten bei seinem Einsatz unter realen Kenterbedingungen so viele Handhabungsprobleme auf, dass nur sein:

- unkonventioneller Einsatz, nämlich als „**Reentry-and-Paddlefloat-Roll**“, erfolgsversprechend ist, d.h. nach einer Kenterung
 - (a) wird nach missglückter Rolle
 - (b) ausgestiegen;
 - (c) das Paddlefloat, welches auf Deck bzw. in der Sitzluke griffbereit verstaut werden sollte, hervorgekramt;
 - (d) halb aufgeblasen, ohne dass wir den Griffhalt zu unserem Seekajak verlieren;
 - (e) aufs Paddelblatt gesteckt, ohne unser Seekajak davon treibt;
 - (f) und voll aufgeblasen;
 - (g) dann nehmen wir samt Paddel Position entweder für den Unterwasserwiedereinstieg (bei 180°-Anwinklung des Seekajaks, d.h. das Seekajak schwimmt in Kenterlage – Sitzluke nach unten – auf dem Wasser) oder für den „Schwimmeinstieg“ (seitlicher Einstieg bei 90°-Anwinklung des Seekajaks) ein;
 - (h) steigen ein;
 - (i) bringen das Paddel in Stellung;
 - (j) Rollen mit dem Paddel hoch, wobei das Paddlefloat für den entsprechend Auftrieb sorgt und verhindert, dass das Paddelblatt zu schnell nach unten gezogen wird (was jedoch nur gelingt, wenn einem zumindest bei Ententeichbedingungen die Rolle vorbereitet gelingt).

Nun folgt die letzte kritische Phase, die unweigerlich jedem Paddlefloat-Wiedereinstieg folgt und nur dann ohne weitere Probleme ablaufen kann, wenn einem ein Mitpaddler dabei unterstützen kann („Päckchenbildung“):

- (k) Wir sitzen nun in unserem Seekajak und paddeln „stützenderweise“ mit dem Paddlefloat am Paddelblatt so lange, bis der Moment eintritt, wo es der Seegang erlaubt, ohne Kentergefahr die Hände vom Paddel zu nehmen, um die Spritzdecke zu schließen;
- (l) dann versuchen wir, die Spritzdecke zu schließen, ohne dabei zu kentern;
- (m) anschließend warten wir wiederum auf den Seegang, der es erlaubt, das Paddlefloat ohne Kentergefahr vom Paddelblatt zu nehmen und griffbereit zu verstauen;
- (n) lassen die Luft aus dem Paddlefloat, rollen es zusammen und verstauen es irgendwo so auf Deck (oder im Spritzdeckenschacht?), dass es griffbereit bleibt und nicht vom Seegang heruntergespült werden kann (übrigens, in der Sitzluke können wir das Paddlefloat nicht mehr verstauen, da ja die Spritzdecke schon geschlossen ist;
- (o) und paddeln weiter.

Weniger erfolgversprechend scheint mir dagegen der

- konventionelle Einsatz, nämlich als „**Paddlefloat-Outrigger-Reentry**“, d.h. nach einer Kenternung gehen wir erst einmal vor, wie bei (a) bis (f) beschrieben wurde; dann folgen die folgenden Schritte:
 - (g) (für den Fall, dass sehr geschickt sind): Wir steigen seitlich („Parallel-Wiedereinstieg“) oder per „Cowboy-Wiedereinstieg“ (möglich, sofern auf dem Achterdeck kein Gepäck verstaut ist und unsere Spritzdeck nicht über einen zu langen Schacht verfügt, was nämlich dazu führen könnte, irgendwo auf dem Achterdeck mit der Spritzdeck hängen zu bleiben) von hinten in die Sitzluke, wobei die ganze Zeit das Paddel mit Float als Ausleger (Outrigger) benutzt wird, der verhindern soll, dass wir bei der Wiedereinstiegsaktion erneut kentern;
 - oder:
 - (h) (für den Fall, dass wir nicht geschickt sind): Wir fixieren das Paddel hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck, und zwar so, dass es im 90°-Winkel vom Seekajak absteht und krabbeln von der Sitzluke aufs Achterdeck und rutschen dann mit den Beinen zu erst in die Sitzluke und setzen uns dann auf unseren Sitz (hoffentlich sitzen wir dann nicht auf dem Schacht unserer Spritzdecke!);
 - (i) dann schließen wir die Spritzdecke;
 - (j) lösen das Paddel aus der Halterung;

und folgen den oben beschriebenen Schritten (k), (m) bis (o).

Damit beim konventionellen Paddlefloat-Einsatz die Fixierung des Paddels am Seekajak (hier: Schritt (h)) möglichst leicht erfolgen kann, bieten die folgenden Seekajakhersteller bzw. Kanuhändler Zusatzausrüstungen an, z.B.

- Der finnische Hersteller KAJAK SPORT bietet zwei Halterungen an, die hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck verschraubt werden. Auf diesen Halterungen kann der Schaft eines Paddels so befestigt werden, dass das Paddel als Ausleger einsetzbar ist. (Vorteil: sehr feste Fixierung des Auslegers (Paddels); Nachteil: geringere Hebelwirkung, da das Paddlefloat nicht so weit vom Seekajak entfernt liegt)
- Der deutsche Händler HELMI-SPORT bietet eine „Paddelfloattasche“ an (= ein Stück Planenstoff), welche in zwei auf dem Achterdeck befestigte quer laufende Gummis/Leinen eingefädelt wird. Vor dem Wiedereinstieg wird dann das Paddelblatt, auf

dem das Paddlefloat nicht befestigt ist, unter diesen Stoff geschoben. (Vorteil: maximale Hebelwirkung, da das Paddlefloat sehr weit vom Seekajak entfernt liegt; Nachteil: u. U. nicht so fest fixierter Ausleger).

Bezug:

HELMi SPORT KATALOG 2007, S.11 – www.helmi-sport.de

KAJAK SPORT – www.kajaksport.com/eng/turvavarusteet_pelastusosat.html

Literatur zum Thema „Paddlefloat“:

Falconeri, M. (Urband Eskimo Kayaking):

Paddlefloat Rescue: → www.uekayaking.com/pfrescue.htm

Kayak Current Adventure (Ed.):

Paddlefloat Re-Entry: → www.kayaking.com/tips/tips-paddle-float.htm

Atlantic Kayak Tours (Ed.):

Paddle Float Self-recovery: → www.atlantickayaktours.com/pages/ExpertCenter/rescue-skills/Rescue-Skills-5.shtml

13.01.2007 ICF Ocean Racing Rules (Ausbildung)

Der dänische Küstenkanuwanderer **Peter Unold** (Århus) verweist in seinem Blog darauf, dass die International Canoe Federation (ICF) ihre:

Ocean Racing Competition Rules (Version 2006.01)

überarbeitet hat. Für den „Küstenkanuschlenderer“ mag das jedoch von wenig Interesse sein. Die Regularien betreffen zum einen „Sea Kayaks“ und „Surf Skis“ (K1 und K2) und zum anderen „Outrigger Canoes“ (Va'a) (V1 und V6).

U.a. werden folgende technische bzw. Sicherheitsmerkmale für Seekajaks (K1) vorgegeben:

- Mindestlänge 4 m;
- Minimumgewicht 13 kg;
- mit Rettungshalteleinen (mind. 5 mm Durchmesser) (mit mind. 6 Haltepunkten);
- mit Bug- und Heckhaltegriffen;
- mit fest und griffbereit angebrachter schwimmfähiger Schleppleine (mind. 5 mm Durchmesser);
- mit doppelter Abschottung (inkl. Lukendeckel, die ein Lenzen erlauben), zusätzlich muss das Seekajak über genügend Auftriebsmaterial verfügen;
- mit installiertem Kompass;
- mit Spritzdecke;
- mit eingebauter Hand- bzw. E-Lenzpumpe;
- mit Signalpfeife;
- mit Wingpaddel (Paddelsicherungsleine erlaubt);
- Steueranlage erlaubt;
- kein Einsatz von Kites bzw. Segel;
- jeder Teilnehmer muss in den letzten 3 Monaten 400 m im Ocean geschwommen sein, ansonsten muss er eine Schwimmweste vom Typ 3 tragen; sollte ein Teilnehmer diese Schwimmleistung nachweisen können, genügt es, wenn er über eine Life-Line mit seinem Kajak bzw. einer Schwimmweste verbunden ist;
- jeder Teilnehmer muss mind. 1,5 Liter Trinkwasser dabei haben.

Quelle: <http://unold.dk/paddling/php/wordpress/?p=122>

Link: <http://unold.dk/paddling/docs/icfseakayakingrules.pdf>

10.01.2007 **EU-Grenzübertritt** (Revier/Ausland)

In der YACHT ist folgender Hinweis zum Thema „**Grenzübertritt**“ zu lesen.

- *„Die EU hat vor wenigen Monaten den Revierwechsel für Nord- und Ostseesegler stark vereinfacht. Wer nach Skandinavien, Holland, Belgien oder Frankreich segelt oder von dort per Boot nach Deutschland einreist, benötigt keine lästige Grenzlaubnis mehr (Yacht 21/06). Das Bundespolizeiamt weist aber darauf hin, dass England, Irland, Polen und die baltischen Ostsee-Anrainer von der Regelung ausgenommen sind. Wer dorthin will oder von dort zurückkehrt, muss nach wie vor von einem als Grenzübergangsstelle zugelassenen Hafen starten beziehungsweise einen solchen als Erstes anlaufen.“*

Für das Küstenkanuwandern hat dies insofern eine Relevanz, dass wir uns nun beim Queren der niederländischen bzw. dänischen Grenze keine Sorgen mehr zu machen brauchen, dass diese Querung eigentlich nicht den Vorschriften gemäß erfolgt. Beim Queren der polnischen Grenze müssen wir uns jedoch auch weiterhin so verhalten, wie auf der DKV-Homepage ausführlich ausgeführt wird.

Quelle: YACHT, Nr. 2/07 – www.yacht.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Einreise-Polen.pdf

10.01.2007 **Leewards (Kleine Antillen)** (Revier/Ausland)

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

„**Dorado für Wintersportler**“

über das Revier der Leewards-Inseln, zu denen u.a. Guadeloupe, Antigua, Barbuda und St. Marten zählen.

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

- *„Tropisches Klima, Hauptsegelzeit von November/Dezember bis etwa April.*
- *Stetiger Wind zwischen etwa 3-5 Bft. aus Nordost.*
- *Mäßiger Tidenhub von ca. 1,5 m.*
- *Bei starkem Passat kann sich zwischen den Inseln stärkerer Seegang aufbauen.“*
- *Zwischen Oktober und Mai 10-15 Regentage/Monat.*

Quelle: YACHT, Nr. 2/07, S.30-41 – www.yacht.de

09.01.2007 **H.Golden: Kayaks of Greenland** (Literatur/Geschichte)

Im SEA KAYAKER wird das folgende Buch vorgestellt:

- **Harvey Golden:**
Kayaks of Greenland.
The History and Development of the Greenlandic Hunting Kayak, 1600-2000
White House Grocery Press (2006; 579 S.) (\$ 69,-)

H.Golden beschreibt insgesamt 104 Greenland Kajaks und 79 Greenland Paddel. Eine Vielzahl der vorgestellt Kajaks hat er selber gebaut und unter „äußerst schwierigen“ Bedingungen zur Probe gefahren.

Eine Übersicht der von ihm gebauten Kajaks finden wir unter:

→ www.traditionalkayaks.com > Kayak Replicas

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2007, S.47-48 – www.seakayakermag.com

Bezug: u.a. www.seakayakermag.com (Bestell-Nr. BK72)

Literatur:

D.W.Zimmerly: Qayaq. Kayaks of Alaska and Siberia (2000; 103 S.)

J.D.Heath/E.Arima: Eastern Arctic Kayaks. History, Design, Technique (2004; 161 S.)

09.01.2007 **Ost-Grönlandtour (Kulusuk – Appilatoq/Kap Farvel)** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Baldvin Kristjansson** in dem Beitrag:

„Through Others* Eyes: Blind Kayak Expedition to Greenland“

die entlang der Ostküste Grönlands führte, und zwar von Kulusuk bis hinunter nahe Appilatoq (Kap Farvel).

Gestartet wurde Ende Juli. Am 10. September sollten sie von einem Motorschiff abgeholt werden. Insgesamt wurden in Zweier-Faltbooten in 49 Tagen 935 km gepaddelt. Dabei waren vier Isländer, u.a. zwei Blinde. Ein Blinder und ein Sehender saßen das erste Mal im Kajak. Letztlich verfügte nur einer über entsprechende Grönland- und Expeditionserfahrungen. Um solche eine Tour mit solch einer Mannschaft zum Ziel zu führen, bedarf es natürlich entsprechender Fahrtenplanung. Ansonsten wurde alles etwas lockerer & laxer angegangen: „*What will we do if a polar bear attacks? Give the camera to one of the blind guys and run!*“

Ob es überhaupt „Sinn“ macht, mit Blinden entlang solch abgelegener Küste zu paddeln, und wenn ja „welchen Sinn?“, das kann sicherlich nicht jemand beurteilen, der voll auf die Leistungsfähigkeit seiner Augen setzt.

Übrigens, die gefährlichste Passage war jene, als sie aufs Motorschiff übersetzten. Der Motor setzte bei Sturm aus, das Boot trieb steuerlos auf die felsige Küste. Zwei herbeigerufene Rettungshubschrauber konnten nur noch die Mannschaft retten.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2007, S.38-46 – www.seakayakermag.com

Links:

→ www.arcticsherpas.com

→ www.internet.is/leidangur/english.htm

09.01.2007 **Packprobleme bei längeren Touren** (Ausbildung)

Wenn wir das erste Mal eine Gepäckfahrt machen, dann haben wir meist ein Problem, unser Gepäck in unserem Seekajak zu verpacken. Egal wie viel Volumen unser Seekajak hat, grundsätzlich ist es zu wenig, um all unser Gepäck dort zu verstauen. Wer dann nicht mal zu Hause – u.U. im Wohnzimmer – sein Seekajak zur Probe packt, kann dann unterwegs in Schwierigkeit geraten. Es empfiehlt sich für sie am Starttag das Auto dicht neben dem Seekajak abzustellen. Dann können sie das überflüssige Gepäck, das überschüssig ist, sofort wieder zurück ins Auto legen.

Im SEA KAYAKER ist nun ein Beitrag von **Brian Day** mit dem Titel:

„Compact Packing for Expeditions“

erschienen, der die folgenden drei Abschnitte enthält:

- Bekleidung: Minimiere redundante Bekleidung / entscheide dich für kompakte Bekleidung (Paddelkleidung, Unterbekleidung, Bekleidung für den Landgang, Schwimmweste);
- Campingausrüstung: Kompakte Ausrüstungssteile sind wichtig (Schlafzeug, Zelt, Kochausrüstung, Wasser, Nahrungsmittel);
- Effiziente Beladung des Seekajaks: Eliminiere freien Raum (Kompressions-Gepäcksäcke, Cockpit als Stauraum, Deckslast)

Ein erfahrener Gepäcktourenpaddler wird wohl vergeblich nach einem Tipp suchen, und wenn, dann wird er ihn wahrscheinlich als nicht praktikabel abtun, z.B. jenen: Verfügt unsere Schwimmweste über keine Taschen, sollten wir zusätzlich eine Weste aus Netzstoff überziehen, die über Taschen verfügt, in die wir dann all jenes packen sollten, welches wir dabei haben möchten, wenn wir nach einer Kenterung unser Seekajak verlieren und an Land schwimmen.

Bei der Gepäckauswahl wird Folgendes hervorgehoben:

- Lass alles überflüssig („Luxus“) zu Hause!
- Wähle die Bekleidung so aus, dass sie multifunktionell eingesetzt werden kann!
- Entscheide dich für jene Ausrüstungsgegenstände, die besonders kompakt sind!
- Bilde möglichst eine „Gepäckgemeinschaft“, sodass nicht jeder Mitpaddler je ein Exemplar eines jeden Ausrüstungsgegenstandes dabei hat (z.B. Zelt, Kocher, Erste-Hilfe).

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2007, S.32-37 – www.seakayakermag.com

Link: Von der DKV-Homepage kann der Beitrag „Gepäckprobleme? 10 gewichtige Lösungsvorschläge“ downgeloadet werden:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckprobleme.pdf

09.01.2007 **Freya Hoffmeister** (Geschichte)

Na, das gibt's nicht alle Tage und ist deshalb erwähnenswert. Im SEA KAYAKER stellt – nicht ein Mann, sondern eine Frau - nämlich **Mary McClintock** in dem Beitrag:

„Woman in Black“

Freya Hoffmeister, die in Husum „gemeldete“ Mutter, Unternehmerin, Fallschirmspringerin, Küstenkanuwanderin und „G-Rollerin“ vor. Innerhalb von ein paar Jahren hat sie den Umgang mit dem Seekajak, und zwar was die Fortbewegung, insbesondere aber die Drehung um die Längsachse betrifft, in einmaliger Weise perfektioniert. Es ist zu hoffen, dass sie der Szene noch einige Zeit erhalten bleibt und nicht in eine andere Disziplin abwandert.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2007, S.29-31 – www.seakayakermag.com

09.01.2007 **Hitzschlag & Co.** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER berichtet **Joe Knight** in dem Beitrag:

„Keep your Cool: Recognizing and Preventing Heat Injuries“

über gesundheitliche Probleme, die auf zu große Hitze zurückzuführen ist. Zum Thema gemacht werden neben dem „Sonnenbrand“ insbesondere:

- **Krämpfe** (Heat Cramps):
Anzeichen: Krämpfe;
Ursache: Salzverlust durch starkes Schwitzen bei körperlicher Anstrengung unter heißen Bedingungen; gerade bei großer Luftfeuchtigkeit kann der Schweiß nicht verdunsten und somit den Körper kühlen, sodass die Schweißproduktion ansteigt; und bei niedriger Luftfeuchtigkeit merken wir nicht, dass wir Schwitzen und vergessen dadurch u.U. für Flüssigkeitsnachschieb zu sorgen;
Folgen: zunächst bekommen wir an Armen bzw. Beinen Krämpfe; anschließen können wir uns schwach und übel fühlen;
Behandlung: ab in den Schatten und Einnahme von salzigen Getränken;
Vorbeugung: genügend Getränke und salzhaltige Nahrung zu sich nehmen;

- **Hitzerschöpfung** (Heat Exhaustion):
Anzeichen: blass-gräulich; feucht-klebrige Haut; schwach; matt; Übelkeit;
Ursache: schneller, großer Flüssigkeitsverlust (z.B. starkes Schwitzen).
Folgen: Blut dickt ein, der Herzschlag wird schwach, Gehirn wird mit weniger Blut versorgt, wir reagieren etwas verwirrt, uns wird übel, wir verlieren u.U. unser Bewusstsein;
Behandlung: keine schweißtreibenden Bewegungen ausführen; in den Schatten legen oder im Wasser sich treiben lassen; viel Trinken;
Vorbeugung: sehr viel Trinken (je nach Hitze und Bewegungsintensität sind bis zu 13,5 Liter erforderlich): gesalzene Produkte essen;

- **Hitzschlag** (Heat Stroke):
Anzeichen: hohe Körpertemperatur, rote Haut, wenig Schweiß, schneller Puls,
Ursache: bei großer Hitze versagt die Regelung der Körpertemperatur;
Folgen: Körpertemperatur steigt auf über 40° C an; Haut wird rot und trocken; wir bekommen Kopfschmerzen, Krämpfe; wir fühlen uns schwach und können plötzlich das Bewusstsein verlieren;
Behandlung: sofort ins Krankenhaus, ansonsten sollten wir uns zum Auskühlen ins Wasser legen bzw. die Kleidung befeuchten.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2007, S.16-19 – www.seakayakermag.com

Link:

Eine tabellarische Übersicht bzgl. Hitzeerschöpfung, Hitzschlag und Sonnenstich finden wir unter:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Hitzschlag.pdf

Und Tipps zum richtigen Trinkverhalten gibt es unter:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf

09.01.2007 **Bootstest: LOOKSHA V aus PE (CDN: Necky)** (Ausrüstung)

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

- **Looksha V (PE) (Hersteller: Necky)**
 528x62 cm, ca. 409 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 454 Liter)
 2-fache Abschottung,
 Steuer („Flipp-off“)
 Sitzluke: 83x43 cm (Süllrandhöhe: 30 cm (vorne) bzw. 20 cm (hinten))
 mit verstellbaren Schenkelstützen
 Lukendeckel (mit Riemensicherung): 2 ovale Deckel (41x24 cm)

Gewicht: 32,4 kg (lt. Sea Kayaker); (lt. Hersteller: 29,5 kg)
 2 Toggles (Bug-Toggle kentertüchtig)
 Rettungshalteleinen (jedoch recht dünn: 6 mm?)
 Sitz (verstellbar)
mit Kompasshalterung (vor dem Buglukendeckel)
mit navigationstüchtigem Kartendeck (3 Kartenhaltegummis)
ohne Lenzpumpe

Die 3 Testpersonen (180cm + 75 kg; 185 cm + 82 kg; bzw. 185cm + 91 kg), die ohne Gepäck Tagestouren bei 1 Bft., 3 Bft. bzw. 6 Bft. Wind) unternahmen, haben u.a. Folgendes an diesem Seekajak auszusetzen:

- das Seekajak ist recht schwer;
- der Süllrand hält die Spritzdecke nicht fest genug;
- beim Unterwasserausstieg blieb ein Tester mit dem Schuhhacken an der Sitzkante hängen;
- wenn das Steuerblatt hochgezogen ist, können die Fußpedalen hin und her bewegt werden, was die Beinarbeit beim Paddeln ohne Steuer erschwert;
- die Klampe für das Seil, mit dem das Steuerblatt hochgezogen wird, ist schlecht positioniert – ein Tester stieß sich bei Seegang den Ellenbogen daran.

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.

Der **Looksha V** liegt mit ca. 409 Liter Innenvolumen auf der Grenze zwischen der Volumensklasse „L“ und „XL“. Er ist m.E. – sofern der Sitzhalt stimmt – für Personen ab ca. 80 kg geeignet, sofern diese mit diesem Seekajak auch Tagestouren (max. 10 kg Gepäck) unternahmen möchten. Wer weniger wiegt, muss wahrscheinlich mit entsprechendem Ausgleichsgewicht (Ballast) paddeln, wenn er auch noch bei Wind das Seekajak beherrschen möchte. Der Gepäckraum müsste eigentlich bei einem Seekajak dieser Volumens-Klasse genügen. Sollte das Cockpitvolumen ca. 180 Liter betragen, stehen immerhin noch knapp 230 Liter Volumen für das Gepäck zur Verfügung. In Anbetracht dessen, dass Rucksackwanderer mit 50 – 70 Liter auskommen müssen, sind 180 Liter wirklich mehr als genug. D.h. heißt natürlich nicht, dass ein solch voluminöses Seekajak alles Gepäck „schlucken“ wird. Auch hier müssen wir unser Gepäck auf das Volumen dieses Seekajaks abstimmen.

Bemerkenswert ist, dass dieses Seekajak ein relativ hohes Krängungsmoment aufweist, d.h. überhaupt nicht kipplig sein dürfte, weder im unbeladenen Zustand (bei 68 kg Körpergewicht liegt das Krängungsmoment bei **58,3 Nm**), und erst recht nicht im beladenen Zustand (bei 68 kg Körpergewicht plus 45 kg Gepäck liegt das Krängungsmoment bei **122,0 Nm**). Wer also unterwegs auf einer Tagestour viel Wert darauf legt, gemütlich im Kajak zu sitzen, sich unbeschwert umzuschauen, gründlich die Seekarte zu studieren, mit Thermoskanne/Verpflegungskiste/Fotoapparat/Fernglas/Angel zu hantieren, der dürfte mit dem Looksha V – was die Kippligkeit betrifft – kaum Probleme bekommen. Übrigens, in dem Beitrag „Sausichere Seekajaks“ befindet sich eine Übersicht von insgesamt 36 Seekajaks:

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

Alle dort aufgeführten Seekajaks haben ein niedrigeres Krängungsmoment.

Diese hohen Krängungsmomente sind hauptsächlich auf die Spantenform und die Breite (hier: 61,6 cm) zurückzuführen. Erstaunlicherweise wirkt sich das nur unerheblich auf den

Wasserwiderstand des **Looksha V** aus (hier: **1,78 kg** bei 7,4 km/h bzw. **3,59 kg** bei 9,3 km/h und zwar bezogen auf 68 kg Personengewicht plus 45 kg Gepäckgewicht). Natürlich hat ein **INUK** (550x51 cm) von Nelo bessere Werte (hier: 1,63 kg bzw. 2,95 kg). Übrigens, in dem Beitrag „Sauschnelle Seekajaks“ befindet sich eine Übersicht von insgesamt 43 Seekajaks:

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

18 der dort aufgeführten Seekajaks haben bei 9,3 km/h einen schlechteren Widerstandwert, (z.B. Nordkapp LV = 3,63 kg; Viking = 3,64 kg; Sirius M = 3,67 kg; Bahiya = 3,67 kg; Quest = 3,67 kg; Avocet = 3,92 kg; X-Lite = 3,93 kg; Seayak = 3,95 kg; Tempest 165 = 4,05 kg; Chatham 16 = 4,37 kg), wobei jedoch anzumerken ist, dass die dabei auftretenden Differenzen minimal sind und sich eigentlich erst bei Geschwindigkeiten über 9,3 km/h (5 kn) so richtig bemerkbar machen.

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

Looksha V (528x62cm; ca. 409 Liter Vol.) – Necky (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 3,59 kg*
 max. Krängungsmoment**: 122 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 die Daten eines Seekajak-Rennboots:

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: 71,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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)

Looksha V (528x62cm; ca. 409 Liter Vol.) – Necky (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 3,59 kg*
 max. Krängungsmoment**: 122 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 – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2007, S.11-12 – www.seakayakermag.com

Technische Daten: www.seakayakermag.com/PDFs/2007/Feb07LookshaV.pdf

Hersteller: www.necky.com/kayaks/touring/looksha_v_polymer.html bzw. www.necky.de

Infos über weitere Seekajaks:

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

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

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

05.01.2007 **Schwimmwesten-Empfehlung/Pflicht** (Ausrüstung)

In KANU SPORT weist der **Sicherheitskreis Kanu (SKK)** in dem Beitrag:

„**Schwimmwesten können Lebens retten**“

auf die lebensrettende Bedeutung von Schwimmwesten hin.

Der **DKV** spricht sich gegen eine gesetzliche Tragepflicht für Schwimmwesten aus, „da sie keinen ausreichenden Freiraum für die zahlreichen unterschiedlichen Situationen im Kanusport zulässt. Besser ist es, Kanufahrern aufzuzeigen, wann das Tragen einer Schwimmweste besonders wichtig ist, z.B.

- auf Küstengewässern;
- bei größerer Entfernung zum Ufer (oft sind 100-200 m schon zu viel, um das rettende Ufer schwimmend zu erreichen);
- bei starker Strömung (spätestens ab 4 km/h);
- auf Wildwasser;
- bei starkem Schiffsverkehr,
- bei Gewässern mit senkrechter Uferbefestigung;

- bei Kälte;
- wenn Kinder und Jugendliche, aber auch Ältere paddeln.

Der **SKK** weist dabei auf Folgendes hin:

„Unter besonderen Umständen kann der Verzicht auf die gebotene Sicherheitsausrüstung als grobe Fahrlässigkeit gewertet werden. Dies hätte den Verlust des Versicherungsschutzes (z.B. aus Unfallversicherungen) zur Folge. Deshalb noch einmal in aller Deutlichkeit: Jeder Kanufahrer ist für seine eigene Sicherheit verantwortlich. Außerdem sollte sich niemand scheuen, andre Kanuten auf unzureichende Sicherheitsausrüstung hinzuweisen. ... Vorsicht ist keine Feigheit.“

Übrigens, das **Präsidium des Sächsischen Kanu-Verbandes** hat auf seiner letzten Sitzung am 9. 12. 06 in Wermsdorf eine allgemeine Schwimmhilfen-Pflicht beschlossen. Die Regelung gilt ab:

- einer Wassertemperatur von 8 Grad Celsius und darunter
- für alle Trainingsmaßnahmen, Wettkämpfe und offiziellen Veranstaltungen des Verbandes
- und ist für alle Altersklassen bindend.

"Wir wollen mit diesem Beschluss ein Höchstmaß an Sicherheit erreichen, das gilt sowohl für die Sportler auf dem Wasser, als auch für die beteiligten Übungsleiter und Trainer", begründete SKV-Präsident Heiner Quandt den Beschluss, der in dieser Form in Deutschland einmalig ist.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/07, S.26-27 – www.kanu.de

Link:

→ www.kanu-sachsen.de/item.php?i=104

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf

05.01.2007 **Rund Nord-Ost-USA (inkl. S/O-Kanada)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet der Deutsch-Amerikaner **Reinhard Zollitsch** in dem Beitrag:

„Die große Runde rechts: Lake Champlain – New York City – Boston“

über eine Rund-Tour, die von New York City auf den Hudson und den Champlain-Kanal über den Lake Champlain, den Richeleu-Fluss und den Champly-Kanal nach Kanada in den St. Lawrence River, dann entlang des St. Lorenz Golf vorbei an Prince Edward Island und Nova Scotia nach Saint John und weiter über die us-amerikanische Grenze nach Portland, Boston und zurück durch den Cape Code Kanal und den Long Island Sound nach New York City führte. Insgesamt beträgt die Rundstrecke 6.400 km, die jedoch in mehreren Etappen gepaddelt wurden, und zwar in einem mehr oder weniger seetüchtigen, zumindest seegangstüchtigen Kanadier mit Steuer (hier: Kruger Seekanu). Eigentlich sieht das Boot eher wie ein Zweier-Kajak mit großer Luke u. Spritzdecke aus, welches Reinhard Zollitsch mit einem Stechpaddel vorantrieb.

Im Beitrag selber wird ausführlich über die Teiletappe „Lake Champlain – New York City – Boston“ berichtet. Die anderen Etappen wurden in früheren Ausgaben von KANU SPORT vorgestellt.

Übrigens, Reinhaard Zollitsch paddelte in seinem Kanadier auch die ganze deutsche Ostseeküste entlang.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/07, S.18-23 – www.kanu.de

siehe auch:

Zollitsch,R. **Deutsche Ostsee im offenen Kanu** (Felsburg – Usedom)
Kanu-Sport 8/03, S.4-10 - www.kanu.de

Zollitsch,R. **Kurz vor der kanadischen Grenze.**
Küste: Die Inselwelt Maines/USA (Ostatlantik)
Kanu Sport, 12/05, S.30-32 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/051201.html

Zollitsch,R. **Auf den Spuren Champlains – Nova Scotia / Kanada**
Kanu Sport, 6/06, S.24-27 – www.kanu.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060601.html

05.01.2007 **Korsika** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Stefan Schorr** in dem Beitrag:

„Laisser-faire en Corse“

über ein paar Spritztouren im Faltbooten, die im Norden von Korsika in Saint Florent zu Wasser gelassen wurden. Eindrucksvoll wird geschildert, wie der Wind die Tour entlang der Küste behinderte.

Über den **Wind** ist Folgendes zu lesen:

„Auf Korsika dominieren örtliche thermische Winde: am Tag Seewind, bei Nacht Landwind. Wird der starke Seewind im Sommer noch durch überregionale Winde (z.B. Mistral) unterstützt, können die Wellen das Paddeln schnell gefährlich bis unmöglich machen.“

Empfohlen werden u.a. topographische Karten des Institut Geographic National (Maßstab 1:100.000), Nr. 73 u. 74.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 1/07, S.10-15 – www.kanu.de

Literatur:

J.Hermann, Korsika – Insel der Schönheit (Umrundung per Kajak). Das Buch ist vergriffen, kann jedoch beim Autor per eMail-Anlage bezogen werden (→ j.hermann.kanuinfo@t-online.de). J.Hermann ist der Herausgeber der „Kanu-Info-Bank“, die eine Vielzahl von Artikeln auch über Korsika abrufbar bereithält.

Auszug aus: DKV–Literaturliste - Küstenkanuwandern (Touren)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf

Stritzky, O.v. **Korsika – Boot, Blutrache, Banditen (1954 / 18 S.)**
→ www.paddel-buecher.de/PDF/Korsika.pdf

Olschki,D. **Korsika**
(mit Übersichtskarte vom Küstenverlauf)
Edition Maritim: 1994 (142 S.)

Horn,A. **Korsika, Nordost-Sardinien, Toskanische Inselwelt**
(Co-Autor: Wyn Hoop)
Edition Maritim: 1998 (296 S.)

Heikell,R. **Französische Mittelmeerküste und Korsika**
2004 (328 S.) (Edition Maritim)

Röhring,K.-J. **Törnführer Korsika/Sardinien/Elba**
2006 (272 S.) (Delius Klasing)

- Biemann,J. **Korsika - einmal anders**
Bericht von einer Westküstenberfahrung
Kanu Sport 12/85, S.278-279.
- Obermaier,L. **Kajaktour entlang Korsikas Westküste**
(I'le Rousse - Badeno)
SK 17/89, S.24-25.
- Beier,U. **Korsische "Spritz"-Touren**
Seekajak 20/89, S.38-43
vgl. auch Kanu-Life 2-3/92, S.22-29.
- Obermaier,L. **Erfahrungen einer Kajaktour entlang Korsikas Westküste**
Kanu Sport 22/88, S.513-514.
- Harbisch,H. **Korsika - nur halbrund**
(Ajaccio bis Bastia ums Südkap)
Seekajak 25/90, S.31-39.
- Zaunhuber,A. **Surf-Canoing in Korsika**
Kanu Sport 11/91,S.476-477.
- Paul,H. **Korsika**
Unite! Uknite! Europe!
Kanu Sport 2/93, S.63-65.
- Traub,E. **Korsika mit Brandungsspielen**
Paddeln im Mittelmeer (Bastia - L'ile Rousse)
Kanu Sport 12/94, S.540-541.
- Traub,E. **Korsikas windige Küste**
Kanu Sport Nr.8/99, S.344-346.
- Gunkel,F. **Im Reich der Steine**
(Süd-Korsika/Nordost-Sardinien)
Yacht 10/03, S.22-31 - www.yacht.de
- Viktor,C. **Kurs Korsika!**
Segeln 2/06, S.6-15 – www.segelmagazin.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 17.01.06 (Revier/Ausland)
-

26.12.2006 **Schlangensterne** (Natur)

Im WATTERPORT stellt **Rainer Borchering** die **Schlangensterne** vor:

„Mindestens so viele Sterne wie am Himmel liegen am Grunde der Meere. Dabei sind nur ein kleiner Teil davon die bekannten Seesterne. Meist viel häufiger, aber auch viel schwerer zu entdecken, sind die diversen Schlangensterne (*Ophiura texturata*).

Charakteristisch für Schlangensterne ist ihr scheibenförmiger Körper mit fünf dünnen, lebhaft beweglichen Armen. Es sieht sehr amüsant aus, wenn ein Schlangensterne eilig über den Meeresgrund „robbt“.

Der Gewöhnliche Schlangensterne ist mit bis zu 3 cm Scheibendurchmesser und einem Gesamtdurchmesser bis 12 cm eine mittelgroße Art. Seine Oberseite ist bräunlich, mitunter mit Flecken, die Unterseite weiß. Die für Stachelhäuter typischen Kalkplättchen in der Haut umschließen die Arme in Längsreihen und sind hier mit Gelenken verbunden, wie ein Panzerhemd oder eine Schlangenhaut. An der Körperscheibe sitzen stützende Kalkplättchen vor allem am Armansatz und unterseits rund um die Mundöffnung.

In der Nordsee leben etwa 10 Arten von Schlangensternen. Häufig auf Hartgrund ist der Zerbrechliche Schlangensterne, der mit seinen stacheligen Armen Plankton fischt.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der wissenschaftliche Artnamen unseres Gewöhnlichen Schlangensterns recht zutreffend „Schlangenschwanz mit Webmuster“ bedeutet?

... Schlangensterne mit ihren 1.900 Arten weltweit die erfolgreichste Gruppe der Stachelhäuter sind, häufiger als Seeigel, Seegurken und Seesterne?

... es Schlangensterne mit vielfach verästelten Armen gibt, die „Gorgonenhäupter“, die mit dem Gewirr ihrer Arme Plankton aus dem Wasser fischen?

... ein Schlangestern selbst nach dem Verlust von 4 ½ Armen nicht unbedingt stirbt, sondern die fehlenden Teile nachzubilden versucht?

... Schlangensterne an der Armunterseite kleine Saugfüße haben, womit sie Futterpartikel wie am Fließband Richtung Mund „durchreichen“?

... ein krabbelnder Schlangestern mit „Spurt“ mehrere Meter pro Minute zurücklegen kann?

... manche tropischen Schlangensterne sich vermehren, indem sie sich in der Mitte durchteilen und die jeweils fehlenden Teile nachbilden?

Wo ist der Schlangestern zu finden?

Der Gewöhnliche Schlangestern lebt an den Flachküsten des Nordatlantiks bis zur westlichen Ostsee auf Weichgrund, gerne auch Schlick. In den Prielen des Wattenmeeres ist er häufig und wird mitunter bei Stürmen an Strände gespült.

Die Tiere sind tagsüber oft bis auf die Armspitzen im Boden vergraben, vermutlich als Schutz gegen Fressfeinde. Nachts kriechen sie langsam auf dem Meeresgrund umher. Sie fressen abgestorbene Reste von Tieren und Pflanzen, bei Gelegenheit auch Aas und Kleinsttiere.

Verlieren sie selbst einen oder mehrere Arme an Fressfeinde, können sie diese innerhalb weniger Wochen vollständig nachbilden. Selbst die Oberfläche der Körperscheibe kann ersetzt werden!

Schlangensterne sind getrenntgeschlechtlich und geben ihre Eier und Samen durch Schlitze an der Armbasis ins Meerwasser ab. Die schlüpfende Larve hat zunächst zwei Körperseiten und bildet dann einen fünfstrahligen Auswuchs, der zum Stern wird, während der Rest des Larvenkörpers „eingeschmolzen“ wird.“

Text: R.Borcherding

Quelle: WATTREPORT, Nr. 12/06 – www.schutzstation-wattenmeer.de

Link: <http://wikipedia.org/wiki/Schlangensterne>

23.12.2006 Neue Kanu-Rettungsweste von Secumar (Ausrüstung)

Im neuen SECUMAR-Katalog 2007 wird eine neue Rettungsweste für Kanutinnen und Kanuten vorgestellt, die, wie alle übrigen hier aufgeführten Rettungswesten über eine Aufblasautomatik mit einstellbarer Automatik Sperre verfügen, sodass der Aufblasvorgang auch per Hand ausgelöst werden kann.

- **Canoe Plus** (mit 170 N = 17 kg Auftrieb)
→ www.secumar.com/secumar/u/php/produkte/693.html

Diese Weste ist relativ kurz geschnitten, so wie die:

- **15 SR** (mit 170 N = 17 kg Auftrieb)
→ www.secumar.com/secumar/u/php/produkte/496.html

aber sie lässt sich aufgrund eines Frontverschlusses leichter anlegen, da sie nicht über den Kopf zu ziehen ist.

Als weitere Westen kommen noch in Frage:

- **Ultra** (Flatpack) (mit 170 N = 17 kg Auftrieb; Modell ohne Harness, jedoch mit seitlicher Reißverschluss tasche zur Ablage kleinerer Gegenstände, wie z.B. Ukw-Handfunkgerät oder Seenotsignalmittel);
→ www.secumar.com/secumar/php/u/produkte/505.html
- **Survival** (Short Cut) (mit 170 N bzw. 280 N = 17 bzw. 28 kg Auftrieb; kann mit Sprayhood ausgerüstet werden).
→ www.secumar.com/secumar/u/php/produkte/502.html
→ www.secumar.com/secumar/u/php/produkte/503.html

Gerade für schwere Leute mit schwerer Bekleidung (z.B. Trockenanzug) empfiehlt es sich – sofern auf 100%ige Ohnmachtsicherheit Wert gelegt wird – auf eine Weste mit mindestens 280 N zurückzugreifen (sog. Auftriebsklasse 275 N).

Da das Drehen eines Ohnmächtigen in eine ohnmachtsichere Lage je nach Körpergröße, Bekleidung bzw. Seegangsverhältnisse doch nicht immer gelingt, bietet neuerdings Secumar auch eine Rettungsweste mit zusätzlichen Auftriebsflügeln an:

- **Tetra 3 D** (mit 290 N = 29 kg Auftrieb; Reißverschluss tasche und Sprayhood)
→ www.secumar.com/secumar/u/php/produkte/692.html

Übrigens, bevor wir uns für eine Rettungsweste entscheiden, sollten wir den Tragekomfort prüfen, und zwar indem wir die Rettungsweste ordnungsgemäß anziehen, uns auf den Boden setzen und Paddelbewegungen simulieren. Die Rettungsweste sollte dann nicht scheuern und nicht den Bewegungsablauf stören.

Bezug: www.secumar.com

Links:

- [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/\(0650628_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/(0650628_a.html) (Yacht 14/06)
- [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/\(0650524_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/(0650524_a.html) (Segeln 6/06)

22.12.2006 Haie der Nord-/Ostsee sollen geschützt werden (Natur)

Im BMU-PRESSEDIENST wird berichtet, dass die Haie aus Nord- und Ostsee geschützt werden sollten, da sie bedrohter sind als die Elefanten Afrikas:

„**Dorn- und Heringshaie** sollen zukünftig besser geschützt werden. Anfang der Woche haben die Mitgliedstaaten der EU in Brüssel mit großer Mehrheit einem deutschen Vorschlag zugestimmt, die beiden Haiarten unter den Schutz des Washingtoner Artenschutzübereinkommens (CITES) zu stellen. „Wir wollen kein Handels- oder gar Fangverbot. CITES-Handelskontrollen können aber dazu beitragen, dass die Fischbestände auch für die nachkommenden Generationen erhalten werden“, sagte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel.

Ein entsprechender Antrag soll auf der nächsten CITES-Vertragsstaatenkonferenz eingereicht werden. Die beiden Haiarten kommen in den kühleren Meeresgebieten der Nord- und Südhalbkugel vor. Auch in der Nord- und Ostsee sind sie heimisch. Für Menschen sind die

Tiere bei einer Größe von rund einem Meter harmlos. Allerdings ist das Fleisch dieser Haie ein begehrter Leckerbissen, so werden beispielsweise „Schillerlocken“, eine Räucherfischspezialität, daraus zubereitet.

**Ich freue mich sehr, dass unsere europäischen Nachbarn unsere Initiative zum Schutz dieser beiden Haiarten unterstützen*, sagte Gabriel und mahnte, den internationalen Artenschutz nicht nur auf die großen gefährdeten Arten des Südens beschränken. „Wir müssen vielmehr gerade die Verantwortung der reichen Länder des Nordens deutlich machen. Wer weiß schon, dass die Bestände von Dorn- und Heringshai bedrohter sind, als beispielsweise die Elefantenpopulationen im südlichen Afrika“, so Gabriel.*

Die Schutzanträge werden nun bei der 14. Konferenz der Vertragsstaaten des CITES-Übereinkommens im Juni 2007 in Den Haag (Niederlande) den rund 169 Vertragsparteien zur Entscheidung vorgelegt.

Quelle: BMU-PRESSEDIENST, Nr. 344/06 v. 22.12.06 – www.bmu.de/presse

Link:

→ <http://de.wikipedia.org/wiki/Dornhai>

→ <http://de.wikipedia.org/wiki/Heringshai>

20.12.2006 **Isla Carmen / Baja California** (Revier/Ausland)

In OUTDOOR berichtet **Katharina Hübner** in dem Beitrag:

„Zu neuen Ufern: Baja California“

über eine Faltboot-Tour vor der Küste der mexikanischen Halbinsel Baja California. Bis auf die Fotos ist der Text recht dürftig. Immerhin ist ihm zu entnehmen, dass es um die ca. 1 Woche dauernde Umrundung der Isla Carmen geht, aber nicht, von wo vom ca. 30 km entfernt liegenden Festland (z.B. Loreto) aus gestartet oder ob per Fähre übergesetzt wurde. Ansonsten ist noch Folgendes erwähnenswert:

- *„Spätestens am frühen Nachmittag frischt der Wind auf, und das Paddeln wird zur Herausforderung.“*
- *Wenn der „El Norte bläst, dann mindestens 3 Tage lang. Bis zu 5 m hoch schaukelt er die Wellen auf, und vor allem an der Nordküste der Insel riskieren die Paddler mit ihren schwer beladenen Booten an steilen Felsen zu zerschellen.“*
- *„Von Dezember bis März zieht es Wale in die ruhigen Küstengewässer, um dort ihre Jungen zu gebären, darunter auch Blauwale.“*
- *„Faltbootfahrer brauchen das Erlebnis mit niemandem zu teilen. Die Zelterlaubnis muss im Vorfeld organisiert werden und berechtigt in der Regel nur eine Gruppe pro Strand.“*
- *„Die Abende sind kurz. Um 6 Uhr fällt der Vorhang und es wird dunkel.“*
- *„Jetzt noch mit Handschuhen ausgerüstet – Skorpione sind nun einmal nicht so friedlich – den Brennstoff fürs Lagerfeuer sammeln ...“*

Quelle: OUTDOOR, Nr. 1/07, S.86-89 – www.outdoor-magazin.com

Links: www.mexiko-reisetipps.de und www.tofino.com

Auszug aus: DKV–Literaturliste - Küstenkanuwandern (Touren)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf

Fons,V. **Keep It Moving - Baja by Canoe**
The Mountaineers (USA) 1989

Carey,R. **Baja Journey**

- Reveries of a Sea-Kayaker
Texas A&M Univ. Press (USA) 1989 (175 S.)
- Rogers, J.W. **Küsten, die noch keiner kennt**
Kajak-Abenteuer zwischen Alaska und Mexiko
1992.
- Rogers, J.W. **The Hidden Coast: Coastal Adventures from Alaska to Mexico**
West Winds Press (USA), 2nd. ed. 2000 (240 S.); - www.gacpc.com
- Romano-Lax, A. **Sea Kayaking in Baja**
Wilderness Press (USA) 1993 (168 S.).
- Pehlemann, Ch. **Baja California Touren Manual.**
- Reseck, J. **We Survived Yesterday. Kayaking from San Diego to Cabo San Lucas.** Reseck Enterprises (USA) 1994 (183 S.).
- Barett, K. **Belize by Kayak.** Reef-Link Kayaking (USA) 1994 (100 S.).
- Stritzky, O.v. **Abenteuerliche Ziele für Boot und Zelt:** Kanadas Fjorde an der Westküste, Mexikos Baja sowie die Bahama Cays u.a., 1995.¹ – Bezug: www.paddel-buecher.de
- Waterman, J. **Kayaking the Vermilion Sea: Eight Hundred Miles Down the Baja.** Simon&Schuster (USA) 1995 (256 S.).
- Waterman, J. **Kajak-Abenteuer Baja California** (in deutsch) (D)
Sierra Verlag 2000 (208 S.)
- Romano-Lax, A. **Sea Kayaking in Baja**
Wilderness Press (2nd Ed.) (146 S.) - www.wildernesspress.com
- Pehlemann, Ch. **Baja California**
Touren Manual
- Miller, T./u.a. **The Baja Book III**
Baja Trail Publications
- Darack, E. **Wind, Water, Sun:**
A Solo Kayak Journey Along Baja California's Desert Coastline
Poudre Canyon Press (USA) 1998 (312 S.).
- Imkemeyer, S. **Baja California**
Handbuch für Natur- und Abenteuerreisen zwischen Ozean und Wüsten
2002

Karten: **Bahia de Conception**
Bahia Loreto
Bahia de Los angeles and Santa Rosalia
(1:50.000)
Coastal Waters Recreation – www.coastalwatersrec.com

- Hackner, V./u.a. **Alles außer Meerjungfrauen**
Paddelgeschichten aus Baja California (Mexiko)
Kanu Magazin 1/97, S.19-27.
- Reynolds, J. **Paddling the Islands of Espiritu Santo**
The Bay of Peace (Sea of Cortez).
Sea Kayaker, April 01, S.22-32 - www.seakayakermag.com
- Kahl, T. **Baja California**
Küste, Kaktus und Kojoten
Kanu Sport 12/90, S.524-528.
- Hanson, J. **Kayaking The Sonoran Coast**
(Sea of Cortez). SeaKayaker, Winter 91, S.28-34.
- Fink, B. **Amerikas Westküste Süd: Baja California, Mexico**
Auf Achse, Hufen, Kiel durch Baja California
Seekajak 50/95, S.39-43.

- Fry,R. **The Cortez Commitment** (Topolobampo - Loreto)
SeaKayaker, Febr.97, S.10-17.
- Darack,E. **Paddling the Desert Coastline of Baja**
A Solo Kayak Adventure (El Golfo de Santa Clare - Cabo Pulmo)
SeaKayaker, April 99, S. 34-45.
- Nelson,B. **Hungry for Miles. Cruising and Cuisine along the Sea of Cortez**
(San Felipe - Cabo San Lucas)
SeaKayaker, April 02, S.18-28.
- Neumann,D. **Baja California (Mexico)**
(Loreto - La Paz)
Seekajak 83/02, S.28-33 - www.salzwasserunion.de
- Janßen,U. **Irgendwo im Nirgendwo (Kuba)**
Yacht 12/05, S.14-23 - www.yacht.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020605.html
- Victor,C. **Unter Geiern: Baja California**
Segeln 7/03, S.93-97 - www.segeln-magazin.de
- Armstron,J. **Baja Mañanas** (Loreto – La Paz)
Sea Kayaker, Dec. 04, S.28-39 – www.seakayakermag.com
- Günther,R. **Sonne, Sand und Skorpione (Baja California)**
Kanu Sport 12/04, S.4-7 – www.kanu-verlag.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 2.11.04 (Revier/Ausland)
- Schumann,R. **baja's other coast. A Fisherman's Tale** (Pacific-Coast) (Revier/Ausland)
Sea Kayaker Febr.06, S.20-28 – www.seakayakermag.com
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 29.01.06 (Revier/Ausland)

Auszug aus: DKV-Online-Bibliothek - Küstenkanuwandern (Touren)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

Günther,R.:

Sonne, Sand und Skorpione (Baja California)

aus: Kanu Sport 12/04, S.4-7 – www.kanu-verlag.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 2.12.04 (Revier/Ausland)

Mertes,H.:

Im Reich der Großen Insel (Baia da Ilha Grande) (Brasilien)

aus: Yacht 20/05, S.38-47 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 07.09.05 (Revier/Ausland)

Bol,T.:

Baja by Sea Kayak

aus: Canoe & Kayak, Nr. 31

→ <http://canoekayak.com/destinations/international/bajabyseakayak/>

Olinger,T.:

Baja Seakayaking 101

aus: Canoe & Kayak, Nr. 31

→ <http://canoekayak.com/destinations/international/planningbajaadventure/>

Schumann,R.:

Baja's other coast. A Fisherman's Tale (Pacific-Coast) (Revier/Ausland)

aus: Sea Kayaker Febr.06, S.20-28 – www.seakayakermag.com

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 29.01.06 (Revier/Ausland)

20.12.2006 **Stirnlampen** (Ausrüstung)

In OUTDOOR stellt **Boris Gnielka** in dem Beitrag:

„Lampen-Fieber: Mini-Stirnlampen“

8 Mini-Stirnlampen vor, die inkl. Batterie zwischen 28 g und 100 g wiegen. Für das Küstenkanuwandern kommen jedoch nur jene infrage, die wasserdicht sind. Dem Testbericht ist zu entnehmen dass die folgenden 3 Lampen bis 1 m wasserdicht sein sollen. Nicht viel, aber besser als gar nichts!!

- **Petzel Tikka XP**
Gewicht: 93 g; Leuchtweite: 60 bzw. 33 m für 80 – 130 h
- **Princetontec Quad**
Gewicht: 100 g; Leuchtweite: 28 bzw. 19 m für 9 – 135 h
- **Petzel e+lite**
Gewicht: 28 g; Leuchtweite: 18 m für 45 h; zusätzlich: permanentes Rotlicht)

Quelle: QUTDOOR, Nr. 1/07, S.62-63 – www.outdoor-magazin.com

18.12.2006 **Elba** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **H.Fuhljahn** in dem Beitrag:

„Die Insel der Zeitreisenden: Elba“

über die zwischen Italien und Korsika liegende Insel.

Über das Revier ist Folgendes zu lesen:

- „Bis auf Fallwinde ein unkompliziertes Revier. Navigiert wird ... nach Sicht. Wenig Strom. Kaum Betonung. Vor Elba einen Sicherheitsabstand zur Küste einhalten, zum Teil ragen große Steine aus dem Wasser.“
- „Schwachwindiges Revier mit selten mehr als 3 Beaufort. Fallwinde und bei Schirokko kräftige Böen einkalkulieren. Das italienische Wort für die Bö lautet la raffica.“

Quelle: YACHT, Nr. 1/07, S.38-45 – www.yacht.de

Auszug aus: DKV–Literaturliste - Küstenkanuwandern (Touren)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf

- Kassel,G. **Insel Elba – Mit Kajak, Rad + Rucksack**
Pollner Verlag 2003 – www.kanukassel.de
→ www.kajak-channel.de/kajakstory56-1.htm
- Horn/Hoop **Korsika, Nordost-Sardinien, Toskanische Inselwelt**
2004 (280 S.)
- Röhring,K.-J. **Törnführer Korsika/Sardinien/Elba**
2006 (272 S.) (Delius Klasing)
-

- Prüser,G. **Nach Elba und umzu**
Seekajak 7/87, S.20-21.
- Traub,E. **Rund um Elba.**
Kanu Sport 12/93, S.533-534; Seekajak 52/96, S.50-52.

- Alber, W., **Im Zweier auf dem Mittelmeer**
Rundum die Inseln (Elba/Ithaka/Kornati).
Kanu Sport 5/98, S.208-213
- Zimmermann, U. **Mit dem Kajak rundum Elba.**
Kanu Sport 05/01, S.24-29 - www.kanu.de
- Kassel, G. **Giro di Elba. Kajakstreifzug vor den Toren der Toskana.** (mit Kurzinfos).
Kanu Magazin, Nr. 02/02, S.24-29 - www.kanumagazin.de
- Stecher, J. **Mit dem Kajak in den warmen Süden: Herbstliche Alternative**
Mit Kajak und Wanderschuhen auf der Insel Elba
Kanu Sport 10/02, S.4-9 → www.kanu.de

Auszug aus: DKV-Online-Bibliothek - Küstenkanuwandern (Touren)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

Trauthahn, G.:

Elba Umrundung (Herbst 1999)

→ www.trauthahn.de/Gerd/Kajak/Elba/elba.html

18.12.2006 **Kompass** (Navigation)

In der YACHT berichtet **Lars Bolle** in dem Beitrag:

„Das Rätsel der Rose“

über das wichtigste nautische Instrument, welches auch ohne Elektrizität auskommt, den Magnetkompass.

Folgendes ist erwähnenswert:

- Der Kompass wurde schon im 11. Jh. in China eingesetzt. *„Der erste in der Seefahrt verwendete Kompass soll ein Strohalm gewesen sein. In ihn wurde entweder eine magnetisierte Nadel gesteckt oder ein Ende mit Magnetpulver gefüllt. Auf eine Wasserschüssel gelegt, hat sich der Halm nach Norden ausgerichtet.“*
- Zwei qualitätsbestimmende Teile des Kompass sind die Pinne (ein Stift mit hauchdünner Iridium-Spitze) und der Stein (bestehend aus einem künstlichen Diamanten, in dessen halbkugelförmiger Vertiefung die Pinne sich mit möglichst geringer Reibung und minimalen Abrieb drehen kann). Insgesamt soll das ca. 40 Jahr lang funktionieren.
- Der Kraft, mit der der Erdmagnetismus an einem magnetisierten Hebelarm von 1 cm Länge zieht, beträgt 0,12 g, und zwar auch dann nur, wenn die Maximalauslenkung des Hebelarms 90° beträgt.
- Ein Fluid-Kompass soll Temperaturen zwischen -30° und + 60 ° C aushalten.
- Der magnetische Nordpol ist nicht mit dem geografischen Nordpol identisch. Er liegt ca. 2000 km entfernt auf einem Gebiet mit einem Durchmesser von bis zu 100 km.
- Die ersten Kompass hatten keine Grad-, sondern eine Stricheinteilung, und zwar gab es je Quadrant 8 Striche, z.B. für den Nordost-Quadranten gab es die folgende Einteilung:
N (0°)
 Nord zu Ost (NzO)
NNO (22,5°)
 NO z N
NO (45°)
 NO z O
ONO (67,5°)
 OzN

O (90°)

Der Abstand zwischen jedem Strich beträgt 11,25° (=90°/8).

Anmerkung: Da es beim Küstenkanuwandern nicht immer möglich ist, z.B. unterwegs auf dem Wasser mit Hilfe eines „Kartenwinkelmessers“ die Gradzahl für einen Kurs abzulesen, empfiehlt es sich, zumindest mit den obigen fett gedruckten Kursangaben zu arbeiten und entsprechende Abzüge vorzunehmen. I.d.R. reicht das aus, um den annähernden Kurs zu bestimmen.

- Der Begriff „Orientierung“ ist auf die Arbeit mit dem Kompass abzuleiten; denn die Ostrichtung zeigt Richtung Jerusalem, dem Orient.
- Die flüssigkeitsgefüllte Kugel als Kompassgehäuse hat den Vorteil, dass die Kompassflüssigkeit durch den Seegang am wenigsten verwirbelt wird. Außerdem trägt die Glaskugel zur Vergrößerung der Gradzahlen bei, die auf der Kompassrose eingetragen sind.

Quelle: YACHT, Nr. 1/07, S.17-27 – www.yacht.de

16.12.2006 **Stavanger – Björnafjorden und retour** (Norwegen) (Revier/Ausland)

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

„Der Tag zum Abwettern kommt bestimmt ... Eine Reise durch Süd-West Norwegen“

über eine 14-tägige Küstentour, die von Sola (nahe Stavanger) Richtung Bergen führte. Hufthamar (Insel Huftarøy / südl. des Korsfjorden) war wohl der „Point of return“. Hoch ging es eher etwas draußen vorbei an Haugesund, zurück zur Abwechslung mehr innerhalb des norwegischen Inselgewirrs. Um den Übergang vom Alfjorden zum Skjoldfjorden zu meistern, wurde ca. 5 km mit dem Bootswagen umgesetzt.

Nach Norwegen hing ging es mit der Fähre nach Larvik und zurück mit der Fähre von Stavanger.

Das hier gewählte Revier bietet für das Küstenkanuwandern alles, was Norwegens Küsten so vorzeigen kann: neben den hohen, teilweise schnee- und eisbedeckten Bergen am Horizont, und den vielen großen und kleinen Inseln auch offene Küstenpassagen, die der Dünung ausgesetzt sind, und geschützte Inselfassagen, wo ab und an Fallwinde für Abwechslung sorgen können. Wer lieber Strecke paddeln will, kann gleich nach Bergen durchpaddeln und dann auf das Fährschiff steigen, welches nach Stavanger fährt. Aber nur wer eine Rundtour paddelt, hat die Möglichkeit zu erleben, wie es nicht nur vor, sondern auch hinter den Inseln aussieht.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 104/06, S.52-57 – www.salzwasserunion.de

Literatur:

Ohlsen, T.u.N. **Kristiansand – Bergen. Lückenschluss per Achterbahn**

Seekajak (SK) 101/06, S.46-51

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 09.05.06

(Revier/Ausland)

Ohlsen, T. **Ein Sommer in Norwegen** (Hardangerfjorden)

SK 75/00, S.12-14.

Dinter, W. **Westnorwegisches Tagebuch oder Gegenwind ist des Paddlers Brot**

SK 45/94, S.25-30.

Beier, U. **Viele Wege führen nach Bergen**

Sieben Tage entlang der norwegischen Küste (Stavanger – Bergen)

Kanu-Life 6-7/94, S.70-75

vgl. auch: SK 29/91, S.17-23.

Karten:

zur Übersicht: Südwest Norwegen (Kristiansand – Bergen) (1:300.000) (RV-Norwegen)

für unterwegs: Norwegische Topographische Karten (1:50.000):

Richtung Nord: Nr. 1212 IV, 1113 I+II, Nr. 1114 I+II+III, Nr. 1115 II+III,
sowie retour: Nr. 1215 III, 1214 III+IV, 1213 III+IV

Bezug: z.B. Nordis Versand: www.nordis-versand.de bzw. Tel. 0201-8482370

16.12.2006 **Impressionen von einer Tour durchs ostfriesische Watt** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK schreibt **Gerlinde Morsbach** in dem Beitrag:

„Wie Träume liegen die Inseln im Nebel auf dem Meer ...“

über ihre Eindrücke, die sie bei einer Tour zu zweit bei steifem bis stürmischem Wind zwischen Festland und Norderney/Baltrum erlebte:

„... Was uns hier erwartet, haben wir uns nicht träumen lassen: Clapotis, haushoch. Unberechenbare Wellen von allen Seiten. Dazu dieser aggressive böige Wind. Mehrfach reißt er mir das Paddel aus der Hand, wenn ich den Skeg einstellen will. Ein Argument für die Steueranlage? Ich denk mal darüber nach ... Regen peitscht über die See, nagelt Löcher ins Wasser. Das Meer kocht. Wo ist das Festland? Die Sicht wird schlecht. War das eine gute Entscheidung? Unsere Blicken suchen sich, finden sich, wir nicken uns zu, machen weiter. ...“

Es handelt sich wohl um einen Tourenbericht, der – was so typisch für so viele „Tourennacherzählungen“ ist – uns nicht erspart, darüber zu lesen, dass unterwegs zum Startort „warm duftende Rosinenbrötchen“ eingekauft wurden. Aber das musste wohl sein, damit sich die dann nachfolgenden Schilderungen der Impressionen über die eigentliche Tour umso deutlicher abheben und wirken können:

„... Der Regenbogen lockt mit einer magischen Anziehungskraft, der schwarze Himmel dahinter kann mich nicht schrecken. Welch eine Faszination übt dieses Licht doch immer wieder aus, die Weite, auch die Einsamkeit, die uns auf dem Wasser umgibt. Stille. Das Einssein mit dem Universum. Baltrum erstrahlt in der tief stehenden Morgensonne, dieses zauberhafte kleine Paradies. Dann wieder wird die Sicht schlecht. Nebel kommt auf, von der Insel ist kaum noch etwas zu sehen. „Wie Träume liegen die Inseln im Nebel auf dem Meer“, hat Theodor Storm einmal gesagt. Ob er Baltrum je erspürt hat? ...“

„... Wir erreichen die rote Fahrwassertonne. Ab hier wird es tatsächlich etwas ruhiger. Das habe ich oft erlebt. Wir genießen nun den Ritt auf den Wellenkämmen, verändern den Kurs so, dass wir ab und zu in den Surf kommen und mit pfeilartiger Geschwindigkeit auf der Welle vorwärts jagen. So muss das sein, so hat man die Tide zum Freund. So ist die Welt in Ordnung. Alles ist leicht und mühelos. Ein Traum? Oh nein, alles ganz wirklich. Ich höre dein Lachen, es verbindet sich mit meinem. Spüre deine Freude. Es stimmt, es klingt. Eine weitere Perle auf der langen und unendlich wertvollen Kette unserer „moments of excellence“.“

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 104/06, S.42-43 – www.salzwasserunion.de

14.12.2006 **Zur Tier- und Pflanzenwelt von Nord- und Ostsee** (Natur)

Zum Erwerb des Europäischen Paddel-Passes (EPP) Stufe 4 (Küste) wird die exemplarische Kenntnisse einiger bekannter Tiere und Pflanzen, die an der Küste von Nord- und Ostsee anzutreffen sind, vorausgesetzt, und zwar:

- **Lachmöwe**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Lachmoewe.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/002/00102/HWG00102.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Lachm%C3%B6we>

- **Silbermöwe**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Silbermoewe.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/002/00110-silbermoewe/HWG00110-silbermoewe.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Silberm%C3%B6we>

- **Seeschwalben** (z.B. Küsten-, Fluss-, Brandeeschwalbe)

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Brandseeschwalbe.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/001/00043/HWG00043.html
- <http://wikipedia.org/wiki/K%C3%BCstenseeschwalbe>
- www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/001/00045/HWG00045.html
- www.kuestenkanuwandern.de/natur/050503.html
- www.kuestenkanuwandern.de/natur/030601.html

- **Austernfischer**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Austernfischer.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/SM/001/00004/SM00004.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Austernfischer>

- **Rotschenkel**

- www.natur-lexikon.com/Texte/SM/001/00035-Rotschenkel/SM00035-Rotschenkel.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Rotschenkel>
- www.kuestenkanuwandern.de/natur/040617_b.html

- **Eiderente**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Eiderente.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/001/00086/HWG00086.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Eiderente>

- **Brandgans**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Brandgans.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/001/00079/HWG00079.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Brandgans>

- **Kormoran**

- <http://wikipedia.org/wiki/Kormoran>
- www.kuestenkanuwandern.de/natur/050215.html

- **Seehund**

- <http://wikipedia.org/wiki/Seehund>
- www.natur-lexikon.com/Texte/MZ/001/00070-Seehund/MZ00070-Seehund.html
- www.kuestenkanuwandern.de/natur/031204.html

- **Kegelrobbe**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/kegelrobbe.html
- www.natur-lexikon.com/Texte/MZ/001/00091-kegelrobbe/MZ00091-kegelrobbe.html
- <http://wikipedia.org/wiki/Kegelrobbe>

- **Schweinswal**

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/schweinswal.html
 - <http://wikipedia.org/wiki/Schweinswal>
 - www.wwf.de/walarten > Schweinswal
-

- **Strandlieder**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/strandlieder.html
 - <http://wikipedia.org/wiki/Strandlieder>
- **Queller**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/queller.html
 - www.natur-lexikon.com/Texte/MZ/002/00170-Queller/MZ00170-Queller.html
 - <http://wikipedia.org/wiki/Queller>
- **Salzmier**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/salzmier.html

-
- **Herzmuschel**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/herzmuschel.html
 - <http://wikipedia.org/wiki/Herzmuschel>
 - **Sandklaffmuschel**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/sandklaffmuschel.html
 - <http://wikipedia.org/wiki/Sandklaffmuschel>
 - **Wattwurm**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/wattwurm.html
 - <http://wikipedia.org/wiki/Wattwurm>
 - **Ohrenqualle**
 - <http://wikipedia.org/wiki/Ohrenqualle>
 - <http://wikipedia.org/wiki/Qualle>
 - **Kompassqualle**
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/kompassqualle.html
 - **Meeresleuchten**
 - <http://wikipedia.org/wiki/Meeresleuchten>
 - www.kanu.de/nuke/downloads/Meeresleuchten.pdf

Links:

- www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/index.html
- www.natur-lexikon.com
- <http://de.wikipedia.org>
- www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de > Leben & Lebensraum

Literatur:

K.Janke/B.P.Kremer:

Düne, Strand und Wattenmeer. Tiere und Pflanzen unserer Küsten (Kosmos Naturführer)

13.12.2006 **Chichagof Island (Alaska)** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Peter Schäublin** in dem Beitrag:

„Alter schützt vor Paddeln nicht. Als Seekajak-Anfänger unterwegs in Alaska“

über eine geführte Tour in der Inselwelt südwestlich von Juneau. Wahrscheinlich ist diese Landschaft so beeindruckend, dass es nicht von Interesse ist, darüber zu berichten, wo entlang die Tour ging. Bekannt ist lediglich, dass von Juneau aus mit der Fähre nach Hoonah (Chichagof Island) übergesetzt wurde und dass es sich um eine geführte 3-wöchige Tour mit

4 Teilnehmern (inkl. Guide) handelte. Letzteres ist bei den wenigen Urlaubstagen, über die Amerikaner verfügen, nachvollziehbar.

Die Tour wurde über den Schweizer Tourenveranstalter „Abenteuer Wildnis“ gebucht, eine finanziell nicht ganz preiswerte Möglichkeit, ohne viel Aufwand & Vorbereitung solch eine Tour zu unternehmen, und zwar nicht nur dann, wenn man nicht über irgendwelche Paddelerfahrungen verfügt.

Folgendes ist erwähnenswert:

- Lufttemperaturen von Mitte Juni bis Mitte August: +15°C bis max. +30°C;
- Wassertemperaturen: ca. +8°C;
- Regen: fast täglich, manchmal ein paar Minuten, manchmal aber auch 24 Std.;
- Tidenhub: bis zu 10m.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/07, S.74-81 – www.kanumagazin.de

Link:

Schaeublin,P.: **Abenteuer Alaska. Mit dem Seakayak unterwegs in Südostalaska** (2005)

→ www.atk.ch/alaska/

Tourenveranstalter-Links:

→ www.wildnis.ch

→ www.homeshore.com

→ www.southeastexposure.com

→ www.tongasskayak.com

→ www.kayaketchikan.com

→ www.wildernessalaska.com

→ www.glacierbayseakayaks.com

Auszug aus: DKV–Literaturliste - Küstenkanuwandern (Touren)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf

- Skillman,D. **Adventure Kayaking. Trips in Glacier Bay**
Wilderness Press (USA) 1998 (154 S.).
- McGee,P. **Kayak Routes of the Pacific Northwest Coast**
Greystone Books (USA) 1998 (284 S.).
- Howard,J. **Guide to Sea Kayaking in Southeast Alaska**
The Globe Prequot Press (USA) 1999 (246 S.).
- Lydon,T. **Passage to Alaska**
(Inside Passage of B.C. & South-east Alaska)
Hancock House Publishers 2003 (336 S.)
- Twardock,P. **Kayaking & Camping in Prince William Sound**
Prince William Sound Books 2004 (214 S.) –
- Miller,R.H. **Kayaking the Inside Passage:**
A Paddler’s Guide from Olympia (Washington) to Muir Glacier (Alaska)
The Countryman Press 2005 (406 S.)
- Jardine,R. **Paddling the Coast of Arctic Alaska**
Adventure Lore Press 2005 (256 S.)

Nicolai,P. **Southeast Alaska**
SK 46/94, S.29-33.

Kastius,N. **Alaska mit dem Faltboot**
SK 48/95, S.47-50.

Schagen,C. **Amerikas Westküste Nord: Glacier Bay, Südost-Alaska**

- Im Land der Gletscher und Bären
Seekajak 50/95, S.32-38.
- Stekel,P. **Among Glaciers**
(Southeast Alaska: LeConte Bay)
SeaKayaker, April 96, S.10-12.
- Queen,R. **When Does it End?**
(Alaska: Juneau - Ketchikan)
SeaKayaker, Febr.97, S.26-33.
- Harbisch,H. **Campregeln im Glacier Bay National Park und Preserve**
SK 58/97, S.34-36.
- Corral,K. **Tides of Change. A Family Cruise on Glacier Bay**
SeaKayaker, June 2001, S.18-30.
- Foster,S. **Fjords of Southeast Alaska**
(Fords Terror, Endicott Arm, Tracy Arm, LeConte Glacier, Misty Fjords)
SeaKayaker, April 04, S.38-51 – www.seakayakermag.com
- Darke,K. **A Rite of Passage.**
Finding a Way into the Wilderness (Vancouver – Juneau)
Sea Kayaker, Aug. 05, S.42-49 – www.seakayakermag.com
→ www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html > Infos v. 23.08.05 (Revier/Ausland)

Auszug aus: DKV-Online-Bibliothek - Küstenkanuwandern (Touren)
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf

Bisle,W.:
Kanada & Alaska (Prince William Sound: Zum Columbia Gletscher)
→ www.kvu.der-norden.de

Beier,U.:
Inside Passage (Kanadas und Alaskas Westküste) (Literaturübersicht)
→ www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html > Infos v. 05.06.05 (Revier/Ausland)

Nehrhoff,B.:
Auf dem West Coast Trail (02/05)
→ www.liquidmedicine.de/htmls/wct_feb05.htm

Schneider,L.:
Bella Bella Bye Bye – Seekajaktour mit Regenwaldblick
(British Columbia Central Coast – Great Bear Rainforest)
aus: Kanu Magazin 5/05, S.18-23 – www.kanumagazin.de
→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 23.08.05 (Revier/Ausland)

Darke,K.:
A Rite of Passage.
Finding a Way into the Wilderness (Vancouver – Juneau)
aus: Sea Kayaker, Aug. 05, S.42-49
→ www.seakayakermag.com/2005/August05/Rite01.htm
→ www.kuestenkanuwander.de/aktuell.html > Infos v. 23.08.05 (Revier/Ausland)

Hairon,D.:
Bear Necessities
→ www.seapaddler.co.uk/Alaska.htm

Killoran,W.:
Solo Kayak Trip Around Prince Edward Island
→ <http://canoekayak.com/destinations/easterncanada/princeedward/> (20.01.06)

13.12.2006 **GPS und topografische Karten** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN berichtet **Uli Benker** in dem Beitrag:

„Die erste Tour mit GPS“

wie wir mit dem GPS-Gerät arbeiten, wenn wir keine Seekarte, sondern eine topografische Karte benutzen. In der Regel verwenden solche Karten das UTM-Kartengitter (UTM = Universal-Transverse Mercator-Gitter), vereinzelt auch noch das „Gauß-Krüger-Gitter“. In dem Beitrag wird gezeigt, wie mit solchen UTM-Karten gearbeitet wird und wie die UTM-Koordinaten ermittelt werden können. In Anbetracht dessen, dass wir gerade mal so in der Lage sind, auf 0,5 mm genau unsere Position auf der Karte zu bestimmen, entspricht das bei einem Kartenmaßstab von 1:50.000 einer Ungenauigkeit von 25 m. Das GPS-Gerät zeigt jedoch nur dann die exakte Position an, wenn zuvor das GPS-Gerät auf das Kartengitter (z.B. UTM-Gitter) und das Kartendatum (i.d.R. WGS 84) eingestellt wurde.

Zur Info: Beim UTM-Gitter gibt es

- 180 Längengrade östlicher bzw. westlicher Länge, die in je 60 „Streifen“ zu je 6° aufgeteilt werden und jeweils durch eine „Zonennummer“ (1 bis 60) und einem Mittelmeridian gekennzeichnet werden;

und

- 20 „Breitenbänder“ (zwischen 80° S bis 84° N), die nach den Buchstaben C bis X unterschieden werden.

Ein bestimmtes Gebiet (sog. „UTM-Streifen“) wird einem bestimmten Feld zugeordnet, welches durch die Zonennummer und den Buchstaben des Breitenbandes identifiziert werden kann. Deutschland liegt z.B. überwiegend im dem Feld 32 U. Jedem Feld wird ein „Mittelmeridian“ (mittlerer Längengrad) zugeordnet (für Deutschland ist das 9° E welcher gleich 500.000 gesetzt wird) und in Bezug zum Äquator gebracht.

Z.B. die UTM-Koordinate: 32U 0688511E, 6050000 N sagt dann Folgendes aus: Der gesuchte Punkt befindet sich im Feld 32 U (= Deutschland), und zwar 188.511 m östlich des Mittelmeridians der Zone 32 (9° E) (188.511 = 688.511 minus 500.000) und 6.050.000 m nördlich des Äquators (= Breitenbandbuchstabe U).

Übrigens, das Arbeiten mit topografischen Karten statt Seekarten ist auch beim Küstenkanuwandern durchaus üblich und auch empfehlenswert, z.B. wenn entlang der norwegischen, schwedischen, finnischen und dänischen Küste gepaddelt wird. Zumindest parallel zur Seekarte sollte mit topografischen Karten auch an der Küste z.B. von Großbritannien, Irland, Frankreich, Spanien, Portugal, Sardinien und Korsika gearbeitet werden.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/07, S.60-61 – www.kanumagazin.de

13.12.2006 **Von Lanzarote nach Fuerteventura** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Markus Ziebell** in dem Beitrag:

„Sonne im Gesicht, Wind im Rücken“ (inkl. Kurz-Infos und Kartenskizze)

über eine Küstentour im Februar, die im Norden von Lanzarote startete (Hafen Orzola) und in 5 Etappen bis nach Fuerteventura (Puerto del Rosario) führte, wobei die 3. Etappe wegen zu starkem Wind eine Landpassage per Taxi war:

„Unglaublich! Morgens standen wir noch im regnerischen Düsseldorf – und keine 7 Stunden später paddeln wir bei warmen Temperaturen um die Nordspitze Lanzarotes.“

Gepaddelt wurde in PE-Seekajaks, die im Flieger mitgenommen wurden.

Der Eindruck vom warmen Süden täuscht jedoch darüber hinweg, dass das Revier sicherlich nicht nur im Februar vom Wind & Seegang geprägt wird. Beim Anlanden sind dann Seekajaks aus robustem PE „erste Wahl“ ... beim Transport im Flieger natürlich auch!

Über den **Charakter** dieses Reviers ist Folgendes zu lesen:

- *„Aufgrund der Lage im offenen Atlantik sind die Kanaren **ein anspruchsvolles Revier für erfahrene Kanuten**. Durch die wenigen Anlegemöglichkeiten können längere Etappen notwendig sein.*
- *Besonders der zum Atlantik offene Westen Lanzarotes ist rau und nur bei ruhiger Wetterlage zu befahren. **Der Norden mit der Insel Garciosa ist sicherlich eine der reizvollsten Ecken**. Im Südosten ist der Küstenabschnitt zwischen Costa Teguisse und Puerto del Carmen vollkommen mit Hotelburgen verbaut. **Im Süden ist besonders der Bereich zwischen Playa Blanca und den Playas de Papagayo sehr zu empfehlen**. Allerdings wird hier das Zelten nicht mehr geduldet.*
- *Fuerteventura ist nicht so stark durch Vulkane geprägt und hat deswegen nicht diese schroffe Küste aus Lavagestein. Im Norden im „Parque Natural de Corralejo“ finden sich riesige Sanddünen und kilometerweite Sandstränke, die zum Baden einladen.*
- *... im Sommer weht der kräftige Passat beständig aus östlichen Richtungen, während im Winter eher nördliche Winde vorherrschen ...“*

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 1/07, S.28-34 – www.kanumagazin.de

11.12.2006 „Ergo“-Steuerbock von Lettmann (Ausrüstung)

Auf der HANSEBOOT zeigt Lettmann schon den Prototyp eines neuen Steuerbocks, der:

- auf einer Mittelschiene montiert wird und auf die Beinlänge angepasst werden kann, ohne dass es nötig ist, die Länge der Steuerseile entsprechend anzupassen;
- über neu gestaltete Fußstützen verfügt, sodass beim Paddeln auch die Beine eingesetzt werden können, ohne dass daraus sofort eine Steuerbewegung wird;
- mit Fußpedale aus Plastik ausgerüstet ist, die in sich beweglich sind (durch Verbiegung) und nicht mehr auf ein Gelenk o.ä. angewiesen sind;
- übrigens, der Steuerbock selber als auch die Pedale weisen seitliche Abstützungen auf, die zur Entlastung der Füße beitragen sollen.

Der Praxisbetrieb wird zeigen, wie häufig diese „elastomeren“ Pedale verbogen werden können, bis sie mürbe werden und brechen, und ob dieser Materialermüdungsprozess unabhängig von der Außentemperatur voranschreitet!?

Lettmann reagiert hiermit auf die Ausrüstung immer mehr britischer und nordamerikanischer Seekajaks, die seit längerem schon mit Steueranlagen ausgerüstet werden, dessen Pedale auf die Beinlänge eingestellt werden können, ohne dass dabei eine Verstellung der Steuerseile erforderlich ist.

Der Mechanismus vieler britischer und nordamerikanischer Steueranlagen ist dabei schon so weit entwickelt, dass sogar eine Verstellung der Pedale während der Fahrt möglich ist. So etwas ist derzeit bei der Befestigung des Steuerbocks auf einer Mittelschiene noch nicht möglich. Vielmehr ist sogar anzuraten, dass der Steuerbock gleich nach dem Kauf richtig

eingestellt und nicht mehr nachträglich verstellt werden sollte. Denn nur dann ist die Schiene richtig sauber und ermöglicht eine rutschfeste Befestigung. Ansonsten verschmutzt die Schiene schon nach kurzer Zeit so stark, dass bei entsprechender Beinarbeit im Laufe einer Paddeltour der Steuerbock allmählich nach vorne rutscht, und zwar auch bei vorheriger Reinigung der Steuerschiene, denn praktisch ist es kaum möglich, durch entsprechende Reinigung z.B. jeden Sandkorn aus der Schiene zu entfernen.

Aber auch die britischen und nordamerikanischen Steuerpedale haben einen Nachteil. Die Pedalerie ist seitlich auf je einer Schiene angebracht, und zwar so, dass jede Beinbewegung zu einer Steuerbewegung führt. Vorteilhaft sind diese britischen und nordamerikanischen Steuerpedale daher nur bei Vereins- und Mietbooten, wo nach jeder Tour die Pedalerie neu auf die Beinlänge einzustellen ist.

Link: www.lettman.de

07.12.2006 Neues Seekajak: Habel IV von Pietsch & Hansen (Ausrüstung)

Der nordfriesische Seekajakhersteller Pietsch & Hansen hat sein Angebot „modernisiert“. Er bietet ab sofort das folgende Seekajak an:

- **Habel IV** (546x58 cm; 25-27 kg; 78x40 cm Sitzluke; 340 Liter Volumen)
mit:
Volumenverteilung: Bug: 75 L.; Cockpit: 160 L.; Tagesluke: 30 L. + Heck: 75 Liter
Steuer: unter dem Heck integrierte Steueranlage; Aufholvorrichtung wahlweise für Rechts-/Linkshänder
Kompass: vor dem Kartendeck integriert (gegen Aufpreis)
Kartendeck: mit 2-4 Kartenhaltegummis (Abstand frei wählbar),
geeignet für DIN A3 (quer)
Haltegriffe: Toggles an Bug und Heck
Rettungshalteleine: 18 decksgleiche Beschläge (max. 22)
Ladeluken: 1x für Vorderdeck und 2x für Achterdeck (decksgleich) aus Weichplastik
mit zusätzlicher Abdeckung,
Lukendeckelabmessungen (innen):
Buglukendeckel (Ø 24 cm)
Tageslukendeckel (Ø 20 cm) (auf Wunsch)
Hecklukendeckel (oval: 42x30 cm)
Lenzpumpe: integriert als Fußlenzpumpe oder als Elektropumpe (gegen Aufpreis)
Paddelfloat: Paddelfloatauslegevertiefung hinter dem Süllrand im Deck integriert
Grundausrüstung: ohne Tagesluke und dritter Schottwand, dafür Gepäcknetz hinter der Sitzluke

Der **Habel IV** liegt zwischen dem:

- **Habel III** (530x60 cm, 21-23 kg; 75x40cm Sitzluke; ca. 360 Liter Volumen)
(Die Produktion wird 2007 auslaufen. Der Habel III wird aber auf besonderem Wunsch noch solange gebaut, wie die Form es noch zulässt.)

und dem

- **Amrum III** (532x54 cm; 24-26 kg; 75x40 cm Sitzluke; 330 Liter Volumen).

Er ist wohl für Leute geeignet, die sich ein etwas breiteres Seekajak (4 cm breiter als der Amrum III, aber 2 cm schmaler als der Habel II) und eine etwas größere Sitzluke (3 cm länger als der Amrum III u. Habel III) wünschen.

Das Volumen des **Habel IV** ist mit ca. 340 Liter so bemessen, dass es bei bescheidenem Gepäckbedarf für 2-3-wöchige Touren genügen müsste. Ansonsten muss halt mit Dachlast gepaddelt werden. Dank der effektiv arbeitenden integrierten Steueranlage dürften durch die Dachlast verursachte Vertrimmungen beherrschbar bleiben.

Der **Habel IV** ist sicherlich nicht für Kanutinnen und Kanuten geeignet, die kleiner (unter 170 cm ?) und schmaler (unter 75 kg ?) sind, außer die Sitzluke wäre so konstruiert, dass sie auch kleineren Leute genügend Halt bieten kann (z.B. mit Hilfe verstellbarer Schenkelstützen).

Pietsch & Hansen haben nun 3 Seekajaks, die vom Volumen her, sehr dicht zusammen liegen, nämlich zusätzlich noch den:

- **Oland** (530x55 cm; 21-23 kg; 75x40 cm Sitzluke; ca. 320 Liter Volumen)

(ich persönlich habe den **Oland** mit ca. 320 Liter ausgelitert!), sodass es ihnen in der Zukunft zu raten ist, jeweils ein Seekajak mit ca. 380 Liter Volumen (für große Leute bzw. für den großen Gepäckbedarf) und mit ca. 290-300 Liter Volumen (für kleinere Leute bzw. für Wochenendtouren) zu konstruieren; dann aber „endlich“ mit verstellbaren Schenkelstützen; denn es ist eigentlich bei Seekajaks dieser Preisklasse nicht zumutbar, von den Käuferinnen und Käufern anschließend entsprechende Bastelarbeit zu verlangen, um selber für einen festen Schenkel- und Hüfthalt zu sorgen. Bei PE-Seekajaks zählen diese verstellbaren Schenkelstützen mittlerweile zur Standardausrüstung. Auch Lettmann plant, solche verstellbaren Schenkelstützen bei seinen Hartplastik-Seekajaks einzusetzen.

Schließlich ist beim Kauf von Pietsch & Hansen Seekajaks darauf zu achten, dass die Steuerpedalerie für genügend Fersenhalt sorgt, sodass bei jedem Paddelschlag auch die Beine eingesetzt werden können, ohne dass dadurch kleinere Steuerbewegungen ausgelöst werden. Sowohl Zölzer als auch Lettmann bieten entsprechende Steuerböcke mit integriertem „Stemmbock“ an. Man muss sie nur bei der Bestellung ordern.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: www.tourenkajak.de/habel_iv.htm

05.12.2006 **Wasserhosen** (Wetter)

In der YACHT erläutert **Michael Sachweh** in dem Beitrag:

„**Wirbel aus Wind und Wasser**“

wie Wind- und Wasserhosen entstehen.

Letztlich handelt es sich dabei um einen Tornado, d.h. um einen „Wirbelsturm mit vertikaler Achse und einem Durchmesser von nur wenigen hundert Metern (sog. Großtrombe)“, wovon es bei uns in Deutschland im letzten Jahrhundert durchschnittlich pro Jahrzehnt 100 solcher Wunderscheinungen zu beobachten waren. Zwischen 2001 und 2006 wurde dagegen schon 235 Tornados gezählt, wovon allein in den ersten acht Monaten von 2006 insgesamt 60 auftraten.

Einen Tornado erkennen wir daran, dass aus einer Quellwolke eine Wolkensäule (Rüssel/Schlauch) herauswächst. Bei einem ausgeprägten Tornado erreicht dieser Rüssel den Boden (sog. Windhose) bzw. das Wasser (sog. Wasserhose). Er entsteht dadurch, dass

- zum einen durch die Rotation ein starker Unterdruck entsteht, der die in der Luft enthaltene Feuchtigkeit kondensieren lässt,

- und zum anderen ein Sog entsteht, der Staub bzw. Wasser nach oben zieht.

Je nachdem, ob der Tornado an Land oder auf dem Wasser auftritt, sehen wir an seinem Fuß zumindest eine Staub- bzw. Gischtwolke, und zwar auch dann, wenn der Rüssel selber nicht zu beobachten ist.

Die Stärke eines Tornados wird nicht nach der Beaufortskala (12 Bft. ab 118 km/h), sondern nach der „Fujita-Skala“ (F1-F5) (USA) bzw. der „Torro-Skala“ (T1-T11) (Europa) bestimmt (siehe: www.tordach.org/at/t_faq.html):

- F0 (64-115 km/h) (Sturmtornado)
T0 (61-86 km/h) = lose Gegenstände werden spiralförmig hochgehoben;
T1 (87-115 km/h) = leichte Schäden entstehen an Hütten oder Gartenmöbeln;
- F1 116-179 km/h) (mäßiger Tornado)
T2 (116-148 km/h) = schwere Mobilheime werden bewegt;
T3 (149-184 km/h) = leichte Wohnwagen und Garagen werden zerstört;
- F2 (180-251 km/h) (starker Tornado)
T4 (185-220 km/h) = ganze Dächer fliegen davon, viele Bäume werden geknickt;
T5 (221-259 km/h) = Gebäudeschäden, nur massive Mauern bleiben stehen;
- F3 (252-330 km/h) (heftiger Tornado)
T6 (260-299 km/h) = schwere Fahrzeuge werden hochgewirbelt;
T7 (300-342 km/h) = massiv gebaute Häuser stürzen zum Teil ein;
- F4 (331-416 km/h) (zerstörender Tornado)
T8 (343-385 km/h) = Autos werden weite Strecken geschleudert;
T9 (386-432 km/h) = Stahlbetonbauten werden stark beschädigt;
- F5 (417-509 km/h) (Supertornado)
T10 (433-482 km/h) = Stahlbetonbauten können zerstört werden;
T11 (ab 483 km/h) = großflächige und verheerende Zerstörung.

Die Entstehung eines Tornados stets voraus, dass unten über dem Erdboden sich feuchte Warmluft liegt, die sich kaum bewegt. Ob dagegen befindet sich trockene Kaltluft, die sich so schnell über der unteren Luftschicht bewegt, dass diese nicht durch die Kaltluft dringen kann. Die Sonneneinstrahlung kann nun dazuführen, dass die Warmluft schnell aufsteigt (bis zu 20-25 m/sec) und regelrecht die darüber liegende Kaltluftschicht durchstößt. Die Folge: Kaltluft fällt nach unten und der dadurch entstehende Unterruck lässt weitere Warmluft nach oben steigen. Die dabei sich entwickelnde Wirbel ist auf den Druckausgleich zurückzuführen; da dieser über den Weg des geringsten Widerstands erfolgt, und der führt bei Wasser zu einem „Strudel“ und bei Luft zu seinem „Wirbel“.

Wasserhosen, die sich aus Windhosen entwickeln, entstehen, wenn z.B. ein Gewittertief heranzieht und auf schwülwarmes, diesiges, schwachwindiges Wetter über warmen Küstengewässern trifft. Wenn dann der Luftdruck stark fällt und höhere Wolkenfelder ungewöhnlich schnell ziehen, steigt das Tornadorisiko. Am meisten ist damit zwischen Mai und August zu rechnen, und zwar spät nachmittags.

Die Antriebsquelle echter Wasserhosen ist dagegen die hohe Temperaturdifferenz zwischen dem relativ warmen Wasser und der kalten Luft in der Höhe. Solch einer Wetterlage ist meist zwischen Juli und Oktober anzutreffen (Mittelmeer: August – November). Voraussetzung ist aber auch hier, dass über dem Erdboden ein flaches Tief mit wenig Wind (fast Flaute) herrscht.

In der Deutschen Bucht treffen wir zwischen Cuxhaven und St.Peter-Ording auf die meisten Wasserhosen und in der Ostsee rund um Rügen, insbesondere dem Greifswalder Bodden. Es handelt sich dabei meist um T0- und T1-Wirbel, die immerhin bis zu 12 Bft. wehen. Im Mittelmeer sind folgende Gebiete gefährdet: Straße von Gibraltar, Alboransee, die Balearen, Côte d'Azur bis ligurische Küste, nördliche Adria, Straße von Otranto, türkische Riviera. Hier sind T1- und T2-Wirbel zu beobachten, manchmal aber auch T3- bis T4-Wirbel.

Den möglichen Beginn einer Wasserhose erkennen wir, wenn große Quellwolken über zapfenförmig herunterhängende Wolkenteile verfügen oder ein Gischtfuß zu sehen ist.

Warum in den letzten Jahren immer mehr Tornados auch bei uns in Europa beobachtet werden, liegt u.U. auch daran, dass im Zeitalter von Digitalkameras und Handy-Kameras viel leichter solche Wunderscheinungen belegt werden können. Vielleicht liegt es aber auch daran, dass die Wassertemperaturen steigen, was die Verdunstung und somit die Entstehung von hoch reichenden Quellwolken fördert. Dies ist auch der Grund dafür, dass die Karibik das Revier mit den meisten Wasserhosen ist.

Quelle: YACHT, Nr. 21/06, S.36-41 – www.yacht.de

Link: → www.tordach.org/at/t_faq.html

02.12.2006 **Überhängender Bug** (Ausrüstung)

Auf der Homepage des us-amerikanischen Seekajakherstellers EPIC KAYAKS wird die praktische Relevanz eines „überhängenden“ Bugs („Extended- Bow“) angesprochen, sog. „Stevenausfall“. Dies möchte ich zum Anlass nehmen, ein paar Punkte Pro & Contra solch einer Bugpartie aufzuzeigen.

1. Ein Indikator für Kielsprung?

Ein überhängender, d.h. bei Flachwasser weit aus dem Wasser herausragender Bug ist grundsätzlich (d.h. nicht immer) ein Zeichen dafür, dass das entsprechende Seekajak über einen Kielsprung verfügt. Kielsprung aber macht ein Seekajak (sofern alle anderen Bootsformigenschaften gleich bleiben) nicht nur wendiger („Kielsprung kurvt!“) und weniger kursstabil („Läuft nicht auf Schienen!“), sondern auch langsamer, da er über einen größeren Tiefgang verfügt. Seekajaks mit Kielsprung haben (entsprechende Beladung und Spantenform vorausgesetzt) auch ein besseres Seegangsverhalten; denn:

- sie sind weniger kipplig bei rauer See;
- sie neigen weniger zum Bohren/Stechen;
- sie sind leichter zu surfen;

2. Ein Indikator für weniger Wasserlinienlänge?

Ein überhängender Bug verkürzt die Wasserlinienlänge. Von zwei Seekajaks mit derselben „Länge über Alles“ (LüA) hat jenes eine längere Wasserlinienlänge (WLL), dessen Bug weniger lang aus dem Wasser hängt. Theoretisch hat die WLL einen bedeutenden Einfluss auf den Wasserwiderstand und die Rumpfgeschwindigkeit. Das lässt sich auch aus der folgenden Näherungsformel ableiten:

- **Rumpfgeschwindigkeit (in km/h) = 4,5 x √ Wasserlinienlänge (in m)**

Wenn wir jedoch einmal den Wasserwiderstand der unterschiedlichsten Seekajaks anschauen (hier: die Daten über den Wasserwiderstand von über 60 Seekajak, die von der us-amerikanischen Zeitschrift „Sea Kayaker“ per Computermodell bei Flachwasserbedingungen

ermittelt wurden) und miteinander vergleichen, dann können wir erkennen, dass die Auswirkungen der Wasserlinienlänge auf den Wasserwiderstand bei Seekajaks, die zwischen 500 - 550 cm lang (LüA) und maximal 58 cm breit (BüA) sind, vernachlässigt werden können, solange nicht schneller als mit 4,5 kn (= 8,3 km/h) gepaddelt wird. Zurückzuführen ist das wahrscheinlich darauf, dass diese Seekajaks sich nicht nur in der Wasserlinienlänge voneinander unterscheiden, sondern auch in vielen anderen wasserwiderstandsbestimmenden Merkmalen (z.B. Wasserlinienbreite, Spantenform, benetzte Wasserfläche, Tiefgang, prismatischer Koeffizient), sodass sich die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Bootsformen bei den Seekajaks, die für das Küstenkanuwandern konstruiert werden, praktisch kompensieren.

Das gilt zumindest für diese typischen Seekajaks, und zwar bis 8,3 km/h. D.h. wer mehr aus seinem Seekajak herausholen will, dem ist natürlich anzuraten, sich für ein Seekajak zu entscheiden, das ein höheres Geschwindigkeitspotenzial hat. Ihm muss jedoch bewusst sein, dass er z.B. nur mit einem 2-3-fachen Kraftaufwand von 4,5 kn (8,3 km/h) auf 6 kn (11,1 km/h) beschleunigen kann. D.h. wer konditionell nicht in der Lage ist, längere Zeit diesen Kraftaufwand zu leisten, der kann auch nicht das Geschwindigkeitspotenzial eines solchen Seekajaks nutzen.

Wie verhält es sich nun bei den verschiedenen Seekajaks mit der Wasserlinienlänge (WLL)? Im Folgenden möchte ich ein paar Daten darüber aus dem „Sea Kayaker“ bringen, wobei von einer Beladung von 113,4 kg ausgegangen wird:

Seekajakmodell	Wasserlinienlänger (WLL in % von LüA) (Basis: 113,4 kg Beladung)	Länge über Alles (LüA x Breite) / ca. Liter Volumen*	Wasserwiderstand bei: 4,5 / 6,0 kn**
Avocet (PE) (Valley)	428 cm (87%)	492x56 cm / 298 L	2,45/7,03 kg
Touryak (PE) (Prijon)	423 cm (91%)	463x61 cm / 380 L	2,30/6,01 kg
Seayak (PE) (Prijon)	434 cm (89%)	485x58 cm / 355 L	2,56/6,99 kg
X-Lite (Point 65°N)	438 cm (93%)	470x53 cm / 276 L	2,44/6,98 kg
Tempest 165 (PE/GFK) (Wilderness)	443 cm (88%)	501x55 cm / 294 L	2,51/ 7,30 kg
Sirius M (P&H)	441 cm (85%)	520x53 cm / 307 L	2,31/6,58 kg
Bahiya (P&H)	452 cm (85%)	533x52 cm / 299 L	2,34/6,59 kg
Storm (PE) (Current Design)	453 cm (85%)	517x61 cm / 372 L	2,36/6,76 kg
Slipstream (Current Design)	453 cm (87%)	514x60 cm / 272 L	2,25/6,24 kg
Viking (Kajak-Sport)	455 cm (91%)	498x55 cm / 302 L	2,33/6,52 kg
Quest (P&H)	456 cm (85%)	536x56 cm / 337 L	2,35/6,53 kg
Aquanaut (PE) (Valley)	456 cm (87%)	522x57 cm / 341 L	2,36/6,44 kg
Nordkapp LV (Valley)	458 cm (86%)	532x54 cm / 294 L	2,33/6,60 kg
Nordkapp H²O (Valley)	463 cm (85%)	547x54 cm / 306 L	2,27/6,42 kg
K1VR (Point 65°N)	463 cm (91%)	508x56 cm / 355 L	2,29/6,31 kg
Romany Explor. (Nigel Dennis)	464 cm (87%)	533x55 cm / 340 L	2,31/6,57 kg
Aquanaut (GFK) (Valley)	467 cm (87%)	537x55 cm / 330 L	2,34/5,67 kg
Solstice GT (Current Design)	481 cm (90%)	536x63 cm / 392 L	2,34/6,80 kg
Kodiak (PE) (Prijon)	480 cm (95%)	507x58 cm / 381 L	2,26/6,23 kg
Artisan Millenium (Kajak-Sport)	480 cm (86%)	555x56 cm / 343 L	2,19/6,10 kg
Barracuda (PE) (Prijon)	484 cm (95%)	508x56 cm / 330 L	2,21/5,98 kg
K1XP (Point 65°N)	505 cm (92%)	549x53 cm / 334 L	2,19/5,61 kg
Looksha II (Necky)	509 cm (83%)	610x51 cm / 392 L	2,13/5,03 kg
Extreme (Current Design)	510 cm (88%)	577x55 cm / 389 L	2,10/5,32 kg
Stratus 18 (Current Design)	529 cm (97%)	547x57 cm / 340 L	2,16/5,10 kg
Endurance (Epic)	529 cm (97%)	545x54 cm / 368 L	2,17/ 4,84 kg
Inuk (Kirton/Nelo)	535 cm (97%)	550x51 cm / 315 L	2,13/5,22 kg
Avalon Viviane (Kajak-Sport)	539 cm (93%)	580x55 cm / 392 L	2,15/5,22 kg

<u>Rennseekajak:</u> FW 2000 Moskito (Nelo)	548 cm (97%)	562x44 cm / 301 L	2,23/4,79 kg
<u>Surfski:</u> Futura II (Futura Surf Skis)	558 cm (97%)	575x51 cm / 291 L	2,21/4,68 kg
Maximale Differenzen***	116 cm (14%)	- / 116 Liter	0,46/2,46 kg

* geschätztes Innen-Volumen (z.B. durch Auslitern ermittelbar)

** Berechnet von M.Broze nach „Taylor Standard Series“ mit 1 kn = 1,852 km/h

*** ohne FW 2000 Moskito und Futura II

D.h. je nach Seekajak liegt die Wasserlinienlänge zwischen 83 % und 97 % der Länge über Alles. Z.B. beim **Looksha II** kommen von den 610 cm LÜA nur 509 cm im Wasser an (83 %), während beim **Inuk** von 550 cm LÜA immerhin 535 cm effektiv auf dem Wasser eingesetzt werden (97 %), d.h. der überhängende Bug ist beim **Looksha II** 101 cm lang und beim **Inuk** 15 cm.

3. Ein Indikator für Schnittigkeit?

Was wir immer auch über „Schnittigkeit“ verstehen, wenn ein Boot schnell sein soll, so wird das nicht über einen überhängenden Bug erreicht, sondern über mehr Wasserlinienlänge u.v.a.m. Deshalb gibt es bei Rennkajaks, die bei Flachbahnrennen eingesetzt werden, praktisch keinen überhängenden Bug. Und wie sieht das bei den sog. „Surfski“ aus, die bei Rennen auf dem Ocean eingesetzt werden? I.d.R. beträgt bei denen die Wasserlinienlänge stets ca. 97 % der Länge über Alles. Der Grund dafür könnte natürlich daran liegen, dass bei diesen Booten voll darauf gesetzt wird, dass die Flachwasserbedingungen überwiegen. Aber warum findet wir dann praktisch auf dem Ocean keine modernen Rennyachten, die – wie früher das üblich war – mit einem überhängenden Bug ausgerüstet sind? Diese Yachten werden doch so gebaut, dass sie auch bei Seegang möglichst schnell sind. Da ist es wichtig, dass sie beim Tempomachen nicht durch eine falsche Bugform behindert werden!?

Letztlich bestimmt das Volumen des Bugs sein Auftriebsverhalten im Seegang. Bei zwei Seekajaks mit derselben LÜA kann das mit der längeren Wasserlinienlänge über mehr Bugvolumen verfügen bzw. – bei gleichem Bugvolumen - über einen schlankeren Bug, der dann mit weniger Platschen durch den Seegang fährt. Ob nun eines von zwei Seekajaks mit jeweils derselben Wasserlinienlänge, welches über einen überhängenden Bug verfügt und folglich eine größere Länge über Alles hat, dadurch Nachteile im Seegangsverhalten entstehen, ist zu bezweifeln, sofern dieser zusätzliche überhängende Bug über zusätzliches Volumen verfügt.

Übrigens, ob ein Seekajak bohrt und nur zögerlich wieder auftaucht, hängt weniger vom Bugvolumen, als vom Kielsprung und von der Gestaltung des Vorderdecks ab. Je geringer der Kielsprung, desto größer ist die Neigung zum Bohren; und je flacher das Vorderdeck, d.h. je weniger gefirstet es ist, desto größer ist der „Schwimmbretteffekt“, d.h. desto langsamer taucht der Bug nach dem Bohren wieder auf.

4. Ein Indikator für Gepäckvolumen?

Die Länge über Alles war lange Zeit auch ein Indikator dafür, wie viel Fahrtengepäck so in ein Seekajak passt. Es hat einige Zeit gedauert, bis viele gemerkt haben, dass dafür eigentlich das Volumen die entscheidende Größe ist. Das ist auch ein Grund dafür, dass so mancher Seekajakhersteller gar nicht so recht weiß, wie hoch das Volumen das von ihm konstruierte Seekajak ist. Da der Gepäckraum, den ein überhängender Bug bietet, wegen seiner Enge nicht so optimal genutzt werden kann, sollte wir dem Volumen des überhängenden Buges nicht solch große Bedeutung für das Verstauen des Gepäcks beimessen.

5. Ein Indikator für Tragekomfort?

In der Tat lässt sich ein Seekajak mit einem schmal auslaufenden Bug leichter fassen und somit leichter tragen, als wenn wir ein solches Seekajak am Toggle ergreifen. Aber sollte das eine kaufentscheidende Größe sein? Mit Fahrtengepäck wird ein Seekajak sowieso so schwer, dass es sich empfiehlt, es möglichst mit vier Personen zu tragen. Und wenn im Seekajak kein Gepäck verstaut ist, bietet es sich u.U. an, es auf die Schulter zu packen, d.h. allein zu tragen. Letztlich können wir uns daher darüber nur selber ein Urteil bilden.

6. Ein Indikator für erhöhte Verletzungsgefahr bei einer Kollision?

Nicht häufig, aber immer wieder wird berichtet, dass zwei Seekajaks zusammenstießen. Meist geschieht das beim Surfen, wenn eine Kanutin oder ein Kanute die Kontrolle über ein Seekajak verlieren und mit Tempo jemanden anders rammen. Handelt es sich bei dem Seekajak, von dem der „Rammstoß“ ausgeht, um eines mit überhängendem Bug, dann kann das sehr schnell sehr kritisch werden und größeren Personen- bzw. Sachschaden oder beides verursachen:

- Einst surfte ein solches Seekajak ein anderes genau vorne in die seitliche Flanke. Die Wucht des Zusammenstoßes genügte, um die Seitenwand soweit zu durchlöchern, dass das rammende Seekajak dort stecken blieb.
- Ich selber wollte einmal einem Kenterbruder zu Hilfe kommen, paddelte zu ihm hin, wurde unterwegs von einer Welle mitgenommen, geriet ins Surfen und rammte trotz aller Steuerschläge (eine Notkenterung zog ich nicht in Erwägung) das gekenterte Kajak mittig genau bei der Nahtverklebung (hier: Innennahtverklebung). Die Folge: Die Nahtverklebung platzte über die Hälfte des Kajaks auf.
- Ein anderes Mal surfte beim Anlanden in der Brandung ein Kanute auf eine vor ihm plötzlich quer treibende Kanutin. Er traf deren Seekajak kurz vor der Sitzluke, durchbohrte die Flanke und verletzte einen Fuß der Kanutin.
- Bislang habe ich noch nicht davon gehört, dass jemand mit seinem überhängenden Bug jemanden anderes in den Oberkörper (z.B. „Rippen“) gesurft ist. Insbesondere dann, wenn keine Schwimmweste, sondern nur eine Rettungsweste getragen wird, sind gravierende Körperverletzungen nicht mehr auszuschließen.

7. Ein Indikator für Schönheit?

Immer noch wird der überhängende Steven bei Kajaks als typisches Zeichen für ein „Eskimo-Kajak“ angesehen und quasi als „Schönheitsideal“ betrachtet. Jens Kreyser hat in seiner Broschüre: „Arktische Fellboote von Sibirien bis Grönland (2003) u.a. insgesamt 19 Kajaks aufgeführt:

Typ/Region	ca. Abmessungen	Designmerkmal
1. Korjaken (Kamtschatka) (mit 2 je 42 cm langen Handpaddeln)	322x70 cm (Sitzluke: 68x40 cm)	Kurzboot; V-Form; ca. 48 kg Steinballast nötig;
2. Tschuktschen (NO Sibirien)	463x63 cm	ohne Kielsprung; V-Boden;
3. Akun Island (Aleuten)	581x43,5 cm	ohne Kielsprung; V-Boden; gefirnstetes Oberdeck; Aleuten-Vorsteven; ca. 28 kg Steinballast nötig;
4. Atka-Island (Aleuten)	514x543 cm	ohne Kielsprung, V-Boden;

		gefirnstets Oberdeck; Aleuten-Vorsteven; ca. 28 kg Steinballast nötig;
5. Kodiak (Pazifik / östl. der Aleuten) (mit Stechpaddel)	435x65 cm (Sitzluke: 60x40 cm)	ohne Kielsprung; V-Boden; Aleuten-Vorsteven;
6. Nunviak Island / Hooper-Bay-Kajak (Bering-See) (mit Stechpaddel) (notfalls für 2 Personen)	460x78 cm (Sitzluke: Ø 63 cm)	ohne Kielsprung; flacher Boden (U-Form); Aleuten-Vorsteven; (leichte Handhabung bei schwerer See!)
7. Norton Sound (Bering-See) (mit Stechpaddel) (notfalls für 2 Personen)	523x72 cm (Sitzluke: 60x67 cm)	flacher Boden (U-Form) Aleuten-Vorsteven;
8. King Island (Beringstraße) (Norton Sound bis Kotzebue Sound) (notfalls für 2 Personen) (mit Stechpaddel)	450x67 cm (Sitzluke: 65x60 cm)	Bug überhängend gefirnstetes Deck
9. Nord-Alaska (Kotzebue Sound bis Point Barrow)	525x48 cm	negativer Kielsprung; flacher Boden (U-Form); überhängender Bug/Heck; flaches Deck, aufgestellter Süllrand (22°)
10. Retrieval-Kajak / Qayapaurak (Nord-Alaska / Point Hope)	292x60 cm	mit Kielsprung
11. Mackenzie-Delta	501x48 cm	geringer Kielsprung; Rund-Spant; Bug/Heck „gehört“
12. Coronation Gulf (Coppermine River)	575x47 cm	negativer Kielsprung; Bug/Heck etwas überhän- gend; aufgestellter Süllrand (30°)
13. Nord-West-Labrador	665x50 cm	kein Kielsprung; Bug stark überhängend (mit einem „Stevenausfall“ von 145 cm)
14. Nord-Labrador-Kajak (Hudson-Street)	732-792x59 cm (Sitzluke: 57x54 cm)	kein Kielsprung; Bug stark überhängend (ca. 150 cm)
15. Süd-Baffin-Insel	686x63.5 cm	etwas Kielsprung; flacher Boden; Bug überhängend (S-Form)
16. Variante von 14./15.	655x65 cm (Sitzluke: 60x43 cm)	kein Kielsprung; Bug stark überhängend
17. Polar-Grönland	490x56 cm (Sitzluke: 50x43 cm)	etwas Kielsprung; Bug überhängend (S-Form);
17a. Nord-West-Grönland	wie Nr. 17	zusätzlich mit V-Boden
18. Süd-West-Grönland	503x51 cm	etwas Kielsprung; V-Boden; Bug/Heck überhängend (hochgezogene Steven)

19. Süd-Grönland (Frederiksdal)	530x52 cm	etwas Kielsprung; flacher Boden; Bug/Heck lang überhängend;
------------------------------------	-----------	---

Zusammenfassung aus: J.Kreyser: Arktische Fellboote von Sibirien bis Grönland (2003) (Eigenverlag)

Lediglich eines dieser Kajaks, nämlich das aus Süd-West-Grönland (Nr. 18) mit den hochgezogenen Steven an Bug und Heck, entspricht diesem „Schönheitsideal“. Es ist Vorbild für das typische britische Seekajak, aber auch Lettmann kopierte auf Anregung von W.Half diesen Kajak-Typ.

Dabei sind die Kajaks mit den „Aleuten-Vorsteven“ (Nr. 3-6, bedingt Nr. 7) nicht minder beeindruckend, jedoch werden solche Kajaks derzeit nicht in Serienproduktion erstellt.

Ebenfalls erscheinen auch die diversen Labrador-Kajaks mit ihren weit überhängenden Bug (ausfallender, aber nicht hochgezogener Bugsteven) als recht imposant. Eine Zeit lang hatte der kanadische Kajakhersteller Necky sich von Designelementen dieses Kajak-Typs inspirieren lassen (z.B. **Looksha II**).

Auf das Stilelement des aufgestellten Süllrandes (Nr. 9 u. Nr. 12) hat der britische Kajakhersteller Rockpool zurückgegriffen und es bei seinem Seekajak **Alaw** umgesetzt, jedoch nicht bei einer 60er, sondern 90er Sitzluke.

Übrigens, das „gehörnte“ Kajak vom Mackenzie-Delta (Nr. 11) diente wohl als Designmuster für den von Nigel Dennis entwickelten „Greenlander“. Die „Hörner“ trugen im Wesentlichen dazu dabei, das Kajak leichter durch das schlammige Delta zu ziehen. Insofern ist es wohl auch hervorragend an die Bedingungen des trockengefallenen Wattenmeers angepasst!?

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: www.epicpaddles.com/news/details.aspx?nid=685&id=3058&tlmg=3761

01.12.2006 **Haftungsfragen bei Gruppenfahrten** (Recht)

In der Zeitschrift FAKTOR ARBEITSSCHUTZ berichtete **H.-J.Rapp** (Hochschule der Gesetzlichen Unfallsicherung in Bad Hersfeld, Private Fachhochschule des Bundesverbandes der Unfallkassen) in dem Beitrag:

„Freizeit und Sport. Vereine haften mit“

dass viele Sport- und Freizeitaktivitäten der Vereine erst durch das ehrenamtliche Engagement ihrer Mitglieder erschwinglich werden. Passieren dabei dann aber Unfälle, tauchen Haftungsfragen auf, die Ersatzansprüche nach sich ziehen können. Anlass dieses Beitrages ist eine tragisch endende Gletschertour eines Gebirgsvereins, über die der Bundesgerichtshof (BGH) ein Urteil fällte (13.12.04 – Az: II ZR 17/03).

Im Folgenden wird der Fall so dargestellt, als ob es sich um eine Küstentour gehandelt hätte. Auf diese Weise soll deutlich gemacht werden, dass durchaus auch bei Küstentouren solche Haftungsfragen auftauchen können:

Geleitet wurde die Küstentour von einem Mitglied eines Kanuvereins, einem ehrenamtlichen Fahrtenleiter. Entlang der Seeseite der von Sylt wurde die vierköpfige Gruppe vom Gewitter überrascht. Auf dem Weg zum rettenden Strand geriet sie in Grundseen, die sich über Bühnenreste bildete. Alle vier Kanuten kenterten. Ursache war eine unzureichende Einschätzung der Wetterlage und die Wahl des falschen Kurses, der mitten über durch die Untiefen und Hindernisse nahe der Nordspitze Sylts führte. Verantwortlich dafür war der Fahrtenleiter, der sich an den scharfkantigen Bühnenresten so stark verletzte, dass er noch vor Ort verstarb.

Zwei Kameraden erlitten schwere Verletzungen, die in einem Fall jahrelange medizinische Behandlung erforderte. Das Opfer blieb dauerhaft behindert und pflegebedürftig.

Der Verein hatte für seine Fahrtenleiter eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Die Versicherungssumme war jedoch nicht so hoch, dass der Schaden vollständig abgedeckt werden konnte.

In seiner Not verlangte der schwer verletzte Kamerad vom Fahrtenleiter Schadensersatz. Da dieser aber das Unglück nicht selber überlebte, wandte er sich an dessen Erben. Diese hafteten mit der gesamten Höhe des Nachlasses.

Da auch das nicht zum Schadensausgleich reichte, wurde der Verein auf Schadensersatz verklagt. Dies ist möglich, da dem Fahrtenleiter eine Art Freistellungsanspruch gegen den Verein zusteht. Voraussetzung dafür war, dass der Fahrtenleiter (a) nicht gegen Entgelt tätig wurde und (b) nicht grob fahrlässig oder vorsätzlich den Schaden herbeigeführt hat. Ein solcher Freistellungsanspruch kann auch nicht deshalb abgelehnt werden, nur weil der Verein über eine Haftpflichtversicherung verfügt; denn wenn die Deckungssumme zu niedrig ist, bleibt ein ungedeckter Restschaden, der zu ersetzen ist, und zwar auch dann, wenn der mit verantwortliche Fahrtenleiter beim Unglück selber ums Leben kam; weil „auch im Todesfall ein Interesse daran besteht, keine offenen Verbindlichkeiten zu hinterlassen.“

Der BGH sah übrigens eine 30 %ige Mitschuld des Fahrtenleiters.

Quelle: FAKTOR ARBEITSSCHUTZ, Nr. 6/06, S.18

*** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Aktuelle Infos des DKV-Referent für Küstenkanuwandern
hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de**Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)**→ www.nationalpark-jasmund.de**Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:**→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de**Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:**→ www.wattenmeer-nationalpark.de**Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:**→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de**Infos über Tiere & Pflanzen:**→ www.natur-lexikon.com→ <http://de.wikipedia.org>**Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:**

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)→ www.canoekayak.co.uk→ www.canoekayak.com

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)→ www.qajaqjpn.org

Homepage (Frankreich):

Connaissance du kayak de mer (CK/mer) (Verein)→ www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)→ www.pagayeursmarins.org

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission→ www.nkbzeevaren.nl

Homepage (USA):

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

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

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

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

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk

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

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

Newsletter **Treasna na dTonnta** ("Across the Waves") (Irland)

hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"

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

(Ersetze die 29 (= Nr. 29/Okt. 2005) durch Zahlen von 1 – 28, um frühere Ausgaben aufzurufen.)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

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

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

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

→ www.chez.com

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)

→ www.cackletv.com

Ferris, Gail (USA):

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

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

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com

Morley,S.:

→ www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):

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

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

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

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

Walpole, Jonathal

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

Infos über Seekajak-Expeditionen:

Morley, Sean (Rund Großbritannien & Irland (2004) / Rund Island (2006):

→ www.expeditionkayak.com

Rotem, Ron (Rund Island (2006))

→ www.seakayak.co.il/eblog/

Ulm, Franzisca + Rainer (12.000 km entlang Europas Küste (2000-2005)

→ www.ulm-outdoor.de

Walpole, Jonathal

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

*** * ***