

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 41/13)

(Aktuelle Infos: 16.09.13 – 31.12.13)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,
informiert zu den folgenden Themen:

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

-
- 26.12.2013 Übers Trimmen von Skeg-Seekajaks (Ausbildung)
 - 17.12.2013 Islandmuschel: Keiner lebt länger! (Natur)
 - 11.12.2013 Inuitieren auf die traditionelle Art (ein Überblick) (Ausbildung)
 - 10.12.2013 EMPOWER (561x53 cm; ca. 389 Lit. Vol.) von Arrow (DK) (Ausrüstung)
 - 09.12.2013 Schwimmwesten (Ausrüstung)
 - 06.12.2013 Wie „schwerwettertüchtig“ ist ein Seekajak (Ausbildung)
 - 05.12.2013 SKINNER (560x54 cm; ca. 285 Lit. Vol.) von Lettmann (Ausrüstung)
 - 04.12.2013 Glacier Bay (Revier/Ausland)
 - 29.11.2013 Gibt es das „ideale“ Seekajak? (Ausrüstung)
 - 27.11.2013 „Integrierte“ Steueranlagen (Ausrüstung)
 - 25.11.2013 Risikobehaftete Entscheidungen (Ausbildung)
 - 20.11.2013 Grönland- & Aleutenpaddel (Ausrüstung)
 - 17.11.2013 Nordsee ist Mordsee!? Zur Gefährlichkeit des Küstenkanuwanderns (Ausbildung)
 - 15.11.2013 Ísafjardardjúp (Westfjord/Island) (Revier/Ausland)
 - 09.11.2013 Freya Hoffmeister: ausgelaugt und abgebremst
..... (560. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 07.11.2013 Küstenkurse 2014 (Ausbildung)
 - 04.11.2013 NICO-Signal: Funktionsprüfung! (Ausrüstung)
 - 03.11.2013 Aleksander Doba unterwegs von Lissabon nach Florida (Abenteuer)
 - 01.11.2013 Freya Hoffmeister: Nun hat sie auch Venezuela abgehakt!
.....(549. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 31.10.2013 Küstenkanuwanderausbildungskonzept (Ausbildung)
 - 28.10.2013 Action-Camcorder (Ausrüstung)
 - 22.10.2013 SEA KAYAKER-Test: GREENLAND GT (545x55cm) von Zegul
 - 20.10.2013 SEAROCKET (550x54 cm) von Zegul/Tahe (Ausrüstung)
 - 19.10.2013 Pentax Marine 7x50 Hydro (Fernglas) (Ausrüstung)
 - 18.10.2013 Kajak-Segel (Ausrüstung)
 - 17.10.2013 Eskimotieren (Ausbildung)
 - 16.10.2013 Dresden – Oslo (D/DK/S/N) (Revier/Ausland)
 - 15.10.2013 Rund Läsö (Kattegat/Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 14.10.2013 Freya Hoffmeister: Zwischenspurt rüber nach Trinidad
.....(530. - 532. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 06.10.2013 Rund Sardinien (Italien) (Revier/Ausland)
 - 05.10.2013 Nordseetouren sind stets voller Überraschungen (Revier/Inland)
 - 02.10.2013 Seenotbaken: 4 handliche Modelle zur Auswahl (Ausrüstung)
 - 30.09.2013 BISKAYA LV (Skeg) 535x53,5 cm; 295 Lit. Vol.) von Lettmann (Ausrüstung)
 - 28.09.2013 Freya Hoffmeister: Einer ihrer typischen Arbeitstage
(516. Fahrtentag) (Geschichte)
-

26.12.2013 **Übers Trimmen von Skeg-Seekajaks** (Ausbildung)

Es ist wichtig, ein Seekajak zu trimmen, damit es bei Wind möglichst neutral läuft und nicht giert (→ Luv- / Leegierigkeit).

Das gilt für Steuer-Seekajaks; denn bei einem neutral getrimmten Seekajak brauchen wir zur Korrektur weniger bremsende, d.h. Wasserwiderstand erzeugende Steuer-Ausschläge vorzunehmen. Und das gilt erst recht für Skeg-Seekajaks; denn dann sind wir weniger oft genötigt - den Geradeauslauf verlangsamende - Steuer-Schläge mit dem Paddel einzusetzen (→ Bogen- statt Vorwärtsschläge), bzw. beim Paddeln weniger zu kanten, was auf die Dauer nicht nur sehr ermüdend ist, sondern auch zusätzlich den Wasserwiderstand erhöht.

Wie trimme ich nun insbesondere ein Seekajak, welches mit einem verstellbaren Skeg ausgerüstet ist? Als erstes müssen wir den Punkt finden, bei dem ein in die Luft gehobenes Seekajak genau im Schwer-/Gleichgewichtspunkt (→ „Trimmpunkt“) liegt. Es handelt sich dabei zunächst einmal um einen „vorläufigen“ Trimmpunkt, also um Trimmpunkt Nr. 1; denn den „endgültigen“ Trimmpunkt finden wir meist nicht auf Anhieb, sondern nur stufenweise!

Je nachdem, ob das Seekajak gerade leer (→ Leerfahrt/Spritztour) oder mit Gepäck (→ Gepäckfahrt/Küstenwandertour) gepaddelt wird, gehen wir bei der Bestimmung des endgültigen Trimmpunkts etwas unterschiedlicher vor.

Trimmen vor und während einer Spritztour

Am besten wird gleich nach Kauf eines Skeg-Seekajaks für das vollkommen leere Seekajak der Trimmpunkt ermittelt, indem wir das leere Seekajak am Süllrand mit beiden Händen hochheben und nach der Stelle am Süllrand suchen, wo das Seekajak im Gleichgewicht liegt, d.h. in der Luft schwebt, ohne dass Bug oder Heck den Boden berühren. Dies ist der „1. vorläufige Trimmpunkt“. Diesen Punkt merken wir uns. In der Regel liegt er genau in Höhe der Sitzvorderkante, aber das braucht nicht für jedes Seekajak zuzutreffen.

Anschließend gehen wir bei Wind ab 3-4 Bft. paddeln und prüfen bei einem Seitenwindkurs, ob das leere Seekajak bei diesem Trimmpunkt luv- oder leegierig ist, also entweder mit dem Bug zum Wind oder weg vom Wind dreht.

Wenn das Seekajak auch noch bei halb herunter gelassenem Skeg luv- oder leegierig ist, liegt ein "Konstruktionsfehler" vor; denn nun müssen wir z.B. bei Luvgerigkeit im Heckstauraum zusätzliches Gewicht (Gepäck) verstauen, und zwar stufenweise solange, bis es endlich neutral läuft, d.h. nicht mehr giert (Anmerkung: Bei Leegierigkeit ist entsprechend im Bugstauraum zusätzliches Gewicht zu verstauen!). I.d.R. ist das nicht weiter schlimm; denn auch bei Tagestouren nehmen wir ja auch stets etwas Gepäck mit. Das müssen wir bei Luvgerigkeit dann halt hinten und nicht vorne verstauen; denn wenn wir es vorne verstauen, sinkt der Bug tiefer ins Wasser und das Heck ragt mehr aus dem Wasser heraus. Genau das aber führt dazu, dass unser Seekajak noch stärker luvgerig wird; denn der Wind drückt das hoch herausragende Heck weg, was dazu führt, dass der Bug Richtung Wind dreht (= luvgerig).

Bei der Behebung der Luvgerigkeit des leeren Seekajaks gehen wir wie oben angedeutet stufenweise vor: Wir landen mit dem luvgerigen Seekajak an und packen soviel Gewicht in den Heckstauraum, dass der 1. Trimmpunkt sich um einen Handbreit nach achtern verschiebt. Das ist dann der 2. vorläufige Trimmpunkt. Anschließend wird wieder bei dem mindestens 3-4 er Wind gepaddelt und bei einem Seitenwindkurs geprüft, ob das Seekajak immer noch giert. Wenn es nicht mehr giert, haben wir mit dem 2. Trimmpunkt den endgültigen Trimmpunkt gefunden, der zumindest gültig ist, wenn nur Tagesgepäck verstaut wird. Diesen endgültigen Trimmpunkt sollten wir uns genau merken. Auf alle Fälle ist er jener Trimmpunkt, der bei Spritztouren eingehalten werden sollte.

Nachtrimmen während einer Küstenwandertour

Irgendwann werden wir mit unserem Seekajak auf eine mehrtätige Gepäckfahrt gehen. Wir packen das Seekajak so, dass es bei genau dem für das leere Seekajak endgültig ermittelten Trimpunkt im Gleichgewicht liegt.

Da das Seekajak inkl. Fahrtengepäck zu schwer ist, um es allein anzuheben, legen wir z.B. einen Tragegurt genau in Höhe dieses Trimpunktes unter das Seekajak und heben es dann mit Hilfe eines Mitpaddlers an. Liegt das Seekajak nicht im Gleichgewicht, müssen wir möglichst kleinere, aber schwere Gepäckstücke (z.B. 1-2 Liter Trinkwasserbehälter) so von vorne nach hinten (bei Buglastigkeit → Luvgie rigkeit) bzw. von hinten nach vorne (bei Hecklastigkeit → Leegierigkeit) umlegen, bis das Seekajak beim dem vorgegebenen Trimpunkt im Gleichgewicht liegt. Dann paddeln wir los.

Gi ert das Seekajak, müssen wir den Trimpunkt ermitteln, der für unser beladenes Seekajak gilt. D.h. ist das voll beladene Seekajak bei dem Trimpunkt, der für das unbeladene Seekajak gültig ist, z.B. luvgie rig, müssen wir den Trimpunkt stufenweise, d.h. handbreit für handbreit nach achtern verschieben, bis es in der Waage liegt. Anschließend müssen wir uns den endgültig für das beladene Seekajak ermittelten Trimpunkt genau merken. Er ist nämlich der Trimpunkt, der bei zukünftigen Gepäckfahrten für den Trimm maßgebend ist.

Erstmaliges Trimmen zu Beginn und während einer Küstenwandertour

Folgende Situation ist nicht ganz ungewöhnlich: Zu Beginn einer Gepäckfahrt klagt ein Kanute darüber, dass sein Seekajak stets luvgie rig bzw. (was seltener passiert) leegierig ist. Wir heben daraufhin sein beladenes Seekajak an und prüfen, bei welchem Punkt es in der Waage liegt.

Liegt das Seekajak in Höhe der Sitzschalenvorderkante in der Waage, ist für's erste, alles okay! Wir merken uns aber diesen 1. Trimpunkt. Handelt es sich jedoch bei dem Sitz um solch einen, dessen Sitzschale sehr lang und fast bis zu den Knien reicht, suchen wir die "imaginäre" Sitzvorderkante, und die liegt etwa 4 Finger breit vor dem Schritt des Kanuten, wenn er in seiner Sitzluke sitzt.

Stimmt der 1. Trimpunkt mit dem ermittelten Gleichgewichtspunkt überein, ist zunächst erst mal alles okay! Ansonsten sollte stufenweise solange umgepackt werden, bis der Gleichgewichtsschwerpunkt mit diesem 1. Trimpunkt übereinstimmt.

Nun wir losgepaddelt. Wenn das Seekajak bei diesem 1. Trimpunkt luvgie rig ist, und zwar auch dann, wenn das Skeg zur Hälfte herausgefahren ist, wird während einer Pause bzw. zu Beginn des nächsten Tages soviel schweres Gepäck nach achtern verstaut, bis dass der 1. Trimpunkt etwa eine Handbreit nach achtern verschoben wird Das erfolgt stufenweise, und zwar so lange, bis dass nach dem 2., 3. Trimpunkt ... schließlich der endgültige Trimpunkt gefunden wurde.

Übrigens, wenn das Seekajak leegierig ist, muss stufenweise der Trimpunkt "handbreit"-weise Richtung Bug verschoben werden.

Erstmaliges Trimmen während einer Gepäckfahrt

Folgende Situation tritt immer wieder auf: Während einer Gepäcktour klagt ein Mitpaddler, dass sein Seekajak luvgie rig ist. Sofort nach dem Anlanden während einer Pause bzw. gleich am Ende der Tagesetappe, also bevor es entladen wird, wird für dieses beladene Seekajak der 1. Trimpunkt ermittelt. Noch während der Pause bzw. gleich zu Beginn der nächsten Tagesetappe wird soviel Gepäckgewicht nach achtern verlagert, dass der 2.

Trimpunkt etwa eine Handbreit nach achtern verschoben wird. Läuft dann das Seekajak neutral, ist dieser 2. Trimpunkt der endgültige Trimpunkt. Ist es dagegen immer noch luvgerig, wird soviel Gepäck nach achtern verlagert, dass der 3. Trimpunkt eine Handbreit hinter dem 2. Trimpunkt liegt usw. usf. Ist das Seekajak jedoch plötzlich leegierig ist eine Rückverlagerung von Gewicht erforderlich, und zwar so, dass der Trimpunkt um ca. 2 Finger-Breite nach vorne rückverschoben wird.

Deckslast versaut den Trimm!

Eigentlich darf ein Skeg-Seekajak nicht mit Deckslast gepaddelt werden; denn die Deckslast verändert den Trimm. Z.B. ein leichter, voluminöser Gepäcksack auf dem hinteren Deck fördert durch seinen Windwiderstand ebenso die Luvgerigkeit wie ein hochgezogenes „Heckumklapp-Steuerblatt“. Und ein ganz schwerer, aber weniger voluminöser Gepäcksack auf dem Achterdeck fördert die Leegierigkeit.

Das Skeg eines Seekajaks ist i.d.R. aber nicht so ausgelegt, solche durch Deckslast verursachte Vertrimmung zu neutralisieren. Vielmehr ist es meist nur so dimensioniert, dass es etwaig zu beobachtende Luv- bzw. Leegierigkeit nur dann kompensieren kann, wenn das Seekajak ohne Decklast bei halb heruntergelassenem Skeg neutral läuft.

Bewusstes Vertrimmen

Beim Surfen ist es manchmal ganz angenehmen, wenn das Seekajak etwas "hecklastig" getrimmt ist. Dann wird es nicht nur leegierig, was bei Rückwind von Vorteil ist, sondern der nunmehr leichtere Bug bohrt sich beim Surfen nicht so leicht in die vor einem rollenden Wellen.

Eine solche Hecklastigkeit kann auch von Vorteil sein, wenn gegen steiler Windsee angepaddelt oder durch die Brandung hinaus gepaddelt wird; denn dann steigt der Bug leichter über die Wellen bzw. Brecher, statt stets durch jede Welle bzw. jeden Brecher zu bohren.

Wehe aber, wenn dann zwischendurch ein Seitenwindkurs zu paddeln ist; denn dann ist das Seekajak auf „Leegierigkeit“ getrimmt und wir müssen hart Paddeln, um z.B. mit Bogen- bzw. Konterschlägen oder mit Bug- bzw. Heckruder unser Seekajak auf Kurs zu halten. Wenn dann der Wind an Stärke zunimmt, bleibt den anderen Mitpaddlern manchmal nichts anderes übrig, als den Kanuten mit dem leegierigen Seekajak zum angepeilten Ziel zu schleppen oder – wenn sie dazu keine Lust haben – einen anderen Kurs einzuschlagen und ein neues Ziel anzupeilen.

Text: Udo Beier

17.12.2013 Islandmuschel: Keiner lebt länger! (Natur)

Britische Meeresbiologen haben nördlich von Island in 80 m Tiefe mehrere tausend Muscheln und Muschelschalen gesammelt. Bei der Untersuchung der Schalen konnte festgestellt werden, dass eine beim Fang noch lebende Muschel 507 Jahre alt war. Es handelt sich dabei um die bis zu 12 cm groß werdende **Islandmuschel** (*Arctica Islandica*), die auch in der Nord- und Ostsee vorkommt:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Islandmuschel>

www.unterwasser-welt-ostsee.de/html/islandmuschel.html (mit Fotos)

Ihr Alter konnte über die Jahresringe (Zuwachsringe) der Muschelschale bestimmt werden. Die Muschelschale selber kann jedoch an die 1 Million Jahre „überleben“, bis sie endgültig

verwittert ist. Übrigens: „Nur Schwämme und andere Tierkolonien, die sich durch Teilung verjüngen, können länger leben.“

Die SCHUTZSTATION WATTENMEER nahm das zum Anlass, in einer Presseinfo vom 17.12.13 über die Gefährdung dieser auch in Nord- und Ostsee vorkommenden Muschel zu berichten:

„Niederländische Forscher ermittelten einen engen Zusammenhang zwischen der Zahl der Schleppnetzkutter in einem Seegebiet und der Zahl der zerbrochenen Islandmuscheln. Sie errechneten eine Sterblichkeit von elf Prozent der Muscheln pro Jahr. Damit hat in der südlichen Nordsee kaum eine Islandmuschel die Chance, zehn Jahre alt zu werden und für Nachwuchs zu sorgen – geschweige denn, das Jahr 2.500 zu erleben. Die niederländischen Forscher haben vielmehr errechnet, dass schon im Jahr 2017 in der südlichen Nordsee die letzte Islandmuschel zerknackt sein wird, falls nicht Meeresschutzgebiete eingerichtet werden, die für Schleppnetzkutter gesperrt sind.“

Die Schutzstation Wattenmeer plädiert für die zügige Einrichtung nutzungsfreier Zonen sowohl in den Wattenmeer-Nationalparks als auch in der Nordsee.“

Zusammenfassung: U.Beier

11.12.2013 **Inuitieren auf die traditionelle Art (ein Überblick)** (Ausbildung)

Auf der Homepage von **Christopher Crowhurst**: finden wir eine sehr umfangreiche Übersicht diverser Varianten der „Greenlandrolle“, z.B.:

- **Rollen mit Rücklage** (7 Varianten)
→ <http://qajaqrolls.com/rolls/layback>
- **Rollen mit Vorlage** (6 Varianten)
→ <http://qajaqrolls.com/rolls/forward>
- **Norsaq Rolle** (5 Varianten)
→ <http://qajaqrolls.com/rolls/norsaq>
- **Handrolle** (7 Varianten)
→ <http://qajaqrolls.com/rolls/hand>
- **Stützen & Wriggen** (6 Varianten)
→ <http://qajaqrolls.com/rolls/braces>
- **div. Variationen** (Kajaschwimmen, Pettrussen-Manöver, Reentry & Roll)
→ <http://qajaqrolls.com/rolls/miscellaneous>

Diese Homepage zeichnet sich dadurch aus, dass der Ablauf der einzelnen Rollen sowohl per Video als auch Skizzen veranschaulicht wird.

Text: U.B.

Link: <http://qajaqrolls.com/rolls>

10.12.2013 „**Empower**“ (561x53cm;ca.389 Lit.Vol.) von **ARROW (DK)** (Ausrüstung)

Lange gibt es den dänischen Seekajakhersteller ARROW noch nicht. Dennoch ist es ihm gelungen, in dieser Zeit insgesamt 5 Seekajaks zu entwickeln, die nicht ganz uninteressant erscheinen:

- „**Nuk GT**“ (505x52 cm; ca. 316 Liter Volumen)
- „**Play LV**“ (509x54 cm; ca. 325 Liter Volumen)

- **“Play MV”** (517x54 cm; ca. 342 Liter Volumen)
- **“Play HV”** (514x54 cm; ca. 358 Liter Volumen)
- **“Empower”** (561x53 cm; ca. 389 Liter Volumen)

Z.B. über den **“Empower”** ist Folgendes zu erwähnen:

- 3-fache Abschottung; Bugschott auf Maß
- 2 ovale Gepäcklukendeckel (44x26 cm) aus Weichplastik (Kajak-Sport)
- 2 runde Gepäcklukendeckel (Ø 15 cm bzw. 20 cm) aus Weichplastik (Kajak-Sport)
- Sitzluke (Schlüssellochform): 82,5x40 cm (Süllrand vorne (Kniehöhe): 29 cm?; Süllrandhöhe hinten (außen): 19 cm?)
- Schenkelstützen: nicht verstellbar
- Skeg u/o Navigator-Steueranlage
- integrierte Kompassmulde
- Lenzpumpe: nicht vorhanden (nur Fuß- oder E-Pumpe möglich?)
- Gewicht: ?
- Volumen (gesamt // Bug / Cockpit / Heck): ca. 389 Liter // ? / ? / ? /
- Zuladung (min/max): ? / 178 kg
- Wasserlinienlänge: ?
- 3 verschiedene Materialqualitäten
- Kartendeck: plan
- etwas überhängende Bug-/Hecksteven
(→ längere Wasserlinienlänge, höheres Geschwindigkeitspotenzial)
- mäßiger Kielsprung
(→ erhöht die Wendigkeit, leichteres Surfen)
- Spantenform: Knickspant im Mittelschiff
(→ erhöhte Wendigkeit beim Kanteln)
- viel Bugvolumen
(→ erschwert das Bohren beim Surfen)
- wenig Heckvolumen / flaches Heck
(→ erleichtert beim Rollen die Rücklage; erschwert das Surfen)

Kürzlich ist unter dem Titel:

„Arrow Empower: Das perfekte Reiseboot für große Paddler“

ein Fahrbericht von **Björn Nehrhoff von Holderberg** im KAJAK-MAGAZIN erschienen.

Das Seekajak wird nicht nur gelobt, sondern dem Autor gelingt es auch, sein Lob nachvollziehbar zu begründen.

Erwähnenswert ist hier die von ihm bei einem Sprintversuch ermittelte „Kurzzeit(höchst)geschwindigkeit“ von 13 km/h. Das ist wohl ein subjektiver Wert; dennoch sagt er etwas über das Geschwindigkeitspotenzial eines Seekajaks im Vergleich zu anderen Seekajaks aus, sofern der Autor auch bei seinen weiteren „Fahrberichten“ diese Sprintgeschwindigkeit ermittelt. So gab er für den:

- **„Greenland GT“** von ZEGUL (545x54 cm; ca. 321 (?) Liter Volumen)

eine Sprintgeschwindigkeit von 10,5 km/h an (vgl. KAJAK-MAGAZIN, Nr. 2/13):
www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/130208.html)

Ergänzend anzumerken ist zu dem Fahrbericht Folgendes:

- Die Effizienz des verstellbaren Skegs wird gelobt, auf das wahlweise einbaubare Steuer (Modell: Navigator von Kajak-Sport) wird nur hingewiesen, aber leider nicht angemerkt, dass im Allgemeinen die am Heckende anmontierten Klapp-Steueranlagen nur selten effizient funktionieren und dass im Besonderen das Navigator-Steuer nicht stabil genug ist, um bei harten Gewässerbedingungen noch wirksam zu funktionieren (→ der Mechanismus am Heck hat zu viel Spiel und kann sich samt Steuerblatt verbiegen/verwinden und das Steuerblatt selber kann bei Tempo aufschwimmen!?).
- Es wird zurecht erkannt, dass das Seekajak nur etwas für „große“ Paddler mit einem „gewissen Gewicht“ taugt. Leider wird jedoch nicht erwähnt, wie hoch etwa die Mindestzuladung sein sollte. Nach einer von mir entwickelten „Faustformel“ müsste sie etwa bei etwa 117 kg liegen (= 30% des Volumens (389 Liter) (umgerechnet in kg)), woraus abgeleitet werden kann, dass bei einem angenommenen Bootsgewicht von 25 kg und ca. 10 kg Tagesgepäck der Kanute mindestens 82 kg wiegen müsste, wenn er mit diesem Seekajak bei anspruchsvolleren Gewässerbedingungen auf dem Meer (ab 4 Bft. Wind) Tagestouren unternehmen möchte. Wenn mehr Gepäck mitgenommen wird, könnte der Kanute natürlich entsprechend weniger wiegen. Es fragt sich dann jedoch, ob ihm das Seekajak noch genügend Sitzhalt bietet, was i.d.R. nur über eine persönliche Sitzprobe ermittelt werden kann.
- Der Hersteller gibt als maximale Zuladung 178 kg an. Addieren wir dazu noch das ungefähre Bootsgewicht von ca. 25 kg, kommen wir auf 203 kg (= 52 % des Volumens). Zum Vergleich: Die theoretische Beladungs-Höchstgrenze liegt lt. der „Faustformel“ bei 60 %.
- Die Volumenangabe des Herstellers wird einfach übernommen (ca. 389 Liter). Interessant wäre es dabei zu erfahren, ob diese Angabe richtig ist und wie sich das Volumen auf Bug / Cockpit / Heck verteilt.
- Die „Reisetüchtigkeit“ eines Seekajak kann auch davon abhängig gemacht werden, ob es über ein hinter der Sitzluke sich befindliches Gepäckfach (Tagesluke) verfügt. Insbesondere bei Tagestouren, bei denen kaum Gepäck mitgenommen wird, ist es recht praktisch. Wir können nämlich in dieses kleinere Gepäckfach hinter der Sitzluke unser Tagesgepäck verstauen, ohne dass es dann während einer Tour im ganzen Heck hin und her verrutschen kann!? Leider spendiert der Hersteller für dieses Fach nur einen Lukendeckel mit 20 cm statt 24 cm Durchmesser.
- Das Seekajak verfügt über ein ungewöhnlich hohes Bugvolumen (was jedoch nicht mit Zahlen belegt wird). Immerhin wird hingewiesen, darauf zu achten, dass beim Verstauen des Gepäcks nicht zu viele schwere Gegenstände im Bug verladen werden; denn sonst könnte nachher der Trimm nicht stimmen (→ Luvgerigkeit).
- Leider kennzeichnet der Hersteller – eigentlich tut das kein Seekajakhersteller!? – nicht jenen Punkt, bei dem die verstaute Beladung das Seekajak nicht aus dem Gleichgewicht bringt (sog. „Trimpunkt“).
- Ein „echtes“ Seekajak erkennen wir auch daran, dass der Hersteller anbietet, zumindest das Bugschott auf Maß einzubauen, d.h. an die Beinlänge des Kanuten anzupassen. Und einen „echten“ Seakayaker daran, dass er diese Möglichkeit auch nutzt; denn auf diese Weise kann nicht nur das Gepäckvolumen im Bug erhöht, sondern entsprechend das Cockpitvolumen vermindert werden. Letzteres ist nicht ganz unwichtig; denn 30 Liter weniger Volumen im Cockpit bedeutet nach einer Kenterung mit Ausstieg, 30 kg bzw. Liter weniger Wasser bei der Anwendung der X-Lenzmethode hochzuheben und anschließend zu lenzen!
- Leider wird in dem Fahrbericht nicht erwähnt, wie das Seekajak nach einer Kenterung mit Ausstieg zu lenzen ist. Können denn mittlerweile alle Rollen und klappt die Rolle immer bzw. wird gar nicht mehr gekentert. Der „Empower“ ist doch kein „See-Kajak“, sondern in erster Linie ein „Meeres-Kajak“!? Wir erfahren nichts darüber, ob wenigstens eine „ineffiziente“ Fußlenzpumpe eingebaut werden könnte (u.U. stört das „Knierohrgepäckfach“ unter dem Kartendeck!?) oder eine E-Lenzpumpe!? Leider ist es ja wegen des „Knierohrgepäckfaches“ nicht möglich, auf dem Kartendeck die effiziente

„Compaq“-Handlenzpumpe einzubauen. Nun, mittlerweile verzichten immer mehr Briten auf die eingebaute Handlenzpumpe. Ich weiß auch nicht warum? Wollen sie Geld oder Gewicht einsparen oder damit demonstrieren, dass sie keine Pumpe benötigen, weil sie rollen können? Oder paddeln sie eh nur Tagestouren, bei denen sie mit wenig Zuladung unterwegs sind, sodass das gekenterte und vollgelaufene Seekajak vom „Kenterbruder“ selbst noch mit einer Hand angehoben und so gelenzt werden kann?

- Sehr richtig wird erkannt, dass auf Grund des weniger voluminösen und recht schlanken Hecks das Seekajak nicht so schnell von allein von der anrollenden Welle mitgenommen wird, d.h. der Kanute muss schon lossprinten, wenn er nicht will, dass die Welle unter ihm durchläuft. Das aber ist nicht unbedingt als Nachteil anzusehen. Wer nämlich bei Brandungsbedingungen anlanden möchte, ist manchmal ganz froh, wenn die Brecher unter ihm durchlaufen, statt ihn mitzunehmen und u.U. zu kerzen!?
- Übrigens, ein „perfekter“ Fahrbericht sollte nicht nur etwas über das Volumen und die Volumenverteilung (auf Bug/Cockpit/Heck) (gemessen in Liter) aussagen, sondern auch etwas über die „Wasserlinienlänge“; denn die alte Bootsbauerweisheit „Länge läuft“ meint nämlich letztlich die „Wasserlinienlänge“ und nicht die „Länger über alles“! So schwer ist es doch nun nicht, sie zu ermitteln: Wir setzen uns am Steg ins Seekajak und bitten einen Dritten mit einem wasserfesten Filzschreiber die Stellen an Bug und Heck zu kennzeichnen, wohin das Wasser gerade noch reicht. Anschließend an Land kann dann ausgemessen werden, wie lang die Strecke von vorn bis hinten ist. Natürlich hängt diese Strecke immer von der Zuladung ab. Wenn aber der „Testfahrer“ immer dieselbe Person ist, haben solche Werte zumindest bei einem Vergleich mit anderen getesteten Seekajaks – ähnlich der Werte zur „Sprintgeschwindigkeit“ - eine Aussagekraft.
- Auch gehört zu solch einem Fahrbericht die Angabe der vorderen Sitzlukenhöhe (Innenmaß) (eine zentrale Maßgröße dafür, wie leicht wir mit den Knien in die Sitzluke rutschen können) und der hinteren Sitzlukenhöhe (Außenmaß) (eine relevante Maßgröße dafür, wie weit wir uns beim Rollen nach hinten legen können).
- Selbst über die „Sekundärstabilität“ lassen sich objektive Werte näherungsweise ermitteln, und zwar bestimmen wir sie, indem wir im Wasser durch Krängen des Seekajaks jene Stelle in Höhe der Sitzluke ermitteln, wo es kentern will. Wer dabei Angst hat zu kentern, kann diesen Krängungsversuch ja in unmittelbarer Nähe eines Stegs oder im Flachwasser vornehmen.

Das war's. Zu erwähnen ist nur, dass der in Estland ansässige Kajakhersteller TAHE OUTDOORS in der Zwischenzeit auch diesen dänischen Seekajakhersteller aufgekauft hat. Dessen Seekajaks werden ab sofort von der Tochterfirma ZEGUL hergestellt (?), zumindest vertrieben. Nunmehr gehören insgesamt die folgenden Firmen zu TAHE OUTDOORS:

- TAHE MARINE (u.a. 22 Seekajaks im Sortiment),
- TRAPPER (1 Seekajak),
- RIOT (2 Seekajaks),
- ZEGUL (13 Seekajaks),
- BOREAL (CDN) (21 Seekajaks),
- SEAWARD (CDN) (17 Seekajaks),

dazu kommen noch die Ausrüstungsfirmen BELUGA und EGALIS (Paddel). Es ist zu hoffen, dass diese Zusammenschlüsse nicht zu einer negativen Qualitätsveränderung führen werden und dass zumindest das ARROW-Sortiment erhalten bleibt.

Übrigens, damit die Aussagen eines „Fahrberichts“ über Seekajaks besser miteinander verglichen werden können, ist es zu wünschen, wenn der „Testfahrer“ stets dieselbe Person wäre. **Björn Nehrhoff von Holderberg** hat mit seinen Beiträgen gezeigt, dass er nicht nur gut formulieren, sondern seine Testerfahrten auch gut analysieren kann. Das KAJAK-

MAGAZIN wäre insofern gut beraten, in Zukunft im Interesse der besseren Vergleichbarkeit und zum Nutzen seiner Leser allein ihm das Testen von Seekajaks zu überlassen.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/13, S.81 – www.kajak-magazin.com

Link: www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-arrow-empower/

09.12.2013 **Schwimmwesten** (Ausrüstung)

„Schwimmweste oder Rettungsweste? Was ist das Problem?“

Ein Kanute:

- der zusammen mit einer Gruppe
- entlang der Küste paddelt
- und der nach einer Kenterung sicher schwimmen kann
- und die nötigen Rettungsmethoden (X-Lenz-Methode; P- und V-Wiedereinstiegs-Methode) beherrscht,

der braucht keine Ohnmachtssicherheit versprechende Rettungsweste, sondern der benötigt eine das Schwimmen im Wasser unterstützende Hilfe (→ Schwimmhilfe = Feststoffschwimmweste), die ihm die Anwendung der Rettungsmethoden erleichtert. Ausgenommen hiervon sind Touren bei Kälteschock auslösenden Wassertemperaturen (unter 13-15° C Wassertemperatur), wobei dann jedoch mit Rettungswesten inkl. Auslöseautomatik gepaddelt werden müsste; da im Falle eines Kälteschocks (→ Atemnot, Hecheln, Gleichgewichtsstörung) der Kanute nicht mehr in der Lage wäre, den Auslösemechanismus seiner aufblasbaren Weste selber zu ziehen!

Wenn wir uns für eine Schwimmweste entscheiden, sollte darauf geachtet werden, dass die Weste:

- so fest sitzt, dass sie beim Schwimmen nicht verrutschen kann (hier: genügend Einstellmöglichkeiten);
- nicht beim Paddeln stören (hier: beim Sitzen im Kajak sollte sie nicht so auf der Spritzdecke aufliegen, dass sie sonst hoch gedrückt wird);
- nicht beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung stört (hier: sie sollte im Brustbereich nicht so dick sein, dass sie uns bei Anwendung der Parallel-Wiedereinstiegs-Methode) behindert);
- über so viele Taschen verfügt, dass wir die für uns (überlebens-)wichtigen Sachen dort griffbereit verstauen können (z.B. Notverpflegung, Rettungsdecke, Seenotsignalmittel, UKW-Sprechfunkgeräte, Kamera);
- schnell & bequem angezogen sowie mit wenigen Griffen auch etwas lockerer getragen werden kann, um so einen Wärmestau auf dem Wasser oder an Land zu verhindern (hier: beides kann durch einen Frontreißverschluss erreicht werden)
- und „unübersehbar“ sein (hier: Signalfarbe, Reflexstreifen).

Welche Schwimmweste für uns infrage kommt, dass müssen wir nach Abwägung der obigen 6 Punkte u.a. schon selber entscheiden. Eine Übersicht, welche Schwimmwesten so auf dem Markt angeboten werden, bringt im KAJAK-MAGAZIN, Nr. 1/14, S.70-74, **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

Kaufberatung: Feststoff-Schwimmwesten für den Seekajak- und Touring-Einsatz

Insgesamt werden 7 Westen vorgestellt:

- Artistic Orco EXP
- Palm Kaikoura
- Astral Seawolf
- Hiko Sport Stamina
- Stohlquist Trekker
- Aqua Design Ocean
- Nookie Explorer II

Text: Udo Beier

Links:

www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120815.html

www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120517.html

www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120510.html

06.12.2013 **Wie „schwerwettertüchtig“ ist ein Seekajak (Ausrüstung)**

Die „Schwerwettertüchtigkeit“ eines Seekajaks wird zunächst einmal von der Leistungsfähigkeit des Kanuten bestimmt ... und deren Grenzen nach „oben“ sind nahezu offen, sofern er über ein dafür geeignetes Seekajak verfügt! Beispielsweise genügt es, einen sporadischen Wanderpaddler nur mal in ein aktuelles KI-Abfahrtsrennboot zu setzen, um gleich danach feststellen zu können, dass er damit schon bei 0 Bft. Wind und spiegelglattem Wasser überfordert ist, d.h. an seine Grenzen stößt.

Ansonsten wird die Gewässerschwierigkeit u.a. von den folgenden Größen bestimmt:

- **Wind** (→ Windstärke; Böigkeit, aufländig/abländig, Windwirklänge (Fetch), Windwirkdauer; Wind gegen Strom-Bedingungen; Kap-/Düseneffekte; Fallwinde);
- **Strömung** (→ Stromstärke, Verengungen (Stromkabelung, Stromschnellen, Düseneffekte), Unterwasserhindernisse (Walzen, Strudel));
- **Seegang** (→ Windsee, Dünung, Dampferwellen; Strandbrandung (steiler/flacher Strand), Grundseen, Kreuzseen, Hindernisse (Reflexionswellen/Klapotis); Kabbelwasser; „Brecherfrequenz“).

Wo die Grenzen für einen Kanuten und sein Seekajak liegen, kann nur selber „erfahren“ werden. Eines steht jedoch fest: Je mehr Gewässerschwierigkeitsfaktoren zusammen wirken, desto schwieriger wird es. Schwierigkeitsmindernd wirkt es höchstens, wenn der Wind mit dem Strom weht. Auch wenn es abländig weht, werden die Gewässerbedingungen ganz dicht entlang der Küste weniger kritisch sein ... sofern keine Dünung einläuft und genau dort bricht, wo sich noch keine Windsee aufbauen kann.

Pauschale Aussagen über die Befahrbarkeitsgrenzen lassen sich nur machen, wenn wir jeden einzelnen Gewässerschwierigkeitsfaktor allein für sich betrachten:

Beim **Wind** werden wohl für die meisten Experten die Grenzen bei 7 bis 8 Bft. liegen. Vorausgesetzt, es bläst aufländig (über 20 km Fetch und über 3 Std. Windwirkdauer). Wie lange man dabei gegen den Wind paddeln kann, hängt von der körperlichen Fitness (→ persönlichen Ausdauer & Stärke) ab. Mit solch einem Wind kann schon länger gepaddelt werden, auch wenn man dann nicht immer mehr voll manövrierfähig sein wird, d.h. der Kurs wird dann hauptsächlich vom Wind vorgegeben. Letztlich hängt das aber von der

persönlichen Leistungsfähigkeit (körperlich und paddlerische Fitness) ab:

- Ich kenne hier einen **Christian**, der einst als Sportlehrer auf Norderney tätig war und fast tagtäglich dort in der Brandung paddelte. Als es dann mal im Herbst mit 10 Bft. Wind aus Nord blies, ließ er sich in seinem Seekajak mit dem Rückenwind von Norderney zurück ans Festland „treiben“; denn mit Paddeln hatte dieser Surf-Tanz über, unter & zwischen den Wellen nichts mehr zu tun.
- **Nigel Foster**, ein britischer Ausbilder und Autor in Sachen Küstenkanuwandern, schreibt in seinem Buch „Seakayak“, dass die von ihm erläuterten Paddeltechniken bei - ein entsprechend kurzes Paddel vorausgesetzt - auch dann noch funktionieren, wenn es mit „über 70 Knoten“ weht (→ 12 Bft. Wind beginnt bei 64 Knoten / 118 km/h / 33 m/sek.)!?
- **Freya Hoffmeister** versuchte nach einer 80 km langen Tagestour, Kap Horn zu erreichen. Jedoch 1,1 km vor Kap Horn wurde sie von einem mindestens 8er Gegenwind gestoppt und musste umkehren und in der nächst besten Bucht „notlanden“.
- Wenn sonst noch jemand behauptet, er sei schon bei 9 Bft. gepaddelt, dann sollte immer geklärt werden, ob es sich bei den 9 Bft. über eine Böenprognose oder eine Windprognose handelte oder ob diese Windstärke oben auf einer Düne oder einem Deich (Vorsicht: windverstärkender Hangeffekt) oder unabgelenkt am Wasser gemessen wurde und wie lange es schon mit dieser Windstärke blies und wie lang dort der Fetch war. Auf dem folgenden Foto www.kuestenkanuwandern.de/P10b.jpg sieht man mich, wie ich bei „10 Bft. Wind“ aus SSW im Watt vor Spiekeroog paddelte. Ich nannte das Foto „**P10b**“, weil es sich bei den 10 Bft. um eine Windprognose (P) handelte, die in Böen (b) halt 10 Bft. voraussagte. Gemessen wurde vor Ort jedoch mit einem Handwindmesser „nur“ 7 Bft., wobei nicht draußen vor der Seeseite, sondern drinnen auf der Wattseite gepaddelt wurde, wo der Fetch maximal 7 km beträgt und die Windwirkdauer max. 3 Std. betrug (→ wegen der Tide und der dazwischen liegenden Wattflächen kann die Wirkdauer dort nur max. 5 Std. betragen) und ansonsten die vielen Flachwasserstellen zwischen Festland und Insel die Wellenhöhe dämpften. Gepaddelt wurde während der Hochwasserphase und zwar so, dass im Falle einer Kenterung mit Ausstieg der Wind einen zurück an die Wattkante spülte. Übrigens, bei diesem Wind hätten man bei genügender Vorsicht & Achtsamkeit auch entlang der Seeseite der Insel paddeln können; denn dort windete es ja ablandig!

Zur **Strömung** und die Stromgeschwindigkeit kann ich nicht viel sagen. Ich bin schon bei einem ca. 10-km/h-Strom und wenig Wind entlang Minseneroog Richtung Wilhelmshaven gepaddelt und habe bis auf die GPS-Anzeige kaum was davon bemerkt, letztlich weil das auflaufende Wasser dort ungehindert Richtung Jadebusen fließen konnte. Anders soll das insbesondere bei den Gezeitenströmungen (Tiderace) in Wales und Schottland sein, wo das Wasser durch Engstellen mit Untiefen und Felshindernisse gedrückt wird. Dort soll man dann Gewässerbedingungen erleben können, die man sonst nur im Wildwasser mit viel Wasserrucht antrifft.

Wo nun die Grenzen beim **Seegang** liegen, ist differenziert zu beurteilen. Die Wellenhöhe als solche ist eher unkritisch. Schwierig wird es erst dann, wenn die Welle bricht und mit welcher Kraft (→ viele „Plätscher“-Wellen) und wie sie bricht (→ ein einziger Brecher (sog. Dumper)), wie viel Brecher hintereinander folgen und ob aus den verschiedensten Richtung die Brecher gleichzeitig angerollt kommen (sog. Klapotis). Spätestens ab einem 1,50 – 2-Meter-Brecher wir man auch als Experte an seine Grenzen stoßen. Natürlich kann man bei solchen Brechern noch paddeln, aber nur dann, wenn man ihnen ausweichen kann oder höchstens ein solcher Brecher einen erwischt und der nächste Brecher wartet, bis man sich davon erholt hat. Wenn dann dem einen Brecher sofort –zig weitere Brecher folgen, wird man von den Brechern einfach mitgenommen (sog. Seitwärts-/Rückwärts-/Vorwärtssurf), d.h. man wird zum „Spielball“ der Wellen. Aber auch eine leicht brechende Windsee bei 4-5 Bft. Gegenwind und etwas flacherem Gewässer (→ aufsteilende See) kann einen die eigenen Grenzen aufzeigen lassen, und zwar nicht schon nach einer viertel Stunde, wohl aber nach

mehreren Stunden. **Freya Hoffmeister** hat zumindest die Rücken- & Seitenwindpassagen bei einer 4-Meter-Dünung entlang der Pazifikküste Südamerikas als weniger zermürend empfunden als die Gegenwindpassagen mit steiler, mit Schaumkämmen durchsetzte 2-Meter-Windsee entlang der Karibikküste von Panama, Kolumbien, Venezuelas und Guyanas. Lediglich das Anlanden an der Karibikküste war weniger aufregend & gefährlich.

Bei einem **Wellentohwabohu**, also wenn alle diese Schwierigkeitsfaktoren zusammen aufeinandertreffen und weitere Schwierigkeitsfaktoren auftauchen (z.B. Dampferwellen, Starkregen/Nebel/Nacht, Kälte, geschwächt durch stundenlanges Paddeln bzw. eine gerade erst kurierte Krankheit), dann reichen schon schwächerer Wind, weniger Strömung und niedrigere Brecher aus, um gekentert zu werden und dann fängt es erst an, richtig schwierig zu werden; denn gelingt dann einem noch die Rolle? ... und wenn nicht, was dann? ... wenn die Brecher einem das Seekajak aus den Händen reißen? ... wenn die Mitpaddler bei den Gewässerbedingungen sich nur noch um sich selber kümmern können? ... und wenn das rettende Ufer nicht erreichbar ist?

Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG)

Ich habe mal eine Formel zur Ermittlung des Schwierigkeitsgrads auf Küstengewässern aufgestellt:

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

die in Anlehnung an den Wildwasser-Schwierigkeitsgrad von I (unschwierig) bis VI (Grenze der Befahrbarkeit) reicht und wie folgt lautet:

SSG = Bft. minus 2 plus Korrekturfaktoren

D.h. bis 3 Bft. Wind herrschen zunächst noch unschwierige Bedingungen vor und spätestens ab 8 Bft. sind die Grenzen der Befahrbarkeit erreicht. Letztlich hängt es davon ab, ob neben dem Wind noch zusätzlich Gewässerschwierigkeitsfaktoren (z.B. Stromkabelung (+1), Wind-gegen-Strom-Bedingungen (+1), Wind-mit-Strom Bedingungen (-1), Grundsee/Brandung (max. +5), ablandiger Wind (-1), Dampferwellen (+1), zusätzliche Windeffekt (+1 ab 5 Bft.)) auftauchen. D.h. es kann durchaus sein, dass wir bei einem 4er Wind („mäßiger Wind“) in VI-er Gewässerbedingungen geraten können, nämlich dann wenn wir bei der Festlegung unseres Kurs z.B. Untiefen und Stromkabelungen ignorieren und bei der Zeitplanung in Kauf nehmen, dass der Wind gegen den Tidenstrom weht.

Text: Udo Beier

05.12.2013 „**Skinner**“ (560x54 cm; ca. 285 Lit. Vol.) von **LETTMANN** (Ausrüstung)

LETTMANN hat mit seiner „Biskaya“-Modellserie eigentlich alles abgedeckt, was ein „All-round“-Seekajak auszeichnet:

- die Länge „läuft“, aber behindert dank des Kielsprungs und der Spantenform nicht beim Manövrieren: 535 - 540 cm;
- die Breite „bremst“ nicht und dennoch sorgt sie bei entsprechender Spantenform für genügende Stabilität: 53,5 - 54 - 56 cm;
- das Volumen trägt den unterschiedliche Bedürfnissen Rechnung (hier: Größe/Gewicht des Kanuten; Gepäckbedarf): 295 – 325 – 350 Liter;
- die Sitzlukenlänge (SLL) erlaubt zumindest den meisten unter 175 cm Großen, sich beim Start direkt auf den Sitz zu setzen und dann erst die Beine nachzuziehen (statt sich zunächst auf den hinteren Süllrand zu setzen, um dann zuerst die Beine „einzufädeln“): 79 cm SSL* (* Innenmaß);

- die verstellbaren Schenkelstützen sorgen auch bei jenen für den nötigen Schenkelhalt, für deren „Konfektionsgröße“ die Sitzluke nicht gebaut ist;
- Kurskorrektur: per Skeg oder integriertem Steuerskeg.

Außerdem bietet LETTMANN ja noch weitere Seekajaks mit integrierter Heck-Steueranlage an, u.a.:

- „Godthab XL“ (530x55 cm; ca. 316 Lit. Vol.; SLL: 71 cm)
- „Hanseat LV bzw. HV“ (525x57-58 cm; ca. 330 – 360 Lit. Vol.; SLL: 79 cm)
- „Nordstern LV bzw. HV“ (555x57-58 cm; ca. 390 – 425 Lit. Vol.; SLL: 79 cm)

Dazu kommen noch vier relativ „formgleiche“ Seekajaks mit der am senkrechten Hecksteven montierten, von LETTMANN entwickelten „Balance Steueranlage“, die jedoch nur bedingt „brandungstüchtig“ ist:

- „Aurora LV bzw. HV“ (500x57-58 cm; ca. 285 bzw. 305 Lit. Vol.; SLL: 71 bzw. 79 cm)
- „Meridian“ (PE) (520x59 cm; ca. 396 Lit. Vol.; SLL: 88 cm)
- „Archipel LV bzw. HV“ (525x57-58 cm; ca. 320 bzw. 350 Lit. Vol.; SLL: 79 cm)
- „Tasman“ (525x58 cm; ca. 355 Lit. Vol.; SLL: 88 cm)
- „Baikal“ (540x61 cm; ca. 413 Lit. Vol.; SLL: 93 cm)
- „Magellan LV bzw. HV“ (550x57-58 cm; ca. 337 – 367 Lit. Vol.; SLL: 79 cm)
- „Speedliner“ (585x53 cm; ca. 389 Lit. Vol.; SLL: 79 cm)

Schließlich gibt es noch die zwei „Oldtimer“ (mit wenig „effizienter“ „Flip Off Steueranlage“):

- „Eski 475“ (475x55 cm; ca. 270 Lit. Vol.; SLL: 71 cm) (Umklapp-Steuer)
- „Eski 530“ (530x55 cm; ca. 316 Lit. Vol.; SLL: 71 cm) (Umklapp-Steuer)

Wozu braucht LETTMANN da noch einen:

- „Skinner“ (560x54 cm; ca. 285 Lit. Vol.; SLL: 79 cm) (Skeg bzw. Steuerskeg)?

Geht doch die derzeitige Entwicklung von Seekajaks weg von den Kajaks mit lang überhängenden Bug- und Heckspitzen, die im Vergleich zur „Länge über Alles“ nur zu relativ wenig „Wasserlinienlänge“ bieten. Zeitgemäßer sind vielmehr Seekajaks mit relativ steilen Bug- und Hecksteven; denn das garantiert eine möglichst lange Wasserlinienlänge ... und nur die „läuft“! Mit seinem „Speedliner“ hat LETTMANN diesem Trend schon früh Rechnung getragen. Insofern war zu erwarten gewesen, dass er nun eine kürzere Variante des „Speedliner“ entwickelt, jedoch dann mit dem „Skeg“, statt mit der „Balance-Steueranlage“.

Die Briten sind nicht in Sachen „Steueranlage“ (die verwendete „Smart Track“-Steueranlage (Hochklapp-Steuer) ist nur bedingt „brandungstüchtig) wohl aber in Sachen „Wasserlinienlänge“ mal wieder Vorreiter, nämlich

ROCKPOOL:

- „Taran“ (549/536**x52 cm; ca. 370 o. 383 (?) Lit. Vol.; SLL: 75 cm) (Hochklapp-Steuer)
- „Taran 16“ (508x51 cm; ca. 369 Lit. Vol.; SLL: 75 cm) (Hochklapp-Steuer)

TIDERACE:

- „Pace 18“ (549/548**x54 cm; ca. 340 o. 373 (?) Lit. Vol.; SLL: 77 cm) (Hochklapp-Steuer)
- „Pace 17 Tour“ (522/506**x53 cm; ca. ca. 405 Lit. Vol.) (Hochklapp-Steuer)
- „Pace Evoke“ (480/458**x54 cm; ca. 370 Lit. Vol.; SLL: 87 cm) (Hochklapp-Steuer)

Selbst ZEGUL/TAHE haben schon nachgezogen:

- „Velocity“ (550x54 cm; SLL: 82 cm) (Skeg bzw. Hochklapp-Steuer)
- „Searocket“ (550x54 cm; SLL: 82 cm) (Skeg bzw. Hochklapp-Steuer)
- „Seaskater“ (500x56 cm; SLL: 86 cm) (Skeg bzw. Hochklapp-Steuer)

Stattdessen nimmt sich LETTMANN wie schon bei seinem, jedoch nicht mehr im Katalog aufgeführten:

- „Godthab“ (522x52 cm; ca. 268 Lit. Vol.; SLL: 55 cm) (ohne Skeg/Steuer)

die westgrönländischen Seekajaks zum Vorbild, die durch ein traditionelles Design ansprechend wirken, was aber auf Kosten insbesondere der Wasserlinienlänge und der Trockenlaufesigenschaften (hier: geringes Volumen) geht.

LETTMANN steht jedoch mit dieser Entwicklung nicht allein da. Auch ZEGUL/TAHE versuchte sich in Sachen „Grönländer“. Zunächst wurde ein entsprechendes Kajak mit geringstem Volumen und traditionell kleiner Sitzluke entwickelt. Heraus kam ein aufregend schönes Kajak mit riesigen Überhängen**, was sich jedoch wohl nur als „Zweitboot“ eignete:

- „Greenland“ (545/427**x50 cm; ca. 224 Lit. Vol.; SLL: 57 cm) (Skeg)

Da dieses Kajak nur „Liebhaber“ anspricht, aber nicht jeder von ihnen in die Sitzluke passte, wurde das Kajak etwas breiter und etwas voluminöser gemacht und mit einer längeren Sitzluke versehen:

- „Greenland T“ (545/454**x54 cm; ca. 250 Lit. Vol.; SLL: 78cm) (Skeg)

Aber auch diese Veränderungen machte dieses Kajak nur „spritztourentauglich“. Nun wurde das Volumen nochmals um ca. 70 Liter erhöht und heraus kam Seekajak, das sich auch als „Erstboot“ und für Gepäcktouren eignen müsste:

- „Greenland GT“ (545x54 cm; ca. 321 (?) Lit. Vol.; SLL: 79 cm) (Skeg)

Wie wir leicht sehen, liegt LETTMANNs:

- „Skinner“ (560x54 cm, ca. 285 Lit. Vol.; SLL 79 cm) (Skeg bzw. Steuerskeg)

so zwischen „T“ und „GT“. Er verfügt über so viel Volumen, dass „Puristen“ damit auch für mehrere Tag auf Tour gehen können. Ob er wirklich etwas taugt, können wir einem Fahrbericht von **Lutz Berger** entnehmen:

„Moerser Interpretation eines Greenlanders“

der in KAJAK-MAGAZIN, Nr. 1/14, S.80, erschienen ist. Leider ist der Beitrag recht unkritisch geschrieben:

Zu viel Lob ist nicht immer ein Zeichen von „Klasse“, sondern auch eines von Höflichkeit, Befangenheit, Dankbarkeit, Mitleid bzw. zu niedrig angesetzter oder wenig anspruchsvoller Testkriterien!?

Wenn wenigstens gesagt würde, bei welchen Wind- und Seegangsbedingungen und mit wie viel Gepäck der „Skinner“ gepaddelt wurde, könnten wir eher beurteilen, was von dem vielen lobenden Beurteilungen zu halten wäre. Immerhin werden am Rande auch ein paar Nachteile erwähnt:

- luvgierig (Das aber ist eigentlich ab 4 Bft. Seitenwind und ab einer bestimmten Geschwindigkeit jedes Seekajak. Mit dem Skeg kann das entsprechend korrigiert werden, sofern das Seekajak vor Gepäckfahrten richtig getrimmt wird. Leider gibt es keinen Seekajakhersteller, der uns sagt, wo der „Trimpunkt“ seines Seekajaks liegt. LETTMANN bietet zwei Skeg-Varianten an, wobei beide Flossen ein „Schwert“ sind, dessen Fläche sich beim Herauslassen sich nicht kontinuierlich erhöht wie bei einer „Dreieck-Flosse“, das als Skeg viel effizienter eingesetzt werden kann. Übrigens, ist ein Seekajak durch Gepäck oder „Deckslast“ vertrimmt, hilft nur noch das „Steuerskeg“, um das Seekajak auf Kurs zu halten.
- Nasslauf (bei Welle von vorne) (Das ist auf das niedrige Volumen von ca. 285 Liter zurückzuführen, welches jedoch im Beitrag nicht genannt wird, und der unüblichen Länge von 560 cm. Leider wird nichts dazu geschrieben, ob das Seekajak bei Surfkursen ebenso nass läuft, also zum Bohren neigt.
- Agilität (Ja, was heißt das, dass „*kürzere und voluminösere Boote beim Surfen, gerade beim Kurswechsel I(in der Brandung) agiler zu fahren*“ sind? Dass wir den „Skinner“ zwischen den Brandungswellen kaum herum bekommen und so leicht zum Spielball der Brecher werden können, sofern wir im kabbeligen Seegang nicht die nötige Paddeltechnik und das Ankanten per „Hüftknick“ beherrschen?)

Leider finden wir keine Aussagen darüber:

- wie ein gekenterter „Skinner“ zu lenzen ist. (Immerhin bietet LETTMANN eine eingebaute E-Lenzpumpe an);
- ob der „Ergo-Steuerbock“ und die „Plastiksteuerseile“ bei starken Belastungen (z.B. beim Surfen ab 50-cm-Welle) nicht zu elastisch auf den Fußdruck reagieren, sodass der Fußdruck über das Steuerpedal nur teilweise auf das Steuerblatt übertragen werden kann (Ich würde daher den guten, alten Alu-Steuerbock mit verwindungssteifen Fußpedalen und Edelsteuerseile vorziehen?)
- dass der Flossen-Schlitz im Unterwasserschiff auf Grund seiner Lage z.B. während des Starts verschmutzen und folglich die Skeg- bzw. Steuerflosse verklemmen kann. (Damit nach dem Start auf dem Wasser Mitpaddler leichter diese Flosse herausziehen können, bietet es sich an, an der Flosse ein Bändsel zu montieren!)
- dass bei hartem Einsatz (z.B. hohe Stütze bzw. Rolle) das Sitzpolster verrutschen kann und dadurch den Sitzhalt verschlechtert! Das herausnehmbare Sitzpolster liegt nämlich etwas locker auf der Sitzschale. (Vielleicht genügt es hier, das Polster mit einem Teppichklebebank zu fixieren?)
- dass Sitzschale bzw. Steuerbock unterwegs auf dem Wasser verrutschen kann. Beides wird nämlich recht praktisch auf einer Mittelschiene befestigt und kann relativ leicht verstellt werden. Im Laufe der Zeit setzen sich jedoch kleinste Sandkörner auf dieser Schiene fest, was schließlich dazu beitragen kann, dass nach einem Verstellen Sitzschale bzw. Steuerbock nicht mehr dauerhaft festgeschraubt werden können. Problematisch wird so was, wenn sich unterwegs auf dem Wasser bei Seegang Sitzschale bzw. Steuerbock verstellen bzw. wenn der Steuerbock soweit nach vorne rutscht, dass das Bugschott beschädigt wird. (Dies ist übrigens nicht nur typisch für LETTMANN-Seekajaks und kann letztlich nur durch zusätzlich angeschraubte Sperren verhindert werden.)

Text: Udo Beier

04.12.2013 **Glacier Bay** (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Bruno Petroni** in dem Beitrag:

„Glacier Bay. Im Kajak zu den kalbenden Gletschern“

über eine Tour auf der im Süden von Alaska liegenden Glacier Bay.

Der vier Seiten umfassende Bericht zeichnet sich durch viele Fotos (10 Bilder) und ½ Seite Text aus. Der eigentliche Textbeitrag kann auf der Homepage vom KAJAK-MAGAZIN nachgelesen werden:

www.kajak-magazin.com/index.php?option=com_content&view=article&id=744:glacier-bay-im-kajak-zu-den-kalbenden-gletschern&catid=69&Itemid=198&lang=de

Das ist ein Novum für eine kommerzielle Paddelzeitschrift. Insbesondere das öffentliche Fernsehen praktiziert ja so etwas schon seit Längerem, indem es in einem Sendebbeitrag eine Kurz-Info bringt und dann interessierte „Seher & Hörer“ auf seine Homepage verweist, wo darüber ausführlichere Infos zu finden sind.

Mal sehen, ob das Schule macht und andere Magazine nachziehen werden. Eine solche Publikationspolitik ist nicht ohne Reiz, insbesondere bei den manchmal wenig spannend geschriebenen – häufig an „Schulaufsätze“ erinnernden - Tourenberichten. Der Leser schaut sich die Fotos und eine Kartenskizze an, die einen ersten Eindruck über die Tour und die Landschaft geben. Wenn es ihn interessiert, weil er vielleicht dort auch mal paddeln möchte, kann er den Bericht anschließend im Internet nachlesen.

Positiv hervorzuheben bei dieser Art von mehrkanaliger Veröffentlichung ist, dass das KAJAK-MAGAZIN zu jedem Foto einen mehrzeiligen Text bringt; denn nicht immer sprechen Fotos für sich. Negativ zu beurteilen ist jedoch, dass darauf verzichtet wird, den Foto-Beitrag wenigstens mit einer übersichtliche Kartenskizze zu ergänzen; denn was nützen die schönsten Fotos und der interessanteste Text, wenn nicht darüber informiert wird, wo auf dem Globus sich das Paddelrevier, über das berichtet wird, befindet und wie es rein topografisch aussieht. Erwartet etwa der Verlag, dass wir uns das selber googlen? Aber dann braucht er sich nicht zu wundern, wenn der Leser irgendwann, aber in nicht ganz ferner Zukunft ganz zum „Surfer“ wird und schließlich nur noch googlet, statt sich ein Magazin zu kaufen, in die Hand zu nehmen, durchzublättern und hier & da einen Beitrag zu lesen.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 1/14, S.6.-9 – www.kajak-magazin.com

29.11.2013 **Gibt es das „ideale“ Seekajak?** (Ausrüstung)

Ja, gibt es das denn, das „ideale“ Seekajak? Nun, das setzt zunächst die Klärung voraus, was wir unter einem „idealen“ Seekajak verstehen!

- Sollte es besonders gut für bestimmte Einsatzbereiche geeignet sein, z.B. für Marathonwettfahrten, Spritz-/Wochenendetouren oder mehrwöchige Touren?
- Sollte es für bestimmte Gewässerbedingungen geeignet sein, z.B. für Flachwasser-/Seegangs-/Brandungs-/Surfbedingungen?
- Sollte es für bestimmte Windbedingungen geeignet sein, z.B. für schwachen bis mäßigen Wind (bis 3-4 Bft.), für frischen bis starken Wind (bis 6 Bft.) oder auch für steifen bis stürmischen Wind (bis 8 Bft.)?
- Sollte es für einzelne Personengruppen geeignet sein, z.B. für kleine & leicht bzw. für große & schwere Kanutinnen bzw. Kanuten?
- Oder sollte es maßgeschneidert die Ansprüche einer einzelnen Person erfüllen?

Vor allem seetüchtig!

Und überhaupt: Welche Eigenschaften soll es haben und wie gut sollen diese Eigenschaften jeweils in Vergleich zu anderen Seekajaks erfüllt werden. D.h. wie seetüchtig, und somit: wie seegangs-, kenter-, navigations-, verkehrs- und reisetüchtig sollte es sein?

Versuchen wir erst einmal, das ganze Bündel an Eigenschaftsmerkmalen aufzuzeigen, die ein Seekajak ausmachen. In Klammern werden dabei jene Faktoren genannt, die prägend für das jeweilige Eigenschaftsmerkmal sind.

(1) Seegangstüchtigkeit:

- Kursstabilität (→ kein Kielsprung);
- Wendigkeit (→ viel Kielsprung, Knickspant);
- Sitz-/Fuß-/Schenkelhalt (→ Sitzbreite, Schenkelstützen, Fußstützen);
- festsitzende und dichte Spritzdecke (→ Süllrand),
- Anfangs-/Endstabilität (Kippligkeit) (→ U-Spant statt Rund-Spant, Kielsprung bei Seegangsbedingungen);
- Trockenlauf (kein Platschen, Bohren, Spritzen) (→ V-Spant im Bugbereich; Kielsprung, gefirstetes Vorderdeck, höheres Volumen);
- Windunempfindlichkeit (Lee-/Luvgerigkeit, Abdrift) (→ weniger Volumen, weniger Oberdeck, weniger Kielsprung);
- Surfbarkeit (→ etwas Kielsprung und etwas mehr Volumen im Achterschiff);
- Trimmbarkeit (→ Skeg);
- Steuerbarkeit (→ Steuer);

(2) Kentertüchtigkeit:

- Unsinkbarkeit (→ mindestens 2fache Abschottung);
- Lenzbarkeit (→ eingebaute Lenzpumpe);
- Cockpitvolumen (→ je niedriger, desto schneller lenzbar);
- Sitzluke (→ nicht zu klein, aber auch nicht zu groß; denn sonst stört der große Spritzdeckenteller beim Wiedereinstieg);
- Rollbarkeit (→ Sitz-/Schenkel-/Fußhalt; niedrigeres Achterdeck?);
- Verhinderung des Bootsverlusts (→ Rettungshalteleinen, Toggles);
- Erleichterung des Wiedereinstiegs (→ Rettungshalteleinen);
- Verletzungsgefahr (→ angehängtes Steuer);
- griffiger hinterer Süllrand (leichteres Schließen der Spritzdecke) (→ hinterer Süllrand sollte über das Achterdeck ragen);

(3) Navigationstüchtigkeit:

- Kartendeck (→ eben, nicht weggeneigt von der Sitzluke, genügend breit (für DIN A3-Karten quer gelagert), vorderer Süllrand plan zum Kartendeck)
- Kartensicherung (→ Kartenhaltegummis auf Deck und gegebenenfalls Spritzdecke);
- Kompass (→ auf dem Vorderdeck möglichst plan integriert);
- Sitzluke (→ möglichst klein);

(4) Verkehrstüchtigkeit:

- Sichtbarkeit (→ Signalfarbe, Reflexstreifen);

(5) Reisetüchtigkeit:

- Schnelligkeit (Wasserwiderstand) (→ lange Wasserlinienlänge, kurze Wasserlinienbreite; kein Kielsprung, Rundspant, gerade Steven, konvexe Bootsform; Fußstützen & Sitzluke, die die Beinarbeit ermöglichen; Steuer);
- Materialwiderstandsfähigkeit;

- Lagerung griffbereiter Ausrüstungsteile (→ Gepäcknetz auf dem Achterdeck oder Tagesluke auf dem Kartendeck);
- Lagerung des Gepäcks bei Spritztouren (→ Tagesluke auf dem Achterdeck);
- Gepäckvolumen (→ maßgeschneiderter Einbau der Bug-Abschottung);
- Gewicht (nur bei Tagestouren, Wettfahrten und beim Landtransport von Bedeutung).

„Spitzenwerte“

Ja, über welche dieser Eigenschaften soll nun ein „ideales“ Seekajak verfügen und wie gut sollen diese Eigenschaften erfüllt werden. Ein Seekajak, das bezüglich aller Eigenschaften „Spitzenwerte“ erreicht, werden wir nie finden; denn es gibt einfach kein Seekajak, das in allen Punkten bei allen Bedingungen am besten abschneidet; denn manche Eigenschaftsmerkmale schließen sich einander aus:

Beispielsweise wird ein sehr schnelles Seekajak auch sehr kursstabil, dafür aber weniger wendig sowie recht kipplig sein. Außerdem läuft es nur dann trockener, wenn es voluminöser ist und ein gefirstetes Vorderdeck hat, was jedoch die Windempfindlichkeit erhöht.

Abgesehen davon: Ein Seekajak, das schnell bei Flachwasserbedingungen gepaddelt werden kann, wird bei kabbeligen Seegangsbedingungen nicht mehr so leicht beherrschbar sein (d.h. es wird kippliger sein und beim Surfen bzw. Gegenwindpaddeln zum Bohren neigen) und folglich nicht mehr so schnell gepaddelt werden können, und zwar egal, aus welcher Richtung der Wind weht.

Außerdem: Bei kurzen Wellen ist ein kürzeres Seekajak von Vorteil, da es über die Wellen gleitet, statt durch die Wellen zu bohren, ansonsten haben jedoch kürzere Seekajaks eine geringere Rumpfgeschwindigkeit.

Weiterhin: Ganz kleine Sitzluken erleichtern die Arbeit mit der Seekarte, erschweren aber den Wiedereinstieg nach einer Kenterung. Eine mittelgroße Sitzluke erleichtert den Wiedereinstieg, aber erschwert die Kartenarbeit. Eine ganze große Sitzluke erschwert dagegen erneut den Wiedereinstieg, weil die Spritzdecke mit dem riesigen Spritzdeckenteller beim Wiedereinstieg äußerst hinderlich ist: Erst bleibt der Spritzdeckenteller überall hängen und schließlich, wenn wir in unserem Cockpit Platz genommen haben, sitzen wir auf ihm!

Schließlich: Wer auch bei einem Rückenwindkurs schnell sein will, dessen Seekajak muss leichter ins Surfen kommen. Seekajaks mit ausgeprägtem Kielsprung und etwas voluminösen Heckvolumen können dann Punkte machen, die sie aber wieder verlieren, wenn sie im Flachwasser auf Tempo gepaddelt werden.

Folglich macht es keinen Sinn, nach dem Seekajak mit „Spitzenwerten“ zu suchen. Ein jedes Seekajak stellt nämlich einen Kompromiss aus den obigen fünf zentralen Eigenschaftsmerkmalgruppen und den dabei zugrunde liegenden Touren-, Wind- und Gewässerbedingungen dar.

„Kompromisslösung“

Wie aber sieht solch eine „Kompromisslösung“ aus? Und: Können wir darüber das „ideale“ Seekajak finden?

Rein theoretisch setzt eine solche Kompromisslösung auf alle Fälle die Kenntnis:

- aller technischen Eigenschaftsmerkmale,
- ihre Bewertung
- und ihre Gewichtung

voraus. Abgesehen davon, dass wir die meisten technischen Daten eines Seekajaks nicht kennen, sondern höchstens „erahnen“, scheitert eine allgemeingültige Kompromisslösung allein schon an der Gewichtung; denn diese hängt ab:

- zum einen vom **Einsatzgebiet** eines Seekajaks (z.B. soll mit ihm um die Wette gepaddelt werden („Racer“) oder lange Strecken mit Gepäck überwunden werden („Long-Distance-Touring“) oder in der Brandung gepaddelt werden („Surf-Player“))
- und zum anderen von den **persönlichen Präferenzen** des einzelnen Kanuten.

Natürlich ist es nicht nur denkbar, sondern auch bislang gängige Praxis, die meisten Seekajaks so zu konstruieren, dass es über „Allround-Eigenschaften“ verfügt. D.h. keines dieser Eigenschaften nimmt eine „Spitzenstellung“ ein. Dafür bietet ein Seekajak mit solchen Eigenschaften ein zufriedenstellenden Kompromiss: Es ist z.B. schnell genug, nicht allzu kippelig, einigermaßen kursstabil und genügend wendig und so voluminös, dass wir unser Gepäck unter bekommen, sodass wir mit solch einem „Allrounder“ für 1-2 Wochen auf Tour gehen können, aber nicht scheitern, wenn wir dabei in Brandung geraten bzw. von einem 6er Wind überrascht werden. Ein solches „Allround“-Seekajak als das „ideale“ Seekajak herauszustellen, könnte jedoch etwas missverständlich sein.

Im Laufe der Jahrzehnte hat sich nicht nur der Kreis jener erweitert, die auf dem Meer paddeln, sondern auch die Hersteller von Seekajaks bieten längst nicht mehr nur ein einziges Seekajak an. In der Zwischenzeit variieren die Seekajaks eines Herstellers

- nicht bloß vom Gepäckvolumen her (damit wir ein Seekajak finden können, dass für Tagestouren bzw. mehrwöchige Gepäcktouren geeignet ist),
- sondern auch vom Cockpitvolumen (damit die kleineren und größeren Kanuten ein für sie geeignetes Seekajak finden können),
- aber auch von der Wasserlinienlänge/-breite und der Spantenform (hier: Trend zum Rundspanter) (damit wird dem Wunsch jener Kanuten Rechnung getragen, die eigentlich mit dem Seekajak möglichst schnell paddeln möchten)
- bzw. neuerdings auch von der Brandungstüchtigkeit (damit der „Surf-Player“ bei rauen Seegangsbedingungen möglichst nicht so schnell überfordert wird, was mit Seekajaks erreicht werden kann, die über einen voluminöseren Bug, genügend Kielsprung, gefirstetem Vorderdeck, einen ausgeprägten Knickspant im Cockpitbereich und einer etwas nach achtern verschobenen Sitzposition verfügen).

Nicht zu vergessen ist dabei die – seit –zig Jahren bewährte, ein „Eigenleben“ führende – Entwicklung surftüchtiger Kajaks, nämlich die „Surf-Ski“, (lange schmale Sit-on-Top-Kajaks) die speziell für Rückwind- und Surfkurse entwickelt wurden.

Was die „**Long-Distance-Touring**“-**Seekajaks** betrifft, gibt es in den letzten Jahren ein immer größer werdendes Angebot:

* (mit: WW = Wasserwiderstand bei 5 Knoten (9,26 km/h) lt. SEA KAYAKER)

- „Taran“ (549x52 cm; ca. 370 Lit. Vol.; WW = 2,83 kg) von ROCKPOOL
- „Baidarka“ (547x55 cm; ca. 360 Lit. Vol.; WW = 2,83 kg) von ZEGUL/TAHE
- „18X Sport“ und „18X“ (549x56 cm; ca. 369 Lit. Vol.; WW = 2,85 kg) von EPIC
- „Nomad“ (577x55 cm; ca. 389 Lit. Vol.; WW = 2,93 kg) von CURRENT DESIGNS
- „Inuk“ (550x51 cm); ca. 315 Lit. Vol.; WW = 2,95 kg) von KIRTON
- „Viviane“ (580x55 cm; ca. 392 Lit. Vol.; WW = 2,99 kg) von MIKS/KAJAKSPORT
- „Pace 18“ (546x54 cm; ca. 340 Lit. Vol.; WW = 3,06 kg) von TIDERACE
- „Distance“ (587x52 cm; ca. 328 Lit. Vol.; WW = 3,09 kg) von SKIM
- „XP 18“ (549x53 cm; ca. 334 Lit. Vol.; WW = 3,11 kg) von POINT 65°N

- „Freya 18“ (560x58 cm; ca. 400 Lit. Vol.) von POINT 65°N
- „Searocket“ (550x54 cm) von ZEGUL/TAHE
- „Wahoo“ (549x54 cm, ca. 390 Lit. Vol.) von MIKSKAYAKS
- „Speedliner“ (585x53 cm; ca. 389 Lit. Vol.) von LETTMANN

Ähnlich verhält es sich mit dem Angebot an „**Surf-Player**“:

- „Hammer“ (PE) (407x60,5 cm; ca. 320 Lit. Vol.) von P&H.
- „Delphin 150“ (PE) (457x55 cm; ca. 247 Lit. Vol.) von P&H
- „Aries 150“ (457x55 cm; ca. 247 Lit. Vol.) von P&H
- „Aries 155“ (466x57 cm; ca. 279 Lit. Vol.) von P&H
- „Delphin 155“ (PE) (479x58 cm; ca. 322 oder 267 Lit. Vol.; WW = 3,88 kg) von P&H
- „Gemini SP“ (452x56 cm; ? Lit. Vol.) von Valley
- „Xtra“ (505x57 cm; ca. 321 Lit. Vol.; WW = 3,93 kg) von TIDERACE
- „Xtra HV“ (505x57 cm; ca. 369 Lit. Vol.) von TIDERACE
- „Xtreme“ (516x55 cm; ca. 335 Lit. Vol.; WW = 3,96 kg) von TIDERACE

Aber welches von diesen hier aufgeführten Seekajaks ist nun das „ideale“ Seekajak zumindest aus der Sicht eines „Langstreckenpaddlers“ bzw. eines „Brandungspaddlers“?

Der „Marathonpaddler“ hat es da noch recht leicht. Zumindest wenn er „kippsicher“ ist, genügt es ihm sicherlich, bei der Suche nach dem „idealen“ Seekajak allein nach einem Seekajak mit dem niedrigsten Wasserwiderstand (z.B. ab 10 km/h) Ausschau zu halten. Dem „Langstreckentourenpaddler“ hilft aber eine solche Fixierung auf das Eigenschaftsmerkmal „Wasserwiderstand“ genauso wenig weiter wie dem „Brandungspaddler“ die Fixierung auf das dominierende, jedoch für ihn nicht allein entscheidende Eigenschaftsmerkmal „Wendigkeit“. Beide müssten auch noch weitere, wenn auch jeweils andere Eigenschaften berücksichtigen.

Um welche Eigenschaft es sich dabei handeln sollte, kann nur bei Kenntnis des Einsatzgebietes abgeleitet werden. Wie diese Eigenschaften aber zu bewerten & gewichten sind, dass kann nur subjektiv, d.h. vom einzelnen Kanuten bestimmt werden. Da ihm in der Regel die technischen Daten nicht bekannt sind, genügt es, wenn er sich bei der Suche nach dem für ihn „idealen“ Seekajak näherungsweise in Form von Mindest- oder Maximalbedingungen (Nebenbedingungen) herantastet.

„**Näherungslösung**“

Uns wird es nicht gelingen, das „ideale“ Seekajak zu finden, welches für alle Kanutinnen und Kanuten ideal ist, und zwar auch dann nicht, wenn wir uns bei der Suche darauf beschränken, das „ideale“ „Langstreckentouren-Seekajak“ zu finden. Die Präferenzen (hier: Wünsche/Bedingungen) & Maße (hier: Größe & Gewicht) der „Langstreckentourenpaddler“ sind einfach zu unterschiedlich, als dass wir in der Lage sind, das „Seekajak“ zu finden, das für alle diese Küstenkanuwanderer gleichermaßen „ideale“ ist.

Wohl aber ist es möglich, das „ideale“ Seekajak für einen einzelnen Kanuten zu finden. Er braucht nur seine Präferenzen & Maße offenzulegen. Es muss ihm dabei jedoch bewusst sein, dass nicht jeder Wunsch zu 100% erfüllt werden kann; denn manche Wünsche schließen sich einander aus, z.B.

- ein wendiges Seekajak kann nicht kursstabil sein,
- ein windunempfindliches Seekajak nicht trocken laufen,
- ein voluminöses Seekajak nicht windunempfindlich sein,
- ein voll ausgerüstetes und strapazierfähiges Seekajak nicht leicht sein,
- ein schnelles Seekajak nicht eine hohe Anfangs-/Endstabilität haben

Als eine **Näherungslösung** zum Auffinden eines „idealen“ Seekajaks z.B. für einen bestimmten „Langstreckentourenpaddler“ bietet sich etwa die folgende Vorgehensweise an:

- Suche nach einem Seekajak mit möglichst niedrigem Wasserwiderstand (z.B. bei 7-8 km/h).

Der Wasserwiderstand sagt etwas über den „Leichtlauf“ eines Seekajaks aus. Leider finden wir nur selten Daten über den Wasserwiderstand von Seekajaks, geschweige denn dass die Daten verschiedener Seekajakhersteller miteinander vergleichbar sind. Bislang hat sich lediglich das us-amerikanische SEA KAYAKER-Magazin die Mühe gemacht, für einen ausgewählten Kreis von Seekajaks solche Daten zu ermitteln, und zwar bei einer vorgegebenen Zuladung (hier: 113,4 kg) und bezogen auf unterschiedliche Geschwindigkeitsbereiche (z.B. 7,4 km/h, 8,3 km/h, 9,3 km/h und 11,1 km/h).

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=21456&postcount=1>

Wir müssen daher stattdessen auf die Ersatzgröße:

- Wasserlinienlänge (z.B. mindestens 475-500 cm)

oder – weil auch meist darüber kein technischen Daten bekannt sind – auf vergleichbare Ersatzgröße zurückgreifen, z.B. auf:

- Länge/Breite (z.B. 520-550 cm bzw. 53-58 cm) (je länger & schmaler desto positiver für den „Leichtlauf“),
- Bug-/Hecksteven (je gerader desto positiver für den „Leichtlauf“),
- Kielsprung (je ausgeprägter desto negative für den „Leichtlauf“),
- Spantenform (je runder desto positiver für den „Leichtlauf“),
- Gewicht (je schwerer desto negativer für den „Leichtlauf“)
- bzw. auf die – ohne Probleme selber ermittelbare - „persönliche maximale Sprintgeschwindigkeit“ (z.B. 11-12 km/h) (je höher diese Sprintgeschwindigkeit desto positiver für den „Leichtlauf“ ab 8 km/h).

Übrigens, lt. SEA KAYAKER sind die Unterschiede bei den Wasserwiderstandswerte von Seekajaks, deren Abmessungen zwischen 500-550 cm (Länge) und 53-58 cm (Breite) liegen, bis 7,4 km/h (4 Knoten) relativ gering. Erst wenn wir schneller paddeln wollen, wirken sich die Wasserwiderstandswerte auf den „Leichtlauf“ eines Seekajaks aus. Und dann lohnt es sich, mangels konkreter Wasserwiderstandswerte auf die oben aufgeführten „Ersatzgröße“ zu achten, wohl wissend, dass das ganze Streben nach einem leicht zu laufenden Seekajaks nichts bringt, wenn wir auf unseren Touren zu viele Kilogramm an Ausrüstung & Verpflegung mitschleppen und – denn ein Seekajak fährt nicht von alleine – darauf verzichten, etwas zur Erhöhung unserer Kondition zu tun.

D.h. ein Küstenkanuwanderer mit „Long-Distance-Touring“-Ambitionen sollte vielmehr darauf achten, dass sein zukünftiges Seekajak zumindest die folgenden **Nebenbedingungen** erfüllt, z.B.

- Befriedigender Schenkel-, Sitz- und Fußhalt (→ Ein-/Ausstieg mit angezogenen Beinen möglich, verstellbare Schenkelstützen);
- Befriedigende Anfangs- und Endstabilität (→ Kippversuche am Steg; U- vs. Rundspant)
- Befriedigende Kursstabilität (→ nicht zu viel Kielsprung);
- Befriedigende Trockenlaufeigenschaften (→ nicht zu wenig Kielsprung; kein flaches Vorderdeck);

- Befriedigende Surfeigenschaften (→ nicht zu wenig Kielsprung, kein flaches Vorderdeck, voluminöseres Heck);
- Befriedigendes Bootsgewicht (→ voll ausgerüstet z.B. nicht über 28-30 kg);
- Befriedigendes Volumen (→ z.B. 320-360 Liter);
- Einbau des Bugschotts nach Maß (→ Erhöhung des Gepäckvolumen);
- diverse Vorgaben für die Ausrüstung (z.B. integrierte Handlenzpumpe auf dem Vorderdeck, integrierter Kompass, Skeg oder integrierte Steueranlage; Oberdeck vor der Sitzluke als Kartendeck geeignet; zweite Gepäckluke auf dem Achterdeck, keine „Decksluke“ vor der Sitzluke, frei hängende Bug-/Heck-Toggles usw. usf.).

Die Überprüfung dieser Bedingungen kann jeder selber für sich vornehmen, und zwar durch Besichtigung, Sitzprobe (zu Land und zu Wasser) bzw. Probefahrt (bei Wind & Welle). Auf diese Weise habe ich das für mich „ideale“ Seekajak, einen „Oland“ (530x55 cm; ca. 320 Lit. Vol.) von PIETSCH und HANSEN, gefunden, auch wenn ich während der Entscheidungsfindung:

- ein paar Abstriche in Sachen „Geschwindigkeitspotenzial“ zu Gunsten einer besseren Wendigkeit hinnehmen musste,
- mir klar war, dass ich nachträglich den Schenkelhalt durch den Einbau von verstellbaren Schenkelstützen (von LETTMANN) und den Fußhalt durch den Einbau von ZÖLZER-Fußpedalen verbessern müsste,
- und dass ich das für längere Touren etwas niedrige Gepäckvolumen durch zusätzliche Deckslast kurzzeitig erhöhen müsste.

Andere Küstenkanuwanderer und –wanderinnen mögen da anders denken und folglich eher andere Seekajaks als „ideal“ – richtiger: „als für sich ideal“ - bezeichnen. Zumindest begegne ich bei meinen Touren und Kursen den „Oland“ recht selten. Vielleicht liegt das auch daran, dass die anderen sich gegen den „Oland“ entschieden haben, da er das Kriterium:

- auch bei beschädigtem Steuer muss er bei Wind & Seegang auf Kurs gehalten werden können“

nicht „befriedigend“ erfüllt. oder auch daran, dass all ihre Mitpaddler in britischen Skeg-Seekajaks paddeln. Da wollen sie nicht mit einem norddeutschen Steuer-Seekajak (spöttisch als „Tret“-Boot bezeichnet) aus der Reihe tanzen, auch wenn sie damit den anderen davon surfen könnten!?

Text: Udo Beier

27.11.2013 „Integrierte“ Steueranlagen (Ausrüstung)

Endlich, über 20 Jahre lang boten PIETSCH & HANSEN und LETTMANN als einzige Hersteller von Seekajaks eine integrierte Steueranlage an. Nun hat der britische Seekajak-Hersteller VENTURE KAYAKS nachgezogen:

www.venturekayaks.com/news/

Bei der integrierten Steueranlage wird das Steuerblatt – ähnlich wie bei einem verstellbaren Skeg - so unter dem Heck platziert ist, dass es im hoch-/eingezogenen Zustand vollständig im Unterwasserschiff verschwindet.

Die Vorteile:

- Das Steuerblatt erreicht im ausgezogenen/heruntergelassenen Zustand mehr Wassertiefe und ragt bei Seegang nicht so schnell aus dem Wasser heraus. Dadurch lässt sich mit solch einer Anlage effizienter steuern, was das Paddeln bzw. Surfen bei Rückenwindbedingungen erleichtert.
- Wegen der günstigen Position des Steuerblatts unter dem Heck kann es kürzer und folglich auch verwindungssteifer sein als die meisten hinten am Hecksteven angehängte Steuerblätter (z.B. „Heckumklappsteueranlagen“ bzw. „Heckhochklappsteueranlagen“), sodass Steuerausschläge direkter und somit effizienter ausgeführt werden können.
- Im hoch-/eingezogenen Zustand verschwindet das Steuerblatt vollständig im Unterwasserschiff. Bei Grundberührung (z.B. bei Kenterung in der Brandung oder beim Rückwärtssurf auf den Strand) kann es dann nicht mehr beschädigt werden. Außerdem bietet das eingezogene Steuerblatt keine Windangriffsfläche, die bei allen anderen Steuerblättern (z.B. „Heckumklapp-“, bzw. „Hochhochklappsteueranlagen“) zur Erhöhung der Luvgerigkeit führt. Das Paddeln unter Brandungsbedingungen bzw. bei Flachwasserbedingungen - also bei Bedingungen, bei denen wir das Steuerblatt eingezogen haben - wird dadurch erleichtert.

Die Nachteile:

- Wir kennen es vom verstellbaren Skeg, das im eingezogenen Zustand in einem Schlitz verschwindet. Wenn dieser Schlitz verschmutzt oder sich in diesem Schlitz z.B. ein Kieselstein festsetzt, dann kann es später auf dem Wasser Probleme mit dem Herunterlassen des Skegs geben.
Dieses Verschmutzungsproblem können auch integrierte Steueranlagen haben, insbesondere wenn sie in einem engen Schlitz verschwinden und der Schlitz am Spülsaum oder an Land mit dem Boden (hier: Schlick, Sand, Kieselsteinen) in Berührung kommt.
Außerdem besteht die Gefahr, dass bei Bodenberührung der Drehmechanismus des Steuerblatts verschmutzen kann.
In beiden Fällen führt das dazu, dass das Steuerblatt nicht mehr heruntergelassen werden kann.
Deshalb sollten wir (1.) gleich nach dem Anlanden prüfen, ob dieser Schlitz frei von Verschmutzungen ist.
Auch ist (2.) vor dem Start nochmals zu kontrollieren, ob das Steuerblatt leichtgängig herausgelassen werden kann.
Und (3.) beim Starten vom Strand oder einer Wattfläche aus, sollten wir möglichst einen „Nassstart“ machen, also uns erst in das Seekajak setzen, wenn es keine Grundberührung mehr hat. Auf einen „Robbenstart“ sollten wir daher verzichten, was jedoch bei Brandungsbedingungen nicht immer möglich sein wird.
Übrigens, Skeg-Paddler haben sich mit diesem Verschmutzungsproblem abgefunden und daher vorbeugend ein Bündel am Skegblatt montiert, damit – wenn das Blatt nach dem Start auf dem Wasser nicht herausrutschen will - ein Dritter es notfalls am Bündel herausziehen kann.
- Nicht integrierte Steueranlagen können, ohne auf die Stellung des Steuerblatts zu achten, an der Hochziehleine aus dem Wasser gezogen werden.
Bei den integrierten Steueranlagen ist jedoch darauf zu achten, dass das Steuerblatt exakt gerade zur Fahrtrichtung ausgerichtet ist, bevor es eingezogen wird.
Wer also anlanden will, muss vor dem Einziehen des Steuerblatts gezielt und zügig geradeaus paddeln, weil sich das Steuerblatt nur dann direkt unter dem Schlitz befindet und nur dann in den Schlitz gezogen werden kann. Bei Seegangs- bzw. Brandungsbedingungen ist das nicht immer ganz einfach. Wer dann nicht das nötige

„Fußspitzengefühl“ hat, welche Stellung das Steuerblatt gerade einnimmt, dem gelingt es u.U. nicht immer, beim ersten oder zweiten Versuch das Steuerblatt einzuziehen.

- Gelingt es einem nicht oder vergessen wir es, das Steuerblatt einzuziehen, ist das bei einer am Hecksteven angehängten Steueranlagen nicht weiter schlimm. I.d.R. richtet sich das Steuerblatt in etwa in Fahrtrichtung aus und klappt bei Grundberührung einfach hoch. Lediglich wenn das Seekajak quer treibt oder beim Anlanden kentert, kann eine solche Steueranlage beschädigt werden.
Demgegenüber wird das nicht eingezogene Steuerblatt einer integrierten Steueranlage bei Grundberührung mit großer Wahrscheinlichkeit verbogen bzw. das Unterwasserschiff wird durch das hochgedrückte Steuerblatt beschädigt.
Das sollte einem als Fahrer eines Seekajaks mit integrierter Steueranlage bewusst sein. Er muss daher stets darauf achten, dass bei Grundberührung Gefahr, dass Steuerblatt mindestens so weit eingezogenen ist (sog. „Flossen-Stellung“), dass es bei Grundberührung automatisch in den Schlitz rutscht statt quer zu schlagen und das Unterwasserschiff einzudrücken.
- Weiterhin muss sichergestellt sein, dass das hochgezogene bzw. in „Flossen-Stellung“ gezogene Steuerblatt nicht versehentlich wieder ganz heraus rutschen kann (z.B. nach einer Kenterung in der Brandung), um bei einer dann anschließenden Grundberührung das Unterwasserschiff & Steuerblatt vor Beschädigungen zu bewahren.
- Schließlich muss der Mechanismus, der die Steuerausschläge auslöst, so konstruiert sein, dass das Steuerblatt maximal um ca. 150° gedreht werden kann.
D.h. es muss eine Sperre eingebaut sein, die verhindert, dass das Steuerblatt z.B. bei einer Kenterung im Kappelwasser von der Wasserwucht einmal im Kreis gedreht wird. Anderenfalls könnte es passieren, dass die Steuerpedalen so verzogen sind, dass der „Kenterbruder“ nach gelungenem Wiedereinstieg keinen Fußhalt mehr findet, oder dass das Steuerblatt so verdreht ist, dass nur noch eine Kurve gepaddelt werden kann.

Ja, das wär's, was über „integrierte Steueranlagen“ zu sagen ist. Trotz einiger Nachteile überzeugen mich die Vorteile so sehr, dass ich seit ca. 20 Jahren u.a. ein Seekajak mit solch einer Steueranlage paddle.

Die Nachteile eines am Hecksteven anmontierten Steuerblattes wiegen m.E. schwerer (hier: wenig effizient beim Surfen, Tendenz zur Luvgierigkeit im hochgezogenen Zustand, Beschädigungsgefahr beim Brandungspaddeln, Verletzungsgefahr bei Rettungsaktionen, Verlustgefahr bei Kenterungen).

Und die Nachteile eines verstellbaren Skegs dürfen auch nicht schöngeredet werden (hier: erschwertes Kurshalten beim Surfen, mangelhafte Wendigkeit bei kappeligen Seegangsbedingungen, Trimmprobleme; Verschmutzungsprobleme, die dazu führen können, dass das Skeg nicht mehr eingezogen bzw. herausgelassen werden kann, sodass gerade schwächere Kanuten dann nicht mehr ihr Seekajak beherrschen).

Wem insbesondere missfällt, dass Steuer bzw. Skeg beschädigt werden können, dem ist eigentlich nur zu raten, ganz „unten Ohne“ zu paddeln. Dann kann zumindest nichts mehr an seinem Seekajak kaputt gehen. Ob auf Dauer jedoch der Kanute selber damit klar kommt und das körperlich aushält, hängt sicherlich von seiner Leistungsfähigkeit ab. D.h. je weniger leistungsfähig jemand ist, desto mehr Ausrüstung benötigt er, um seine Schwächen zu kompensieren. Oder auch anders herum: Je leichter einem das Paddeln fallen soll, umso umfangreicher sollte seine Ausrüstung sein.

Pietsch & Hansen-Modell – www.pietsch-hansen-kajaks.de/technik.htm

Die Steueranlage mit dem im Unterwasserschiff integrierten Steuerblatt wurde einst Anfang der 80er Jahre von **Jürgen Pietsch** erfunden und erstmals in den „Habel“ eingebaut. In der Zwischenzeit ist das Seekajaksortiment von PIETSCH & HANSEN ausgeweitet:

- „Oland“ (530x55 cm; 320 Liter Volumen),
- „Amrum III“ (532x54 cm; ca. 330 Lit. Vol.),
- „Habel IV“ (546x58 cm; 350 Lit. Vol.),
- „Gröde II“ (580x52 cm; 340 Lit. Vol.),
- „Hooge“ (KII) (650x63 cm; 560 Lit. Vol.).

In all diesen Seekajaks ist eine integrierte Steueranlage eingebaut. Das Steuerblatt dieser Anlage ist etwa 50 cm vor dem Hecksteven platziert. Das hat den Vorteil, dass das Steuerblatt auch bei steilem, hohem Seegang fast immer im Wasser bleibt und dadurch effizient eingesetzt werden kann.

Aufgrund dessen, dass die Seekajaks von PIETSCH & HANSEN über einen recht ausgeprägten Kielsprung verfügen, schleift der Schlitz für das Steuerblatt beim Anlanden bzw. Starten nicht ständig auf dem Boden. Außerdem ist der Schlitz anfänglich sehr weit und offen. Beides führt dazu, dass weder der Schlitz noch der Drehmechanismus des Steuerblatts allzu leicht verschmutzen kann.

Da der Schlitz unten offener ist, lässt sich das Steuerblatt leichter einziehen; dennoch ist nicht auszuschließen, dass der eine oder die andere in der Hektik beim Anlanden durch brechenden Seegang Schwierigkeiten hat, das Steuerblatt hineinzuziehen.

Ist das Steuerblatt eingezogen, sind die Seekajaks von PIETSCH & HANSEN äußerst wendig, was von Vorteil ist, wenn wir einem „Kenterbruder“ zu Hilfe eilen wollen oder Hindernissen ausweichen wollen. Ist jedoch – aus welchem Grund auch immer – das Steuer defekt, dann können wir bei Wind & Welle Probleme mit dem Geradeauslauf eines solchen Seekajaks bekommen.

Der Hochholmechanismus ist so konstruiert, dass er drei Stellungen für das Steuerblatt erlaubt: eingezogen, Flosse bzw. herausgelassen. Das ist von Vorteil, da wir jederzeit wissen, welche Stellung das Steuerblatt gerade einnimmt. Jedoch können wir mit der Flossenstellung nur den Geradeauslauf erleichtern, aber keine Trimmung wie bei einem konventionellen Skeg gegen Luv- oder Leegierigkeit vornehmen.

Nachteilig bei diesem Hochholmechanismus ist, dass er sich bei einer Kenterung in der Brandung leicht lösen kann. Eine Beschädigung des Steuerblatts oder des Unterwasserschiffs ist dann nicht mehr auszuschließen.

Lettmann-Modelle – <http://lettman-shop.de/cms/technik/boote-technik/steueranlagen>

LETTMANN baut in einigen seiner Seekajaks zwei verschiedene Varianten von integrierten Steueranlagen an. Bei seiner ersten Variante wird das Steuerblatt in den Hecksteven integriert („Heckstevensteuer“), z.B. beim:

- „Godthab XL“ (530x55 cm; ca. 316 Lit. Vol.),
- „Hanseat“ (LV= 525x57 cm; ca. 330 Lit. Vol.; HV= 525x58 cm; ca. 360 Lit. Vol.),
- „Nordstern“ (LV= 555x57 cm; ca. 390 Lit. Vol.; HV= 555x58 cm; ca. 425 Lit. Vol.),
- „Pacific“ (Zweier) (590x69 cm; ca. 670 Lit. Vol.).

Bei der anderen Variante wird das Steuerblatt wie ein verstellbares Skeg im Unterwasserschiff integriert (sog. „Steuerskeg“), z.B. beim:

- „Polar“ (530x53 cm; ca. 331 Lit. Vol.),
- „Biskaya“ (LV= 535x53,5 cm; ca. 295 Lit. Vol.; MV= 535x54 cm; ca. 325 Lit. Vol. und HV= 540x56 cm; ca. 350 Lit. Vol.),
- „Skinner“ (560x54 cm; ca. 285 Lit. Vol.).

Der Nachteil dieses Heckstevensteuer besteht darin, dass es beim Seegang öfters aus dem Wasser gehoben wird und dadurch etwas an Effizienz einbüßt. Dennoch arbeitet es effizienter als ein Steuerblatt, das hinten am Heck angehängt wird (z.B. Heckumklapp- oder Heckhochklappsteuerblatt, da das Steuerblatt bei kürzer Länge, aber günstigerer Position tief ins Wasser reicht und folglich im Seegang seltener nur in der Luft hängt.

Ein anderer Nachteil besteht darin, dass aufgrund des geringen Kielsprungs dieser LETTMANN-Seekajaks der Drehmechanismus des Steuerblatts im hochgezogenen Zustand den tiefsten Punkt dieser Seekajaks darstellt. D.h. immer wenn das Seekajak auf dem Boden, insbesondere im Sand abgelegt wird, kommt der Drehmechanismus in Kontakt mit dem Sand und verschmutzt. Und gerade beim Starten kann sich dieser Drehmechanismus hinter Steine bzw. im Sand verhaken und nicht nur das Starten erschweren, sondern zur besonders starken Verschmutzung dieses Drehmechanismus führen. Es ist daher nicht ungewöhnlich, dass ein LETTMANN-Küstenpaddler nach dem Start draußen auf dem Wasser mit seiner Steueranlage „Gymnastikübungen“ macht, in der Hoffnung dass danach das Steuerblatt leichter heruntergelassen werden kann.

In Anbetracht dessen, dass der Schlitz, in den das Steuerblatt hineingezogen wird, schmaler als bei den Seekajaks von PIETSCH & HANSEN ist, muss noch exakter geradeaus gepaddelt werden, um das Steuerblatt hochziehen zu können.

Der Hebel, mit dem das Steuerblatt hochgezogen bzw. heruntergelassen wird, ist recht exakt zu verstellen. Wir müssen selber aber unsere Erfahrung machen, welche Stellung der Hebel einnehmen muss, wenn das halb eingezogen und nur noch als Flosse zu verwenden ist, um den Geradeauslauf zu erleichtern. Trimmen können wir jedoch nicht mit diesem Steuerblatt nicht.

Leider verfügt dieser Hebel über keine Rasterung, die dafür sorgt, dass er bei hochgezogenem Steuerblatt sich nicht verstellen kann, und zwar insbesondere nicht bei einer Kenterung in der Brandung.

Demgegenüber besteht der Vorteil des „Steuerskegs“ darin, dass das Steuerblatt ab einer bestimmten Stellung wie ein Skeg mit all damit verbunden Trimmmöglichkeit funktioniert. Ansonsten handelt es sich um eine Steueranlage mit voll funktionstüchtigem Steuerblatt, das – wie bei den PIETSCH & HANSEN-Seekajak geradezu ideal unter dem Unterwasserschiff angebracht ist.

Nachteilig ist die für Skeg typische Verschmutzungsgefahr. Da der Drehmechanismus des Steuerblatts recht tief eingebaut ist, kann zusätzlich auch dieser Drehmechanismus verschmutzen, was dazu führt, dass dann nach einem Start das Steuerblatt nicht herausgezogen werden kann.

Bei einem Skeg gibt es i.d.R. keine Probleme beim Hereinziehen, denn das Skeg befindet sich immer ein Stückchen auch im Schlitz, sodass bei Grundberührung das Skeg von allein in den Schlitz geschoben wird. Beim „Steuerskeg“ ist das nicht möglich. Vor dem Anlanden oder bei Grundberührungsgefahr sollten wir also selber sofort das Steuerblatt hoch in den Schlitz ziehen, was jedoch etwas „Fußspitzengefühl“ erfordert, weil das Steuerblatt genau in Fahrtrichtung gehalten werden muss, bevor wir es in den schmalen Schlitz ziehen können.

Inwiefern das hochgezogene Steuerblatt nach einer Kenterung in der Brandung von alleine wieder herausrutschen kann, konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Wohl konnte ich feststellen, dass der von LETTMANN verwendete „Ergo-Steuerbock“ in Verbindung mit den Steuerkunststoffseilen zu elastischen sind, d.h. zu sehr nachgeben und dadurch den Steuerdruck von den Füßen auf das Steuerblatt nur recht schwammig überträgt, was bei Touren ab 5-6 Bft. Wind von Nachteil sein kann.

Venture Modell - www.venturekayaks.com/news/

Der britische Kajak-Hersteller VENTURE KAYAKS (der zusammen mit P&H und Pyranha einen Unternehmenszusammenschluss bilden) hat nun erstmals ebenfalls eine integrierte Steueranlage in der Variante „Steuerskeg“ entwickelt und bei seinem neuen PE-Seekajak:

- „Jura“ (487x cm)

eingebaut. Beachtenswert scheint dabei, dass jener Hebel, der für die Verantwort der Übertragung des Seilzugs auf das Steuerblatt verantwortlich ist, so konstruiert zu sein scheint, nicht mehr als um ca. 180° gedreht werden kann. Das ist nicht ganz unwichtig; denn ich habe es sowohl bei dem PIETSCH & HANSEN-Steuer als auch bei dem LETTMANN-Heckstevensteuer erlebt, dass bei einer Kenterung im starken kabbligen Seegang die Wasserwucht dafür sorgte, dass das Steuerblatt sich um mehr als 180° verdrehte und dann den „Kenterbruder“ nach dem Wiedereinstieg schier verzweifeln ließ, weil es ihm nicht gelang das Steuerblatt wieder in Fahrtrichtung auszurichten. Übrigens, die Ausrichtung musste ein Dritter vornehmen und war nur unter Mühe mit viel Fingerspitzengefühl möglich.

Kari Tek Modell - www.karitek.co.uk

Der Zubehör-Hersteller KARI TEK produziert seit einiger Zeit ein „Skeg Rudder“, also eine Variante, die dem „Steuerskeg“ ähnelt, die jedoch das Steuerblatt nicht per Seilzug, sondern per Hydraulic in Drehung versetzt. Der britische Hersteller SEA KAYAKING UK, der die von **Nigel Dennis** entwickelten Seekajaks vertreibt, bietet seine Seekajaks mit diesem „Skeg Rudder“ an:

www.seakayakinguk.com/seakayaks/?mode=custom&item=rudder

jedoch bin ich noch nie auf ein Seekajak gestoßen, dass mit diesem „Skeg Rudder“ ausgerüstet wurde.

Weitere Varianten mit „integriertem“ Steuerblatt: (wird fortgesetzt)

Heckflossenvarianten von: Epic und Point 65°N - www.epickayaks.com/technology/ www.point65.com

- "18X Sport" (549x56cm; 369 Lit.Vol.): www.epickayaks.com/product/product/epic-18x-sport
- "Freya 18" (560x58 cm; ca. 400 Lit.Vol.): www.point65.com/kategori/5279/freya-18.html

Gummiheckflossenvariante von: Mikskayaks – www.miskayaks.fi

- "Marlin Activ" (520x55 cm; 400 Liter Vol.): www.miskayaks.fi/kayaks/marlin-activ/
- "Unalaska Activ" (KII) (604x65 cm; 685 Lit.Vol.): www.miskayaks.fi/kayaks/unalaska/

Text: Udo Beier

25.11.2013 Risikobehaftete Entscheidungen (Ausbildung)

Sicherheitsaufklärung kann auf verschiedene Art & Weise erfolgen, z.B.:

Vermittlung von theoretischen (Grund-)Kenntnissen: In Frage kommen hier Indoor-Kurse, die in der Regel auch immer zur Erhöhung der Sicherheit beitragen können. Zu denken ist hier an folgende zu vermittelnde Inhalte: z.B. Gezeiten-, Wetter-, Gewässer-, Navigations-, Verkehrskunde; Fahrtenplanung, Gruppenführung, seetüchtige Ausrüstung, Paddeltechniken und Rettungsmethoden.

Sammlung praktischer Erfahrungen: Gedacht ist hier an Outdoor-Kurse bzw. Touren, bei denen Kanutinnen und Kanuten unter Aufsicht, ansonsten aber sehr selbständig im Rahmen des „Learning by Doing“ eigene Erfahrungen sammeln sollen.

Analyse von Seenotfällen: Aktuelle Seenotfälle werden auf ihre ganz konkreten Ursachen hin in einer Art Fall- & Fehleranalyse untersucht, aufbereitet und bereitgestellt, um anderen die Möglichkeit zu bieten, aus den Fehlern Dritter zu lernen.

Aber auch durch die:

Herausarbeitung von typischen Entscheidungsmustern, die zu Seenotfällen für können: Diesem Aufklärungsansatz liegt die Idee zu Grund, dass jeder Seenotfall wohl auf konkrete Fehler zurückzuführen ist, dass aber hinter jedem Fehler ein bestimmtes Entscheidungsmuster steht, das letztlich ursächlich dafür ist, dass diese Fehler gemacht wurden.

Im Folgenden soll sich mit solchen Entscheidungsmustern auseinandergesetzt werden, die uns veranlassen, nicht alles zu unternehmen, was für unsere Sicherheit wichtig ist. Ziel ist es, zu einer Versachlichung der Unfallursachenanalyse beizutragen, die uns daran hindert, sich von den Unfallursachen einer bestimmten Person zu distanzieren, z.B. nach dem Motto: „*Solch dumme Fehler können mir doch nicht (mehr) passieren!*“ Sie spricht insbesondere die erfahreneren Küstenkanuwanderer an, die ansonsten beim Thema „konkrete Fehlermöglichkeiten beim Küstenkanuwandern“ nicht mehr ansprechbar sind, weil sie eigentlich meinen, genug über das Küstenkanuwandern zu wissen.

Ich beziehe mich dabei auf eine Unfallanalyse, die versucht, die Entscheidungen von Wintertourengehern zu typisieren, die ursächlich für Lawinenunfälle wurden:

<http://avtrainingadmin.org/pubs/mccammonhtraps.pdf> (2004)

Danach haben Wildwasserfahrer diese Entscheidungstypologie aufgegriffen und „eins zu eins“ auf das Paddeln im Wildwasser übertragen:

<http://whitewaterrescue.blogspot.co.uk/2011/02/decision-making.html> (2011)

Nun möchte ich dieser Art de Unfallanalyse auf das Küstenkanuwandern übertragen. Aufmerksam auf diese Entscheidungstypologie machte mich **shovelhead** im SEEKAJAKFORUM:

<http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,78759>

Leider wurde zu diesem Thema nicht sehr zielführend gepostet. Lediglich einmal unternahm **Kan(g)oo** kurz & knapp den Versuch:

<http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,78759,78797#msg-78797>

die in der Literatur genannten Typen, die auf typische Entscheidungsmuster (sog. „Daumenregeln“) zurückzuführen sind, nämlich die Typen:

- Familiarity
- Consistency
- Acceptance
- The Expert Halo
- Social Facilitation
- Scarcity

als „vermeidbare Risiken“ zu identifizieren und diese wie folgt zu klassifizieren:

- Routinefahrten
- Gruppendruck
- blindes Vertrauen
- gefährlicher Stolz
- Herdentrieb

Diese Typologie soll nun hier aufgegriffen und entsprechend ergänzt werden. Dabei ist anzumerken, dass diese typischen Entscheidungsmuster in erster Linie nur Unfälle betreffen, die von erfahreneren Küstenkanuwanderern gemacht werden können. Die Ursachen von Unfällen also, die auf die Unbedarftheit, Unerfahrenheit, Unwissenheit, Inkompetenz und Blauäugigkeit zurückzuführen sind und die von Leute begangen werden, die eigentlich weniger Ahnung vom Küstenkanuwandern haben, werden hier nicht weiter analysiert.

Anfangen will ich hier mit den:

(1) Routineentscheidungen („Gewohnheit“)

Routineentscheiden beruhen auf Gewohnheiten, die nicht weiter hinterfragt werden, da sie sich in der Vergangenheit bewährt haben. Sie sind einem so vertraut, dass sie im Laufe der Zeit mit immer weniger werdenden Überlegungen durchgeführt und dabei schließlich von einer Einstellung geprägt werden, die rückblickend in totaler „Oberflächlichkeit“ endet.

Das betrifft z.B. die Fahrtenplanung zu Hause, den Ausrüstungscheck am Startort und die Fahrtendurchführung unterwegs auf dem Meer.

Die ersten Male wird alles bedacht:

- das Revier,
- das Wetter,
- die Tide,
- der Verlauf der Fahrwasser,
- die einzuschlagenden Kurse,
- die dabei zu erwartenden Gewässerschwierigkeiten.

Je häufiger wir dabei eine bestimmte Tour in einem bestimmten Revier durchführen, desto vertrauter wird sie uns. Schließlich ist es soweit, dass wir uns, keine große Sorgen über Wind, Gezeiten & Gewässerschwierigkeiten zu machen, in unser Seekajak setzen und kurz mal unsere geliebte, ach so vertraute Route ohne (aktuelle) Seekarte abpaddeln. Z.B. so wie jene erfahrenen Küstenkanuwanderer, die gegen Wind und Tide bei einsetzender Dämmerung mit unerfahrenen Kanuten die 8 km hinüber zu ihrer Lieblingsinsel paddelten und drüben nicht – wie gedacht – eine Stunde später anlandeten, sondern erst 4 Stunden später.

Nun, alle sind heile auf der Insel angekommen, letztlich weil solche Fehler das Meer eher verzeiht, als das Wildwasser oder ein Lawinengang.

Eine solche Routineentscheidung kann auch die Inspektion der Ausrüstung betreffen. So wird darauf verzichtet, auf die Vollständigkeit der Sicherheitsausrüstung zu achten (z.B. Spritzdecke, Paddelsicherungsleine, Schleppleine, Schwimmweste, Seenotsignalmittel). Oder die Intaktheit der Ausrüstung wird im Laufe der Zeit in immer größer werdenden Abständen überprüft, bis schließlich die Ausrüstung gar nicht mehr inspiziert wird (z.B. die Steueranlage mit seinen Steuerseilen, Umlenkrollen, Schäkeln u.v.a.m., da sie doch bislang immer okay war). D.h. in Sachen Ausrüstung wird immer mehr „geschludert“. Das ändert sich erst dann, wenn etwas passiert, also etwas beim eigenen Seekajak oder bei einem Seekajak der Mitpaddler kaputt geht. So wird z.B. nicht mehr:

- der Sitz der Steuerpedalen vor dem Start kontrolliert;
- die Sitzlücke vor dem Start daraufhin untersucht, ob lose Gegenstände in der Sitzlücke beim Paddeln stören könnten;
- der feste Sitz der Gepäckklückendeckel überprüft;
- auf den richtigen Sitz der Spritzdecke und seiner Öffnungsschlaufe geachtet;
- die Verschraubung eines verstellbaren Sitzes bzw. des Rückengurtes überprüft;

oder es wird z.B.:

- versäumt, die Batterie vom GPS-Geräte, Handy, UKW-Sprechfunkgerät, Radio bzw. die dazugehörigen Reservebatterien vor der Tour aufzuladen;
- mit einer immer älter, d.h. inaktueller werdenden Seekarte gepaddelt;
- versäumt, vor dem Start die zentralen Positionen im GPS-Gerät einzugeben.
- vergessen, nach dem Anlanden, spätestens vor dem nächsten Start den Schlitz des verstellbaren Skeg zu säubern;
- nicht darauf geachtet, dass das Seekajak weit genug aus dem Wasser gezogen wird.

Das alles würde sicherlich nicht passieren, wenn wir eine Tour planen und durchführen, die in ein uns bislang unbekanntes Revier geht.

(2) **Entscheidungsbindung** („Sturheit“)

Küstenkanuwandern ist eine „situative“ Sportart. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass flexibel auf Änderung der Gewässerbedingungen zu reagieren ist, und zwar insbesondere dann, wenn eine Erhöhung der Gewässerschwierigkeiten zu einer Überforderung der Leistungsfähigkeit einzelner Mitpaddler führen könnte.

Schon der Beginn einer Tour kann davon betroffen sein. Nach stunden- oder gar tagelanger Anreise stehen wir am Startort und erleben kritische Gewässerbedingungen. Gerade wenn diese Bedingungen „grenzwertig“ sind, kann es vorkommen, dass dennoch gestartet wird, letztlich weil wir nicht die Kraft und nicht das Selbstbewusstsein haben, unsere lange vorher festgelegt Planung, an diesem Tag zu starten, zu korrigieren.

Ein Lösung dieses Problems kann übrigens ein „Start auf Probe“ bieten, d.h. wir starten mit der Auflage, wieder zurück zum Startort zu paddeln, um dann dort – nachdem jeder die Gewässerbedingungen selber erlebt hat – die Entscheidung zu treffen, ob nun endgültig gestartet werden kann oder doch noch eine Verbesserung der Gewässerbedingungen abgewartet werden soll. Von Vorteil ist es dabei, wenn der Startort Alternativen zum Paddeln bietet, z.B. eine Gaststätte bzw. einen Aufenthaltsraum, Besichtigungsmöglichkeiten, Zelt-/Übernachtungsmöglichkeiten oder eine Schiffspassage zur nächsten Insel (damit man wenigstens hinaus aufs Wasser kommt und nicht mehr länger auf dem Festland „festhängt“!).

Und unterwegs muss ebenfalls immer wieder situativ auf wechselnde Gewässerbedingungen reagiert werden. D.h. ein Kurs wird vorgegeben, da aber Wind, Welle & Strom anders eintreffen, als erwartet wurde, sind immer mal wieder Korrekturen am Kurs- bzw. der Pausenplanung bzw. der Zielvorgabe vorzunehmen. Das ist typisch für das Küstenkanuwandern und es ist kein Zeichen von Inkompetenz oder Wankelmütigkeit, wenn ein Fahrtenleiter öfters seinen Plan ändert, d.h. seine Kursangaben korrigiert. Trotzdem können allzu häufige Kurskorrekturen die Mitpaddler so beunruhigen, dass sie schließlich an der Kompetenz ihres Fahrtenleiters zweifeln. Das merkt auch ein Fahrtenleiter. Überfordert ihn die Tour, kann es durchaus passieren, dass er Stärke & Kompetenz demonstrieren will und mit einem Mal irgendwann unterwegs an seinem Plan, d.h. an seiner vorher allen Teilnehmern mitgeteilten Entscheidung stur festhält, obwohl sie eigentlich erneut korrigiert werden müsste.

(3) **Entscheidungsanpassung** („Unterordnung“)

Gruppenfahrten entlang der Küste laufen anders ab als Solo-Touren. Sie erfordern immer eine Abstimmung unter den Mitpaddlern.

Die Abstimmung kann nun derart ablaufen, dass wir als einzelne stets akzeptieren, was die Gruppe oder der Fahrtenleiter vorgibt („Entscheidungsanpassung“). Der Grund für solch ein Verhalten kann darin liegen:

- dass wir in einer Gruppe nicht negativ auffallen wollen;
- bzw. dass wir dem Fahrtenleiter voll vertrauen
- oder dass wir dem Fahrtenleiter nicht in seine Fahrtenplanung hineinreden wollen.

Damit tragen wir dazu bei, dass in der Gruppe keine „Unruhe“ entsteht. Das geschieht jedoch auf Kosten der Sicherheit, wenn berechtigte Einwände i.S. Sicherheit nicht vorgetragen werden; denn was nicht kritisiert wird, kann nicht diskutiert werden, und was nicht diskutiert wird, kann nicht insoweit abgewogen werden, ob nun ein Sicherheitsrisiko besteht oder nicht.

Wichtig ist es also, dass Einwände stets vorzutragen sind. Jedoch sollten wir dabei so vorgehen, dass aus unserem Einwand kein Vorwurf abzuleiten ist:

- Eine Formulierung wie „*Ich habe Angst bei dieser Wetterlage hinauszupaddeln*“ klingt sicherlich weniger aggressiv als das Statement „*Ich halte es für unverantwortlich & verrückt, uns hier bei diesen Brechern aufs Wasser zu jagen!*“
- Wenn dann in dieser Angelegenheit im ersten Anlauf zunächst der Fahrtenleiter allein, also abseits der Gruppe angesprochen wird, dürfte das persönliche Anliegen auch weniger provozierend aufgenommen werden.

Anschließend liegt es an den Mitpaddlern bzw. dem Fahrtenleiter zu reagieren, jedoch so, dass der den Einwand vortragende Mitpaddler nicht bloß gestellt wird.

Wichtig ist, dass die Berechtigung von Einwänden ernsthaft geprüft und gegebenenfalls nach Lösungsmöglichkeit, d.h. nach Auswegen gesucht wird.

Ideal wäre es, wenn der Einwand vor dem Start vorgetragen wird; denn dann hätten wir zum Diskutieren nicht nur noch etwas Zeit, sondern wir hielten uns dann auch noch in einer Umgebung auf – nämlich an Land und nicht auf dem Wasser -, wo wir unsere Einwände vortragen können, ohne dass Wind- bzw. Seegangsgerausche die Verständigung erschweren.

Die Diskussion an Land gibt dem Fahrtenleiter auch die Chance, statt seine Mitpaddler zu überreden, ihnen die Möglichkeit zu bieten, in dieser Angelegenheit eigene Erfahrungen zu sammeln, und zwar in dem er seiner Gruppe vorschlägt, unter der Bedingung eine Probefahrt hinaus in den kabbeligen Seegang und bei dem böigen Wind zu unternehmen, dass

anschließend wieder zum Startort zurückgekehrt wird, um dann gemeinsam sich zu besprechend, ob die Gruppe immer noch die Gewässerbedingungen für zu kritisch erachtet.

Eine andere Möglichkeit zur Gefahreinschätzung & -minderung bestände darin, die Tour so zu legen, dass zwischendurch immer wieder die Möglichkeit bestände, sich von den Strapazen der Tour zu erholen (z.B. im Windschatten von Inseln) oder dort die Tour für diesen Tag ganz abzubrechen. D.h. die Tour wird in Unterabschnitte unterteilt, die einzeln angegangen und abgehakt werden können. Und wenn das nicht möglich ist, ist nach einer anderen Route, die auch zum selben oder einem anderen Ziel führt, Ausschau zu halten.

(Fortsetzung folgt)

Text: Udo Beier

20.11.2013 **Grönland- & Aleutenpaddel** (Ausrüstung)

Von Grönland-, aber auch Aleutenpaddel geht schon eine besondere Faszination aus. Wer einen „Eski“ aus Holz & Leinen paddelt, der sollte ihn auch mit einer „Holzlatte“ vorantreiben, wie sie die Inuits verwenden. Und die anderen, die mit Kajaks aus Faserverbundstoffen paddeln? Warum nicht auch?

- Jedoch: Die schnellen Kanuten unter uns werden mit einem Inuit-Paddel nicht wesentlich langsamer sein, und die langsameren nicht merklich schneller.
- Aber: Ein Inuit-Paddel soll weniger windempfindlich sein und es lässt sich leichter rollen.
- Und: Manchmal lindern solche Inuit-Paddel paddelbedingte körperliche Beschwerden.
- Natürlich: Die Umstellung vom Euro-Paddel auf ein Inuit-Paddel dauert etwas, aber irgendwann haben wir uns daran gewöhnt und dann können wir damit sogar surfen:
www.seekajak.ch/e-store/product_info.php?products_id=1686

Wo aber können wir solche Inuit-Paddel kaufen?

Neuerdings bietet LETTMANN „Greenland“-Paddel der Marke „Black-Light“ an. Sie bestehen jedoch aus Kohlefaser:

www.blacklightpaddles.com/

Wem das aber mit dem Kunststoff nicht so recht behagt, dem empfiehlt KANU-MAGAZIN, (6/13) die handgefertigten Inuit-Paddel von **Gisbert Bollmann**:

eMail: gisbertbollmann@freenet.de

Er fertigt unter Verwendung der verschiedensten Hölzer 20 unterschiedliche Grönland- und Aleutenpaddel. Paddellänge, Blattform und Schaft können vom Käufer vorgegeben werden und auch die zu verwendeten Hölzer.

Vergleichbares bieten auch an:

www.kanufalter.de/groenlandpaddel.html (Freiburg Rieselfeld)
www.schreinerei-nomi.de/groenlandpaddel (Berlin / Chiemsee)
www.boot-workshop.de/bootsbau-schule/bootsbau-schule/bootsbaukurse/paddel-pinnenbau.html (Verkauf/Selbstbaukurs) (Peenemünde)
www.gramkajak.dk/ukforside.html (Dänemark)

www.avatakpageie.com/index.php
http://kajakkspecialisten.no/e_arer_pris.php (Norwegen)

(Italien)

und das ist auch noch möglich:

www.bergerboote.de/tipps/basteleien/groenlandpaddel-bauen.html (Selbstbaukurs)
www.boot-workshop.de (s.o.) (auch: Selbstbaukurs) (Peenemünde)

Ich selber verfüge auch über ein Grönlandpaddel, ein 190 cm langes „Sturmpaddel“, gefertigt in Dänemark, das aus 5 verschiedenen Hölzern zusammen geleimt wurde und als Intarsie einen Schweinswal abbildet. Das Paddel wird wie ein Stechpaddel geführt, bei dem mit jedem Schlag die Handposition geändert wird. Mit dieser kurzen Latte wird sehr nass gepaddelt und bei Sturm bzw. Kappelwasser muss doppelt so schnell reagiert werden, wenn rechtzeitig auf der richtigen Seite gestützt werden soll. Mir war das bewusst, aber das störte mich nicht weiter; denn es sollte mir in meinem Arbeitszimmer nur als „Schmuckstück“ dienen.

Übrigens, wer am normalen „Euro“-Paddel hängt, aber die schmalere und dadurch weniger windempfindliche Blattform vorzieht, dem bietet LETTMANN das „Liberty“-Paddel (Größe S) an, dessen Blatt 570 mm lang und 145 mm breit ist, statt: 470x203 mm wie beim konventionelleren „Profile“-Paddel:

<http://lettmann-shop.de/cms/produkte/paddel/seekajak-touren/category/flache-paddeltechnik>

oder 600x90 mm wie bei meinem oben erwähnten „Sturmpaddel“.

Und wer das Einfache liebt, der kann auch mit einem runden Rohr paddeln, wie jener Faltbootfahrer, der in einer Gruppe Sylt umrundete, und zwar mit einem Rohr, das per Teleskopverbindung bis auf etwa 3 m verlängert werden konnte!?

Text: U.Beier

Links:

www.qajaqusa.org/Equipment/paddles.html

<http://qajaqrolls.com/greenland-paddles>

17.11.2013 **Nordsee ist Mordsee!?** Zur **Gefährlichkeit des Küstenkanuwanderns** (Ausbildung)

Gibt es eigentlich Unfälle, bei denen jemand beim Paddeln entlang der deutschen Nord- bzw. Ostseeküste schwer verletzt wurde oder gar tödlich verunglückte? Mir fallen seit 1985 nur zwei Todesfälle ein:

- 1998: Kenterung bei sehr grober Windsee im Nordfriesischen Wattenmeer (Tod durch Ertrinken nach Unterkühlung);
- 2004: Kenterung in der Brandung im ostfriesischen Wattenmeer (Tod durch Kreislaufversagen).

Und ich kenne keinen Fall, bei dem jemand beim Küstenkanuwandern schwere Verletzungen erlitt (z.B. bei Fahrten durch die Brandung oder Felsgärten) bzw. bei dem andere durch Küstenkanuwanderer in große Not gerieten (z.B. bei Kollisionen mit anderen Schiffen).

Mir liegt jedoch eine dpa-Meldung vom 12.9.13 vor, die von 250 Badetoten in der Zeit von Juni bis Mitte August 2013 berichtet. Manch andere Freizeitsportdisziplin weist ähnliche Zahlen auf, z.B. Bergwandern/-steigen, Skifahren, Radfahren!

Andere Länder, andere Ängste, andere Vorschriften!

Besteht also überhaupt ein Grund, sich über die Sicherheit des Küstenkanuwanderns Sorgen zu machen bzw. gar Befahrungsregelungen zur Erhöhung der Sicherheit beim Paddeln entlang der Küste zu fordern? Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, z.B.:

- Befahrung der Küste nur maximal 3 Kilometer vom Land entfernt;
- Pflichtausrüstung (z.B. doppelte Abschottung, Spritzdecke, Rettungshalteleinen, Lenzpumpe, Schwimmweste, Kompass, Kälteschutz);
- Mindestqualifikation à la EPP,
- Kanuführerscheinpflicht,
- Paddeln nur zusammen mit mindestens 3 Kanuten und maximal 8 Kanuten;
- Paddeln nur in Begleitung eines Küstenführers;
- An-/Abmeldung einer Küstentour bei der Küstenwache;
- Genehmigung einer gemeldeten Küstentour durch die Küstenwache!?

Nun, in Anbetracht der gegen Null tendierenden Anzahl kritischer Seenotfälle, die beim Küstenkanuwandern entlang der beiden deutschen Küsten passierten, werden die Behörden, sofern sie sich über die „Sicherheit“ des Freizeitsports Gedanken machen, das Küstenkanuwandern sicherlich nur unter „ferner liefen“ führen. Daran wird sich auch nichts ändern, wenn jedes Jahr -zig Leute beim Küstenkanuwandern verunglückten.

Warum passiert denn nichts?

Warum aber passieren gerade beim Küstenkanuwandern so wenige Unglücke? Auf alle Fälle liegt das auch daran, dass Küstenkanuwandern nicht die Massen mobilisiert. Es besitzen wohl immer mehr Wanderfahrerinnen und -fahrer ein Seekajak, aber nur ein Bruchteil von ihnen paddelt damit auch entlang der Küste. Es gibt jedoch noch drei weitere Gründe, warum so wenige Kanutinnen und Kanuten auf dem Meer verunglücken:

1. Wenn Kanutinnen und Kanuten ans Meer denken, werden meist „Urängste“ geweckt und Vorurteile geschürt („Nordsee ist Mordsee!“). Viele von ihnen sind sich nämlich nicht nur der Gefahren bewusst, die mit einer Küstentour verbunden sein können (z.B. Wasser, Wind, Seegang, Strömung, Nebel, Gewitter, Untiefen, Felshindernissen und Schiffsverkehr), sondern auch der Ängste & Qualen, wenn sie gegebenenfalls für Stunden „ohnmächtig“ in Gewässerbedingungen geraten, die sie weder sitzend in ihrem Kajak, noch – nach einer Kenterung – schwimmend im Wasser beherrschen. So etwas motiviert, sich zu Hause auf das Küstenkanuwandern vorzubereiten und dann unterwegs entlang der Küste vorsichtig zu verhalten, um den Gefahren aus dem Weg zu gehen.
2. Die Gefahren einer Küstentour sind überwiegend anderer Natur, als jene, die wir beim Wildwasserpaddeln, Schwimmen, Radfahren, Bergwandern bzw. Klettern erleben. Sie kommen nicht aus „heiterem Himmel“ und lassen uns nicht sofort scheitern, wie z.B. der Klemmunfall beim WW-Paddeln; der Krampf beim Schwimmen; der Lkw, der uns beim Radfahren urplötzlich von der Fahrbahn abdrängt, stürzen lässt und schließlich überfährt; der Absturz in den Bergen, weil wir stolpern bzw. den Halt am Fels verlieren. Wenn wir beim Küstenkanuwandern in Gefahr geraten, kentern wir nicht sofort, sondern kämpfen u.U. noch stundenlang, bis uns schließlich ein Kaventsmann oder eine Unachtsamkeit doch noch kentern lässt. Aber dann ist es mit uns noch längst nicht vorbei; denn eine Kenterung ist eigentlich noch kein Unfall. Vielmehr sind wir zunächst nur nass geworden und schwimmen im mehr oder weniger kalten Wasser. Anders als bei einem Klemmunfall im Wildwasser, wo wir spätestens nach 3-5 Minuten ohne Sauerstoff kaum noch Überlebenschancen haben, können wir je nach Wassertemperaturen & Kälteschutzbekleidung schwimmend bzw. treibend im Wasser u.U. noch nach Stundenüberleben, bevor wir soweit unterkühlen,

dass wir ohnmächtig werden und schließlich ertrinken. Wenn wir also auf dem Meer verunglücken, nämlich kentern und aussteigen müssen, lässt uns das Meer noch sehr viel Zeit. Zeit, die wir bei entsprechenden Fähigkeiten zum Überleben nutzen können.

3. Das Risiko, unterwegs zu verunglücken, kann insbesondere beim Küstenkanuwandern durch entsprechende Ausbildung & Ausrüstung recht niedrig gehalten werden. Wenn wir und unsere Ausrüstung seetüchtig (→ seegangs-, kenter-, navigations-, verkehrs-, seenot- und reisetüchtig) sind und wir eine Route wählen, die wir bei den zu erwartenden Gewässerbedingungen und folglich auch der prognostizierten Wetterlage beherrschen können, dann kann uns nur noch ein Unglück scheitern lassen (z.B. Materialschaden, Kreislaufkollaps, Kollision mit Dritten, Blitzschlag).

Ja, da uns Küstenkanuwanderern bewusst ist,

- dass wir sehr leicht auf dem Meer in Schwierigkeiten geraten können, wenn wir unvorbereitet und schlecht gerüstet hinaus paddeln;
- dass uns im Falle eines Seenotfalles immer noch Zeit zum Handeln bleibt,
- und dass wir viele Handlungsmöglichkeiten haben, einem Seenotfall vorzubeugen, bzw. auch im Falle eines Seenotfalls nicht ohne Handlungsmöglichkeiten sind,

bemühen wir uns, mit möglichst wenig Risiko entlang der Küste bzw. hinaus aufs Meer zu paddeln. Oder anders ausgedrückt: Die Angst, unterwegs entlang der Küste „Pech“ zu haben, verbunden mit dem Bewusstsein, dass uns das Meer fast immer die Chance bietet, mit unserem eigenen „Pech“ fertig zu werden, motiviert uns, nur vorbereitet & gerüstet auf das Meer hinaus zu paddeln. Und deshalb kommen wir trotz aller Gefahren, die wir beim Küstenkanuwandern ausgesetzt sind, immer wieder heile zurück ans Festland.

Wann aber sind wir gut vorbereitet & gerüstet für eine Küstentour?

Zur Vorbereitung zählt u.a. Folgendes:

- aktuelle Kenntnis insbesondere der Windprognose (→ Seewetterbericht) und der Gezeiten (→ Gezeitenkalender):
www.wetteronline.de/segel > Nordsee oder Ostsee
BSH: Gezeitenkalender ... für die Deutsche Bucht (jährlich aktualisiert; 135 S.)
- aktuelle Kenntnis des Reviers (→ Seekarte):
www.hansenautic.de (Seekartensortiment)
- Fit, um eine sichere Route zu finden (→ Routenplanung unter Beachtung der Windprognose und der besonderen Revierverhältnisse (→ Stromschnelle, Grundseen, Brandung, Reflexionswellen, Dünung, Felshindernisse, Schiffsverkehr)):
www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrtenplanung.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Routenwahl.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahren&Risiken.pdf
- Fit, um die geplante Route zu finden (→ Navigation nach Seezeichen und Landmarken mit Karte & Kompass):
D.Burch: Fundamentals of Kayak Navigation (1999, 340 S.)
R.Killen: Simple Kayak Navigation (2006, 135 S.)
- Kenntnis der Verkehrsregeln:
www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstüchtigkeit.pdf
- Bereitschaft, um den Gruppenzusammenhalts aufrechtzuerhalten:
www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

- www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf
- Fit für die geplante Tour (→ Kondition, → Paddeltechniken (hier: Stüttschläge):
www.kayakpaddling.net
www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf
D.Cooper: Rough Water Handling (2012, 187 S.)
G.Brown: Sea Kayak (2006, 192 S.)
- Fit, um Kenterungen zu überstehen (→ Lenz- und Wiedereinstiegsmethoden):
www.kayakpaddling.net
www.kanu.de/nuke/downloads/Kaltwasserpaddeln.pdf
R.Schumann & J.Shriener: Sea Kayak Rescue (2001, 127 S.)

und zur Ausrüstung u.a. Folgendes:

- Seegangstüchtigkeit (→ Wind & Welle darf ein Kajak nicht vom Kurs abbringen):
www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Stichpunkte.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf
- Kentertüchtigkeit (→ mindestens doppelte Abschottung, Paddelsicherungsleine, Rettungshalteleinen, Lenzpumpe, Haltegriffe am Bug; Schwimmweste, u.U. Kaltwasserbekleidung):
www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf
- Navigationstüchtigkeit (→ Kartendeck statt Gepäcknetz; Kompass);
- Seenottüchtigkeit (→ Seenotsignalmittel, wasserdicht verpacktes Handy):
www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf
- Verkehrstüchtigkeit (→ keine Ausrüstung in „Tarnfarbe“);
www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf
- Reisetüchtigkeit (→ griffbereit Lagerung von Essen & Trinken an Deck).

Was aber ist, wenn wir schlecht vorbereitet & gerüstet sind?

Nun, dann ist der Seenotfall noch längst nicht vorprogrammiert! Meist ist das uns bewusst. Wir wählen daher ein Gewässer aus, das nicht so stark von Wind & Gezeiten dominiert wird, und legen die Route so, dass wir – sobald die Gewässerbedingungen kritischer werden – jederzeit anlanden können. Natürlich gibt es einige unter uns, die das alles wenig bekümmern. Sie setzen voll auf ihre Seegangstüchtigkeit und ihr Gespür für drohende Gefahren, paddeln mit ihren unabgeschotteten Langeinern einfach los bis hinter den Horizont ... und kommen bislang auch immer wieder zurück ans sichere Festland. Das sind halt echte „**Seebären**“, mit denen wir uns aber nicht vergleichen sollten.

Text: Udo Beier

15.11.2013 **Ísafjardardjúp (Westfjorde/Island)** (Revier/Ausland)

Island ist eigentlich viel zu interessant, um nur 1 Woche dort entlang der Küste zu paddeln.

Island ist einfach zu sehenswert, um – wie **Freya Hoffmeister** es 2007 zusammen mit **Greg Stamer** tat – in 25 Paddeltagen rundum zu paddeln (ca. 1.620 km):

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/iceland-1/>

Island ist viel zu groß und seine Küstenpassagen einfach zu anspruchsvoll, um es im Rahmen eines Kajakurlaubs mehr als bruchstückhaft kennen zu lernen.

Dennoch bietet sich insbesondere der Nordwesten von Island (die sog. Westfjorde) für Küstentouren an, und zwar jene von –zig Fjorden durchfrante Halbinsel zwischen Breidafjord und Húnabucht. Lediglich eine ca. 25 km lange Straßepassage trennt die beiden Buchten voneinander. Wer also Zeit hat, um ca. 420 km (Luftlinien von Kap zu Kap) bis ca. 600 km (inkl. Schnupperfahrten in die Fjorde hinein) zu paddeln, könnte einmal um diese Halbinsel zu paddeln. Während eines 6-wöchigen Urlaubs müsste das zu schaffen sein, auch inkl. Hin- & Rückreise plus Schlechtwettertage. Immerhin hatten **Freya & Greg** damals in etwa diese Strecke in 7-8 Tagen abgepaddelt.

Das Problem ist nur, jemanden zu finden, der einen zum Startort bringt und vom Zielort wieder abholt. Hier können u.U. z.B. die folgenden kommerziellen Tourenanbieter weiterhelfen:

Borea Adventures:

www.boreaadventures.com

Arktische Abenteuer:

www.arktischeabenteuer.de/Island/Tagestouren/Sommer/Kajaken/

Iceland-Tour:

www.iceland-tour.com/Kayak_Tours/kayak_tours.html

Island-Reisen:

www.island-reisen.de/tagesausfluege/tagesausfluegeimsommer/kajaktourenundrafting

BOREA ADVENTURES bietet z.B. ein „Kajaktrekking“ an, u.a. eine sechstägige Tour, die entlang von Fjorden führt, die im Einzugsbereich des Ísafjarthardjúp liegen.

Der Ablauf einer solchen geführten 6-Tage-Tour, bei der alles gestellt wird, inkl. Seekajaks, Zelt, Trockenanzüge und Verpflegung, wird von **Ingo Wilhelm** sehr anschaulich auf 12 Seiten in KANU-MAGAZIN, Nr. 7/13:

„It's so easy – auf Ísland!“

geschildert und kann dank einer brauchbaren Kartenskizze auch nachvollzogen werden. Nicht unerwähnt bleiben sollten dabei die 18 wirklich eindrucksvollen Fotos von **Michael Neumann**.

Begonnen wurde diese Tour übrigens vom Flugplatz des kleinen Ortes Ísafjördur aus, der am Rand des Fjord Ísafjardardijúp liegt, von dem auch die Umrundung der Halbinsel gestartet werden könnte. Dann müsste aber die ca. 25 km lange Landpassage zwischen Breidafjord und Húnabucht per Bootswagen überwunden werden. Die Rundtour außen herum, hat jedoch einen Haken. Sie führt völlig ungeschützt von Wind & Welle entlang der Küste, deren Gewässerschwierigkeiten hauptsächlich durch die aktuelle Wetterlage, die einlaufende Dünung und die unzähligen Kaps beeinflusst werden. Nicht zu vergessen sind dabei jedoch die Temperaturen, die z.B. während der im Juni stattgefundenen 6-Tage-Tour bei +13° C Luft bzw. +8° C Wasser lagen.

Text: U.Beier

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/13, S.10-21 – www.kanumagazin.de

Literatur/Links:

Island Wetterbericht:

→ www.vedur.is/english

Fabel,P.:

Island - Feuer, Eis und Kajakfahren.

aus: Kanu Sport 1/98, S.36-38 - www.kanu.de

Schagen,C.:

Island per Kajak: Im Geheimnis der Urgewalten.

aus: Kanu Sport 5/02, S.20-27 - www.kanu.de

Lowton,N.:

Paddling the Westfjords of Iceland (Snäsfell Halbinsel - Hornbjarg).

aus: Sea Kayaker June 02, S.18-31 - www.seakayakermag.com

Curgenven,J.:

Going Solo. One Woman's Expedition to Iceland's West Fjords

aus: Sea Kayaker, June 2003, S.18-31 - www.seakayakermag.com

Killoran,W.:

Paddling with Puffins and Vikings. An Icelandic Paddling Adventure (Island)

→ <http://glska.freehostia.com/Winter02.html>

Stamer,G.:

Lost in Iceland

(Umrundung zusammen mit Freya Hoffmeister)

aus: Sea Kayaker, Oct. 2008, S.30-40 – www.seakayakermag.com

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/081005_d.html

→ <http://freyahoffmeister.com/expeditions/iceland-1/> (Freya's Blog)

09.11.2013 Freya Hoffmeister: ausgelaugt und abgebremst

..... (560. Fahrtentag) (Geschichte)

Freya Hoffmeister ist nun endlich am 8.11.13, ihrem 560. Fahrtentag, dort angekommen, wo sie schon Anfang Mai 2013 anlanden wollte, nämlich in Georgetown (Guyana). Aufgrund der Strapazen, die sie überstanden hat, nimmt sie sich erst einmal eine „Auszeit“ und fliegt zurück in ihre Heimatstadt Husum. Anfang Januar will sie wieder nach Georgetown zurückkehren und sich dann die ihr noch verbliebenen ca. 7.800 km bis Buenos Aires (Argentinien) vornehmen. Anfänglich begleitet wird sie dabei zum zweiten Mal von ihrem dänischen Freund **Peter Unold**.

Freya ist nun schon insgesamt 17.781 km in ihrem Seekajak entlang der südamerikanischen Küste unterwegs. 560 Tage hat sie dafür gebraucht, 394 Tage davon verbrachte sie auf dem Wasser. Summa summarum sind das durchschnittlich 45 km/Paddeltag, die mit durchschnittlich 5,3 km/h zurückgelegt wurden. Zwischendurch nahm sie bislang dreimal Urlaub vom Paddeln.

Am 16.8.13 startete Freya an der Grenze zwischen Kolumbien und Venezuela ihre 3. Etappe rund Südamerika. 85 Tage war sie seitdem unterwegs und legte dabei in 64 Paddeltagen 2.481 km zurück (→ Ø 39 km/Paddeltag; Ø 4,1 km/h). Während dieser Zeit hat sie die Karibische See, Venezuela inkl. Trinidad hinter sich gelassen. Und von Guyana fehlen ihr nur noch 170 km bis zur Grenze von Suriname.

Demotiviert & angezählt?

Das ist eine Bilanz, die sich sehen lassen kann, auch wenn sie bei Freya Spuren hinterlassen hat. Zumindest scheint sie etwas ausgelaugt zu sein. Da passt es ihr gut, ihren für etwas später geplanten Weihnachtsurlaub schon jetzt zu nehmen.

Was ist das auch für ein Leben, vielfach schon vor Beginn der Morgendämmerung zu starten und kurz vor der Abenddämmerung erst wieder anzulanden. Wo bleibt da der ach so motivierende „Spaßfaktor“? Tag für Tag paddelt sie auf dem Wasser und kämpft gegen Wind, Welle, Strömung & Flachwasser an. Und die restliche Zeit verbringt sie bei Saunatemperaturen an Land im Zelt, weil sie draußen von den Mücken zerstoßen wird. Spaziergänge oder gar Wanderungen lässt die zugewachsene Landschaft und lassen die Mücken nur selten zu, ganz zu schweigen ein (Sonnen-)Baden an der verschlickten Atlantikküste.

In Anbetracht der einseitigen Bewegung, nämlich tagsüber Paddeln und sonst Sitzen & Liegen in einem nur 1,05 m hohem und 1,30 m breitem Zelt, ist es kein Wunder, dass Freya nicht mehr nur mit Hautproblemen, sondern plötzlich nun auch mit Sitzproblemen zu kämpfen hat. Es ist zu hoffen, dass sie die Auszeit in ihrer Heimatstadt Husum auch dazu nutzen wird, sich von einem Physiotherapeuten zur Stärkung der unteren Wirbelsäule die richtigen Gymnastik- & Dehnübungen zeigen zu lassen. Ansonsten könnte es durchaus passieren, dass sie mit ihrer Idee, Südamerika zu umrunden, noch „kurz“ vor ihrem Ziel scheitert, und zwar nicht weil sie von den Naturgewalten besiegt wird oder gar von ein paar „zweilichtigen Gestalten“, sondern von ihrem eigenen Körper!?

Ende gut, alles gut!

Den gefährlichsten Moment ihrer Südamerikaumrundung erlebte Freya am 27.12.11, ihrem Fahrtentag # 120. Sie musste damals bei mindestens 8 Bft. Wind nur 1,1 Kilometer vor Kap Horn umkehren und in einer Felslandschaft „notlanden“:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120101.html

Gleich an zweiter Stelle steht jedoch jenes Missgeschick, das ihr am 8.11.13, ihrem letzten Fahrtentag in diesem Jahr auf dem Mahaica River im Hafen von Georgetown passierte, nur wenige Meter bevor sie an Land gehen wollte. Eine Mischung aus:

- Unerfahrenheit („Ich bin keine erfahrene Flusspaddlerin!“),
- Erschöpfung (Seit 12 Tagen paddelte sie nun schon, ohne einen einzigen Ruhetag einlegen zu können, und auch an ihrem letzten Tag war sie ab Sonnenaufgang schon wieder über 7 Stunden ohne Pause unterwegs!)
- Ungeduld (Erst hatte der deutsche Konsul, die Leute vom Touristenbüro und die Presse sie am Westufer des Hafens abholen wollen, nun wartete das „Empfangskomitee“ aber am Ostufer, jedoch an einer Stelle, wo mit einem Seekajak nicht angelegt werden konnte!),
- Nachlässigkeit (Schon beim ersten Anlandeversuch ignorierte Freya die Flusströmung und konnte nur mit einem Manöver im letzten Augenblick eine Kollision mit einem an einem Anleger liegenden Schiff verhindern!)
- Vergesslichkeit (Bei ihrer Weiterfahrt konzentrierte sie sich dann erneut nur auf den nächsten vor ihr liegenden Anlandeplatz, nicht aber auf die gefährliche Seitenströmung davor!)

führte jedenfalls dazu, dass sie während der Suche nach einem geeigneten Anlandeplatz die Stärke der auslaufenden Flusströmung ignorierte, beim Einfädeln in ein Kehrwasser nicht genügend Abstand zu den an einem Anleger liegenden Schiffen hielt und so vom Strom auf diese Schiffe getrieben wurde. Helfer warfen ihr zum Glück sofort ein Seil zu und befreiten sie aus dieser katastrophalen Lage, die auch mit dem totalen Bootsverlust oder gar mit dem Ertrinkungstod hätte enden können. So aber blieben nur ein paar Schrammen an ihrem Seekajak und ein paar blaue Flecken an ihren Oberschenkeln zurück.

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2013/11/09/fri-0811-2013-day-560/>

07.11.2013 Küstenkurse 2014 (Ausbildung)

Für 2014 biete ich als DKV-Referent für Küstenkanuwandern mit Unterstützung durch den Hamburger Kanu-Verband e.V. und Alster-Canoe-Club e.V. wieder verschiedene Kurse zum Küstenkanuwandern an. Die einzelnen Kurse bauen aufeinander auf. Näheres über sie, kann den Info-Blättern entnommen werden.

22.03.-23.03.2014: Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern

Inhalt: Fahrtenplanung/Gezeiten-/Wetter-/Navigations-/Gewässerkunde/Geschichte des Kajaks der Inuit; Rettungsübungen im Hallenbad.

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

31.05.-01.06.2014 Kurs II: Brandungsübungen

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. üben des Startens und Anlandens sowie des Paddelns bei brechendem Seegang (von vorn, seitwärts, achtern) inkl. Rettungsübungen. Geübt wird je nach Windrichtung entweder in St.Peter-Ording (Nordsee) oder Neustadt-Rettin (Ostsee).

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

10.07.-13.07.2014: Kurs IIIa: Einweisungsfahrt Rund Langeness & Co. (EPP III Küste)

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern anlässlich einer 4-tägigen Wanderfahrt.

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

24.07.-27.07.2014: Kurs IIIb: Einweisungsfahrt Rund Spiekeroog & Co. (EPP III Küste)

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern anlässlich einer 4-tägigen Wanderfahrt.

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

10.05.-18.05.2014: Kurs IV: Fortgeschrittenenfahrt Rund Ostfriesische Inseln (EPP IV Küste)

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. Vermittlung von Kenntnissen zum Küstenkanuwandern unter erschwerten Bedingungen anlässlich einer 9-tägigen Wanderfahrt.

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

05.04.2014: Rettungsübungen für Seekajakfahrer/innen (GG)

Inhalt: Übung von Lenz- und Wiedereinstiegsmethoden nach Kenterung im eigenen Seekajak für Wanderfahrerinnen und –fahrer.

Ort: VAF-Hallenbad Hamburg

Übrigens, **Rolf Doliner** und **Christian Dingenotto** vom LKV Niedersachsen, **Lars Everding** und **Dominik Hagedorn** vom LKV Nordrhein-Westfalen sowie **Eckehard Schirmer** vom LKV Schleswig-Holstein bieten ebenfalls Ausbildungsveranstaltungen zum Thema Küste an.

Alle Küstenveranstaltungen des DKV können abgerufen werden über:

<http://www.kanu.de/go/dkv/home/service/dates.xhtml> > „Großgewässer/Küste“ (ankreuzen)

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

04.11.2013 NICO-Signal: Funktionsprüfung! (Ausrüstung)

Anscheinend sind von der Firma COMPASS (Rheinmetall Defence) Seenotsignalgeber vom Typ:

NICO-Signal

ausgeliefert worden, die insoweit defekt sind, als sie beim Drücken der Auslösetaste nicht die Signalpatrone zünden können.

Die Firma COMPASS bitte daher in einem Schreiben vom 20.9.13 jeden Besitzer eines NICO-Signals, das 2012 bzw. 2013 gekauft wurde, zu prüfen, ob auch sein Signalgeber diese Funktionsstörung hat.

Bei der Prüfung ist wie folgt vorzugehen:

1. Zunächst ist das Patronen Magazin zu entfernen.
2. Dann ist der Sicherungssplint an der Kordel aus der Auslösetaste zu ziehen.
3. ... und der Sicherungsschieber von „S“ (= „Safety“) auf „F“ (= „Fire“) zu stellen.
4. Anschließend halten wir das Gerät senkrecht nach oben, betätigen die Auslösetaste, überwinden dabei mit einem „Klickgeräusch“ einen Widerstand und halten die Taste gedrückt.
5. Beim „Klickgeräusch“ tritt ein Schlagbolzen sichtbar aus dem oberen Ende des Gerätes hervor und bleibt sichtbar, solange der Auslöser gedrückt bleibt.

Tritt der Schlagbolzen nicht sichtbar aus dem oberen Ende des NICO-Signals heraus, ist das Gerät defekt. Nehmt dann Kontakt mit der Niederlassung „Nico Trittau“ auf (Tel. 04154-805-0), die das defekte NICO-Signal kostenlos austauscht.

Übrigens, ein NICO-Signal sollte nach jedem Kontakt mit Salzwasser, spätestens aber nach Ende einer Tour mit Süßwasser, ausgespült, getrocknet, geölt (und zwar: Sicherungsschieber S/F, Auslösetaste und Schlagbolzen) und anschließend – wie oben beschrieben – auf seine Funktionstüchtigkeit überprüft werden. Ansonsten wird es mindestens Probleme mit dem Sicherungsschieber geben.

Text: Udo Beier

03.11.2013 Aleksander Doba: Unterwegs von Lissabon nach Florida (Abenteuer)

Ja, der nunmehr 67-jährige Pole **Aleksander Doba** ist mal wieder unterwegs.

2010-11 paddelte er in 100 Tagen von Dakar (Senegal) nach Acarau (Brasilien), natürlich mit einer Spezialkonstruktion, einem „Kajütajak“ (700x100cm; ca. 550 kg):

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4730>

Luftlinie sind das ca. 3.100 km, gepaddelt ist er lt. GPS jedoch 5.384 km.

Nun versucht er, ein zweites Mal über den Atlantik zu paddeln, und zwar von Lissabon (Portugal) nach Florida (USA) (ca. 8.400 km):

<https://plus.google.com/115946681830282374712/posts#115946681830282374712/posts>

und zwar ebenfalls mit einem extra für ihn konstruiertes „Kajütajak“ (700x95 cm) (mit einer höchst fragilen Steueranlage?).

<https://plus.google.com/115946681830282374712/posts#115946681830282374712/photos>

Einer fast täglich aktualisierten Kartenübersicht können wir entnehmen, wie weit er sich schon von seinem Startort Lissabon entfernt hat:

Gestartet ist er am 5.10.14 in Lissabon, wie einst **Hannes Lindemann** bei seiner ersten Atlantiktour. Er will die ganze Strecke paddeln. Unterstützt wird er dabei von der Strömung (hier: Kanarienstrom und später Nord-Äquatorialstrom) und dem Nord-Ost-Passatwind. Bei der Konstruktion seines „Kajütajak“ hat man sicherlich dem Nord-Ost-Passat dergestalt Rechnung gezollt, dass gerade das Vorderdeck besonders voluminös gebaut wurde.

Am 29.10.14 hat er Madeira rechts liegen gelassen und befindet sich nun westlich von Isla de la Palma (Kanarische Insel), ca. 1.500 km von Lissabon entfernt. Zwischendurch jedoch setzte am 18.10.14 der Nord-Ost-Passat aus. Statt dessen kam der Wind von vorne und Aleksander Doba wurde – was bei dem voluminösen „Kajütajak“ nicht weiter erstaunlich ist – trotz des in Richtung SW strömenden Kanarienstrom zurückgetrieben. Erst 10 Tage später erreichte er wieder in etwa die Position, wo er sich befand, als der Gegenwind einsetzte. Doch seit dem paddelt & treibt er wieder voran Richtung West – Südwest.

Text: Udo Beier

01.11.2013 **Freya Hoffmeister: Nun hat sie auch Venezuela abgehakt!**

.....(549. Fahrtentag) (Geschichte)

Freya Hoffmeister hat ihre 3. Etappe rund Südamerika im Westen von Venezuela an der Grenze zu Kolumbien am 16. August 2013 begonnen. Am 29. Oktober 2013 überpaddelte sie nun im Osten von Venezuela die Grenze zu Guyana. 74 Tage hat sie für den insgesamt 2.140 km langen Küstenabschnitt von Venezuela (inkl. der Insel Trinidad) benötigt. 54 Tage davon saß sie in ihrem Seekajak. Rein rechnerisch kommt sie durchschnittlich bei einen 9:25 Std./Tag auf 39,6 km/Tag, die sie mit 4,2 km/h zurücklegte.

Die venezuelanische Küste ist kurzweilig gewesen. Strände und Felshänge bestimmten das Landschaftsbild. Vorgelagerte Inseln sorgten ab und an dafür, dass Freya auf ihrer linken Seite nicht immer nur Wasser zu sehen bekam. Leider waren die klimatischen Bedingungen nicht optimal. Die Luft war unerträglich heiß und feucht. Sie animierte einen dazu, an Land alle Bekleidung abzulegen ... wenn da nicht die Mücken und Ameisen wären, die einen zwangen, sich stets voll bekleidet an Land zu bewegen und möglichst im Zelt aufzuhalten. Jede Bewegung führte zu einem Schweißausbruch. Und das Wasser war badewannenwarm. Da sorgte auch das Eskimotieren für keine Abkühlung. Leider vermüllt – wie fast überall auf der Welt – auch in Venezuela die Küste. Und an die einfachen Lebensverhältnisse der Küstenbewohner, die abseits der Großstädte leben, muss sie sich immer wieder neu gewöhnen.

Ihre Tour entlang der Küste war vielfach kräftezehrend und demotivierend. Auf dem Wasser wurde sie fast unablässig von Wind, Welle und Strömung gequält. Betrat sie aber Land, dann warteten schon eine schier unerträgliche Hitze & Schwüle und blutsaugende Flug- & Krabbeltiere auf sie. Zum Glück fand Freya immer mal wieder gastfreundliche Einheimische, die ihr für ein, zwei Tage & Nächte einen klimatisierten Raum anboten. Wer weiß, ob Freya sonst die Plackerei ihrer Padderei so problemlos überstanden hätte?!

Ab nach Guyana

Übrigens, die Passage von Venezuela hinüber nach Guyana war mal wieder extra stressig & hart. An die 90 km Flachwasser galt es zu überpaddeln. Flachwasser so weit das Auge reichte, total verschlickt ... und in der Dunkelheit der Nacht nur mit dem Paddel fühlbar! Keine Anlandemöglichkeiten weit und breit! Da musste sie nun durch, gegen einen 5er Wind und teilweise auch gegen den Strom!

Ihren 549. Fahrtentag begann Freya um 5.40 Uhr. Sie ging in der Morgendämmerung aufs Wasser. Erst am nächsten Tag konnte sie morgens um 8.30 Uhr am Punta Guaini (Guyana) wieder Land betreten. Danach dachte sie nur noch an eines: Zelt aufbauen und dann schlafen, schlafen und weiter schlafen. Die Angst, einen der Jaguare zu begegnen, vor denen sie gewarnt wurde, verdrängte sie bald. Hatte sie doch genug zu tun mit der Müdigkeit, den Mücken, der Hitze (sie ist tagsüber im Zelt noch unerträglicher als nachts) und ihrem Zelt (einmal musste sie es versetzen, da Gefahr bestand, dass die Brandung es wegspült).

Warum nur?

Ja, warum tut sich Freya das alles an ... Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat, Jahr für Jahr? Das ist doch verrückt, was sie da macht? Nun, sind nicht alle von uns etwas verrückt, die sich aus der Masse der Kanuten hervortun ... zumindest aus der Sicht jener, die sich nicht hervortun? Der Gelegenheitspaddler mokiert sich über den Wanderfahrer, der - gerade mal - die Bedingungen des Wanderfahrerabzeichens erfüllt. Der Wanderfahrer schüttelt den Kopf über den WW-Fahrer, der erst ab 4er Bedingungen auf den Bach geht. Der WW-Fahrer runzelt die Stirn über jene Küstenkanuwanderer, die nicht bloß entlang der Küste paddeln, sondern hinaus aufs Meer fahren, bis sie hinterm Horizont verschwunden sind. Der Küstenkanuwanderer spottet über jene seiner Mitpaddler, die auch noch bei Kaltwasserbedingungen unterwegs sind. Der Kaltwasserpaddler bringt kein Verständnis für Freya auf, die sich nun schon seit 550 Tagen abmüht, Südamerika zu umrunden. Und Freya, gibt's auch für sie Verrückte? Was hält sie etwa von diesen Atlantikquerern wie Franz Romer, Hannes Lindemann, Pete Bray und Aleksander Doba und dem Pazifikquerer Ed Gillet? Ich wunderte mich nicht, wenn sie mir darauf Folgendes antworten würde: *„Udo, wenn ich solch eine Querung als nächstes plante, nun ja, dann würde mich mein dänischer Freund sicherlich endgültig für verrückt erklären!“*

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2013/10/31/mon-2810-2013-day-549/>

31.10.2013 Küstenkanuwanderausbildungskonzept (Ausbildung)

Mein Küstenkanuwanderausbildungsprogramm wendet sich an Erwachsene, die keine Paddelanfänger mehr sind und die freiwillig & hochmotiviert an einzelnen Veranstaltungen teilnehmen wollen, ohne Kosten und Mühen zu scheuen.

Da die meisten Teilnehmer nach einer solchen Ausbildung in der Lage sein wollen, eigenverantwortlich zunächst immer der Küste entlang und später auch aufs Meer hinaus zu paddeln, fordere ich von jenen, die EPP 3 (Küste) erwerben wollen, die Teilnahme an den folgenden drei Veranstaltungen:

- 2-tägiger Workshop (inkl. 2-stündiger Rettungsübungen im Hallenbad),
- 2-tägige Brandungsübungen,
- 4-tägige Einweisungsfahrt (inkl. x-stündige Hausaufgaben).

Workshop, Rettungs- & Brandungsübungen und Hausaufgaben dienen zur Vorbereitung auf diese Fahrt, die entweder aufs ost- bzw.nordfriesische Wattenmeer führt.

Beim „Workshop“ werden in einem Crashkurs Grundlagen zum Küstenkanuwandern vermittelt (= Fahrtenplanung, Gezeiten-/Strömungs-, Wetter-, Verkehrs-,Gewässerkunde u.a.).

Die Rettungsübungen dienen der Erhöhung der "Kentertüchtigkeit". Es werden relevante Lenz- & Wiedereinstiegsmethoden (= X-Lenz-Methode; V- & Parallel-Wiedereinstiegsmethode) vermittelt Ergänzend findet eine Brandungssimulation statt (= Stützen und Rollen beim Seitwärtssurf).

Die Brandungsübungen sollen den einzelnen fit für den brechenden Seegang, also "seegangstüchtig" machen.

Die Hausaufgaben dienen der konkreten Vorbereitung der anschließend anstehenden Einweisungsfahrt. Die meisten Fragen betreffen die konkrete Fahrtenplanung während der Einweisungsfahrt:

- früheste und späteste Start-/Anlandezeitpunkte (unter Beachtung der Gezeiten/Strömung und des Wasserstandes),
- Kursverlauf (unter Beachtung der Fahrwasser und des Schiffsverkehrs),
- Wetterlage (unter Einbeziehung der Windrichtung bzw. einer Wetterverschlechterung),
- Schwierigkeitsgradabschätzung.

Die anderen Fragen beschäftigen sich mit der Lösung von Problemen, die während der Einweisungsfahrt auftreten können, wie z.B.

- Wettererscheinungen (z.B. Gewitter, Nebel, zu erwartende Windrichtung),
- Gewässerschwierigkeiten,
- Verkehrsrecht,
- Unterkühlung,
- Seenotsignalmöglichkeiten.

Hinter der Einweisungsfahrt verbirgt sich kein „Trainingslager“, sondern eine Küstentour, bei der mit max. 6 „Schülern“ unter „Aufsicht“ auf Wanderfahrt entlang der Küste gepaddelt wird, wobei jeder Teilnehmer mindestens für einen halben bis ganzen Tag auf einer vorgegebenen Route seine Gruppe durchs Wattenmeer führt (= „Learning by Doing“). Während der Übernahme der Führungsfunktion muss jeder Teilnehmer konkrete Fragen zur Routenführung, Gewässer-, Gezeiten-/Strömungs- & Wetterkunde sowie zum Verkehrsrecht beantworten. Das Wissen zur Beantwortung dieser Fragen wird zuvor beim Workshop vermittelt bzw. bei der Beantwortung der „Hausaufgaben“ selbst erarbeitet.

Zusätzlich werden Ausbildungsmappen zum Workshop, zu den Brandungsübungen und der jeweiligen Einweisungsfahrt zur Verfügung gestellt, in denen zu konkreten Problemen des Küstenkanuwanderns konkrete Antworten zu finden sind.

In der Tat, der größte „Plattfisch“, der im Rahmen dieser Ausbildung zu schlucken ist, das sind die „Trockenübungen“ daheim am Schreibtisch, d.h. die „Hausaufgaben“. Der Terminus "Hausaufgaben" stellt dabei nicht das Problem dar, denn er verleitet die meisten - wegen der Erinnerung an alte Schulzeiten – eher zum Schmunzeln, als zur Wiedererweckung verborgener Ängste, die sofortige Lernblockaden zur Folge haben.

Wer dennoch eine andere Bezeichnung für „Hausaufgaben“ parat hat, der möge sie mir vorschlagen. Ich denke z.B. an „Case-Studies“. Die passen auf alle Fälle rein sprachlich besser zum „Workshop“. Ich müsste dann nur noch für die anderen Ausbildungsabschnitte die entsprechend dazu passenden Termini finden, z.B. „Rescue-Training“, „Surf-Session“ und „Expedition-Management“!?

Viele Wege führen nach Rom

Dieses Küstenkanuwanderausbildungskonzept ist auf mein Können und meinen Wissensstand abgestimmt ist. Andere Ausbilder können mein Konzept aufgreifen oder - wie wir es bei Eckehard Schirmer (LKV Schleswig-Holstein) und Rolf Doliner (LKV Niedersachsen) sehen - ein eigenes entwickeln, das ihren Fähigkeiten eher Rechnung trägt. Ich will da nicht hineinreden und keinen demotivieren. Was spricht dagegen? Auch bei EPP gilt: "Viele Wege führen nach Rom!"

In der Schulbildung wird uns das ja von den Professionellen vorgemacht. Jedes Bundesland hat ein anderes Konzept, das häufig nach einer jeder Wahl wieder zur Disposition steht. Warum sollen wir Amateure ihnen gleich tun und z.B. Lehrpläne erstellen und Lehrmaterialien bereitstellen. Hinter dem EPP steckt doch kein "Paddelabitur" ... und wenn doch, dann müssen wir uns fragen lassen, warum selbst das den Hochschulzug regelnde Abitur in jedem Bundesland unter anderen Voraussetzungen durchgeführt wird.

M.E. genügt es, wenn jeder Ausbilder die stichpunktartig festgelegten Vorgaben des EPP einhält:

→ www.kanu.de/go/dkv/ws/mediabase/downloads/freizeit/EPP/6_EPP-Voraussetzungen_Stufe_3.pdf

- (1) Wie viel Theorie & Praxis er dabei seinen "Schülern" in welcher Zeit vermittelt?
- (2) Wie hoch der mündliche, schriftliche oder praktische Anteil sein soll?
- (3) Wie er die Prüfung gestaltet, ob übungsbegleitend oder extra angesetzt, u.U. zu einem anderen Termin, u.U. von Prüfern, die nicht mit den Ausbildern identisch sind?
- (4) Ob er eine schriftliche oder nur praktische Prüfung ansetzt und wie umfangreich diese Prüfung(en) sein sollen?

Ja, das braucht nicht europaweit vorgegeben zu werden, nur damit alles einheitlich aussieht. Eigentlich sollte das der Ausbilder selber bestimmen dürfen. Hauptsache seine "Schüler" kommen später vom Festland über die Inseln wieder ans Festland zurück, egal ob mit dem eigenen Seekajak oder dem Fährschiff, aber bloß nicht per SAR-Hubschrauber!

Selbst wenn der EPP 3 (Küste)-Schein zum Führerschein „mutierte“, den alle benötigen, wenn sie auf ein Großgewässer hinaus paddeln wollen, bestände kein Bedarf nach einer völligen Vereinheitlichung. Es genügte, lediglich einen Fragenkatalog herauszugeben, den ein Prüfling mit einer bestimmten Quote richtig zu beantworten hat. Wie das aussehen könnte, dafür gibt es genügend konkrete Beispiele (z.B. PKW-Führerschein, Sportbootführerschein, Pyro-Schein). Aber bis zur Einführung eines „Küstenkanuwanderführerscheins“ werden wohl noch viele Sturmfluten in der Deutschen Bucht zu beobachten sein; denn notwendig wird er m.E. erst dann, wenn sich beim Küstenkanuwandern die Seenotfälle häufen aber dafür gibt es Null Hinweise.

Text: Udo Beier (DKV-Referent für Küstenkanuwandern)

28.10.2013 **Action-Camcorder** (Ausrüstung)

Action-Camcorder sind nicht nur etwas für „Adrenalin-Junkies“, die „atemberaubende „Beweisbilder aus abgefahrenen Perspektiven haben wollen.“ Vielmehr ist eine solche Action-Cam z.B. auch etwas für jene, die wissen möchten, wie sie bei der Sportausübung aussehen, ohne dabei auf Dritte angewiesen zu sein. Mit einer Action-Cam, fest montiert auf dem Achter- oder Vorderdeck eines Kajaks, können sie nun ganz allein von sich selber Aufnahmen machen oder eine Szene filmen.

Was wir beim Kajakfahren mit solch einer Action-Cam machen können, zeigt uns z.B. **webkayaker** im SEEKAJAKFORUM:

<http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,79153>

Immerhin können wir mit einer Action-Cam bis zu 3 Std. Filmen, wobei zu beachten ist, dass die anschließende anspruchsvolle Auswertung & Bearbeitung des manchmal etwas „zittrigen“ Filmmaterials wohl mindestens doppelt so lange dauern wird.

STIFTUNG WARENTEST hat nun in seiner test-Zeitschrift einen Testbericht mit dem Titel:

„Schussfahrt mit Kamera“

veröffentlicht. Insgesamt 14 Action-Cams werden getestet. Kein Gerät schneidet besser als mit „befriedigend“ ab. 4 Geräte bekommen sogar nur die Note „ausreichend“.

Die „besten Fotos“ (Note: 2,5), aber nur „passable Videos“ (Note: 3,1) bietet neben einem „starken Akku“ (180 min.) (Note: 0,5) und den „engsten Bildausschnitt“ das Modell „**Drift Innovation HD Ghost**“. Es ist jedoch nur bei „geringer Wassertiefe wasserdicht“ (3 m).

Die „besten Videos“ (Note: 2,7), aber nur mäßige Fotos (Note: 3,5) bietet neben einem „schwachen Akku“ (90 min.) (Note: 3,7) das Modell „**GoPro Hero3 Black Edition**“, welches mit einem Unterwassergehäuse (60 m) ausgeliefert wird.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: test, Nr. 11/13, S.40-45 – www.test.de

22.10.2013 **SEA KAYAKER-Test: „Greenland GT“ von ZEGUL** (Ausrüstung)

Nach dem KAJAK-MAGAZIN in Nr. 2/13, S.94, einen Bericht über den GREENLAND GT (545x55 cm; ca. 321 – 357 Liter Volumen) veröffentlicht hat, bringt nun auch der us-amerikanische SEA KAYAKER einen Test über dieses traditionelle Seekajak von „Zegul/Таhe“ (Estland).

Insgesamt 3 Seakayaker haben ihn gefahren und berichten über ihre Eindrücke. Die Körpergröße dieser 3 Tester liegt zwischen 180-185 cm und ihr Körpergewicht zwischen 73-90 kg. Der leichteste und kleinste Tester hatte 23 kg Gepäck dabei, die anderen paddelten ohne Gepäck. Einer paddelte bei 12 kn Wind (= schwache 4 Bft.) und 30 cm Welle. Die anderen paddelten bei Windstille. Bei solchen Gewässerbedingungen ist es kein Wunder, dass alle 3 Tester hoch zufrieden mit dem „Greenland GT“ waren. Gerade dann lässt sich die Spezialdisziplin der Knickspanter – und so auch des GREENLANDER GT – eindrucksvoll demonstrieren, nämlich das effiziente Kurven durch Ankanten! Demgegenüber kann dieser Test keine aussagefähigen Hinweise über das Fahrverhalten bei Seegangs- und Windbedingungen liefern:

- Wie schnell kommt er ins Surfen – und zwar nicht nur bei Dampferwellen?
- Neigt er zum Bohren bei der Fahrt mit der Welle?
- Plantscht er bei Fahrt gegen die Welle?
- Kippelt er unberechenbar bei Kappelwasser?
- Lläuft er nass?
- Wie effizient wirkt das Skeg gegen Luv- bzw. Leegierigkeit?

Bei solchen Gewässerbedingungen lassen sich lediglich Aussagen über den Sitzhalt machen, worüber die Tester auch berichten:

- Positiv: Die Sitzluke ist so breit, dass man das Seekajak trotz der Schenkelstützen auch mit geschlossenen Knien und somit effizient auch mit „Beinarbeit“ paddeln kann:
- Negativ: Der Halt durch die Schenkelstützen könnte komfortabler sein. Wer Schuhgröße 13 (US) hat, der hat Schwierigkeiten, in der Sitzluke seine Füße unterzubringen. Die Sitzfläche ist zu kurz.

Leider wird die Ausstattung des GREENLAND GT nicht kritisch hinterfragt, obwohl doch etwas zu bemängeln ist:

- Es fehlt eine integrierte Kompasshalterung.
- Vermisst werden verstellbare Schenkelstützen.
- Das Kartendeck scheint mir zu schmal zu sein.
- Es wird z.B. keine Handlenzpumpe zum Einbau angeboten.
- Der hintere Tagesgepäcklukendeckel ist unnötig klein geraten.

Immerhin spendiert „Zegul“ dem GREENLAND GT ein „Dreieck“-Skeg, dessen Fläche und folglich auch Wirkung – im Gegensatz zu dem von den meisten Briten verwendeten „Schwert“-Skeg - stetig vergrößert werden kann.

Insofern war der Testbericht im KAJAK-MAGAZIN zumindest genauso aussagefähig wie dieser SEA KAYAKER-Test ... wenn es da nicht bei jedem SK-Testbericht („Kayak Review“) noch ein zweites Kapitel gäbe, und zwar ein Kapitel über die „technischen Daten“ eines jeden vom SEA KAYAKER getesteten Seekajaks. Hier werden die technischen Daten des Herstellers nicht einfach wiederholt, sondern selber ermittelt, so z.B. über:

- das Außen-Volumen (Verdrängungsvolumen):
→ 357 Liter (= ca. 321 Liter ausgelitertes Volumen).
(Es handelt sich um ein objektives Kriterium dafür, wie schwer ein Kanute mindestens sein sollte, wenn er bei schwierigen Gewässerbedingungen eine „Spritztour“ unternehmen möchte, bzw. wie hoch das maximale Gepäckvolumen ist! Letztlich entscheidend ist jedoch eine Probefahrt bzw. ein „Probepacken“.)
- die Wasserlinienlänge/-breite:
→ 413 cm bzw. 54 cm (bei 68 kg Beladung) und → 445 cm bzw. 55 cm (bei 136 kg Beladung)
(Das ist wichtig für am „Leichtlauf“ interessierte Leute; denn nicht „Länge“, sondern nur „Wasserlinienlänge läuft!“)
- das Aufrichtende Moment in Abhängigkeit von Körpergewicht und Beladung.
(Dieses Moment kann als Maßgröße für die Anfangs-/Endstabilität (Kippligkeit) angesehen werden!)
- den Wasserwiderstand in Abhängigkeit von Beladung (113 kg) und Geschwindigkeit, gemessen nach 2 verschiedenen Methoden, u.a. nach Broze/Taylor/Gertler/Livingston: z.B.:
→ 0,91 kg (bei 5,6 km/h), 1,71 kg (bei 7,4 km/h), 4,0 kg (bei 9,3 km/h).
(Er sagt etwas über den „Leichtlauf“ bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten aus!)
- das Gewicht:
→ 26,5 kg.
(Hier geht nicht bloß das „Netto-Gewicht“ ein, nämlich das Gewicht der „nackten“ Bootschale, sondern das „Brutto-Gewicht“, also das Gewicht des gesamten Kajaks inkl. Schottwänden, Lukendeckel, Rettungshalteleinen, Sitzschale, Fußrasten und Skeg bzw. Steuer ein; aber nicht Lenzpumpe und Kompass!)
- die Sitzluken-Maße (innen):
→ 79x28 cm mit Innenhöhe vorne/hinten: 28 cm bzw. 19 cm, sowie der Höhe des Sitzes: 2,5 cm.

(Um nämlich zu wissen, ob einem die Sitzluke zu groß oder zu klein ist, sind nicht die Außenmaße von Interesse, sondern die Innenmaße, wobei jedoch letztlich die Sitzprobe entscheidend ist!)

Mit Ausnahme der Daten über den Wasserwiderstand können diese technischen Daten auf der SK-Homepage eingesehen werden:

→ http://seakayaker.us/wp-content/uploads/2013/01/GreenlandGT_TechSpecs.pdf

Um nun einen Überblick darüber zu erhalten, wie leicht der GREENLAND GT sich bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten paddeln lässt, ist es erforderlich, die Widerstandswerte des GREENLAND GT mit den Widerstandswerten anderer Seekajaks zu vergleichen. Die folgende Übersicht soll diesen Vergleich erleichtern:

Übersicht: Wasserwiderstandswerte* (WW) von 56 Seekajaks

(Gliederungskriterium: WW bei 5 kn)

Bootstyp	Maße (L/WLxB;Volumen**)	WW bei 4 kn (7,4 km/h)	WW bei 5 kn (9,3 km/h)	WW bei 6 kn (11,1 km/h)
2 Rennseekajaks zum Vergleich:				
Rapier 20 (Rennseekajak) Valley (GB)	607/598x45 cm ca. 337 Liter	1,65 kg	Spitzenwert: 2,64 kg	Spitzenwert: 4,12 kg
FW 2000 (Moskito) (Rennseekajak) Nelo (Portugal)	562/548x44 cm ca. 301 Liter	1,70 kg	2,89 kg	4,79 kg
Taran Rockpool (GB)	549/534x52 cm ca. 370 Liter	1,61 kg	Minimum: 2,83 kg	5,04 kg
Baidarka Tahe (Est)	547/533x55cm ca. 360 Liter	1,66 kg	Minimum: 2,83 kg	4,92 kg
18 X Sport Epic (USA)	549/540x56 cm ca. 369 Liter	1,76 kg	2,85 kg	Minimum: 4,66 kg
Extreme (Nomad) Current Designs (CDN)	577/510x55 cm ca. 389 Liter	Minimum: 1,59 kg	2,93 kg	5,32 kg
Inuk Kirton(GB)/Nelo(PORT)	550/535x51 cm ca. 315 Liter	1,63 kg	2,95 kg	5,22 kg
Viviane Miks / KajakSport (FIN)	580/538x55 cm ca. 392 Liter	1,66 kg	2,99 kg	5,22 kg
Pace 18 Tiderace (GB)	546/539x54 cm ca. 340 Liter	1,71 kg	3,06 kg	5,47 kg
Distance Skim (S)	587/536x52 cm ca. 328 Liter	1,71 kg	3,09 kg	5,52 kg
XP Point 65° N (S)	549/505x53 cm ca. 334 Liter	1,67 kg	3,11 kg	5,61 kg
Looksha Elite Necky (CDN)	516/491x56 cm ca. 392 Liter	1,66 kg	3,17 kg	5,88 kg
Artisan Millenium Miks / KajakSport (FIN)	555/480x56 cm ca. 343 Liter	1,61 kg	3,25 kg	6,10 kg
G.T. Rockpool (GB)	543/474x53 cm ca. 361 Liter	1,70 kg	3,28 kg	5,90 kg
Solstic GTS Current Disigns (CDN)	535/484x57 cm ca. 331 Liter	1,67 kg	3,28 kg	5,99 kg
Aquanaut Valley (GB)	537/467x55 cm ca. 330 Liter	1,69 kg	3,31 kg	5,67 kg
Cetus LV 176 P&H (GB)	532/482x55 cm ca. 290 Liter	1,65 kg	3,32 kg	6,06 kg
Scorpio 17 PE P&H (GB)	515/467x56 cm ca. 380 Liter	1,68 kg	3,32 kg	5,94 kg
Wind 505 Tahe (EST)	502/478x54 cm ca. 327 Liter	1,68 kg	3,37 kg	6,11 kg
Kodiak PE Prijon (D)	507/480x58 cm ca. 381 Liter	1,67 kg	3,38 kg	6,23 kg
Xplore Tiderace (GB)	547/478x53 cm ca. 326 Liter (oder: 380 Liter (?))	1,63 kg	3,43 kg	6,24 kg
Looksha V Necky (CDN)	528/478x62 cm ca. 409 Liter	1,78 kg	3,46 kg	6,67 kg
Ayr Venture (GB)	503/460x56 cm ca. 328 Liter	1,63 kg	3,48 kg	6,40 kg
Yukon Eski Prijon (D)	500/439x57 cm ca. 345 Liter	1,66 kg	3,49 kg	6,07 kg
Nordkapp H₂O Valley (GB)	547/463x54 cm ca. 306 Liter	1,60 kg	3,51 kg	6,42 kg
Romany Explorer Nigel Dennis (GB)	533/464x55 cm ca. 340 Liter	1,65 kg	3,55 kg	6,50 kg
Xcape Tiderace (GB)	540/472x55 cm ca. 313 Liter	1,63 kg	3,56 kg	6,55 kg

Bootstyp	Maße (L/WLxB;Volumen**)	WW bei 4 kn (7,4 km/h)	WW bei 5 kn (9,3 km/h)	WW bei 6 kn (11,1 km/h)
OceanSpirit Tahe (EST)	521/480x58 cm ca. 333 Liter	1,71 kg	3,56 kg	6,53 kg
Solstice GT Current Designs (CDN)	536/481x63 cm ca. 392 Liter	1,74 kg	3,56 kg	6,80 kg
Greenland Zegul (EST)	544/427x50 cm ca. 224 Liter	<u>Minimum:</u> 1,59 kg	3,58 kg	6,27 kg
Etain Valley (GB)	534/458x55 cm ca. 3,62 Liter	1,68 kg	3,58 kg	6,45 kg
Aquanaut PE Valley (GB)	522/456x57 cm ca. 341 Liter	1,75 kg	3,59 kg	6,44 kg
CoastSpirit Tahe (EST)	500/456x55 cm ca. 296 Liter	1,65 kg	3,60 kg	6,45 kg
Nordkapp LV Valley (GB)	532/458x54 cm ca. 294 Liter	1,60 kg	3,63 kg	6,60 kg
Dex Skim (S)	493/453x51 cm ca. 280 Liter	1,62 kg	3,64 kg	6,68 kg
Viking Miks / KajakSport (FIN)	498/455x55 cm ca. 302 Liter	1,65 kg	3,64 kg	6,52 kg
Sirius M P&H (GB)	520/441x53 cm ca. 307 Liter	1,63 kg	3,67 kg	6,58 kg
Xcite Tiderace (GB)	530/455x55 cm ca. 310 Liter	1,63 kg	3,67 kg	6,63 kg
Storm PE Current Designs (CDN)	517/453x61 cm ca. 372 Liter	1,63 kg	3,67 kg	6,76 kg
Bahiya P&H (GB)	532/452x52 cm ca. 299 Liter	1,64 kg	3,67 kg	6,59 kg
Quest P&H (GB)	536/456x56 cm ca. 337 Liter	1,68 kg	3,67 kg	6,53 kg
Whisky 16 Point 65° N (S)	487/432x56 cm ca. 318 Liter	1,66 kg	3,75 kg	--
Ocean 17 North Shore (GB)	517/443x55 cm ca. 375 Liter	1,66 kg	3,77 kg	--
Greenland T Zegul (EST)	545/454x53 cm ca. 250 Liter	1,62 kg	3,81 kg	6,62 kg
Delphin 155 P&H (GB)	479/441x58 cm ca. 322 Liter	1,65 kg	3,88 kg	7,09 kg
Avocet PE Valley (GB)	492/428x56 cm ca. 298 Liter	1,70 kg	3,92 kg	7,03 kg
Xtra Tiderace (GB)	505/433x57 cm ca. 321 Liter	1,66 kg	3,93 kg	6,83 kg
Seayak PE Prijon (D)	485/434x58 cm ca. 355 Liter	<u>Maximum:</u> 1,87 kg	3,95 kg	6,99 kg
Xtreme Tiderace (GB)	516/443x55 cm ca. 335 Liter	1,65 kg	3,96 kg	7,06 kg
Andromeda Current Designs (CDN)	526/433x52 cm ca. 305 Liter (oder: 360 Liter?)	1,66 kg	3,99 kg	6,90 kg
Greenland GT Zegul/Tahe (EST)	545/436x55 cm ca. 321 Liter	1,71 kg	4,00 kg	--
Tempest 165 pro Wilderness (USA)	501/443x55 cm ca. 294 Liter	1,65 kg	4,05 kg	7,30 kg
Zephyr 160 Wilderness (CDN)	487/430x58 cm ca. 346 Liter	1,69 kg	4,28 kg	7,69 kg
Squall GTS Current Designs (CDN)	482/414x62 cm ca. 313 Liter	1,76 kg	4,34 kg	7,54 kg
Chatham 16 Necky (CDN)	497/409x56 cm ca. 316 Liter	1,78 kg	4,37 kg	7,82 kg
Squamish PE Current Designs (CDN)	473/419x58 cm ca. 265 Liter (oder: 360 Liter?)	1,67 kg	4,42 kg	7,85 kg
Easky 15 Venture (GB)	470/423x61 cm ca. 333 Liter	1,71	4,43	<u>Maximum:</u> 7,94 kg

Bootstyp	Maße (L/WLxB;Volumen**)	WW bei 4 kn (7,4 km/h)	WW bei 5 kn (9,3 km/h)	WW bei 6 kn (11,1 km/h)
Atlantik LV PE North Shore (GB)	482/408x55 cm ca. 278 Liter	1,67 kg	Maximum: 4,54 kg	7,48 kg

Quelle: SEA KAYAKER

* Wasserwiderstand = Berechnet nach Matt Broze mit Hilfe der Taylor Standard Series (Basis: 113,4 kg Zuladung)

** WL = Wasserlinienlänge (Basis: 113,4 kg Zuladung). Volumen = SEA KAYAKER gibt beim Volumen die Wasserverdrängung an. In Deutschland ist es üblich, mit dem „ausgelitterten“ Innen-Volumen zu arbeiten. Deshalb wird in der Tab. ein um 10% verminderter Wert angesetzt.

Der Übersicht können wir entnehmen, dass der GREENLAND GT an 49. Stelle (bei 56 Seekajaks) steht, was den Wasserwiderstandswert bei 5 Knoten (9,3 km/h) betrifft. Das ist kein Wunder; denn in Anbetracht

- (1) der großen Überhänge von Bug und Heck reichen von den 545 cm Bootslänge doch nur 80%, nämlich 436 cm ins Wasser (zum Vergleich: TARAN sowie BAIDARKA = 97% und 18X SPORT = 98%);
- (2) des ausgeprägten Knickspants ist mit einer höheren benetzten Wasserfläche und folglich mit einem höheren Wasserwiderstand zu rechnen.

Dafür macht aber der GREENLAND GT gerade wegen seiner überhängenden Steven für den einen und die andere einen gefälligeren Eindruck. Außerdem müsste er wegen des Knickspants im Vergleich zu anderen Skeg-Seekajaks (mit U-Spant) durch Kanten leichter zu steuern sein, was manchmal wichtiger ist, als schnell geradeaus zu paddeln.

Text: Udo Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2013, S.11-13 – www.seakayakermag.com

20.10.2013 **“Searocket“** (550x54 cm) von „ZEGUL/TAHE“ (Ausrüstung)

Im KAJAK-MAGAZIN stellt **Jörg Knorr** (?) das folgende estländische Seekajak vor:

SEAROCKET

- 550x54 cm;
- Gewicht: je nach Material zwischen 19-28 kg;
- Zuladung: 140 kg;
- Cockpit: 82x42 cm;
- 1 ovale und 3 runde Gepäckluken mit elastischen Lukendeckeln;
- integrierte Kompasshalterung;
- Hochklapp-Steuerblatt („SmartTrack“) und Skeg.

Dieses Boot von „Zegul/Tahe“ zählt zu einer neuen Generation von Seekajaks, zu der auch z.B. die folgenden Boote gehören:

- INUK (550x50 cm; ca. 305 Liter Volumen) von „Kirton“ (GB),
- TARAN 18 (549x52 cm; ca. 383 Lit. Vol.) von „Rockpool“ (GB),
- TARAN 16 (508x52 cm; ca. 369 Lit. Vol.) von „Rockpool“ (GB),
- 18X SPORT (549x56; ca. 369 Lit. Vol.) von „Epic“(USA),
- BAIDARKA (548x55 cm; ca. 357 Lit. Vol.) von „Zegul/Tahe“ (EST),
- RAPIR 18 (547x55 cm) von Valley (GB)
- RAPIR 20 (609x45 cm) von Valley(GB)
- PACE 18 (549x53 cm; ca. 373 Lit. Vol.) von „Tiderace“ (GB),
- PACE 17 (522x53 cm; ca. 405 Lit. Vol.) von „Tiderace“ (GB),

- SPEEDLINER (585x53 cm; ca. 389 Lit. Vol.) von „Lettmann“ (D);
- XP 18 (549x54 cm; ca. 390 Lit. Vol.) von „Point 16°N“ (S),
- FREYA 18 (560x58 cm; ca. 400 Lit. Vol.) von „Point 16°N“ (S),
- WAHOO (580x54 cm; ca. 415 Lit. Vol.) von „Mikskayaks“ (FIN).

Alle diese Seekajaks verfügen – wie bislang nur bei Rennkajaks bzw. Surfski üblich – über einen geraden Bug- und Hecksteven. Beides führt bei gleicher Gesamt-Länge zu mehr Wasserlinienlänge, die bei Kajaks dieser Größenordnung i.d.R. ab Geschwindigkeiten von 5 Knoten (9 km/h) den Wellenwiderstand und somit auch den Wasserwiderstand weniger stark ansteigen lässt, als bei einem vergleichbaren Seekajak mit geringerer Wasserlinienlänge.

Jörg Knorr (?) (eine eindeutige Kennzeichnung des Autors fehlt) hat wohl das Seekajak gepaddelt und ist voll begeistert. Leider ist sein Bericht recht unkritisch verfasst. Wir erfahren so z.B. nichts darüber, dass:

- die „SmartTreck“-Steueranlage nicht brandungstüchtig ist, da das Steuerblatt sich nur hoch (→ Heckhochklapp-Steuerblatt), aber nicht aufs Achterdeck umklappen lässt (→ Heckumklapp-Steuerblatt); bei einer Kenterung in der Brandung mit Grundberührung könnte dann das Steuerblatt inkl. Halterung leichter beschädigt werden, als eine Steueranlage mit Heckumklapp-Steuerblatt („Flipp-off“).
- sich die Schenkelstützen – anders als bei den meisten PE-Seekajaks – nicht auf die Körpergröße einstellen lassen können, sodass nach einem Kauf jeder Kanute selbst gefordert ist, durch mehr oder weniger erfolgreiche Bastelarbeit für den richtigen Schenkelhalt zu sorgen.
- das Kartendeck vor der Sitzluke zu schmal ist und sich zumindest nicht eignet für Seekartenkopien im Format DIN A3 (horizontal gelagert); so ist nach dem Kauf auch hier Bastelarbeit erforderlich, um mindestens 4 - 6 Löcher für Ösen zu bohren, und zwar in solch breitem Abstand, dass die anschließend montieren Kartenhaltegummis auch für breitere Kartenblätter geeignet sind, ohne dass sie von anrauschenden Brechern von Deck gespült werden können.
- der vor der Sitzluke platzierte Lukendeckel den Einbau einer Handlenzpumpe unmöglich macht und gegebenenfalls auch den Einbau einer Fußlenzpumpe erschwert; was meist bleibt, ist die Ausrüstung mit einer tragbaren Handlenzpumpe, die eigentlich nur bei Ententeichbedingungen problemlos zu handhaben ist.
- der Lukendeckel hinter der Sitzluke (sog. Tagesluke) mit 15 cm Durchmesser unnötig klein geraten ist, eigentlich bietet es sich doch hier bei so viel Platz auf dem Achterdeck der Einbau einer Luke mit 24 cm Durchmesser an.

Selbst über das Volumen dieses Seekajaks finden wir keine konkreten Informationen (hier: Volumen des Bugstauraums, des Cockpits und der beiden Heckstauräume). Ist es denn wirklich so schwierig bzw. umständlich, als Hersteller bzw. Testbootfahrer das Seekajak mal mit Wasser auszulitern? Schade, denn so wird uns ein objektives Kriterium vorenthalten, das wichtig ist, um einen Eindruck darüber zu bekommen, wie gut dieses Seekajak für Spritztouren (also ohne Gepäck) und für Gepäcktouren geeignet ist, und zwar jeweils aus der Sicht von „leicht-“ und „schwergewichtigen“ Personen.

Und was sagt der Autor zu dieser „Seerakete“? Nun, z.B. soll sie „sehr“ schnell, „sehr“ wendig und „sehr“ spurtreu sein, aber auch kippstabil, „sehr“ seegangstüchtig, „sehr“ trocken laufend, jedoch wenig aggressiv im Surfverhalten. Sie soll sich „hervorragend“ für Gepäcktouren und „perfekt“ für die abendliche Trainingsrunde eignen. Selbst Anfängern ist sie „sehr“ zu empfehlen, und zwar auch „bei nicht optimalen Paddelbedingungen“. Ja, das klingt doch fast wie ein Werbetext!?

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/13, S.81 – www.kajak-magazin.com

19.10.2013 **Pentax Marine 7x50 Hydro** (Fernglas) (Ausrüstung)

Im KAJAK-MAGAZIN stellt Jörg Knorr das Fernglas:

“Pentax Marine 7x50 Hydro”

vor. Es handelt sich hierbei um ein bis 1,5 m Wassertiefe wasserdichtes Fernglas mit eingebautem Kompass.

Jörg Knorr hält die 7fache Vergrößerung für „... *optimal, wenn auch mal aus einer bewegten Situation heraus (im Boot) ... aus freier Hand beobachtet wird. In solchen Situationen können Vergrößerungsfaktoren von 10 und höher zu unangenehm verwackelt wahrgenommenen Bildern führen ... (Das Pentax-Glas ist) ein für den Paddelsport im Besonderen besonders geeignetes und unbedingt empfehlenswertes ... Navigationswerkzeug.*“

Für „Binnenpaddler“ mag das wohl noch zutreffen ... und für Küstenkanuwanderer an Land auch. Wenn wir aber bei Seegang unterwegs sind, können wir ein solches Fernglas kaum sinnvoll einsetzen; denn selbst eine 7fache Vergrößerung sorgt immer noch dafür, dass bei Seegang alles um das 7fache verwackelter aussieht, und zwar mit dem unangenehmen Nebeneffekt, dass einem sogar das in den Wellen hin & her schaukelnde Seekajak um das 7fach kippliger vorkommt. Ich halte daher selbst ein Fernglas mit nur 5facher Vergrößerung für das Paddeln auf großen Gewässern nicht geeignet, und zwar nicht nur wegen dieser Verwacklungs- & Kippelerscheinungen, sondern auch deshalb, weil es nicht zu vermeiden ist, dass im Laufe eines Paddeltages die optischen Gläser auf beiden Seiten nass werden und dadurch die klare Durchsicht erschweren. Abgesehen davon, wie wollen wir ein solches Fernglas bei Seegang nutzen, wenn wir es nicht griffbereit an Deck lagern oder um den Hals tragen? Aber wer will schon ein solch voluminöses und knapp 1 kg schweres Fernglas griffbereit lagern? Ich bestimmt nicht mehr; denn mir ist schon mein 580 g schweres wasserdichtes Steiner-Fernglas (6x30) zu unhandlich.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/13, S.80 – www.kajak-magazin.com

18.10.2013 **Kajak-Segel** (Ausrüstung)

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

„Volle Fahrt voraus – Kaufberatung Kajak-Segel“

insgesamt 13 verschiedene Modelle vor, die von 5 Herstellern stammen.

Jeder muss selber entscheiden, ob er überhaupt so etwas will und wenn ja, welches Modell für ihn in Frage kommt. Am unkompliziertesten scheinen mir die folgenden als „Treibsegel“ geeigneten Modelle zu sein, wobei ich jedoch bemerken möchte, dass bei einem ordentlichen Rückenwind nicht nur das Segeln, sondern auch das Paddeln, hier: Surfen, Spaß macht:

www.windpaddle.com

www.flatearthkayaksails.com/

www.pacificaction.com

www.spiritsails.com

www.easyriderkayaks.com/down_wind_kayaks.htm

www.falconsails.com

www.kayaksailor.com
www.segelkajak.com/treibsegel/index.html

Übrigens, die Burschen, die 2013 in 25 Paddeltagen rund Sardinien gepaddelt sind, benutzen unterwegs zu 15-20% ihrer Zeit ein FLAT-EARTH-SAIL“. Ihr Kommentar: „*War an manchen Tagen eine sehr gute Unterstützung und hat lange Distanzen und Querungen möglich gemacht, auch mit halbem Wind. Auf jeden Fall erschloss die Benutzung des Segels uns eine weitere Dimension und bot Spaß und Herausforderung unter den Bedingungen unserer Tour.*“ (Seekajak, Nr. 136/13, S.39)

Siehe auch: <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=30938&postcount=1>

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/13, S.70-74 – www.kajak-magazin.com

17.10.2013 **Eskimotieren** (Ausbildung)

Im KAJAK-MAGAZIN erläutert **Björn Nehrhoff von Holderberg** in der dreiteiligen Serie mit dem Titel:

„**Rock and Roll(e): Die Eskimorolle in drei Teilen**“

den Ablauf verschiedener Rollvarianten.

Im Teil 1 beschreibt er die Rolle über das Achter- und über das Vorderdeck, also mit Rück- bzw. Vorlage.

Auf insgesamt 13 Fotos wird demonstriert, wie wir es richtig machen, und auf 5 Fotos, wie es aussieht, wenn wir es falsch machen (z.B. Paddelblattwinkel zu steil, Kopf kommt zuerst hoch, kein Hüftschwung).

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/13, S.46-48 – www.kajak-magazin.com

16.10.2013 S.38-43: **Dresden – Oslo** (D/DK/S/N) (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Tobias Krug** in dem Beitrag:

„**Dresden – Oslo im Seekajak**“

über seine knapp 1.600 km lange und 45 Tage dauernde Flüsse- & Küstentour im Seekajak. Er startete von Dresden aus die Elbe hinunter bis Lauenburg, dann ging es auf dem Elbe-Lübeck-Kanal zur Trave und weiter auf der Trave über Lübeck nach Travemünde. Von dort paddelte er die Ostseeküste entlang nach Fehmarn, setzte per Fähre von Puttgarden nach Rödby (Insel Lolland/DK) über und paddelte dann weiter entlang der dänischen Inseln Falster und Seeland hinüber an die schwedische Westküste und schließlich auf dem Oslofjord hoch bis nach Oslo.

Unterwegs war er vom 21.8. bis 5.10.12. In 2 Tagen ging es später per Fähre & Co. wieder zurück nach Dresden.

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/13, S.38-43 – www.kajak-magazin.com

Link: www.treibgutreisen.blogspot.de

15.10.2013 **Rund Læsø** (Kattegat/Dänemark) (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag

„Rund Læsø: Das kleine Kattegat-Abenteuer im Norden Dänemarks“

von einer 80 km langen Tour, die ihn in 4 Tagen um die im nördlichen Kattegat liegende dänische Insel führte. Die 25 km vom Hafen Voersa auf Jütland hinüber zur Insel legte er natürlich auch im Seekajak zurück und retour ging es ebenfalls per Seekajak.

Wer keine Überraschungen erleben möchte, sollte einen Bootswagen dabei haben. Dann kann er bei einer Wetterverschlechterung notfalls zum Inselfährhafen Vesterø Havn rollen, um dann per Fähre zum Festland (Frederikshavn) zurück zu kommen.

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/13, S.32-37 – www.kajak-magazin.com

14.10.2013 **Freya Hoffmeister: Zwischenspurt rüber nach Trinidad**

.....(530. - 532. Fahrtentag) (Geschichte)

Freya Hoffmeister kann wohl Venezuela noch nicht abhaken (ca. 280 km der insgesamt ca. 2.000 km langen Küste fehlen ihr dazu), aber für die nächsten Tage hat sie erst einmal Abschied von Venezuela genommen und ist hinüber zur benachbarten Karibikinsel Trinidad gepaddelt. Sie hofft, sich dort von den Strapazen entlang der venezuelanischen Küste zu erholen. Hat sie doch seit dem 16.8.13, dem Beginn ihrer Tour ab der venezuelanisch-kolumbianischen Grenze, in 57 Fahrtentage (= 43 Paddeltage) ca. 1.700 km zurückgelegt. Übrigens, die vor der Küste Venezuelas liegende und einst von Kolumbus entdeckte Insel Trinidad bildet zusammen mit der benachbarten Insel Tobago einen eigenständigen Staat, nämlich „*Trinidad und Tobago*“.

6 Plagen

Freya hat fast alle Plagen erlebt, die beim Küstenkanuwandern in Äquatornähe erlebt werden können:

- Unerträgliche heiße und feuchte Luft, die einen dazu animiert, an Land alle Bekleidung abzulegen ... wenn da nicht die Mücken und Ameisen wären, die einen zwingen, sich stets voll bekleidet an Land zu bewegen;
- badewannenwarmes Wasser, das für keine Abkühlung sorgte;
- Gegenwind und Gegenströmung, die dazu beitragen, dass Freya manchmal nur mit 2-3 km/h vorankommt;
- meterhohe Brecher und aufsteilende Windseen, die es häufig nicht erlauben, auf dem Wasser das Paddel mal zur Seite zu legen;
- Krabben, die des Nachts den Strand beherrschen

Demgegenüber sorgte jene Schildkröte, die um Mitternacht herum genau an Freyas Zelt ihre Eier ablegen wollte, für entsprechend positive Abwechslung, auch wenn dabei ein Teil ihrer Außenzeltapsis zerrissen wurde.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5929555362189985601?baner=pwa&gpsrc=pwrd1#photos/112133179186774955122/albums/5929555362189985601/5933950579618765250?pid=5933950579618765250&oid=112133179186774955122>

Die venezuelanische Küste ist kurzweilig. Strände und Felshänge bestimmen das Landschaftsbild. Vorgelagerte Inseln sorgen ab und an dafür, dass Freya auf ihrer linken Seite nicht immer nur Wasser zu sehen bekommt. Leider vermüllt – wie fast überall auf der Welt – auch in Venezuela die Küste. Und an die einfachen Lebensverhältnisse der Küstenbewohner, die abseits der Großstädte leben, muss sie sich immer wieder neu gewöhnen.

Bislang ist sie stets freundlich begrüßt worden, auf dem Lande und auch in den Städten. Insgesamt 20x wurde sie in den größeren Städten von Einheimischen eingeladen, bei ihnen zu übernachten und sich in klimatisierten Räumen zu regenerieren. Wer weiß, ob Freya die Plackerei ihrer Paddelei sonst so problemlos überstanden hätte.

Unter Gleichgesinnten

Z.Zt. genießt sie in Trinidad schon seit 3 Tagen die Gastfreundschaft paddelbegeisterter Inselbewohner ... und zwar nicht alleine. Wie der Zufall es will, werden dort auch zwei „paddelsüchtige“ Kanadier beherbergt, nämlich **Graham & Russell Henry**, die ihre Paddelexpedition in Belém (Brasilien) begannen und über die karibische Inselkette weiter bis nach Florida (USA) paddeln wollen. Die Begegnung mit diesen beiden 20jährigen Burschen tat Freya gut, nicht nur weil sie von ihnen eine Menge an Informationen über die noch vor ihr liegende Küste erhalten konnte, sondern auch weil sie Gelegenheit hatte, sich endlich mal mit Gleichgesinnten zu unterhalten.

Zwischenspurt in 3 Tagesetappen

Die letzten drei Tage bis Trinidad waren für Freya recht stressig. Einheimische in Rio Caribe machten Freya darauf aufmerksam, dass die nächsten knapp 200 km entlang der Halbinsel Paria bis Trinidad ein sehr unsicheres Gebiet, quasi ein „**No-Go-Area**“ sei. Die Nähe zur Insel Trinidad lockt wohl allerhand Leute, als Schmuggler unterwegs zu sein. In Kolumbien stand ja Freya unter dem Schutz der Marine bzw. der Coastguard. Leider waren die entsprechenden venezuelanischen Behörden nicht bereit, sie auf diesem kritischen Küstenabschnitt zu begleiten. Also musste Freya sehen, wie sie alleine vorankommt und überlebt. In 3 Tagen wollte sie möglichst in Trinidad sein.

Am ersten Tag ging sie schon um 4:45 Uhr aufs Wasser. Es war stockdunkel. Um möglichst nicht gesehen zu werden, paddelte sie 5 km weit draußen vor der Küste, auch wenn dort Gegenwind & Gegenstrom stärker waren als dicht unter Land. Schon früh am Nachmittag landete sie in der Nähe eines Dorfes an, welches ihr als „letztes good Village vor Trinidad“ empfohlen wurde. 36 km hatte sie zurückgelegt.

Die nächste Tagesetappe startet sie dann noch am selben Tag, nämlich nachts um 22.50 Uhr. Sie endete am nächsten Tag nach 70 km um 16.15 Uhr. Während des Tages begegnete sie immer wieder Fischern in ihren Booten. Nachts waren dann wohl die unzähligen Schmuggler unterwegs, die alle Richtung Trinidad und retour motorten. Übernachten tat sie in einer kleinen, kaum einsichtigen Bucht. Dennoch wurde sie von Einheimischen entdeckt, aber zum Glück während der Nacht in Ruhe gelassen, lediglich die oben erwähnte Schildkröte sorgte für unvergessliche Momente.

Die 3. und letzte Tagesetappe begann Freya dann wieder im Dunklen, nämlich um 5.05 Uhr. Erst 50 Minuten nach Mitternacht landete sie nach 83 Kilometern und 19:45 Stunden Paddelei in Trinidad an. Der Weg dorthin war nicht minder aufregend als am zweiten Tag. Die Angst, überfallen zu werden, trieb Freya voran Richtung Trinidad. Leute, die sich ihr näherten, beäugte sie mit großem Misstrauen, so auch jene harmlosen & hilfsbereiten Fischersleuten, die ihr bloß den Weg zeigen wollten durch die Gezeitenstromkabelungen an der Meerenge des Gulf of Paria hinüber zur ca. 12 km entfernt liegenden Insel Trinidad. Zum Glück tauchte dann plötzlich in der Dunkelheit eine Gruppe von Delphinen auf, die sie bei der Querung hinüber nach Trinidad begleitete. Sie sorgte für die nötige Ablenkung und trug so auch

zur Beruhigung bei; denn wo erlebt man schon Delphine des Nachts auf dem Meer, die bei ihren Sprüngen das Wasser nicht nur hoch aufspritzen, sondern – dank des Meeresleuchten – auch hell aufblitzen lassen!?

Text: Udo Beier

Link:

<http://freyahoffmeister.com/2013/10/13/wed-0910-2013-day-530/>

<http://freyahoffmeister.com/2013/10/13/thu-1010-2013-day-531/>

<http://freyahoffmeister.com/2013/10/13/fri-1110-2013-day-533/>

06.10.2013 **Rund Sardinien** (Italien) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Peter Deppert** in dem Beitrag:

„Das Mittelmeer hat keine Wellen und andere Geschichten“

über eine Umrundung von Sardinien. Mit von der Partie waren **Bernd Mair** und **Walter Schirmer**. Gepaddelt wurde in britischen Einer-Seekajaks (mit Skeg) (hier: „Explorer“ bzw. „Pilgrim“ von Nigel Dennis).

Folgende Fakten könnten von Interesse sein:

- Angereiste wurde wohl mit der Fähre von Genua aus.
- Gestartet wurde im Nordosten vom Zeltplatz Acapulco in Palau.
- Unterwegs waren sie vom 26.4.-27.5.31 mit insgesamt 25 Paddeltagen.
- Gepaddelt wurden 860 km, davon ca. 15-20 % mit Segelunterstützung (hier: „Flat-Earth-Sail“).
- Die Verpflegung wurde für die ganze Zeit mittransportiert (!), Zukäufe wurden jedoch genutzt.
- Insgesamt hatten sie wohl 24 Liter Trinkwasser dabei, d.h. sie mussten jede Möglichkeit zum Auffüllen ihrer Trinkbehälter nutzen.
- Navigiert wurde nach OpenStreetmap-Karten, die im GPS abgespeichert wurden. Zentrale Abschnitte wurden zu Hause auf Google Earth herausgesucht, ausgedruckt und einlaminiert, um sie auch unterwegs nutzen zu können.
- Infos über das Wetter wurde über Wetteronline, Windfinder und diverse Wetterdienste eingeholt.
- Ideal gewählt war wohl die Zeit im Mai. Die Strandabschnitte sind dann noch fast menschenleer und die thermischen Seewinde blasen ab Mittag noch nicht mit 4-5 Bft. Letzteres ist im Hochsommer nicht zu unterschätzen. Weht nämlich der vom Wetterbericht prognostiziert Wind (= Gradient-Wind) in dieselbe Richtung, wie der Seewind, dann addieren sich nämlich beide Windstärken.

Kritisch zu beurteilen waren:

- die Passagen entlang von Kaps, über größere Buchten und entlang von Steilküsten;
- die Windeffekte vor Ort (Düsen-, Kapeffekte, Fallwinde);
- der Seegang (Reflexionswellen, Brandung);
- und das Starten und Anlanden nicht nur von Sandstränden aus.

Der Beitrag setzt sich zusammen aus 2 Seiten Reiseschilderungen, 1 Seite Kurz-Infos und 2 ½ Seiten Fotos. Er ist kurz & knapp, aber trotzdem anschaulich geschrieben. Die abgedruckte Kartenskizze ist jedoch so klein geraten, dass wir nur mit der Lupe den Tourenverlauf erraten können. 1 Seite hätte die Redaktion schon für diese Kartenskizze reservieren können, dann hätten wir die Möglichkeit, diese Tour auf der Karte nachzuvollziehen. Besonders her-

vorzuheben sind die 10 gelungenen Farbfotos, deren „Klasse“ wir erst dann richtig beurteilen können, wenn wir sie mit dem 11. Foto, einem S/W-Foto, vergleichen.

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: Seekajak, Nr. 136/13, S.35-39 – www.salzwasserunion.de

Weitere Literatur:

Weck,R.:

Im Tal des Mondes (Nordost-Sardinien: Archipel La Maddalena)

aus: Segeln 4/03, S.92-96 – www.segeln-magazin.de

s. zu Infos über Wind & Wetter:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030325.html

Kassel,G.:

Boot, Zelt, Badehose (Sardische Küste)

aus: Kanu-Magazin 4/03, S.32-39 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030519_a.html

Kassel,G.:

Ein Kajaksommer auf Sardinien

→ www.kanukassel.de/4598.html

Gunkel,F.:

Im Reich der Steine (Süd-Korsika/Nordost-Sardinien)

aus: Yacht 10/03, S.22-31 - www.yacht.de

s. zu Infos über Wind, Wetter, Strom und Nationalpark:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030507_a.html

Zimmermann,U.:

Sardinien: Im Land der Gegensätze

aus: Kanu-Sport 11/03, S.12-19 – www.kanu.de

s. auch Kurzinfos über den Streckenverlauf in:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/031106.html

Amme,M.:

Sonnenseiten einer Insel (Südsardinien) (inkl. Kartenskizzen)

aus: Yacht 12/04, S.28-35 – www.yacht.de

s. auch Infos über Wetter, Wind & Navigation:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040603.html

Pause,W.:

Kajakfahren an der Küste Sardinien

aus: Kanu Sport 10/04, S.12-17 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/041004_b.html

Killoran,W.:

Finding Espresso Beach in Sardinia (I)

→ <http://glska.freehostia.com/Summer05.html>

Kachler,M.:

Sardinien: Olbia – Arbatax (2006) (8-Tage-Tour)

→ www.kachler.net/sardaigne_2006/sardaigne_2006.html

05.10.2013 Nordseetouren sind stets voller Überraschungen (Revier/Inland)

In KANU-SPORT berichtet **Günter Siebke** in dem Beitrag:

„Die Nordsee wird nie langweilig ...“

über einige Erfahrungen, die er während seiner –zig Nordsee-Befahrungen gemacht hat. Er erzählt kurzweilig z.B. über:

- Probleme mit der Tide: Bei seiner ersten Nordseetour auf der Unterelbe von Cuxhaven stromabwärts in Richtung Neuwerk startete er zu früh und merkte erst, dass die Tide noch schneller stromaufwärts lief, als er stromabwärts paddeln konnte, als er von einer Tonne rückwärts überholt wurde.
- Probleme mit dem Wasserstand: Beim Zelten auf der Düneninsel Scharhörn, die damals per Seekajak noch angepaddelt werden durfte, wurde er von einem Unwetter überrascht, das ihn zwang, sein Zelt etwas höher aufzubauen, um nicht in den Fluten zu versinken. Der Wetterwechsel wurde wohl im Seewetterbericht angekündigt, aber er hatte ihn nicht vorher abgehört.
- Probleme mit frischem Wind: Er begegnete einst vor Langeness einer Gruppe von 20 mehr oder weniger erfahrenen Kanuten, die bei Flaute hinüber zur Hallig paddelten, aber am nächsten Tag bei einem 4er Wind in voller Aufregung jeder für sich zurück zum Festland durchkämpften, statt mit der Fähre zurückzufahren.
- Probleme mit der Sicherung der an der Wattkante gelagerten Seekajaks: So erfuhr er von seinen Bekannten, dass diese mal auf einer Sandbank vor Cuxhaven pausierten und die Gegend erkundeten. Als sie zurück zu ihren an der Wattkante zurückgelassenen Kajaks wanderten, waren diese jedoch nicht mehr da. So mussten sie nur mit einer Badehose bekleidet bei ablaufendem Wasser zu Fuß kilometerweit durchs Watt bis ans Festland laufen. Die Seekajaks selber wurden vor Helgoland geborgen.
- Probleme beim Zelten mit der Brandung: Der Wetterbericht kündigte einen Sturm an; dennoch wurde nahe des Spülsaums gezeltet; denn nichts deutete auf einen Wetterwechsel hin. Nachts setzte dann der Sturm ein und ließ die Brandungswellen bis hoch zu den Zelten auflaufen.
- Probleme mit der Begegnung mit den jungen Wilden der Seakayakerszene: Während er bei hochsommerlichen Temperaturen „ohne was an“ auf Japsand, einer Sandbank vor Hooge, in einem Tidentümpel lag, tauchte eine kleine Gruppe Kajakfahrer auf, die wohl ihr Manko an Erfahrungen durch Ausrüstung zu kompensieren versuchten!?

Ja, eine Küstentour auf der Nordsee ist stets voller Abwechslung & Überraschungen. Sie wird nie langweilig. *„Überhaupt ist die Seekajakpaddelerei, ganz besonders im Tidengebiet des Wattenmeeres, auch immer eine geistige Herausforderung. ... die Orientierung hat eine besondere Bedeutung. Tidenkalender und Seekarte richtig zu lesen, Seezeichen einordnen und wenigstens grundlegende Kenntnisse der Meteorologie gehören dazu. Allem vorangestellt aber ist das Naturerlebnis, dem Massentourismus aus dem Wege zu gehen und eine der letzten uns verbliebenen Urlandschaften zu erleben.“*

Text: Udo Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 9/13, S.12-15 – www.kanu.de

P.S.: Übrigens, **Günter Siebke** ist kein Unbekannter in der deutschen Küstenkanuwandlerszene. Er gehört zu den alten Seebären, die mit Faltbooten, aber auch Seekajaks – natürlich immer unabgeschottet !? – unseren Globus befahren und darüber berichtet. Erwähnen möchte ich seine folgenden Beiträge:

In die Ägäis gestreut: Südliche Sporaden, in: tours 6/85, S.23-25;

Erinnerungen an Dalmatien, in: Kanu Sport 5/86, S.101-103;

Lykien (Fethiye -Kemer), in: Kanu 1/87, S.19-22;

Arktisches Echo (Grönland), in: Prijon-News 4/92; vgl. auch: SK 40/93, S.46-47;
Einsame Inselwelt - Die Bahamas, in: Kanu Sport 12/92, S.524-526;
Wanderfahrten in Übersee - Kajak international, in: Kanu Sport 7/95, S.304-306;
Seekajakziele. Traumküsten in Europa und Übersee, Pollner 2000 (142 S.)
Baffin Island/Kanada: Arktische Kajakfahrten, in: Kanu Sport 1/01, S.24-27;
Kykladen/Griechenland: Im Faltboot auf Odysseus' Spuren, in: Kanu Sport 3/01, S.24-27;
Reise zu den Westmännern. Kanada: Von British Columbia durch Gletscherberge zum Pazifik, in: Kanu-Sport 9/01, S.17-21.
Upervik – mit dem Kajak am Inlandeis (Grönland), in: Kanu Sport 4/04, S.24-27;
Baffin Island: Arktische Faltbootreise, in: Kanu Sport 1/09, S.12-17;
Watt'n Watt. Geschichten aus 50 Jahren Nordseepaddeln, in: 4. Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2007/2008 (Hg. v. H.Kropp), S.187-192 – www.faltenreich.de

02.10.2013 **Seenotbaken: 4 handliche Modelle zur Auswahl** (Ausrüstung)

Eine Seenotbake ist ein Seenotsignalmittel, das bei Auslösung des Alarms zum einen ein **Seenotsignal** mit persönlicher Kennung und – sofern mit einem GPS-Modul ausgestattet – lokaler Positionsangabe über 406 MHz ausstrahlt, welches über dafür eigens in die Umlaufbahn gebrachte Satelliten (System COSPAS-SARSAT bzw. GEOSAR) empfangen und an die zuständigen regionalen SAR-Seenotleitstellen (MRCC) weitergeleitet wird. Zum anderen verfügt es über ein **Peilsignal**, welches über 121,5 MHz ausgestrahlt wird und vor Ort von einer entsprechend ausgerüsteten Rettungsmannschaft empfangen und angepeilt werden kann.

Alarmierungszeit & Positionsgenauigkeit

Solche mit GPS ausgestattete Seenotbaken haben eine Alarmierungszeit von ca. 3 Minuten und liefern eine Positionsgenauigkeit von ca. 50-100 m. Sie bieten sich insbesondere für Küstentouren an, wo pyrotechnische Signalmittel (z.B. Fallschirmsignalaraketen) nicht gesehen bzw. elektronische Signalmittel (z.B. UKW-Sprechfunk, Mobilfunk) nicht empfangen werden können. Was bleibt ist ein teures Satellitentelefon oder z.B. eine immer preiswerter werdende Seenotbake.

Anforderungen: klein & leicht

Vor über 10 Jahren habe ich für eine nur bedingt handliche, d.h. nicht am Körper griffbereit tragbare, 340 g schwere Seenotbake noch über 900 Euro bezahlt. Heute können wir solch eine nur noch ca. 120 g schwere Seenotbake für ca. 300 Euro erwerben. Dazu kommen noch Kosten für die Codierung des Gerätes (damit der Eigentümer des Gerätes beim Ausstrahlen des Notsignals identifiziert werden kann) in Höhe von ca. 40 Euro.

Wichtig ist m.E., dass eine solche Seenotbake griffbereit am Körper getragen werden kann, sodass die Möglichkeit besteht, den Seenotfallalarm ohne zusätzliche Kentergefahr direkt vom Seekajak aus oder als Schwimmer vom Wasser aus auszulösen. Je kleiner & leichter eine solche Seenotbake ist, desto weniger spricht dagegen, sie immer unterwegs entlang der Küste mitzunehmen. Z.Zt. erfüllen diese zentrale Eigenschaft z.B. die folgenden Geräte:

Kannad SafeLink Solo

- wassergeschützt bis ca. 10 m bis zu 5 min. (IP 58 / IPX 7)
- Lithiumsbatterie: Wechselintervall alle 5 Jahre*
- Sendezeit: mind. 24 Std.;
- GPS: 50-Kanal-Empfänger
- Not-LED-Blitzlicht;

- Abmessungen: 3,6x5,0x11,2 cm
- Gewicht: 165 g;
- Preis: ca. 410 Euro

McMurdo FastFind 220 PLB

- wassergeschützt bis ca. 10 m (IPX 7)
- Lithiumsbatterie: Wechselintervall alle 6 Jahre*
- Sendezeit: mind. 24 Std. bei -20°C (sowie 35 Std. bei +10°C);
- GPS: 50-Kanal-Empfänger
- Not-LED-Blitzlicht;
- Abmessungen: 3,4x4,7x10,6 cm
- Gewicht: 152 g;
- Preis: ca. 300 Euro

ACR ResQLink

- wasserdicht bis 5 m bis zu 1 Std.; bis 10 m bis zu 10 Min.;
- Lithiumbatterie: Wechselintervall alle 5 Jahre*;;
- Sendezeit: mind. 24 Std. bei -20°C;
- GPS: 66-Kanal-Empfänger
- Not-LED-Blitzlicht;
- Abmessungen: 3,3x4,8x9,9 cm
- Gewicht: 130 g
- Preis: ca. 370 Euro

Oceansignal RescueME PLB1

- wasserdicht bis 20 m bei +20°C;
- Lithiumbatterie: Wechselintervall alle 7 Jahre*;
- Sendezeit: mind. 24 Std. bei -20°C;
- GPS: 60-Kanal-Empfänger
- Not-LED-Blitzlicht: ca. 1 Candela
- Abmessungen: 3,3x5,1x7,7 cm
- Gewicht: 116 g
- Preis: ca. 300 Euro

(* Der Wechsel der Lithiumbatterie inkl. Dichtigkeitsprüfung kann nur von einer autorisierten Werkstatt vorgenommen werden und kostet ca. 150 Euro!)

Zulassung/Registrierung

Alle vier Geräte werden den „**PLB**“ (= Personal Locator Beacon) zugerechnet. Sie sind auf eine Person angemeldet, die sich auf dem Land bzw. Wasser aufhält. Im Gegensatz dazu wird ein „**EPIRB**“ (= Emergency Position Indication Radio Beacon) einem bestimmten Schiff zugeordnet. Die Funktionsweise der Geräte ist dieselbe, die Abmessungen und das Gewicht liegen höher, dafür sind die technischen Anforderungen teilweise anspruchsvoller (z.B. längere Sendezeiten, wasserdichter).

Fürs Küstenkanuwandern geeignet sind alle vier Geräte. Empfehlenswert ist m.E. das **Oceansignal RescueME PLB1**, da es am kleinsten & leichtesten ist. Ich selber hatte mir im letzten Jahr das **ACR ResQLink** angeschafft. Es wird bei Küstentouren in der Vordertasche meiner Rettungsweste verstaut. Bislang bin ich mit ihm zufrieden; denn ich merke gar nicht, dass ich es dabei habe ... und ich habe es immer dabei, auch wenn ich plane, dicht entlang der Küste zu paddeln; denn wenn es anfängt zu winden & wellen sieht man plötzlich kein anderes Schiff mehr auf dem Meer weit & breit! Wehe dann, wenn man bei ablandigem Wind kentert, aussteigen muss, beim Inuitieren bzw. Wiedereinstieg – aus welchen Gründen auch

immer – versagt und von Wind bzw. Strom aufs offene Meer hinausgetrieben wird? Dann ist es doch gut zu wissen, dass zumindest auf der Nord- bzw. Ostsee in ca. 1-2 Std. Hilfe naht!

Fehlalarm, was nun?

.... und was ist, wenn wir nach der Aktivierung der Seenotbake plötzlich von Dritten gerettet werden bzw. uns wider Erwarten die eigene Rettung, also der Wiedereinstieg, selber gelingt, bevor die herbeigerufenen Retter vor Ort erscheinen? Im SEEKAJAKFORUM.de wird das kurz von **Der olle Hansen** und **shovellhead** andiskutiert:

→ www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,78222,78429#msg-78429

1. Wir bitten den Dritten (z.B. Skipper eines Segelbootes, welcher uns an Bord holt) die zuständige Seenotleitung darüber zu informieren, dass kein Seenotfall mehr besteht und keine weitere Hilfe benötigt wird. Das kann per Satellitentelefon, per UKW-Sprechfunk bzw. per Handy erfolgen; denn u.U. ist davon auszugehen, dass von einem Segelboot wegen der leistungsfähigeren Kommunikationsausrüstung bzw. des höheren Sendestandpunktes eher ein Funkkontakt hergestellt werden kann, als von einem „Kenterbruder“, der im hohen Seegang paddelt oder gar schwimmt. Was ist aber, wenn die zuständige Seenotleitung nicht bekannt ist? Nun, dann wir halt versucht, die deutsche SAR-Seenotleitung in Bremen zu erreichen (Tel. 0049-421-53687-0). Die Bremer werden dann schon wissen, wer der eigentliche Ansprechpartner ist.

2. Der „Kenterbruder“ selber versucht, Dritte sowie die zuständige Seenotleitung zu informieren, dass kein Seenotfall mehr besteht. Dafür muss es ihm jedoch gelingen, den Funkkontakt herzustellen. Auf dem Wasser wird ihm das jedoch nicht gelingen, sonst hätte er ja gleich statt über die Seenotbake z.B. über sein Handy den Seenotfall ausrufen können. Also muss nach dem erfolgreichen Wiedereinstieg unverzüglich versucht werden, Land zu erreichen, um von dort – gegebenenfalls von der höchsten Erhebung - aus den Funkkontakt zu suchen.

Der olle Hansen fragt zusätzlich, ob es bei den Seenotbaken nicht die Möglichkeit gibt, „Entwarnung zu senden“? Nun, wir können den „Alarmierungsknopf“ erneut drücken und somit den Alarm ausstellen. Aber: Woher wissen die Retter, warum plötzlich der Alarm nicht mehr weiter gesendet wird? Es könnte ja auch daran liegen, dass die Batterie erschöpft, die Seenotbake beschädigt, untergegangen bzw. beim Stranden abhanden gekommen ist? Da es hier um Leben oder Tod geht, werden wohl verantwortungsbewusste Retter nicht die Suche einstellen, wenn der Alarm zuvor ausgelöst und länger als ein paar Minuten (?) ausgestrahlt wird.

Registrierung

Eine Seenotbake muss vor der Inbetriebnahme zunächst bei einer Registrierungsbehörde angemeldet werden. Wir erhalten dann eine Registrierungs-Nr. (→ MMSI). Diese melden wir anschließend dem Händler, der die Seenotbake so codiert (Kosten: ca. 40 €), dass bei einer Aktivierung der Seenotbake nicht nur die Koordinaten des Seenotfallortes ausgestrahlt werden, sondern auch diese Registrierungs-Nr.

Übrigens, bei der Registrierung müssen u.a. neben Namen & Adresse des Eigentümers der Seenotbake noch Angaben über Kontaktleute gemacht werden, um der zuständigen Seenotleitstelle die Möglichkeit zu geben, nach der Aktivierung einer Seenotbake zu prüfen, ob nicht vielleicht ein Fehlalarm vorliegen könnte.

Für uns ist eine Registrierung in Deutschland empfehlenswert, aber auch in Großbritannien möglich:

(a) Registrierung in Deutschland bei der „Bundesnetzagentur, Außenstelle Hamburg“:

→ www.bundesnetzagentur.de > Suche: EPIRB > „Antrag auf Nummernzuteilung Sportschiff-fahrt“

Das Infoblatt zur Registrierung eines EPIRBs finden wir auch direkt unter:

→

www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Nummerierung/Technische%20Nummern/See-%20und%20Binnenschiffahrt/funk/AntragNummernzuteilungSportschiffahrt.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Das PLB wird in Deutschland wie ein EPIRB behandelt und kann nicht auf eine bestimmte Person, sondern nur auf ein bestimmtes Schiff zugelassen werden. Wenn also das PLB nur bei „Landausflügen“ mitgenommen wird, ist eine deutsche Registrierung nicht möglich.

Die Registrierung ist gebührenpflichtig (ca. 130 €). Haben wir schon ein UKW-Handsprechfunkgerät bei der Bundesnetzagentur zugelassen und dafür eine „Zuteilungsurkunde“ mit Registrierungs-Nr. (OMMSI) erhalten, ermäßigen sich die Gebühren auf ca. 60 €. Weitere Auskünfte erhalten wir unter 040-23655-0 (Direktwahl: -295).

(b) Registrierung in Großbritannien bei der „Maritime & Coastguard Agency“ (MCA):

→ www.mcga.gov.uk > Search: PLB > MCA-EPIRB (Beacon Registration)

Das Infoblatt zur Registrierung eines PLB finden wir direkt unter:

→ www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/emergencyresponse/mcga-searchandrescue/epirb.htm

Das PLB wird in Großbritannien auf eine bestimmte Person zugelassen. Die Registrierung ist kostenlos. Bei der britischen Registrierung ist es zweitrangig, ob das PLB bei Landgängen oder Seetouren eingesetzt wird, wohl aber ist ihr bevorzugter Einsatzort (inkl. Mannschaft, Art des Schiffes) im Anmeldeformular aufzuführen. Das hat den Vorteil, dass die Seenotleitstelle viel eher erkennen kann, ob ein Fehlalarm vorliegen könnte.

Übrigens, die Briten sind recht flexibel. Als ich mal meine erste Seenotbake an Dritte verliehen hatte, die für ein paar Wochen in Grönland paddeln wollten, brauchte ich nur meine Anmelde-daten (hier: Einsatzort, Mannschaft, Kontaktpersonen) zu Beginn der Grönlandtour und anschließend nach der Tour zu korrigieren. Der einzige Nachteil bei einer britischen Registrierung liegt eigentlich nur darin, dass die von uns genannten „Kontaktleute“ in der Lage sein müssen, den plötzlich ankommenden Kontrollanruf der britischen Seenotleitung, der natürlich dann auf Englisch erfolgt, zu verstehen und zu beantworten!

Text: Udo Beier

Links:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-Geraete.pdf

http://de.wikipedia.org/wiki/Personal_Locator_Beacon

30.09.2013 **“Biskaya LV“ (Skeg) 535x53,5 cm; 295 Lit. Vol.) von LETTMANN (Ausrüstung)**

In KANU-SPORT berichtet **Lars Everding** in dem Beitrag

„Praxis: Seekajak-Bootstest – Lettmann Biskaya LV“

über das Seekajak „Biskaya“, welches LETTMANN erstes Seekajak ist, das extra als Skeg-Seekajak konzipiert wurde. Ansonsten bietet jedoch LETTMANN fast alle seine anderen Seekajaks auf Wunsch ebenfalls mit Skeg an (Ausnahme: jene Seekajaks mit integrierter Steueranlage, wie „Nordstern“, „Hanseat“ und „Godthab XL“)

Der „Biskaya“ wird in 3 verschiedenen Volumengrößen angeboten, und zwar:

- LV (Low Volume) = ca. 295 Liter (Außenmaße: 535x53,5 cm),
- MV = ca. 325 Liter (535x54 cm)
- und HV = ca. 350 Liter (540x56 cm).

Insofern müsste für all jene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die sich für den „Biskaya“ interessieren, eine Variante mit einem geeigneten Volumen zu finden sein. Für welches Volumen sie sich entscheiden werden, hängt zum einen vom Sitzhalt & -komfort im Cockpit ab (wobei die Süllrandmaße von allen drei Volumenvarianten identisch sind: 79x40 cm Innenlänge) und zum anderen vom zu transportierenden Gesamtgewicht (= Boots-, Körpergewicht und Ausrüstungsgewicht). D.h. wer nur Tagestouren plant, der kann sich eher für ein niedrigeres Volumen entscheiden, als jene, die stets eine Woche & länger mit dem „Biskaya“ unterwegs sein möchten.

Und wer es sich nicht zutraut, den Skeg-Biskaya zu beherrschen (ist es doch ein Unterschied, ob nur kurzweilige Spritztouren oder tagelange Gepäckfahrten unternommen werden), der kann sich für jene Ausrüstungsvariante entscheiden, die LETTMANN mit einem integrierten Steuerskeg ausstattet. Es handelt sich hierbei um eine Variante von LETTMANNs „integrierte Steueranlage“ (wie wir sie z.B. vom „Nordstern“ her kennen), mit dem Unterschied jedoch, dass das Steuerblatt nicht am Ende des Hecks, sondern – wie ein Skeg – unter dem Heck platziert wird. Diese Platzierung hat dabei den Vorteil, dass das Steuerblatt sowohl als Skeg (zum Korrigieren von Luv- bzw. Leegierigkeit) oder – im voll ausgefahrenen Zustand – als Steuer (zum aktiven Kurvenfahren) eingesetzt werden kann.

2012 hatte ich die Gelegenheit, einen **„Biskaya“ mit Steuerskeg** während einer 4-tägigen Gepäckfahrt bei bis zu 6 Bft. zwischen den nordfriesischen Halligen zu paddeln. Es handelte sich dabei um eines der ersten Serienmodelle, dessen Steuerskeg mir bei den Gewässerbedingungen schon am ersten Tag große Probleme bereitete, Probleme die mir auf Binnengewässern zuvor nicht auffielen: Die Steuerpedalausschläge waren so „schwammig“, dass Fußbewegungen nicht hinten beim Steuerblatt ankamen (Grund: zu elastische Steuerpedalen bzw. Steuerleinen?). Außerdem riss am Ende des ersten Tages, die Leine, mit der das Steuerblatt verstellt werden konnte. (Siehe hierzu mein zusammenfassender Fahrbericht:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Biskaya-Lettmann.pdf).

Lars Everding hat nun seinerseits die **Skeg-Variante des „Biskaya LV“** anlässlich von Tages- und Mehrtagestouren mehrere Monate unter realistischen Gewässerbedingungen getestet. Er hatte nichts an dem „Biskaya LV“ auszusetzen. Das kann für den „Biskaya“ sprechen, aber auch gegen den „Tester“. Vielleicht bestätigt das auch nur die These, dass die „Fahrt durchs Wasser“ zu 80 % von der Person und nur zu 20 % vom Seekajak bestimmt wird. D.h. wer ein exzellenter Seakayaker ist, der kommt mit jedem „guten“ Seekajak „sehr gut“ zurecht. M.E. spricht nichts dagegen, dass der „Biskaya“ ein „gutes“ Allround-Seekajak ist. Sein Design ist nicht „extravagant“, seine Abmessungen sind in Ordnung, d.h. liegen so zwischen 500 - 550 cm Länge und 52 - 58 cm Breite, sowie die Volumen-Varianten scheinen zumindest von der Papierform her okay zu sein (Vorsicht, ich habe persönlich die 330-Liter-Variante mit 360 Liter ausgeliefert!?).

Wem der „Biskaya“ zu kurz ist, der kann sich ja für den – dann jedoch weniger wendigen, aber auch weniger voluminösen – „Skinner“ (mit Steuerskeg) (560x54 cm; ca. 285 Liter Vol.) entscheiden, und wem er zu langsam ist, der sollte sich mal jene auf Schnelligkeit getrimm-

ten Seekajaks (ab 550 cm Länge) anschauen, die sich neuerdings allesamt dadurch auszeichnen, dass es am Bug und Heck keine solchen Überhänge mehr gibt, die für die grönländischen Kajaks so typisch sind. Auf diese Weise erreicht man nämlich, dass die Wasserlinienlänge nahezu mit der Länge über Alles übereinstimmt und so die Bootsbauweisheit „Länge läuft!“ richtig zur Geltung kommt. Übrigens, LETTMANN bietet auch solch ein Seekajak an, nämlich den „Speedliner“ (mit Klappsteuer) (585x53 cm; ca. 389 Liter Vol.).

Text: Udo Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 9/13, S.40-41 – www.kanu.de

s. auch: SEEKAJAK, Nr. 136/13, S.32-34 – www.salzwasserunion.de

28.09.2013 **Freya Hoffmeister: Einer ihrer typischen „Arbeitstage“** (516. Fahrtentag) (Geschichte)

Freya Hoffmeister ist nun im Rahmen ihrer 3. Etappe rund Südamerika schon wieder 41 Tage entlang der Küste von Venezuela unterwegs. Während dieser Zeit hat sie an 30 Tagen gepaddelt (= 73 %), und zwar insgesamt 1.135 km, durchschnittlich also knapp 38 km/Tag. Caracas, die Hauptstadt Venezuelas, hat sie vor einer Woche hinter sich gelassen. Ihr nächstes großes Ziel ist Georgetown (Guayana). Bis dahin sind es noch knapp 1.000 km. Die müssen aber erst einmal gepaddelt werden; denn die Karibik mag ja ein ideales Urlaubsrevier sein, jedoch nur dann, wenn man abends ein klimatisiertes Hotelzimmer ohne Mücken, Ameisen und Krabben, aber mit Süßwasserdusche aufsuchen kann.

Für Freya bedeutet diese Umrundung harte Arbeit, die im Schnitt etwa alle 4 Tage durch einen „freien“ Tag unterbrochen wird. Aber ein solcher Tag dient nur bedingt der Regeneration. Vielmehr muss sie dann ihre Lebensmittelbestände wieder aufstocken, ihre Homepage aktualisieren, Behördengänge erledigen bzw. Kontakte mit Journalisten knüpfen. Nur wenn Starkwind sie zwingt, an Land zu bleiben, hat sie mal die Möglichkeit sich auszuruhen.

Ja, und wie sieht solch ein „Arbeitstag“ bei Freya aus? Ihr 516. Fahrtentag ist m.E. ein Tag, der recht typisch für sie ist:

Die Nacht über ist es heiß wie in einer Sauna. Wenn die Sonne aufgeht, nehmen die Temperaturen aber noch weiter zu. Deshalb steht Freya häufig schon vor Sonnenaufgang auf, baut ihr Zelt ab und verstaut die Ausrüstung in ihrem Seekajak.

Kein Mensch lässt sich um diese Zeit blicken, lediglich unzählig Krabben huschen kreuz und quer über den Sand. Kurz vor 6 Uhr startet sie. Der Himmel ist mit dunklen Wolken verhangen, aus denen Blitze zucken. Der Regen bleibt jedoch dieses Mal aus. Allmählich nimmt der Wind zu und bläst schließlich mit bis zu 20 Knoten (5 Bft.) von vorn. Freya paddelt durch, macht nur kurze Pausen unterwegs auf dem Wasser. Am Nachmittag schläft der Wind wieder ein, sodass es ihr sinnvoll erscheint, an diesem Tag möglichst lange auf dem Wasser unterwegs zu sein. So um 17 Uhr, also nach 11 Stunden, kommt sie an einem einsamen Strand vorbei und landet an. Eine Stunde später setzt dann die Dämmerung ein.

Insgesamt 49 km hat sie an diesem Tag geschafft. Aber der Arbeitstag ist noch nicht vorbei. Zunächst schützt sie sich, nachdem sie den Schweiß und das Spritzwasser des Tages von ihrem Körper gewaschen hat, gegen die Mücken und Ameisen, d.h. trotz drückender Hitze wird jedes Stück Haut unter Kleidung versteckt. Lediglich über den Kopf wird ein Netz gestülpt. Dann wird für das Zelt ein sicherer und möglichst unauffälliger Platz gesucht und dort das Zelt aufgebaut. Anschließend wird das Gepäck im Zelt verstaut. Dann krabbelt sie selber ins 230x130 cm große und 1,05 m hohe Innenzelt, schließt die Reißverschlüsse, verstopft jedes noch so kleine Loch am Ende des Reißverschlusses und geht im Innenzelt auf Mücken- und Ameisenjagd, bevor sie sich in ihrer „Saunahütte“ wieder etwas entkleidet, kocht, ihren Blog aktualisiert:

<http://freyahoffmeister.com/2013/09/28/wed-2509-2013-day-516/>

und über Google-Earth nach möglichen Anlandeplätzen für den nächsten Tag Ausschau hält:

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/south-america/sa-map-of-daily-legs/>

Text: Udo Beier
