

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 21/07)

(Aktuelle Infos: 1.09. – 31.10.07)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

31.10.2007 Messe: „Hanseboot“ (Hamburg) (Ausrüstung)
31.10.2007 Südwest-Türkei (Revier/Ausland)
30.10.2007 Weltnaturerbe Wattenmeer? (Revier/Inland)
25.10.2007 Buchempfehlungen zur Wattenmeernatur (Literatur)
24.10.2007 Kroatische Küste (Revier/Ausland)
21.10.2007 Das Neueste über Pyro-Prüfungen (Ausbildung)
17.10.2007 Golf von Morbihan (Bretagne/Frankreich) (Revier/Ausland)
06.10.2007 Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis: Fragenkatalog (Ausbildung)
05.10.2007 Parallel-Wiedereinstiegsmethode (Ausbildung)
05.10.2007 Paddeltechnik-Homepage (Ausbildung)
03.10.2007 Karpaltunnelsyndrom (Gesundheit)
02.10.2007 Skeg-Boote (Ausrüstung)
02.10.2007 Kreta (Griechenland) (Revier/Ausland)
01.10.2007 Maine Island Trail (Ostküste USA) (Revier/Ausland)
30.09.2007 Finnische Schären (Revier/Ausland)
30.09.2007 Moskenes – Hammerfest (Norwegen) (Revier/Ausland)
20.09.2007 Marmara-Meer und Dardanellen (West-Türkei) (Revier/Ausland)
19.09.2007 UKW-Sprechfunkgeräte (Ausrüstung)
15.09.2007 Buch: Kayaks of Greenland (Literatur)
11.09.2007 Côte d’Azur (Frankreich) (Revier/Ausland)
10.09.2007 Gefahr für den „Wasserwanderplatz“ Schleimünde? (Revier/Inland)
09.09.2007 Bug-Rollen-Rettung (Ausbildung)
09.09.2007 Anlandeprobleme bei Brandung (Ausbildung)
09.09.2007 Bootstest: DEX (S: Skim) (Ausrüstung)
05.09.2007 Ostschwedische Schären (Revier/Ausland)
05.09.2007 CO₂-Patronen im Fluggepäck (Ausrüstung)
04.09.2007 Seenotfall Nebel (Ausbildung)
04.09.2007 Färöer Inseln (Revier/Ausland)
04.09.2007 Bay of Fundy (Nova Scotia) (Kanada) (Revier/Ausland)
02.09.2007 Møn (Dänemark) (Revier/Ausland)
01.09.2007 „Cetus“ (543x55cm; 379 Liter Vol.) von P&H (Ausrüstung)

31.10.2007 **Messe: „Hanseboot“** (Hamburg) (Ausrüstung)

Alljährlich Ende Oktober bis Anfang November (dieses Jahr = 27.10.-4.11.07; und nächstes Jahr = 25.10.-2.11.08) hat in Hamburg die „**Hanseboot**“ ihre Tore geöffnet. In **Halle B1 (Erdgeschoss)** finden wir die Kanu-Aussteller. Der Rest (z.B. Neo, Trockenanzug; GPS, Rettungswesten, Seenotsignalmittel; Literatur) ist vereinzelt auch noch in anderen Hallen zu finden.

In Halle B1 EG dominieren auch in diesem Jahr nicht die Kanu-Anbieter. Diesesmal dabei sind (in alphabetischer Reihenfolge): EKÜ, Gadermann, Lettmann, Meier und Neumann.

Was gibt's Neues auf der „Hanseboot“? Erwähnenswert finde ich aus der Sicht des Küstenkanuwanderns insbesondere Folgendes:

1. Seekajaks:

- P&H Seekajak „Cetus“ (544x54 cm; ca. 26 kg; ca. 370 Liter Vol.) (Großbritannien) mit typischer britischer Ausrüstung, z.B.
 - (1) Abschottung: 3-fach plus Deckstaufach (15cm) auf dem Kartendeck;
 - (2) Sitzluke: 80x42 cm mit starren Schenkelstützen
 - (3) Gepäcklukendeckeln: 2x rund (19,5cm) + 1x oval (42x30cm);
 - (4) Skeg: mit neuem Verstellmechanismus, der jedoch vor Ort nicht funktionierte!?
 - (5) Pumpe: als Option Schenkel-Lenzpumpe, auf die zurückgegriffen werden kann, wenn auf die auf dem Kartendeck üblicherweise eingebaute Hand-Lenzpumpe „Compac 50“ zu Gunsten der Tagesluke verzichtet wird;
 - (6) Steueranlage: als Option (jedoch scheint mir das „Easy Rudder“ nicht „brandungstüchtig“ (= denn es ist nicht aufs Achterdeck wegklappbar, so dass das Steuerblatt beim Rückwärtssurfen bzw. Kentern mit Grundberührung abbrechen kann!) und das „Navigator Rudder“ ist nicht „surftüchtig“ (= denn beim schnellem Paddeln, spätestens beim Surfen treibt das Steuerblatt hoch!).

→ gesehen bei: Gadermann – www.gadermann.de / www.phseekayaks.com
- P&H Seekajak „Sirius S“ (518x52; ca. 26 kg; ca. 275 Liter Vol.) (Großbritannien) mit: (siehe hierzu „Cetus“, jedoch ohne Deckstaufach)
Anmerkung: Ab sofort ist dieses gerade für kleinere bzw. leichtere Küstenkanuwanderinnen und -wanderer geeignete Seekajak wieder erhältlich. Dennoch sollten Interessenten auch die folgenden Alternativen von P&H prüfen:
 „Vela“ (477x54 cm; ca. 26 kg; ca. 275 Liter Vol.)
 „Capella 161“ (492x55 cm; ca. 26 kg; ca. 291 Liter Vol.)
 „Capella 163“ (500x56 cm; ca. 26 kg; ca. 305 Liter Vol.)
 → gesehen bei: Gadermann – www.gadermann.de / www.phseekayaks.com
- Skim Seekajak „Distance“ (585x53 cm; ca. 26 kg; ca. 328 Liter Vol.) (Schweden) mit:
 - (1) Abschottung: 3-fach;
 - (2) Sitzluke: 71x41 mit starren Schenkelstützen;
 - (3) Gepäcklukendeckeln: 2x oval (44x26) +1x rund (19,5cm) (als Tageslukendeckel hinter der Sitzluke);
 - (4) Skeg: verstellbar;

→ gesehen bei: Gadermann – www.gadermann.de / www.skimkayaks.se
- Lettmann Seekajak „Aurora“ (500x58,5 cm; ca. 23 kg; ca. 340 Liter Volumen) (eine weniger kipplige Variante zum „Eski 500“) mit:
 - (1) Abschottung: 2-3-fach plus Deckstaufach (15cm) auf dem Kartendeck;
 - (2) Sitzluke: 70x43 mit verstellbaren Schenkelstützen;
 - (3) Gepäcklukendeckel: 1x rund (24cm) + 1 ovale (42x30cm) sowie als Option 1x rund (24cm) hinter der Sitzluke (dieser Tageslukendeckel kann auf Wunsch links o. rechts eingebaut werden);
 - (4) Sitz: verstellbar
 - (5) Steueranlage: „Flip-off“ mit verstellbarer Steuerpedalerie (Steuerseilanpassung nicht mehr erforderlich);

→ gesehen bei: Lettmann – www.lettman.de
- Lettmann Seekajak „Magellan“ (550x58,5 cm; ca. 25 kg) (eine weniger kipplige Variante zum „Eski 550“) mit:

- (1) Abschottung: 2-3-fach plus Deckstaufach (15cm) auf dem Kartendeck;
 - (2) Sitzluke: 70x43 (?) mit verstellbaren Schenkelstützen;
 - (3) Gepäcklukendeckel: 2x oval (44x26 bzw. 42x30cm) sowie als Option 1x rund (24cm) hinter der Sitzluke (dieser Tageslukendeckel kann auf Wunsch links o. rechts eingebaut werden);
 - (4) Sitz: verstellbar
 - (5) Steueranlage: „Flip-off“ mit verstellbarer Steuerpedalerie (Steuerseilanpassung nicht mehr erforderlich);
 → gesehen bei: Lettmann – www.lettman.de
- Meier Seekajak „Seadevil“ (520x60 cm)
 (eine Weiterentwicklung des „Muktuk“)
 mit:
 - (1) Abschottung: 2-fache;
 - (2) Sitzluke: 78x41cm;
 - (3) Gepäcklukendeckel: 1x rund + 1x oval (41x30cm);
 - (4) Steueranlage: „Flip-off“- oder „Flossen“ (letztere ist nicht „brandungstüchtig“!)
 → gesehen bei: Paddel-Meier – www.paddel-meier.de
 - Rotomod Seekajak „Presto 4.75“ (475x58 cm; ca. 20 kg) (Frankreich)
 mit:
 - (1) Abschottung: 2-fach plus Deckstaufach (10,5cm) auf dem Kartendeck;
 - (2) Sitzluke: 76x41 cm mit starrten Schenkelstützen;
 - (3) Sitz: verstellbar;
 - (4) Gepäcklukendeckel: 1x rund (24cm) + 1x oval (42x30cm);
 - (5) Steueranlage: nicht aufs Deck klappbar, deshalb nicht „brandungstüchtig“!)
 → gesehen bei: Willy Neumann – www.willyneumann.de / www.rotomod.com
 - Rotomod Seekajak „Presto 5.37“ (537x60 cm; ca. 23 kg) (Frankreich)
 mit:
 - (1) Abschottung: 3-fach plus Deckstaufach (10,5cm) auf dem Kartendeck;
 - (2) Sitzluke: 76x40 cm mit starrten Schenkelstützen;
 - (3) Sitz: verstellbar;
 - (4) Gepäcklukendeckel: 2x rund (24cm bzw. 19,5cm) + 1x oval (42x30cm);
 - (5) Steueranlage: nicht aufs Deck klappbar, deshalb nicht „brandungstüchtig“!)
 → gesehen bei: Willy Neumann – www.willyneumann.de / www.rotomod.com
 - Rotomod „Ysak“ (PE; 506x57 cm; ca. 26 kg; ca. 280 Liter Vol.) (Frankreich)
 mit:
 - (1) Abschottung: 3-fach;
 - (2) Sitzluke: 83x47 cm mit starrten Schenkelstützen;
 - (3) Gepäcklukendeckel: 2x rund + 1x oval;
 → gesehen bei: Neumann – www.willyneumann.de / www.rotomod.com
 - Rotomod Zweier-Seekajak „Chrono K2“ (539x70; ca. 35 kg) (Frankreich)
 mit:
 - (1) Abschottung: 3-fach plus Deckstaufach mit Schraubmechanismus (10,5cm) auf dem Kartendeck;
 - (2) Sitzluke: je ca. 76x41 cm mit starrten Schenkelstützen;
 - (3) Sitze: verstellbar
 - (4) Gepäcklukendeckel: 2x oval (42x30cm);
 - (5) Steueranlage: nicht aufs Deck klappbar, deshalb nicht „brandungstüchtig“!)
 → gesehen bei: Willy Neumann – www.willyneumann.de / www.rotomod.com

Insbesondere bei den Lettmann-Seekajaks ist anzumerken, dass sie alle:

- mit verstellbaren Schenkelstützen ausgerüstet werden können. Zu verdanken haben wir das wohl dem KANU MAGAZIN, deren vom Wildwasser geprägte Testcrew den Sitzhalt in einem WW-Kajak zum Maßstab genommen hat. Lettmann bietet 2 verschiedene Größen und dazu noch eine stärkere Polsterung an. Bei vielen PE-Seekajaks sind – dank der Wünsche von Seekajakvermietern? - verstellbare Schenkelstützen mittlerweile Standard. Bei den Seekajaks aus Faserverbundstoffen stellt Lettmann noch die große Ausnahme dar. Selbst bei den Briten suchen wir so etwas vergebens. Natürlich, es gibt immer welche, die solche Stützen stören, da sie zur Verengung der Sitzluke beitragen. Wer aber mit einem Seekajak bei Seegang und nicht beim Weser-Marathon unterwegs ist und gegebenenfalls nach einer Kenterung wieder hoch rollen möchte, für den sind verstellbare Schenkelstützen erste Wahl. Ansonst bleibt uns nichts anderes übrig, als mit mehr oder weniger großem Erfolg an den starren Standard-Schenkelstützen so lange herum zu basteln, bis sie endlich passen.
- mit in der Länge verstellbaren Sitzschalen ausgerüstet sind, wobei die Verstellung auch noch unterwegs vorgenommen werden kann. Ob das wirklich nötig ist, muss sich jeder selber überlegen. Mit Hilfe der Sitzschalenveränderung kann jedoch der Trimm eines Seekajaks verbessert werden. Ein Problem mag jedoch der Verstellmechanismus bereiten, mit dessen Hilfe die Sitzschale auf der auf dem Boden des Seekajaks befindlichen Aluschiene befestigt wird. Zu häufiges Verstellen kann nämlich dazu führen, dass Sand zwischen die angeschraubte Klemm-Befestigung geraten kann. Die Folgen hatte ich erst kürzlich bei einem Kameraden erlebt. Ihm rutschte gerade dann, als es am heftigsten windete & wellte plötzlich die Sitzschale nach hinten.
- mit einem Steuerbock ausgerüstet werden können, bei denen – einmal richtig justiert – die Steuerleinen nicht mehr neu angepasst werden müssen, wenn der Steuerbock verstellt wird. Sollte beim Surfen die Steuerseile verrutschen – wie mir von einem Kameraden berichtet wird – ist es aber auch möglich, die Steuerleinen zu fixieren. Vorteil des Steuerbocks ist es auch, dass die Fersen festen Halt finden, so dass zusätzlich mit Beinarbeit gepaddelt werden kann, ohne dass dadurch sofort eine Steuerbewegung ausgelöst wird.

Übrigens, Lettmann plant auch langfristig, bei seiner ESKI-Serie die Heckumklappsteueranlage („Flip off“) durch eine im Unterwasserschiff integrierte und verstaubare Steueranlage zu ersetzen. Wenn danach noch der Preis dieser seiner Seekajaks stimmt, dürfte nichts dagegen einzuwenden sein, sind doch diese am Heckende montierten „Flip-off“-Anlagen – egal von welchem Hersteller - bei heftigem Seegang, flottem Surfen bzw. harter Brandung nicht widerstandsfähig genug.

Die Gepäcklukkendecke der oben aufgeführten Seekajaks bestehen aus Weichplastik und stammen alle von Kajak Sport (Finnland). Die ovalen Deckel besitzen eine Markierung, so dass ein passgenauer Sitz leichter zu überprüfen ist.

Was die Lenzpumpen betrifft, bietet der britischen Hersteller P&H zwei Varianten an, eine fest installierte Handlenzpumpe („Compac 50“) und eine Fußlenzpumpe (i.d.R. auf die Bug-Schottwand montiert). Als Option bietet Gadermann für diese Seekajaks auch eine „Schenkel-Lenzpumpe“ an. Lettmann bietet eine Fußlenzpumpe und eine E-Lenzpumpe an. Bei den Skim-Seekajaks finden wir nichts auf der Skim-Homepage. Hier hängt es wohl von der Findigkeit Gadermanns ab; was er zum Einbau vorschlägt. Auf der Homepage von Rotomod gibt es keine Infos darüber, wie eine nach einer Kenterung voll gelaufene Sitzluke zu lenzen ist.

Aus meiner Sicht empfehlenswert ist für solche Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die nie solo paddeln, die Handlenzpumpe von „Compac 50“; denn diese scheint mir am effizientesten und am zuverlässigsten. Für E-Pumpen sollten sich nur jene entscheiden, die in der Lage sind, solch ein E-Pumpe auch selber zu reparieren. Und für die Fußlenzpumpe kommen eigentlich nur jene infrage, die öfters solo paddeln, wohl wissend, dass es wirklich eine

Quälerei ist, mit den Füßen allein eine voll gelaufene Sitzluke zu lenzen. Über die „Schenkel-Lenzpumpe“ verfüge ich keine Erfahrungen.

2. Accessoires:

Besonders aufgefallen sind mir hier nur „Paddelpfötchen“, d.h. jene Dinger, die am Paddelschaft hängen und einem – sofern wir mit unseren Händen hineingeschlüpft sind – vor dem Wind- und Wet-Chill schützen. Das Problem der meisten dieser „Paddelpfötchen“ ist es jedoch, dass sie nicht „Ein-Hand-tauglich“ sind. Insbesondere mit der zweiten Hand können wir recht schwer in die Stulpe rutschen, weil die Öffnung sich so leicht quer legt und schließt. Bei Paddel-Meier habe ich nun ca. 200g schwere Paddelpfötchen der Firma „Palm“

→ www.palmequipmenteurope.com >Accessoires >“Descent Pogues“

aus Neopren entdeckt, die so geschnitten sind, dass die Öffnung stets offen bleibt. D.h. hier können wir blitzschnell hineinschlüpfen.

Gadermann bietet neuerdings ebenfalls zwei „Ein-Hand-taugliche“ Paddelpfötchen an. Beide Modelle haben gemeinsam, dass die Öffnung so stark versteift ist, dass sie immer offen bleibt und so stets ein Hineinschlüpfen ohne Zuhilfenahme der zweiten Hand möglich ist.

3. Tidenkalender:

Ab sofort ist der vom BSH herausgegebene

- „Gezeitenkalender. Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete 2008“

erhältlich. Der Vertrieb erfolgt über → www.hansenautic.ce . Interessant für die meisten dürften wohl für die meisten die Hochwasser- und Niedrigerwasserzeiten (HWZ u. NWZ) von Neuharlingersiel sein, und zwar an den folgenden Tagen:

1.5.08 („Himmelfahrt“) Neuharlingersiel bzw. Spiekeroog:

HWZ Neuharlingersiel = 08.56 Uhr und 21.13 Uhr mit Sonnenuntergang: 20.57 Uhr

NWZ Spiekeroog = 15.02 Uhr

4.5.08 (Sonntag) Spiekeroog bzw. Neuharlingersiel:

NWZ Spiekeroog = 05.48 Uhr und 18.10 Uhr mit Sonnenaufgang = 05.43 Uhr

HWZ Neuharlingersiel = 11.54 Uhr und 0.03 Uhr (5.5.08) mit Sonnenuntergang = 21.02 Uhr

sowie:

10.5.08 („Pfingstamstag“) Neuharlingersiel bzw. Spiekeroog:

HWZ Neuharlingersiel = 04.14 Uhr und 16.20 Uhr mit Sonnenaufgang: 05.31 Uhr

NWZ Spiekeroog = 10.16 Uhr und 22.55 Uhr mit Sonnenuntergang = 21.13 Uhr

12.5.08 („Pfingstmontag“) Spiekeroog bzw. Neuharlingersiel:

NWZ Spiekeroog = 11.54 Uhr

HWZ Neuharlingersiel = 06.01 Uhr und 18.07 Uhr mit Sonnenaufgang = 05.28 Uhr

31.10.2007 **Zwischen Marmaris + Karacasögüt** (Südwest-Türkei) (Revier/Ausland)

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

„**Türkisch für Anfänger**“

über das Revier rund um die Halbinseln von Datca und Bozburun, welches von Marmaris bis nach Karacasögüt (ca. 200 km).

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

- *„Weder Strömung noch Untiefen. Die nächste Insel, das nächste Kap ist stets in Sichtweite.*
- *Das Revier wird im Sommer vom Nordwind dominiert, dem Meltemi, der lokal auch als Westwind abgelenkt auftritt. Im Juni setzt er ein, im Juli/August erreicht er häufig 6 – 7 Bft. Im September schwächt er sich wieder ab.“*

Quelle: YACHT, Nr. 23/07, S.36-43 – www.yacht.de

Literatur:

G.Radspieler: Türkische Küste – vom Bosphorus bis Antalya.

Horn/Hoop: Türkische Küste / Ostgriechische Inseln.

30.10.2007 **Weltnaturerbe Wattenmeer?** (Revier/Inland)

In den NATIONALPARK NACHRICHTEN (hrsg. vom NP Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer) ist Folgendes zu lesen:

„Die Serengeti und der Kilimandscharo sind es, die Galapagos-Inseln und das Great Barrier Reef – und bald gehört wohl auch das Wattenmeer der Niederlande und Deutschlands zum erlauchten Kreis der von den Vereinten Nationen anerkannten Weltnaturerbebestätten.

Die Kreistage und Nationalparkkuratorien von Dithmarschen und Nordfriesland haben in den vergangenen Wochen ein entsprechendes Votum abgegeben. Voraussichtlich im November wird das Land abschließend entscheiden, ob das Welterbe beantragt werden soll. Parallel laufende Verfahren in Niedersachsen und Hamburg wurden dort bereits befürwortet.

Zum 1. Februar 2008 könnten Deutschland und die Niederlande einen gemeinsamen Welterbe-Antrag bei der UNESCO stellen. Frühestens im Sommer 2009 könnte das Wattenmeer dann anerkannt werden.“

Quelle: NATIONALPARK NACHRICHTEN, Nr. 9-10/07, S.3

Dokumente & Infos:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de/welterbe-antragsentwurf.pdf

→ www.wattenmeer-nationalpark.de/faltblatt.pdf

→ www.unesco-welterbe.de

25.10.2007 **Buchempfehlungen zur Wattenmeernatur** (Literatur/Natur)

Wer nach ein paar preiswerten Büchern zur Wattenmeernatur Ausschau hält, dem können die folgenden beiden Bücher empfohlen werden:

- **Klaus Janke / Bruno P. Kremer:**
Düne, Strand und Wattenmeer - Tiere und Pflanzen unserer Küsten.
Kosmos Naturführer: 5. Auflage 2006, 323 S. (12,95 Euro)
- **Martin Stock /I Hans-Heiner Bergmann /I Herbert Zucchi:**
Watt – Lebensraum zwischen Land und Meer.
Boyens 2007, 188 S.

Das Buch von Janke/Kremer ist ein Nachschlagwerk und hilft, all die Tiere und Pflanzen zu bestimmen, die so:

- am Sandstrand und in den Dünen,
- am Spülsaum und im Angespül,
- auf den Wattflächen und Salzwiesen,
- im Felswatt und Klippensaum

zu finden sind. Jede beschriebene Pflanze, jedes Tier wird per Foto vorgestellt. So erfahren wir z.B. Folgendes über den Watvogel „Austernfischer“ (S.274):

- Artypisches Kennzeichen und Merkmale: *Kräftiger, gedrungener Körper mit langem, geradem Schnabel. Kopf, Brust (im Brutkleid), Oberseite und Schwanzbinde schwarz; Unterseite, Bürzel und Schwanz weiß. Schnabel, Beine und Augen kräftig rot, 43 cm.*
- Verbreitungsangaben, Lebensraum und geografische Verbreitung: *Küstenbewohner; Standvogel und Teilzieher von Südsandinavien bis nach Gibraltar und ans Mittelmeer; Sommervogel in Nord- und Osteuropa; Wintergast in Südeuropa.*
- Allgemeine Angaben zur Biologie oder Ökologie; Hinweise auf ähnliche oder weitere Arten: *Kaum ein Strandvogel macht durch seine Größe, kontrastreiche Befiederung und lauten Rufe so eindringlich auf sich aufmerksam wie der Austernfischer. Zwischen April und Juni legen die Pärchen in eine Bodenmulde bis zu 4 Eier, die von beiden Elternteilen bebrütet werden. Die frischgeschlüpften Jungvögel flüchten schon nach einem Tag aus dem Nest und sind nach 5 Wochen flügge. Ihre Nahrung besteht aus Krebsen, Muscheln, Wattwürmern, Strandschnecken und Insekten. Während die Vögel mit verdicktem „Hammer“-Schnabel die Muscheln aufstochern, gelangen die mit dem „Stich“-Schnabel ausgestatteten Tiere durch einen gezielten Hieb zwischen die geöffneten Schalenklappen an die Schließmuskeln und trennen sie durch.“*

Demgegenüber ist das Buch von Stock/Bergmann/Zucchi eine Art „Lesebuch“, in dem eine Menge zum Thema Wattenmeer beschrieben wird, z.B. über:

- „Wattenmeer: Naturgeschichte einer einmaligen Landschaft“,
- „Vom Seihen, Stochern und Trampeln der Vögel im Watt“,
- „Lebensader Priel“,
- „Tag und Nacht aktiv: Brutvögel der Salzwiesen und Dünen“,
- „Quallen, Tang und Schill. Faszination des Spülsaumes“,
- „Giftstoffe, Öl und Überdüngung: Das bedrohte Wattenmeer“,
- „Natur Natur sein lassen! – Die Wattenmeer-Nationalparke“,
- „Wattenmeer im Winter“.

Im Abschnitt „Trillern statt Kämpfen: Der Austernfischer“ ist Folgendes zu lesen (S.96f.):

- *„Der lauteste unter den Küstenvögeln ist der Austernfischer. Zu kaum einer Stunde des Tages oder der Nacht fehlt das Trillerkonzert der schwarz-weiß-roten Vögel, in den Dünen ebenso wenig wie im offenen Watt, in den Salzwiesen wie am Sandstrand. Immer gibt es eine Gelegenheit zum Trillerzeremoniell. Drei oder mehr von ihnen treffen zusammen, meist an der gemeinsamen Reviergrenze, senken die orangefarbenen Schnäbel mit der Spitze bodenwärts, und dann geht es sofort los: Am Beginn steht ein leises kurzes „püt-püt ...“ ...Meist ...entwickelt es sich zu einem schnellen Triller, der an- und abschwillt: „türrrrrrr“. Als nächste Steigerungsstufe schließt sich ein scharfes zweisilbiges, oft geradezu ekstatisches „keliepkeliep ...“ an. Dieses beschleunigt sich gegen Ende und wird zugleich leiser, bis es in ein langsames, mattes „küküp ...“ verklingt. Ist schon die Strophe des Einzelvogels sehr laut, so läuft das*

Konzert mehrerer Nachbarpaare beim Zusammentreffen zu einem wahren akustischen Inferno auf, das, am Boden oder gar im schwirrenden Flug vorgetragen, mehrere Minuten lang anhalten kann. Das ganze Zeremoniell dient im Wesentlichen der Revierabgrenzung nach dem Motto: Lieber zusammen trillern, als eine Schlägerei anzetteln. Wenn es allerdings gar nicht anders geht, kommt es auch zu „handgreiflichen“ Auseinandersetzungen. Da Vögel keine Hand haben, nehmen sie an ihrer Stelle den spitzen Schnabel zu Hilfe und können damit böse zustechen. ...“

Links über den Austernfischer:

www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Austernfischer.html

www.natur-lexikon.com/Texte/SM/001/00004/SM00004.html

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

24.10.2007 Kroatische Küste (Revier/Ausland)

Im KANU MAGAZIN sind gleichzeitig 2 Beiträge über Touren entlang der kroatischen Küste erschienen:

- **Georg Popp: Durchs Reich der Tränen. Inselhüpfen auf den Kornaten**
- **Lars Schneider: Wind im Gesicht, Sonne im Nacken. Herbstliche Seekajaktour in Dalmatien**

G.Popp berichtet über einen Kurztrip entlang der Inselgruppe der Kornaten (89 Inseln, 2 Zeltplätze), die 1980 zum Nationalpark erklärt wurden (Ausdehnung: 35 x 13 km). Gestartet wurde wegen der sichereren Parkmöglichkeiten für das Auto von der Insel Dugi Otok aus, die per Fähre erreicht werden kann. Während der Tour herrschte fast durchweg „Ententeichbedingungen“. Zu lesen ist u.a.: „Im Sommer Glutofen, im Herbst Seekajakers Spielwiese – die Kornaten bieten einen magischen Mix aus klarem Wasser, endlosem Horizont und südländischer Lässigkeit.“

L.Schneider plante mit vor Ort geliehenen Prijon-Seayaks vom Nordufer der Peljesac-Halbinsel aus 10 Tage erst die rund 70 km weit vom kroatischen Festland ins Meer ragend Landzunge zu drei Vierteln zu umrunden und dann entlang der süd-östlich liegenden 13 grünen Elafiti-Inseln zurück nach Dubrovnik zu paddeln.“ Jedoch ab dem zweiten Tag blies der Jugo (= „armer, feuchter Wind aus Südost, baut hohe Wellen auf!“), und zwar 5 Tage lang, während denen nicht gepaddelt werden konnte. Lediglich die letzten beiden Tage herrschte wieder Flaute.

Der Beitrag enthält umfangreichere Kurz-Infos plus eine Kartenübersicht von der kroatischen Küste: 5.790 km Küstenlinie mit über 1.100 unbewohnten Inseln!).

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 6/07, S.16-21 und S.22-29 – www.kanumagazin.de

Karte: CRO 27 Peljesa – Mljet (1:100.000) – Bezug: www.hansenautic.de

Kajak-Verleih: z.B. www.huck-finn.hr

21.10.2007 Das Neueste zur Pyro-Prüfung (Ausbildung)

Auf der Homepage des u.a. auch für den „Pyro-Schein“ zuständigen „PRÜFUNGS-AUSSCHUSS BREMEN“ (PA-Bremen) ist zu lesen, dass die Prüfungen zum Sachkundenachweis (SKN), die über 2 Jahre lang ausgesetzt waren, vom PA-Bremen wieder ab 4.11.07 durchgeführten werden.

Ein Kurs bei einer Ausbildungsstätte ist nicht notwendig, wird aber empfohlen. Nach Intervention des DKV ist auch erreicht worden, dass ein Sportbootführerschein nicht mehr Voraussetzung ist für den Erwerb diesen Sachkundenachweis, der einem dazu berechtigt, Seenotsignalmittel (richtiger: pyrotechnische Gegenstände der Unterklasse T2) zu beschaffen und zu verwenden. Teilnehmen kann jeder ab 18 Jahren.

Der 11-seitige Fragenkatalog zur Sachkunde enthält 122 Fragen und ist ab sofort abrufbar.

Quelle: www.pa-bremen.de/aktuelles.php#45

Link SKN-Fragenkatalog: www.pa-bremen.de/documents/Pyro-Fragenkatalog2007HB.pdf

17.10.2007 **Golf von Morbihan** (Bretagne/Frankreich) (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet **C.Victor** in dem Beitrag:

„Tausend und eine Insel: Golfe du Morbihan“

über ein Revier im Süden der Bretagne, am Rande der Atlantikküste.

Über **Revier, Wind & Wetter** und **Gezeiten & Strom** ist Folgendes zu lesen:

- „Obwohl es im Golfe du Morbihan recht kräftig blasen kann, werden hauptsächlich Kenntnisse in Tidengewässern gefordert.“
- Seekarte: Frz. Sportbootkarte 7034L / Golfe du Morbihan.
- Über den Atlantik heranziehende Tiefs bestimmen das Wetter in diesem Revier. Der Wind kommt fast ausschließlich aus westlicher Richtung.
- Bei Springtide kann der Tidenhub bis zu 5 m betragen. Dann läuft in manchen Passagen Strom bis zu 9 kn. Bei Nipptide ist das Revier hingegen harmlos.
- Hier wird ausschließlich terrestrisch navigiert.“

Anmerkungen: Fürs Küstenkanuwandern bietet sich im nur 21 langen und 5 km breiten Golf ein Standquartier an, von dem aus in Tagesetappen der ganze Golf befahren werden kann. Dafür geeignet sind insbesondere Zeltplätze, die nahe am Meer bzw. tief im Festland liegen.

Quelle: SEGELN, Nr. 11/07, S.64-71 – www.segelnmagazin.de

Literatur: U.Beier: Atlantische „Spritz“-Touren, in: Kanu-Sport 1/90, S.11-15. Ein Auszug:

Das Revier: „Der südlich von Vannes gelegene Golf sieht eigentlich aus wie ein mit zahllosen Inseln übersäter See (Umfang: ca. 60 km). Im Golf fährt es sich (bei Windstille) wie auf einem Fluss mit teilweise starker Strömung. In Wirklichkeit ist es ein Binnenmeer (Morbihan = kl. Meer). Ein nur 1 km breiter Durchlass vor Port-Navalo verbindet diese Bucht mit dem offenen Meer („Baie de Quiberon“). Je nach Tidenstärke strömt hier das Wasser bis zu 18 km/h hinein bzw. heraus.“

Ein Kurzbericht: „Am Nachmittag schlugen wir auf dem – direkt am Golf liegenden – Zeltplatz „Camping de Bilouris“ (Halbinsel Rhuy, 3 km östlich von Port Navalo) unser Zelt auf und ließen bald darauf für eine kleinere „Spritz“-Tour („Wer weiß, wie am nächsten Tag das Wetter ist!?“) unsere Kajaks zu Wasser. Es war herrlich, so zwischen den Inseln hindurch in Richtung Meer zu gleiten. Es musste wohl gerade Tidenwechsel sein, da es kaum strömte. Wir wollten zur Insel Gavrinis und dort das interessanteste vorgeschichtliche Steindenkmal der Bretagne besichtigen: einen Tumulus (Grabhügel), der aus Feldsteinen 8 m hoch aufgeschichtet ist und einen Umfang von 100 m hat. Doch allmählich wurden wir in unseren Kajaks immer langsamer. Schließlich blieben wir in der zunächst unmerklichen Gegenströmung fast stehen. Dicht am Ufer einer Insel schlichen wir uns mühsam voran. Da hörten wir es auch schon rauschen und schließlich wurde sie sichtbar: eine ca. 30 m breite und 50 m lange Stromschnelle, durch die auf der anderen Seite der Insel das Tidenwasser schoss. Mit etwas Geduld (d.h. Umweg) und Geschick (d.h. „Seilfäher“-Technik“) meisterten wir einige

solcher Passagen und kehrten abends um ein Erlebnis reicher zum Zeltplatz zurück. – Am nächsten Tag machten wir dann eine Rundtour: natürlich mit auflaufendem Wasser am Nord-West-Ufer hoch in Richtung Vannes, um die Ile de Boëdé herum zur Ile de Lerne. Dort warteten wir im Sonnenschein den Tidenwechsel ab. Dann ging's mit ablaufendem Wasser aber Gegenwind (d.h. kurze, hohe Wellen) zurück. Das Süd-Ost-Ufer sollte man jedoch meiden, da es auf weiten Flächen schnell trockenfallen kann. Nach ca. 29 km waren wir wieder an unserem „Basislager“.

06.10.2007 **Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis: Fragenkatalog** (Ausbildung)

Der Katalog der Prüfungsfragen zur Erlangung des „Beschränkt gültigen Funkbetriebszeugnisses – Short Range Certificate – SRC –“ ist überarbeitet worden und ab 1.10.07 gültig. Er kann im Internet eingesehen werden.

Link:

www.elwis.de/Freizeitschiffahrt/hinweise-sprechfunk-funkzeugnisse/Fragenkatalog-SRC.pdf

05.10.2007 **Parallel-Wiedereinstiegs-Methode** (Ausbildung)

Bei der „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“ liegen Retter- und Kenterkajak in aufrechter Lage Bug-zu-Heck-Position. D.h. der Retter hält das parallel neben seinem Kajak liegende Kenterkajak und der „Kenterbruder“ versucht nun schwimmend vom Wasser aus von außen etwa in Höhe der Sitzluke seines Kajaks auf sein Kajak so zu klettern, dass er letztendlich wieder in der Sitzluke sitzt.

Eine Schwachstelle dieser Wiedereinstiegs-Methode ist es, dass nicht jeder Kanute in der Lage ist, sich auf sein Kajak hochzuziehen und anschließend sich richtig mit seinen Beinen in seiner Sitzluke einzufädeln. Auf der Homepage:

→ www.kayakpaddling.net

wird nun anschaulich eine Variante des „Parallel-Wiedereinstiegs“ erläutert, die das Hochziehen auf das Achterdeck des „Kenterkajaks“ und das Einfädeln der Beine in dessen Sitzluke erleichtert:

- Der „Kenterbruder“ robt jetzt nicht bloß mit Arm- und Beinkraft auf sein Achterdeck und versucht nicht mehr anschließend, wenn er auf dem Achterdeck seines Kajaks und u.U. auf dem Vorderdeck des „Retterkajaks“ angekommen ist, mühsam die Lage seiner Sitzluke zu erfüllen, in die er dann hineinrutscht.
- Vielmehr versucht der „Kenterbruder“ gleich beim anfänglichen Hochziehen aufs Achterdeck mit einem Bein in die Sitzluke einzuhaken, und zwar um (1.) auf diese Weise die Beinkraft effizienter zum Hochziehen einzusetzen und um (2.) anschließend viel schnellere in seine Sitzluke rutschen zu können; denn ein Bein befindet sich ja recht früh schon in der Sitzluke, so dass es nicht mehr nötig ist, bäuchlings auf dem Achterdeck seines Kajaks bzw. auf dem Vorderdeck des „Retterkajaks“ liegend, mit den Beinen zu versuchen, die Lage der Sitzluke zu erfüllen.

Niko Hakkarainen nennt diese Wiedereinstiegs-Methode „**Heel-Hook-Rescue**“ (Fersen-Haken-Rettung). Erstmals hatte ich eine Beschreibung dieser Methode in dem Buch von:

→ Gordon Brown:
Sea Kayakj. A Manual for Intermediate & Advanced Sea Kayakers,
Pesda Press: 2006, S.70

gefunden. Dort wird Sie als “**Leg-Over-Re-Entry**” bezeichnet.

Link: www.kayakpaddling.net/txt/html/safety_basics-heel_hook_rescue.php

05.10.2007 **Paddeltechnik-Homepage** (Ausbildung)

Der Finne **Niko Hakkarainen** hat eine Homepage erstellt, die es zum Ziel hat, einem auf recht lebendige Weise das Paddeln beizubringen:

→ www.kayakpaddling.net

Folgende Punkte werden u.a. angesprochen und anschaulich per Zeichentrickanimation dargestellt:

- Startup: Starten vom Steg und vom Strand aus;
- Paddelgrundlagen: Halten des Paddels; Vorwärtspaddeln, Steuern mit dem Paddel, Bogenschläge, Kanten, Wriggen, Rückwärtspaddeln;
- Sicherheit: Nasser Ausstieg und Schwimmen; Lenzen, Parallel-Wiedereinstieg; Paddel-Float-Wiedereinstieg;
- Stützen und Rollen: Flache und hohe Stütze; Eskimorolle.

Die Homepage ist auf finnisch, schwedisch und englisch abgefasst.

03.10.2007 **Karpaltunnelsyndrom** (Gesundheit)

In der Zeitschrift ÖKO-TEST finden wir einen Kurzbeitrag über den Karpaltunnelsyndrom, eines Handgelenkproblems, unter dem auch der eine oder andere Kanute leiden kann:

- **„Was ist eigentlich ... ein Karpaltunnelsyndrom?**
*Typische Symptome eines Karpaltunnelsyndroms sind ein Kribbeln in Daumen, Zeige-, Mittel- oder Ringfinger, vorwiegend nachts auftretende Schmerzen, Durchblutungsstörungen und Muskelrückgang.
 Durch den Karpaltunnel, auch Handwurzelkanal genannt, laufen die Sehnen der Fingerbeugermuskeln und der Mittelnerv. Die Beschwerden entstehen, wenn es an dieser Engstelle im Handgelenk auf den Mittelnerv drückt, beispielsweise durch Sehnencheidenentzündungen, falsch zusammengewachsene Knochenbrüche, rheumatische Schwellungen oder Diabetes. Karpaltunnelsyndrome sind durch die zunehmende Computerarbeit häufiger geworden.“*

Übrigens, wenn nachts der Ring- und kleine Finger gefühllos werden, handelt es sich um eine Schädigung der Halswirbelsäule, die auf verkrampfte Körper- und Kopfhaltung beim Paddeln bzw. auf zu intensives Paddel zurückzuführen ist.

Quelle: ÖKO-TEST, 10/07, S.57 – www.oekotest.de

Link: www.handerkrankungen.de/karpaltunnelsyndrom

02.10.2007 **Skeg-Boote** (Ausrüstung)

Nun, dass es Seekajaks gibt, die nur mit einem variablen Skeg auf Kurs gehalten werden können, dürfte mittlerweile bekannt sein. In der YACHT wird nun ein polnisches Segelboot („Haber 800“) vorgestellt, das – sobald es den Hafen verlassen hat – auch nur mit Skegs

gesteuert wird, und zwar verfügt es neben dem Mittelschwert über ein variables Bugschwert (Bugflosse) und zwei variablen Heckschwertern.

Quelle: YACHT, Nr. 21/07, S.66-69 – www.yacht.de

02.10.2007 **Kreta** (Griechenland) (Revier/Ausland)

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

„Reif für die Insel? Kreta“

über das Revier im Osten der ca. 260 km langen griechische Insel Kreta.

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

- *„Im Sommer weht der Meltemi, aus NW bis WNW, wenn auch nicht ganz so stark wie etwa in den Kykladen. Im Juli/August erreicht er seine größte Stärke. Der Wind setzt dann erst am späten Vormittag ein und wird gegen Abend schwächer. Das Problem der starken Fallböen im Osten und Süden der Insel bleibt allerdings auch dann bestehen.“*
- *„Im Nord gibt es bei den vorherrschenden Winden nur wenige geschützte Ankerplätze.“ Aufgrund des Schwells (Dünung) ist an der Nordküste stets mit Brandung zu rechnen.*

Quelle: YACHT, Nr. 21/07, S.24-31 – www.yacht.de

Literatur: G.Radspieler: Törnführer Griechenland, Band 3.

01.10.2007 **Maine Island Trail (Ostküste USA)** (Revier/Ausland)

In den USA ist – fast – alles anders. Da z.B. die Küste dort überwiegend in privater Hand ist und das „Jedermannsrecht“, welches für Schweden, aber auch bedingt für Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, so typisch ist, unbekannt ist, haben sich mehr oder weniger gemeinnützige (?) Vereinigungen gebildet, die so genannte „Trails“ einrichten und mit privaten bzw. kommunalen Grundbesitzern entlang eines solchen Trails Betretungs- und Übernachtungsrechte vereinbaren, die insbesondere von den Mitgliedern dieser Vereinigungen, die mit Kanu, Segelboot aber auch Motorboot anreisen können, in Anspruch genommen werden dürfen, sofern sie sich an besonderen Verhaltensvorschriften halten (hier: „Leave No Trace“ – www.lnt.org), hierzu gehört u.a., dass:

- in Gruppen bis max. 6 Personen gepaddelt wird,
- menschliche Exkremete wieder mitgenommen werden (in den USA werden dafür diverse Behälter angeboten)
- und auf keinem Platz länger als 2 Nächte geblieben wird.

Zu einer solchen Vereinigung zählt die „Maine Island Trail Association“ (MITA). Sie hat an der dem State Maine zuzurechnenden Küstenstreifen einen ca. 560 km langen Trail eingerichtet, der von Cape Porpoise Harbour bis zur Machias Bay reicht. Unterwegs wurden über 150 Plätze auf Inseln oder dem zugehörigen Festland vereinbart, auf denen pausiert oder übernachtete werden darf. Eine Skizze dieses Trails kann der MITA-Homepage entnommen werden:

→ www.mita.org/trailflash.html

Die MITA wurde Ende der 70er Jahre gegründet und errichtete den ersten Wasserwandertrail in den USA. Ihr Trail führt an über 1.300 Inseln (je nach Definition können auch 5.000 Inseln gezählt werden) entlang und wird von über 300 Freiwilligen betreut. Die MITA hat um die 4.000 Mitglieder. Weitere Infos über die MITA und wie man Mitglied wird (Mitgliedsbeitrag: 45,- US-\$/Jahr), finden wir ebenfalls auf ihrer Homepage.

Quelle: SEA-KAYAKER-NEWSLETTER (Oct. 2007) – www.seakayakermag.com

30.09.2007 **Finnische Schären** (Revier/Ausland)

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

„Schwanengesang: Eine Tour durch die finnischen Schären“

über eine 14tägige Rundtour im Juli durch den „Skärgårdshavets Nationalpark“. Gestartet wurde von der Insel Kasnäs aus Richtung West.

Zur Navigation auf dem Wasser diente eine Karte im Maßstab 1:100.000 („Karttakeskus Saaristomeri Skärgårdshavet“). Angereist wurde mit der Finnline von Travemünde nach Helsinki (Dauer: 27 Std. Vollpension).

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 108/07, S.50-59 – www.salzwasserunion.de

30.09.2007 **Moskenes – Hammerfest (Norwegen)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Tanja Ohlsen** in dem Beitrag:

„Bodø – Hammerfest. Der Weg ist das Ziel“

über eine mehrwöchige Küstentour, die in Moskenes (Lofoten) beginnt, über Sortland, Senja, Tromsø und Lyngen bis nach Hammerfest führt. Insgesamt werden in 19 Paddeltagen ca. 650 km zurückgelegt. Zurück ging es dann mit einem Hurtigruten-Postschiff nach Bodø, wo das Auto geparkt wurde. Übrigens, der Startort Moskenes wurde per Fähre von Bodø aus angefahren.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 108/07, S.22-29 – www.salzwasserunion.de

20.09.2007 **Marmara-Meer und Dardanellen** (West-Türkei) (Revier/Ausland)

In SEGELN berichtet **C.Victor** in dem Beitrag:

„Zwischen Orient & Okzident“

über das Küstenrevier zwischen Istanbul und Izmir.

Über **Wind & Wetter** sowie **Gezeiten & Strom** ist Folgendes zu lesen:

- „In den Sommermonaten können Sie fast immer mit gutem Wetter und Meltemi rechnen. Entlang der türkischen W-Küste bläst er tagsüber meist mit Stärke 4 bis 5 aus N bis NW, in den Dardanellen aus NE und im Marmarameer aus NE bis ENE.“
- „Im Marmarameer konnten wir keinen Tidenhub feststellen, in den Dardanellen betrug er weniger als 0,5 Meter. Ab Kap Baba Burnu müssen Sie mit südwärts setzendem Strom rechnen. Der läuft in den Dardanellen beständig SW-wärts und das mit 3 bis 4

Knoten in den Engstellen. Im Marmarameer setzt der Strom WSW-wärts mit 0,25 bis zu 1 Knoten. Sollten Sie den Bosphorus befahren wollen, müssen Sie N-wärts gegen einen Strom von 4 – 5 Knoten angehen.“

- „Das Klima ist Mediterran. Meist sorgt der Meltemi dafür, dass Sommertemperaturen von 40° C und darüber nicht unerträglich werden.“

Quelle: SEGELN, Nr. 10/07, S.30-37 – www.segelmagazin.de

19.09.2007 **UKW-Sprechfunkgeräte** (Ausrüstung)

In der YACHT berichtet **O.Schmidt** in dem Beitrag:

„Wasserdichte Kommunikation“

über den Test von 6 UKW-Handfunkgeräten.

Empfohlen wurden insbesondere:

- **Icom IC-M33** - www.eissing.com
65x150x45mm; 300g; 305mm Antennenlänge; Wasserdicht nach IPx7;
„Gerät schwimmt und liegt gut in der Hand; ca. 26 Std. Betriebszeit.“
- **Icom IC-M71** - www.eissing.com
60x140x35mm; 325g; 240mm Antennenlänge; Wasserdicht nach IPx8;
„Ca. 35 Std. Betriebszeit.“
- **Standard Horizon HX 370E**: - www.svb.de
62x140x35mm; 400g; 267mm Antennenlänge; Wasserdicht nach IPx7;
„Großes Display. Angenehmer Klang, ca. 16 Std. Betriebszeit.“
-
- **Simrad HT53 VHF** – www.simradyachting.de
70x165x35mm; 450g; 318mm Antennenlänge; Wasserdicht nach IP 67.
„Gute Sprachqualität, Robustes Gehäuse; 32 Std. Betriebszeit.“

Folgende Ausführungen mögen ebenfalls von Interesse sein:

- „Wer ein Seefunkgerät an Land zum Klönschnack benutzt, riskiert Zeugnis, Gerät und eine saftige Verwarnung.“
- Zum Thema Reichweite lesen wir:
„Mit dem Handgerät im Cockpit war das Dingi nach etwas über eine Meile außer Reichweite.“
„Mit der eingebauten Seefunkstelle und Antenne etwas über Kopfhöhe am Heck riss die Verbindung nach knapp 2 Meilen ab.“
„Die Antenne im Mast auf rund zwölf Metern über Wasser brachte erwartungsgemäß etwas bessere Resultate: Über 5 ½ Meilen war die Verständigung möglich, bevor die Mitteilung der Schlauchboot-Crew im Rauschen unterging.“
Bei diesen Ergebnissen „spielte der Unterschied in der tatsächlichen Sendleistung keine nennenswerte Rolle, wohl aber die Länge der Antenne.“

Quelle: YACHT, Nr. 10/07, S.79-84 – www.yacht.de

15.09.2007 **Buch: Kayaks of Greenland** (Literatur/Geschichte)

Es gibt nicht viele Bücher über das „Qayaq“. Zu erwähnen sind insbesondere:

- **David W. Zimmerly:**
QayaQ – Kayaks of Alaska and Siberia
University of Alaska Press: 1938 / 1986 / 2000 (103 S.)
- **George Dyson:**
Baidarka
Alaska Northwest Publishing Company: 1986 / 1988 (216 S.)
- **John D. Heath / E. Arima:**
Eastern Arctic Kayaks. History, Design, Technique
University of Alaska Press: 2004 (161 S.)

Aber auch die Broschüre:

- **Jens Kreyser:**
Arktische Fellboote (von Sibirien bis Grönland)
Eigenverlag: 2003 (23 S.)

Nun ist ein weiteres Buch erschienen:

- **Harvey Golden:**
Kayaks of Greenland.
The History and Development of the Greenlandic Hunting Kayak, 1600-2000
White House Grocery Press: 2006 (579 S.) (\$ 69,--)
Bezug: www.seakayakermag.com (Bestell-Nr. BK72)

Der Autor nimmt u.a. zu den folgenden Themen Stellung:

- History of Greenland Kayaks
- Greenland Kayak Construction
- Polar Greenland Kayak Construction
- Repairs and Modifications on Greenland Kayaks
- Types of Greenland Kayaks: A New Typology
- Greenland Kayak Paddles
- Analysis and Speculation on the Origins, Development, and Variations of Greenland Kayaks

Insgesamt werden 104 Kayaks und 79 Paddel vorgestellt. Die Kayaks werden 13 verschiedenen Greenlandkayaktypen plus einiger Mischtypen zugeordnet.

Link: www.traditionalkayaks.com (Homepage von Harvey Golden)

11.09.2007 **Côte d'Azur** (Frankreich) (Revier/Ausland)

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

„Das Sommer-Experiment: Côte d'Azur“

über das Mittelmeerrevier zwischen Marseille und Nizza.

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

- „Im Sommer weht meist ein Seewind aus Südost bis Ost, der am späten Vormittag einsetzt, tagsüber auf 3 – 4 Bft. aufbrist und abends wieder abflaut.
- Wesentlich unangenehmer ist der Mistral. Je näher man dem Rhônedelta kommt, desto stärker seine Ausprägung. Zwischen St. Tropez und Nizza ist der Wind merklich schwächer. Der Mistral dauert im Normalfall 3 – 6 Tage, manchmal aber auch 12 Tage. Im Sommer ist er relativ selten, im Frühjahr und Herbst häufig.
- Strömung, Fallböen, Untiefen müssen nicht befürchtet werden. Lediglich bei länger anhaltenden Südwinden steht vor manchen Hafeneinfahrten übler Schwell.“
- Wetterbericht im Internet: www.meteoconsult.fr

Quelle: YACHT, Nr. 17 v. 8.8.07, S.16-25 – www.yacht.de

10.09.2007 **Gefahr für den „Wasserwanderplatz“ Schleimünde?** (Revier/Inland)

Der Hafen von Schleimünde, liegt – wie wir es dem Namen entnehmen können – an der Mündung der - knapp 39 km ins Festland reichenden - Schlei in die Ostsee. Am nördlichen Ufer dieses Mündungsbereichs liegt ein Hafen, der einst vom Bund verwaltet, dann aus Kosten gründen aufgegeben und seit einiger Zeit vom „Förderverein Schleimünde e.V.“ weiter geführt wird. Mitglieder dieses Vereins sind allesamt schleswig-holsteinische Segelvereine und der Vogelschutz-Verein Jordsand. Der auch als „Naturnaher Wasserwanderplatz“ ausgezeichnete Hafen steht allen Wassersportlern offen und wird allwöchentlich von Kanutinnen und Kanuten, die von Kiel, Eckernförde, Schleswig oder Flensburg kommen, als Pausen- bzw. Übernachtungsplatz aufgesucht. Er ist für das Kanuwandern insofern unverzichtbar, da er auf Grund seiner Lage in geradezu idealer Weise einen „fließenden“ Übergang vom Süß- zum Salzwasserpaddeln bietet. Schleimünde ist für die Ostseeküste Schleswig-Holsteins einzigartig, Erst wieder die Wismarer Bucht in Mecklenburg-Vorpommern bietet ähnliche Verhältnisse, zumindest für das Küstenkanuwandern.

In der YACHT finden wir nun eine kurze Info darüber, dass der „Förderverein Schleimünde e.V.“, der bislang Pächter des Hafengeländes ist, beabsichtigt, das Gelände zu kaufen. Leider prüft jedoch derzeit das Bundesumweltministerium, „ob das Gebiet zum nationalen Naturerbe“ erklärt werden soll.“ Nun, ca. 95 % des nördlichen Sandhakens, die Halbinsel Öhe-Schleimünde, die zwischen Ostsee und Schlei liegt, steht schon seit über 75 Jahren unter Naturschutz, und das ist gut so. Lediglich an der Spitze dieses Sandhakens befindet sich auf knapp 100 m Länge der Hafen inkl. Hafengebäude und Restaurant (die sog. „Giftbude“) sowie auch ein Gebäude des Vogelschutzvereins Jordsand e.V.

An diesen Zustand haben sich alle gewöhnt und so arrangiert, dass keiner den anderen stört. Zumindest die Seeschwalben und „Säbelschnäbler“ sehen in uns Wasserwanderern keinen Feind. Oder würden sie sonst in unmittelbarer Nähe zu unseren Zelten im Watt und in den seichten Wasserflächen davor nach Futter suchen? Es wäre bedauerlich, wenn bei Erklärung dieses Gebietes zum nationalen Naturerbe dieser Wasserwanderplatz nicht mehr fortgeführt werden dürfte. Wo denn sonst können wir und unsere Kinder noch so unmittelbar und unbekümmert die Natur erleben und unserer Jugend die Werte der Natur so anschaulich vermitteln als auf Schleimünde?

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: YACHT, Nr. 17 v. 8.8.07, S.11 – www.yacht.de

Link:

www.schleimuende-hafen.de

www.jordsand.de/oehe/index.htm

09.09.2007 **Bug-Rollen-Rettung** (Ausbildung)

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

„Bow Roll Rescue“

eine neue Rettungsmethode vor, die nach einer Kenterung ohne Ausstieg anzuwenden ist.

Bislang bot sich dafür die „**Eskimo-Rettung**“ an, bei der der „Kenterbruder“ nach einer Kenterung in seinem Seekajak sitzen bleibt und wartet, bis sein Retter mit Kajak zu ihm hinübereilt, und zwar so, dass der „Kenterbruder“ sich irgendwo am Kajak des Retters (z.B. Bug oder Flanke) wieder hoch in die aufrechte Lage ziehen kann.

Bei der „**Bug-Rollen-Rettung**“ eilt nun der Retter mit seinem Kajak zum Bug des Kajaks des „Kenterbruders“, der nach seiner Kenterung ebenfalls unter Wasser in seinem Kajak sitzen geblieben ist, und nun darauf wartet, gerettet zu werden. Der Retter packt den Bug des gekenterten Kajaks und dreht den Bug mit ein paar Griffen, die gezielt die Hebelwirkung der Arme ausnutzen, so herum, dass das Kenterkajak um seine Längsachse dreht, bis dass der „Kenterbruder“ wieder aufrecht in seinem Kajak sitzt.

In dem Beitrag werden die einzelnen Griffe, die der Retter am Bug des Kenterkajaks ansetzen muss, um den „Kenterbruder“ wieder hochzurollen, mit Text und Bild erläutert. Weitere Infos hierzu finden wir auf der Homepage:

→ www.bowrollrescue.com bzw. www.seakayakermag.com

Leider wird nur so ganz nebenbei in einem Foto gezeigt, wie bei der Rettungsaktion sich der „Kenterbruder“ zu verhalten hat, nämlich er muss – wie bei der Eskimorolle - beim Hochdrehen durch den Retter versuchen, seinen Schwerpunkt möglichst dicht über sein Kajak legen (z.B. indem er sich weit nach vorne beugt oder weit nach hinten legt).

Quelle: SEA KAYAKER, No. Oct. 2007, S.44-49 – www.seakayakermag.com

Anmerkung U.B.:

Ob die „Bug-Rollen-Rettung“ wirklich – wie es der Autor behauptet - leichter funktioniert als die „Eskimo-Rettung“, möchte ich bezweifeln. M.E. kann Seegang nicht nur die Ausführung der „Eskimo-Rettung“, sondern auch die der „Bug-Rollen-Rettung“ behindern.

Dennoch sollten wir beide Rettungsmethoden üben und den angehenden „Kenterbrüdern“ zu verstehen geben, dass je nach Situation entweder die eine oder andere Methode angewendet werden kann.

Am besten vorbereitet ist ein „Kenterbruder“ dann auf beide Methoden, wenn er nach einer Kenterung sich nach vorne beugt, seine Hände um den Rumpf seines Seekajaks legt und auf Rettung wartet: d.h. entweder wird er anschließend durch einen Retter hochgedreht (hier: „Bug-Rollen-Rettung“) bzw. ihm bietet der Retter seine Bootsflanke, an der er sich dann selber hochziehen kann (hier: „Eskimo-Rettung“).

Übrigens, werden beide Rettungsmethoden nicht vorher geübt, wird kaum eine Chance bestehen, diese erfolgreich einzusetzen, da in beiden Fälle der „Kenterbruder“, der nicht rollen kann, gleich nach seiner Kenterung aussteigen wird. Steigt er jedoch aus irgendeinem Grund nicht aus (z.B. Panik, Schock; Bewusstlosigkeit; Spritzdecke lässt sich nicht öffnen), haben wir jedoch u.U. mit der „Bug-Rollen-Rettung“ eine größere Chance, den Kenterbruder hochzudrehen. Da diesem jedoch mangels vorherigem Training nicht bewusst ist, während der „Rollphase“ seinen Oberkörper weit nach vorne oder nach hinten zu legen, wird der Retter große Probleme haben, den „Kenterbruder“ hochzudrehen. Aber vielleicht genügt es ja auch, ihn nur wieder an die Wasseroberfläche zu drehen, sodass z.B. ein zweiter Retter sein Kajak parallel zum Kenterkajak legen und den „Kenterbruder“ hochziehen bzw. an der Wasseroberfläche solange halten kann, bis weitere Retter zu Hilfe kommen.

09.09.2007 **Anlande probleme bei Brandung** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichten **Sheldon Green** und **Sheila Keet** in dem Beitrag:

„Risk and Rescue in the Aleutians“

über eine Tour im Zweier-Seekajak entlang den im Nordpazifik liegenden aleutischen Inseln Unalaska und Umnak.

Beim Anlanden in einer sandigen Bucht mit sehr steilem Strand gerieten sie unerwartet in bis zu 1,5 m hohe und sehr steil brechende Brandung (sgo. „Dumpers“). Eine Kenterung war unsausweichlich: Der Zweier stoppte bei der ersten Grundberührung des Bugs abrupt ab, trieb mit dem rücklaufenden Wasser sofort wieder zurück in den nächsten ankommenden Brecher, der ihn quertreiben und kentern lies. Während die Kanutin nach dem Ausstieg sich hoch auf dem Strand retten konnte, rollte der ebenfalls ausgestiegene Kanute samt des Zweiers mit jedem Brecher zunächst den Strand hoch und dann mit dem Rücklauf wieder zurück ins ca. 6° C kaltes Wasser usw. usf.

Irgendwann fasste die Kanutin den Mut, zurück ins Wasser zu laufen, um den angespülten Zweier, in welchen ihr Partner in der Zwischenzeit wiedereingestiegen war, erneut am Zurücktreiben zu hindern. Sie mied es dabei wohlweislich, sich so zu positionieren, dass sie sich zwischen Zweier und Strand befand, da sonst die Gefahr bestand, dass der nächste Brecher den Zweier mit voller Kraft auf sie drückte und dabei gegebenenfalls ihre Beine brach. Stattdessen versuchte sie, sich zwischen Brecher und Zweier zu platzieren, was bei der Wasserwucht der Brecher jedoch nicht minder gefährlich war; denn nachdem der Zweier mit viel Schwung den Strand hinauf gespült wurde, trieb er anschließend mit demselben Schwung wieder zurück. Ein beladener Zweier, dessen Sitzluken zusätzlich mit einem Wasser/Sand-Gemisch gefüllt sind, entwickelt dabei nicht viel weniger Kraft als beim Anspülen. Aber soweit kam es gar nicht mehr. Auf dem Weg von der Strandseite des Zweiers zu seiner Seeseite schleuderte ein Brecher der Kanutin den Bug so heftig in die Knie, dass sie nicht mehr handlungsfähig war. Trotzdem schafft es irgendwann ihr Kamerad, auch ohne ihre Hilfe den Zweier auf den Strand hochzuziehen.

So weit so gut. Wegen der Verletzung war bei diesen Gewässerbedingungen nicht an ein Weiterpaddeln zu denken. In Anbetracht der menscheeren Gegend gab es praktisch nur zwei Möglichkeiten:

- (1) der Versuch, mit dem UKW-Sprechfunkgerät von nächsten Gipfel aus Kontakt mit einem zufällig in der Ferne vorbei fahrenden Fischerboot aufzunehmen, und wenn das nicht gelingt,
- (2) etwa 50 km lang durch die felsige Insellandschaft bis zur nächsten Fischersiedlung zu wandern.

Zum Glück klappte es mit dem Funkkontakt, so dass bald ein Fischerboot vorbei kam und beide mit einem kleinen Schlauchboot ohne Motor abholte. Sämtlich Ausrüstung wurde zurückgelassen.

Quelle: SEA KAYAKER, No. Oct. 2007, S.19-23 – www.seakayakermag.com

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf

Anmerkung U.B.:

Die Schwierigkeiten beim Starten und Anlanden werden im Wesentlichen von der Brandung bestimmt. Je steiler das Ufer – günstigenfalls Strand, ungünstigenfalls felsiger Untergrund – desto kritischer wird es. Schon ein nur 1 m hoher Brecher, der auf einen steilen Strand aufläuft, kann ein Starten bzw. Anlanden ohne Hilfe Dritter unmöglich machen.

Deshalb empfiehlt es sich auch, dass beim Starten durch Brandung der fähigste Paddler als letzter startet („Last in!“). Er kann den anderen dann „Starthilfe“ geben und die anderen können nur hoffen, dass er es allein schafft, ihnen zu folgen.

Umgekehrt gilt, dass der Fähigste als erster anlandet („First out“), um dann – sofern er damit erfolgreich war – die anderen, einen nach den anderen, an Land zu lotsen und beim Anlanden ihre Seekajaks vorm Querschlagen bzw. Zurücktreiben zu sichern.

Aber was machen wir, wenn wir zu zweit in einem einzigen Zweier unterwegs sind? Nun, dann sollten wir:

- (1) uns mit dem Brandungsfahren sehr gut auskennen
- (2) und uns die hereinlaufende Brandung sehr genau anschauen und prüfen, wie viel Brecher hintereinander wie steil und in welcher Sequenz hinein laufen und ob sich z.B. Felshindernisse in der Brandungszone befinden.

Sind wir uns nicht sicher, zu zweit im Zweier sicher anzulanden, dann sollten wir - wie es manche Faltbootfahrer tun - abwägen, ob:

- (3) nicht der in der vorderen Luke Sitzende aussteigt, schwimmend den Strand erreicht und von dort aus den Anlandevorgang des Zweiers unterstützt. Dabei ist es von großem Nutzen, wenn das Seekajak zumindest über einen frei am Bug schwingenden Toggle verfügt, der es nämlich ermöglicht, das Seekajak auch dann noch zu halten, wenn es vom Brecher um die Längsachse gedreht wird.

Bei all diesen Überlegungen muss es uns jedoch bewusst sein, dass irgendwann von diesem Strand auch wieder zu starten ist. Das kann dann in umgekehrter Reihenfolge ablaufen: Der vorne Sitzende bleibt am Strand zurück und hilft seinem Partner allein im Zweier hinaus durch die Brandung zu paddeln. Anschließend versucht er hinaus zu schwimmen und zurück in den Zweier zu klettern.

Aber was ist, wenn das nicht klappt, weil die Brandung plötzlich viel zu hoch aufläuft? Deshalb spricht alles dafür, möglichst kritische bzw. potenziell kritische Brandungsbereiche zu meiden und immer nur dort anzulanden, wo die Brandung weniger kritisch ist, und zwar sowohl beim Anlanden als auch beim Starten am nächsten Tag.

Und für die, die in solch unbewohnten Gegenden paddeln und die das Risiko suchen bzw. sich bewusst sind, dass sie es nicht richtig einschätzen können, bietet sich eigentlich nur noch eine Seenotbake an, mit deren Hilfe über Satellit ein Notruf abgesendet werden kann (vgl. hierzu: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf). Dieser Seenotsender sollte möglichst am Körper getragen werden, sodass wir auch bei Bootsverlust auf ihn zurückgreifen können. Die beiden Havaristen hatten diesbezüglich mit ihrem UKW-Sprechfunkgerät doppeltes Glück gehabt: erstens hatten sie ihr UKW-Sprechfunkgerät bei der ganzen Aktion nicht verloren und zweitens gelang es ihnen trotz der beschränkten Reichweite eines solchen Gerätes, Kontakt mit einem ca. 18 km entfernt fahrenden Fischerboot aufzunehmen.

09.09.2007 **Bootstest: DEX (S: Skim)** (Ausrüstung)

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

- **DEX (Hersteller: Skim Kayaks (S))**
 493x51,4cm, ca. 280 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 311 Liter)
 Knickspant
 3-fache Abschottung,
 verstellbares Skeg (Option: Steuer)
 Sitzluke: 49x40 cm (Süllrandhöhe: 28 cm (vorne) bzw. 20 cm (hinten)
 (Option: eine 79 cm lange Sitzluke)
 ohne Schenkelstützen
 Lukendeckel (elastische Deckel): 2 ovale Deckel (44x26) und 1 runder Deckel (20)
 (Tagesluke)
 Gewicht: 24 kg

2 Toggle (nicht kentertüchtig)
 Sitz mit Rückenlehne
mit Paddlefloat-Halterung
mit Halterung für Schleppleine
mit Kartendeck (3 Kartenhaltegummis)
mit Hand-Lenzpumpe (Compaq 50) (?)
 Material: Faserverbundstoffe

Die 3 Testpersonen (168cm + 61 kg (23 kg Gepäck); 168 cm + 64 kg (16 kg Gepäck); bzw. 180cm + 75 kg (kein Gepäck)), die Tagestouren bis 5 Bft. Wind unternahmen, haben u.a. Folgendes an diesem Seekajak kritisch auszusetzen:

- recht kleine Sitzluke (als Option gibt es jedoch eine größere);
- eine Auspolsterung ist nötig, um den Schenkelhalt zu verbessern;
- wegen die Kippligkeit kein Seekajak für Anfänger;
- nicht sehr wendig;
- etwas luvgerig;
- geringes Gepäckvolumen.

(Anmerkung: Im selben Heft ist ein Testbericht über den **AYR 165** (500x56cm; ca. 328 Liter Vol.) des britischen Herstellers Venture Kayaks, welcher P&H und Pyranha zuzuordnen ist, veröffentlicht worden. Siehe hierzu die unten erwähnten technischen Daten.)

Um die zentralen Eigenschaften des Seekajaks **DEX** bewerten zu können, werden im Folgenden in einer Übersicht ein paar ausgewählte technische Daten diverser Seekajaks gegenübergestellt, und zwar die Wasserwiderstandswerte (gemessen in kg) bei 4 Knoten (7,4 km/h) und 5 Knoten (9,3 km/h) sowie die Werte für das maximale Krängungsmoment (gemessen in Newtonmeter (Nm) inkl. des dazugehörigen Krängungswinkels. Bei der Ermittlung der Daten wird von einer Zuladung von 113 kg (hier: 68 kg Person + 45 kg Gepäck) ausgegangen.

Der **DEX** ist mit ca. 280 Liter Innenvolumen der Volumenklasse „S“ zuzuordnen. Er ist m.E. vom Volumen her – sofern der Sitzhalt stimmt – für kleinere & leichtere Personen mit Gepäck und für schwere Personen mit weniger Gepäck geeignet.

Bedenkenswert – aber bei der Breite von 51 cm nicht überraschend - ist, dass der **DEX** ohne Gepäckbeladung ein relativ geringes Krängungsmoment aufweist und deshalb etwas kipplig sein müsste (max. ca. **5,4 Nm** bei 20° Krängungswinkel bei 68 kg Körpergewicht); werden zusätzlich 45 kg Gepäck geladen, sehen die Werte dann schon etwas besser aus: **51,5 Nm** bei 35-40°). Wer also unterwegs auf einer Tagestour viel Wert darauf legt, gemütlich im Kajak zu sitzen, sich unbeschwert umzuschauen, gründlich die Seekarte zu studieren, mit Thermoskanne, Verpflegungskiste, Fotoapparat, Fernglas bzw. Angel zu hantieren, der müsste schon über das nötige Bootsgefühl eines KI-Rennfahrers verfügen. Außerdem muss er sich wohl damit abfinden, dass er unterwegs im Seegang immer mal wieder mit einem Stüttschlag dafür sorgen muss, nicht zu kentern. Ob er sich aber mit der Kippligkeit abfinden will, ist ein anderes Thema.

Übrigens, in der Übersicht „Sausichere Seekajaks“:

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

verfügt nur noch der **FW 2000 MOSKITO** (Nelo) (= negative Nm) über ein geringes Krängungsmoment (Annahme: Gewicht des Kanuten = 68 kg; ohne zusätzliches Gepäck). Wird zusätzlich 45 kg Gepäck mit transportiert, sind nur noch die folgenden Seekajaks kippliger: **FW 2000 MOSKITO** (Nelo) (= 22,2 Nm), **BAHIYA** (P&H) (= 51,4 Nm).

Und der Übersicht „Sauschnelle Seekajaks“:

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

können wir entnehmen, dass der **DEX** – letztlich wegen seiner Länge 493 cm – bei 4 kn (= 7,4 km/h) mit 1,62 kg noch einen recht niedrigen Wasserwiderstand aufweist (hier: nur 4 Seekajaks haben niedrigere Werte). Das ändert sich aber, sobald mit 5 kn (= 9,3 km/h) gepaddelt wird; denn dann liegt der Wert bei 3,64 kg, was nur noch durchschnittlich ist.

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

Dex (493x51,4cm; ca. 280 Liter Vol.) – Skim (S)

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

max. Krängungsmoment**: 51,5 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung***)

 Zum direkten Vergleich die Daten des **Distance**, eines weiteren Seekajaks von Skim:

Distance (587x52cm; ca. 328 Liter Vol.) – Skim (S)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,09 kg

max. Krängungsmoment: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

** Die Kippstabilität eines Seekajaks ist eine Funktion aus Krängungsmoment und Krängungswinkel:

Endstabilität: Je größer das Krängungsmoment, desto höher die Endstabilität!

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

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

Zum weiteren Vergleich die Daten zweier Renn-Seekajaks:

FW 2000 Moskito (562x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 2,89 kg

max. Krängungsmoment: 22,2 Nm bei 45-55° (bei 113 kg Ladung)

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

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

max. Krängungsmoment**: 51,5 Nm bei 40-50° (bei 113 kg Ladung)

Extreme (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

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

max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35-45° (bei 113 kg Ladung)

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)

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

max. Krängungsmoment: 71,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

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

max. Krängungsmoment: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

max. Krängungsmoment: 90,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

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

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

max. Krängungsmoment: **51,5 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)**

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

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

max. Krängungsmoment: 71,8 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

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

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

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

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

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

max. Krängungsmoment: 70,5 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

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

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

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

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

max. Krängungsmoment: 52 Nm bei 40-50° (bei 113 kg Ladung***)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avocet (PE o. GFK) (492x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 3,92 kg
 max. Krängungsmoment: 70,0 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)

Distance (587x52cm; ca. 328 Liter Vol.) – Skim (S)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 3,09 kg
 max. Krängungsmoment: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

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

Aquanaut (PES) (544x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg
 max. Krängungsmoment: 98 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Avatar 16.0 (PE) (488x57 cm; ca. 287 Liter Vol.) – Perception (USA)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,97 kg
 max. Krängungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Chatham 16 (GFK) (497x56 cm; ca. 316 Liter Volumen) – Necky (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg
 max. Krängungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg
 max. Krängungsmoment: 93,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Faltboot:

K-1 Expedition (499x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,91 kg** / 5 kn = 3,80 kg
 max. Krängungsmoment: 110,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Kurzboot:

Kestrel 140 (424x66 cm; ca. 359 Liter Vol.) – Current Design (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 4,34 kg
 max. Krängungsmoment: 108,5 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2007, S.10-12;13-15 – www.seakayakermag.com

Technische Daten:

→ www.seakayakermag.com/PDFs/2007/Oct07Dex.pdf

→ www.seakayakermag.com/PDFs/2007/Oct07Ayr.pdf

Hersteller:

www.skimkayaks.com – www.skimseekayaks.se

www.venturekayaks.com

Händler:

ab sofort hat Gadermann die Vertretung der Skim-Seeekajaks übernommen:

www.gadermann.de

Infos über weitere Seekajaks:

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

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

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

05.09.2007 **Ostschwedische Schären** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtete **M.-S.Kreplin** in dem Beitrag:

„Urlaub im Steingarten“

über Schwedens Südostküste. Das Revier zwischen Blankaholm und Arkösund ist wie geschaffen fürs Küstenkanuwandern. Es handelt sich um ein Labyrinth aus zigtausend Schären, unzähligen Felsen und einigen Fahrrinnen. Während die Inseln entlang der Küste groß und bewaldet sind, werden sie weiter außen immer kahler und kleiner.

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

- *„Im Sommer normalerweise ein Schwachwindrevier mit im Mittel 3 – 4 Bft.*
- *Bei Hochdrucklagen setzt am späten Vormittag eine Seebrise ein, die sich allmählich steigert, nachts aber wieder einschläft.*
- *Kap- und Düseneffekte können starke Änderungen der Windrichtung verursachen, weniger in der Windstärke.*
- *Bei Ostwind entsteht im äußeren Bereich eine längere Welle, die zudem von den Felsen zurückschlägt. Mit kleinen Booten ist dann Vorsicht geboten.“*

Quelle: YACHT, Nr. 9/07, S.14-25 – www.yacht.de

05.09.2007 **CO₂–Patronen im Fluggepäck** (Ausrüstung)

In der YACHT wird Folgendes berichtet:

- *„Die amerikanischen Behörden erlauben ... generell wieder die Mitnahme von CO₂–Patronen im Fluggepäck. Sie weisen aber darauf hin, dass es letztlich Sache der Fluglinien ist zu entscheiden, ob die Patrone an Bord darf. ... am besten sollte die Mitnahme vorher angemeldet werden.“*

Quelle: YACHT, Nr. 9/07, S.26 – www.yacht.de

04.09.2007 **Seenotfall Nebel** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **John Huth** in dem Beitrag:

„The Memory of Fog“

über einen Seenotfall bei einer Spritztour hinaus in dichten Nebel (ca. 30 m Sicht), die nur 10 Minuten dauern sollte, aber für zwei Kanutinnen tödlich endete.

Folgende Aspekte werden in dem Beitrag hervorgehoben:

- Die Navigation bei Nebel ist schwerer als die bei Dunkelheit; denn in der Regel können wir nur das sehen, was sich unmittelbar vor uns befindet.
- Fehler beim Kurshalten führen unweigerlich am angepeilten Ziel vorbei.

- Die Kollisionsgefahren mit anderen Schiffen erhöhen sich (und der Gruppenzusammenhalt wird erschwert).
- Wenn wir keinen zwingenden Grund haben, hinaus in den Nebel zu paddeln, sollten wir bessere an Land bleiben.
- Bei plötzlich auftretendem Nebel, sollten wir möglichst schnell Land anpeilen und möglichst dicht unter Land fahren.
- Wir sollten möglichst mit auf dem Deck fest installiertem Kompass und einer See/Land-Karte paddeln und unseren Kurs auf der Karte verfolgen.
- Wenn wir hinaus paddeln, sollten wir uns die Windrichtung und die Richtung der einlaufenden Windwellen bzw. Dünung merken.
- Wir sollten im Nebel nicht z.B. die Enden einer Insel, sondern die Mitte anpeilen; denn dann ist das Risiko, an der Insel vorbeizupaddeln, am geringsten. Anschließend kann immer noch das Ufer entlang bis zum Ende der Insel gepaddelt werden, um dann vor dort aus den nächsten Kurs zu verfolgen.
- Wenn wir mit GPS paddeln, sollten wir das vorher üben und eine Karte dabei haben, der wir die Koordinaten entnehmen können. Am besten ist es jedoch, wenn wir vorher die Wegpunkte unserer Tour ermitteln und speichern. Wir sollten jedoch immer damit rechnen, dass das GPS-Gerät auch einmal ausfallen kann (z.B. Batterie- bzw. Feuchtigkeitsprobleme).
- Es ist besser, bei Nebel sich möglichst nicht von der Stelle zu bewegen, als in eine Richtung zu paddeln, die wir nicht kennen.
- Ist es unbedingt erforderlich, ein Fahrwasser zu kreuzen, sollten wir mit einem UKW-Sprechfunkgerät versuchen, Kontakt mit der übrigen Schifffahrt aufzunehmen.

Übrigens, dieser tragische Seenotfall wurde von Politikern in Massachusetts (USA) zum Anlass genommen, einen Gesetzentwurf einzubringen, der vorsieht, dass:

- nicht nur vom 15.9.-15.4., sondern ganzjährig Schwimmwesten zu tragen sind;
- eine Signalpfeife zur Ausrüstung gehört;
- spätestens vor Antritt einer Tour der Ausstieg aus einem gekenterten Kajak zu üben ist.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug.07, S.26-30

→ www.seakayakermag.com/2007/August07/Safety01.htm

04.09.2007 **Färöer Inseln** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Justine Curgenvén** in dem Beitrag:

„Faroes in the Fog. Crossings and Camaraderie in the Faroe islands“

über eine Umrundung dieser im Europäischen Nordmeer liegenden Inseln. Gestartet wurde in Torshavn, umrundet wurde in 8 Etappen und unterwegs wurde insbesondere mit dem Nebel und dem bis zu 22 km/h starken Tidenstrom gekämpft.

Ein Film dazu wurde auf die von J.C. herausgegebenem DVD „This is the Sea 3“ veröffentlicht.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug.07, S.44-53 – www.seakayakermag.com

04.09.2007 **Bay of Fundy (Nova Scotia)** (Kanada) (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER stellt der auf Nova Scotia lebende Kanadier **Scott Cunningham** in dem Beitrag:

„Tides Without Equal: Paddling the Bay of Fundy“

das Küstenkanuwanderrevier der vom größten Tidenhub (max. ca. 18 m) „heimgesuchten“ ca. 200 km langen Bucht zwischen Nova Scotia und New Brunswick (kanadisches Festland) vor. Es ist dort mit einem Tidenstrom von über 15 km/h, viel Nebel und einer Wassertemperatur im Sommer von 13° C zu rechnen.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug.07, S.31-38 – www.seakayakermag.com

Tourenanbieter:

→ www.coastaladventures.com

→ www.freshairadventures.com

→ www.seascapekayaktours.com

02.09.2007 **Møn (Dänemark)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Volker Gerken** in dem Beitrag:

„Die Kreideküste von Møn“

über eine Tour entlang der Kreidefelsen der dänischen Insel Møn. Das Standquartier wurde bezogen auf dem Zeltplatz Vestmøn, der am Grønsund im Sdwesten von Møn liegt. Aber bevor es zu einer „Spritztour“ von Busene Have am Südostende von Møn los ging, musste – so ist das halt beim Küstenkanuwandern - das Wetter erst einmal stimmen.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 9/07, S.24-25 – www.kanu.de

01.09.2007 **„Cetus“ (543x55cm; 379 Liter Vol.) von P&H** (Ausrüstung)

Im OCEAN PADDLER ist ein Testbericht über den „Cetus“, ein neues Seekajak des britischen Seekajakherstellers P&H, veröffentlicht worden. Der Bericht ähnelt den Berichten des us-amerikanischen SEA KAYAKER, d.h. das getestete Seekajak wird kurz vom Hersteller vorgestellt, dann folgt ein Bericht, in dem die Erfahrungen von ein paar Testern besprochen werden, anschließend wird ein Kommentar des Herstellers abgedruckt. Leider fehlen all jene technischen Daten, die SEA KAYAKER per Computersimulation errechnet und nicht nur im Testbericht abdruckt, sondern ebenfalls im Internet zur Verfügung stellt. Siehe hierzu:

www.seakayakermag.com/reviews.htm

Diese technischen Daten (z.B. über Wasserwiderstand in Abhängigkeit von verschiedenen Geschwindigkeiten und Kippligkeit in Abhängigkeit von verschiedenen Beladungen) stellen doch die einzigen objektiven Größen dar, die zumindest bei Flachwasserbedingungen gewisse Relevanz besitzen.

Trotzdem sind diese Erfahrungsberichte nicht immer ohne Wert, insbesondere dann nicht, wenn über negative Erfahrungen berichtet wird. Bei positiven Erfahrungen jedoch habe ich so meine Probleme:

1. könnte es sich bei ihnen um reine Gefälligkeitsurteile handeln, um einen Unternehmen, welches Werbung in der Zeitschrift schaltet, nicht zu verlieren.
2. könnten diese positiven Berichte auf die mangelhafte Urteilsfähigkeit der Tester zurückzuführen sein.

3. könnte bei Bedingungen getestet worden sein, bei denen die möglichen Schwächen des Testobjekts nicht auffällig wurden.

Insofern möchte ich im Folgenden kurz nur jene Erfahrungen aufführen, die etwas Negatives über den „Cetus“ aussagen:

- Es fällt schwer, den „Cetus“ ohne zu kanten zu kurven (Anmerkungen: D.h. dass all jene, die bei Seegang sich im „Cetus“ nicht wohl fühlen, Probleme bekommen werden, mit dem „Cetus“ den Kurs zu ändern, da sie sich nicht trauen, ihn zu kanten.)
- Sollte der „Cetus“ bei Tempo zu stark gekantet werden, kann es passieren, dass das sehr flache Achterdeck unterschneidet. Eine Kenterung ist dann nicht ausgeschlossen. (Anmerkung: Wegen des flachen Achterdeck müsste sich jedoch der „Cetus“ wieder leichter eskimotieren lassen.)
- Das vordere Unterwasserschiff ist so scharf geschnitten, dass es einem bei raueren Bedingungen Probleme bereiten könnte (z.B. beim Einfahren in Strömungen (Tide) Tidenkehrwasser oder bei achterlicher See (Surfen)).
- Ohne Skeg pendelt der „Cetus“ etwas hin und her.
- Das Skeg wird durch ein Gummi stets herausgezogen. Will wir das Skeg z.B. nur halb herauslassen, dann muss die Hochholleine befestigt werden, was einhändig mit kalten Fingern nicht so leicht zu handhaben ist.
- Bei Kurs gegen starken Wind läuft der „Cetus“ recht nass.
- Das vierte Gepäckfach in Höhe des Kartendecks wird nicht begrüßt, sei es, dass kleinere Leute beim Paddeln nicht in das Fach greifen können und dass größere Leute Probleme beim Aus- und Einsteigen bekommen. (Anmerkung: Außerdem ist es nicht möglich, die einzige effiziente Lenzpumpe, die „Compaq 50“, auf dem Kartendeck zu installieren!).
- Anmerkung: Leider wird von den Testern nicht erkannt, dass die starren Schenkelstützen nicht für alle geeignet sind. Statt die mittlerweile bei PE-Seekajaks zum Standard gewordenen verstellbaren Schenkelstützen einzubauen, überlässt es P&H dem Käufer, für den richtigen Schenkelhalt zu sorgen.

Zusammenfassung: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 1/07, S.60-63 – www.oceanpaddlermagazine.com

Link: www.phseakayaks.com

*** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Aktuelle Infos des DKV-Referent für Küstenkanuwandern

hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):→ <http://forum.kanu.de>→ <http://forum.kanu.de/forumdisplay.php?f=41> (Unterforum „Küste“)**Seekajakforum (D):**→ www.seekajakforum.de > Wissen**Seekajak Web-Magazin (D):**

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de**Paddel-Suchmaschine (D):**→ www.paddelweb.de**Paddel-Portal (D):**→ www.kajak-channel.de**Kayak-Wiki (hrsg. von Michael Daly, USA/CDN):**→ <http://kayakwiki.org>**Homepage (D):****Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)**→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

„Sicherheit im See- und Küstenbereich - Sorgfaltsregeln für Wassersportler“

→ <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf>**Maritime & Coastguard Agency (GB)**

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

→ www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-newsroom/mcga-press-releases.htm**Infos zur Seemannschaft:****Gezeitenprognose weltweit (2-Jahres-Vorhersage):**→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi>**Gezeitenprognose Helgoland (2-Jahres-Vorhersage):**→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi?site=Helgoland,+Germany>**BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:**

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

→ www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp**BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands**

(von Fanö bis Borkum sowie westliche Ostsee) (2-Tage-Vorhersage)

→ www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/Modell1.htm**Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen):**→ www.kayakpaddling.net**Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:****Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:**→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

→ www.natur-lexikon.com

→ <http://de.wikipedia.org>

→ www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

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

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

Homepage (Frankreich):

Connaissance du kayak de mer (CK/mer) (Verein)

→ www.ckmer.com

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

→ www.pagayeursmarins.org

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

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

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

→ www.chez.com

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

→ www.canoekayak.co.uk

→ www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk

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

hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"

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

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

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

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

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

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

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)

→ www.cackletv.com

Ferris, Gail (USA):

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

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

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley,S.:

→ www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):

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

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

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

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

Walpole, Jonathal

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

*** * ***