

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 31/11)

(Aktuelle Infos: 11.09.10 – 28.02.11)

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

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

-
- 28.02.2011 Überleben im kalten Wasser: Realität (Gesundheit)
 - 26.02.2011 Traumtour: Split (Kroatien) nach Pescara (Italien) (Revier/Ausland)
 - 25.02.2011 Rund Isle of Skye (Schottland) (Revier/Ausland)
 - 20.02.2011 Rund Bornholm (Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 13.02.2011 Windchill 2.0: Seit 2001 ist es spürbar wärmer geworden! (Wetter)
 - 06.02.2011 Südschwedische Schären (Karlskrona) (Revier/Ausland)
 - 02.02.2011 Über den Äquator vom Senegal nach Brasilien (Geschichte)
 - 25.01.2011 Karten von den Alandinseln (Finnland) (Revier/Ausland)
 - 19.01.2011 Mittelmeer – Windverhältnisse (Revier/Ausland)
 - 17.01.2011 Marktübersicht 2011 – Seekajaks (Einer) (Ausrüstung)
 - 13.01.2011 Halb-Rund Spitzbergen (Revier/Ausland)
 - 11.01.2011 Rund Südamerika: Freya Hoffmeisters neue Herausforderung (Geschichte)
 - 05.01.2011 Nordfriesische DKV-Kanustationen (Revier/Inland)
 - 01.01.2011: Nico-Signal: Rohrkrepieler 2010/2011 (Ausrüstung)
 - 29.12.2010 Zur Relevanz des Volumens von Seekajaks (Ausbildung)
 - 19.12.2010 Seekajaktests (Ausrüstung)
 - 16.12.2010 Küstenkanuwanderprogramm 2011 (Hamburg) (Ausbildung)
 - 09.12.2010 Kälteschutz (Ausrüstung)
 - 09.12.2010 Nordfriesische Inseln (Revier/Inland)
 - 06.12.2010 Norwegische Küste (Steinkjer-Bodö) (Norwegen) (Revier/Ausland)
 - 06.12.2010 Phuket/Thailand (Revier/Ausland)
 - 02.12.2010 „Delphin“ von P&H (472x57cm; 290 Liter) (Ausrüstung)
 - 25.11.2010 Zeitschrift OCEAN PADDLER Nr. 23 (Literatur/Links)
 - 18.11.2010 Ach, was soll mir schon passieren (Ausbildung)
 - 15.11.2010 Erste-Hilfe bei Unterkühlung (Gesundheit)
 - 06.11.2010 Traditionelle arktische Kajaks (Geschichte)
 - 05.11.2010 GOOGLE-BOOK: G.B. Dysons „Baidarka“ (Literatur)
 - 04.11.2010: Kaltwasserpaddeln: 10 Punkte, die einen nicht „kalt“ lassen! (Gesundheit)
 - 03.11.2010 Herz-Lungen-Wiederbelebung: Neue Richtlinien (Gesundheit)
 - 31.10.2010 Seekajak-Konstruktion: „Bad“ Trends? (Ausrüstung)
 - 26.10.2010 Seekajak-Abmessungen, insbesondere für den Arktis-Einsatz (Ausrüstung)
 - 15.10.2010 Gotland (Revier/Ausland)
 - 08.10.2010 Pawlata-Rolle (1927) (Ausbildung)
 - 04.10.2010 UKW-Hand-Seefunke mit GPS (Ausrüstung)
 - 02.10.2010 Zur Klassifizierung von Seekajaks (Ausrüstung)
-

*** * ***

28.02.2011 **Überleben im kalten Wasser: Realität** (Gesundheit)

Am 11. Februar 2011 ereignete sich auf dem Praestö-Fjord (Ostseite der dänischen Insel Seeland) mit einem Drachenboot ein Seenotfall, der bemerkenswert ist, nicht nur weil alle Schüler das kalte Wasser überlebten, sondern auch weil keiner mit einer solchen Kenterung rechnete.

Bei Ententeichbedingungen startete ein Drachenboot besetzt mit 13 Schülern (15-17 Jahre alt) (alle mit dunkel-blauen Schwimmwesten ausgerüstet) und 2 Lehrern hinaus auf den Praestö-Fjord (südlich von Kopenhagen). Sie waren bei +2° C Luft-/Wassertemperatur unterwegs, um auf einem ausgewählten Kurs den Streckenrekord ihrer Schule zu brechen.

Draußen wurden sie von einer Kaltfront überrascht, die mit 5 Bft. (8-9 m/s), in Böen 7 Bft. (15 m/s), wehte. Beim Wenden ca. 500 m vom Ufer entfernt kenterte das Boot. Da anscheinend keine Möglichkeit bestand, vom Ort der Kenterung aus den Seenotfall zu signalisieren (keine Seenotsignalmittel und auch kein Handy wurden eingesetzt), gab einer der beiden Lehrer die Anweisung aus, in Kleingruppen durch das nur +2° C kalte Wasser zum nahen Ufer zu schwimmen. Der Lehrer selbst blieb mit einer Schülerin am kieloben treibenden Drachenboot zurück.

2 Schüler erreichten als erste das Ufer und konnten auf sich aufmerksam machen, sodass Dritte die Rettungskräfte benachrichtigten.

2 weitere Schüler und eine Lehrerin konnten ebenfalls mit eigenen Kräften das Ufer erreichen und 2 Schülerinnen retteten sich unterwegs auf eine Eisscholle.

6 Schüler und die am Drachenboot zurückgebliebene Schülerin wurden ohnmächtig aus dem Wasser geborgen.

Der beim Drachenboot gebliebene Lehrer konnte bislang nicht gefunden werden.

Die 7 ohnmächtigen Schüler erlitten bei einer Körpertemperatur von 16-18° C einen Herzstillstand. In der Zwischenzeit sind sie jedoch alle wieder bei Bewusstsein und auf dem Weg der Besserung.

Info: www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,51850

Dass es zu einem solchen Seenotfall mit diesen teilweise kritischen bis tragischen Auswirkungen kommen konnte, ist:

- auf die Fehleinschätzung des Wetters in einem allen beteiligten Kanuten vertrauten Revier
- und die Unterschätzung der Kentergefahr eines Drachenbootes

zurückzuführen.

Das wird wohl auch der Grund sein, warum:

- auf die Mitnahme von Seenotsignalmitteln sowie eines (wasserdicht verpackten) Handys
- und auf die Anpassung der Bekleidung an die Wassertemperaturen

verzichtet wurde. Und die fehlenden Signalmittel, insbesondere ein Handy, führten dann in letzter Konsequenz dazu, dass der verantwortliche Lehrer die Empfehlung aussprach, in Gruppen zu versuchen, dass ca. 500 m entfernt liegende Ufer schwimmend zu erreichen, da ihm bewusst wurde, dass wohl keiner an Land diese Kenterung bemerkt hat.

Nach der Kenterung waren die Kanuten im Wesentlichen den folgenden 3 Gefahren ausgesetzt,

- Kälteschock
- Schwimmversagen
- Unterkühlung.

Im Folgenden soll hinterfragt werden, warum 14 von 15 Kanuten diesen Seenotfall überleben konnten.

Zeitfenster

In Anbetracht dessen, dass das schwimmend zu erreichende Ufer ca. 500 m entfernt lag, gehe ich mal davon aus, dass ein Schwimmer (bekleidet mit Sportzeug und ausgerüstet mit einer Schwimmweste) bei der Wassertemperatur und dem Seegang für 100 m ca. 3-5 Minuten benötigt. Daraus folgt, dass die schwimmenden Kanuten mindestens ca. 15 Minuten und maximal 25 Minuten im kalten Wasser unterwegs waren (plus 1 Minute, die sie wohl schwimmend neben dem Drachenboot verbrachten, bevor sie Richtung Ufer aufbrachen).

Weiterhin ist anzunehmen, dass die Kanuten, die nach 15 bis 25 Minuten das Ufer erreichten, sofort auf Dritte trafen, die sofort Alarm auslösen konnten. Die Retter trafen dann wohl 30 Minuten später am Ort des Seenotfalles ein und begannen folglich 46 bis 56 Minuten nach der Kenterung mit der Suche & Bergung der sich noch im Wasser aufhaltenden Kanuten.

Kälteschock

Beim plötzlichen Eintauchen ins unter +13° C kalte Wasser ist ohne entsprechenden Kälteschutz ein Kälteschock nicht auszuschließen. Er äußert sich in Atemproblemen (z.B. Atemnot, Atemblockade, Hecheln, unkontrolliertes tiefes Luftholen), Gleichgewichtsstörungen bzw. Kreislaufproblemen und kann 2-3 Minuten, max. 5 Minuten anhalten. Es handelt sich hierbei um ein Phänomen, das je nach Lufttemperatur schon bei Wassertemperaturen von +25° C auftreten kann und das z.B. bei leicht bekleideten schiffbrüchigen Passagieren dazu führt, dass ca. 1/3 von ihnen schon kurz nach dem Eintauchen ins kalte Wasser stirbt.

Aufgrund der sicherlich sehr guten Konstitution (einige der Schüler übten zusammen mit ihrem Lehr im Winter das Eisbaden) und der durch Wind & Welle erfolgten Abkühlung hat wahrscheinlich keiner der 15 Kanuten unmittelbar nach der Kenterung einen Kälteschock erlitten. Und wenn doch, so sorgten zumindest die getragenen Schwimmwesten und das gekenterte, aber an der Wasseroberfläche treibende Drachenboot für entsprechenden Auftrieb, um den bis zu 5 Minuten andauernden Kälteschock zu überstehen.

Schwimmversagen

Beim Schwimmen im unter +15° C kalten Wasser ist ohne entsprechenden Kälteschutz nach 3 bis 30 Minuten damit zu rechnen, dass die Kälte die Funktionsfähigkeit von Muskeln und Nerven beeinträchtigt. Ein Schwimmer kann dann irgendwann, aber sehr plötzlich seine Arme und Beine nicht mehr kraftvoll bewegen und den Bewegungsablauf gezielt koordinieren. Zusätzlich auftretende Krämpfe bzw. Kreislaufprobleme führen schließlich dazu, dass selbst manch guter Schwimmer plötzlich nicht mehr in der Lage ist, wenige Meter bis zum rettenden Ufer zu schwimmen.

Gemäß einer Daumenregel von **Schenk** (1995) hätte bei +2° C Wassertemperatur die Nutzzeit der im Wasser schwimmenden Kanuten eigentlich nur 2 Minuten betragen dürfen!? D.h. keiner der dreizehn Richtung Ufer schwimmenden Kanuten hätte eigentlich eine Chance

gehabt, das Land zu erreichen. Dennoch haben es fünf Kanuten geschafft; denn bei der obigen Regel handelt es sich um eine Näherungsformel, die nur einen Durchschnittswert ermitteln kann. Bei der sportlichen Konstitution dieser Kanuten ist jedoch anzunehmen, dass deren persönliche Nutzzeit weit über der erwartenden liegen müsste. Je länger nun diese persönliche Nutzzeit ist, desto später setzt natürlich das Schwimmversagen ein.

12 Schüler und 1 Lehrerin schwammen los:

- Davon erreichten 4 Schüler plus Lehrerin das Ufer. Zu verdanken haben diese 5 Kanuten das in erster Linie ihrer besonderen Fitness, u.U. einem effektiverem Kälteschutz und wohl dem Tatbestand, dass sie zu jenem Typ Mensch gehören, der „langsamer auskühlt“. Das Schwimmversagen setzte folglich so spät ein, dass es ihnen letztlich auch mit Hilfe der Schwimmweste, die für den nötigen Auftrieb sorgte, gelang, gerade noch das Ufer zu erreichen.
- 2 weitere Schülerinnen retteten sich unterwegs auf eine Eisscholle und blieben trotz Nässe und Wind bis zur ihrer Rettung per herbeigerufenem Rettungsboot bei Bewusstsein. (Das kann übrigens als ein Beleg dafür gedeutet werden, dass es grundsätzlich besser ist, auf etwas hinauf aus dem Wasser zu krabbeln, als sich weiter im Wasser treiben zu lassen, und zwar auch noch bei 5 Bft. Wind, +2° C Lufttemperatur und einem Windchill-Faktor von -4° C.)
- Die verbliebenen 6 Schüler, die ebenfalls versuchten, ans Ufer zu schwimmen, litten wohl an Schwimmversagen, was jedoch zunächst ohne Folgen blieb, da ihre Schwimmwesten sie über Wasser hielten.
- Der beim Drachboot zurückgebliebene Lehrer wird seitdem vermisst. Wahrscheinlich trug er als einziger keine Schwimmweste oder hatte er sie der Schülerin gegeben, damit sie über noch mehr Auftrieb verfügte (?).

Unterkühlung

Beim Treiben im unter +25° C kalten Wasser besteht langfristig ohne entsprechenden Kälteschutz die Gefahr der Unterkühlung. Je kälter das Wasser ist, desto früher können sich die Folgen der Unterkühlung bemerkbar machen, wie anfängliches Muskelzittern, dann allmählich einsetzende Bewusstseinsstrübung und schließlich plötzlich eintretende Bewusstlosigkeit, die einhergeht mit Muskelstarre, verlangsamtem Herzschlag, nicht tastbarem Puls, nicht merkbarem Atem und fehlenden Reflexen.

5 Kanuten konnten aufgrund ihrer Konstitution und der Schwimmwesten schwimmend innerhalb von ca. 15 – 25 Minuten das Ufer erreichen. Sie erlitten keinen Kälteschock, kein Schwimmversagen und waren wohl nur schwach unterkühlt (→ 1. Grad der Unterkühlung: Erregungsphase).

6 Kanuten plus die Kanutin, die beim Drachenboot blieb, wurden nach ca. 46 bis 56 Minuten bewusstlos auf dem Wasser treibend geborgen. Sie erlitten keinen Kälteschock, konnten aber wegen Schwimmversagens nicht das Ufer erreichen. Die Schwimmwesten retteten sie vor dem Ertrinken, verhinderten jedoch nicht, dass sie bis zur Bewusstlosigkeit hinunter unterkühlten (→ 3. Grad der Unterkühlung: Lähmungsphase)

Ist es nun ein Wunder, dass diese 5 plus 7 Kanuten das +2° C kalte Wasser überlebten? Nun, Daten des **Canadian Red Cross** und der **US-SAR Task Force** deuten daraufhin, dass Überlebenschancen bestanden, letztlich weil die Schwimmwesten, die eigentlich nicht ohnmachtsicher waren, sie am Untergehen & Ertrinken hinderten:

Tab. 1: Kaltwasser-Überlebenschancen (Canadian Red Cross)

Wassertemperatur	hohe Chancen, sofern die Person nicht durch eine Ver- letzung beeinträchtigt ist	mögliche Chancen, aber die Person wird nicht mehr handlungs- fähig sein	geringe Chancen
+2,5° C	unter 20 min.	zwischen 20-80 min.	über 80 min.

Abgeleitet aus: Brooks (2003)

Tab. 2: Wie viel Zeit bleibt einem zum Handeln bzw. zum Überleben

Wassertemperatur	Zeit bis zur Erschöpfung bzw. bis zur Bewusstlosigkeit	Erwartete Überlebenszeit
0,3 - 4,5° C	15 – 30 min.	30 - 90 min.

Quelle: US-Search and Rescue Task Force (2002)

D.h. die 5 Kanuten, die ca. 16 bis 26 Minuten nach der Kenterung das Ufer schwimmend erreichen konnten, hatten es wohl noch gerade innerhalb jener Zeit geschafft, bevor „Handlungsunfähigkeit“ (frühestens nach 20 Min. und spätestens nach 80 Min.) (Tab. 1) bzw. totale „Erschöpfung“ (frühestens nach 15 Min. und spätestens nach 30 Min.) (Tab. 2) eintraten.

Die 7 Kanuten, die nach ca. 46 bis 56 Minuten bewusstlos aus dem Wasser geborgen wurden, waren wohl nicht chancenlos, denn maximal bestanden noch 80 bzw. 90 Minuten nach der Kenterung Überlebenschancen (Tab.1 und 2), minimal jedoch nur 30 Minuten (Tab. 2). Ihre Konstitution war wohl nicht so groß, um ein Schwimmversagen zu verhindern, aber sie reichte aus, um die Unterkühlung, d.h. die Abkühlung auf +16° bis +18° Körperkerntemperatur (!) zu überstehen. Eigentlich hätten sie nach Eintreten des Schwimmversagens untergehen und somit ertrinken müssen, aber ihre Schwimmwesten hielten sie über Wasser. Letztlich hatten sie nach dem Pech zu kentern und Schwimmversagen zu erleiden, gleich mehrfach großes Glück, und zwar nicht nur weil die leistungsfähigsten Schwimmer rechtzeitig den Alarm auslösen konnten, sondern auch weil sie:

1. den Kälteschock überstanden;
2. dank ihrer – eigentlich nicht ohnmachtsicheren - Schwimmwesten nach Eintreten der Bewusstlosigkeit nicht ertranken;
3. von den Rettern trotz der kaum sichtbaren dunkel-blauen Schwimmwesten im Wasser entdeckt wurden;
4. dank ihres starken Kreislaufs im Krankenhaus reanimiert werden konnten;
5. anscheinend das alles ohne bleibende körperliche Schäden überlebten.

Lediglich für den am Drachenboot zurückgebliebenen Lehrer kamen die Retter zu spät. Frühestens nach 15 bis 20 Minuten (Tab. 1 und 2) und spätestens nach 30 Minuten (Tab. 2) setzte bei ihm wahrscheinlich das Schwimmversagen ein und gleichzeitig auch das zunehmende Unvermögen, mit den immer schwächer werdenden Händen sich irgendwo am Drachenboot noch festhalten zu können; denn ein Drachenboot ist ja nicht wie ein Seekajak mit Rettungshalteleinen ausgerüstet. Spätestens bald nach 30 Minuten fehlte ihm wohl dann die Kraft, sich ohne den Auftrieb einer Schwimmweste über Wasser zu halten.

Hätte er eine Schwimmweste getragen, dann wären seine Überlebenschancen jedoch größer gewesen, zumindest wenn er von den Rettern, die etwa 46 bis 56 Minuten nach der Kenterung am Unfallort eintrafen, spätestens 80 bis 90 Minuten nach der Kenterung geborgen worden wäre (Tab. 1 und 2).

Text: Udo Beier

Link: www.kanu.de/nuke/Downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

26.02.2011 Traumtour: Split (Kroatien) nach Pescara (Italien) (Revier/Ausland)

Christian B hat im Forum von Kanu.de:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4906>

für die Querung der Adria eine Route von Split (Kroatien) nach Pescara (Italien) vorgeschlagen, die recht reizvoll ist. Ich habe sie mir mal bei Google-Earth angeschaut:

- Split (Kroatien) – Insel Brac (20 km) – Insel Hvar (21 km) – Insel Susac (45 km) – Insel Palagnuza (45 km) – Insel Pianoza (46 km) – Insel Treniti (23 km) – Termoli (Italien) (43 km) – Pescara (80 km) = ca. 330 km.

Traumhaft. Es gibt dort vier Inseln, die weit draußen zwischen Kroatien und Italien liegen, und zwar jeweils im Abstand von ca. 45 km, die es einem ermöglichen, die ca. 200 km lange Off-Shore-Strecke „inselhüpfenderweise“ jeweils am Tag zu überwinden. Da bietet es sich für einen leistungsfähigen Kanuten regelrecht an, diese „Traumroute“ mal auszuleben.

Diese Route ist bei Weitem mit einem Seekajak „realisierbarer“ als jene Ende Juli 2006 von den italienischen Outrigger-Fahrern (OC 6) weiter nördlich gewählte Route:

- von Veli Rat (Kroatien) nach Numana/Ancona (Italien) (ca. 120 km ohne Inselstopp) Non-Stopp in 12 Stunden mit Motorbootbegleitung, wobei jede Stunde 3 von 6 Leuten (aus 9 Leuten) ausgetauscht wurden.

Voraussetzung ist jedoch, dass ein solcher Off-Shore-Paddler durch und durch seetüchtig ist:

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

Wer so etwas in Angriff nimmt, muss natürlich solch eine Tour schon selber planen können. Dritte können einem da nicht viel sagen, außer dass es sich um eine Tour handelt, bei der es nicht auszuschließen ist, dass man – wenn das Wetter nicht so will, wie man es möchte – dabei **die höchsten Gewässerschwierigkeiten** erleben kann. 5 Meter hohe Wellen mit leicht brechenden Kämmen sollen dort draußen keine Seltenheit sein.

Auf solche Wetter- und somit Gewässerbedingungen muss man bei einer derartigen Tour schon vorbereitet sein. Wer diese Bedingungen (= Brecher von vorn, von der Seite, von achtern) dann das erste Mal dort draußen zwischen Kroatien und Italien erlebt, ist noch nicht reif für diese Querung. Und wer sich auf eine solche Tour erst zwei Monate vorher konditionell vorbereitet, sollte die Tour auf später verschieben. Marathonläufer trainieren doch schon ein ganzes Jahr lang vorher für ihren 42-km-Lauf, dabei haben sie nur etwas Zeit zu verlieren! Was spricht dagegen, wenn ein Off-Shore-Paddler der u.U. innerhalb von 7 Tagen 4 Marathons und 3 Halb-Marathons paddelnderweise hinter sich bringen muss, sich auf vergleichbare Weise fit macht, zumal er mehr nur als etwas Zeit verlieren kann, nämlich sein Leben!

Insgesamt **vier 45-km-Off-Shore-Etappen** auf fast stehendem – nicht wie bei einer Helgolantour auf strömendem - Gewässer sind zu paddeln. Das bedeutet mit Pausen 9 Stunden unterwegs zu sein. Bei 3 Bft. **Gegenwind** können es dann auch 11-12 Std. werden, und bis man schließlich im Felsengewirr der ersten beiden Inseln einen **brandungsfreien und „felsglatten“ Landeplatz** gefunden hat, vergeht nochmals 1 Stunde. Und bei 5 Bft. Gegenwind wird man wohl spätestens nach 2 Std. nur noch auf der Stelle paddeln. Man ist daher gut beraten, damit zu rechnen, auch mal bis in die **Dunkelheit** hinein zu paddeln oder die Nacht durchzupaddeln (vielleicht auch deshalb, weil plötzlich dort draußen endlich mal „Ententeichbedingungen“ herrschen, die man nicht verschlafen möchte):

www.kanu.de/nuke/downloads/Bft-Skala.pdf

Ach ja, schon 3 Bft. Gegenwind, und das 11-12 Std., halte ich bei einer 45-km-Querung für kritisch. Und bei einem seitlichen bzw. achterlichen Wind ab 3 Bft. möchte ich unterwegs nach Italien nicht in einem **Skeg-Kajak** sitzen und ab 4 Bft. achterlichen Wind hätte ich bei einem **Steuer-Kajak** immer Angst, dass irgendein Teil der Steueranlage das nicht stundenlang aushalten könnte.

Selbstverständlich muss die **Rolle** auch bei extremen Bedingungen sitzen und „**Reentry & Roll**“ auch (als einzige effiziente Wiedereinstiegsmethode nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg). Das gilt erst recht, wenn man im April dort unterwegs sein will; denn die Wassertemperaturen werden dann noch unter +15° C liegen.

Aber das reicht noch nicht: Ein **GPS**-Gerät, wasserdicht verpackt, mit einer Menge Ersatzbatterien, ist Voraussetzung dafür, dass man die angepeilten Inseln (auch bei diesigem Wetter) findet, und u.a. eine **Seenotbake**:

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

dass man im Seenotfall selber auch gefunden wird. Und wer nach einer Kenterung sein Seekajak schon mal verloren hat, wird sicherlich auch raten, sich bei einer solchen Solo-Tour mit einer „**Life-Line**“ an seinem Seekajak zu sichern:

www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf

Wenn das alles zutrifft und noch manches mehr:

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

kann ein Dritter einem eigentlich nur noch sagen:

- dass gerade zwischen den Inseln Palagnoza und Pianosa sechs verschiedene Fährlinien queren. Da muss man schon in der Lage sein, den Steuermann eines auf Kollisionskurs befindlichem Fährschiff auf sich aufmerksam zu machen (z.B. per **UKW-Sprechfunk** bzw. mit einer weißen **Rauchfackel**);
- auf welchen Inseln u.U. das Anlanden (z.B. aus Naturschutzgründen) verboten ist;
- wo man auf den Inseln gut anlanden und sicher bei Sturm biwakieren kann;
- und ob man von jeder Insel aus **Handy-Empfang** hat.

Dass mit dem Biwakieren wird sicherlich einem Solo-Paddler keine großen Probleme bereiten, obwohl ich vermute, dass zumindest auf der Insel Susac das Anlanden nicht so einfach sein wird (die Fotos bei Google-Earth geben hierüber Auskunft). Ein fehlender Handy-Empfang (zumindest auf den Inseln Susac und Palagnoza(?)) könnte jedoch schon Folgen haben; denn wie soll man sonst an den Wetterbericht kommen? Entweder über Handy z.B. per SMS-Abo (siehe www.wetterwelt.de) oder per Kurzwellen-Radio (aber sendet Radio Österreich immer noch den Seewetterbericht für diese Region, und wann)?

Apropos Wind, in dem Buch von **J.Rigo: Die Winde des Mittelmeers (2009)**, ist hierzu u.a. Folgendes über die Adria zu lesen:

- Es gibt dort zwei vorherrschende Windrichtungen. Im Sommer, so von Mai bis Ende September) weht ein Nordwestwind (Maistro), der mittags 5 bis 6 Bft. erreichen kann und abends sich legt. Ab Oktober dreht der Wind auf Südost (Jugo/Schirokko) und kann bis zu 4-6 Bft. erreichen.
- Im Juni/Juli herrschen mit 13 % bzw. 12% die meisten Windstillen.

- Ansonsten kommt der Wind selten aus gleich bleibender Richtung.

In der **YACHT**, Nr. 3/11, wird über den Wind vor der kroatischen Küste Folgendes berichtet:

- Sommer: Thermisches Leichtwindrevier (3-4 Bft.), das vom Mistral aus Nordwest bestimmt wird; abends Flaute;
- Bora-Risiko: aus N – NO;
- Frühjahr und Herbst: Bora- und Jugo(Schirokko)-Phasen (mit Sturmstärke) werden häufiger.

Im Buch „**Seewetter**“ (hrsg. v. **Seewetteramt**) kann man lesen,

- dass im April an 2 Tagen im Monat mit der Bora zu rechnen ist:

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

Und bei **Windfinder.com** gibt es eine Wind- und Temperaturstatik von der weit draußen vor der kroatischen Küste liegenden Insel Vis, die Daten liefert, die repräsentativ für den Off-Shore-Bereich sein dürfte:

http://de.windfinder.com/windstats/windstatistic_vis.htm

Ja, das wär's. Wenn's Wetter stimmt, wird's klappen, vielleicht sogar unter 14 Tagen Nun, und wenn man selber an seinem eigenen Leistungsvermögen zweifelt oder am Wetter verzweifelt, wird man es sicherlich schon nach der ersten großen Off-Shore-Passage nach Susac merken und kann dann immer noch 'rüber machen zur 25 km im Osten liegenden bewohnten Insel Lastovo und anschließend von dort aus über die Inseln Korcula, Hvar und Brac zurück nach Split eine Route paddeln (ca. 300 km), die sicherlich nicht minder traumhaft ist. Aber auch dort kann man nicht nur im April Probleme mit dem Wind, dem Seegang und – im Falle einer Kenterung – mit der Wassertemperatur (unter +15° C im April) bekommen.

Text: Udo Beier

25.02.2011 **Rund Isle of Skye** (Schottland) (Revier/Ausland)

Im KANU-MAGAZIN berichtet **Björn Nehrhoff** in dem Beitrag:

„Zornes Insel ganz zahm: Solo um die Isle of Skye“

von seiner ca. 300 km langen und x-Tage dauernden Umrundung dieser im Westen von Schottland liegenden Insel. Es handelt sich um ein anspruchsvolles und abwechslungsreiches Revier. Je nach Wetter kann man Fallwinde erleben, je nach Windrichtung Brandung und Kreuzseen, je nach Tide Stromkablungen (Tidal Races) und lange Landpassagen vom Biwakplatz zum Wasser, je nach Bucht auch mal Sandstrand, je nach Jahreszeiten Mücken satt und je nach Paddelerfahrten u.U. die eine oder andere Kenterung.

Leider ist die Anreise etwas aufwändig (z.B. per Fähre von Esbjerg (DK) nach Harwich (GB), aber unterwegs bis zur Isle of Skye kann man ja auch noch etwas Landschaft erleben. Und leider versäumt es der Autor, Info-Quellen über die aktuellen Tidenzeiten, den verwendeten SMS-Wetterbericht und geeignete Karten (empfehlenswert sind für solch eine Tour immer entlang der Insel topografische Karten 1:50.000 von OS Landranger/Schottland, Nr. 23, 32 + 33) zu nennen. Dafür hat er einen kurzweiligen Reisebericht verfasst, der nicht nur vom Küstenkanuwandern handelt.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 1/11, S.90-97 – www.kanumagazin.de

Link: Kartenbestellung z.B. bei www.fernwege.de/karten/uk/text/index.html

Wetterbericht: Met Office UK Weather Forecast
www.metoffice.gov.uk/weather/uk/uk_forecast_wind.html

Gezeitendaten: National Oceanography Centre (NTSLF)
www.pol.ac.uk/ntsfl/tidalp.html

20.02.2011 **Rund Bornholm (Dänemark)** (Revier/Ausland)

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

„Bornholm – Tour um die dänische Sonnenscheininsel“

über eine Umrundung von Bornholm in 5 Tagen (Rønne – Hammerhavn – Gudhjem - Svaneke – Dueodde – Rønne). Angereist wurde per Fähre von Saßnitz nach Rønne und navigiert nach einer „Kompass Wander- und Radkarte Bornholm (1:50.000)“. Der Beitrag ist wie ein kleiner Reiseführer von der Küste Bornholms geschrieben.

Zum Revier ist u.a. Folgendes zu lesen:

- *„Die exponierte Lage der Insel mitten in der Ostsee ermöglicht Wellen eine lange Anlauffläche, was schon bei andauernden Winden der Stärke 4 Bft. zu Meter hohen Wellen führen kann. Reflektierende Felsküsten erhöhen den Schwierigkeitsgrad ebenso wie lange Brandungszonen. Die Tour ist daher nur für Fortgeschrittene mit Erfahrung in Wind, Wellen und Fels zu empfehlen.“*

Übrigens, wer weniger erfahren und leistungsfähig ist, der kann natürlich Bornholm auch umrunden, und zwar bei „Ententeichbedingungen“. Dafür sollte man dann aber für die ca. 120 km lange Rundtour 14 Tage ansetzen; denn nicht jeden Tag wird es nur mit 1-2 Bft. oder ablandig wehen.

Wer sehr erfahren ist, der sollte es nicht versäumen, einen Abstecher zu den etwa 18 km entfernt und hinterm Horizont liegenden „Erbseninseln“ Christiansö zu unternehmen.

Und wer die Herausforderung sucht, der kann ja per Seekajak:

- die 40 km von Schweden (Sandhamaren)
- oder die 90 km von Rügen (Lohme)
- oder die 95 km von Polen (Kolberg)

'rübermachen (letzteres wurden schon von polnischen Kanuten realisiert).

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 2/11, S.20-25 – www.kajak-magazin.com

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Bornholm.pdf (1988)

13.02.2011 **Windchill 2.0: Seit 2001 ist es spürbar wärmer geworden!** (Wetter)

Ja, es ist spürbar wärmer geworden! Die Berechnung des **Windchills**, also die Ermittlung der **gefühlten Lufttemperatur in Abhängigkeit von der gemessenen Windstärke** hat sich nämlich geändert.

Seit Nov. 2001 (!) gibt es eine neue Berechnungsformel, die nicht mehr zu ganz so niedrigen Temperaturwerten kommt. D.h. die gemessene Lufttemperatur fühlt sich bei Wind wohl immer noch etwas kälter an, aber nicht mehr ganz so kalt. Z.B.:

- bei +5°C Lufttemperatur und 5 Bft. Wind (= 29-38 km/h) liegt die gefühlte Temperatur gemäß neuer Berechnungsformel zwischen 0° und -1° C, gemäß alter Berechnung (nach Sipl/Passel) aber zwischen -6° und -8° C.

Die bisherige von **Sipl/Passel** entwickelte Formel ging von weniger realistischen Messvorgaben, -anordnungen und -interpretationen aus. Z.B. wurde angenommen, dass die von Wetterberichten mitgeteilte Windgeschwindigkeit, die in 10 m Höhe gemessen wird, auch noch in Kopfhöhe herrscht, obwohl in 2 m Höhe die Windgeschwindigkeit nur noch 2/3 so hoch ist. Dadurch – und nicht wegen der Vernachlässigung des Treibhauseffektes - ergaben sich zu niedrige Temperaturwerte. (s. hierzu: <http://de.wikipedia.org/wiki/Windchill>)

Bei der seit 2001 gültigen Formel ist das und manches andere korrigiert worden. Dennoch geht auch in diese neue Berechnungsformel nicht alles ein. So werden nicht berücksichtigt:

- der Einfluss des Sonnenscheins (erhöht den Windchillfaktor um +5 bis +10° C),
- die Luftfeuchtigkeit (je feuchter, desto niedriger (gilt bei Temperaturen unter +10° C),
- die Höhe (ausgegangen wird von Meereshöhe, d.h. in der Höhe ist er niedriger),
- die Hautfeuchtigkeit (je nasser, desto niedriger).

Letztlich ist am Windchill zu kritisieren, dass er mit der Angabe der „gefühlten“ Lufttemperatur vortäuscht, dass es sich um eine objektive Größe handelt. In Wirklichkeit ist es eine subjektive Größe, d.h. nur der Einzelne kann sagen, welche Temperatur er fühlt und die ist auch abhängig:

- davon, ob wir den Wind als Gegen- oder Rückenwind erleben und wie schnell wir uns fortbewegen (bisherige Annahme: Fußgängertempo (ca. 4,827 km/h)),
- vom subjektiven Kälteempfinden („Kalduscher“ und „Winterschwimmer“ sind nicht so kälteempfindlich),
- dem Körperfettanteil (bisherige Annahme: Mann, 175cm, 75 kg, 35 Jahre),
- dem Bartwuchs (je dichter, desto wärmer),
- von aufgetragener Haut- bzw. Sonnencreme (je dicker aufgetragen, desto wärmer),
- und selbstverständlich von der Bekleidung (inkl. Brille) (je geschützter, desto wärmer)
- bzw. sonstigem natürlichen Windschutz der Umgebung (auf- bzw. ablandiger Wind mit bzw. ohne Windschutz (z.B. Wald, Steilküste, flacher Sandstrand)).

Wegen dieser vielen subjektiven Größen verlieren eigentlich alle konkreten Temperaturangaben zum Windchill an Aussagekraft. Deshalb wird auch fast nur noch in den nordamerikanischen Wetterberichten die „gefühlte“ Lufttemperatur prognostiziert. Den europäischen Wetterämtern reichen in der Regel die Angaben über Lufttemperatur und Windstärke aus. Alle weiteren Interpretationen werden den Individuen überlassen, die schnell am eigenen Körper spüren und dadurch lernen, dass es einem kälter erscheint, wenn es windet, und noch kälter, wenn es stürmt, aber „kuschelig“ warm, wenn man sich bei -5° C im Windschatten von der Sonne verwöhnen lässt.

Wem das nicht reicht, sollte sich bei **Wikipedia** die Windchill-Tabelle anschauen. Vielleicht genügt einem auch der folgende Auszug, um sich einen objektivierbaren Eindruck von der „gefühlten“ Temperatur zu machen:

Auskühlungseffekt des Windes (Windchill) (gültig seit Nov. 2001)

Windstärke	tatsächliche Lufttemperatur			
	-5° C	0° C	+5° C	+10° C*
„gefühlte“ Temperatur				
3 Bft. = 3,4-5,4 m/s = 12 – 19 km/h	-10° bis -11° C	-4° bis -5° C	+2° bis +1° C	+8° bis +7° C
5 Bft. = 8,0-10,7 m/s = 29 – 38 km/h	-13° bis -14° C	-6° bis -7° C	0° bis -1° C	+7° bis +6° C
7 Bft. = 13,9-17,1 m/s = 50 – 61 km/h	-15° bis -16° C	-8° bis -9° C	-1° bis -2° C	+6° bis +5° C

* Der Windchill hat erst bei Lufttemperaturen von unter +10°C Bedeutung.

Übrigens,

→ www.explorermagazin.de/chilrech.htm

bietet einen Windchill-Kalkulator an. Man gibt Temperatur (C) und Windstärke (km/h) an und erhält dann den neuen bzw. alten Wert für die dazugehörige „gefühlte“ Temperatur.

Text: Udo Beier

Link:

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

06.02.2011 **Südschwedische Schären** (Karlskrona) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Bernhard Nentwich** in dem Beitrag

„Südschwedische Schären rund um Karlskrona“

Ziel war es nicht, auf Gepäckfahrt zu gehen, sondern von einem Standquartier aus täglich Spritztouren zu unternehmen. Gezeltet wurde auf der Insel Surkö, die über Brücken vom Festland aus zu erreichen ist.

Als Karten kommen u.a. die schwedischen topografischen Karten Terrängkartan (1:50.000), Nr. 511 (Ronneby) und Nr. 512 (Karlskrona). Vor Ort soll es jedoch im Touristenbüro und auf dem Zeltplatz eine Info-Karta 1:75.000 kostenlos geben.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 2/11, S.12-15 – www.kanu.de

Link: Kartenbestellung z.B. bei www.mapfox.de

02.02.2011 **Über den Äquator vom Senegal nach Brasilien** (Geschichte)

„Stell Dir vor Du, paddelst über den Südatlantik und keiner merkt es!?“

Ja, Abenteurer sterben nicht aus. Am 26.10.10 brach **Aleksander Doba** (64) von Dakar (Senegal/Afrika) auf, um mit einem Kajak nach Fortaleza (Brasilien/Südamerika) zu paddeln

(Luftlinie: ca. 2.700 km, gepaddelte Strecke ca. 3.500 km(?)). Aleksander Doba wäre dann der Zweite, der in einem Kajak den Atlantik überquerte, und wenn mit Segel ausgerüstete Faltboote auch zu den Kajaks zählten, der Vierte:

1928 schaffte **Franz Romer** in einem maßgeschneiderten Klepper-Faltboot (640x110 cm; 73 kg Eigengewicht und 450 kg Gesamtgewicht) in 58 Tagen die Überfahrt. Er startete am 10.6.28 von Las Palmas (Kanarischen Insel) aus nach St. Thomas (Virginislands/Karibik) (ca. 4.800 km). Zuvor war er am 28.3.28 mit seinem Faltboot von Lissabon (Portugal) über Sagres (Portugal), Arrecife (Lanzarote) und Gran Canaria nach Las Palmas (10.5.28) gesegelt. Bei der Weiterfahrt Richtung New York geriet er jedoch in einen Orkan und ist seitdem verschollen:

→ www.kuestenkanuwandern.de/geschi/030910_b.html

→ www.kuestenkanuwandern.de/geschi/040408_c.html

1956 wiederholte **Hans Lindemann** im Serien-Klepper-Faltboot (520x87 cm; 27 kg Eigengewicht und 300 kg Gesamtgewicht) diese Querung. Er startete am 20.10.56 von Las Palmas aus, segelte los und landete nach 72 Tagen in St. Martin (Karibik) an:

→ www.kuestenkanuwandern.de/geschi/050406_a.html

→ www.kuestenkanuwandern.de/geschi/060903.html

2001 querte der Brite **Pete Bray** – nachdem er ein Jahr vorher bei seinem 1. Versuch nach 2 Tagen in Seenot geriet und geborgen werden musste - in einem extra für ihn gebauten Kajüt-Kajak den Nord-Atlantik. Dieses Mal jedoch erstmals in West/Ost-Richtung. Er startete von 22.06.01 von Neufundland aus, paddelte unterstützt von Wind & Golfstrom los und landete 75 Tage später in Irland an (ca. 3.300 km):

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070305.html

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020119.html

Nun war als vierter der Pole **Aleksander Doba** (ca. 64.000 km im Fahrtenbuch; 1999 Ostseeumrundung – 4.300 km in 80 Tagen) – auf den Spuren des „Tretbootfahrers“ **Rüdiger Nehberg** (Senegal – Brasilien in 68 Tagen)– auf dem Atlantik unterwegs. Sein Ziel war es, als erster Kanute den Süd-Atlantik zu queren. Er paddelte ebenfalls in einem extra für ihn konstruierten Kajüt-Kajak (700x100 cm; Gesamtgewicht 550 kg) mit „Überrollbügel“ (= Kenterbügel), aber ohne Segel. Insgesamt hatte er Verpflegung für 100 Tage dabei.

Dank Wetter, Wind und Strömung auf der einen Seite und dank seiner Ausdauer und seines Durchhaltewillens auf der anderen Seite schaffte er es schließlich am 2. Februar 2011 süd-amerikanischen Boden zu betreten. Er landete am Strand nahe des Ortes Acaraú (nördlich von Fortaleza) an und paddelte dann mit auflaufendem Wasser über die Flussmündung bis zum Hafenort hoch.

Aleksander Doba wurde nichts geschenkt! Wind & Strom hatten ihn nämlich nicht immer in Richtung Brasilien, manchmal sogar rückwärts, zwischendurch auch mal im Kreis treiben lassen. Erst in den letzten Wochen kam er eigentlich erst so richtig voran. Dank des Südäquatorialstroms schaffte er einmal an einem einzigen Tag 120 km. Die letzten Tage wurden jedoch wieder zur Qual, da Wind & Strom ihn Richtung Nord-West, d.h. immer entlang der der Küste treiben ließ. Deshalb landete er auch nicht in Fortaleza, sondern weiter nordwestlich in Acaraú an.

Ob er die Querung schaffen wird, war bis zum Schluss nicht sicher. Kann doch immer etwas dazwischen kommen. So scheiterte der Australier **Andrew McAuley**, der 2007 als erster Kanute versuchte, solo von Tasmanien nach Neuseeland (Südinsele) zu paddeln, noch 80 km vor seinem Ziel:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070213.html

100 Tage war **Aleksander Doba** unterwegs. Exakt für so viele Tage hatte er Proviant dabei! Angst vorm Verhungern & Verdursten hatte er jedoch nicht; denn immer wieder sprangen Fliegende Fische in sein Boot und Regenschauer sorgten für genügend Trinkwasser. Sollte der Regen mal aussetzen, griff er auf seine handbetriebene Entsalzungsanlage zurück und pumpte ... ca. 4 Std./Tag, um die tägliche Flüssigkeitsbedarf zu stillen.

Insgesamt soll er lt. GPS 5.384 km unterwegs gewesen sein (bei einer Luftlinienlänge knapp über 2.700 km). Wie viel Kilometer er davon paddelnderweise zurückgelegt hat, lässt sich leicht errechnen: Mit seinem 700x100-cm-Kajüt-Kajak (max. Gesamtgewicht 550 kg) konnte er ca. 3 km/h paddeln. Bei einem angenommenen 12-Std.-Tag und 100 Paddeltage käme er dann auf ungefähr 3.600 km.

Aleksander Doba hat eine großartige, eine schier unbegreifliche Leistung erbracht. Erstaunlich zu was manche Menschen fähig sein können. Mal sehn, wann einer oder eine sich daran macht, den Indischen Ozean oder den Pazifik mit dem Kajak zu queren. Zumindest im Ruderboot sollen beide Ozeane schon überquert worden sein und die erste Hälfte des Pazifiks von USA nach Hawaii hat 1987 schon **Ed Gillet** solo in einem serienmäßigen Zweier-Kajak geschafft. Er benötigte für die ca. 3.900 km lange Strecke 63 Tage.

Text: Udo Beier

Links:

www.kanumagazin.de/szene/news/mit-64-jahren-allein-ueber-den-atlantik/

<http://transatlantic2010.blogspot.com>

www.aleksanderdoba.pl/index.php?lang=en

25.01.2011 **Karten von den Alandinseln** (Finnland) (Revier/Ausland)

Über die Aland-Inseln gibt es eine Kartenmappe mit insgesamt 7 topografischen Blättern (DIN A3) im Maßstab 1:100.000 zum Preis von 44,20 Euro

„**Paddla Kajak pa Aland**“ (2009)

Die Kartenblätter decken das ganze Gebiet um die Aland-Inseln herum ab und reichen bis zum finnischen Festland.

Bezug: z.B. <http://geobuchhandlung.eshop.t-online.de/Seekajakatlas-Aland>

19.01.2011 **Mittelmeer – Windverhältnisse** (Revier/Ausland)

Sonnenschein und Wärme veranlassen manchen Küstenkanuwanderer, zwischen April und Oktober entlang der Mittelmeerküste zu paddeln. Wie sieht es aber in dieser Zeit mit dem Wind aus?

Allgemein gilt, dass zwischen Mitte Juni und Mitte September die Mittelmeerküste vom thermischen Wind (= Seewind) geprägt wird, der zur Mittagszeit zunimmt und vielfach 5-6 Bft. erreichen kann.

In der YACHT finden wir dazu in dem Übersichtsartikel

„**Ab in den Süden**“

u.a auch etwas über die Windverhältnisse von insgesamt 8 Regionen:

Balearen (Ibiza, Mallorca, Menorca):

- Sommer: thermische Wind aus unterschiedlichen Richtungen;
- Mistral-Risiko: an der Nordseite von Mallorca und Menorca;
- Herbst und Winter: vereinzelt ziehen schwere Stürme aus Westen durch.

Cote d'Azur (Marseille bis Monaco):

- Frühjahr: Mistral-Risiko bis zu 20 %;
- Sommer: thermische Brise mit 3-4 Bft. aus S bis O, gegen Abend oft Flaute;
- Hochsommer: der Mistral kann er jederzeit einsetzen und mehrere Tage anhalten; besonders im Westteil stark (bis 6-8 Bft.); zwischen St. Tropez und Nizza schwächer;
- Herbst: Mistral-Risiko steigt auf über 30 %.

Korsika/Sardinien:

- Im Sommer: Libeccio mit mittleren Windstärken aus W bis SW oder Mistral aus NW; längere Schwachwindphasen möglich;
- Straße von Bonifacio: starke Düsenwirkung bei westlichen Winden, die bei Mistral für Starkwind oder Sturm sorgt;
- Herbst: Mistral-Risiko bis zu 30 %. Es kann auch der Schirokko aus S – SO wehen.

Südtalien (Liparische Inseln, Sizilien):

- Sommer: leichte Thermik aus NW mit 3-4 Bft. am Nachmittag; nachts oft Flaute; selten Schirokko-Phasen aus S; häufig Wärmegewitter.

Kroatien:

- Sommer: Thermisches Leichtwindrevier (3-4 Bft.), das vom Mistral aus Nordwest bestimmt wird; abends Flaute;
- Bora-Risiko: aus N – NO;
- Frühjahr und Herbst: Bora- und Jugo(Schirokko)-Phasen (mit Sturmstärke) werden häufiger.

Ionisches Meer (West-Griechenland):

- Sommer: Thermischer NW-Wind (nachmittags bis zu 4 Bft.); nachts oft Windstille; mitunter kräftige Gewitter;
- Frühjahr und Herbst: teils länger Flaute oder SO-Wind.

Ägäis:

- Meltemi: ab Mai zunehmend, Maximum zwischen Juni bis August 4-5 Bft. aus NO (Nordägäis), N (Kykladen) oder NW (Dodekanes) mit 80 % Wahrscheinlichkeit; bei Düseneffekten bis 6-7 Bft.; nachts muss der Meltemi nicht nachlassen;
- Frühjahr und Herbst: zu 20 % Starkwindwahrscheinlichkeit, ansonsten thermischer Wind mit Flautenphasen oder S-Wind (Schirokko) mit Regen.

Türkei (Südwesten – Cesme bis Kas):

- Meltemi: aus NW bis Marmaris (bis Starkwindstärke), weiter östlich schwächer; Düseneffekte zwischen den Inseln;
- Frühjahr und Herbst: längere Abschnitte mit wenig Wind; ab Mitte Oktober stürmischer S-Wind (Lodos).

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 3/11, S.26-47 – www.yacht.de

Literatur: J.Rigo: Die Wind des Mittelmeers (2009, 144 S.)

17.01.2011 **Marktübersicht 2011 – Seekajaks (Einer)** (Ausrüstung)

Die

„DKV-Marktübersicht – Seekajaks (Einer)“

ist aktualisiert worden (Stand: 1/11) und kann auf der DKV-Homepage eingesehen werden:

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

Insgesamt enthält die Marktübersicht die Daten von über 300 Seekajaks, die von mehr als 100 europäischen Herstellern/Händlern/Importeuren angeboten werden. Übrigens, es werden nur Seekajaks aufgeführt, die mindestens 470 cm lang sind und – abgesehen weniger Ausnahmen - über mindestens eine doppelte Abschottung verfügen. Das Volumen dieser Seekajaks reicht von 222 Liter bis über 500 Liter.

Warum werden die Seekajaks in dieser Marktübersicht nach Volumen sortiert?

Nun, ich hätte auch die Länge eines Seekajaks als Kriterium auswählen können, letztlich weil viele Küstenkanuwanderer am liebsten ein leicht laufendes Seekajak haben möchten und denken, dass gemäß der Bootsbauerweisheit „Länge läuft“ ein langes Seekajak ein schnelleres Seekajak sei. Für den Leichtlauf ist jedoch nicht die Länge, sondern die – von den meisten Herstellern verschwiegene - Wasserlinienlänge eines Seekajaks entscheidend, und auch das gilt nur in Verbindung z.B. mit:

- einer möglichst schmalen Wasserlinienbreite,
- möglichst wenig Kielsprung,
- möglichst konvexem Unterwasserschiff,
- möglichst ausgeprägtem Rundspant,
- möglichst geringem Gewicht.

Da jedes Seekajaks in der Praxis andere Designmerkmale aufweist, wirkt sich die Länge von Seekajaks der gängigen Größenklasse (4,70 m bis 5,50 m) allein auf den Wasserwiderstand (hier: Wellenwiderstand plus Widerstand der benetzten Bootsfläche) erst dann aus, wenn schneller als 8 km/h gepaddelt wird, zumindest gilt das für über 100 Seekajaks, die vom us-amerikanischen SEA KAYAKER seit getestet wurden:

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

Die „Länge über alles“ liefert also nur eine vage Hoffnung, dass ein langes Seekajak auch schnell laufen könnte, nichts mehr.

Aus dem Volumen dagegen kann man Folgendes u.a. ableiten, nämlich etwas

- über das Gepäckvolumen (=> Bug- und Heckvolumen),
- über das Cockpitvolumen (=> je größer das Cockpitvolumen desto schlechter kann der Schenkel- und Hüfthalt sein und desto mehr Wasser ist nach einer Kenterung mit Ausstieg zu lenzen),
- über die Windempfindlichkeit (=> je weniger beladen ein Seekajak wird, desto windempfindlicher kann es werden und desto schwerer wird einem das Kurshalten fallen können)
- über den Nasslauf, Kippligkeit und Mövriierbarkeit (=> je stärker beladen ein Seekajak wird, desto nasser kann es laufen, desto weniger kippelig könnte es sein und desto behäbiger ist es zu manövrieren).

Solange man es also vorzieht, mit seinem Seekajak Tages- oder Gepäcktouren statt Wettfahrten zu machen, sollte man folglich mehr auf das Volumen eines Seekajaks achten. Bei der Länge genügt es, wenn das in Frage kommende Seekajak so zwischen 4,70 m und 5,50

m liegt. Damit das möglich ist, sind die Seekajaks in der DKV-Marktübersicht so sortiert worden, dass die Seekajaks mit niedrigem Volumen am Anfang stehen (z.B. „Black Pearl LV“ <546x50cm und 222 Liter Volumen> des norwegischen Herstellers SEABIRD) und mit hohem Volumen am Ende aufgeführt werden (z.B. „Solstice Titan“ <540x61cm und 531 Liter Volumen> des kanadischen Herstellers CURRENT DESIGNS). Zum Schluss wird noch eine Menge von Seekajaks aufgeführt, deren Hersteller nichts über das Volumen ihrer Seekajaks aussagen. Ob sie das nicht können, nicht wollen oder nicht für wichtig erachten, darüber muss jeder hier selber sich ein Urteil bilden.

Text: Udo Beier

13.01.2011 **Halb-Rund Spitzbergen** (Revier/Ausland)

Jürgen Schütte berichtet auf seiner Homepage von einer Tour entlang Spitzbergens Küste. Er startete mit seinem – mit zwei Auslegern ausgerüsteten -Faltboot am 18.6.10 in Longyearbyen und plante Spitzbergen im Uhrzeigersinn zu umrunden. Schlechtes Wetter zwang ihn schließlich dazu, sich am 12.8.10 von der Küstenwach abholen zu lassen ... per Hubschrauber. Insgesamt war er 53 Tage unterwegs und 850 km weit gekommen (siehe hierzu die Kartenskizze in seinem Beitrag.

Quelle: www.juergen-schuette.de/news.htm

11.01.2011 **Rund Südamerika: Freya Hoffmeisters neue Herausforderung** (Geschichte)

Nach Island (1.620 km in 33 Tagen), Neuseelands Südinsel (2.386 km in 69 Tagen) und Australien (13.800 km in 332 Tagen) hat sich **Freya Hoffmeister** (46) nun Südamerika (ca. 22.000 km ca. 660 Tagen?) vorgenommen! Auf ihrer Homepage:

<http://qajaqunderground.com/2011/01/05/the-2nd-continent-will-be/>

präsentiert sie ihr „Projekt“:

Ihre Grobplanung sieht vor, dass sie aus Rücksicht auf Familie & Firma Südamerika in insgesamt 3 Etappen umrunden möchte und dazwischen weitestgehend in Deutschland pausieren wird.

Die **erste Etappe** startet sie etwa im September/Oktober 2011 in Valparaiso / Chile, um dann – wie bei ihrer „Race Around Australia“ - entgegen den Uhrzeigersinn die Umrundung in Angriff zu nehmen. Zunächst geht es die verregnete Pazifikküste hinunter vorbei an Punta Arenas, durch die Magellan Straße – Cape Horn wird sie vermutlich rechts liegen lassen, denn die gesamte Strecke ist lang genug – zum Atlantik und dann weiter immer die Küste entlang bis nach Buenos Aires / Argentinien, wo sie ca. 7-8 Monate später anlanden möchte. Das reicht ihr zunächst. Außerdem erspart sie sich so die Querung der ca. 250 km breiten Bucht „Rio de la Plata“.

Die **zweite Etappe** beginnt sie nach einer Sommerpause in Deutschland im September/Oktober 2012. Von Argentinien aus paddelt sie vorbei an den Küsten von Uruguay, Brasilien, Französisch Guayana, Surinam und Guayana bis nach Caracas/Venezuela. Sie denkt auch diesen Abschnitt in ca. 7-8 Monaten zu bewältigen. Der Äquator und auch das ca. 300 km breite Amazonasdelta werden wohl zur Regenzeit überquert. Sie freut sich schon auf die täglichen kostenlosen tropischen Frischwasserduschen, sind diese doch sicherlich wärmer als die Regenschauer an der chilenischen Pazifikküste.

Zur **dritten und letzten Etappe** wird Freya Hoffmeister nach einer Erholungspause in Deutschland im September/Oktober 2013 von Venezuela aus starten. Vor ihr liegen dann „nur noch“ Kolumbien, Panama (inkl. seinem Kanal), Kolumbien, Ecuador, Peru und schließlich Chile mit dem Ziel Valparaiso. Vielleicht schafft sie diese Etappe rechtzeitig vor ihrem 50sten Geburtstag im Mai 2014.

Insgesamt wird sie wohl um die 22.000 km paddeln und dafür ca. 22 Monate benötigen, was bedeutet, dass sie jeden Monat etwa 1.000 km und jeden Tag durchschnittlich knapp über 33 km zurücklegen muss. Und wenn es einmal weniger Kilometer sind, müssen es am nächsten Tag halt wieder mehr sein. Das dürfte für Freya zu schaffen sein; denn rund Island paddelte sie durchschnittlich (inkl. Ruhetage) 49 km/Tag, rund Neuseelands Südinsel 35 km/T und rund Australien 42 km/T.

Dieses Mal will Freya jedoch keinen „Race Around South America“ veranstalten, d.h. sie will sich wohl etwas mehr Zeit nehmen. Ob sie das wirklich kann???

Nichtsdestotrotz wird diese Tour eine große Herausforderung sein. Sie erstreckt sich nicht nur über 65 Breitengrade (vergleichbar mit dem Abstand zwischen Dänemark und Angola), sondern streift dabei insgesamt die Küsten von 12 verschiedenen Ländern mit den unterschiedlichsten Gewässerschwierigkeiten. Salzwasserkrokodilen wird sie wohl dieses Mal nicht begegnen, aber alles andere wird möglich sein. Gefahren wird es genug geben ... wenn nicht auf dem Wasser, so dann an Land.

Noch ist Freya nicht unterwegs. Wer ein paar Tipps für sie hat, potenzielle Kontaktpersonen kennt, möge diese ihr mitteilen. Auf alle Fälle sollte sie schon mal Samba lernen, für den Fall, dass sie z.Zt. des Karnevals gerade an Rio de Janeiro vorbei paddelt.

Natürlich ist Freya „verrückt“! Aber sind wir Paddler nicht alle etwas verrückt zumindest in den Augen anderer, die das Paddeln nicht so tierisch ernst nehmen?

Text: Udo Beier

05.01.2011 **Nordfriesische DKV-Kanustationen** (Revier/Inland)

Die **Halligen Hooge (Seglerhafen)** und **Langeness (Hilligenley)** verfügen über DKV-Kanustationen, d.h. Plätze auf denen Küstenkanuwanderer willkommen sind und wo per Zelt übernachtet werden kann. Verdanken tun wir das einer Initiative von **Werner Born** (LKV Bremen), der 2002 mit dem Gasthausbesitzer von der Warft „Hilligenley“, Herrn Karau, vereinbarte, sich der Küstenkanuwanderer „anzunehmen“, und **Eckehard Schirmer** (LKV Schleswig-Holstein), der 2005 eine ähnliche Vereinbarung mit dem Hallig Segel Club Hooge e.V. (HSCH) traf.

Eckehard Schirmer (Küstenreferent des LKV Schleswig-Holstein) berichtet im SEEKA-JAKFORUM darüber, wie diese Kanustationen anzufahren sind, welche Befahrungsregeln zu beachten sind, mit welchen Gefahren zu rechnen sind, wer die Ansprechpartner sind und wie man sich dort verhalten sollte:

www.seekajakforum.de/wissen12.html

Weitere Infos über diese DKV-Kanustationen und das dortige Küstenkanuwanderrevier findet man auch unter:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-DKV-Kanu-Station-Hooge.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hooge.pdf

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

www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Befahren&Betreten-Nordsee.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf
www.kanu.de/nuke/downloads/Befahren&Betreten-Nordsee.pdf

01.01.2011: **Nico-Signal: Rohrkreierer 2010/2011** (Ausrüstung)

Alle Jahre wieder können es manche Sportbootfahrer nicht lassen, zum Jahreswechsel mal auszuprobieren, ob ihre Seenotsignalmittel noch und wie funktionieren.

Vor genau 3 Jahren wurde darüber schon einmal im Kanu-Forum berichtet:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=1027>

Es ist daher an der Zeit, wieder einmal auf die Gefahren von Seenotsignalmittel im Allgemeinen und dem NICO-SIGNAL im Besonderen hinzuweisen:

Bei den Seenotsignalmitteln handelt sich um "Sprengmittel", deren Auslösung nie völlig unproblematisch & risikofrei ist. Deshalb dürfen sie auch nur im Seenotfall gezündet werden!

Was passieren kann, wenn man eine Signalkugel mit Hilfe eines NICO-SIGNALs abschießt, hat mir ein Cat-Segler gemailt: Zu Silvester 2010/2011 wollte er mit einer Signalkugel das neue Jahr begrüßen. Als er den Signalgeber abdrückte, schoss die Signalkugel nicht ca. 80 m in die Höhe, sondern sie explodierte und riss dabei das 6-schüssige Magazin auf. Verletzt wurde glücklicherweise keiner.

Es handelte sich dabei jedoch um eine Signalkugel, die:

1. überlagert war (das Verfallsdatum war schon abgelaufen!)
2. falsch gelagert war (sie wurden ständig feucht in einer Schwimmweste aufbewahrt!)
3. und die nach der Sportausübung nicht gepflegt wurde (d.h. gereinigt, geölt und getrocknet!?).

Jedem, der über solch ein NICO-SIGNAL verfügt, kann daher nur empfohlen werden, die entsprechenden Konsequenzen daraus zu ziehen, die da nicht lauten sollten:

- *"Ab sofort lass ich das NICO-SIGNAL zu Hause!"*

sondern:

- *"Mit einem NICO-SIGNAL spiele ich nicht, auch nicht zu Silvester.*
- *Wenn ich es einsetze, dann nur im Seenotfall und zwar nur mit weit ausgestrecktem Arm.*
- *Ab sofort tausche ich bei meinem NICO-SIGNAL abgelaufene Signalkugeln aus!*
- *Außerdem spüle ich das NICO-SIGNAL inkl. Signalkugeln nach jeder Tages-tour im Süßwasser und am Ende einer Tour pflege ich beides zu Hause etwas gründlicher!"*

Die weitere Konsequenz, das NICO-SIGNAL unterwegs auf Tour trocken zu lagern, kann jedoch nicht empfohlen werden; denn das ist doch gerade der Vorteil des NICO-SIGNALs, es am Körper griffbereit tragen zu können, damit man jederzeit ohne große Verzögerung und auch bei Bootsverluste das NICO-SIGNAL eingesetzt werden kann.

Text: Udo Beier

29.12.2010 Zur Relevanz des Volumens von Seekajaks (Ausbildung)

In der **DKV Marktübersicht 2011: Seekajaks (Einer):**

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

reicht das Volumen der Seekajaks von ca. 224 Liter („Greenland“ <543x50cm> von TAHE) bis ca. 531 Liter („Solstice Titan“ <540x61cm> von CURRENT DESIGNS). Meist sind diese Angaben nicht immer exakt. Es gibt nämlich keine international gültige Norm zur Bestimmung des Verdrängungsvolumens (VV), also jenes Volumens (gemessen in Liter), wenn ein Boot z.B. ganz unter Wasser gedrückt wird, und des „Füllmengen volumens“ (FV), also jenes Volumens (gemessen in Liter), wenn ein Boot völlig mit Wasser gefüllt wird (hier: Bug- und Heckstauraum plus Sitzluke). In der Regel ist das „Füllmengen volumens“ um ca. 10 % niedriger als das Verdrängungsvolumen.

- Das Verdrängungsvolumen wird i.d.R. per Computerprogramm bestimmt. D.h. man gibt in das Programm ein paar - jedoch nicht alle - technische Daten ein. Das Programm rechnet dann das VV aus. Angewandt wird diese Methode z.B. von der amerikanischen Zeitschrift SEA KAYAKER.
- Beim „Füllmengen volumens“ wird das Volumen z.B. mit Hilfe eines Wassereimers ausgelitert. Fehler entstehen meist dadurch, da aus Gründen der Form insbesondere des Bug-Stauraums und der Sitzluke das Volumen nicht genau, d.h. „Blasen frei“ ausgelitert werden kann.

Welche Bedeutung hat nun das Volumen eines Seekajaks für das Küstenkanuwandern?

1. Je größer das Volumen ist, desto länger bzw. breiter bzw. höher wird ein Seekajak. Ein langes Seekajak hat wohl das Zeug dazu, schneller zu sein („Länge läuft“), aber ein breiteres Seekajak läuft wiederum langsamer („Breite bremst“) und ein höheres Seekajak ist windempfindlicher (erhöhte Luv-/Leegierigkeit/Abdrift), läuft aber u.U. trockener („Höhe hüpf“).

Abgesehen davon ist ein längeres Seekajak nicht mehr ganz so manövrierfähig (bemerkbar macht sich das wohl so ab 550 cm Länge). Für ein Seekajak, mit dem man auf Gepäckfahrt geht bzw. mit dem man in der Brandung fährt, kann die eingeschränkte Manövrierbarkeit schon ein entscheidendes Manko sein.

2. Je größer das Volumen ist, desto größer wird in der Regel auch das Cockpit. Es gibt nur wenige – meist britische – Hersteller, die Seekajaks mit nahezu identischem Volumen aber unterschiedlichen Cockpitvolumen produzieren. Wächst jedoch das Cockpitvolumen mit dem Gesamtvolumen, ist davon auszugehen, dass in solche Seekajaks dann die kleineren und leichteren Kanuten nicht mehr über den genügenden Sitzhalt (hier: Schenkel- und Hüfthalt) verfügen, mit der Folge, dass sie sich nicht mehr so leicht zur Welle legen, nicht mehr so leicht hoch stützen bzw. eskimotieren können:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

3. Je größer das Volumen ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass auch das Gepäckvolumen (hier: Bug- und Heckstauraum) größer ist. Jedoch kann man da nicht

immer sicher sein, dass das zutrifft; denn u.U. geht mögliches Gepäckvolumen dadurch unverhältnismäßig großes Cockpitvolumen verloren.

Meist ist das darauf zurückzuführen, dass – z.B. trifft man das i.d.R. bei PE-Seekajaks an - das Bugschott viel zu weit vorne und das Heckschott viel zu weit hinten eingeklebt wird. Professionellere Hersteller von Seekajaks aus Faserverbundstoffen bieten daher an, dass zumindest das Bugschott auf Maß eingebaut werden kann, d.h. der Beinlänge des Kanuten angepasst wird. Dadurch wird nicht nur zusätzlicher Stauraum gewonnen, sondern gleichzeitig auch das Cockpitvolumen so reduziert, dass nach einer Kenterung mit Ausstieg weniger Wasser hineinlaufen kann. Dieselben Hersteller achten meist von Anfang an auch darauf, dass das Bugschott möglichst dicht hinter der Sitzluke eingebaut wird.

Besitzt man nun ein Seekajak mit viel zu hohem Cockpitvolumen, bleibt einem bei mehrtätigen Touren gegebenenfalls nichts anders übrig, als ein Teil seines Gepäcks auch im Cockpit zu verstauen. Das ist hinter der Sitzluke zwischen Sitz und Heckschott noch recht einfach möglich. Will man aber etwas Gepäck auch zwischen Bugschott und Beinen lagern, so bedarf das u.U. einer zusätzlichen Sicherung, damit bei einer Kenterung dieses Gepäck nicht verloren gehen kann.

4. Je größer das Volumen, desto kippeliger kann ein Seekajak werden, wenn es nur mit etwas Tagesgepäck beladen ist. Wenn ein solches Seekajak aber dann randvoll beladen wird, kann es jedoch passieren, dass es dann zu stabil auf dem Wasser liegt. Ein zu kippstabiles Seekajak kann aber von einem Kanuten nur mit Mühe in seitlich einlaufende Wellen gekantet, hoch gestützt bzw. gerollt werden.

Gibt es ein optimales Volumen für Seekajaks?

Die Größe des zu wählenden Volumens hängt vom Gesamttransportgewicht (G) ab, also von dem Gewicht, das das Seekajak insgesamt zu tragen hat. Hierzu zählen:

- das Bootsgewicht (z.B. 25 kg)
 - das Ausrüstungsgewicht (z.B. 10 kg)
 - das Körpergewicht der Kanutin bzw. des Kanuten (z.B. 55 kg oder 90 kg)
 - und das zu transportierende Gepäckgewicht (z.B. 10 kg bei Tagestouren bzw. 40 kg bei mehrtätigen Touren)
- Gesamttransportgewicht:
- a) bei einem 55-kg-Kanutin = 100 kg bzw. 130 kg
 - b) bei einem 90-kg-Kanuten = 135 kg bzw. 165 kg

In Anbetracht dessen, dass die Hersteller von Seekajaks mitunter Schwierigkeiten haben, das Volumen ihrer Seekajaks zu bestimmen, kann man sich vorstellen, wie schwierig es ihnen fällt, für ein Seekajak, das ein bestimmtes Gesamttransportgewicht tragen soll, das optimale Volumen verlässlich zu bestimmen.

Da das Gesamttransportgewicht nicht immer gleich bleibt, man aber nicht immer für ein jeweilig vorgegebenes Gesamttransportgewicht ein Seekajak mit optimalen Volumen zur Verfügung steht, bietet sich eher an, Folgendes zu fragen:

- a) Wo liegen bei einem Seekajak mit einem vorgegebenen Volumen die Grenzen der Tragfähigkeit, d.h. wie hoch sollte sein Mindest- und Höchst-Gesamttransportgewicht sein?
- b) Welches Volumen sollte ein Seekajak bei einem vorgegebenen Gesamttransportgewicht mindestens bzw. höchstens haben?

Um diese beiden Fragen zu beantworten, greife ich auf eine von mir entwickelte „Faustformel“ zurück, die besagt, dass das Gesamttransportgewicht (G) (gemessen in kg) zwischen 30% und 60% des Seekajak-Volumens (V) (gemessen in Liter) liegen sollte (gemeint ist hier das „Füllmengen­volumen“):

30% V < akzeptables Gesamttransportgewicht < 60% V

- Liegt das Gesamttransportgewicht unter der jeweiligen Untergrenze, würde das Seekajak immer windanfälliger und u.U. kippliger werden, aber trockener laufen.
- Liegt es über der jeweiligen Obergrenze, würde es weniger windanfällig und u.U. weniger kipplig werden, dafür aber immer nasser laufen.

Es handelt sich hier um eine „Faustformel“, die eine Näherungslösung liefert, welche einem - nach der Entscheidung über Händler, Hersteller und Preis - bei der ersten Auswahl (1) von konkrete in Frage kommenden Seekajaks eine Entscheidungshilfe bietet. Die nächste Auswahlentscheidung (2) für ein Seekajak sollte man dann nach einer Sitzprobe und die dann nachfolgende Entscheidung (3) erst nach einer ausgiebigen Probefahrt auf einem Großgewässer unter realistischen Bedingungen treffen (ab 3-4 Bft. Wind mit und ohne Gepäck); denn bei „Ententeichbedingungen“ und auf Kleinflüssen spielt das Volumen nur eine untergeordnete Rolle. Übrigens, die endgültige Entscheidung (4) für oder gegen ein Seekajak hängt dann u.U. auch noch davon ab, ob das Gepäck, das man gewohnheitsmäßig immer dabei hat, nicht nur vom Gewicht, sondern auch vom Umfang (Volumen) her in das in Frage kommende Seekajak passt.

Im Folgenden soll zu den Fragen a) und b) eine Beispielsrechnung vorgestellt werden. Es wird dabei von zwei Seekajaks mit je 300 Liter bzw. 400 Liter Volumen ausgegangen.

Die Unter- und Obergrenzen hängen vom Volumen des Seekajaks ab:

400-Liter-Seekajak = G hat zwischen 120 kg (=30%V) und 240 kg (=60%V) zu liegen.
300-Liter-Seekajak = G hat zwischen 90 kg (=30%V) und 180 kg (=60%V) zu liegen.

Ein **optimales Gesamttransportgewicht** für ein vorgegebenes Volumen kann mit dieser Formel nicht ermittelt werden (auch wenn ich das mal mit 45%V vorgeschlagen hatte, weil es genau in der Mitte von 30% und 60% liegt), es gibt aber einen **idealen Bereich**, der je nach Seekajak zwischen 45%V und 50%V liegen dürfte:

45% V < ideales Gesamttransportgewicht < 50% V

Bezogen auf die oben beispielhaft für eine 55-kg-Kanutin und einem 90-kg-Kanuten vorgegebenen Werte für das Gesamttransportgewicht kann nun Folgendes abgeleitet werden:

55-kg-Kanutin: Gesamttransportgewicht = 100 kg bzw. 130 kg:

Bei einer Tagestour (mit G = 100 kg) wären die beiden Seekajaks wie folgt beladen:

- 400-Liter-Seekajak = 25%V (→ nicht akzeptabel)
- 300-Liter-Seekajak = 33%V (→ gerade so akzeptabel)

Bei einer Gepäcktour (mit G = 130 kg) kämen die folgenden Werte heraus:

- 400-Liter-Seekajak = 33%V (→ gerade so akzeptabel)
- 300-Liter-Seekajak = 43%V (→ fast ideal)

Es hängt nun davon ab, was bei unserer 55-kg-Kanutin im Vordergrund steht, die Tages- oder die Gepäcktouren. Zieht sie Tagestouren (G = 110 kg) vor, wäre ein 300-Liter-Kajak „gerade so akzeptabel“, ein 400-Liter-Kajak jedoch „nicht mehr akzeptabel“. Sie müsste dann

nur noch in die Sitzluke des 300-Liter-Seekajaks passen. Stehen Gepäcktouren ($G = 130 \text{ kg}$) im Vordergrund, so wäre jedoch das 300-Liter-Seekajak „fast ideal“ und das 400-Liter-Seekajak nur „gerade so akzeptabel“.

Aber vielleicht sollte sich die 55-kg-Kanutin für ein Seekajak entscheiden, das bei Gepäcktouren (mit $G=130 \text{ kg}$) im „idealen“ Bereich zwischen 45%V und 50%V liegt? In Frage käme dann gemäß der Faustformel ein Seekajak, dessen Volumen zwischen 289 Liter ($0,45V=130 \rightarrow V = 289$) und 260 Liter ($0,50V=130 \rightarrow V = 260$) läge. Seekajaks mit solchem einem Volumen wären für sie für Gepäckfahrten (mit $G = 130 \text{ kg}$) „idealer“, aber bei Tagestouren (mit $G= 100 \text{ kg}$) „akzeptabler“ als ein 300-Liter- oder gar 400-Liter-Seekajak:

- 400-Liter-Seekajak = 25%V bei $G = 100 \text{ kg}$ und 33%V bei $G = 130 \text{ kg}$
- 300-Liter-Seekajak = 33%V bei $G = 100 \text{ kg}$ und 43%V bei $G = 130 \text{ kg}$
- **289-Liter-Seekajak = 35%V bei $G = 100 \text{ kg}$ und 45%V bei $G = 130 \text{ kg}$**
- **260-Liter-Seekajak = 38%V bei $G = 100 \text{ kg}$ und 50%V bei $G = 130 \text{ kg}$**

So, jetzt müsste eine 55-kg-Kanutin, die überwiegend Gepäcktouren (mit $G = 130 \text{ kg}$) unternimmt, eigentlich wissen, welche Seekajaks sie in die engere Wahl einbeziehen sollte, nämlich Seekajaks mit einem Volumen, welches etwa zwischen 260 und 289 Liter liegt. Seekajaks, die in diesen Volumen-Bereich fallen, sind bei $G = 130 \text{ kg}$ „ideal“ beladen und bei $G = 100 \text{ kg}$ immerhin noch „akzeptabel“ beladen.

Zöge eine solche Kanutin es jedoch vor, nur Tagestouren (mit $G = 100 \text{ kg}$) zu unternehmen, sähe die Auswahl jedoch anders aus. Das gewünscht Seekajak sollte dann bei $G = 100 \text{ kg}$ im idealen Bereich zwischen 45%V und 50%V liegen. In Frage kämen dann nur Seekajaks, deren Volumen lt. Faustformel zwischen 222 Liter ($0,45V=100 \rightarrow V = 222$) und 200 Liter ($0,50V=100 \rightarrow V = 200$) lägen:

- **222-Liter-Seekajak = 45%V bei $G=100 \text{ kg}$ und 59%V bei $G=130 \text{ kg}$**
- **200-Liter-Seekajak = 50%V bei $G=100 \text{ kg}$ und 65%V bei $G=130 \text{ kg}$**

Da die Kanutin mit diesen beiden Seekajaks im Falle einer mehrtägigen Gepäckfahrt (mit $G = 130 \text{ kg}$) an deren Obergrenzen stoßen (= 59%V) bzw. diese Obergrenzen überschreiten (=65%V) würde, könnte man ihr nur raten, bei Gepäckfahrten auf ein voluminöseres Seekajak zurückzugreifen, letztlich wahrscheinlich auch deshalb, weil sie ihr Gepäck nicht vom Gewicht, wohl aber vom Umfang (Volumen) her nicht in solch niedrigvolumigen Seekajaks unterbringen könnte.

Abgesehen davon werden jedoch Seekajaks mit solch einem niedrigen Volumen auf dem Markt nicht angeboten. Die 55-kg-Kanutin müsste sich ein solches Seekajak dann schon selber bauen oder bauen lassen, z.B. ein westgrönländisches „Zuckersack“-Boot oder Holzboot.

Wie sieht nun die Rechnung aus für einen:

90-kg-Kanuten: Gesamttransportgewicht = 135 kg bzw. 165 kg?

Bei einer Tagestour (mit $G = 135 \text{ kg}$) wären die beiden beispielhaft ausgewählten Seekajaks wie folgt beladen:

- 400-Liter-Seekajak = 34%V (\rightarrow akzeptabel)
- 300-Liter-Seekajak = 45%V (\rightarrow ideal)

Bei einer Gepäcktour (mit $G = 165 \text{ kg}$) kämen die folgenden Werte heraus:

- 400-Liter-Seekajak = 41%V (\rightarrow fast ideal)
- 300-Liter-Seekajak = 55%V (\rightarrow akzeptabel)

Es hängt nun davon ab, was bei unserem 90-kg-Kanuten im Vordergrund steht, die Tages- oder die Gepäcktouren. Für Tagestouren ($G = 135$ kg) wäre ein 300-Liter-Seekajak „ideal“ und das 400-Liter-Seekajak „akzeptabel“. Er müsste dann nur noch in die Sitzluke eines solchen Kajaks passen. Für Gepäcktouren ($G = 165$ kg) wäre dagegen das 400-Liter-Seekajak fast „ideal“ und das 300-Liter-Seekajak „akzeptabel“.

Aber vielleicht sollte er sich für ein Seekajak entscheiden, dass bei Gepäcktouren (mit $G = 165$ kg) im „idealen“ Bereich zwischen 45%V und 50%V liegt? In Frage käme dann ein Seekajak, dessen Volumen lt. Faustformel zwischen 367 Liter ($0,45V=165 \rightarrow V=367$) und 330 Liter ($0,50V=165 \rightarrow V=330$) läge. Seekajaks mit solchem einem Volumen wären für den 90-kg-Kanuten bei einem Gesamttransportgewicht von 165 kg geradezu „ideal“ und bei Tages-touren (mit $G= 135$ kg) immerhin „akzeptabel“ bis „fast ideal“:

- 400-Liter-Seekajak = 34%V bei $G=135$ kg und 41%V bei $G=165$ kg
- **367-Liter-Seekajak = 37%V bei $G=135$ kg und 45%V bei $G=165$ kg**
- **330-Liter-Seekajak = 41%V bei $G=135$ kg und 50%V bei $G=165$ kg**
- 300-Liter Seekajak = 45%V bei $G=135$ kg und 55%V bei $G=165$ kg

So, jetzt müsste auch unser 90-kg-Kanute, der überwiegend Gepäcktouren (mit $G = 165$ kg) unternimmt, eigentlich wissen, welche Seekajaks er in die engere Wahl einbezieht, nämlich Seekajaks mit einem Volumen, welches etwa zwischen 330 und 367 Liter liegt. Dabei müsste das 330-Liter-Seekajak für ihn ein echtes Allround-Seekajak sein. Ist es doch für Gepäcktouren (mit $G = 165$ kg) „ideal“ und für Tagestouren (mit $G = 135$ kg) „fast ideal“ geeignet.

Zöge ein solcher Kanute es jedoch vor, nur Tagestouren (mit $G = 135$ kg) zu unternehmen, sähe die Auswahl jedoch anders aus. Das gewünscht Seekajak sollte dann bei $G = 135$ kg im idealen Bereich zwischen 45%V und 50%V liegen. In Frage kämen dann nur Seekajaks, deren Volumen lt. Faustformel zwischen 300 Liter ($0,45V=135 \rightarrow V = 300$) und 270 Liter ($0,50V=135 \rightarrow V = 270$) lägen:

- **300-Liter-Seekajak = 45%V bei $G=135$ kg und 55%V bei $G = 165$ kg**
- **270-Liter-Seekajak = 50%V bei $G=135$ kg und 61%V bei $G = 165$ kg**

Unter dieser Vorgabe, nämlich die Bevorzugung von Tagestouren, wären für einen 90-kg-Kanuten alle Seekajaks zwischen 270 und 300 Liter geeignet, sofern er in die Sitzluke dieser Seekajaks passt. Empfehlenswert wäre jedoch nur das 300-Liter-Kajak; denn mit dem käme der Kanute auch noch dann noch zurecht, wenn er doch mal auf Gepäcktour gehen möchte.

Sollte jedoch das Gepäck der Kanutin bzw. des Kanuten nicht zu schwer, aber zu voluminös sein, könnten sie wohl auf ein voluminöseres Seekajak zurückgreifen. Damit würden sie sich aber dafür entscheiden, ein Seekajak zu kaufen, das wohl vom Volumen her „akzeptabel“ aber nicht „ideal“ ist. Alternativ dazu könnten sie aber auch versuchen, ihr Gepäck vom Volumen her zu vermindern (z.B. durch genau abgezähltes Essen & Trinken, kleineres Zelt, kleinere Matte, kleineren Kocher, kleinere Bootswagen, weniger Reservebekleidung, kein Tisch & Stuhl). Vgl. hierzu:

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

Übrigens, Freya Hoffmeister kam bei ihrem „Race Around Australia“ (13.800 km in 332 Tagen) etwa auf ein maximales Gesamttransportgewicht von 195 kg. Sie paddelte ein EPIC 18X Sport (549x56cm; ca. 369 Liter Volumen) und kam folglich mit ihrem Seekajak auf max. 53%V.

Text: Udo Beier

16.12.2010 **Küstenkanuwanderprogramm 2011** (Hamburg) (Ausbildung)

Über den **Alster-Canoe-Club** e.V. (ACC-Hamburg) biete ich für den **Hamburger Kanu-Verband** e.V. und den **DKV** für 2011 u.a. die folgenden Veranstaltungen zum Küstenkanuwandern an:

19.-20.3.2011: Kurs I - Workshop Küstenkanuwandern

Inhalt: Fahrtenplanung / Wetter- & Gezeitenkunde / Geschichte der Seekajaks) / Gymnastik / Rettungsübungen im Hallenbad;

Ort: Alster-Canoe-Club e.V. Hamburg (ACC)

Leitung: Udo Beier zusammen mit Jens Kreyser, Dr. Thomas Martin und Sven Krall

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

30.4.-1.5.2011: Kurs II - Brandungsübungen in St.Peter-Ording

Voraussetzung: Kurs I;

Ausrüstung: seetüchtiges Seekajak, Nico-Signal, Rettungsweste, Schutzhelm, Bootswagen;

Leitung: Udo Beier zusammen mit Sven Krall;

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

19.-22.5.2011: Kurs IIIa - Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog & Co.) (EPP 3-Küste)

Voraussetzung: Kurs I und II;

„Learning by Doing“: Gepäckrundfahrt ab Neuharlingersiel (ca. 100 km).

Vermittlung von praktischen Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Leitung: Udo Beier

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

11.-14.8.2011: Kurs IIIb - Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness & Co.) (EPP 3-Küste)

Voraussetzung: Kurs I und II;

„Learning by Doing“: Gepäckrundfahrt ab Schlüttsiel (ca. 100 km).

Vermittlung von praktischen Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Leitung: Udo Beier

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

7.-10.7.2011: Kurs IV - Fortgeschrittenenfahrt dänisches Wattenmeer (EPP 4 Küste)

Voraussetzung: möglichst EPP 3 Küste;

„Learning by Doing“: Gepäckrundfahrt von Varde über Fanö, Mandö und Römö nach Höjer (ca. 120 km).

Vertiefung von praktischen Kenntnissen zum Küstenkanuwandern.

Anforderungen: Nur für sehr seetüchtige und ausdauernde Kanuten mit Brandungserfahrungen und 5-Bft.-Winderfahrungen

Leitung: Udo Beier

Info: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-DK-Wattenmeer-Info.pdf

Weitere Veranstaltungen zum Küstenkanuwandern werden auch u.a. von **Eckehard Schirmer** (kanuschirmer@t-online.de), Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein e.V., und **Rolf Doliner** (r.doliner@gmx.de), Landes-Kanu-Verband Niedersachsen angeboten.

Übrigens, alle Veranstaltungen des DKV, die im DKV-Sportprogramm 2011 und DKV-Bildungsprogramm 2011 erscheinen werden, und somit auch alle Küstenveranstaltungen, können ab sofort abgerufen werden: www.kanu.de/go/dkv/home/service/dates.xhtml

09.12.2010 **Kälteschutz: Was zieh' ich an?** (Ausrüstung)

Im KAJAK-MAGAZIN stellt **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Paddeln im Winter: Was zieh' ich an?“

vor, was alles zur Kälteschutzbekleidung gehört. Er geht dabei u.a. auf Folgendes ein:

- Trockenanzug inkl. der richtigen Unterbekleidung;
- Neopren inkl. der möglichen Zusatzbekleidung;
- Paddeljacke und -hose;
- sowie: Fuß-, Hand- und Kopfbekleidung.

Augenscheinlich zu Recht weist er darauf hin, dass letztlich die Art der Kälteschutzbekleidung davon abhängt, was wer (Anfänger oder Fortgeschrittener) vorhat:

- Auf was für ein Gewässer (flach oder tief; wellig ohne oder mit Brechern)
- geht es bei welchem Wetter (sonnig oder windig; kalt oder eisig)
- wie weit weg vom sicheren Ufer (zum Greifen nah oder weit weg)
- wie lange (Spritz- oder Gepäcktour)
- und zu welchem Zweck (z.B. Wellenreiten oder Kanuschlendern)?

Nun, für eine Sommertour mag das zutreffen, aber auch für eine Wintertour bei Luft- und Wassertemperaturen von unter +5° C? Der Autor schreibt dazu:

„Jedoch gibt es im Winter auch phantastische Tage mit Sonne satt und windstillen Wetterfenstern. Ist man unter solchen Bedingungen in Ufernähe eines Wiesenflüsschens unterwegs, muss man nicht unbedingt in „Spezialkleidung“ gehüllt sein. Ganz normale wetterfeste Klamotten tun es in solchen Situationen auch. In wirklich kaltes Wasser fallen oder kentern sollte man allerdings (damit) nicht. Die Gefahr des schnellen Auskühlens ist so, selbst nach erfolgreicher Rolle oder Wiedereinstieg, einfach höher.“

Letztlich sollte man daraus folgern, dass bei jeder Tour, bei der das Ufer nicht zum Greifen nah und das Wasser tiefer als hüfthoch ist, möglichst maximaler Kälteschutz angesagt ist; denn gerade im Winter dient der Kälteschutz nicht so sehr als Schutz vor kalter Luft, sondern in erster Linie als Schutz vor kaltem Wasser!

Jörg Knorr zeigt eigentlich die wichtigsten Ausrüstungsteile in Sachen Kälteschutz in aller Kürze, aber anschaulich bebildert (22 Fotos) auf. Folgendes ist jedoch anzumerken:

Unmissverständlich wird zum Ausdruck gebracht, dass *„der Trockenanzug für Paddler mit erhöhtem Risikopotential in Sachen Kenterung erste Wahl ist“*. Aber es fehlt ein deutlicher Hinweis, dass man sich bei Trockenanzügen – nicht nur - im Winter nur noch für solche entscheiden sollte, die über Füßlinge verfügen (nur die gewähren einen absoluten Schutz gegen nasse Füße). Außerdem sollten sie nicht mit Latexabdichtungen (hier: im Hals-, Handgelenk- und Knöchelbereich), sondern mit Neoabdichtungen ausgerüstet sein. Die Latexabdichtungen sind einfach zu empfindlich und reißen bei Kälte noch leichter ein als bei Wärme. Natürlich halten die Neoprenabdichtungen nicht ganz so dicht, aber Latexabdichtungen (Manschetten) schaffen es auch nicht, Hand- und Fußgelenke bei Bewegung 100% wasserdicht zu umschließen. Deshalb bieten einige Hersteller auch Trockenanzüge an, die sowohl bei den Handgelenken über Latex- als auch Neomanschetten verfügen.

Beim Kopfschutz werden nicht die Neopren-Kopfhaube, sondern nur eine „Neoprenkappe“ und eine „Fleece-Sturmhaube“ erwähnt. Gerade aber die Neohaube trägt wesentlich mit zur Vermeidung des Kälteschocks während einer Kenterung und der Hinauszögerung der an-

schließenden Unterkühlung bei (heißt es doch, dass ca. 30% der Wärme über den Kopf abgestrahlt wird).

Paddelpfötchen werden übrigens als „super Alternative“ angepriesen, was jedoch nur dann zutrifft, wenn man Paddelpfötchen verwendet, die über eine rund Öffnung verfügen, die von allein offen bleibt, sodass man in sie ohne Hilfe der zweiten Hand schnell hineinschlüpfen kann. Solch Paddelpfötchen werden derzeit leider nur ganz vereinzelt angeboten. Übrigens, was macht man aber mit den Paddelpfötchen, wenn man kentert und aussteigen muss? Nun, dann fehlt der entsprechende Kälteschutz für die Hände, außer man hat zusätzlich Neoprenhandschuhe griffbereit gelagert!

Schließlich fehlt eine Anmerkung in Sachen Rettungswesten. Etwa weil sie kaum Kälteschutz bieten? Deshalb tragen manche Kanuten sogar im Sommer eine Schwimm-, statt eine Rettungsweste! Aber was ist bei Kälte zum Thema Rettungsweste hervorzuheben? Nun, die beim Paddeln verwendeten Rettungswesten funktionieren halbautomatisch, d.h. nur bei Handauslösung bläst die Pressluftpatrone den Schwimmkörper automatisch auf. Was aber passiert, wenn man im eiskalten Wasser kentert und wegen eines Kälteschocks nicht in der Lage ist, die Handauslösung vorzunehmen? Deshalb empfiehlt sich bei Wintertouren auf Gewässern ohne spritzenden Seegang, die Rettungsweste von Handauslösung auf automatische Auslösung umzustellen. Bei den meisten Rettungswesten ist das möglich. Es wird dann in den Auslösemechanismus ein Sperrriegel entfernt und dafür eine Tablette eingesetzt, die bei Nässe sich sofort auflöst und dadurch den Pressluftvorgang auslöst.

Zum Schluss möchte ich noch auf ein paar Daten verweisen, die mit aller Deutlichkeit die Überlegenheit des Trockenanzugs aufzeigen. Die Daten stammen von Golden/Tipton: Essentials of Sea Survival (2002, S.131) und zeigen bei +5° C Wassertemperatur die Zeit bis zur Bewusstlosigkeit bei unterschiedlicher Bekleidung auf:

- Trockenanzug = mind. 5 Std.
- Neoanzug (5 mm) = 2:25 – 2:50 Std.
- Kleidung (normale) = 1:00 – 1:25 Std.
- nackt = 0:25 – 0:35 Std.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 1/11, S.46-51 – www.kajak-magazin.com

09.12.2010 **Nordfriesische Inseln** (Revier/Inland)

In KAJAK-MAGAZIN berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Nordfriesische Inseln. Seekajakrevier mit Erlebnispotential“

über Nordseetouren, die ihn zu den Inseln Sylt, Amrum, Langeness, Hooge und Föhr geführt haben. **Jörg Knorr** gelingt es kurz aber anschaulich von jeder Insel etwas zu erzählen. Leider vergisst man beim Lesen des Berichtes leicht das, was in den zusammengefassten Kurz-Infos steht:

„Die Nordsee ist grundsätzlich ein anspruchsvolles Seekajakrevier, dem man mit dem nötigen Respekt und entsprechend vorbereitet begegnen sollte. Touren auf der Nordsee sollten gut geplant, möglichst in erfahrenen Gruppen und mit geeigneter Ausrüstung stattfinden.“

Kritisch zu sehen an dem Beitrag ist eigentlich nur die folgende Randbemerkung:

„... Bei mehr als 4 Windstärken Beaufort sollte man unter solchen Bedingungen besser an Land bleiben.“

Zumindest derjenige, der im Allgemeinen über wenig Nordseeerfahrungen und im Besonderen über keine Seegangs- und Brandungserfahrungen verfügt, wird schon bei 3 Bft. Wind mit den Gewässerbedingungen zu kämpfen haben, und zwar schon bei der Standard-Tour zwischen Schlüttsiel und Langeness. Sollte er dann nach einer Kenterung mit Ausstiegen nicht die Wiedereinstiegstechniken (hier: Parallel- bzw. V-Wiedereinstieg) beherrschen sowie sein Seekajak nicht lenzen können, ist wohl der Seenotfall vorprogrammiert.

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 1/11, S.24-29 – www.kajak-magazin.com

06.12.2010 **Norwegische Küste (Steinkjer-Bodö)** (Norwegen) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Detlef Bobenhausen** in dem Beitrag:

„Die Küste der Genießer“ (Unbekanntes Norwegen)

über eine Küstencaravanwander- und Küstenkanuwandertour entlang der norwegischen Küste nahe des Polarkreises. Mit dem Caravan wurde die Küstenstraße RV 17 von Steinkjer bis Bodö abgefahren. An den reizvolleren Ecken wurden dann, sofern die Wetterlage es zuließ, die Seekajaks vom Autodach geholt und für eine Spritztour eingesetzt.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/10, S.12-19 – www.kanu.de

06.12.2010 **Seekajaktour (Phuket/Thailand)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet **Ludwig Nitsch** in dem Beitrag:

„Thailändische Robinsonade“

über eine geführte kommerzielle 14tägige Seekajaktour durch Thailands Inselwelt. Gestartet wurde in Phuket (welches von Bangkok aus angefliegen wurde). Vom Veranstalter Aex-Reisen wurden Kajak (doppelt abgeschottete PE-Seekajaks), Zelt, Zubehör und Verpflegung gestellt. Gepaddelt wurde im Februar (ideale Reisezeit: Dezember bis Februar; Wassertemperatur: ca. 28° C). Folgende Inseln wurde angelaufen: Ko Lawa, Ko Phanak, Ko Tapu, Ko Mak Noi, Ko Chong, Ko Yao Noi, Ko Yai Yai, Ko Lawa. Übernachtet wurde überwiegend im Zelt oder Biwak. Vereinzelt konnten Duschkmöglichkeiten in Ferienanlagen genutzt werden.

Übrigens Aex-Reisen bietet jeweils im Februar/März drei verschiedene Seekajaktouren an, die alle entlang der Buch Phanga Nga führen, und zwar eine 120-km-Tour mit 9 Etappen (zwischen 10-15 km), eine 170-km-Tour mit 10 Etappen (zwischen 15-22 km) und eine 210-km-Tour mit 12 Etappen (zwischen 15-26 km).

Quelle: KANU SPORT, Nr. 12/10, S.8-11 – www.kanu.de

Veranstalter: www.aex-reisen.de

02.12.2010 **„Delphin“ von P&H** (472x57cm; 290 Liter) (Ausrüstung)

Erstmals ist mir das Seekajak des britischen Herstellers P&H

DELPHIN

- Material: PE Corelite (dreilagig)
- Länge: 472 cm

- Breite: 57 cm
- Volumen: 290 Liter (Pre-Production) (?)
- Cockpit: 81x42 cm (Abmessung innen)
- doppelte Abschottung mit 2 elastischen Gepäcklukendeckeln
- keine eingebaute Lenzpumpe, dafür Tagesluke auf dem Vorderdeck
- Deckshöhe: 33,5 cm (vorne)
- Gewicht: 26,5 kg
- Link: www.phseakayaks.com

vor Monaten schon in der Werbung aufgefallen, und zwar wegen seiner recht untypischen Form, die wohl fast ausschließlich begünstigen soll, dass das Boot gut mit der Welle surft, ohne dass es dabei dazu neigt, in die Welle zu bohren (stechen).

Erreicht wird dies mit Hilfe:

- eines relativ voluminösem Bugs,
- eines Bugs, der nur über wenig Überhang verfügt,
- eines gefirsteten Vorderdecks,
- einer Sitzluke, die etwas nach hinten versetzt ist,
- eines Kielsprungs, der insbesondere im Bugbereich etwas ausgeprägter ist,
- eines recht flachen, wenig voluminösem Achterdecks.

D.h. aufgrund des relativ hohen Bug-Volumens, der etwas nach hinten versetzten Sitzluke und des Kielsprunges im Bugbereich taucht der Bug beim Surfen nicht so leicht in die vordere Welle. Unterstützt wird das zusätzlich dadurch, dass das weniger voluminöse Heck von der hinteren Welle nicht so leicht angehoben wird und dadurch keine extra Kraft auslöst, die bei den konventionelleren Bootsformen dazu beiträgt, dass der Bug nach unten gedrückt wird und dadurch ins Bohren gerät. Sollte aber dennoch mal ein Bohren nicht zu verhindern sein, dann ermöglicht das gefirstete Oberdeck, dass der Bug leichter wieder auftauchen kann!

So weit so interessant. Ein solches Seekajak mag wohl ideal zum „Tidalracen“, d.h. zu Spielen in den britischen Gezeitenströmungen geeignet sein, aber empfiehlt sich solch ein Seekajak auch zum Küstenkanuwandern über das Wochenende entlang der deutschen Küste?

Rein **theoretisch** – ich habe bislang nur bei GADERMANN im DELPHIN gesessen – spricht Folgendes **dafür**:

- Mit einem Volumen von 290 Liter zählt der DELPHIN zu den niedrig volumigen Seekajaks (sog. S-Klasse, die bis 300 Liter reicht). In Anbetracht der großen Sitzluke (81x42 cm) und der weit nach vorne platzierten Bug-Schottwand müsste der DELPHIN auch für schwerer (bis 90 kg?) und größere Kanuten (bis 185 cm?) geeignet sein, sofern sie mit ca. 120 Liter (?) geschlossenem Stauraum plus zusätzlichem Stauraum vor den Füßen auskommen.
- Ebenfalls dürfte auch die Länge des DELPHIN von 472 cm als unproblematisch anzusehen sein. Damit zählt dieses Seekajak wohl zu den kürzeren und u.U. wegen der bremsenden Wirkung des Kielsprungs auch zu den langsameren (zumindest was den Geradeauslauf betrifft, nicht jedoch das schnelle Kurven fahren!), wenn da nicht die relative lange Wasserlinienlänge wäre, die auf den geringen Bugüberhang und den fehlenden Hecküberhang zurückzuführen ist. Die Realität wird zeigen, ob diese längere Wasserlinienlänge die bremsende Wirkung des Kielsprungs kompensieren kann!?

Rein **theoretisch** spricht aber Folgendes **dagegen**:

- Bugvolumen, Sitzposition, der „bugbetonte“ Kielsprung und das „abgeschnittene“ Heck erschweren u.U. das Starten in die Brandung; denn der Bug schwimmt im flachen, von Brechern überspülten Sandbereich sehr schnell auf, während das Heck noch im Sand festhängt. Wenn dann nicht aufgepasst wird, ist nicht auszuschließen, dass der DELPHIN quertreibt und ein neuer Startvorgang mit allem Drum & Dran (= Aussteigen, Seekajak neu ausrichten, einsteigen, starten) wäre einzuleiten!?
- Hat man es jedoch geschafft, den DELPHIN vom Strand frei zu bekommen, steht als nächstes das Durchfahren der höheren Brandung an. Es ist dann nicht auszuschließen, dass wegen der oben genannten drei ersten Kriterien der DELPHIN zum Kerzen neigt und u.U. vom Brecher wieder zurück an den Strand getrieben wird!?
- Hat man die Brandung überwunden, dürften einen Paddeln gegen die Welle problemlos sein und mit der Welle eigentlich auch; denn für letzteres ist ja der DELPHIN eigentlich konstruiert. Aber aufgrund des flachen und wenig voluminösen Achterschiffs vermute ich jedoch, dass der DELPHIN sich bei kleineren Wellen gar nicht so leicht surfen lässt; denn die von achtern einlaufende Welle hebt nämlich das wenige voluminöse, vom Kielsprung wenig profitierende Achterdeck kaum an, sondern läuft einfach durch, bevor man zu spurten anfängt!?
- Und wie sieht es mit den Fahreigenschaften bei seitlichem Wind aus? Nun, Bugvolumen, Sitzposition, Kielsprung und flaches Heck müssten dazu führen, dass der DELPHIN zur Leegierigkeit tendiert. Beim Surfen mit Wind & Welle ist das gewünscht, aber nicht bei Seitenwind. Ich bezweifle es, dass es mit dem einziehbaren Skeg gelingt, diese Leegierigkeit in den Griff zu bekommen; denn mit dem Skeg kann man eine Luvgerigkeit kompensieren. Die Leegierigkeit dagegen bekommt man jedoch nur dann weg, wenn man auf dem Achterdeck z.B. einen wasserdichten Sack packt!? Ansonsten hilft gegen diese Leegierigkeit nur die entsprechend Paddeltechnik (= Rundschläge, Bug-/Heckruder; Ankanten). Übrigens, u.U. wird die Effizienz des Ankanten durch die beiden „Knicks“ im Heckbereich des DELPHIN erhöht. Zumindest dürfte dies das „Spielen“ im Seegang erleichtern, ob man jedoch mit dem DELPHIN bei Seitenwind mühelos „Strecke“ paddeln kann, müsste ein Praxistext zeigen.
- Diese mögliche Tendenz zur Leegierigkeit kann einem jedoch auch beim Gegenwindpaddeln Probleme bereiten. Zum einen erschwert die Leegierigkeit einem das Drehen des DELPHIN von einem Seitenwindkurs gegen den Wind. Und zum anderen erschwert die Leegierigkeit einem anschließend, den Gegenwindkurswind zu halten. Das gilt insbesondere dann, wenn der Gegenwind so stark ist, dass er einen daran hindert, Tempo zu machen; denn dann kann es durchaus passieren, dass der DELPHIN quertreibt und nur noch mit großen Kraftanstrengungen wieder auf Kurs zu bringen ist!?
- Last not least ist noch auf das Problem mit dem Lenzen nach einer Kenterung mit Ausstieg hinzuweisen. Der DELPHIN verfügt nämlich über keine fest eingebaute Lenzpumpe. Weder ist es möglich, auf dem Vorderdeck eine Lenzpumpe zu installieren, da sich dort eine Tagesgepäckluke befindet, noch ist es sinnvoll, auf der Bug-Schottwand eine Fußlenzpumpe zu montieren, da diese Schottwand so weit vorne festgeklebt ist, dass sie kaum einer mit den Füßen erreichen dürfte. Reicht denn nicht eine tragbare Handlenzpumpe? Nun, die ist besser als gar nichts, erschwert aber wesentlich das Lenzen nach einer Kenterung mit Ausstieg im Seegang.

Da ich in meinem Urteil über die Fahreigenschaften des DELPHIN nicht ganz sicher bin, hatte ich gehofft, dass der erste Testbericht über den DELPHIN im britischen Magazin OCEAN PADDLER, Nr. 23/10, S.56-58, zur Aufklärung beiträgt. Nun, um es kurz zu machen, der Bericht ist eine einzige Lobeshymne auf den DELPHIN. Kritische Anmerkungen findet man

nicht. Selbst bei der Angabe der technischen Daten taucht ein offensichtlicher Widerspruch auf, der nicht kommentiert wird. So spricht der im Beitrag nicht genannte Autor davon, dass der DELPHIN 460 cm lang, 53 cm breit ist und über ein Volumen von 236 Liter verfügt. Er ignoriert dabei jedoch, dass der Hersteller völlig andere Daten nennt: nämlich 472x57cm und 290 Liter Volumen. Ich bin daher sehr skeptisch, was der Autor über den DELPHIN schreibt. Lediglich die folgende Einschätzung teile ich mit ihm:

- ***The DELPHIN „is a day boat and playboat to ocean paddler.“***

D.h. der DELPHIN scheint also nichts für Nord- und Ostseepaddler zu sein, die mit dem Seekajak mehrere Tage die Küste entlang wandern wollen.

Wer sich einen ersten Eindruck vom DELPHIN verschaffen möchte, der möge den folgenden Link:

<http://www.oceanpaddlermagazine.com/767420012007-0000084762118/OP23=fpritahx876hn2/OP23-emag.pdf>

anklicken und das eindrucksvolle Foto eines im Tidalrace surfenden DELPHIN auf S.2 und den Testbericht auf S.56-58 abrufen.

Wer sich jedoch einen persönlichen Eindruck verschaffen will, der möge mal den DELPHIN bei realistischen Gewässerbedingungen zur Probe fahren und darauf achten, ob ich mit meiner Einschätzung der Fahreigenschaften dieses britischen PE-Seekajaks wirklich so falsch liege!?

Übrigens, P&H hat viel vor mit dem DELPHIN. Ihn soll es bald auch noch in einer PE-Ausgabe für kleinere und für größere Paddler geben und außerdem in einer Variante aus Glasfaserverbundstoffen.

Text: Udo Beier

25.11.2010 Zeitschrift **OCEAN PADDLER Nr. 23** (Literatur/Links)

Heft Nr. 23 der britischen Zeitschrift OCEAN PADDLER ist erschienen, wie bislang auch die anderen 22 Ausgaben in steter „Unregelmäßigkeit“.

In der Zwischenzeit wird jedoch der angekündigte Erscheinungstermin immer genauer eingehalten.

Dieses Mal umfasst das Heft 68 Seiten. Wir können u.a. die folgenden Beiträge lesen:

Fahrtenberichte:

D.Wilcox, All A'Lorn at the Sea on a Winter's Night, S.10-16,
J.Wilcox, The West Fjords of Iceland, S.18-24,
S.Wilcox, Real Kayaking in the Seychelles, S.26-28,

Ausrüstung:

A.Williams, Design, S.30-31,
D.Smith, Night Photography, S.36-39,
J.Allen, Throw-Tow Personal Rescue System, S.52-54,
Kajak-Test: P&H Delphin (472x57cm; 290 Liter Volumen; 26,5 kg), S.56-58,

Paddel- & Rettungstechniken:

H.Wilson, Finishing Forward. The Other Side to Roll, S.40-43,

A. Matthews, Edging, S.44-46,
J. Allen, Manoeuvring in Strong Winds, S.48-51.

Wen der eine oder andere Beitrag interessiert, der kann Heft 23 downloaden, und zwar als Online-Ausgabe und als PDF-Document:

Online link:

<http://www.oceanpaddlermagazine.com/3D-Issues/OP23-3D>

PDF link:

<http://www.oceanpaddlermagazine.com/767420012007-0000084762118/OP23=fpritahx876hn2/OP23-emag.pdf>

18.11.2010 Ach, was soll mir schon passieren (Ausbildung)

„Ach, was soll mir schon passieren?!“ Das sagten sich sicherlich sowohl **Sandy Morgart** als auch **Michael Powers**, als sie jeweils für sich allein – also solo - auf einem ihnen sehr vertrautem Gewässer paddelten, jedoch unter ihnen wenig vertrauten Bedingungen:

Und was passierte nun? Das kann man im SEA KAYAKER (SK) nachlesen:

Sandy Morgart: Cold and Alone on an Icy River, in: SK, Aug. 2010, S.19-23.

Michael Powers: Lost at Sea, in: SK, Oct. 2010, S.34-39.

Sandy (stellvertretender Vorsitzender eines Kajakclubs) unternahm im Winter auf dem teilweise vereisten Mississippi eine kleine Spritztour, kenterte plötzlich beim Durchfahren von knapp 5 mm dicken **Eisschollen** und musste aussteigen.

Beachtenswertes dabei ist:

- dass Sandy davon ausging, dass er eine Flachwassertour bei Ententeichbedingungen unternahm, bei der für ihn keine Kentergefahr bestand; denn er war damit vertraut, Eisschollen zu durchfahren;
- dass er schon lange nicht mehr gekentert ist und dass es noch länger her ist, dass er mal aussteigen musste;
- dass er die Rolle beherrscht, zumindest im Sommer,
- dass er eine Schwimmweste trug, aber darauf verzichtete, einen Neo oder „Trocki“ anzuziehen;
- dass er Handy und tragbare Lenzpumpe nicht griffbereit verstaut hatte, nämlich im Heckgepäckraum;
- dass er beim Einstecken des Paddels ins Eis plötzlich mit seinem Eski-Paddel wegrutschte und kenterte;
- dass er nach dem zweiten Rollversuch ausstieg und danach im knapp über 0° C kalten Wasser schwamm (ca. 10 Minuten);
- dass der Wiedereinstieg per Paddelfloat erst beim dritten Versuch klappte, dabei herrschten doch Ententeichbedingungen, aber auch „Eisbärenbedingungen“;
- dass er, als er noch neben seinem Seekajak im Wasser schwamm, sein Handy und seine tragbare Lenzpumpe aus dem Heckgepäckraum holte, dabei aber vergaß, den Gepäcklukkendeckel erneut wasserdicht zu verschließen;
- dass er trotz Landnähe (ca. 1 km) mit seinem Handy keinen Netzempfang hatte (obwohl es am Startort noch funktionierte) und mit seinem UKW-Sprechfunkgerät, welches griffbereit auf Deck lagerte, über Kanal 16 trotz Mayday-Ruf ebenfalls keinen Kontakt zu Dritten herstellen konnte (denn das Personal der in der Nähe befindlichen Schleuse hörte nur Kanal 12 und 14 ab);

- dass er erst bei seinem dritten Wiedereinstiegsversuch Erfolg hatte, nun aber auf seiner Lenzpumpe saß, die er beim Herausholen auf seine Sitzschale legte;
- dass er sich nicht mehr traute, seine Lenzpumpe hervorzuholen, da er Angst hatte, dann erneut zu kentern; denn sein Seekajak war halb voll Wasser und dadurch recht kipplig geworden;
- dass er zur Stabilisierung seines Seekajaks das mit Paddelfloat versehene Paddel als Ausleger weiterhin benutzte und mit dem Reservepaddel dann vorsichtig zurück zum nahen Startort paddelte (ca. 16 Minuten),
- dass er trotz des eiskalten Wassers und trotz der fehlenden Kälteschutzbekleidung (Ausnahme: Neo-Handschuhe) so lange handlungsfähig blieb; denn das Kältezittern setzte erst ein, als er aus seinem Auto trockene Bekleidung holte und sich umzog;
- dass er seiner zu Hause gebliebenen Frau wohl sagte, wo er entlang paddeln und wann er wieder zurückkehren wollte, aber diese Info hätte nach Sandys eigener Erkenntnis nur noch etwas genützt, um sein Seekajak und seine Körper zu bergen.

Michael (69) (Mitglied der „Tsunami Rangers“) verließ wegen eines privaten Termins vorzeitig seine in einer unzugänglichen Bucht zeltende Gruppe von 6 Kanuten, um allein im **Nebel** entlang der pazifischen Steilküste zurück zum ca. 10 km entfernt liegenden Startort zu paddeln und verlor dabei seine Orientierung.

Bemerkenswert dabei ist:

- dass Michael zu den erfahrensten Steilküstenpaddlern seines Vereins zählt und er diesen Küstenabschnitt schon –zig Male gepaddelt ist;
- dass es schon beim Start recht neblig war (ca. 50 m Sicht);
- dass der Wetterbericht vorher schon das Eintreffen höherer Dünung angekündigt hatte, welche sich entlang des Steilküstenbereichs als gefährliche Brandung bemerkbar macht, die bei Nebel nur mit großem Risiko befahrbar ist;
- dass er „nur“ deshalb startete, weil er seiner Frau versprochen hatte, sich bei ihr zu verabschieden, bevor sie verreiste;
- dass ein Kamerad sich bereit erklärt hatte, ihn zu begleiten, aber Michael das ablehnte;
- dass seine Mitpaddler davon abrieten, bei den momentanen Gewässerbedingungen allein zurück zu paddeln, aber sie es nicht verhinderten, dass er es dennoch tat;
- dass er, ohne zu frühstücken, startete, und seine Verpflegung nicht griffbereit lagerte, da er meinte in ca. 2 Stunden sein Ziel erreicht zu haben, nicht ahnend, dass er insgesamt 8 Stunden unterwegs sein wird, bis er endlich anlanden konnte;
- dass er das erste Mal bei Nebel diesen Küstenabschnitt entlang paddelte;
- dass er gleich nach dem Start, als er die geschützte Bucht verließ, auf fast unbezwingbare Brecher traf, die ihn sofort kentern ließen;
- dass er trotz der Kenterung seine Tour nicht abbrach, sondern sein Sit-on-Top-Seekajak erneut bestieg und dann erfolgreich durch die Brandung hinaus paddelte;
- dass er draußen auf dem Wasser keinen Kontakt mit seinen zurück gebliebenen Kameraden aufnehmen konnte, da er kein UKW-Sprechfunkgerät dabei hatte;
- dass er draußen weitab von der Steilküste außerhalb des Brandungsbereichs paddeln musste und dabei im dichten Nebel nicht mehr wusste, an welchem Punkt der Steilküste er sich gerade befand;
- dass er sich lediglich an einem Kompass orientieren konnte, der in seiner Armbanduhr integriert war, und am Geräusch der Brandung;

- dass er wegen der Brandung keine Möglichkeit gehabt hatte, sich der Steilküste so weit zu nähern, dass er erkennen konnte, wo er sich etwa befanden;
- dass er seine Seekarte und sein GPS-Geräte zu Hause gelassen hatte, da er meinte, dass er das befahrene Gebiet genügend – zumindest bei Sichtbedingungen – kannte;
- dass er unterwegs nur etwas trinken, jedoch nichts essen konnte, was ihn immer mehr schwächte;
- dass er, erst als sich ganz plötzlich der Nebel ein wenig lichtete und die Dünung etwas nachließ, sich orientieren und anschließend an einem zur Straße hin zugänglichen Platz, der ca. 17 km vom eigentlichen Ziel entfernt lag, anlanden konnte.

Ja, es ist nochmals gut gegangen. Beide schafften es rechtzeitig, Land zu erreichen. Sie haben vieles falsch gemacht. **Ihr Hauptfehler war jedoch der, dass sie nicht damit rechnet, auf einem ihnen sehr vertrautem Gewässer jemals in Schwierigkeiten zu geraten.** Wer aber denkt, dass er eine harmlose Tour vor sich hat, der wird kaum bereit sein, sich so zu rüsten, wie auf einer Tour bei denselben Gewässerbedingungen auf einem unbekanntem Gewässer (sog. „**Verharmlosungs-Effekt**“).

Übrigens, dass **Sandy** diese 10 Minuten im knapp über 0° C kalten Wasser überlebt hatte, ohne gänzlich handlungsunfähig zu werden, sollte uns nicht dazu verleiten zu denken, dass wir das mindestens genauso gut packen würden.

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle:

S.Morgart, Cold and Alone on an Icy River,

in: Sea Kayaker, Aug. 2010, S.19-23

→ www.seakayakermag.com/2010/Oct10/icyriver.htm

M.Powers, Lost at Sea. A lone Tsunami Ranger has a close call on the Oregon coast,

in: Sea Kayaker, Oct. 2010, S.34-39

→ www.seakayakermag.com/2010/Dec10/lostatsea.htm

15.11.2010 **Erste-Hilfe bei Unterkühlung** (Gesundheit)

In Cuxhaven gibt es das:

Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS) – Zentrum “Medico Cuxhaven”

welches ein medizinischer Beratungsdienst für die Berufsschifffahrt (Tel. 0049-4721785) ist. Auf ihrer Homepage hat dieser Dienst eine 1-seitige Kurz-Anleitung für

„Mann über Bord / Unterkühlung“

herausgegeben, in dem Erklärungen zu den möglichen Folgen einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg aber auch Tipps zur:

- Bergung
- Ersten Hilfe
- weiteren Behandlung

gebracht werden.

Ich danke Wolfgang für seinen Hinweis in Forum von Kanu.de.

Link:

www.medico-cuxhaven.de/tmas_neu/seiten_pdf/krankheitsbilder/deutsch/08.mann_ueber_bord.pdf

06.11.2010 **Traditionelle arktische Kajaks** (Geschichte)

Jim Rutzick hat auf seiner Homepage „Traditional Arctic Kayaks“

→ <http://traditionalarctickayaks.com/index.htm>

10 verschiedene Kajaks vorgestellt, wie sie früher in den verschiedenen Regionen der Arktis anzutreffen waren

Ich danke Kalle für seinen Hinweis im Seekajakforum.de

05.11.2010 **GOOGLE-BOOK: G.B. Dyson, „Baidarka“** (Literatur)

Seit einiger Zeit ist GOOGLE dabei, eine Unzahl von Büchern zu scannen und den Inhalt dann über das Internet zu veröffentlichen. Wie das aussieht kann man sich am folgenden Buch veranschaulichen:

Dyson, G.B.:

Form and Function of the Baidarka. The Framework of Design (1991/94)

→ <http://books.google.com/books?id=oGFHP-79tnQC&lpg=PA8-1A3&dq=baidarka&pg=PP1#v=onepage&q&f=false>

Ich danke Wackelpeter für seinen Hinweis im Seekajakforum.de.

04.11.2010: **Kaltwasserpaddeln: 10 Punkte, die einen nicht „kalt“ lassen sollten!** (Gesundheit)

Seit Anfang November betragen die Wassertemperaturen entlang der Nord- und Ostseeküste max. +10° C (www.bsh.de/aktdat/bm/Baden&Meer.htm). Bis Ende April wird es wohl nicht mehr wärmer werden. Das ist wichtig zu wissen; denn diese +10° C Wassertemperatur stellt die Obergrenze einer Temperaturzone dar, die man – ohne zu übertreiben – aus dem Blickwinkel des Kanusports auch als „**Todeszone**“ bezeichnen kann. D.h. wer als Küstenkanuwanderer bis jetzt dem kalten Wasser seine „kalte Schulter“ gezeigt hat, sollte spätestens ab jetzt etwas ernsthafter sich dem Thema „Kaltwasserpaddeln“ widmen; denn:

+10° C Wassertemperatur ... ein paar nüchterne Fakten!

- Wer ohne entsprechenden Kälteschutz bei +10° C Wassertemperatur unvorbereitet kentert, kann nämlich nur noch etwa 10 Sekunden die Luft anhalten. D.h. kentert er, hat er sofort Luftnot und wird wohl nicht mehr in der Lage sein zu eskimotieren.
- Wer ohne entsprechenden Kälteschutz bei +10° C Wassertemperatur kentert, wird nach dem Ausstieg etwa 10 Minuten Zeit zum Wiedereinstieg haben; denn danach wird es ihm immer schwerer fallen zu schwimmen, wieder einzusteigen, die Spritzdecke zu schließen und weiter zu paddeln.
- Wer ohne entsprechenden Kälteschutz bei +10°C Wassertemperatur kentert, kann sich seiner „Fitness“ rühmen, wenn er noch nach 100 Minuten lebt.

Ja, wer nun mehr über die Gefahren des Kaltwasserpaddelns erfahren möchte, der braucht hier nur weiter zu lesen:

Das sollten wir wissen!

1. Kaltes Wasser kann bei uns anfänglich einen **Kälteschock** auslösen, und zwar mit all seinen Variationen wie Atemstillstand (sog. „Trockenes Ertrinken“ wegen eines Stimmritzenkrampfes), Atemnot, Hyperventilation, unkontrolliertes tiefes Luftholen, Luftknappheit, Verlust des Gleichgewichtsgefühls; kaum aushaltbarer Kälteschmerz.

2. Längeres Verweilen im kalten Wasser kann zu einer **Unterkühlung** führen, und zwar mit all seinen Ausprägungen wie Kräfteschwund, Krämpfe, eingeschränktes Reaktionsvermögen, Orientierungslosigkeit, Verwirrung, Ohnmacht.

3. Die Reaktionen auf kaltes Wasser hängen von unserer körperlichen und seelischen **Fitness** ab, d.h. wer untrainiert oder erschöpft oder ausgehungert oder ausgekühlt oder krank ist, bzw. dem der Überlebenswille fehlt oder dem es nicht gelingt, Angst oder Panikattacken im Keim zu ersticken, der wird eher Probleme bekommen, wenn er ins kalte Wasser fällt.

4. Mit entsprechender **Bekleidung** können wir jedoch die Auswirkungen kalten Wassers zeitlich hinausschieben. Maximalen Kälteschutz bieten uns dabei Trockenanzug mit entsprechend warmer Unterbekleidung und Füßlingen, Neo-Haube und Handschutz.

5. Die Überlebenschancen steigen bei demjenigen, der nicht nach einer Kenterung im kalten Wasser aussteigen muss, sondern **eskimotieren** kann, gegenüber jenem, der **aussteigen** muss. Und von denen, die aussteigen müssen, hat derjenige wiederum größere Überlebenschancen, den **Kameraden** begleiten, die ihm beim Wiedereinstieg helfen können, als jener, der **solo** paddelt und noch nicht mal den Wiedereinstieg beherrscht und folglich im Wasser bleiben muss.

6. Derjenige, der nach einer Kenterung nicht mehr zurück in sein Seekajak kommt, hat größere Überlebenschancen, wenn er sich ruhig auf sein Seekajak legt und auf Hilfe wartet, als jener, der stattdessen versucht, **ohne Seekajak ans ferne Ufer zu schwimmen**.

7. Derjenige, der bei seinem Seekajak bleibt, hat größere Chancen entdeckt zu werden, als wenn er **allein ohne Seekajak im Wasser treibt**.

8. Die Chancen erhöhen sich, wenn man entsprechende **Seenotsignalmittel** einsetzen kann, um andere auf seine Notlage aufmerksam zu machen, wobei folgende Mittel – aufgezählt in absteigender Reihenfolge ihrer Bedeutung – in Frage kommen: Seenotbake (gibt es schon unter 300,- Euro) – Handy/UKW-Sprechfunk – Fallschirmsignalraketen – Rauchsignal - Leuchtkugeln – Signalpfeife – gelbes Seekajak).

9. Derjenige, der dank der Kameraden noch lebend, aber unterkühlt, jedoch noch ansprechbar (d.h. nicht bewusstlos) das Land erreicht, muss **betreut** werden. Er muss umgehend – d.h. ohne dass er noch viel herum läuft oder steht - **in einen windgeschützten, warmen Platz gebracht** (z.B. in ein Zelt, das mit einem Kocher erwärmt, aber nicht abgefackelt wird), **von seiner nassen Kleidung vollständig befreit, mit trockener Bekleidung versorgt** und **in einen Schlafsack gesteckt** werden, und zwar hat er dort so lange zu bleiben, bis Hilfe kommt bzw. bis der Unterkühlte sich erholt hat. Zwischendurch kann er – sofern bei Bewusstsein – **mit warmem, zuckerhaltigem Getränk versorgt** werden.

10. Derjenige jedoch, der **ohne Kameradenhilfe** das Land unterkühlt erreicht, ist allein auf sich gestellt und muss für sich selber sorgen. Er möge dabei bedenken, dass er schon **Glück** hatte, das Land zu erreichen! Warum soll er in seinem Zustand zusätzlich das **Glück** haben, sein Seekajak samt Ausrüstung zu bergen und danach sich allein wie in 9. beschrie-

ben versorgen zu können, und weiterhin das **Glück**, Suchmannschaften auf sich aufmerksam machen zu können?

Fragen über Fragen

Auf die Gefahren des Kaltwasserpaddelns wird im KANU SPORT in steter Regelmäßigkeit alle 1 bis 2 Jahr aufmerksam gemacht. Auch auf der DKV-Homepage finden sich diverse Beiträge über Kälteschock, Unterkühlung & Co., z.B.

www.kanu.de/go/dkv/home/freizeitsport/kueste/gesundheit.xhtml

Warum ziehen dennoch wider besseres Wissen so viele Kanuten daraus keine Konsequenzen? Z.B. während eines kalten Sonntags im November (Luft: unter +5°C, Wasser: unter +10°C) paddelte ich mit 15 Kanuten aus meinem Verein hinaus auf die Außenalster. Ein Drittel von ihnen trug eine Schwimm- bzw. Rettungsweste und nur einer einen Trockenanzug. Selbst ich hatte meinen Trockenanzug zu Hause gelassen. Allen war eigentlich bekannt und bewusst, dass kaltes Wasser töten kann! Und trotzdem rüstete sich nur einer so aus, dass er für eine Kenterung im kalten Wasser und den anschließenden Notfall gerüstet war. Nur einer hatte sein Handy wasserdicht verpackt griffbereit dabei, um im Falle einer Kenterung sofort über 112 den Rettungsdienst zu alarmieren. Ein anderer packte kurz vor dem Start noch sein GPS-Gerät in die vor der Sitzluke befindliche Tagesluke. Sein Handy ließ er jedoch im Auto. Warum das alles? Nun, die Antworten, die mir hierzu einfallen, haben sicherlich etwas mit den folgenden Effekten zu tun:

- **Vorbild-Effekt:** Wenn die Initiatoren bzw. die Experten auf solch einer Fahrt sich nicht so rüsten, wie es die Gewässerbedingungen erforderlich machen, und letztlich damit auch zeigen, dass sie eine „Kalterwasserprophylaxe“ nicht für erforderlich halten, tun es die meisten anderen auch nicht. Wenn diese dann noch als „Negativbeispiel“ auftreten und nur z.B. im kurzärmeligen T-Shirt (immerhin aus Neo!) erscheinen und zusätzlich über die Kameraden, die einen „Trocki“ tragen, lästern und als total „overdressed“ abstempeln, braucht sich keiner zu wundern, wenn beim nächsten Mal noch weniger Kanuten richtig „gerüstet“ sind. Übrigens, bei der besagten Sonntagstour zog ich schon recht früh am Steg meine Rettungsweste über, was einen Mitpaddler zu folgendem Kommentar veranlasste:
„Oh, Udo, hat eine Schwimmweste an, dann muss ich wohl meine auch aus dem Auto holen.“
- **Mitläufer-Effekt:** „Rüstet“ sich die große Mehrheit nicht entsprechend gegen die „Kälte“, werden die übrigen Kanuten ebenfalls geneigt sein, ihren Kälteschutz zu vernachlässigen.
- **Verharmlosungs-Effekt:** Jeder der Kanuten, die bei Kaltwasserbedingungen mangelhaft „gerüstet“ auf ihrem ach so vertrauten Heimatgewässer paddeln gehen, würde wahrscheinlich bei den gleichen Bedingungen während einer anspruchsvollen Tour auf einem Großgewässer ohne groß nachzufragen, mit Kälteschutzbekleidung sowie Schwimmweste paddeln, Wechselzeug sowie eine Rettungsdecke mitschleppen und ein Handy wasserdicht verpackt griffbereit dabei haben. Aber ihr Clubgewässer kennen sie doch so gut, dass sie das alles nicht für nötig erachten, obwohl ihnen die Gefahren des Kaltwasserpaddelns durchaus bewusst sind.
- **Statistik-Effekt:** Weiterhin spricht vielfach die persönliche, vereinsbezogene und auch allgemeine Statistik gegen ein konsequente „Kaltwasserprophylaxe“:
„Ich bin noch niemals hier auf der Alster gekentert!“
„Keiner vom Club ist jemals bei einer Kenterung im Winter auf der Alster tödlich verunglückt!“

„Ich kenne keinen Kanuten von den übrigen über 25 Kanuvereinen hier in Hamburg, der nach einer Kenterung auf der Alster wegen eines Kälteschocks oder einer Unterkühlung verstorben ist!“

- **Ignoranz-Effekt:** Außerdem gibt es noch Kanuten, die nur dann etwas glauben, wenn sie es selber am eigenen Leib erlebt haben. Wenn sie also noch nicht bei Kaltwasserbedingungen gekentert sind und anschließend aussteigen und schwimmen mussten, können und wollen sie sich gar nicht vorstellen, wie kalt Wasser sein und welche Auswirkungen es auf den eigenen Körper haben kann! Ihnen geht es ähnlich wie jenen Kanuten, die keine Angst vor einem 7er Wind draußen auf dem Meer haben, nämlich weil sie noch nie bei tatsächlichen, sondern höchstens bloß bei prognostizierten 7 Bft. gepaddelt sind.
- **Gruppen-Effekt:** Solo-Kanuten leben gefährlicher als jene Kanuten, die im „Schutz“ einer Gruppe paddeln. Trotzdem sollen auch Gruppen-Kanuten nicht den Kälteschutz vernachlässigen, nur weil sie hoffen, dass die Mitpaddler einen schon retten werden. Das Paddeln in der Gruppe ist wohl deutlich weniger riskant; denn die Mitpaddler können einem beim Wiedereinstieg bzw. bei der Bergung helfen und/oder Hilfe herbeirufen. Aber: Es gibt doch nicht ohne Grund das Sprichwort: *„Den Letzten beißen die Hunde!“* Es besitzt auch für die Padderei Gültigkeit; denn bei Gruppenfahrten gibt es immer welche, die nicht im ständigen Schutz der Gruppe paddeln, sei es, dass sie sich zurückfallen lassen bzw. zurückgelassen werden oder allein vorne weg bzw. seitwärts versetzt paddeln. Deshalb ist auch in einer Gruppe grundsätzlich damit zu rechnen ist, dass einer kentert, ohne dass die Mitpaddler es sofort merken. Diese Gefahr kann eigentlich nur dann minimiert werden, wenn konsequent Untergruppen zu je 2 Kanuten/Kajaks gebildet werden, und zwar mit der Auflage, dass jeder auf den anderen achtet.

Übrigens, ich hätte beinahe bei der oben erwähnten Sonntagstour auf der Alster meinen Beitrag für die Statistik geleistet: Ich saß relativ früh schon in meinem Kajak und wartete auf die Mitpaddler. Als ich wieder einmal nach hinten schaute, um zu sehen, wie weit die Kameraden waren, trieb mich die – auf den Kanälen der Alster doch sehr ungewöhnlich starke - Strömung unbemerkt gegen den Pfeiler einer Fußgängerbrücke. Plötzlich bumste und wackelte es. Ich erschrak in meinem sowieso recht kippligen Wanderboot und geriet aus dem Gleichgewicht. Mein Kajak neigte sich gefährlich zur Seite. Nur eine flache Paddelstütze konnte mich vor meiner 3. Kenterung auf der Alster (seit 1981) bewahren.

Und was wäre, wenn ... ich gekentert wäre? Nun, ich hatte mich noch nicht warm gepaddelt, d.h. mein Kreislauf lief noch nicht auf „Touren“. Da hätte ich sicherlich ohne Trockenanzug einen Kälteschock erlitten (bislang habe ich schon zwei solcher Kälteschocks verbunden mit starker Atemnot erlebt). Ob es mir gelungen wäre, den Aufblasmechanismus meiner halbautomatischen Rettungsweste auszulösen, weiß ich nicht. Und ob meine Mitpaddler (die einen paddelten schon davon und die anderen waren noch mit dem Einstieg am nahen Steg beschäftigt, aber keiner von allen rechnete mit einer Kenterung) meine Kenterung bemerkt hätten, bin ich mir auch nicht so sicher; denn mit Atembeklemmung kann man nicht laut um Hilfe rufen!

Text: Udo Beier

03.11.2010 **Wiederbelebung: Neue Richtlinien** (Gesundheit)

Im Zentrum eines jeden Erste Hilfe-Kurses steht die **Herz-Lungen-Wiederbelebung** (HWL) („Cardio-Pulmonale-Reanimation (CPR)) per Herzdruckmassage und Beatmung. Sie ist dann vorzunehmen, wenn bei einer Person die Sauerstoffzufuhr unterbrochen ist. Dies ist lebensgefährlich; denn schon nach 3 Minuten kann das Gehirn durch den Sauerstoffmangel ge-

schädigt werden. Anzeichen für eine akute Unterbrechung der Sauerstoffzufuhr sind u.a. Bewusstlosigkeit, Ausfall der Atmung, Schnappatmung, fehlender Puls.

Alle 5 Jahre etwa werden von der **American Heart Association** (AHA) und dem **European Resuscitation Council** (ERC) die Leitlinien der Herz-Lungen-Wiederbelebung überarbeitet, so auch Ende 2010.

„C-(A-B)“ statt „A-B-C“

Galt früher die „A-B-C“-Regel (= Atemwege frei machen > Beatmung > Cardio-Druckmassage) mit der Empfehlung: 2:15 (d.h. abwechselnd 2x Beatmen und 15x Herz-Druckmassage) bzw. ab 2005 die Empfehlung: 30:2 (d.h. abwechselnd 30x Herz-Druckmassage und 2x Beatmen), sollen ab Ende 2010 „**nicht geschulte Laienhelfer**“ gemäß AHA-Leitlinien wie folgt vorgehen:

- Die lebensrettenden Basismaßnahmen sind bei nicht ansprechbaren erwachsenen Personen, die nicht oder nicht normal atmen (d.h. die Person schnappt nur nach Luft), sofort einzuleiten. Es wird dabei in Zukunft auf den Folgenden Punkt verzichtet: „Nach Atmung sehen, hören und fühlen“! Die Atmung wird lediglich kurz überprüft.
- Der Rettungsdienst ist sofort zu alarmieren.
- Anschließend ist sofort mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung (HLW) zu beginnen, wobei nunmehr grundsätzlich nach der „C-A-B“-Regel (= Cardio-Druckmassage > Atemwege frei machen > Beatmung) vorzugehen ist. D.h. der Helfer sollte bei der HLW mit der Druckmassage statt mit der Beatmung beginnen, um Verzögerungen bis zur ersten Kompression zu verringern.

(a) Bei der **Druckmassage** soll kräftig und schnell auf die Mitte des Brustkorbs gedrückt werden. Dabei ist Folgendes zu beachten:

Die Druckmassagefrequenz sollte mindestens 100/Min. betragen.

Die Druckmassagetiefe soll mindestens 5 cm betragen.

Nach jedem Druck ist der Brustkorb vollständig zu entlasten.

(b) Auf die **Atemspende** (2x nach 30x Druckmassage) kann der „nicht geschulte Laienhelfer“ verzichten.

Die Druckmassage soll ohne Unterbrechungen solange angewendet werden, bis Rettungshelfer eintreffen und die Versorgung der betroffenen Personen übernehmen können.

D.h. die Leitlinien der Herz-Lungen-Wiederbelebung legen für „nicht geschulte Laienhelfer“ den Schwerpunkt auf die Herz-Druckmassage (sog. „Hands-Only-Prinzip“). Das Verabreichen von Atemspenden ist erlaubt, wird aber von den „nicht geschulten Laienhelfern“ nicht mehr gefordert.

Diese Änderung wird damit begründet, dass die alleinige Herz-Druckmassage von nicht geschulten Laienhelfern einfacher durchzuführen ist. Außerdem ist es allemal besser, wenn der Laienhelfer wenigstens bereit ist, die Herz-Druckmassage anzuwenden, als wenn er gar nichts tut, weil er vor der Anwendung der beiden übrigen Punkte A (= Atemwegreinigung) und B (= Beatmung) zurückschreckt. Weiterhin ermöglicht der Schwerpunkt auf die „Herz-Druckmassage“ den Rettungsleitstellen eine schnellere Anleitung des i.d.R. nur per Telefon erreichbaren nicht geschulten Laienhelfers. Ein solches Vorgehen ist vertretbar; denn in den letzten 5 Jahren ist nachgewiesen worden, dass bei der „Hands-Only“-Herz-Lungen-Wiederbelebung in etwa die gleichen Überlebensraten bei Herzstillstand zu beobachten wa-

ren, wie wenn die konventionelle Herz-Lungen-Wiederbelebung (mit Notfallbeatmung) angewendet wurde.

Wer sich als Laienhelfer so weit geschult fühlt, auch die Atemspende vorzunehmen, sollte darauf achten, dass Verzögerungen oder Unterbrechungen der Herz-Druckmassage so kurz wie möglich gehalten werden; denn allein mit der Herz-Druckmassage wird der lebenswichtige Fluss des auch ohne Beatmung noch sauerstoffhaltigen Bluts zum Herzen und Gehirn aufrechterhalten.

Praxis

Die Herz-Lungen-Wiederbelebung erfolgt am effizientesten, wenn auf Folgendes geachtet wird:

- (a) Harte Unterlage: Flache Rückenlage des Patienten, Kopf nicht höher als das Herz.
- (b) Freier Oberkörper
- (c) Aufsuchen des Druckpunktes: Es wird empfohlen, die Hände zur Ausübung der Herzdruckmassage in die Mitte des Brustkorbes zu positionieren. D.h. wir ziehen gedanklich eine Linie zwischen den beiden Brustwarzen und legen dann unsere beiden geöffneten Hände übereinander in die Mitte dieser Linie über dem Brustbein, um die Herzdruckmassage durchzuführen.
- (d) Druckmassage:
 1. Der Helfer legt den Ballen der unteren Hand auf den Druckpunkt.
 2. Anschließend wird die zweite Hand gekreuzt auf die untere Hand gelegt.
 3. Der Oberkörper des Helfers liegt direkt über dem Druckpunkt.
 4. Das Gewicht des Oberkörpers wird auf die gestreckten Arme verlagert.
 5. Nach dem Drücken wird das Brustbein völlig entlastet, ohne jedoch die beiden Hände vom Druckpunkt zu nehmen.

Hinweis:
Die Druck- und Entlastungsphase ist etwa gleich lang.
Die Frequenz beträgt mindestens 100/Minute und die Drucktiefe mindestens 5 cm.
Die Massage soll möglichst nicht unterbrochen werden.
- (e) Beatmung: Nach jeweils 30 Kompressionen können 2 Beatmungen folgen. Die 1 Beatmung soll etwa 2 Sekunden dauern, und zwar 1 Sekunde Luft einströmen lassen (= Brustkorb hebt sich sichtbar) und dann 1 Sekunde Luft ausströmen lassen (= Brustkorb sinkt sichtbar)!

Zusammenfassung: Udo Beier

Link:

www.american-heart.at/fileadmin/downloads/Guidelines2010-Highlights_D/Guidelines2010-Highlights_D.pdf
http://www.grc-org.de/leitlinien05/cat_view/6-wissenschaft/1-leitlinien/27-leitlinien-2010

31.10.2010 **Seekajak-Konstruktion: „Bad“ Trends?** (Ausrüstung)

Lange Zeit ging es mit der Konstruktion von Seekajaks, also jenen Kajaks, mit denen auf dem Meer gepaddelt wird, „bergauf“. Erst wurden die Bootsformen „seegangstüchtiger“ gestaltet, dann folgten im Wesentlichen:

- doppelte Abschottung;
- Rettungshalteleine;
- Toggels;
- fest eingebaute Lenzpumpe;
- verstellbares Skeg;

- Steueranlage (hier: „Flipp-off“) und später die integrierte Steueranlage (jedoch nur bei LETTMANN und PIETSCH & HANSEN);
- Kartendeck, auf dem auch ein größere Seekarten-Ausschnitt (DIN A3) übersichtlich und lesbar Platz hat;
- fest eingebauter Kompass, und zwar so integriert, dass er bei Rettungsaktionen (z.B. X-Lenz-Methode) kaum beschädigt werden kann;
- größere, aber dennoch Schenkelhalt bildende Sitzluke (sog. „Schlüssellochluke“);
- verstellbaren Schenkelstützen (bislang überwiegend beschränkt auf PE-Seekajaks; Ausnahme bei LETTMANN);
- so geformte Sitzschalen, dass auf einen Rückengurt verzichtet werden kann, was wesentlich den Wiedereinstieg nach einer Kenterung erleichtert, da nicht mehr darauf zu achten ist, dass sich der Rückengurt beim Wiedereinstieg sich verdreht;
- Minimierung des Cockpitvolumens (hier: das Frontschott auf Maß und das Heckschott dicht hinter dem Rückengurt, und zwar so eingebaut, dass das Wasser leichter gelenzt werden kann (bislang nur üblich bei Seekajaks aus Glasfaserverbundstoffen);
- Luke (sog. „Day-Hatch“), um z.B. bei Tagestouren kompakter das Gepäck zu verstauen;
- Volumenvariationen, und zwar der gleiche Seekajak-Typ mit unterschiedlichem Volumen, z.B. als LV (= Low Volume) und HV (= High Volume), um den unterschiedlichen Körper- und zu transportierenden Gepäckgewichten Rechnung zu tragen;
- Heckformen (maßgeschneidert für Steuer-Seekajaks), die flach auslaufen, statt hoch in den Himmel zu ragen, damit das Steuerblatt möglichst tief ins Wasser ragt und möglichst lange effizient wirkt (in Deutschland erstmals erkannt und eingeführt von PRIJON, in Nordamerika gängige Bootsbauerpraxis; selbst den Briten war das anfänglich bewusst, lösten sie jedoch das Problem nicht per Änderung der Bootform, sondern per Säge, d.h. das in den Himmel ragende Heckteil wurde abgeschnitten und in das zurückbleibende Loch wurde die Steueranlage geklebt; in der Zwischenzeit findet man auch z.B. bei den Skeg-Seekajaks von SKIM solche Heckformen
- Bugformen, die so flach auslaufen, dass das Seekajak eine möglichst lange Wasserlinienlänge (WLL) hat (z.B. ist Freya Hoffmeister mit solch einer Konstruktion rund Australien gepaddelt, nämlich mit dem „18 X Sport von EPIC KAYAKS (549x56 cm; WLL = 540 cm; zum Vergleich „Nordkapp LV“ von VALLEY (532x54 cm, mit 458 cm WLL); recht früh bauten jedoch schon KIRTON/NELO den „Inuk“ (550x51 cm; mit 535 cm WLL), und neuerdings greift auch LETTMANN beim „Speedliner“ (585x53 cm), P&H beim „Delphin“ (472x57 cm) und ROCKPOOL beim „Taren (549x52 cm) dieses bei Rennbooten praktizierte Bootsbauprinzip auf.
- usw. usf.

Aber mit der allmählichen Verbreitung des Seekajaks und seines vermehrten Einsatzes auf Binnengewässern machten sich auch negative Trends bemerkbar, z.B.:

- Mit der Einführung der Schottwände verlor vielfach das Vorderdeck seine Firstform, d.h. es wurde runder bzw. ganz flach, was dazu führt, dass der Bug eines Seekajaks, das in eine Welle sticht, nicht mehr so leicht auftauchen kann (eine Ausnahme hiervon bildet z.B. der „Taran“ von ROCKPOOL).
- Die Schottwände wurden immer häufiger mit einem Kleber eingeklebt, der nicht auf Dauer hält.
- Die Rettungshalteleinen wurden zum modischen Ausrüstungsteil, viel zu dünn (unter 6 mm), viel zu locker und viel zu knapp (in Höhe des Kartendecks fehlen sie teilweise vollständig, was die Partner-Rettung erschwert).
- Die Halteknäufe am Bug und Heck (sog. „Toggles“) werden – sofern nicht ersetzt durch Tragegriffe - immer dichter am Oberdeck befestigt, sodass wohl das Tragen

des Kajaks noch möglich ist, aber nicht mehr das Festhalten am Kajak als Kanute, der nach einer Kenterung aussteigen und schwimmen muss.

- Aus der fest installierten Handlenzpumpe auf dem Achterdeck wurde zunächst eine fest installierte Fußlenzpumpe und dann schließlich eine Handlenzpumpe (montiert auf dem Kartendeck) ... und plötzlich ist sie vielfach nicht mehr im Angebot (ist sie etwa zu schwer, zu teuer, bzw. nicht mehr einbaubar?) ... und man ist wieder auf die gute alte, leicht verlierbare, kompliziert einsetzbare, nicht sehr zuverlässig funktionierende tragbare Handlenzpumpe angewiesen.
- Aus dem „Schwert“-Skeg wurde ein „Dreieck“-Skeg (wobei letzteres von Vorteil ist, weil sich die Anpressfläche mit Herausziehen des Skegs stetig erweitert) und schließlich wieder ein „Schwert“-Skeg, dessen Anpressfläche sich nur anfänglich erweitert, ab einem bestimmten Punkt verschiebt sich jedoch das Skeg nur noch nach vorne, was die Trimmwirkung wieder vermindert (vereinzelt findet man jedoch das „Dreieck“-Skeg bei Seekajaks von LETTMANN, TAHE und POINT 65°).
- Aus den anfänglich z.B. sehr verwindungssteifen Plastik-Steueranlagen von VALLEY bzw. Metall-Steueranlagen von NECKY bzw. CURRENT DESIGNS wurden wacklige bzw. klapprig „Flipp-off“-Steueranlagen, die allenfalls bei Ententeichbedingungen voll funktionstüchtig sind, nicht aber beim Surfen, aber immerhin hatten sie alle gemeinsam, dass im Falle einer Kenterung z.B. in der Brandung im hochgezogenen Zustand nicht so leicht beschädigt zu werden. In der Zwischenzeit trifft man immer häufiger wieder die gute, alte „Flußboot“-Steueranlage an, die wohl etwas verfeinert ist, aber dessen Steuerblatt im hochgezogenen Zustand nicht auf das Achterdeck gelegt werden kann, sondern hoch in den Himmel ragt, was das Prädikat „nicht brandungstüchtig“ verdient (gedacht ist z.B. an die Steueranlage „Smart Track“).
- Dem Kartendeck wird kaum noch Bedeutung beigemessen, stattdessen wird dort ein Gepäcknetz montiert bzw. es wird so geformt, dass das einströmende Wasser leichter ablaufen kann, was jedoch die Lesbarkeit der Seekarte erschwert; bzw. es wird wegen einer größeren Sitzluke zu weit nach vorne verlagert (sodass man sich etwas basteln muss, um die Seekarte auf der Spritzdecke zu montieren (Ausnahme: REED bietet Spritzdecken mit Kartenhalterung an), wohl wissend, dass im Falle einer Kenterung mit Ausstieg entweder die Seekarte verloren geht oder sie beim Wiedereinstieg sehr hinderlich sein kann.
- Ebenfalls gerät die im Vorderdeck eingelassen Mulde zum Einbau eines Kompass immer häufiger in Vergessenheit, jeder möge halt selber das Richtige für sich finden und auf seinem Seekajak schrauben bzw. mit Gummis befestigen und danach hoffen, z.B. keinem anderen nach einer Kenterung beim Lenzen seines Seekajaks helfen zu müssen.
- Der Vorteil einer Sitzschale, die ohne Rückengurt auskommt, ist wohl allmählich wieder in Vergessenheit geraten; denn immer häufiger trifft man auf zu Rückenlehnen ausgefertigten Rückengurten, die manchem wohl Komfort versprechen, aber leider zuungunsten der Leichtigkeit des Wiedereinstiegs nach einer Kenterung.
- Neuerdings wird immer häufig neben dem „Day-Hatch“ eine „4. Gepäckluke“ angeboten. Sie wird auf dem Kartendeck platziert (zugestanden teilweise auch so, dass man die Seekarte darüber legen kann, ohne dass die Lesbarkeit eingeschränkt wird) und bietet Platz für „Kleinkram“ (z.B. Sonnenbrille, Neokappe, Handy, Kamera, Schokoriegel, Brieftasche, Schüssel; vielleicht auch: Seenotsignalmittel, Funkgerät, Schleppleine). Für den Binnengewässerbereich ist das durchaus praktisch, für den Küstenbereich ist dies als bedenklich anzusehen; denn es fehlt ab sofort ein Platz, um eine Handlenzpumpe fest zu installieren. Und je nach Größe dieses Gepäckfaches lässt sich u.U. auch keine Fußpumpe mehr fest montieren. Jeder muss hier selber abwägen, was wichtiger für einen ist. Entscheidet man sich für die fest installierte Handlenzpumpe, so bringt das einem auch nicht immer weiter, da immer mehr Seekajak-Hersteller ihre Seekajaks nur noch mit dieser 4. Gepäckluke anbieten. KANU-MAGAZIN bringt im Heft 5/10 eine Übersicht von gängigen Seekajaks. Von den insgesamt vorgestellten 17 Seekajaks haben schon 7 eine 4. Gepäckluke fest eingebaut (dazu gehören Seekajaks von LETTMANN, P&H, PRIJON, SEABIRD, TAHE

TIDERACE, WELHONPESÄ, und „täglich“ werden es mehr, z.B. KAYAK-SPORT, ROCKPOOL; SKIM. Bislang haben sich diesem Trend verweigert: z.B. NIGEL DENNIS; NORTH SHORE; PIETSCH&HANSEN, VALLEY).

- Problematisch zu beurteilen ist auch, dass es zumindest bei PE-Seekajaks keinen Hersteller gibt, der die Bugschottwand nach Maß einbaut, um das Volumen des Bug-Gepäckraumes zu erhöhen und des Cockpits zu vermindern (letzteres ist wichtig, um nach einer Kenterung möglichst wenig Wasser zu lenzen). Dabei wäre es doch so einfach, serienmäßig zumindest eine zweite Bug-Schottwand zu fertigen (z.B. für Leute bis ca. 170 cm) und auf Wunsch gegen Aufpreis statt der sonst serienmäßigen Schottwand einzubauen.

Text: Udo Beier

26.10.2010 **Seekajak-Abmessungen, insbesondere für den Arktis-Einsatz** (Ausrüstung)

Welche Abmessungen hat ein Seekajak im Allgemeinen und im Besonderen (hier: Einsatz in der Arktis)? In einem Beitrag von mir, der von der DKV-Homepage downgeloaded werden kann:

Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

findet man auf S.1-2 und 5 Aussagen über "seegangstüchtige" Bootsformen. Gedacht ist dabei an ein Einer-Seekajak, mit dem nicht nur auf einem Binnensee, sondern überwiegend auf dem Meer gepaddelt wird, und zwar auch ab 4 Bft. Wind und bei brechender Welle.

Folgende Abmessungen werden empfohlen:

Länge:

430-580 cm, wenn mit Steuer gepaddelt wird;

465-560 cm, wenn mit verstellbarem Skeg gepaddelt wird;

500-540 cm, wenn ohne Steuer bzw. ohne Skeg gepaddelt wird.

500-550 cm = Maße für ein „typisches“ Seekajak

Breite:

52-62 cm

52-58 cm = Maße für „typisches“ Seekajak

Volumen:

Es ist abhängig vom zu transportierenden Gewicht (G) (= Boots-, Körper-, Ausrüstungs-/Gepäckgewicht). Als Daumenregel gilt dabei, da 1 Liter = ca. 1 kg entspricht:

$$\mathbf{G \text{ (kg)} = \text{ca. } 30\% \text{-} 60\% \text{ vom Volumen (Liter),}$$

d.h. ein Seekajak mit 350 Liter Volumen sollte bei einer Küstentour mindestens 105 kg und max. 210 kg Last transportieren.

Generell kann man sagen, dass Seekajaks:

- bis 300 Liter für Tagestouren auf dem Meer geeignet sind,
- 270-350 Liter für mehrtätige Gepäcktouren auf dem Meer geeignet sind,
- ab 350 Liter für mehrwöchige Gepäcktouren auf dem Meer geeignet sind.
- 275 - 350 Liter = Maße für „typisches“ Seekajak.

Allgemeine Auswahlkriterien

Wer sich ein Seekajak kaufen möchte - (das immer auch mehrfach abgeschottet sein sollte) - macht nichts falsch, wenn er sich an den Maßen eines "typischen" Seekajak ausrichtet, vorausgesetzt:

1. die Sitzluke bietet ihm festen Sitzhalt (Fuß-, Schenkel- und Hüfthalt),
2. das Seekajak ist ihm nicht zu kipplig (obwohl man sich bei Seekajaks mit diesen Maßen an deren Kippligkeit gewöhnen kann),
3. das Volumen ist geeignet, das Körpergewicht und das gewünschte Gepäckgewicht/-volumen zu transportieren!

Spezielle Auswahlkriterien für Seekajaks im Arktis-Einsatz

1. möglichst max. 550 cm lang; denn je länger es ist, desto schwerer ist es, ein solches Seekajak zwischen den i.d.R. anzutreffenden Eisschollen herum zu manövrieren;
2. möglichst mind. 55 cm breit und eine Sitzluke (mind. 80 cm lang), die es ermöglicht, leicht ein- und auszusteigen, ohne sich dabei auf das Achterdeck setzen zu müssen und ohne dass das Seekajak allzu sehr kipzelt;
3. möglichst mind. 350 Liter Volumen; denn es gilt, genügend Bekleidung und Verpflegung mitzutransportieren (jedoch weniger Trinkwasser?) (wohl wissend, dass früher mit dem britischen „Nordkapp“ (ca. 310 Liter Volumen) mehrwöchige Touren z.B. bis zum Kap Horn unternommen wurden!).

Zusätzlich, wenn mit längeren „Schlitten-/Zugpassagen über das Packeis zu rechnen ist:

4. möglichst max. 500 cm lang;
5. mit U-Spant (Boot kippt bei Zugpassagen übers Packeis nicht so schnell um),
6. aus PE (ist einfach haltbarer).

Deshalb ist es auch nicht erstaunlich, dass bei „richtigen“ Arktis-Expeditionen häufig das folgende Kajak zum Einsatz kam:

Yukon Expedition (Prijon)

(440x61 cm, 460 Liter Volumen, Sitzluke: 93x48 cm, PE)

(siehe hierzu: www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Yukon-Expedition-P.pdf)

Bei Urlaubswanderfahrten genügt es jedoch, sich an den allgemeinen Maßempfehlungen zu orientieren, wohl wissend, dass aus Gründen der leichteren An-/Rückreise in/aus solchen Gewässern auch vielfach sehr erfolgreich mit Einer- bzw. Zweier-**Faltbooten** gepaddelt wird, die zwischen 450 und 600 cm lang und zwischen 70 und 90 cm breit sind.

Text: Udo Beier

15.10.2010 **Gotland** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **K.Dittmann** in dem Beitrag:

„Hassliebe“

über Gotland, Schwedens größte Insel (140x55 km).

Folgendes ist u.a. zu lesen:

Revier: „... An der Nordwestküste fällt der Meeresgrund recht steil ab, die Ost- und Südwestküste läuft dagegen flach aus und ist gespickt mit Schären und Steinen. ...“

Wind & Wetter: „Der Frühling setzt ... später ein, dafür bleibt der Sommer oft bis in den September hinein schön. ... Nirgendwo in Schweden scheint (die Sonne) statistisch länger als in Visby. ...“

Regen: 9 Regentage im Mai und Juni, 11 im Juli und 12 im August und September

Wassertemperaturen: unter +10°C im Mai, unter +15° C im Juni und September, knapp über +15° C im Juli und August.

Quelle: YACHT, Nr. 21/10, S.14-23

08.10.2010 **Pawlata-Rolle** (1927) (Ausbildung)

Im KAJAK-MAGAZIN erinnert **Uli Auffermann** in dem Beitrag

„Damals ... im Juli 1927: Erstmals gelingt einem Europäer die Umsetzung der Eskimorolle“

an den Wiener Edi Pawlata (1900-1966), dem es am 30. Juli 1927 auf dem Weißensee (Kärnten) gelang, als erster Europäer zu eskimotieren, und zwar per Bogenschlagrolle, wobei wegen der größeren Hebelwirkung die eine Hand am Ende des Paddels anfasste (sog. „Bauernrolle“ bzw. „Pawlata-Rolle“). Seine Erfahrung schrieb Pawlata übrigens in dem 1928 erschienen Buch „Kipp Kipp Hurra“ nieder.

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/10, S.56-57 – www.kajak-magazin.com

04.10.2010 **UKW-Hand-Seefunke mit GPS** (Ausrüstung)

Die Firma **Lowrance** bietet mit dem Modell **LHR-80** ein Handsprechfunkgerät mit eingebautem GPS an (Preis: ca. 300,- Euro)

Es soll „wasserdicht“ sein (nach JIS-7 = 1 m Tauchtiefe bis 30 Minuten), schwimmt, hat einen Lithium-Akku (reicht für 10 Std. Dauerbetrieb) und wiegt 330 Gramm.

Der eingebaute 12-Kanal-GPS-Empfänger liefert Daten über Position, Kurs, Geschwindigkeit und Zeit. Er kann 500 Wegpunkte speichern und den abgefahrenen Kurs als Lot aufzeichnen.

Übrigens, es gibt noch ein weiteres Gerät mit ähnlichen Eigenschaften:

Standard Horizon HX851

Beide Geräte verfügen über einen Seenotfall-Sende-Button. So kann auf Knopfdruck eine Seenotfallmeldung inkl. der GPS-Koordinaten an die im Empfangsbereiche liegende Rettungsstation und alle Schiffe, die mit DSC (= Digital Selective Calling) ausgerüstet sind, gesendet werden.

Quelle:

YACHT, Nr. 8/10, S.93 – www.yacht.de

SEA KAYAKER, Oct. 10, S.23-25 – www.seakayakermag.com

Link:

www.navico.com
www.lowrance.com
www.standardhorizon.com

02.10.2010 Zur Klassifizierung von Seekajaks (Ausrüstung)

In der diesjährigen letzten Ausgabe von KANU MAGAZIN bringen **Norbert Erdmann**, **Roland Krams** und **Tobias Wowk** unter dem Titel:

„Wahl der Waffe“ – Welches Seekajak hätten’s denn gern?

einen Beitrag zum Thema „Kaufberatung“.

Insgesamt werden 17 verschiedene Seekajaks kurz und prägnant vorgestellt (die Volumenangaben sind nachträglich von mir hier für diese Info ergänzt worden), darunter:

3 „Grönländer“:

- Greenland (545x50cm; ca. 224 Liter Volumen) von Tahe,
- Sea Pearl (543x52cm; ca. 247 Liter Volumen) von Seabird,
- Rumour (488x50 cm; ca. 263 Liter Volumen) von Current Design),

2 „Spielboote“:

- Pintail (523x53 cm; ca. 300 ? Liter Volumen) von Valley,
- X-cite (525x53 cm; ca. 366 Liter Volumen) von Tiderace),

5 „Allrounder“:

- Chatham PE 17 (520x53 cm; ? Liter Volumen)) von Necky,
- Cetus 178 MV (541x55 cm; ca. 332 Liter Volumen) von P+H,
- Atlantic PE (515x55 cm; ca. 360 Liter Volumen) von North Shore,
- Nordkapp (548x53 cm; ca. 310 ? Liter Volumen) von Valley,
- Tempest 170 (518x56 cm; ca. 335 Liter Volumen) von Wilderness Systems,

4 „Expeditionsboote“:

- Proteus (520x57 cm; ca. 385 Liter) von Prijon,
- Bigfoot II (555x57 cm; ? Liter Volumen) von Welhonpesä,
- Storm GT (518x61 cm; ca. 395 Liter Volumen) von Current Designs,
- Magellan (550x58 cm; ca. 367 Liter Volumen) von Lettmann)

und

3 „Meilenfresser“:

- H2O (547x54 cm; ca. 360 Liter Volumen) von Seabird,
- Esplora (530x52 cm; ca. 350 Liter Volumen) von Fancesconi
- Zegul 530 (530x52 cm; ? Liter Volumen) von Zegul/Tahe.

Die Boote stammen aus dem Sortiment eines Händler auf Rügen (www.kayak4you.de). Die Auswahl ist diskutabel, wenn auch begrenzt; denn es fehlen z.B. nicht nur ein paar Seekajaks des Briten Nigel Dennis (z.B. Pilgrim, Explorer und Romany), des finnischen Herstellers Kajak-Sport (z.B. Viking, Marlin, Viviane)), sondern auch alle Seekajaks mit integrierter Steueranlage, die Lettmann (z.B. Godthab XL, Polar, Nordstern und Hanseat) und Pietsch & Hansen (z.B. Oland, Amrum, Habel und Gröde) anbieten.

Der Beitrag zeigt, dass die Autoren über genügend Fachkenntnisse verfügen. Leider gelingt es ihnen mit ihrem Beitrag nicht, den unbedarften Leser dazu zu befähigen, dass für sie richtige Seekajak zu finden.

Besonders hervorzuheben an diesem Beitrag ist, dass die Autoren eine Kategorisierung der Seekajaks in 5 Klassen vornehmen, nämlich in:

- **Grönländer, Spielboote, Allrounder, Expeditionsboote und Meilenfresser**

Das kann als ein Diskussionsbeitrag verstanden werden. Leider ist die Einteilung nicht immer präzise beschrieben worden:

Ein „**Grönländer**“ soll „flach, schmal und eng“ sein. Aber was ist darunter genauer zu verstehen; denn für einen 120 kg schweren Kanuten viele dann jedes Seekajak bis ca. 350 Liter Volumen mit einer max. 70 cm langen Sitzluke unter diese Klasse? Gemeint sind eigentlich Seekajaks:

- die den niedrigvolumigen (max. 250 Liter),
- schmalen (max. 52 cm),
- niedrigen (max. 25 cm)
- südwestgrönländischen Kajaks der Inuits nachempfunden sind,
- meist mit über 500 m Länge,
- Knickspant
- und kleiner runder Sitzluke.

Deshalb würde auch keiner den „Rumour“ (Current Designs) als „Grönländer“ bezeichnen. Das ist ein ganz normales Seekajaks, was sich nur dadurch auszeichnet, dass es über sehr wenig Volumen verfügt (ca. 263 Liter).

Die Definition für „**Spielboote**“ ist schon präziser, insbesondere was das Kriterium:

- „extremer Kielsprung“

betrifft. Die weiteren Kriterien (= buglastige Volumenverteilung, stark gefirstete oder abgerundete Oberdecks) jedoch sollten eigentlich für alle Seekajaks gelten. Demgegenüber fehlt eine Aussage über das Volumen; oder kann etwa ein 400-Liter-Seekajak auch ein „Spielboot“ sein?

Die Klasse „**Meilenfresser**“ wird jedoch weniger nachvollziehbar definiert. Natürlich sind sie für „guten Leichtlauf“ und „hohes Tempo“ gebaut, aber auf welche Eigenschaftsmerkmale sind diese beiden Kriterien zurückzuführen? Und ob geringes „Ladevolumen“ ein Kriterium für diese Seekajak-Klasse ist, kann erst beurteilt werden, wenn die Autoren konkret werden und das maximale Volumen nennen. Das tun sie aber nicht. Was ihnen auch schwer fallen dürfte; denn von den 8 schnellsten fürs Küstenkanuwandern geeignete Seekajaks, die der us-amerikanische SEA KAYAKER getestet hat, haben 6 ein Volumen, das zwischen 368 und 408 Liter liegt, z.B. Freya Hoffmeisters Seekajak „18 X Sport“ (549x56 cm) (Epic) hat ca. 369 Liter Volumen, „Viviane“ (580x55 cm) (Kajak Sport) ca. 392 Liter, „Expedition“ (571x55 cm) (Current Designs) 408 Liter, lediglich der „Inuk“ (550x51 cm) (Nelo/Kirton) hat ca. 315 Liter Volumen:

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

Eigentlich liefern die Autoren nur eine konkrete Angabe als Kriterium für „Meilenfresser“: „Die Längen bewegen sich zwischen 5,30 und fast 6 Metern.“ Das aber hilft den Kaufinteres-

senten nicht weiter; denn über die Hälfte aller in Europa angebotenen Seekajaks sind länger als 5,30 m:

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

Aber woran denn erkennt man einen „Meilenfresser“? Nun:

- am fehlenden bzw. möglichst geringen Kielsprung,
- an einer Breite von max. 55 cm,
- an einem abgeflachtem Rundspant,
- an einem stetig konvex geformten Unterwasserschiff,
- an einer Wasserlinienlänge von min. 540 cm
- und an einem Steuer.

Ebenfalls wird nicht gesagt, wie man einen „**Allrounder**“ von einem „**Expeditionsboot**“ unterscheiden kann. Die für diese Klasse vorgenommene Auswahl von Seekajaks ist wohl treffend, aber worin liegt der eigentlich Unterschied? Die Antwort muss man beim Volumen suchen:

- Die „Allrounder“ liegen – je nach Körpergröße und –gewicht - so in etwa zwischen 300 und 360 Liter Volumen
- und die „Expeditionsboote“ über 360 Liter.

Die Autoren selber bleiben dagegen recht vage. Sie bezeichnen die „Expeditionsboote“ wohl als „großvolumige Frachter“, ohne jedoch zu sagen, wann ein Seekajak anfängt „großvolumig“ zu werden. Vielleicht ist es ihnen bewusst, dass auch mit „kleinvolumigen“ Seekajaks (z.B. mit dem „Nordkapp“ (Valley) (ca. 310 Liter Volumen) schon große Expedition gepaddelt wurden (z.B. zum Kap Horn). Selbst mit einem „Habel“ (Pietsch & Hansen) (ca. 360 Liter Volumen) waren Christoph Beyer und Petra Basch zweimal je ein halbes Jahr unterwegs gewesen, und zwar einmal zum Nordkap und das andere Mal zum Kap Horn.

M.E. wäre eine Klassifizierung von Seekajaks nach Volumen-Klassen die informativere Einteilung:

- S-Klasse (bis 300 Liter),
- M-Klasse (über 300 bis 350 Liter),
- L-Klasse (über 350 – 400 Liter)
- und XL-Klasse (über 400 Liter).

Wer nun ein „**Spielboot**“ haben möchte, der suche nach einem Seekajak mit max. 320 Liter Volumen, etwas mehr Kielsprung, möglichst Knickspant, einer Breite von max. 58 cm und einer Wasserlinienlänge von max. 475 cm.

Wer sich nach einem „**Meilenfresser**“ sehnt, der sollte weniger auf das Volumen achten, sondern darauf, dass ein Seekajak möglichst wenig Kielsprung, einen abgeflachten Rundspant, eine Breite von max. 55 cm, ein konvexes Unterwasserschiff, eine Wasserlinienlänge von mindestens 540 cm und ein Steuer hat.

Und wer ein „**Expeditionsboot**“ wünscht, also ein Seekajak, mit dem er mehr als 2 Wochen unterwegs sein will, der sollte nach einem Boot Ausschau halten, das über 360 Liter, besser: 400 Liter Volumen hat. Wenn man sich jedoch überlegt, dass „Fußwanderer“ mit einem Rucksack mit max. 60-80 Liter Volumen über mehrere Wochen auf Tour gehen, kann man sich natürlich auch vorstellen, als „Küstenkanuwanderer“ mit einem Seekajak mit 300 Liter Volumen auf Expedition gehen zu können, zumindest dann, wenn die Beschaffung von

Trinkwasser kein Problem darstellt. Das Seekajak hat nur eine einzige Bedingung zu erfüllen: Es muss passen, d.h. genügend Fuß-, Schenkel- und Hüfthalt bieten:

www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

Text: Udo Beier

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/10, S.48-55 – www.kanumagazin.de

*** * ***

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): (letzter Eintrag 2008)

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>

ELWIS (Elektronisches Wasserstraßen Informationssystem)

hrsg. v. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

→ www.elwis.de

Maritime & Coastguard Agency (GB)

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

→ <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home.htm> > Press releases

Homepage (USA):

David W. Zimmerly – Arktische Kajaks

→ www.arctickayaks.com

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

Gezeitenprognose für das Niederländische Wattenmeer hrsg. vom Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

→ www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels

(Suche dabei unter „Locatie“ den gewünschten Ort aus und unter „Referentievlak“ den Bezugspunkt „LAT“ (Lowest Astronomical Tide) heraus.)

Gezeitenprognose Großbritannien

→ www.pol.ac.uk/ntsl/tides/

→ www.bbc.co.uk/weather/coast/tides/ (6-Tage-Prognose)

Lehrfilm (Zeichentrick) (Finnland):

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen) von Niko Hakkaraine

→ www.kayakpaddling.net

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

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

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

hrsg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (6. Aufl. 2006, 83 S.)

→ www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit_auf_dem_Wasser/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf

„Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler“

hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (55 S.)

→ www.bmvs.de/Anlage/original_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf (15.10.04)

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Wattenmeer (für NS, HH, SH)

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

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

Gesetze & Verordnungen:

Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich Nordsee (NPNordSBefV) (1992/1997)

→ <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/npnordsbefv/gesamt.pdf>

Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (11.07.01)

→

www.nds-vo-ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WattenmeerNatPG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true

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

Rot-Weißes Band von Dänemark (DK)

("Havkajakroernes rød-hvide band")

=> www.havkajakroerne.dk/?page_id=17

=> www.havkajakroerne.dk > „Rødhvide Bånd“

Blau-Weißes Band von Finnland (FIN):

(„Blue-White Ribbon“)

→ www.retkimelojat.fi

Homepage (Frankreich):

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

→ www.ckmer.com

→ www.kayakdemer.eu (andere Organisation?)

Homepage (Frankreich):
Pagayeurs Marins (Verein)
→ www.pagayeursmarins.org

Homepage (Frankreich):
?????
→ www.kayakdemer.eu

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 (eingestellt?)

The UK Sea Kayak Guide Book (Almanach) (div. Artikel zum Thema Küstenkanuwandern)
→ <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/almanac.htm>

Britisches Seekajak-Forum
→ <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk> > Community > Sea & Surf

Britisches Küstenreviere (Artikel über Schotland, Wales, England, Irland)
→ http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea_trips.htm

Homepage (inkl. Newsletter) (Irland)
Irish Sea Kayaking Association
→ www.irishseakayakingassociation.org

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

Blaues Band von Schweden (S):
(„Havspaddlarnas Blå Band“)

- www.havspaddlarnasblaband.se (für Einer)
- www.k2bandet.se (für Zweier)

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:

Bergström, Lennart (Schweden):

- www.seayak.eu

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

- www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt):

- www.cackletv.com

Demuth, Marcus (USA):

(Berichte über Island, Irland, Australien, Wales, Chile etc. und teilbare Kajaks)

- <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

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

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

Half, Wolfgang (Hrsg.) (D):

Virtuelles Kajak-Museum

- www.vikamus.de

Jøergensen, Erik B. (DK)

- <http://komud.dk>

Hoffmeister, Freya (D):

- www.qajaqunderground.com

Kachler, Manfred (D)

- www.kachler.net

Killoran, Wndy (CDN)

- <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley, S.:

- www.expeditionkayak.com

Rainsley, Mark (South-West England) (2007)

(Buchprojekt: Isle of Wight to the Severn Estuary / Bristol Channel)

- www.southwestseakayaking.co.uk

Rutzick, J.

Traditional Arctic Kayaks

→ <http://traditionalarctickayaks.com/index.htm>

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>

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)

→ www.jasperwinn.com/blog/

Zollitsch, Reinhard (CDN):

→ www.zollitschcanoeadventures.com

*** * ***