

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 20/07)

(Aktuelle Infos: 1.07. – 31.08.07)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

-
- 26.08.2007 Wikipedia's Beiträge über Wellen (Ausbildung)
 - 22.08.2007 Digitalfotografie für Paddler: Workshop (Ausrüstung)
 - 22.08.2007 Kaufberatung Paddel (Ausrüstung)
 - 22.08.2007 Göteborg – Oslo (Schweden/Norwegen) (Revier/Ausland)
 - 21.08.2007 Kerry & Cork (Irische Süd-Westküste) (Revier/Ausland)
 - 21.08.2007 Abschied vom Leuchtturm „Großer Vogelsand“ (Revier/Inland)
 - 19.08.2007 Hanseboot 2007 (Ausrüstung)
 - 18.08.2007 Kurs Insel Anholt (Kattegat/Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 15.08.2007 Kälteschutzanzüge (Ausrüstung)
 - 15.08.2007 Secumar Rettungsweste „Tetra 275 3D Harness“ (Ausrüstung)
 - 15.08.2007 Kapverden (Atlantik) (Revier/Ausland)
 - 14.08.2007 Integrierte Steueranlage (Ausrüstung)
 - 12.08.2007 Interview mit Freya Hoffmeister (Geschichte)
 - 10.08.2007 Schleswig-Holsteinische Ostseeküste (Revier/Inland)
 - 09.08.2007 Deep Water Rescue (Ausbildung)
 - 09.08.2007 Zwischenfallmanagement (Ausbildung)
 - 09.08.2007 Expeditionsplanung (Ausbildung)
 - 09.08.2007 Elafiti Islands (Kroatien) (Revier/Ausland)
 - 09.08.2007 Wildes Zelten in Schottland (Revier/Ausland)
 - 09.08.2007 Neue britische Zeitschrift „Ocean Paddler“ (Literatur)
 - 06.08.2007 EPP 3 (Küste): Nordfriesische Wattenmeer-Tour (Ausbildung)
 - 05.08.2007 Im Outrigger nach Helgoland (Geschichte)
 - 01.08.2007 Lofoten (Norwegen) (Revier/Ausland)
 - 01.08.2007 Lagune von Venedig (Adria/Italien) (Revier/Ausland)
 - 01.08.2007 Gewässerschwierigkeitsbewertungen (Ausbildung)
 - 23.07.2007 EPP 4 Küste: Dänische Wattenmeer-Tour (Ausbildung)
 - 22.07.2007 Langleinen-Fischerei im Atlantik (Natur)
 - 21.07.2007 NDR-Info-Seewetterbericht (Wetter)
 - 20.07.2007 Ebbe & Flut: Zieht da wer den Stöpsel? (Ausbildung)
 - 19.07.2007 Neue internationale Ausweichregeln? (Ausbildung)
 - 19.07.2007 Costa do Estoril (Portugal) (Revier/Ausland)
 - 19.07.2007 Kanarische Inseln (Spanien) (Revier/Ausland)
 - 19.07.2007 Kraftnahrung (Gesundheit)
 - 18.07.2007 OUTDOOR-Zelttest (Ausrüstung)
 - 16.07.2007 Seekajak-Paddelschläge (Ausbildung)
 - 15.07.2007 Schützt Sonnencreme wirklich? (Gesundheit)
 - 11.07.2007 UKW-Sprechfunk: Short Range Certificate (SRC) (Ausbildung)
 - 10.07.2007 Die Brandentenmauserzeit hat begonnen (Natur)
 - 07.07.2007 Sommerhochwasser schwemmt Küken fort (Natur)
 - 05.07.2007 "Komplizierte" Kenterung (Ausbildung)
 - 05.07.2007 Seekajakrevier Usedom (Revier/Inland)
 - 03.07.2007 Ostschwedische Schären (Revier/Ausland)
 - 02.07.2007 Seehund-Portal (Links/Natur)
 - 01.07.2007 4. Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2007/2008 (Literatur)
-

26.08.2007 **Wikipedia's Beiträge über Wellen** (Ausbildung)

Wer mehr über Wellen, ihre Varianten und ihre Entstehung erfahren möchte, sollte mal bei WIKIPEDIA vorbeisurfen, z.B. zum Beitrag über:

- **Seegang** – <http://de.wikipedia.org/wiki/Seegang>

abrufen und sich dann zu den folgenden Beiträgen durchklicken:

- **Wellengang**
- **Wasserwellen**
- **Windsee**
- **Dünung**
- **Kreuzsee**
- **Grundsee**
- **Brandung**
- **Brandungsrückstrom**
- **Brandungsresonanz**
- **Clapotis**
- **Achterliche See**
- **Gezeitenwellen**
- **Monsterwelle**

Link: <http://de.wikipedia.org>

23.08.2007 **Schlafsäcke aus Daunen bzw. Kunstfasern** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift OUTDOOR berichtet **Frank Wacker** in dem Beitrag:

„Gute Nacht: 16 Dreijahreszeiten Schlafsäcke mit Daunen und Kunstfasern im Test“

über die Testergebnisse von je 8 Kunstfaser- bzw. Daunenschlafsäcken.

Die folgenden Kunstfaserschlafsäcke erhielten das Testurteil „sehr gut“ und wurden mit dem „Outdoor-Kauf Tipp“ ausgezeichnet:

- **Mountain Equipment Moonwalker II:**
1,42 kg / 11 Liter / -6°C (ca. 200,- Euro)
- **Mountain Hardwear Lamina 20 Regular:**
1,34 kg / 8 Liter / -4°C (ca. 135,- Euro)
- **Nordisk Nunaat 185:**
1,54 kg / 11 Liter / -3°C (ca. 110,- Euro)

Und die folgenden Daunenschlafsäcke erhielten das Testurteil „sehr gut“ und wurden mit dem „Outdoo-Kauf Tipp“ ausgezeichnet:

- **Feathered Friends Swallow reg:**
0,9 kg / 5 Liter / -7°C (ca. 400,- Euro)
Hinweis: mit stark wasserabweisendem Nextec-Außenstoff!
- **Mountain Hardwear Spectre SL regular:**
1,21 kg / 8 Liter / -6°C (ca. 440,- Euro)
Hinweis: mit regendichter Außenhülle!
(jedoch: ohne „Outdoor-Kauf Tipp“)

- **Western Mountaineering Apache SMF regular:**
0,95 kg / 7 Liter / -10°C (ca. 400,- Euro)
Hinweis: mit stark wasserabweisendem Außenmaterial!
- **Mountain Equipment Glacier 500:**
1,18 kg / 7 Liter / -4°C (ca. 280,- Euro)
Hinweis: mit extrem wasserabweisendem Außenmaterial!
(jedoch: nur Testurteil „gut“).

Der Vorteil der Daunenschlafsäcke ist das geringe Packmaß (hier: zwischen 5-8 Liter), das auch beim Küstenkanuwandern ein entscheidender Pluspunkt sein kann. Ein Nachteil war bislang ihre Feuchtigkeitsempfindlichkeit, welche u.U. durch weniger feuchtigkeitsempfindliche Außenmaterialien behoben werden konnte. Ein anderer Nachteil bleibt jedoch bestehen: Ein Daunenschlafsack muss anschließend doppelt solange gelüftet werden (ca. 1 Std.) wie ein Kunstfaserschlafsack; außerdem neigen Daunen zum Verklumpen, sofern sie noch feucht sind; dafür verliert ein Daunenschlafsack im Laufe der Jahre nicht so schnell an Volumen und somit an Isolation wie ein Kunstfaserschlafsack.

Der Nachteil der Kunstfaserschlafsäcke war bislang das größere Packmaß, was gegenwärtig aber nur noch bedingt zutrifft. So kommt zumindest der Schlafsack „Mountain Hardwear Lamina 20 Regular“ auf 8 Liter, was bei den Daunenschlafsäcken ein durchschnittlicher Wert wäre. Wer sich also mit einem minimalen Temperaturlimit von -4°C zufrieden gibt und nur 135,- Euro statt mindestens doppelt so viel ausgeben möchte, für den dürfte dieser Kunstfaserschlafsack in die engere Wahl kommen.

Was können wir eigentlich tun, wenn es uns im Schlafsack zu kalt ist. F.Wacker gibt die folgenden Empfehlungen:

1. *„Kapuze über den Kopf ziehen und bis auf eine kleine Atemöffnung verschließen.“*
2. *„Über die Isomatte kriecht bis zu viermal mehr Kälte in den Schlafsack als über ihn selbst. Deshalb wärmt ein Schlafsack nur in Verbindung mit einer guten Isomatte.“*
3. *„Der Schlafsack funktioniert wie eine Thermosflasche, nicht wie ein Heizkörper. Essen Sie deshalb vor dem Zubettgehen, trinken Sie einen heißen Tee und bewegen Sie sich. Dann erwärmt sich das Innere des Schlafsacks schneller.“*
4. *„Funktionieren Sie einen Wassersack/-flasche zur Wärmflasche um.“*

Quelle: OUTDOOR, Nr. 9/07, S.90-97 – www.outdoor-magazin.com

22.08.2007 Digitalfotografie für Paddler: Workshop (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN bietet **Michael Neumann** ab Nr. 7/07 einen neuen Workshop in 8 Folgen an:

„Digitalfotografie für Paddler“

Teil 1 führt erst einmal in das Thema ein, z.B. werden kurz & knapp folgenden Tipps gegeben:

- Wir sollten 1 – 5 Ersatzakkus bereithalten.“
- „Je höher die Gesamtpixel, desto anfälliger ist die Kamera fürs Bildrauschen.“
- „Die manuelle Einstellung der Empfindlichkeit (ISO) muss möglich sein, damit die Kamera diese nicht automatisch hochfährt und der Chip zu Rauschen beginnt.“
- „Die Verschlusszeiten müssen beeinflusst werden können.“
- „Eine Kamera sollte eine Auslöseverzögerung von unter 0,1 Sek. aufweisen.“

In Teil 2 wird ein Praxisvergleich von Spiegelreflexkameras und 5 wasserdichten Kompaktkameras vorgestellt. Er erscheint am 18.10.07, also rechtzeitig vor Weihnachten.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/07, S.50-51 – www.kanumagazin.de

22.08.2007 Kaufberatung Paddel (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN berät **Norbert Erdmann** dem Beitrag:

„Vortrieb durch Technik: Paddel“

über die richtige Wahl des Paddels. Insgesamt werden neben 8 WW-Paddel auch 14 Touringpaddel vorgestellt, und zwar:

- **Prijon Stream Glas:**
„für starke Jungs, die steil fahren“, „lässt sich nicht geräuschlos führen“; Längenverstellung: max. 9 cm.
- **Mergner Spoon Y Highend:**
„sorgt für größtmöglichen Griff im Wasser“, „wird steil gefahren“; Längenverstellung: max. 9 cm.
- **Lettmann Liberety Large LCS 70:**
„eines der effizientesten Flachstil-Paddel überhaupt“, „flutterfreiere Durchzug“; Längenverstellung: max. 9 cm.
- **TNP Sea Kajak Carbon:**
„kleine Blätter, daher gut für Paddler, die mit wenig Kraft, aber höherer Frequenz paddeln“; Längenverstellung: max. 15 cm.
- **Werner Kalliste CBS:**
„das leichteste und steifste Paddel“, „man spürt nur noch Wasser, die Paddelarbeit wird fast vollständig in Vortrieb verwandelt; keine Längenverstellung möglich.
- **Bending Branches Tailwind Dripless (Holz):**
„läuft tropfenlos und weitgehend geräuschlos“; Längenverstellung: max. 15 cm.
- **Kober Baltic C:**
„fast lautlos“, „ziemlich perfekt“; Längenverstellung: max. 9 cm.
- **Kober Lago Glas:**
„Blätter sind nicht ganz so steif wie beim Prijon Stream Paddel, tauchen dafür leiser ein“; Längenverstellung: max. 9 cm.
- **Robson Formula:**
„starke Verrippung macht die Blätter supersteif aber nicht leiser“; Längenverstellung: max. 9 cm.
- **AT Xception Tour Carbon Oversize:**
„fantastisches Fahrgefühl“, „samtweiche“ Wasserführung, „keinerlei Nebengeräusche“; Längenverstellung: max. 5 cm.
- **AT Ergo Tour T4 OS Glass:**
„sehr robust“; Längenverstellung: max. 5 cm.
- **Grey Owl Mistral Hybrid (Holzblätter):**
„die gekehlten Blätter tauchen geschmeidig ein“; keine Längenverstellung.
- **Moll Beach GFK:**
„nicht ganz leicht und dennoch weich, übersteht unsanfte Behandlung eher als ein Werner Kalliste“; keine Längenverstellung möglich.
- **Nautiraid Exquimaux (reines Eski-Paddel)**
"das ultimative Flachstilpaddel"; keine Längenverstellung möglich.

Die Beurteilung ist recht vage und sicherlich nicht reproduzierbar. Leider fehlen die Seekajakpaddel des britischen Hersteller **Lendal**.

In dem Beitrag werden Aussagen gemacht z.B. über Paddellänge & -breite, asymmetrische Blätter, Paddelführung (hoch, flach), teilbare Paddel mit „Varioteilung“ („Eine fixe Paddellänge ist wie ein Fahrrad ohne Gangschaltung.“), Material, Gewicht, Drehung/Schränkung, ovale Paddelschaffform und Paddelblattkehlung.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/07, S.44-49 – www.kanumagazin.de

22.08.2007 **Göteborg – Oslo** (Schweden/Norwegen) (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet **Björn Nehrhoff** in dem Beitrag:

„Wie die Wikinger. Per Seekajak von Göteborg nach Oslo“

über eine Tour, die durch die westschwedische Schärenküste und den Oslofjord führt. 2 Wochen hatte er für die mindestens 270 km lange Tour Zeit. Wegen kleinerer Umwege kamen aber insgesamt ca. 440 km zusammen. Navigiert wurde mit See- und topografischen Karten. Topografische Karten (1:50.000) verschaffen einen sehr guten Überblick insbesondere zur Topografie des Landes, aber man benötigt bei solch einer langen Tour schon eine Menge Blätter. An- und abgereist wurde per Fähre, wobei die Seekajaks beim Fährtarif als „Fahrräder“ eingestuft werden sollten. Wer bei der Fährzentrale vorher nachfragen lässt, ob es für Seekajaks einen extra Fährtarif gibt, wird auf wenig Verständnis stoßen und u.U. erfahren, dass bei der Tarifberechnung ein Seekajak wie ein Fahrzeug nach Länge eingestuft wird. Start-/Zielort war Kiel.

Übrigens, dieser schwedische und norwegische Küstenstreifen ist kein Revier für Paddelanfänger: *„Die vielen Inseln mit ihren Felsen verursachen bei Wind beinahe ständig irgend eine Art von Kabbelwasser und rufen Düseneffekte vor, die man nicht unterschätzen sollte. (Ab 5 Bft. Wind) kann es in den äußeren Schären zu einer beträchtlichen Wellenbildung kommen.“*

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/07, S.16-24 – www.kanumagazin.de

21.08.2007 **Kerry & Cork** (Irische Süd-West-Küste) (Revier/Ausland)

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

„Milder Westen: irische Grafschaften Kerry und Cork“

über das Küstenrevier im Südwesten Irlands.

Folgendes ist über **Wind & Wetter** sowie **Navigation & Seemannschaft** zu lesen:

- *„190 – 250 Regentage/Jahr. Das Wetter ändert sich mitunter rasch. Sonne, Wolken, Regen und Gewitter können sich mehrmals am Tag abwechseln.*
- *Im Sommer weht es am häufigsten aus West bis Südwest, ab und zu Starkwind.*
- *Vor der Küste viele betonnte und unbetonnte Felsen und Untiefen.*
- *Es gibt schmale Durchfahrten und flache Fahrwasser.*
- *Strömung mit meist weniger als 2 kn Geschwindigkeit.*
- *Der Tidenhub beträgt 3-4 m.*
- *Rettungswestenpflicht auf Booten bis 6 m Länge sowie für Kinder bis 16 Jahre.“*

Quelle: YACHT, Nr. 18/07, S.38-47 – www.yacht.de

21.08.2007 **Abschied vom Leuchtturm „Großer Vogelsand“** (Revier/Inland)

Die YACHT berichtet darüber, das der

Leuchtturm „Großer Vogelsand“

abmontiert werden soll. Das 45 m hohe Seezeichen vor der Elbemündung ist allen Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die mal nach Neuwerk und von dort weiter nach Helgoland paddelten, wohl bekannt & vertraut. Er ist jedoch nicht so alt wie der Leuchtturm „Roter Sand“, der vor der Wesermündung liegt. 1974 wurde er errichtet und 1999 wieder abgestellt. Nun wird er 2008 bis auf einen Reststummel zurückgebaut.

Quelle: YACHT, Nr. 18/07, S.12 – www.yacht.de

19.08.2007 **Hanseboot 2007** (Ausrüstung)

Die 48. Internationale Bootsausstellung Hamburg, die Hanseboot, ist dies Jahr vom 27. 10. bis 4. 11. geöffnet.

Link: www.hanseboot.de

18.08.2007 **Kurs Insel Anholt** (Kattegat/Dänemark) (Revier/Ausland)

Der dänische Küstenkanuwanderer **Peter Unold** ist am 18.08.07 von Grenå (Jütland) hinüber zur Insel Anholt gepaddelt. Für die ca. 51 km lange Strecke benötigte er 6:08 h. Er kam mit seinem „INUK“ auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 8,5 km/h. Dank GPS konnte er auch seine Spitzengeschwindigkeit ermittelt: ca. 13 km/h, die er wohl beim Surfen bei 3 Bft. Wind erreichte. Wegen südöstlichem Wind konnte die Fahrt nicht Richtung Schweden fortgesetzt werden. Die Alternative wäre ein 80 km langer Rückenwind-Kurs zurück nach Jütland gewesen, die aber zu Gunsten einer Fährfahrt zurück nach Grenå verworfen wurde.

Übrigens, fast jedes Land bietet für seine Küstenkanuwanderinnen und –wanderer (richtiger: Inselhüpferinnen und –hüpfer) eine Insel an, die in etwa vergleichbar mit Helgoland ist, z.B.

- Scilly Islands (Cornwall/GB)
- Isle of Man (England/GB)
- Hebriden (Schottland/GB)
- Kanalinseln (Ärmelkanal/GB; von Frankreich aus erreichbar, was jedoch nicht erlaubt ist)
- Quessant (Bretagne/Frankreich)
- Vulcano (Liparische Inseln / Italien; von Sizilien aus erreichbar)
- Bornholm (Dänemark; von Schweden aus erreichbar)
- Gotland (Schweden; von Öland aus erreichbar)
- Ålandinseln (Finnland; von Schweden aus erreichbar)
- usw. usf.

Link: <http://unold.dk/paddling/php/wordpress/?p=221>

15.08.2007 **Kälteschutzanzüge** (Ausrüstung)

In SEGELN berichten **M.Bohmann & G.Sinschek** in dem Beitrag:

„Kälteschutzanzüge: Sprung ins kalte Wasser“

über die Vor- & Nachteile von 8 verschiedenen Trockenanzügen, die für den Einsatz bei kaltem Wasser konstruiert wurden.

In Anbetracht dessen dass bereits eine Wassertemperatur von 16° C, wie etwa durchschnittlich während der Saison in der Nord- und Ostsee üblich, lebensbedrohlich ist, kann davon ausgegangen werden, dass bei solchen Temperaturen ohne Rettungsweste und wasserdichte Bekleidung nach 1 Std. eine im Wasser treibende Person nicht mehr in der Lage ist, sich über Wasser zu halten. Natürlich tragen viele Faktoren dazu bei, dass jemand eine lebensgefährliche Unterkühlung überlebt, z.B. körperliche Verfassung, Körpergewicht, schützendes Fettgewebe, Alkoholkonsum, Durchhaltewillen, aber die einzige Größe, die die physischen Gesetze der Auskühlung wirksam hinauszögern kann, ist ein Trockenanzug und - im Falle der irgendwann eintretenden Ohnmacht - die Rettungsweste.

Wasser soll 25x so schnell wie Luft die Körperwärme ableiten. Wer da nicht richtig bekleidet ist, hat schlechte Karten. U.U. erleidet er sofort nach dem Eintauchen ins Wasser einen Kälteschock, ansonsten wird er irgendwann wegen Unterkühlung handlungsunfähig und schließlich ohnmächtig werden und dann ertrinken.

SEGELN hat 4 Schwerwetteranzüge getestet und die folgenden 4 Leichtwetteranzüge:

- **Musto „MPX/MSM 1431“** (ca. 700,- Euro; ca. 2,02 kg schwer)
→ www.frisch.de
- **Dry Fashion „Dry Performance“** (ca. 470,- Euro; ca. 1,66 kg schwer)
→ www.dry-fashion.de
- **Gill „Trockenanzug 4800“** (ca. 520,- Euro; ca. 1,78 kg schwer);
→ www.gillmarine.com
- **Marine Pool „Sydney II“** (ca. 500,- Euro; ca. 2,00 kg)
→ www.marinepool.de

Auf Folgende Aspekte wird dabei hingewiesen:

- Verfügt der Trockenanzug über keine Füßlinge, sollten die Füße z.B. durch Neoprenschuhe/-socken geschützt werden.
- Neoprenmanschetten an Hals und Handgelenken wurden als ideal empfunden. Sie wärmen und sind angenehmer zu tragen als Latexmanschetten. Neopren schließt jedoch nicht so wasserdicht wie Latex, aber der Wasserdurchlass ist nur sehr gering.
- Leider verfügen nur die Schwerwetteranzüge über genügend Kopf- und Nackenschutz; deshalb empfiehlt es sich, bei kritischer Wetterlage eine Neoprenhaube zu tragen.
- Beim Eintauchen ins Wasser wird sich i.d.R. noch zu viel Luft im Anzug befinden. Die Folgen: Der Brustkorb ragt aus dem Wasser heraus und drückt den Kopf Richtung Wasseroberfläche. Durch Schwimmbewegungen kann das verhindert werden, was aber auf Dauer zu anstrengend ist. Besser ist es daher, vorsichtig etwas Luft aus einem Ärmel zu lassen.
- Bei kaltem Wasser (unter 20° C) sollte dicke Fleecebekleidung unter dem Trockenanzug getragen werden; denn der Anzug sorgt nur dafür, dass wir nicht nass werden, die Unterbekleidung sorgt jedoch für die nötige Kälteisolation.

Quelle: SEGELN, Nr. 9/07, S.80-87 – www.segelmagazin.de

Link:

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

www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

15.08.2007 **Secumar Rettungsweste „Tetra 275 3D Harness“** (Ausrüstung)

Nachdem die Zeitschriften YACHT und SEGELN unabhängig voneinander festgestellt hatten, dass die (halb)-automatisch aufblasbaren-Rettungswesten doch nicht so „ohnmachtsicher“ sind, wie die Prospekte es behaupten, da die dabei zugrunde liegende Norm letztlich von einem Havaristen ausgeht, der nur mit Badehose und nicht mit Trockenanzug bekleidet ist, hat der Hersteller SECUMAR reagiert und eine Rettungsweste konstruiert, die im Brustbereich über zwei zusätzlich Auftriebskörper verfügt, welche dafür sorgen sollen, dass eine ohnmächtige Person ohne eigenes Zutun auf den Rücken gedreht wird. Siehe hierzu die Aktuelle Info vom 22.11.06:

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/061122.html

Nun hat SEGELN überprüft, ob diese Weste (Preis: ca. 380,- Euro) wirklich leistungsfähig genug ist. Das Ergebnis lautet:

- „Im unaufgeblasenen Zustand ist sie angenehm leicht und kompakt.
- Die Rettungsweste bringt den Körper schnell in eine stabile, ohnmachtssichere Rückenlage, und zwar trotz Luftabschlüsse im Überlebensanzug.
- Jedoch ist die Sicht nach vorne durch die aufgeblasenen Auftriebskörper stark eingeschränkt, gleich Null.
- Wird jetzt noch die serienmäßige Sprayhood mit Klarsichtfenster über die 3D-Flügel gezogen, ist man gegen das so genannte „Channeling“ (kanalisiertes Wasser, das zwischen den Auftriebskörpern hochspritzt) und gegen Kälte im Kopfbereich geschützt.“

Quelle: SEGELN, Nr. 9/07, S.34 – www.segelnmagazin.de

Infos:

www.secumar.com/secumar/d/info/php_news.156.html

www.secumar.com/secumar/d/php/produkte.689.html

Link:

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

15.08.2007 **Kapverden** (Atlantik) (Revier/Ausland)

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

„Hart aber herzlich: Kapverden“

über die Kapverdischen Inseln.

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

- „Die Kapverden liegen im Bereich des NE-Passats, der in den Sommermonaten mäßig, im Winter aber oft recht kräftig blasen kann; keine Gefahr von Wirbelstürmen.“
- „Der Tidenhub beträgt weniger als 1 m. Ebbstrom setzt SW-wärts, Flutstrom NE-wärts. Besonders stark läuft der Strom im Canal de Sao Vicente und im Canal de Santa Luzia. Bei Springtide kann er dort 3 kn und mehr erreichen. Im gesamten Revier müssen Sie den Kanarenstrom berücksichtigen, der mit ca. 0,5 kn WSW-wärts läuft.“
- Wetterbericht: www.weatheronline.de/segeln/afrika/kapverden

Quelle: SEGELN, Nr. 9/07, S.48-55 – www.segelmagazin.de

Literatur:

N.Hüwe: Kapverdische Inseln – Der nautische Reiseführer. MSK Mediaplanung Schott Klas.

Keiffenheim, M.: Abseits von Afrika: Kapverden, aus: Yacht 5/07, S.52-59 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 21.02.07 (Revier/Ausland)

14.08.2007 **Integrierte Steueranlage** (Ausrüstung)

Nachdem der britische Hersteller KARI-TEK ein Skeg entwickelt hat, welches per Hydraulic heraus- bzw. hineingezogen werden kann und dadurch anscheinend weniger anfällig für Beschädigungen ist (s. hierzu Aktuelle Infos v. 13.11.06), bietet er nun auch eine Art integrierte Steueranlage an (sog. „Skeg-Rudder-System“ (SRS)).

Bislang waren hier die deutschen Seekajakhersteller Lettmann und Pietsch & Hansen mit ihren im Unterwasserschiff integrierten Steueranlagen „Duopolisten“. Bei dem SRS handelt sich dabei um eine Art Skeg, welches – ausgefahren – wie ein Steuerblatt eingesetzt werden kann. Wahrscheinlich ähnelt das SRS der Skeg-/Steueranlage, welches Lettmann bei seinem Seekajak „Polar“ einsetzt. Das SRS kann bei den britischen Seekajaks von P&H, Valley und SKUK (Nigel Dennis) eingebaut werden.

Link: www.karitek.co.uk

12.08.2007 **Interview mit Freya Hoffmeister** (Geschichte)

Der international bekannteste deutsche Seakayaker ist eine Frau und heißt **Freya Hoffmeister**. Sie paddelt meist im Ausland – z.B. hat sie dieses Jahr mit ihrem derzeitigen „Mitpaddler“ Greg Stamer Island in einer Rekordzeit umrundet - und beherrscht mehr Rollvarianten als wir Deutschen uns überhaupt vorstellen können.

Im Internet Newsletter „Seapaddler“ ist nun ein Interview veröffentlicht worden, was den einen und die andere interessieren könnte.

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

10.08.2007 **Schleswig-Holsteinische Ostseeküste** (Revier/Inland)

Jübermann-Kartographie hat den folgenden Tourenatlas herausgegeben:

- Tourenatlas-Wasserwandern (TA 1)
Nr. 1: Schleswig-Holstein + Unterelbe
1. Auflage 2007 (88 S. aus wasserfestem Papier)
60 Karten (1:75.000) und 3 Karten (1:25.000)
Preis: 22,- Euro plus Porto

Dieser Tourenatlas deckt u.a. die gesamte schleswig-holsteinische Ostküste ab und enthält Infos u.a. über die Kilometrierung, Zelt- & Rastplätze, Häfen, Uferbeschaffenheit und Seezeichen. Mehr brauchen wir eigentlich nicht, wenn wir z.B. von Flensburg hinunter bis nach Travemünde paddeln wollen.

Wer noch weiter die Ostseeküste entlang bis hin nach Usedom paddeln will, benötigt dann zusätzlich den:

- Tourenatlas-Wasserwandern (TA 6)

Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern (Deutschland –Nordost)
3. Auflage 2007 (84 S. aus wasserfestem Papier)
66 Karten (1:75.000)

Link: www.juebermann.de

09.08.2007 **Deep Water Rescue** (Ausbildung)

In der Zeitschrift OCEAN PADDLER berichtet **Jeff Allen** in dem Beitrag:

„**Getting the Basics Right: Deep Water Rescue**“

darüber, auf was alles beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung zu achten ist, z.B.:

Allgemein sollte gelten:

- Nach einer Kenterung mit Ausstieg ist möglichst schnell zu handeln. Je länger wir den Wiedereinstieg hinauszögern, desto schwieriger kann die ganze Situation werden.
- Für den Fall, dass die Gefahr besteht, dass der Gruppenzusammenhalt aufgegeben wird, empfiehlt es sich, mit einer „Life line“ zu paddeln.
- Sollten während der Rettungsaktion die Paddel nicht durch eine Leine vom abtreiben gesichert sein, ist stets darauf zu achten, dass die Paddel nicht verloren gehen.

Für den „**Kenterbruder**“ gilt Folgendes:

- Es ist darauf zu achten, dass der „Kenterbruder“ sein Seekajak fest hält. Gerade bei Tidengewässern besteht die Gefahr, dass im Falle einer Trennung der Wind das Kajak in eine andere Richtung treibt als der „Kenterbruder“, den die Strömung mitnimmt.
- Das gekenterte Kajak ist wieder in Normallage zurückzudrehen, da es dann leichter z.B. beim Lenzen und Schleppen zu handhaben ist.
- Der „Kenterbruder“ sollte sich zunächst zum Bug seines Seekajaks vorhangeln und sich dort möglichst so festhalten, dass die Beine über den Bug gekreuzt werden, so erkennt der Retter nicht nur sofort, wo der Bug des Kenterkajaks ist (was bei der Anwendung von Rettungstechniken wichtig ist), sondern er erkennt auch, inwiefern der „Kenterbruder“ noch „handlungsfähig“ ist.
- Sofern die Kenterung noch nicht bemerkt wurde, sollte bei rauem Seegang der „Kenterbruder“ mit seinem Paddel winken und so auf sich aufmerksam machen.

Der **Retter** hat Folgendes zu beachten:

- Bei einer unbeabsichtigten Kenterung während einer normalen Tour sollten wir uns vorsichtig dem „Kenterbruder“ nähern und uns vergewissern, ob dieser nicht durch panische Reaktion uns gefährden könnte.
- Falls der „Kenterbruder“ fit für den Wiedereinstieg ist, sollte das Kenterkajak gelenzt werden (dabei ist es bei Anwendung der X-Methode hilfreich, wenn der Retter nach dem Hochziehen des Kenterkajaks auf seine Sitzluke sein Seekajak ankantet, damit das Kenterkajak weiter aus dem Wasser ragen und das Wasser in der Sitzluke leichter abfließen kann).
- Nach dem Lenzen sollten das Kenter- und das Rettkajak in einer „Bug-zu-Heck“-Formation liegen, da auf diese Weise der Wiedereinstieg des „Kenterbruders“ leichter zu beobachten und zu unterstützen ist.
- Wenn als Wiedereinstieg die „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“ gewählt wird, ist es hilfreich, wenn der „Kenterbruder“ beim Hochziehen auf das Achterdeck ein Bein in

seine Sitzluke hakt, da er sich dann nicht nur mit Arm- sondern auch mit Beinkraft aus dem Wasser ziehen kann.

- Während der ganzen Zeit bis zum Schließen der Spritzdecke sollten wir den „Kenterbruder“ daraufhin beobachten, ob wir es verantworten können, ihn anschließend wieder alleine weiter paddeln zu lassen. Notfalls muss er durch einen Dritten gestützt und mit dem zusammen geschleppt werden („Rafted tow“).
- Scheint der „Kenterbruder“ nach dem Wiedereinstieg noch fit zu sein, können wir das „Päckchen“ mit ihm auflösen, aber erst dann, wenn dieser seine Spritzdecke geschlossen und seine beiden Hände am Paddel hat. (Anm.: Das „Päckchen“ ist derart aufzulösen, dass der „Kenterbruder“ nicht seitwärts, sondern in seine Fahrtrichtung abgestoßen wird, sodass er sofort vorwärts paddeln bzw. stützen kann.)

Und die **übrigen Gruppenmitglieder** sollten darauf achten, dass:

- sie möglichst ihre Position halten und nicht während der Rettungsaktion von Wind oder Tide in kritische Gewässerbereiche abgetrieben werden.
- Ansonsten sollten einzelne Kanuten bei Bedarf den Retter bei seiner Aktion unterstützen.

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

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 1/07, S.57-58 – www.oceanpaddlermagazine.com

09.08.2007 **Zwischenfallmanagement** (Ausbildung)

In der Zeitschrift OCEAN PADDLER berichtet **Jeff Allen** in dem Beitrag:

„Incident Management“

darüber, auf was wir alles zu achten haben, um kritische Zwischenfälle (i.d.R. eine Kenterung, die ein Kanute nicht selber rückgängig machen kann) zu meistern. Nicht nur, aber insbesondere ein Fahrtenleiter/Ausbilder steht in der rechtlichen und moralischen Pflicht, seine Mitpaddler, die er aufs Meer hinaus „gelockt“ hat, wieder sicher zurück ans Land zu bringen.

An erster Stelle eines solchen Zwischenfallmanagements steht das stete Paddel- und Rettungs-Training auf dem Wasser, und zwar schon vor einer angesetzten Tour und unter allmählich schwerer werdenden Gewässerbedingungen. Wer ein solches Training immer und immer wieder unternimmt, wird gar nicht so leicht in eine kritische Situation geraten und wenn doch, dann wird er eher klaren Kopf behalten, da er ja vorher trainiert hat, was er zu tun hat, und auch weiß, dass das funktioniert.

Die zweite Stelle nimmt die richtige Fahrtenvorbereitung ein. Dazu gehört:

- einen Überblick über die Mitpaddler zu gewinnen (z.B. was haben sie bislang bzw. in der gegenwärtigen Saison unter was für Bedingungen gepaddelt; wie fit sind sie; welche Paddel- und Rettungstechniken beherrschen sie; welchen Eindruck hinterlassen sie zu Beginn der Tour) und sich dabei bewusst sein, dass manche Paddler (selten Paddlerinnen) dazu neigen, sich besser darzustellen, als sie in Wirklichkeit sind.
- die Ausrüstung aller Paddler (inkl. ihrer Handhabung) zu überprüfen.
- den während einer Tour zu erwartenden Gruppenzusammenhalt (inkl. zu verwendende Handsignale) abzusprechen.
- den aktuellen Wetterbericht einzuholen und mit allen zu besprechen, welche Schwierigkeiten daraus erwachsen könnten, verursacht u.U. durch Wind, Dünung, Strömung und Untiefen, damit jeder in etwa weiß, was ihn unterwegs erwarten könnte.

- die Coastguard über die Tourenplanung zu informieren (was in Deutschland jedoch nicht üblich und von der DGzRS auch nur bedingt gewünscht ist).
- zu besprechen, was zu tun ist, wenn unterwegs irgendwelche Probleme auftauchen („Expect the unexpected!“).

An dritter Stelle steht die Gruppenkontrolle während eines Zwischenfalles.

- Die „Kontrolle“ fängt schon vor dem Start an und sollte anschließend auf dem Wasser bestehen bleiben. Spätestens bei einem Zwischenfall sollte es uns bewusst sein, dass die Teilnehmer auf dreierlei Weise reagieren können: manche kämpfen, andere flüchten bzw. sind vor Schreck handlungsunfähig („Fight, flight, freeze“). Meist geht das mit einer Art „Tunnelblick“ einher, d.h. die Teilnehmer nehmen bei einem Zwischenfall u.U. nur noch einen Bruchteil der Umgebung wahr und handeln entsprechend unbedacht.

Danach folgt an vierter Stelle die Prioritätensetzung:

- Zunächst ist darauf zu achten, dass wir uns nicht gefährden; denn wenn wir selber durch eine gefährliche Aktion ausfallen, können wir keinem anderen mehr helfen.
- Anschließend sollten – sofern die Situation es erlaubt – wir die übrigen Teilnehmer der Gruppe in Sicherheit bringen.
- Erst dann ist dem hilfsbedürftigen Kanuten zu helfen; denn was nützt es, sich nur um den „Kenterbruder“ zu kümmern, um dann mitzerleben, dass während dessen die übrigen Teilnehmer in Kentergefahr geraten und schließlich ebenfalls kentern!?

An fünfter Stelle sind die Handlungsmöglichkeiten abzuwägen. Dabei gilt es, alle Faktoren, die zur Problemlösung positiv bzw. negativ beitragen können, zu berücksichtigen. Hierzu gehören z.B.:

- die Umwelt (Wetter, Tide, Seegang, Küstenformation);
- die Ausrüstung (z.B. kurze und lange Schleppeine, Paddelsicherungsleine, Reparatur- und Erste-Hilfe-Material, Seenotsignalmittel, UKW-Sprechfunk; Bekleidung entsprechend der Temperaturen);
- die körperliche Leistungsfähigkeit aller Gruppenteilnehmer;
- die zeitlichen Reserven (z.B. Tidenkipp, Sonnenuntergang).

An sechster Stelle steht die Prüfung der Frage an, ob während eines Zwischenfalles einzelnen Aufgabe an Dritter delegiert werden können. Gerade wenn die Gewässerbedingungen so sind, dass einzelne Teilnehmer an ihre Grenzen stoßen könnten, ist es sehr hilfreich zu wissen, dass wir uns – sofern es kritisch wird – auf die Unterstützung durch einen erfahrenen Dritten verlassen können.

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

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 1/07, S.54-56 – www.oceanpaddlermagazine.com

09.08.2007 **Expeditionsplanung** (Ausbildung)

In der Zeitschrift OCEAN PADDLER schreibt **Kevin Mansell** etwas zum Thema:

„Expedition Planning“

Leider sind die Tipps zu den Punkten:

- Who

- Where
- When
- Why
- Finance
- Food (Nicht vergessen, kleinere Überraschungen mit einzupacken!)
- Training
- Fund Raising
- Medical Requirements
- Wildlife

recht allgemein gehalten. Bemerkenswert fand ich nur eine Aussage von **Justine Curgenven**, die am Ende des Beitrages zitiert wurde und eigentlich unter dem Punkt „Who“ gehört hätte: Achte darauf, dass alle Expeditionsteilnehmer dieselben Ziele haben. Sonst könnte es passieren, dass:

- einige nur Strecke paddeln wollen, während andere intensiv den Küstenstreifen erkunden wollen;
- einige an endlegenden Stellen campen wollen, während andere am liebsten in der Nähe einer Kneipe bleiben wollen;

Um diese Aufzählung zu vervollständigen, möchte ich ein paar weitere Gegensätze aufführen:

- einige möchte am Tag zuvor wissen, wann am nächsten Tag gestartet wird, während andere sich nicht festlegen möchten;
- einige möchten am liebsten vor Sonnenaufgang starten, während die anderen ausschlafen möchten;
- einigen ist jeder Platz zum Zelten recht, während andere sich nach einer „Golfplatzwiese“ sehnen;
- einige machen um jeden Zeltplatz einen großen Bogen, während andere von Zeltplätzen magisch angezogen werden, z.B. in der Hoffnung sich warm duschen zu können;
- bei einigen das Paddeln, bei anderen das Pausieren im Vordergrund steht;
- einige am liebsten nicht anlanden, um Pause zu machen, während andere unbedingt anlanden müssen;
- einige von Anfang an auf Tempo fahren, während die andere sich erst ganz gemütlich warm paddeln möchten;
- einige die „Freiheit“ suchen, anderen die „Gemeinschaft“, was sich unterschiedlich auf den Gruppenzusammenhalt beim Paddeln aber auch im „Camp“ auswirken kann;
- einige nur Essen, um satt zu werden, während bei anderen die ganz Zeremonie ums Kochen & Essen im Vordergrund steht;
- einige ein Standquartier vorziehen, während andere den ständigen Ortswechsel lieben;
- einige das Risiko suchen, während andere es möglichst meiden wollen;
- usw. usf.

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

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 1/07, S.42-47 – www.oceanpaddlermagazine.com

09.08.2007 **Elafiti Islands** (Kroatien) (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift OCEAN PADDLER berichtete **Richard Parkin** in dem Beitrag:

„Lopud, Sipan and Kolocep ... the Elafiti Islands“

über eine kommerzielle Wochenend-Tour entlang einiger kroatischer Inseln.

Das Interessantes an dem Beitrag sind wohl die Fotos und – für die, die sich nicht trauen, in dieser Region allein zu paddeln - die Adressen kommerzieller Tourenanbieter:

- Adria Adventure: www.adriatic-sea-kayak.com
- Adriatic Kayak Tours: www.adriatickayaktours.com
- Adventure Dalmatia: www.adventuredalantia.com
- Huck Finn Adventure Travel: www.huck-finn.hr

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 1/07, S.34-40 – www.oceanpaddlermagazine.com

09.08.2007 **Wildes Zelten in Schottland** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift OCEAN PADDLER ist Folgendes zu Thema „Wildes Zelten“ zu lesen:

- „Wild camping is legal in Scotland when done in small numbers. ... but try and avoid places where cattle come down to the shore.“

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 1/07, S.27 – www.oceanpaddlermagazine.com

09.08.2007 **Neue britische Zeitschrift „Ocean Paddler“** (Literatur)

Ob es dieses Mal die Briten schaffen, auf Dauer ein „Sea Kayaking Magazine“ auf dem Markt zu platzieren? Meines Wissen ist es der vierte Versuch: Nach „Ocean Kayaker“, „Ocean Paddler“ und „Sea Paddler“ erschien im Juli 2007 das erste Heft der Wiedergeburt von „Ocean Paddler“. Das zweite Heft erscheint im August. Viel Erfolg; denn die Konkurrenz ist groß: 1984 wurde in den USA das erste Heft vom:

- **Sea Kayaker** → www.seakayakermag.com

veröffentlicht, welches nun alle zwei Monate erscheint. Vor ein paar Jahren zogen die Kanadier nach mit:

- **Adventure Kayak Magazin** → www.adventurekayakmag.com

Und nun versuchen es die Briten erneut mit:

- **Ocean Paddler** → www.oceanpaddlermagazine.com

Ob „Ocean Paddler“ genügend Leser findet und genügend Unternehmen dazu bringt, Anzeigen zu schalten (ohne Anzeigen kann nämlich ein solche Zeitschrift nicht überleben) hängt davon ab, ob es ihr gelingt, genügend Autoren zu finden, die in der Lage sind, interessante Infos zum Thema Küste und Paddeln zu erarbeiten. Die Konkurrenz ist groß, und zwar nicht nur durch den „Sea Kayaker“; denn es gibt mittlerweile weltweit einige Mitgliederzeitschriften, z.B. in Deutschland:

- **Seekajak** (Magazin der Salzwassereunion) (seit 1985) → www.salzwasserunion.de

und eine Vielzahl von Newsletters bzw. Homepages, die mehr oder weniger kompetent & informativ das Themenfeld Küste „beackern“, z.B.

- www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm (Australien)
- www.kanu.de/kueste/ (Deutschland)

- www.kvu.der-norden.de (Deutschland)
- www.kuestenkanuwandern.de/akutell.html (Deutschland)
- www.skeg.de (Deutschland)
- www.ckmer.com (Frankreich)
- www.seapaddler.co.uk (Großbritannien)
- www.qajaqjpn.org (Japan)
- www.kask.co.nz (Neuseeland)
- www.nkbzeevaren.nl (Niederlande)
- www.peddelpraat.nl (Niederlande)
- www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml (USA)
- www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html (USA)

Ganz zu schweigen von den vielen „Foren“ und „Blogs“, die ebenfalls zur Informationsflut beitragen.

Der neue „Ocean Paddler“ wird da keinen leichten Stand haben. In Anbetracht dessen, dass ein neue Zeitschrift in dieser Sportdisziplin eigentlich Jahre braucht, um sich einen Autoren-, Leser- und Anzeigenauftraggeberstamm aufzubauen, lass ich mich überraschen, ob es dem Editor **Richard Parkin** und dem Verlag **Masik Publishing** gelingen wird, für längere Zeit jeden Monat eine neue Ausgabe (Umfang: ca. 84 S.) von „Ocean Paddler“ herauszugeben und zum Heftpreis von 4,99 Britische Pfund (ca. 7,60 Euro) zu verkaufen. Übrigens, das jährliche Abo kostet 67,- Euro (plus 31,- Euro für Porto).

Die Geschäftsidee von „Ocean Paddler“ ist es, das Thema wenigstens gut zu „verpacken“. Zumindest wird relativ dickes Hochglanzpapier verwendet und es werden viele Fotos veröffentlicht. Über den Inhalt selber, muss sich jeder selber ein Urteil bilden. Z.B. werden die folgenden Themen in „**Issue 001**“ angesprochen:

- „What’s on“: Infos über internationale Paddelaktivitäten/-expedition (4 Seiten);
- Porträt: Jeff Allen, ein Ocean Paddler aus Cornwall (6 Seiten);
- Inselftour: Island of Inchmarnock (mit Kurzinfos aber ohne Kartenskizze) von D.Wilcox (6 Seiten);
- Inselftour: Rund Tasmanien (ohne Kurzinfos & ohne Kartenskizze) von J.Curgenvon (6 Seiten);
- Inselftour: Kroatische Küste (mit Kurzinfos aber ohne Kartenskizze) von R.Parkin (7 Seiten);
- Tourenplanung: „Epedition Planning“ von K.Mansell (6 Seiten);
- Fototipps v. D.Wilcox (6 Seiten)
- Unfallmanagement: „Incident Management I“ von J.Allen (als Fortsetzung) (5 Seiten)
- Bootstest: P&H Cetus (543x54,5 cm; 379 Liter Volumen) – Fahrbericht aus der Sicht von 2 Seakayakern (ohne technische Daten über Wasserwiderstand u.ä. (4 Seiten);
- Paddelttest:Aqua-Bound „Manta Ray“ und „Eagle Ray“ (2 Seiten);
- Kurzinfos über 2 Spritzdecken, 1 wasserdichten MP3-Behälter, 1 Buch und 1 warmes Essen (3 Seiten);
- Fotografische Inspirationen: 9 Fotos auf 6 Seiten;
- Leitartikel von B.Wilson (1 Seite).

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Link: www.oceanpaddlermagazine.com

06.08.2007 **EPP 3 (Küste): Nordfriesische-Wattenmeer-Tour** (Ausbildung)

Der Hamburger Kanu-Verband hat am 3.-5.8.07 seinen ersten Kurs zu EPP 3 (Küste) angeboten. Der Kurs führte durch das nordfriesische Wattenmeer. Gestartet wurde Freitagnachmittag in Schlüttsiel. Anschließend ging es hinüber zur nur ca. 5 km entfernt liegenden Hallig Oland. Am Samstag ging es früh am Morgen (6.30 Uhr) hinüber zur Hallig Gröde (ca. 4,5 km) und dann weiter zur Hallig Hooge (ca. 14 km), zum Trittstein am Japsand (ca. 5 km), über die Norderaue zum Kniepsand von Amrum (ca. 7 km), nach Steenodde auf Amrum (ca. 5 km) und weiter bis zum Weststrand von Föhr (ca. 9 km). Am Sonntag ging es hinüber nach Hilligenley (Hallig Langeness) (ca. 20 km) und dann weiter zurück zum Startort Schlüttsiel (ca. 17 km).

Wen es interessiert, welche Hausaufgaben anlässlich dieses Kurses zu bearbeiten waren, der kann die 49 Fragen inkl. Antworten und der Tourenplanungstabelle von der DKV-Homepage downloaden:

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

Dort findet sich auch eine weitere Info über das Küstenkanuwandern in der Umgebung von Langeness:

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

05.08.2007 **Im Outrigger nach Helgoland** (Geschichte)

Die Faltbootfahrer haben es uns vorgemacht. Als erster hat es wohl Karl Schmidt (aus Bochum) geschafft, der 1929 von Bremerhaven aus nach Helgoland paddelte. Er startete um 19 Uhr, ging um Mitternacht auf dem Feuerschiff „Bremen“ (nahe des Leuchtturms „Roter Sand“) an Bord (!), setzte dann am nächsten Morgen um 9 Uhr die Fahrt fort und landete um 17.30 Uhr in Helgoland an (s. Kanu Sport, Nr. 43 v. 1929). Zurück ging es mit dem Dampfer. (siehe hierzu: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerhaven-Helgoland.pdf)

Die beiden Seekajaker Matthias Panknin (Schleswig-Holstein) und Karl Wolfner (Bremen) toppten dann die Helgolandtour. Sie paddelten 1997 im Seekajak von St. Peter-Ording nach Helgoland und – weil die Wetterprognose nichts Gutes verkündete – gleich wieder retour (ca. 90 km in 17 Std.). (siehe hierzu: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf)

Nun haben es auch die Outrigger geschafft, Helgoland per OC 6 zu erreichen. Und zwar sind 6 Leute vom KVV-Bremerhaven:

- Sonja Ficke (1. Schlagfrau), Silke Steph (2. Schlagfrau), Peter Kandsorra, Bernd Dages, Brigitte Czelusta und Olaf Knoke (Steuermann)

am 5.8.07 von Cuxhaven nach Helgoland gepaddelt. Für die 65,7 km lange Strecke haben sie 6:12 Std. benötigt. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,6 km/h (45 Min. für Pausen mit eingerechnet). Die Rückfahrt ist wohl per Fähre angetreten worden, aber der OC 6 ist auf Helgoland zurückgelassen worden und wartet darauf, zurückgepaddelt zu werden. Einen ausführlichen Bericht hierzu finden wir auf der KVV-Homepage.

Link: www.kvu.der-norden.de/outrigger/Bericht%20der%20Querung.htm

01.08.2007 **Lofoten (Norwegen)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichten **Maria Rhein & Joachim Fischer** in dem Beitrag:

„Die Lofoten per Boot genießen“

über eine Tour auf Höhe des Breitengrades von Grönland bzw. Alaska. Da per Faltboot gepaddelt wurde, war es möglich, statt tagelange per Auto gen Norden zu fahren, nur wenige Stunden per Flugzeug anzureisen: 14 Uhr Einchecken in Düsseldorf, 4:30 h später aussteigen in Bodö. Anschließend fährt einen der Flughafenbusfahrer samt Gepäck zum Zeltplatz vor Ort. Später geht es per Fähre in ebenfalls 4 h hinüber zu den Lofoten nach Moskenes. Und dann geht es los, über Reine, Hamnoy, Sund usw. bis nach Kabelvag. Danach geht es per Bus (1x umsteigen) nach Norvik zum Flieger nach Deutschland.

Übrigens, das Suchen von Übernachtungsplätzen war nicht ganz einfach; denn Campingplätze findet man nur selten und wegen des Tidenhubs und der steil herausragenden Küstenlinie sind wilde Zeltmöglichkeiten etwas rar.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 8/07, S.18-21 – www.kanu.de

Karten: Verwendet wurde der Maßstab 1:100.000, der jedoch etwas ungenau ist.

Links:

Fluglinie: www.norwegion.no

Touristen-Infos: tourist@lofoten-tourist.no bzw. www.lofoten-online.de

01.08.2007 **Lagune von Venedig (Adria(Italien))** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Regina Völk** in dem Beitrag:

„Girovagando: Zwischen Po-Delta und der Lagune von Venedig“

von einer einwöchigen organisierten Gruppenfahrt zwischen Po-Delta und Venedig. Namen wie Po di Gnocca, Po die Venezia, Po di Maistra, Gorino Sullam, Goro, Sacca dei Scardovari, Ca' Venier, Boccasette, Fusina, Chiggia, Canale Centrale, San Pietro in Volta, Pellestrina, Campalato, San Laazzaro degli Armeni, Cane Grande und natürlich Venedig klingen sehr italienisch, aber sind letztlich „Schall & Rauch“, wenn in dem Beitrag eine Kartenübersicht und ein Hinweis auf die Organisatoren dieser Tour fehlen.

Quelle: KANU SPORT; Nr. 8/07, S.12-17 – www.kanu.de

01.08.2007 **Gewässerschwierigkeitsbewertungen** (Ausbildung)

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

„KANU-SPORT-Praxistipp: Gewässerschwierigkeiten“

die Bewertung der Gewässerschwierigkeiten von:

- Zahmwasser (ZW)
 - Wildwasser (WW)
- und
- Küstengewässer (KW)

vor. Folgende Ausführungen dürften insbesondere Küstenkanuwanderinnen und –wanderer interessieren:

„Paddeln ist nicht immer so einfach. Spätestens wenn das Kanu anfängt zu kippen, wird es aufregend, und zwar nicht nur für den Anfänger. Meist sind diese Schwierigkeiten „hausgemacht“, d.h. wir sind selber dran Schuld:

- weil uns die paddlerischen Fähigkeiten fehlen, die halt nötig sind, um den Machtkampf Kanute contra Kanu für sich zu entscheiden. Wer da „krebisfrei“ vorwärts- und rückwärts paddeln kann, und zwar nicht nur geradeaus, und wer notfalls sein Paddel auch als „Stütze“ einsetzen kann, hat diesbezüglich kaum was zu befürchten;
- weil wir uns das falsche Bootsmaterial ausgesucht haben; denn wer in einem zu kippiligen Kajak ohne Sitz-, Schenkel- und Fußhalt paddelt und dazu noch ein unpassendes Paddel in den Händen hält, steht schon von Anfang an auf der Verliererseite; und
- weil wir auf einem für uns zu schwierigem Gewässer paddeln möchten, auf dem die ersten Gefahren gleich hinter der nächsten Kurve, der vor uns liegenden Gefällstrecke bzw. dem nahen Kap lauern.

Wenn wir also den Schwierigkeiten aus dem Weg gehen wollen, sollten wir uns ein ungeschwieriges Gewässer aussuchen, z.B. ein „Ententeich“, auf dem es weder windet & wellt, noch strömt, und darauf mit einem breiteren Kanu paddeln, jedoch nur dann, wenn wir wissen, wie wir mit dem Kanu dahin kommen können, wohin wir wollen, ohne dass es sich dabei allzu plötzlich um seine Längsachse dreht, d.h. kentert.

Was aber ist, wenn uns das Paddeln auf einem „Ententeich“ irgendwann langweilt; wenn wir uns danach sehnen, auf Gewässern mit Strömung, Wellen, Schwällen, Walzen, Brechern, Gischt und Böen zu paddeln? Nun, dann sollten wir es tun, aber nicht dabei vergessen, die paddlerischen Fähigkeiten und die Ausrüstung an den zu erwartenden Gewässerbedingungen anzupassen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass wir in der Lage sind, abschätzen zu können, welche Schwierigkeiten solche Gewässer uns bereiten können, und uns nur dann ins Kanu wagen, wenn wir uns sicher sind, dass wir bei der Tour nicht überfordert werden.

Gewässerschwierigkeitsbewertungen

Je nach Gewässertyp gibt es unterschiedliche Ansätze, um auf mehr oder weniger einfache Weise jene Kriterien aufzuzeigen, die letztlich maßgebend für die Schwierigkeitsbewertung sind.

Zahmwasser (ZW)

Wildwasser (WW)

Küstengewässer (KW)

Küstengewässer definieren sich wohl grundsätzlich über das „Salzwasser“, dennoch sollten wir uns bewusst sein, dass auf so manchem „süßwasserhaltigen“ Großgewässer Gewässerbedingungen herrschen können, an der auch eine erfahrene Küstenkanuwanderin bzw. ein erfahrener Küstenkanuwanderer scheitern kann. Wer einmal bei stärkerem Wind auf dem Bodensee oder auch nur auf der Müritz gepaddelt ist, kann u.U. von einem Seegang erzählen, den alte „Seebären“ niemals an der Küste Grönlands erlebt haben. Und bei einer Fahrt auf dem Rhein können ebenfalls tagtäglich Gewässerbedingungen erlebt werden, die nicht alle Tage im ostfriesischen Wattenmeer zu beobachten sind.

Die Schlüsselgröße zur Bestimmung der Gewässerschwierigkeiten entlang der Küste stellt nicht – wie beim Zahmwasser – die Strömungsgeschwindigkeit, sondern die Windstärke dar, zumindest trifft dies für Nord- und Ostsee und auch das Mittelmeer zu. In Anlehnung an den WW-Grad findet bei der Bestimmung der Schwierigkeiten für Küstengewässer ebenfalls eine Einteilung von I (= KW I) bis VI (= KW VI) statt.

Natürlich wird uns bei einer Inspektion vor Ort WW III schwieriger als Küste III erscheinen. Berücksichtigen wir jedoch, dass eine WW III-Passage vielfach nur für maximal 1 Minute gepaddelt wird und das nach vorheriger Erkundung und ausgiebigen Diskussionen mit den uns

begleitenden Kameradinnen und Kameraden, auf einer KW III-Passage wir aber u.U. mehrere Stunden unterwegs sind, und zwar ohne vorherige Erkundung – der Blick auf die Seekarte muss genügen –, ohne Diskussion – da Wind- und Wellengeräusche eine Verständigung fast unmöglich machen – und ohne Pause – denn der rettende Strand befindet sich nicht immer stets seitab, dann dürfte sich doch das Ausmaß der Schwierigkeiten bei Wildwasser und Küstengewässer weitgehend annähern. Der einzige Unterschied zwischen diesen beiden Gewässern ist wohl bei einem Todesfall zu sehen: Der WW-Kanute wird ungünstigstenfalls nach 5 Minuten ertrunken sein, während der Küsten-Kanute möglicherweise stundenlang im kalten Wasser treibt, bis er dann wegen Unterkühlung ohnmächtig wird und dann erst ertrinkt. Dennoch scheint mir – zumindest was die Unfallstatistik betrifft – das Wildwasserfahren die gefährlichere Sportart zu sein.

Wie können wir nun die Schwierigkeitsbewertung eines Küstengewässers vornehmen? Zunächst einmal müssen wir die Windstärke (gemessen in Beaufort (Bft.)) kennen. Auskunft hierüber erhalten wir für Nord- und Ostsee per Seewetterbericht, der über die folgenden Infoquellen zu erhalten ist:

- Rundfunk: z.B. Deutschlandfunk/Deutschlandradio, zu empfangen über die Frequenzen 1.269 + 177 + 6.005 + 6.190 kHz, und zwar um 1.05 + 6.40 + 11.05 + 22.05 Uhr;
- Telefon: z.B. Tel.-Nr. 01803-254608 (Deutschlandradio);
- Internet: www.seewetter.de bzw. www.dwd.de
- Handy: kostenpflichtiger SMS-Abo-Service; Anmeldung über z.B. www.wetterwelt.de

„Besser als gar nichts“ sind die Wettermeldungen nach den Rundfunknachrichten des z.B. Norddeutschen Rundfunks anzusehen. Da jedoch nicht immer die Windstärke in Bft. angegeben wird, sondern verbal umschrieben wird, sollten wir wissen, dass „mäßiger Wind“ einem 4 Bft. Wind, „frischer“ Wind = 5 Bft. und „starker“ Wind = 6 Bft. entspricht.

Kennen wir nun die Windstärke, brauchen wir davon nur 2 abzuziehen, um einen ersten Anhaltspunkt dafür zu bekommen, mit welchem Schwierigkeitsgrad wir an der Küste zu rechnen haben (vgl. Tab. 3).

Schwierigkeitsgrad:	Windstärke (gemessen in Beaufort) (Bft.)	Gewässer- Charakteristik
Küste I (KW I) → unschwierig	1-3 Bft. (schwach windig)	Die See ist nicht mehr spiegelglatt, sondern bewegt. Ab und an können die Wellen schon einmal weiße Schaumköpfe haben. Ein erfahrener Zahmwasserkanute hat keinen Grund, sich vor dem Seegang zu fürchten, sofern er in der Lage ist, nach einer Kenterung wieder zurück in sein Kanu zu kommen und weiter zu paddeln.
Küste II (KW II) → mäßig schwierig	4 Bft. (mäßiger Wind)	Überall beginnen die Wellen sich zu brechen und der Wind fängt an, einem am Fortkommen zu behindern. Treten dann zusätzliche Schwierigkeiten auf, bekommen die meisten Kanuten Probleme.
Küste III (KW III) → schwierig	5 Bft. (frischer Wind)	Weißer Schaumkämme prägen die Wasseroberfläche. Der Seegang und der Winddruck erfordern Konzentration, Bootsbeherrschung und Kondition.
		Große Wellen beginnen sich zu bilden. Ihre Kämme brechen. Der

Küste IV (KW IV) → sehr schwierig	6 Bft. (starker Wind)	auflandige Bereich einer Küste ist kaum noch befahrbar. Jeder paddelt für sich. An einen Gruppenzusammenhalt ist kaum noch zu denken.
Küste V (KW V) → äußerst schwierig	7 Bft. (harter, steifer Wind)	Die See türmt sich auf. Gegen den Wind wir wohl keiner mehr Strecke paddeln können. Es gibt keine Sicherheitsreserven mehr. Jede weitere Schwierigkeit führt zur Unbefahrbarkeit.
Küste VI (KW VI) → Grenze der Befahrbarkeit	8 und mehr Bft. (stürmischer Wind)	Von den Kanten der Wellenkämme beginnt Gischt abzuwehen. Im Allgemeinen ist eine Befahrung unmöglich. Lediglich im Notfall ist im Wind- und Wellenschutz einer Steilküste bzw. Insel an ein Paddeln zu denken, sofern wir uns wirklich ganz dicht unter Land halten und keine Düsen-, Kapeffekt bzw. Fallwinde auftreten können.

Tab. 3: Küsten-Schwierigkeitstabelle (DKV 2006)

Diese erste Schwierigkeitseinschätzung liefert einen wichtigen Anhaltspunkt für die auf einer Tour entlang der Küste zu erwartenden Schwierigkeiten. Wenn es uns bewusst ist, dass es noch weitere schwierigkeitsbestimmende Faktoren gibt:

- z.B. Stromkabelung; Wind gegen Strom; Dünung; Brandung an Stränden bzw. über Untiefen, Kreuzsee, Reflexionswellen; Dampferwellen; Windverstärkung durch Kap- bzw. Düseneffekten, Fallwind; Kälte; Nebel; Dunkelheit)

und dass jeder einzelne dieser zusätzlichen Faktoren das Potenzial hat, den per Windstärke ermittelten KW-Grad um mindestens einen Grad zu erhöhen (Ausnahme: z.B. kann Brandung, egal nun ob durch Windsee oder Dünung verursacht, jeden Gewässerabschnitt unbefahrbar machen = KW VI), so verfügen wir über die „Schlüsselinformation“ in Sachen Schwierigkeitsbewertung. Wenn wir bei einer 3er Windprognose aufs Meer hinaus paddeln und entsprechend seetüchtig sind, d.h. nicht nur in der Lage sind, bei einem 3-Bft.-Seegang zu paddeln, sondern auch nach einer Kenterung wieder weiter paddeln zu können, müssen wir eigentlich nur noch zwei Bedingung erfüllen, um sicher paddeln zu können: Nämlich in der Lage zu sein, z.B. mit Hilfe der Seekarte und der vor uns liegenden Küstenlandschaft erkennen zu können, wo zusätzliche Schwierigkeiten auf uns lauern könnten und wie diese zu umfahren sind.“

Quelle: KANU SPORT, Nr. 8/07, S.36-38 – www.kanu.de

23.07.2007 **EPP 4 (Küste): Dänische Wattenmeer-Tour** (Ausbildung)

Der Hamburger Kanu-Verband hat am 6.-8.7.07 den ersten Kurs zu EPP 4 (Küste) angeboten. Der Kurs führte durch das dänische Wattenmeer. Gestartet wurde in Varde (Dänemark). Anschließend ging es die Varde A hinunter auf die Ho Bugt und weiter entlang der Seeseite von Fanö. Am nächsten Tag wurde entlang der Wattseite hinauf nach Nordby gepaddelt. Am dritten Tag wurde der Kurs abgesetzt, da westlicher Wind der Stärke 6 Bft. in Böen 7 Bft. prognostiziert wurde. Es paddelte nur noch eine kleinere Gruppe von „Experten“ von Nordby hinüber zur Mündung der Ribe A und dann weiter auf der Ribe A nach Ribe.

Wen es interessiert, welche Hausaufgaben anlässlich dieses Kurses zu bearbeiten waren, der kann die 39 Fragen inkl. Antworten von der DKV-Homepage downloaden:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-DK-Wattenmeer-Hausaufgaben.pdf

Dort findet sich auch eine weitere Info über eine Tour durch das dänische Wattenmeer.

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-DK-Wattenmeer.pdf

22.07.2007 **Langleinen-Fischerei im Atlantik** (Natur)

In einer WWF-PRESSE-INFO ist Folgendes um die Langleinen-Fischerei zu lesen:

„Im Südwest-Atlantik verenden jährlich sieben Millionen Haie und Rochen als ungewollter Beifang der kommerziellen Langleinen-Fischerei auf Tunfisch (hier: Südlichen Roten Tun, Weißen Tun und Großaugentun), Schwertfisch und Seehecht. Dies geht aus einer aktuellen WWF-Studie hervor. 5,5 Millionen Blauhaie und 1,1 Millionen der auf der Roten Liste als gefährdet eingestuften Kurzflossen-Makos kommen qualvoll ums Leben. Die von großen Fangschiffen ausgebrachten und bis zu 100 Kilometer langen Kunststoffseile mit tausenden Haken werden auch für 34.000 Seevögel wie den Albatross und über 4.000 Meeresschildkröten zur Todesfalle, so der Report.

"Diese Zahlen sind vorsichtig kalkuliert, weil wir nur die offiziellen Fänge zugrunde legen. Die Dunkelziffer ist aufgrund der illegalen Fischerei hoch", so WWF-Fischereiexpertin Heike Vesper. Der WWF schätzt, dass in allen Weltmeeren jedes Jahr 300.000 Seevögel und eine viertel Million Meeresschildkröten in die Haken der Langleinen-Fischer verbeißen und dann sterben.

Die betroffenen Länder Südafrika, Namibia und Angola müssten wirkungsvolle Maßnahmen ergreifen, um die Beifänge zu verringern, fordert der WWF. Die Umweltschützer empfehlen den Einsatz moderner Fangmethoden. So könne ein sogenannter Hai-Magnet, der direkt oberhalb der Haken angebracht wird, Haie abschrecken und die Beifänge verringern. Spezielle Rundhaken könnten verhindern, dass sich Meeresschildkröten in den Haken der Langleinen Fischer verfangen. Um Albatrosse und andere Seevögel zu schützen, empfiehlt der WWF "Vogelscheuchen-Leinen". Farbige Bänder schrecken die Vögel ab. Diese Methode sei in Südafrika zwar schon vorgeschrieben, werde aber noch längst nicht von allen Fischern eingesetzt.

Experten schätzen die Beifänge und Rückwürfe der globalen Fischerei auf bis zu 30 Millionen Tonnen jährlich. "Es ist der pure Wahnsinn, dass Millionen Meerestiere jährlich sterben müssen, obwohl sie ohne wirtschaftlichen Nutzen sind. Zerstörerische Fischereipraktiken bringen ganze Hai-, Seevogel- und Meeresschildkröten-Arten an den Rand des Aussterbens", so WWF-Expertin Vesper.“

Quelle: WWW-PRESSE-INFO v. 19.7.07

Link: www.wwf.de/index.php?RDCT=77c16038eda23d6eba4e

21.07.2007 **NDR-Info-Seewetterbericht** (Wetter)

Der Radio-Wetterbericht, der entlang der Küste stündlich nach den Nachrichten von NDR 2 regional über UKW abzuhören ist:

- 98,1 MHz (Aurich)
- 93,4 MHz (Helgoland)
- 97,9 MHz (Cuxhaven)
- 96,3 MHz (Heide)

- 98,7 MHz (Sylt)
- 93,2 MHz (Flensburg)
- 98,3 MHz (Kiel)
- 90,7 MHz (Lübeck)
- 91,9 MHz (Bungsberg)
- 98,5 MHz (Schwerin)
- 93,5 MHz (Marlow)
- 99,8 MHz (Rügen)

wir immer weniger informativ. Vor Jahren schon verzichtet der NDR 2 darauf, konkrete Windangaben zu machen (z.B. in Bft.), stattdessen wurde die Windstärke verbal umschreiben, und zwar mit Formulierungen wie:

- „mäßiger Wind“ (= 4 Bft.)
- „frischer Wind“ (= 5 Bft.)
- „starker Wind“ (= 6 Bft.)

Seit einiger Zeit wird nun nur noch ab & an nach den Nachrichten eine Windprognose gemacht. Dafür ist der Seewetterbericht, der von NDR-Info über die Mittelwellenfrequenzen ausgestrahlt wird, etwas informativer geworden, und zwar insofern, als nun im Anschluss an den täglichen Seewetterbericht eine 3-Tage-Vorhersage für Nord- & Ostsee gebracht wird. Zum empfangen ist dieser Seewetterbericht nur über die

- **Frequenzen 702 kHz (Flensburg) und 972 kHz (Hamburg) um 0.05 + 8.30 + 22.05 Uhr.**

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf

20.07.2007 **Ebbe & Flut: Zieht da wer den Stöpsel?** (Ausbildung)

Auf der Homepage des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer finden wir unter dem obigen Titel eine Erläuterung der „Entstehung der Gezeiten“. U.a. wird auch ein Erklärung darüber gebracht, warum wir zweimal am Tag Ebbe & Flut haben, obwohl der Mond nur einmal bei uns vorbei kommt::

- *„Durch die Anziehungskraft des Mondes entsteht immer an der Stelle der Erde, die dem Mond am nächsten ist, ein so genannter Flutberg.*
- *Da Mond und Erde aber auch um einen gemeinsamen Drehpunkt rotieren, wirken an den äußersten Enden dieses Systems zusätzliche Fliehkräfte. Dadurch entsteht auch auf der Seite der Erde, die am weitesten vom Mond entfernt ist, ein zweiter Flutberg.*
- *Weil sich die Erde aber einmal am Tag (genauer: innerhalb von 24:50 Std.) unter diesen beiden Flutbergen hinwegdreht, haben wir zweimal täglich Niedrigwasser und zweimal täglich Hochwasser.“*

Link:

➔ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de/master/C39116627_N6905445_L20_D0_I5912119.html

19.07.2007 **Neue internationale Ausweichregeln?** (Ausbildung)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet der „Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.“ in dem Beitrag:

„Neue Ausweichregeln für internationale Gewässer?“

darüber, dass die zuständigen italienischen Behörden bei der „International Maritime Organisation“ (IMO) den Antrag gestellt hat, aus Gründen der Sicherheit die „Kollisionsverhütungsregeln“ (KVR) wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen:

- Einführung der generellen Ausweichpflicht der Sport- und Freizeitschiffahrt gegenüber der Berufsschiffahrt.
- Ausstattung des Schiffes mit einem Radarreflektor, der dauerhaft beim Fahren und Ankern aktiv sein muss.
- Ausstattung des Schiffes mit einem 360° sichtbaren, rot-weißen Zylinder, und zwar bei Tag und bei hohem Verkehrsaufkommen.
- Ausstattung des Schiffes mit einem Blitzsignal, welches während der Nachtzeit bzw. bei eingeschränkter Sicht alle 2 Minuten 5 Blitze abzugeben hat, die mindestens 3 sm im Radius von 360° sichtbar sein müssen;
- Ausstattung mit einer Schallsignalanlage, welches bei eingeschränkter Sicht alle 2 Minuten 5 kurze Knallzeichen bzw. Pfeifsignale abzugeben hat, die im Abstand von mindestens 1 sm zu hören sein müssen.

Es ist zu hoffen, dass solche Vorschläge nicht mehrheitsfähig sind; denn letztlich könnte das dazu führen, dass das Küstenkanuwandern auf Regionen beschränkt würde, wo keine Berufsschiffahrt fährt. In Anbetracht dessen, dass bislang die Begegnung zwischen Berufsschiffahrt und muskelkraftbetriebenen Sportbooten entlang der Küste ohne Probleme stattgefunden hat, bedarf es jedoch weder solcher Novellierungsvorschläge noch einer Revierbeschränkung.

Abgesehen davon ist die Einführung einer generellen Ausweichspflicht gegenüber der Berufsschiffahrt nicht nötig, da in den kritischen (hier: „engen“) Fahrwasserbereichen die Berufsschiffahrt wegen ihrer geringeren Manövrierfähigkeit ohnehin nicht „behindert“ werden darf (s. KVR 9 (b) und (d) sowie KVR 10 (j)). In allen anderen Fahrwasserbereichen würde eine solche generelle Ausweichspflicht jedoch dazu führen, dass die Berufsschiffahrt noch weniger auf die Freizeitschiffahrt achtet wird, zumal bei einer Kollision für die Berufsschiffahrt i.d.R. kein Schaden zu befürchten ist und nach einer Kollision kaum zu erwarten ist, dass „Zeugen“ „auftauchen“ werden.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEGELN, Nr. 8/07, S.86 – www.segelmagazin.de

19.07.2007 **Costa do Estoril** (Portugal) (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet **H.Weiler** in dem Beitrag:

„Portugiesische Perle: Costa do Estoril“

über das Revier nordwestlich von Lissabon.

Über das **Revier** ist Folgendes zu lesen:

** „Die Westküste Portugals ist nur bedingt für Einsteiger zu empfehlen. Eine stetige, nordwestliche Atlantikdünung macht (das Revier) insbesondere im Herbst und Winter, zuweilen ungemütlich. Außerdem sind (die Passagen) zwischen den Häfen manchmal recht weit. Bei aufkommendem Starkwind oder Sturm kann ein Anlaufen zudem gefährlich werden Entlang der Küste weht im Sommer der sogenannte „portugiesische Passat“ mit Windstärken zwischen 4 und 6 Bft. aus Norden. Der Wasserstand ändert sich bei Lissabon während einer Springtide um bis zu 3,3 Meter. Bei Nipptide rund 1,6 Meter.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 8/07, S.68-71 – www.segelmagazin.de

19.07.2007 **Kanarische Inseln** (Spanien) (Revier/Ausland)

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

„Nichts für schwache Nerven. Kanaren“

über das Revier der Kanarischen Inseln.

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

- *„Die Kanaren liegen im Bereich des NE-Passats, der bedingt durch Düseneffekte, zwischen den Inseln Sturmstärke erreichen kann. Zwischen Oktober und April können Tiefs vom Atlantik mit stürmischen, von Südwest über West auf Nordwest drehenden Winden durchziehen.“*
- *„Der Tidenhub beträgt bis zu zwei Meter, der Kanarenstrom läuft mit durchschnittlich 0,5 Knoten in südwestliche Richtung.“*
- *„Kanarenstrom und Nordostpassat sorgen auch in den Wintermonaten für gemäßigttes Klima, können aber nicht verhindern, dass es in den Sommermonaten über 40 Grad heiß wird.“*

Quelle: SEGELN, Nr. 8/07, S.54-61 – www.segelmagazin.de

19.07.2007 **Kraftnahrung** (Gesundheit)

Die Zeitschrift SEGELN stellt in einer Übersicht diverse „Tütengerichte/-Mahlzeiten“ vor, für die vielfach die Zubereitungsempfehlung genügt:

“Tüte auf, heiß’ Wasser drauf ... und fertig“

Es handelt sich dabei um die folgenden Produkte:

- **Farmer’s Snack** – www.farmers-snack.de
z.B. Curryhuhn mit Cashewkernen (4+10 Min. Kochzeit);
- **Trekking-Mahlzeiten** – www.trekking-mahlzeiten.de
z.B. Rindfleisch Stroganoff mit Reis (nur Wasser aufkochen);
- **Adventure Food** – www.adventurefood.nl
z.B. Huhn in Curryrahm ((nur Wasser aufkochen);
- **Cathay** – www.cathay.de
hier: Pemmikan (Paste, die kalt oder warm gegessen werden kann);
- **Travellunch** – www.travellunch.de
z.B. Kartoffeltopf mit Rindfleisch (nur Wasser aufkochen).

Aber es gibt noch weitere, ähnliche Produkte, etwa:

- **Globetrotter Lunch** – www.globetrotter.de
hier: 9 Gerichte mit Fleisch und 12 vegetarische Gerichte;

und nicht zuletzt die vielen Tütengerichte von Knorr, Maggi u.a., die in Supermärkten angeboten werden und entsprechend verfeinert nicht schlechter schmecken bzw. nicht weniger Kalorien aufweisen.

18.07.2007 **OUTDOOR-Zelttest** (Ausrüstung)

In OUTDOOR veröffentlicht **Borris Gnielka** unter dem Titel:

**„Die besten Zelte des Jahres: Home, Sweet Home.
OUTDOOR präsentiert Ihnen die 12 besten Zelte für Trekking- und Bergtouren“**

OUTDOOR stellt dabei Zelte vor, die bei bisherigen Tests mit am besten abgeschnitten hatten. Insgesamt werden 6 Trekkingzelte vorgestellt, die nur die Testurteile „überragend“ (allein für: „Hilleberg Keitum“) und „sehr gut“ (für: „Vaude Space III light“, „Exped Venus II Extrem“, „Marmot Swallow 2P“, „Salewa Sierra Leone“ und „Rejka Cataluna“) erhalten hatten.

Außerdem werden 6 Leichtzelte präsentiert, die allesamt mit „sehr gut“ abschnitten: „Hilleberg Nallo 2“, Mountain Hardwear 2“, „Exped Vega“, „Jack Wolfskin Lighthouse I RT“, „Terra Nova Laser Competition“ und „Robens Lemon Light“.

Getestet wurden dabei:

- Wetterschutz (hier: Wind, Regen & Bodennässe)
- Komfort (hier: Apsiden, Fläche/Liegelänge/Höhe, Belüftung; Windgeräusche; Aufbau; Helligkeit)
- Gewicht/Packmaß

Leider wird bzgl. des Kriteriums „Wetterschutz“ nicht offengelegt, wie diese Testergebnisse zustande kamen.

Anders sieht das z.B. bei den Tests des norwegischen Verbrauchermagazins „FORBROKER“ (Nr. 4/06) aus. Es testete u.a. auch Wasserdichtigkeit, Reissfestigkeit, Weiterreissfestigkeit, Abriebfestigkeit und die Qualität der Nähte (inkl. Bandverschweissung). Auch wurde erläutert, wie diese Kriterien getestet wurden:

- a) Wasserdichtigkeit: Die Wasserdichtigkeit wurde gemäß der Norm „NS – ISO 811:1992“ geprüft. Dieser Test misst die Wasserdichtigkeit des Stoffes bei zunehmenden statischen Druck (Wassersäule) bis die ersten 3 Tropfen durchdrücken. Der Maximaldruck der mit dem Apparat erreicht wurde, war 1.000 mbar (entspricht etwa 10.200 mm Wassersäule). Es wurden jeweils 5 Muster des Aussenzelt-Stoffes getestet. Wenn die 5 Resultate sehr verschieden waren, wurden nochmals weitere Muster getestet.
- b) Abriebfestigkeit: Der Zeltbodenstoff wurde gemäß der Norm „EN 530:1994“ und der Abriebverlust gemäß der Norm „NS-EN ISO 12947-3:1999“ getestet. Dabei werden 3 Muster des Stoffes in einem Martindale Abriebtest-Apparat eingespannt, der den Stoff mit feinem Glasschleifpapier P600 unter einem Druck von 9 kPA fortlaufend abscheuert. Dies erfolgte in Intervallen von jeweils 50 Abriebzyklen bis zu 200 Zyklen, dann jeweils 100 Abriebzyklen bis zum Testende. Das Abriebmaterial wurde nach jedem zweiten Intervall entfernt. Der Test wurde solange durchgeführt bis ein Loch in der Beschichtung des Stoffes entstand. Ebenso wurde ermittelt, wann die ersten 2 Fäden des Gewebes zerrissen waren, auch wurde der Gewichtsverlust des Gewebes durch Abrieb festgestellt.
- c) Reißfestigkeit bzw. Weiter-Reißfestigkeit: Die Reißfestigkeit bzw. Weiter-Reißfestigkeit wurde gemäß der Norm „NS-EN ISO 13934-1:1999“ bzw. „NS-EN ISO 13937-1:2000“ ermittelt. Dabei wurden jeweils 5 Stoffmuster in jeder Richtung des Aussenzelt-Stoffes genommen (Ketten- wie Schuss-Richtung). Je höher der Wert, desto weiterreißfester ist der Stoff.

Am besten Schnitt dabei das Zelt „Exped Orion Extreme“ ab (80 Punkte). Dann folgten „North Face VE 25“ (77 Punkt), „Fjällräven Akka R/S 3 (76 Punkte), „Helsport Fjellheimen 3 Camp“ (74 Punkte), „Haglöfs Genius 23“ (71 Punkte). „Halti Alfa XPD II“ (67 Punkte), „Hilleberg Nallo 3 GT“ (61 Punkte), „McKinley Escape 3 Camp“ (49 Punkte) und „Bergans 6003 Kompakt 3-Manns“ (46 Punkte).

Da in Deutschland gerade die „Hilleberg“-Zelte dank des Vorurteils „Preis bürgt für Qualität!“ und der „guten Presse“ als „Spitzenzelte angesehen werden, möchte ich den norwegischen Test-Kommentar hier einmal vorstellen:

- Hilleberg Nallo 3 GT: Ein gutes Zelt, aber nicht mehr. Vor allem, weil Wasser leicht durch das Außenzelt eindringen konnte. Im Labortest hatte dieses Zelt die schlechtesten Werte. Auch die Abriebfestigkeit des Zeltbodens war unbefriedigend. Die schlechte Wasserdichtigkeit hat diesem Zelt Punkte gekostet. Andererseits ist es das leichteste Zelt von allen und es war beliebt bei der Testcrew. Es ist ein 4-Saison-Zelt und es ist angeblich für die Berge im Winter geeignet. Es ist kein Expeditionszelt.“

Leider versäumten auch die Norweger zu testen, wie sich UV-Strahlen auf die Haltbarkeit der Zeltstoffe auswirken. Ist das doch gerade beim Küstenkanuwandern wichtig, wenn bevorzugt Standquartiere ausgewählt werden.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 8/07, S.92-97 – www.outdoor-magazin.com

Link: (zum Test des norwegischen “FORBROKER”)

→ www.exped.com > Zelt Orion Extrem

16.07.2007 **Seekajak-Paddelschläge** (Ausbildung)

Im Rocky Mountain Books-Verlag (CDN) ist Folgendes Buch erschienen:

- **Doug Alderson:**
Sea Kayak Strokes
A Guide to Efficient Paddling Skills
2007 (154 S.)

Das Buch umfasst insgesamt 9 Kapitel, die reich bebildert sind, u.a.:

- Edging, Leaning, Sculling
- Low/High Bracing
- Forward/Reverse Sweep Strokes
- Bow/Stern-Rudder Strokes
- Brace Turns
- Draw Strokes
- Rolling
- Blended Strokes (up/down-wind; turning in the wind)

Doug Alderson schreibt häufig Beiträge im us-amerikanischen SEA KAYAKER.

Außerdem hat er bislang die folgenden Bücher veröffentlicht:

- Sea Kayaker’s Savvy Paddler: More than 500 Tips for Better Kayaking (2001; 160 S.)
- Sea Kayaker’s Handbook of Safety and Rescue (Co-Autor: M.Pardy) (2003; 199 S.)
- Sea Kayak Around Vancouver Island (2004; 176 S.)

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

Beier,U.: **Anleitung zum Brandungsfahren**
→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf (13.5.03)

Schumann,R./Barton/G./Reitz,B./Lewis,D.: **Different Strokes. Forward Stroke Techniques**
aus: Sea Kayaker, No. Aug. 2003, S.53-61

Online: www.seakayakermag.com/2003/03August/stroke01.htm

s. auch die kommentierende Zusammenfassung von U.Beier:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Vorwaertspaddelschlagtechnik.pdf (1.08.03)

Beier,U.: **Vorwärtspaddelschlagtechnik**

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Vorwaertspaddelschlagtechnik.pdf (1.08.03)

Beier,U.: **Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang**

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf (1.08.03)

Beier,U.: **Brandungstaktik: 10 vermeidbare Schwachstellen**

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 19.12.04 (Ausbildung)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pdf (13.05.03)

Fereira,J.: **High-Bracing Drills**

aus: Sea Kayaker, No. Febr. 2005, S.46-50

Online: www.seakayakermag.com/2005/Feb05/highbrace.htm

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 15.01.05 (Ausbildung)

Beier,U.: **Surfen mit dem Seekajak**

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 25.05.05 (Ausbildung)

Glickman,J.: **Race to Recreation**

aus: Sea Kayaker Aug. 05, S.22-29 – www.seakayakermag.com

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 07.08.05 (Ausbildung)

Mansell,K.: **Sternrudder** (Heckruderschlag) (10.11.05)

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

Mansell,K.: **Paddling in a following sea** (9.4.06)

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

Day,B.: **The High Stern Rudder**

aus: Sea Kayaker June 06, S.36-40

→ www.seakayakermag.com/2006/June06/stern_rudder01.htm

s. auch: Beier,U.: **Steuerschläge beim Surfen**

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 29.04.06 (Ausbildung)

Alderson,D.: **Tactics for Turning**

aus: Sea Kayaker Aug.06, S.24-27

→ www.seakayakermag.com/2006/Aug06/Ald01.htm

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 21.07.06 (Ausbildung)

Strickland,M.: **Working with Waves**

aus: Sea Kayaker April 07, S.47-51 – www.seakayakermag.com

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 1.04.07 (Ausbildung)

15.07.2007 **Schützt Sonnencreme wirklich?** (Gesundheit)

In der APOTHEKEN UMSCHAU, der „Bravo“ für „Rentner“, ist Folgendes in dem Beitrag:

„Strahlenschutz mit Lücken. Sonnencreme“

über den nur bedingt wirksamen Schutz von Sonnencreme zu lesen:

- Sonnencreme schützt nicht vor Sonnenbrand, sondern zögert ihn nur hinaus. Je höher der Lichtschutzfaktor ist und je unkritischer der Hauttyp ist, desto länger können wir es in der Sonne aushalten. Aber so lange ist es nun auch nicht. Ohne Sonnencreme und ohne vorgebräunter Haut kann es bei uns in Deutschland mittags an einem wolkenlose Hochsommertag schon sehr schnell Sonnenbrand geben, z.B.:

Typ 1 (sehr helle Haut, voller Sommersprossen, rötliche Haare) = nach 5-10 Min.

Typ 2 (helle Haut, oft Sommersprossen, blond) = nach 10-20 Min.

Typ 3 (hellbraune Haut, dunkelblond) = nach 20- 30 Min.

Typ 4 (braune Haut, dunkelhaarig) = nach 40 Minuten und länger.

- Mit Sonnencreme können wir diese kritische Zeitspannen verlängern (hier: Lichtschutzfaktor mal Schutzzeit), jedoch nur was die UV-B-Strahlung betrifft. Bzgl. der UV-A-Strahlung bieten die meisten Sonnencremes max. einen Lichtschutzfaktor 10 an.
- Bei einer Untersuchung von 1.800 Kindern, die zwischen 2 und 7 Jahren alt waren und aus Deutschland stammten, wurde die Zahl und Verfärbung der Leberflecken gemessen, welche als ein Risikofaktor für den gefährlichen schwarzen Hautkrebs (Melanom) anzusehen ist. Dabei wurde festgestellt, dass sich die Zahl der „Muttermale“ durchschnittlich von 2 auf 20 erhöhte. Folgende Erkenntnis wurde weiterhin gewonnen:
 - a) „Je mehr Badeurlaube die Familien gemacht hatten und je länger die Kinder sich insgesamt im Freien aufgehalten hatten, desto mehr „Muttermale“ bildeten sich.
 - b) „Die Zahl der erlittenen Sonnenbrände war dabei unerheblich.“
 - c) „Der Gebrauch von Sonnenschutzmitteln war allerdings ebenfalls unerheblich. D.h. Sonnencreme alleine schützt damit sehr wahrscheinlich nicht vor einem späteren Melanom. Mindestens 8 Studien weltweit kamen bisher zum selben Ergebnis oder zeigten gar eine umgekehrte Tendenz: Je mehr Sonnenschutzmittel verwendet wurde, desto höher war überraschenderweise auch die Zahl der neu entstanden Leberflecken.“
- Es ist jedoch „erwiesen, dass die Sonnenschutzmittel:
 - a) vor Sonnenbränden
 - b) und dem weniger gefährlichen „hellen“ Hautkrebs schützen.“

Das gilt jedoch nur dann, wenn die Sonnencreme nicht zu sparsam eingesetzt wird:

„Korrekt wäre eine Menge von 2 Milligramm pro Quadratcentimeter Körperoberfläche, das entspricht 30 – 40 g pro Person. Die übliche 100-Milliliter-Tube wäre also nach dreimaliger Benutzung leer.“

Gehen wir davon aus, dass wir beim Küstenkanuwandern stets wasserfeste Sonnencreme mit Lichtschutzfaktor 40 (LSF) verwenden und damit nur die Arme und das Ge-

sicht eincremen, da alles andere durch entsprechende Bekleidung geschützt wird, und wir dafür pro Eincremen ca. 10 g Sonnenschutzcreme benötigen, müsste – sofern einmal mittags mit 10 g nachgcremt wird, die 100-ml-Sonnencremetube nach 5 Tagen aufgebraucht sein.

- Warum die Sonnencreme wahrscheinlich nicht vor den schwarzen Hautkrebs schützt, wird zum einen darauf zurückgeführt, dass dieser durch UV-A-Strahlen verursacht wird, und zum anderen darauf, dass die Sonnenschutzcreme die Bräunung der Haut und die Verdickung der Hornhaut (sog. „Lichtschwienel“) herauszögert, was dazu beiträgt, dass die UV-A-Strahlen länger & tiefer in die Haut eindringen können.
- Daraus zu folgern, sich nicht mehr mit einem Sonnenschutzmittel einzucremen, wäre falsch. Vielmehr sollte einem bewusst sein, dass Sonnenschutzcreme alleine nicht hilft und dass es zusätzlich erforderlich ist, sich mit der entsprechenden Bekleidung vor den Sonnenstrahlen zu schützen.
- Ansonsten sollten wir wachsam sein. Wenn es schon so schwer ist, sich gegen Sonnenstrahlen zu schützen, sollten wir wenigstens regelmäßige unsere Haut kontrollieren lassen: „Eine Hautuntersuchung gehört bei Frauen ab 30 und bei Männern ab 45 Jahren zum Krebs-Früherkennungsprogramm. Besonders gründlich ist die Kontrolle beim Hautarzt, die Patienten (außer bei konkretem Verdacht) bisher meist selber bezahlen müssen. Hautärzte empfehlen diese Untersuchung bei mehr als 50 „Leberflecken“ sowie solchen, deren Form, Farbe oder Größe auffällig ist.“

Gerade Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die auf dem Meer den Sonnenstrahlen besonders ausgesetzt sind, da:

- a) sie mittags nicht einfach das Paddeln einstellen
- b) und Schattenplätze aufsuchen können,
- c) der Seegang für Spritzwasser sorgt, welches die auf der Haut aufgetragene Sonnencreme schnell wieder abwäscht,

sollten bei ihren Küstentouren auf Ihre Haut achten. Sie ist mindestens genauso schützenswert wie das Unterwasserschiff ihrer Seekajaks (Achtung Kratzer), der Boden ihrer Zelte (Achtung Risse), die Schutzhülle ihrer Thermarestmatten (Achtung Löcher) und das Innenleben ihrer Schlafsäcke (Achtung Schweiß & Schmutz). Und da wir selber Schäden an unsere Haut nicht immer selber erkennen können, sollten wir den Aufruf zur jährlichen Krebsvorsorge ernst nehmen.

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

Quelle: APOTHEKEN UMSCHAU v. 15.7.07, S.10-18 u. S.74-75

11.07.2007 UKW-Sprechfunk: Short Range Certificate (SRC) (Ausbildung)

In der YACHT wird darauf hingewiesen, dass “die Ausbildung und Prüfung zum beschränkt gültigen Funkbetriebszeugnis seitens des DSV äußerst langwierig und theorielastig ist.” Sie verweist dabei auf eine Alternative, die die **Segelschule Schneider**:

→ www.yachtsport-schneider.de

anbietet. In Anbetracht dessen, dass die Ausbildungen in den einzelnen EU-Staaten gegenseitig anzuerkennen sind, hat sie die Konsequenzen daraus gezogen und führt nun selber die britische Ausbildung und Prüfung zum Erwerb des:

„Short Range Certificate (SRC)“

durch. Die Kurse werden in Berlin, Hamburg, Dresden und Leipzig angeboten und dauern nur 1 statt 2 Tage. Die Prüfung selbst besteht aus einem kurzen Multiple-Choice-Test.

Die Kosten zum Erwerb dieses SRC sind jedoch – wen wundert es, leben wir doch in einer Marktwirtschaft - vergleichbar hoch wie beim DSV. Sowohl das BSH als auch das Bundesverkehrsministerium sehen keinen Grund, der gegen die Anerkennung dieser britischen Variante des SRC spricht.

Quelle: YACHT, Nr. 15/07 – www.yacht.de

10.07.2007 **Die Brandgansmauserzeit hat begonnen** (Natur)

Es ist mal wieder soweit. Um die 90% aller Brandgänse (*Tadorna tadorna*) Mittel- und Westeuropas – insgesamt so um die 200.000 Tiere - treffen sich an der deutschen Nordseeküste, um zwischen Eidermündung und Wesermündung zu mausern. Bevorzugte Mausergebiete liegen insbesondere im Dithmarscher Wattenmeer, aber auch bei Scharhörn und den Knechtsänden.

Die Mauserzeit beginnt Ende Juni und endet Anfang September. Während der ca. 4 Wochen andauernden Mauserzeit wechseln sie ihre Federn, weil deren wasserabweisenden und wärmeisolierenden Eigenschaften sich abnutzen. Im Gegensatz zu anderen Vögeln werfen sie alle alten Schwungfedern gleichzeitig ab und sind dann für einige Wochen flugunfähig. Sie bilden dann riesige Mauserschwärme auf ungestörten Wattenprielen. Bei Niedrigwasser rasten sie an den Prielhängen oder auf vorgelagerten Sandplaten. Ihre Nahrung finden sie auf den trockengefallenen Wattenflächen. Hierzu trampeln sie große Kuhlen in den Boden und fressen anschließend die freigelegten Muscheln, Wattschnecken, Schlickkrebse und Würmer.

Während der Mauserzeit beträgt ihre Fluchtdistanz ca. 2-3 km. D.h. alles was sich nähert, egal ob Motorbootfahrer, Segler bzw. Küstenkanuwanderer, sorgt für große Unruhe; denn sie können nicht mehr fliegend, sondern nur schwimmend oder tauchend entkommen. Dabei verbrauchen sie große Mengen an Energie, die sie eigentlich zur Mauser benötigen.

Deshalb sollten wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die prädestiniert dafür sind, in flacheren Gewässern zu paddeln, gerade während der Brandgansmauserzeit besonders rücksichtsvoll sein und um jene Reviere, die bevorzugt zum Mausern aufgesucht werden, einen großen Bogen paddeln. Das Wattenmeer ist groß genug. Da ist es wirklich nicht nötig, zwischen dem 10.7. und 10.9. dort zu paddeln, wo die Brandgänse sich für den Winter regenerieren.

Aus diesem Grund haben auch die Wassersportverbände und die Nationalparkverwaltung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer freiwillig vereinbart, vom 10.7. – 10.9. die nordöstlich von der Vogelinsel Trischen ins Watt führenden Priele Bielhöveners Loch, Flackstrom und Dieksander Priel. Entsprechendes wird für das südöstlich von Trischen gelegene Klotzenloch empfohlen.

(Ein Faltblatt des Nationalparkamtes gibt hierzu nähere Auskunft – s. Link.)

Zum Schluss noch eine Frage zu diesem unverwechselbaren Wasservogel mit dem kontrastreichen schwarz-weißen Gefieder, dem rostbraunen / brandroten Brustband und dem roten Schnabel: „Handelt es sich bei ihnen um Brandgänse oder Brandenten?“ Nun, auf der Homepage der Schutzstation Wattenmeer gibt R.Borcherding die folgende Erklärung:

- „Gänseartig sind der lange Hals und die gleichartige Färbung beider Geschlechter.“
- „Für Ente sprechen jedoch die Paarungsweise (Saison- statt Dauerehe), das bunte Gefieder und die Ernährung von Kleintieren statt von Pflanzen.“

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Links:

- www.wattenmeer-nationalpark.de/partner/falt.htm
 - www.kanu.de/nuke/downloads/SH-Befahrung.pdf
 - www.schutzstation-wattenmeer.de/wissen/Brandgans.html
 - www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info vom 2.8.06 (Revier/Inland)
-

07.07.2007 **Sommerhochwasser schwemmt Küken fort** (Natur)

Im „WATTREPORT aktuell“ der Schutzstation-Wattenmeer ist Folgendes zu lesen:

„... Das Sommerhochwasser hat alle Außensände, Strände und Vorländer überflutet. Auch die Halligen meldeten bis auf Hooge alle Landunter. Die Flut hat fast den gesamten Bruterfolg dieses Jahres im Nationalpark Wattenmeer zunichte gemacht. Nur früh brütende Vogelarten wie die Säbelschnäbler oder die Löffler auf Hallig Oland konnten ihre Jungen rechtzeitig genug aufziehen.

Besonders betroffen sind die direkt an den Stränden brütenden Arten wie die seltenen Zwergseeschwalben. So meldeten die Schutzstation-Wattenmeer-Vogelwarte der Seevogel-schutzgebiete Morsum-Odde und Sandinseln (Sylt-Ost) einen Totalverlust beim Nachwuchs der dort brütenden Seeschwalbenarten. Nur die Jungen der höher liegenden Möwenkolonien wurden zum Teil durch das Hochwasser verschont.

Das dramatische an der Situation ist, dass viele Jungtiere schon fast flügge waren, als sie das Hochwasser traf. Nur wenige Tage später und sie hätten einfach davonfliegen können. Selbst wenn die Jungen dem Hochwasser entgangen sind, hat die aufgewühlte See es den Eltern zusätzlich erschwert, genügend Nahrung für den hungrigen Nachwuchs zu fangen.

Viele Vögel werden jetzt neue Eier legen und versuchen, noch dieses Jahr für Nachwuchs zu sorgen. Ob es gelingen wird, ist bei einigen Arten zumindest fraglich. Bei Seeregenpfeifern ist beobachtet worden, dass ihr Bruttrieb bereits Ende Juli erlöscht. Bis dahin bleibt dieser Art wahrscheinlich zu wenig Zeit, 2007 noch einmal für Nachwuchs zu sorgen.

Durch die Zunahme von Sommerhochwassern auf Grund der globalen Erwärmung gehen Brutvogelarten im Nationalpark einer ungewissen Zukunft entgegen.“

Quelle: WATTREPORT aktuell, Nr. 6/7-07 – www.schutzstation-wattenmeer.de

Links:

- <http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%A4belschn%C3%A4bler>
 - <http://de.wikipedia.org/wiki/Zwergseeschwalbe>
 - <http://de.wikipedia.org/wiki/Seeregenpfeifer>
-

05.07.2007 **„Komplizierte“ Kenterung** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK analysiert **Bernhard Hillejan** in dem Beitrag:

„Zwischenfall bei einem Rettungsworkshop in Köln. Komplizierte Kenterung“

eine unfreiwillige Kenterung bei 19-20° C Wassertemperatur auf einem Binnengewässer. Der „Kenterbruder“, der immerhin Rettungsschwimmer ist und einen Neo-Long-John trug, stieg nach einer Kenterung nicht aus, sondern versuchte mit seinem Seekajak zu schwimmen. Nach ein paar Mal Luft holen sank er jedoch ab und verharrte wie gelähmt regungslos & passiv unter Wasser in seiner Sitzluke. Das Angebot eines herbei gepaddelten Kameraden zur

Eskimorettung nahm er nicht wahr. Der zuständige Ausbilder eilte ebenfalls sofort herbei und zog den „Kenterbruder“ an seiner Schwimmweste an die Wasseroberfläche. Daraufhin „erwachte“ er sofort aus seiner „Starre“. Er war wohl etwas ermattet, aber trotzdem relativ handlungsfähig. Der „Kenterbruder“ erinnerte sich später nicht an den max. 20 Sekunden dauernden Zeitraum, wo er regungslos unter seinem Seekajak hing. Nach einer Ruhephase kenterte er nochmals freiwillig und konnte problemlos aussteigen.

Es handelt sich hier um eine Situation, die recht selten passiert. Bei den vorherrschenden Wassertemperaturen ist ein „Kälteschock“ auszuschließen. Vielleicht hat der „Kenterbruder“ beim Versuch, mit dem Seekajak zu schwimmen, hyperventiliert. Gegebenenfalls führte der Stress der unfreiwilligen Kenterung auch zu einer vollständigen Handlungs lähmung (sog. „Totstellreflex“).

Etwas vom Ergebnis her Vergleichbares erlebte ich einmal vor Jahren bei Rettungsübungen im warmen Hallenbad. Die „Kenterschwester“ sollte bewusst kentern, die Spritzdecke öffnen und aussteigen. Nach der Kenterung versuchte sie jedoch gar nicht die Spritzdeckenschlaufe zu erreichen, stattdessen legte sie sich nach hinten und verharrte dort mehr oder weniger regungslos. Vom Beckenrand aus konnte ein Kamerad das Heck ihres Seekajaks ergreifen und hochheben. Die „Kenterschwester“ fiel heraus, wusste jedoch später keine Erklärung für ihr Verhalten und praktizierte ca. 30 Minuten später mit Erfolg den Wiederausstieg nach einer freiwillig herbeigeführten Kenterung.

In Anbetracht dessen, dass eine Kenterung tödlich enden kann, wenn die Rolle, die Eskimorettung bzw. der Ausstieg nicht klappt, sollte bei jeder Kenterung seitens der Mitpaddler sofort reagiert werden. D.h. es ist sofort zum „Kenterbruder“ zu paddeln, um ihm Hilfe anzubieten oder direkt zu helfen. Ein extra Warten darauf, ob u.U. die Rolle bzw. der Ausstieg klappt, ist nicht nötig; da bei der Annäherung zum „Kenterbruder“ schon genug Zeit verstreicht.

Übrigens, was passieren kann, wenn der Ausstieg nicht gelingt, ist im us-amerikanischen SEA KAYAKER beschrieben und in KANU SPORT analysiert worden.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 107/07, S.6-7 – www.salzwasserunion.de

Literatur: Dr.med. M.Huber / U.Beier, Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben, in: Kanu Sport, Nr. 6/06, S.36-39; → www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IV.pdf

05.07.2007 **Seekajakrevier Usedom** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK stellt **Siegfried Netzband** in dem Beitrag:

„Rund um Usedom“

diverse Tourenmöglichkeiten um Usedom herum, aber auch hinüber nach Rügen bzw. zur Greifswalder Oie. Die Daten zu den Touren (hier: Wegepunktkoordinaten) können im Internet abgerufen werden. Jeder möge selber überprüfen, ob die Passagen entlang der Nordspitze von Usedom und entlang der Insel Ruden nicht gegen die vom WWF initiierten freiwilligen Vereinbarungen zur Befahrung verstoßen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 107/07, S.34-36

→ www.salzwasserunion.de/Seekajaktouren-Programm.127.0.html

03.07.2007 **Ostschwedische Schären** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Ronny Günther** in dem Beitrag:

„Schweden: Wind und Wellen in den Ostschären. Salzgeschmack auf den Lippen“

über eine Tour entlang der Schärenküste Ostschwedens. Gestartet wurde von Zeltplatz in Blankaholm. Die Tour endete weiter nordöstlich am Zeltplatz Ekön, der südöstlich von Gryt liegt.

Empfohlen werden die schwedischen „Bla Kartan“ (1:100.000), Blatt Nr. 65 und 85. Wer jedoch die Topografie der Schären noch besser erkennen möchte, sollte auf die schwedischen „Gröna Kartan“ (1:50.000) zurückgreifen, und zwar die Blätter Nr. 6G-NO, 7G-SO, 7H-NV und 8H-SV. (Bezug: z.B. www.nordis-versand.de)

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/07, S.18-20 – www.kanu.de

02.07.2007 **Seehund-Portal** (Links/Natur)

Wen Seehunde besonders gefallen, der müsste sich auch für das folgende Seehund-Portal interessieren:

→ www.seehund.de

Das Portal stellt eine Ansammlung verschiedenster Links zum Thema Seehund dar. U.a. werden Infos zu den folgenden Themenbereichen gebracht:

- News
 - Seehunde
 - Forschung
 - Literatur
 - weitere Links
-

01.07.2007 **4. Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2007/2008** (Literatur)

Herbert Kropp ist es mal wieder gelungen, eine weitere Ausgabe des von ihm herausgegebenen Faltbootjahrbuchs fertigzustellen:

Binsenbummeln und Meeresrauschen IV

Internationales Jahrbuch des Falrtbootsports 2007/2008

hrsg. von **Herbert Kropp**

Faltenreichverlag, Oldenburg 2007 (314 S.) (Preis: 20,-- Euro zzgl. Porto)

Abgesehen von den vielen historischen relevanten Beiträgen, dürften für das Küstenkanuwandern u.a. die folgenden Artikel von besonderem Interesse sein:

- Vogt-Müller,Chr.:
Der Unerträglichkeit des „DDR-Seins“ davon paddeln (S.30-47)
- Henry Peteri (interviewt von N.Foster):
(Fluchtgeschichte von Niederlande über den Ärmelkanal nach England)
z.B. Peteri (S.62-66)
- Poelje,H.van:
„Vrijheid achter de Horizon“.
Eine nachdenkliche Würdigung der niederländischen „Englandfahrer“ (S.67-70)

- Krekel, Ph./Thomas, J.:
Ostgrönland 2005 (S.94-120)
- Schagen, C.:
Die Magie der Ozeane. Vom Heldenwahn zur kosmischen Geborgenheit.
Franz Romer und Hannes Lindemann (S.132-139)
- Wiese, H.:
Spitzbergen – mit Kanu und Wanderstiefeln (S.148-153)
- Malicius, P.:
Der Kleine Ausritt (Le Cap d'Agde / frz. Mittelmeer) (S.162-171)
- Staude, H.-J.:
Faltbootmythos (S.172-181)
- Siebke, G.:
Watt'n Watt. Geschichten aus 50 Jahren Nordseepaddeln (S.187-192)
- Naumann, D.:
Geister, Gummibäume und Mee(h)r.
Eine Kajakfahrt an Phukets Ostküste (Thailand) (S.200-211)
- Kahl, R.-R.:
Kodiak – Alaskas grüne Insel im Faltboot (S.247-257)
- Born, V.:
Die Faltbaidarka: Häßlich? Bizarr? Wunderbar? (S.273-280)
- Hüwe, St.
Kroatien 2004 (S.296-299)

Bezug: kropp@faltenreich.de

Infos: www.faltenreich.de

Link zu Band III: www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 11.10.05 (Literatur)

*** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

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

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

→ <http://forum.kanu.de/forumdisplay.php?f=41> (Unterforum „Küste“)

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

Seekajak Web-Magazin (D):

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg
→ www.skeg.de

Paddel-Suchmaschine (D):
→ www.paddelweb.de

Paddel-Portal (D):
→ www.kajak-channel.de

Kayak-Wiki (hrsg. von Michael Daly, USA/CDN):
→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):
Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)
→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:
„Sicherheit im See- und Küstenbereich - Sorgfaltsregeln für Wassersportler“
→ <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf>

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:
→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)
→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:
→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:
→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:
→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

→ www.natur-lexikon.com
→ <http://de.wikipedia.org>
→ www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

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

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

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

→ www.pagayeursmarins.org

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

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

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

→ www.chez.com

Homepage (GB bzw. USA):

Canoe & Kayak (Zeitschrift)

→ www.canoekayak.co.uk

→ www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk

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

hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"

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

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

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

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

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Homepage (USA):

Sea Kayaker (Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

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

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

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

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)

→ www.cackletv.com

Ferris, Gail (USA):

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

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

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

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):

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

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

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

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

Walpole, Jonathal

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

***** * *****