

## **Aktuelle Infos (März 2004):**

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

-----  
02.04.2004 **20. Ocean-Treffen 2004** (14.-16.05.04) (Revier/Inland)

Dies ist keine Kanu Rallye, sondern ein Treffen für Küsten- und Seekajakfahrer auf der Flensburger- Förde. Im Vordergrund steht die Geselligkeit, Erfahrungsaustausch und die gemütliche, als auch anspruchsvolle Küstenfahrt auf der Förde.

**Veranstalter:** Erster Flensburger Kanu-Klub e.V.

**Programm:** Gemeinsame Fahrten auf der Flensburger Förde, abends: Grillen, Klönen, Dias

**Gebühren:** Zeltplatz nach DKV-Gebühren, bitte vor Ort entrichten!

**Meldungen:** Schriftlich; Tel.: **0461-52269** oder per eMail: wargenau@foni.net

**Meldeschuß: 07. Mai '04**

**Übernachtung** Auf dem Zeltplatzgelände des EFKK e.V. (Flensburg-Mürwik, Südufer der Förde gelegen) Fahrensodde 18

**Bitte keine Wohnwagen/Wohnmobile, da geringe Platzkapazität!**

**Haftung und Ausrüstung:** Alle Fahrten sind ohne Führung und müssen eigenverantwortlich von jedem Teilnehmer durchgeführt werden. Jegliche Haftung des Veranstalters, auch bei Ausfall der Veranstaltung durch höhere Gewalt, wird ausgeschlossen. Mit meiner Meldung erkenne ich diese Bedingungen an.

**Ausrüstung: Küstenausrüstung und Rettungsweste erforderlich!!**

**Achtung: Gültiger Personalausweis, da Grenzgewässer!!!**

**Leitung und Ansprechpartner:**

Falko-Joachim Wargenau, Walter-Flex-Weg 13, 24939 Flensburg

### **Programm:**

- **Freitag, den 14. Mai:**  
Anreise (früher nach Absprache möglich)  
Bitte nach der Ankunft gleich bei der Anmeldung melden! (Siehe Beschilderung).  
Abends Klönschnack auf dem Platz oder im Bootshaus.
- **Sonnabend, den 15. Mai:**  
z.B. Großer Fördekurs (24km/13 sm) (DK)\* oder Faltbootsegelausfahrt (siehe Aushang).  
**Diese Veranstaltung wird als Gemeinschaftsfahrt, gewertet, aber von jedem individuell durchgeführt, deshalb keine feste Startzeit. Gerne sind wir bei der Planung behilflich!**

#### **mögliche Kurse:**

EFKK-Kollund-Okseoer-Sandager-Holnis (Pause)-Schausende ( 1. Notabholpunkt) - Glücksburg (unterhalb vom Wald 2. Abholpunkt) – EFKK  
Kontakt-Telefon-Nr. **0174-6343033** für die Notabholung

ab 18:30 Uhr: Es werden gegrillte Würstchen angeboten.

um 20:00 Uhr: Dia-Ton-Vortrag von Jörg Knorr:

**Eine Kajaktour von Flensburg nach Hanko über die Aland-Inseln**

ab ca. 21:30 Uhr: Kanuten-Treff zum Klönschnack Platz/Bootshaus

- **Sonntag, den 16. Mai:**

Individuelle Fahrten auf der Förde (14:00 Uhr: Ende der Veranstaltung)

**Wichtig: Die folgende Regelung erkenne ich mit meiner Anmeldung an.**

- è Auf der Förde gilt insgesamt die SeeSchStrO, jeder Teilnehmer hat sich dementsprechend zu verhalten und sein Boot zu führen.  
(s. hierzu die Infos unter: [www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf) )
- è Das Queren von Fahrwassern hat möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung zu erfolgen.
- è Jeder Kajakfahrer muss nach einer Kenterung in der Lage sein, sein Boot ohne fremde Hilfe wieder fahrfähig zu bekommen.

01.04.2004 **Ringelganstage auf Hallig Hooge** (Natur)

Vom 1. bis 9. Mai 2004 finden auf Hallig Hooge (Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer) erneut die „Ringelganstage“ statt. Es lohnt sich mal, dort vorbei zu paddeln, denn von den weltweit ca. 200.000 Exemplaren der dunkelbäuchigen Ringelgans (*Branta bernicla bernicla*) fliegen zwischen März bis Mai ca. 60.000 über die nordfriesischen Halligen weiter zu ihrem Sommerrevier, welches in den Tiefen Sibiriens liegt, am Polarkreis, auf Taimyr.

Die Gänse kommen in großer Zahl von Südenland, Frankreich, Holland und stürzen ausgehungert und erschöpft mit flachem Bauch vom Himmel auf die nordfriesischen Halligen. Dort mästen sie sich mit dem salzhaltigen Gras, um fit für den großen Flug zu sein: „Ein Rufen und Stopfen, ein Flattern und Schnattern, ein unaufhörliches Grasens und Kacken. Das Gras rast durch den gefiederten Leib. 60 Minuten vom Schnabel bis zum Bürzel, 185 Würste pro Tag, alle 5 Minuten ist es so weit. Schlanke, torfige Exkremente fallen zu Boden, kaum verdautes Grün, von löslichen Zuckern befreit und mit weißlichem Harnstoff lasiert, dem Gänsepipi.“ (U.Stock) Wenn sie dann weiter fliegen, sind sie kugelrund.

Wer das als Küstenkanuwanderer miterleben möchte, dem bietet es sich an, vom Fährhafen Schlüttsiel aus Non-Stop zur Hallig Hooge zum Seglerhafen zu paddeln. Ca. 20 km sind es, die bis 3 Bft. von einem ausdauernden und seetüchtigen Kanuten in ca. 4 Std. zu schaffen sind. Gezeltet werden kann am Seglerhafen. (Als Unterlagen werden u.a. benötigt: Seekarte D 107 bzw. Kartensatz für die Sportschiffahrt Nr. 3013, Gezeitenkalender 2004, aktueller Seewetterbericht)

**Für den 31.04. - 2.05.04 steht die Tide recht günstig:**

- 31.4.: Anreise von Schlüttsiel nach Hooge:  
Hochwasser Schlüttsiel: 11.00 Uhr; Niedrigwasser Hooge: 17.05 Uhr  
Start: frühestens um 10.30 Uhr sollte man einsetzen.  
und spätestens – wenn man 3-4 Std. für die Überfahrt benötigt - : 13.00 Uhr.  
Leider fällt jedoch der Seglerhafen trocken, so dass das Anlanden/Ablegen bei Niedrigwasser etwas mühsam ist!
- 1.5.: Halligrundgang mit Gansbeobachtung

- 2.5.: Rückfahrt von Hooge nach Schlüttsiel:  
Niedrigwasser Hooge: 6.56 Uhr; Hochwasser Schlüttsiel: 13.03 Uhr  
Start: frühestens um 7.00 Uhr (mühsam) und spätestens um 9.00 Uhr.

**Link:** [www.ringelganstage.de](http://www.ringelganstage.de) ; [www.hooge.de](http://www.hooge.de) ; [www.halligen.de](http://www.halligen.de)  
**Revierinfos:** [www.hamburger-kanu-verband.de/tourall.php?sparte=7](http://www.hamburger-kanu-verband.de/tourall.php?sparte=7)

-----  
31.03.2004 „**Kanu-Grenzverkehr**“ **Deutschland – Polen** (Revier/Ausland)

Die Aufnahme von Polens (aber auch Lettland, Litauen, Estland) als vollwertiges Mitglied in die EU zum 1.05.04 soll zum Anlass genommen werden, darauf hinzuweisen, auf was alles zu achten ist, wenn man mit dem Kanu die Grenze zwischen Deutschland und Polen entlang der Küste überfährt. Das gilt z.B. für jene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die von Usedom (Brandungsseite bzw. übers Kleine Haff) aus kommend nach Polen paddeln möchte, z.B. um Usedom bzw. Wolin zu umrunden.

Generell gilt – wie bis her auch schon - für die Ausreise nach Polen, dass man sich bei einer deutschen Grenzübergangsstelle abmelden und anschließend sofort bei der zuständigen polnischen Grenzstelle anmelden muss. Mit der Aufnahme in die EU fällt für Kanuten lediglich die „Zollabfertigung“ weg. In Polen selber dürfen wir uns wie überall in der EU frei bewegen.

### **1. Anreise über das Kleine Haff (westliches Stettiner Haff)**

Paddelt man den Peenestrom hinunter erreicht man in Höhe von Anklam eine Engstelle, bei der Usedom ganz dicht am Festland liegt. Am Ende dieser Stelle befindet sich auf der Seite von Usedom Karnin (Hafen), welcher über eine Grenzübergangsstelle verfügt. Dort besteht die Möglichkeit, sich für die Fahrt nach Polen abzumelden. Weiter östlich gibt es wohl noch 3 weitere Abmeldemöglichkeiten, und zwar im Hafen von Ueckermünde bzw. in Altwarp (Festland) oder Kamminke (Usedom), jedoch werden voraussichtlich wegen der Einstellung der „Butterfahrten“ zum 1.05.04 diese Grenzübergangsstellen nicht mehr besetzt sein.

Hat man sich in Karnin (Hafen) abgemeldet fährt man am besten weiter entlang der Festlandküste Richtung Ost bis zur deutsch-polnischer Grenze, und zwar zunächst vorbei beim polnischen Grenzwachboot, das i.d.R. ca. 2,5 km vom Ufer entfernt in der Nähe der Grenztonne 15 und 16 bzw. 17 und 18 liegen soll. Anschließend fährt man wieder zurück ans Festland zum Hafen Nowe Warpno (Neuwarp) und meldet sich bei den polnischen Hafen-Behörden (östlich des Fischereihafens) an.

Vorsicht: Der "Sprung" direkt von Usedom Südküste, an Kamminke vorbei hinüber nach Wollin bzw. durch die Engstelle von Usedom und Wolin nach Swinemünde (Swinoujscie) ist nicht zulässig! Natürlich darf man die Südküste von Usedom bis Kamminke entlang paddeln. Um aber die Grenze zu überfahren, müsste man das dort ca. 12 km breite Haff queren mit Ziel Grenzwachboot, was nicht bei jedem Wetter (kurzer, steiler Seegang) möglich sein dürfte.

### **2. Anreise über die Ostsee**

Paddelt man entlang der Ostseeküste von Usedom meldet man sich spätestens bei der Grenzübergangsstelle auf der im Norden vor Usedom liegenden Insel Ruden ab (ein Anlanden dort ist jedoch nur im Hafen erlaubt – Vorsicht Steinschüttungen!). Das bietet sich insbesondere für jene Kanuten an, die von der Insel Rügen kommen und am Thiessower Haken den Sprung über den Greifswalder Bodden wagen.

Vorsicht: Diese Querung und die Fahrt weiter bis an die Brandungsseite von Usedom ist jedoch nur wirklich seetüchtigen Kanuten mit seetüchtiger Ausrüstung zu empfehlen; denn vor, hinter und neben der Insel Ruden sind verschiedene Flachstellen zu queren (Brandungsgefahr!) und an der Nordspitze von Usedom ist ein Sperrgebiet zu umfahren, welches bis zu 8 km weit in die Ostsee reicht.

Für jene Kanuten, die z.B. von Stralsund aus kommend entlang der Festlandküste des Greifswalder Bodden paddeln, besteht auch die Möglichkeit, sich an der Grenzübergangsstelle in Ladebow (Hafen) abzumelden, und zwar liegt diese nördlich der Mündung des Flusses Ryck, der nach Greifswald führt. Es sind dann wohl – ebenfalls vorbei an den Flachstellen südlich der Insel Ruden – noch über 70 km, bis man die deutsch-polnische Grenze erreicht, aber das ist nicht weiter von Bedeutung. Übrigens, die Grenzübergangsstelle Ahlbeck ist nicht für die Wassersportschifffahrt zuständig, sodass man sich dort nicht direkt abmelden kann, obwohl sie nur ca. 3 km von der Grenze entfernt ist.

Nachdem man die Grenze nach Polen überfahren meldet man sich noch am selben Tag in Swinemünde (Swinoujscie / Wolin) bei den polnischen Hafen-Behörden (am östlichen Ufer der Swina kurz vor der Einmündung in die Ostsee) an.

Unter Umständen bietet es sich auch an, frühestens beim Seebad Ahlbeck (Ostseeküste) anzulanden und dann per Bootswagen den für Fußgänger offenen Grenzübergang nach Polen zu überschreiten. Danach könnte man dann weiter zur polnischen Ostseeküste von Usedom ziehen und dort wieder einsetzen. Aber nötig ist das nicht!

### **3. Ausreise zurück nach Deutschland**

Es läuft alles in umgekehrter Reihenfolge ab: Erst meldet man sich in Nowe Warpno oder Swinoujscie (Swinemünde) ab und dann bei den deutschen Grenzübergangsstellen an.

### **4. Formalitäten**

Bei der Abmeldung von den deutschen Grenzübergangsstellen ist wie folgt zu verfahren: Man paddelt an der Grenzübergangsstelle vorbei und wartet darauf, ob ein Grenzbeamter Kontakt mit einem aufnimmt. Meldet sich kein Grenzbeamter, muss man einen Kreis fahren und darf dann weiter paddeln, sofern sich immer noch nicht ein Grenzbeamter zeigt. Wird man später von der Küstenwache angehalten, verweist man darauf, an welcher Grenzübergangsstelle man sich derart „abgemeldet“ hat.

Sollte man im Unklaren über die richtige Vorgehensweise auf deutscher Seite sein, kann man sich bei der für diese Region zuständigen Grenzübergangsstelle Ahlbeck telefonisch beraten lassen (Tel. 038378/2300 bzw. 23011).

Bei der Einreise nach Polen mit mehreren Kajaks (sonst genügt ein gültiger Personalausweis) sollte vorsichtshalber - wie bei Segelbooten üblich - eine Kopie der "Mannschaftsliste" vorgelegt werden. In der Mannschaftsliste sollte u.a. Folgendes aufgeführt werden:

1. Vor- und Nachname der Fahrtenleitung, Geburtsdatum, Geburtsort sowie Passnummer der Fahrtenleitung
2. Name des zuletzt angelaufenen Hafens sowie die voraussichtliche weitere Route;
3. Anzahl der Kajaks
4. Name und Registriernummer aller einzelnen Sportboote (übertragen auf Seekajaks: Name des Kajaks, Name des zugehörigen Vereins inkl. Hinweis auf DKV-Zugehörigkeit); einschließlich der Angabe über die zu jedem Kajak gehörenden Personen (hier: Vor- und Nachnamen, Geburtsdatum, Geburtsort sowie Passnummer).

Bei der Einreise muss der Personalausweis noch mindestens 6 Monate gültig sein.

Kanuten, die die Grenze entlang der Ostsee gequert haben, empfehlen zusätzlich, dass man sich beim Anmelden in Swinemünde ein „Einreisepapier“ geben lässt. Dieses Papier wurde nur unwillig ausgestellt. Als die Kanuten ein paar Tage später die Ostseite von Wollin erreichten, wollten die dortigen Behörden jedoch ein solches Papier sehen. U.U. genügt es auch, wenn man eine zweite Kopie der „Mannschaftsliste“ von der zuständigen polnischen Behörde abstempeln lässt und stets griffbereit mit sich führt. In Anbetracht dessen, dass wir als EU-Bürger uns in Polen als Teil der EU frei bewegen dürfen, dürfte diese Empfehlung (inkl. Mannschaftsliste) bald überholt sein.

**Link:** [www.elwis.de](http://www.elwis.de) > Freizeitschiffahrt > Sportschiffahrt Polen

-----

29.03.2004 **Kaltwasserkorallen** (Natur)

In der WWF-Pressemitteilung:

### **„Etappenerfolg im Schutz europäischer Kaltwasserkorallen“**

ist Folgendes zu lesen: „Die Umweltschutzorganisation WWF ist erfreut über den Beschluss der europäischen Fischereiminister, Schottlands einzigartige Ansammlung von Kaltwasserkorallen, die Darwin Mounds, nun endlich dauerhaft zu schützen. Der Anfang letzter Woche in Brüssel gefasste Beschluss, die Fischerei mit Bodenschleppnetzen aus den Darwin Mounds komplett zu verbannen, folgt der jahrelangen Lobbyarbeit des WWF und einem Versprechen des Britischen Umweltministeriums aus dem Jahr 2001.

„Wir gratulieren der EU zu diesem Durchbruch in der Fischereipolitik. Gerade noch rechtzeitig bleibt uns damit einer der faszinierendsten und lebendigsten Unterwasserlebensräume in unseren Breiten erhalten. Die Kaltwasserkorallen sind unser europäisches Äquivalent zum Great Barrier Reef in Australien, mit ihren Schwämmen, Seesternen, Seeigeln und vielfältigen Tiefwasser-Fischschwärmen“, erläutert Stephan Lutter, WWF-Experte für Internationalen Meeresschutz.

Die Darwin Mounds, über tausende von Jahren gewachsen, wurden erst 1998 etwa 185 km nordwestlich der schottischen Küste entdeckt: In einer Tiefe von tausend Metern unter dem Meeresspiegel erstrecken sich hunderte von Korallenriffen (*Lophelia pertusa*) mit einer Höhe von bis zu fünf Metern und einer Fläche von bis zu je hundert Metern. Sie gehören zu einem Korallengürtel, der sich von Norwegen über Schottland bis Portugal erstreckt und wie sein bekanntes Pendant in Australien Lebensraum, Nahrungsquelle und Zufluchtsort für mehr als tausend Arten bietet. Dazu gehören beispielsweise Krabben oder äußerst langlebige Tiefseefische wie Grenadierfisch und Atlantischer Sägebau. Diese Senioren unter den Fischen können zwischen 50 und 130 Jahre alt werden.

„Seit ihrer Entdeckung 1998 und mit besonderem Nachdruck auf dem OSPAR-HELCOM-Ministertreffen im Juni 2003 in Bremen, hat der WWF vor der Gefährdung der Darwin Mounds und der anderen Kaltwasserkorallen durch Schleppnetzerei gewarnt. Nun verwirklicht die europäische Fischereipolitik erstmals ihre bisherigen bloßen Lippenbekenntnisse, dass die Fischerei naturverträglich arbeiten muss, an einem konkreten Beispiel. Ein Wermutstropfen bleibt allerdings, dass die anderen Kaltwasserkorallenriffe, beispielsweise vor den Azoren und Madeira, weiterhin rücksichtslos mit Bodentrawlern platt gemacht werden. Wir müssen alles daran setzen, dass die EU-Fischereiminister auf ihrer nächsten Sitzung weitere Taten folgen lassen“, resümiert WWF-Experte Stephan Lutter.“

**Link:** [www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01736/index.html](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01736/index.html)

-----

## 27.03.2004 **Schnupperkurs Großgewässer in Schleswig** (Ausbildung)

Für Ausbilder sowie Interessierte, die erste Erfahrungen auf Großgewässern machen möchten, bietet der Deutsche Kanu-Verband vom 18. bis 20. Juni 2004 einen "Schnupperkurs Großgewässer" unter Leitung von Doris Dibbern an.

Nach einer theoretischen Einführung geht es im Seekajak auf eine nordfriesische Hallig. Dort wird im eigenen Zelt übernachtet. Da eine längere Strecke gepaddelt wird, sollten Teilnehmer eine gute Ausdauer mitbringen und in der Lage sein, ein Kajak in bewegtem Wasser sicher zu beherrschen.

Der Workshop beginnt am Freitag, den 18. Juni 2004, um 18.00 Uhr. Übernachtung erfolgt im eigenen Zelt bei Selbstverpflegung. Für die Lehrgangsteilnahme und Zeltplatzkosten ist ein Teilnahmebeitrag von 15,00 Euro pro Person zu zahlen. Kosten für Verpflegung und Reise sind nicht in der Teilnahmegebühr enthalten.

Wenn möglich mitzubringen:

- ein großgewässertaugliches Seekajak,
- ein Paddel mit Sorgleine,
- angepasste Kleidung,
- eine Rettungsweste,
- Seenotsignalmittel,
- Lenzpumpe,
- falls vorhanden - ein Bootskompass.

Das Seekajak kann eventuell vor Ort geliehen werden.

**Anmeldungen:** bis 15.05.04 an die DKV-Geschäftsstelle, Karin Ebus

**eMail:** [karin.ebus@kanu.de](mailto:karin.ebus@kanu.de)

-----

## 26.03.2004 **Todesurteil für Ostsee-Schweinswale?** (Natur)

In einer WWF-Pressemitteilung zum „Bestandsschutz für Treibnetze in der Ostsee bis 2008“ ist Folgendes zu lesen:

„Die beschlossenen Maßnahmen des EU-Ministerrates zum besseren Schutz von Delfinen und Schweinswalen missachten nach Meinung des World Wide Fund for Nature (WWF) die akuten Schutzerfordernisse für die Ostsee-Schweinswale. In der Ostsee östlich von Rügen gibt es vermutlich nur noch rund 100 Schweinswale der einst weit verbreiteten kleinsten Walart unserer Meere. Sie bilden die am stärksten bedrohte Walpopulation Europas. Eine Hauptursache des Rückganges ist der ungewollte Beifang in Fischereinetzen. Besonders gefährlich für die Meeressäuger sind die bis zu 21 km langen Treibnetze, die der Ostsee immer noch erlaubt sind. In Atlantik und Mittelmeer wurde ihr Gebrauch schon 2002 endgültig verboten. Die EU-Minister hatten diese Woche beschlossen, mit Rücksicht auf die Fischereibetriebe die Treibnetzfisherei in der Ostsee erst ab 2008 zu verbieten. Auch die Anwendung von Vergrämungsgeräten (sog. „Pingern“) wurde für die zentrale Ostsee zunächst nicht vorgeschrieben- im Gegensatz zur Nordsee und westlicher Ostsee.

„Der WWF ist von den mageren Ergebnissen des Ministertreffens mehr als enttäuscht“, sagte Jochen Lamp vom WWF-Projektbüro Ostsee in Stralsund.“ Wenn wir das Überleben der einzigen heimischen Walart in der zentralen Ostsee sichern wollen, müssen sofort alle möglichen Maßnahmen zum Schutz getroffen werden. Wurden noch vor 3 Jahren Bestandszahlen von 600 Tieren in der Ostsee angenommen, so kommt die Schätzung vom

letzten Jahr auf nur noch knapp 100 Tiere- hier kann schon der Beifang von 2-3 Tieren pro Jahr das Aus der Population bedeuten“.

„Der WWF wird nun das Treffen des europäischen Kleinwalabkommens ASCOBANS, das in einem Monat in Polen stattfinden wird, nutzen, um hier zu Nachbesserungen für die Ostseewale zu kommen“, so Jochen Lamp. „In diesem Rahmen wurde bereits ein Schutzplan für die Ostsee-Schweinswale beschlossen, der bis heute nicht umgesetzt ist.“

**Link:** [www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01738/index.html](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01738/index.html)

-----

25.03.2004 **Windeffekte** (Wetter)

In der YACHT liefert U.Janßen in einem umfassenderen Beitrag:

### „Wind-Spezial“

umfangreichere Informationen über die Ursachen (Temperatur, Labilität & Stabilität von Luftmassen, Erdrotation & Corioliskraft, Reibung & Erdoberfläche), Wirkungen und Phänomene des Windes. Besonders interessant sind die Ausführungen in dem Artikel:

### „Wissen, woher der Wind weht“

Dort werden 10 Windeffekte vorgestellt, die vom Seewetterbericht meist nicht angezeigt werden. Es handelt sich um lokale Wunderscheinungen, denen man sich beim Küstenkanuwandern bewusst sein muss, wenn man keine unliebsamen Überraschungen erleben möchte.

Die Windprognose selber weist im Allgemeinen nur auf überregionale Wunderscheinungen hin, die dadurch entstehen, dass vom Hoch zum Tief ein Druckausgleich stattfindet (sog. „Gradientwind“). Lokale Winde können jedoch diesen Wind beeinflussen, sei es, dass sie ihn verstärken, abschwächen oder ablenken. Wer die Seekarte bzw. topographische Karte richtig lesen kann, wird sehr schnell erkennen können, mit welchen Windeffekten gegebenenfalls zu rechnen ist und seine Route, Tagesetappe, Pausen- bzw. Übernachtungsplätze so legen, dass der Wind und der von ihm unweigerlich hervorgerufene Seegang seine Tour nicht gefährdet.

#### 1. Thermikeffekte

Seewind: Er weht tagsüber in Richtung Küste, da das Land sich stärker erwärmt als das Wasser und dadurch über Land warme Luft aufsteigt. Er beginnt mittags und erreicht ca. 2 Std. nach Sonnenhöchststand sein Maximum. Es handelt sich um eine lokale Wunderscheinung, die sich besonders dann bemerkbar macht, wenn ansonsten Windstille vorherrschen würde. Von See aus ist dieser Windeffekt allein schon daran zu erkennen, dass sich über Land thermische Wolken (Kumulus) bilden.

Die Stärke des Seewinds ist davon abhängig, wie hoch die Temperaturdifferenz zwischen Land und Wasser ist: Bei 16° C Unterschied weht er mit 2 Bft., bei 28° C mit 5-6 Bft. Er kann dabei 10 – 40 sm auf See hinaus reichen. Deshalb ist dieser Windeffekt in der Mittelmeerregion viel deutlicher zu bemerken, als bei uns entlang der Nord- und Ostseeküste.

Landwind: Er weht nachts in Richtung See, da über Land die Luft allmählich abkühlt und nun über See die wärmere Luft aufsteigen kann. Es handelt sich ebenfalls um eine lokale Wunderscheinung, die sich gerade bei Flautenbedingungen voll entfalten kann.

Da die Temperaturdifferenz des Nachts zwischen Land und Wasser niedriger ist, wird der Landwind im Allgemeinen nur mit 1-3 Bft. wehen.

Thermikeffekt (Verstärkung): Hier weht der überregionale Wind mit z.B. dem Seewind und verstärkt dadurch dessen Wirkung (z.B. Westwind an der Westküste von Jütland)

Thermikeffekt (Abschwächung): Hier weht der überregionale Wind gegen z.B. dem Seewind und wird dadurch abgeschwächt (z.B. Westwind an der Ostküste von Jütland).

Thermikeffekt (Ablenkung): Hier trifft der überregionale Wind seitlich auf z.B. den Seewind, was dazu führt, dass beide Winde, nämlich der thermische Seewind und der überregionale „Gradient“-Wind (der vom Hoch zum Tief weht) etwas abgelenkt und verstärkt wird (z.B. kann ein Ostwind an der Seeseite der ostfriesischen Inseln durch den eigentlich aus Norden kommenden Landwind so abgelenkt werden, dass beide zusammen aus nordöstlicher Richtung wehen).

## 2. Kapeffekte

Er ist fast überall dort zu beobachten, wo eine „Landnase“ (Kap, Huk) von der Seite her vom Wind angeblasen wird. Vor dem Scheitelpunkt des Kaps weht es am heftigsten, u.U. bis zu 50% stärker. Je nachdem, wie weit ein Kap aus einer Küstenlinie herausragt, desto größer wird dieser Effekt und umso eher tritt nach dem Kap eine Verwirbelung des Windes, gegebenenfalls mit einer völligen Winddrehung auf (z.B. ein Westwind mit 3 Bft., der auf die Nordspitze von Bornholm weht, wird dort entlang der Felsküste mit 4-5 Bft. vorbei blasen).

## 3. Düseneffekte

Der Wind wird, wenn er durch zwei eng beieinander liegende Landmassen weht (Meerenge, Düse), gestaucht und muss mit erhöhter Geschwindigkeit den Engpass überwinden. Die Zunahme spürt man im engsten Bereich und danach. Der Wind kann dabei um bis zu 3 Bft. zunehmen (z.B. wenn ein westlicher Wind zwischen Korsika und Sardinien durch die Straße von Bonifacio bläst).

Ähnliche Effekte (sog. „Tunneleffekte“) treten auch auf, wenn der Wind durch Täler bläst.

Übrigens, der von den Alpen her ins Tal blasende „Mistral“ wird durch solche Tunneleffekte, die im Rhone-Trichter entstehen, verstärkt.

## 4. Windstau

Trifft der Wind senkrecht auf eine hohe Steilküste, hat sie Schwierigkeiten abzufließen und wird reflektiert. Dadurch wird der herankommende Wind aufgestaut und die Windstärke abgeschwächt. Jedoch sind Turbulenzen mit laufender Winddrehung die Folge. Die Windstauzone kann je nach Höhe der Steilküste mehrere Kilometer hinaus auf die offene See reichen (z.B. bei den Kanarischen Inseln bis über 6 sm).

Die Problematik solcher Windverhältnisse wird noch dadurch verstärkt, dass die dort einlaufende Windsee bzw. Dünung von der Steilküste reflektiert wird und eine kabblige „Kreuzsee“ entstehen lässt.

## 5. Reibungseffekte

Es sind hier zwei verschiedene Effekte zu unterscheiden:

Zum einen erfährt der Wind durch die Reibung an der Erdoberfläche einen abgeschwächten Effekt. Je dichter der Wind über der Erdoberfläche weht und je rauer die Erdoberfläche ist, desto größer ist die abbremsende Wirkung. Deshalb wird es dicht über dem Erdboden immer weniger stark wehen, als weit draußen über der Meeresoberfläche. Wenn man also bei ablandigem Wind mit seinem Kajak aufs Meer hinaus paddelt, sollte es einem folglich bewusst sein, dass der Wind schon wenige hundert Meter draußen auf dem Wasser viel stärker bläst. Jedoch kann der Seegang dafür sorgen, dass der Wind dicht über der Wasseroberfläche weniger stark weht. Leider nutzt einem dieser Effekt dann nicht mehr viel; denn je größer die abbremsende Wirkung des Seegangs auf den Wind ist, desto unangenehmer wird der durch den Wind erzeugte Seegang.

Zum anderen erfährt der Wind durch die Reibung einen ablenkenden Effekt. Aufländiger Wind wird über - nicht so hohe - Landmassen nicht nur durch Reibung abgeschwächt, sondern auch wegen der Corioliskraft auf der Nordhalbkugel nach links abgelenkt. Weht er ablandig, beschleunigt er wieder über dem weniger Reibung verursachenden Wasser und wird dadurch nach rechts abgelenkt. Diese Rechtsdrehung ist umso stärker, je rauer die Landoberfläche ist und je weiter der Wind sich vom Land entfernt. Sie kann bis zu 20° betragen.

#### **6. Küstenkonvergenz- und -divergenz-Effekte**

Weht der Wind parallel zu einer nicht so bergigen Küste kann einer der beiden folgenden Effekte beobachtet werden.

Kommt der Wind z.B. von West und bläst am Nordufer (d.h. links) der Landmasse entlang, wird der Wind, der über das nahe Land weht abgebremst und dreht wegen der Corioliskraft nach links. Dadurch kommt es zur Annäherung (sog. „Konvergenz“) des über dem Land wehenden Windes mit jenem Wind, der parallel dazu über der See weht. In einem schmalen Bereich von 2 – 3 sm vom Ufer entfernt wird dadurch der über See wehende Wind Richtung offene See abgelenkt und verstärkt (max. um 25 %).

Bläst derselbe Wind entlang des Südufers (d.h. rechts) der Landmasse dreht er an Land ebenfalls nach links und wendet sich folglich von der Küste ab Richtung Land (sog. „Divergenz“), was eine abschwächende Wirkung für den Wind hat, der entlang der Küste auf See weht.

#### **7. Fallwindeffekte**

Wenn ein „Kaltluftpaket“ aus über 1.000 m von den Bergen hinunter in die Täler „fällt“, können Fallwinde entstehen. Die in der Adria zu beobachtende „Bora“ ist ein solcher Fallwind. Sie entsteht, wenn kalte Luft aus Nordosten durch die Triest-Ebene oder über die Berge der adriatischen Ostküste aus Ostnordost in die Adria einfällt.

Innerhalb einer Stunde kann der Wind von 3 auf 8 Bft. zunehmen (im Golf von Triest wurden max. knapp 200 km/h gemessen). Das Tückische daran ist, dass die Bora bei Sonnenschein, guter Sicht und konstantem Luftdruck auftreten kann.

Fallwinde können aber auch bei ablandigem Wind an über 100 m hohen Steilküsten auftreten. Teilweise können sie, wenn sie auf die Wasseroberfläche treffen, das Wasser hoch spritzen lassen und dann als Gischt horizontal dicht über die Wasseroberfläche blasen.

#### **8. Abdeckungseffekte**

Ist die Ecke, um die der Wind weht zu scharf, die Kurve zu eng oder die Abbruchkante einer Küste zu steil, dann reißt der Wind ab und eine Wirbelschleppe bildet sich hinter dem Hindernis aus. Der Wind weht dort wohl turbulenter, aber weniger stark. Im Abstand der 5-fachen Höhe der Barriere herrscht noch 40% des ursprünglichen Windes, in einer Entfernung des 10-fachen der Höhe 65% und erst nach einer Distanz der 30-fachen Höhe ist man aus dem Windschatten wieder draußen (z.B. reicht bei den Kanarischen Inseln die Abdeckung von den Leeküsten im Südwesten und Westen über 10 – 15 sm seewärts).

#### **9. Leit-/Ablenkungseffekte**

Trifft der Wind aufländig auf eine erhöhte Landmasse, kann nicht nur ein Windstau, sondern auch eine Windablenkung entstehen (an Steilküsten bis zu 90°), die mit einer Windbeschleunigung verbunden ist (bis zu 15 kn). Die Auswirkungen eines solchen Leiteffekts können bis zu 5 – 10 sm seewärts zu beobachten sein (z.B. ist die Südwestküste Sardinien als solch eine Windverstärkungszone bekannt).

Bläst es parallel zur Küste, ist die Ablenkung nicht ganz so stark.

und letztlich gehören dazu auch:

## 10. Böen

Böen liegen dann vor, wenn der Wind sich plötzlich & kurzfristig in Stärke bzw. Richtung vereändert. Die Gründe hierfür können auf andere Windeffekte zurückzuführen sein, z.B. Kap-, Düsen-, Tunnel- und Fallwindeffekte. Eine Variante des Böen verursachenden Fallwindes, die nicht auf landschaftliche Besonderheiten zurückzuführen ist, ist jene, bei der i.d.R. stärker wehende Höhenwinde auf den Boden auftrifft, nachdem zuvor bodennahe Luft aufgestiegen ist. Aber auch durchziehende Gewitter können zu Beginn ihres Ausbruchs Böen hervorrufen. Meist erkennt man das vorher schon an der besonderen Wolkenformationen (sog. „Böenkragen“).

**Quelle:** YACHT, Nr. 7/04, S.34-48 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

25.03.2004 **Funktionsunterwäsche** (Ausrüstung)

In der YACHT berichten G.Loning und P.Schürmann in dem Beitrag:

### „Fasern für die Haut“

über einen Test von 9 verschiedenen Funktionsunterwäschen.

Solche Funktionsunterwäschen zeichnen sich dadurch besonders aus, dass sie:

- wenig Feuchtigkeit aufnehmen,
- schnell trocknen,
- rasch Schweiß vom Körper weg nach außen transportieren,
- verhindern, dass ein Kältegefühl auf der Haut entsteht.

Diese Eigenschaften der Funktionsunterwäsche kommen am besten dann zur Geltung, wenn entsprechende Überbekleidung getragen wird, die in der Lage ist, die Feuchtigkeit nach außen weiter zu leiten. Förderlich ist dabei das sog. „Drei-Lagen-System“:

- 1. Schicht (außen): wasserdichte, atmungsaktive Überbekleidung (z.B. Jacke, Hose);
- 2. Schicht (mitte): wärmende, Feuchtigkeit von innen nach außen leitende Bekleidung (z.B. aus Fleece);
- 3. Schicht (innen): Funktionsunterwäsche (z.B. aus Polyester, Polypropylen; nicht jedoch aus: Baumwolle).

Als zu testende Funktionsunterwäsche wurde solche ausgewählt, die im Frühjahr und Herbst getragen werden kann.

Die Tests wurden u.a. vom Schweizer Materialforschungs- und Technologielabor Empa durchgeführt. Als zu testende Kriterien wurde einbezogen:

- Infrarot-Komforttest: (Kriterium: Wie schnell führt ein Stoff Nässe nach außen ab und wie kurz hält er damit die Phase der unangenehmen Auskühlung. Der Temperaturverlauf der kurzzeitigen Abkühlung durch Entstehung von Verdunstungskälte und der dann folgenden allmählichen Aufwärmung wurde mit einer Infrarotkamera gemessen.)
- Trocknungszeit: (Kriterium: Wie lange braucht ein gewaschenes und geschleudertes, aber nasses Wäschestück, bis es wieder sein Trockengewicht erreicht hat.)
- Wärme-Isolation: (Kriterium: Wie schnell ist eine mit warmem Wasser gefüllte und mit einer bestimmten Funktionsunterwäsche bekleidete „Testpuppe“ nach 10 Minuten

ausgekühlt. Gemessen wurde a) mit einer Wärmebildkamera und b) mit Hilfe von Thermosensoren an der Oberfläche der Puppe der Temperaturverlauf.)

Zusätzlich wurde der Tragekomfort erfragt (hier: persönliche Eindrücke).

Getestet wurde Funktionsunterwäsche von „Craft Pro-Serie“, „Gill i2 Lite“, Helly Hansen Lifa Sport“, Icebreaker Bodyfit“, „Musto Thermal System“, „Odlo Warm“, „Falke Ergonomic Pro-Serie“, „Henri Lloyd Baselayer“ und „Marinepool Thermo-Serie“.

Als Ergebnisse kamen u.a. heraus:

- **Craft ProSerie** (Material: Polyester; waschbar: 90°)  
IR-Komforttest = 24,5 Minuten;  
Trockenzeit = Mittelwert bei Feuchtigkeitsaufnahme und Trocknung;  
Wärme-Isolation = im Wesentlichen mittlerer Wärmeverlust (unter dem extra Windstopper bessere Werte);  
persönlicher Tragekomfort = bei körperlicher Anstrengung Feuchtigkeitsstau auf der Innenseite;
- **Helly Hansen Lifa Sport** (Material: Polypropylen; waschbar: 60°)  
IR-Komforttest = 77,2 Minuten;  
Trockenzeit = nimmt die geringste Feuchtigkeit auf; trocknet am schnellsten;  
Wärme-Isolation = Mittelfeld, d.h. viel Wärmeverlust, jedoch kühlt die Testpuppe wenig ab;  
persönlicher Tragekomfort = feines Körpergefühl, weich, leicht;  
Zum Vergleich „test“-Werte der Stiftung Warentest =  
Feuchteregulierung: ausreichend; Wärmeregulierung: gut;
- **Musto Thermal System** (Material: Polyester; waschbar: 40°)  
IR-Komforttest = 11,3 Minuten;  
Trockenzeit = mittlere Feuchtigkeitsaufnahme; eher lange Trockenzeit;  
Wärme-Isolation = beim Wärmebild Mittelmaß, ansonsten relativ wenig Wärmeverlust;  
persönlicher Tragekomfort = weiches Material, das sich angenehm und warm anfühlt;
- **Odlo Warm** Material: Polyester; waschbar: 95°)  
IR-Komforttest = 109,5 Minuten;  
Trockenzeit = kaum Feuchtigkeitsaufnahme; sehr kurze Trockenzeit,  
Wärme-Isolation = ziemlich gut; Testpuppe verliert kaum Wärme;  
persönlicher Tragekomfort = Leicht, warm, angenehm;  
Zum Vergleich „test“-Werte der Stiftung Warentest =  
Feuchteregulierung: gut; Wärmeregulierung: gut;
- **Falke Ergonomic Pro** (Material: 65% Polypropylen/35% Polyamid; waschbar: 40°)  
IR-Komforttest = 20,1 Minuten;  
Trockenzeit = Mittelwert bei Feuchtigkeitsaufnahme und Trocknung;  
Wärme-Isolation = Wärmebild mit viel Wärmeverlust; ansonsten bleibt die Temperatur zwischen Haut und Wäsche angenehm hoch;  
persönlicher Tragekomfort = sehr hoch; trägt sich leicht, fühlt sich weich und kühl an;
- **Icebreaker Bodyfit** (Merinowolle; waschbar: 40°)  
IR-Komforttest = 47,5 Minuten;  
Trockenzeit = nimmt die meiste Nässe auf; trocknet am langsamsten;  
Wärme-Isolation = entgegen dem Wärmebild kühlt die Testpuppe am wenigsten ab.  
persönlicher Tragekomfort = deutlich wärmer; pro und contra („kratzt“).

Bei dem Bericht wird nur ganz pauschal auf die „Geruchsentwicklung“ beim Tragen solcher Wäsche hingewiesen. Jedoch fehlt eine Anmerkung dazu, dass der Einsatz antibakterieller Mittel (z.B. Triclosan):

- die Hautflora stören,
- Allergien auslösen
- bzw. für manche potentiell gesundheitsschädlich sein können.

Außerdem soll es nach Auskunft von Prof. Daschner vom Institut für Umweltmedizin und Krankenhaushygiene (Uni Freiburg) „bisher keine einzige gute wissenschaftliche Studie geben, die gezeigt hätte, dass antibakterielle Wäsche tatsächlich bei einer großen Anzahl von Menschen den Schweißgeruch verhindert.“ Das einzige bewährte Mittel sei immer noch: „Waschen“. Das soll auch für Wäsche gelten, die mit „silberhaltige Fasern“ ausgerüstet ist.

**Quelle:** YACHT, Nr. 7/04, S.71-75 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Weitere Infos:** test, Nr. 9/03, S.80-84 – [www.test.de](http://www.test.de)

siehe hierzu auch: [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 1.09.03 (Ausrüstung)

-----

24.03.2004 **Süd-Westküste Türkei** (IRevier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN bringt C.Victor in dem Beitrag:

„**Kalifen der Küste**“

die folgenden Infos über **Wind, Wetter & Navigation:**

- Zwischen Mitte Juni und Ende September kann man in diesem Revier mit dem Meltemi rechnen.
- Er weht hier aus westlichen Richtungen, setzt am späten Vormittag ein, erreicht seine größte Stärke am Nachmittag und verabschiedet sich mit dem Sonnenuntergang.
- Manchmal kann er auch tagelang mit Stärken bis zu sieben wehen.
- Ist der Meltemi leicht, wird er tagsüber von der Thermik überlagert. Der Wind kommt dann leicht bis mäßig aus Südwest.
- Wetterbericht:  
Deutsche Welle (6075, 9545 + 13.780 kHz): um 07.55 + 17.55 Uhr (MESZ).
- Navigation: Es reichen Kenntnisse der terrestrischen Navigation.
- Klima: Typisch mediterran.  
Die Sommer sind trocken und heiß; die Hitze wird durch den Meltemi gemildert.  
Im Frühjahr und Herbst können Tiefdruckgebiete durchziehen.  
Bei Schirokko wird es ungemütlich schwül.  
Heftige Gewitter können im Herbst auftreten.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 4/04, S.72 – [www.segeln-magazin.de](http://www.segeln-magazin.de)

**Literatur:**

[www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf)

-----

22.03.2003 **Neue Seekajaks von Valley** (Ausrüstung)

Bei dem britischen Seekajakhersteller VALLEY gibt es ein paar neue Seekajaks zu melden:

- **Quarajak** (550x54cm; Keyhole-Cockpit: 85x48cm; Volumen: 330 Liter)  
Volumenverteilung: 65/165/25+75 Liter (Bug/Cockpit/Heck)

- Spantenform: Knickspant (ähnlich wie beim „Anas Acuta“)
- **Narwhale** (550x56cm; Keyhole-Cockpit: 85x48cm; Volumen: 400 Liter)  
Volumenverteilung: 130/165/105 Liter (Bug/Cockpit/Heck)  
Spantenform: Im Heckbereich 3facher Knickspant

Link: [www.knoydart.co.uk](http://www.knoydart.co.uk)

-----

### 21.03.2003 **Fahrradschlauchabdichtung für Lukendeckel** (Ausrüstung)

Bei kürzlich veranstalteten Rettungsübungen im Hallenbad platzte der als Abdichtung für einen Lukendeckel verwendete Fahrradschlauch eines PIETSCH & HANSEN – Seekajaks (hier: Oland). Das passierte ca. 30 Minuten, nachdem das Kajak von draußen (Lufttemperatur: ca. +10°C) nach drinnen ins Hallenbad (Lufttemperatur: ca. 25°C) gebracht wurde.

Dieses Ereignis zeigt erneut, wie kritisch solche Fahrradschlauchabdichtungen zu beurteilen sind. Wahrscheinlich ist ein Handhabungsfehler des Besitzers nicht auszuschließen (zu stark aufgepumpt!?).

Warum aber entscheidet man sich für solch eine Abdichtungstechnik, wenn es Alternativen gibt, die nicht solch ein „Handhabungsrisiko“ haben (z.B. wird der „Oland“ auch mit den finnischen Lukendeckel aus Weichplastik angeboten). So etwas kann ja nicht nur im Hallenbad passieren, sondern über all dort, wo über kurz oder lang größere Temperaturunterschiede auftreten können, z.B.:

- unterwegs beim sommerlichen Dachtransport auf dem Autodach,
- beim Pausieren bzw. Biwakieren am heißen Strand,
- aber auch während einer Paddeltouren bei spiegelglatter See, wenn nämlich die Sonne den Deckel erhitzen kann, ohne dass eine brechende bzw. überschwappende Welle mal ab & an für „Abkühlung“ sorgen kann.

Beim Aufpumpen sollte daher immer daran gedacht werden, ob nicht solche Bedingungen vorherrschen. Trotzdem sollte generell auf einer Tour solch ein Malheur einkalkuliert werden. D.h. ein Reserveschlauch sollte immer in einem solchem Kajak liegen.

Natürlich gibt es auch mit anderen Lukendeckeln Probleme, z.B.:

- können die britischen bzw. finnischen Weichplastiklukendeckel versehentlich nur oberflächlich befestigt werden, sodass sie plötzlich verloren gehen können. Deshalb sollte man diese - eigentlich gilt das für alle Lukendeckel egal welchen Herstellers – stets mit einem Seil am Kajak sichern.
- können die Deckel mit Riemenverschluss funktionsuntüchtig werden, weil die dabei verwendeten Plastikschnallen kaputt oder verloren gehen. Deshalb sollte man immer eine Reserveschnalle dabei haben.

Ansonsten sollte man immer eine große Rolle Gewebepband dabei haben, um nicht nur Schäden am Unterwasserschiff, sondern notfalls auch am Deckel reparieren zu können.

Und wessen Kajak nur mit runden Lukendeckeln aus Weichplastik ausgerüstet ist, denn nichts dichtet dichter als solche runden Deckel, für den lohnt sich fast, stets eine Latex-Badekappe mitzuführen. Die lässt sich nämlich leicht als Lukendeckel-Ersatz verwenden: Einfach über den Lukendeckelrahmen spannen, fertig!

-----

### 19.03.2003 **Paddeln auf Mallorca** (Werbung) (Revier/Ausland)

Ich habe die folgende interessante eMail von einem mir jedoch ansonsten nicht bekannten „paddlerfreundlichem“ Hotel erhalten:

*Liebe Freunde des Kanusports,  
wir haben für dieses Jahr ein sehr preiswertes Angebot für Kanu- bzw. Paddelgruppen und Vereine, die ein Interesse haben, ihre Urlaubs- oder Wochenend-, Sommerlager auch unter spanischer Sonne zu veranstalten.*

*Das Hotel Galaxia bietet Ihnen organisierte Paddelfahrten im Küstenbereich von Mallorca an. Bei entsprechender Brandung steht auch Wellen-Paddeln ( Kajak – Rodeo ) auf dem Programm. Es gibt einige wunderschöne durch überwältigende Naturerlebnisse geprägte Wasser-wanderungen an den Küsten Mallorcas.*

*Der Hoteleigene Pool oder die flacheren Strandabschnitte eignen sich hervorragend, um z.B. die „Eskimorolle“ zu üben.*

*Unser Fahrservice bringt Boote und Kanuten zum Einsatzort und holt Sie vom Zielort wieder ab.*

*Kanuclubs, die in eigener Organisation im Rahmen eines Sommerlagers unsere Infrastruktur nutzen möchten, sind auch herzlich willkommen.*

*Bei weiteren Fragen Stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.  
Mit freundlichen Grüßen: Antonia*

**Link:** [www.hotel-galaxia.de](http://www.hotel-galaxia.de)  
**eMail:** [hotel-galaxia@bitel.es](mailto:hotel-galaxia@bitel.es)

18.03.2004 **Nationalpark-Zentrum Königsstuhl (Rügen)** (Natur)

Das auf der Insel Rügen liegende Nationalpark-Zentrum ist am 20. März eröffnet worden. Kern des neuen u.a. vom WWF geförderten Zentrums ist eine fantasievolle Ausstellung, die den Besuchern Herz und Sinne öffnet für die verborgenen Geheimnisse „wilder“ Natur. In einer Zeitreise erlebt der Gast die Entstehung der Kreideküste: Er taucht ab ins Kreidemeer, riecht und spürt das Erdreich bei einem unterirdischen Spaziergang und unternimmt einen Ausflug in den Mikrokosmos der Pflanzen und Tiere.

**Link:** [www.wwf.de/regionen/deutschland/jasmund/](http://www.wwf.de/regionen/deutschland/jasmund/)

17.03.2004 **Kennzeichnung von Seekajaks** (Recht)

Ab & an wird immer mal wieder die Frage gestellt, ob es für Seekajaks irgendwelche Kennzeichnungsvorschriften gibt.

Nach Auskunft der **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest** bestehen keine solchen Vorschriften, solange mit einem Kajak entlang der Küste gepaddelt wird.

Anders verhält es sich auf einem Binnengewässer. Nicht immer soll es dort genügend, wenn das Kajak mit einem Namen und dem zuständigen DKV-Vereinsnamen gekennzeichnet wird.

**Adressen:**

è Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest  
26630 Aurich, Schlossplatz 9, Tel. 04941-602-0

## 16.03.2004 **Beleuchtung: Gesetzliche Regelung fürs Küstenkanuwandern** (Recht)

Immer wieder wird darüber diskutiert, welche Anforderungen an die Beleuchtung gestellt werden, wenn man mit einem Seekajak bei Dunkelheit die Küste entlang paddeln möchte. Im Folgenden sollen daher die wichtigsten rechtlichen Regelungen aufgeführt werden:

### 1. **Zeitraum** (Gilt für die nahe Küste und "hohe See" gilt)

- "Zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang" muss ein Schiff ein Licht führen. (siehe: Kollisionsverhütungsregel (KVR) Nr. 20 (b))

### 2. **Art der Lichtquelle** (Gilt nur für die nahe Küste)

- Ein "Fahrzeug unter Ruder" (z.B. Seekajak) muss mindestens
  - (a) ein "fest angebrachtes" "weißes Rundumlicht" führen,
  - (b) das "über den ganzen Horizont sichtbar" ist
  - (c) und eine „Mindesttragweite von 2 sm" hat.(siehe: SeeSchStrO § 10 (2), § 8 (1)+(2); KVR 21 (e))

### 3. **Ausnahmeregelung** (Gilt nur für die nahe Küste)

- Fahrzeuge (z.B. Seekajaks) auf denen die vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden können,
  - (a) "dürfen in der Zeit, in der die Lichterführung vorgeschrieben ist, nicht fahren",
  - (b) "es sei denn, dass ein Notstand vorliegt. Für diesen Fall ist eine elektrische Leuchte mit einem weißen Licht ständig gebrauchsfertig mitzuführen und rechtzeitig zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten."(siehe: SeeSchStrO § 10 (3))

Hinweis: D.h. Wir dürfen nicht mit einem nicht vorschriftgemäß beleuchtetem Seekajak nach Sonnenuntergang die Küste entlang fahren. Da dies aber nicht immer verhindert werden kann (hier: Notstand), müssen wir immer – d.h. auch am Tage - eine elektrische Leuchte mit weißem Licht dabei haben, und zwar nicht irgendwo unter Deck, sondern – sobald es dunkel wird - griffbereit auf Deck; denn nur dann ist man in der Lage, sein weißes Licht rechtzeitig zu zeigen.

### 4. **Mindestausrüstung** (Gilt allein für die „hohe See“, nicht aber für die nahe Küste)

- Für ein "Fahrzeug unter Ruder" (z.B. Seekajak) "muss (zumindest) eine elektrische Lampe mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten." (siehe: KVR 25 (d) (ii))

Hinweis: Die "Hohe See" beginnt etwa 3-5 sm seewärts der "Basislinie". Diese verläuft etwa entlang der deutschen Nordseeinseln bzw. entlang der Ostseeküste. Die "Hohe See" wird von uns Küstenkanuwandern eigentlich nur dann erreicht, wenn wir mal nach Helgoland bzw. hinüber zu den dänischen Inseln paddeln. Insofern hat diese Regelung für uns kaum Relevanz.

### 5. **Baumuster-Zulassung** (Gilt bedingt für deutsche Schiffe)

- „Fahrzeuge, die zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind, dürfen zur Führung der nach der SeeSchStrO vorgeschriebenen Licht, nur solche Lichter verwenden, deren Baumuster vom BSH zur Verwendung auf Seeschiffahrtsstraßen zugelassen sind." (siehe: SeeSchStrO §9 (1))

Hinweis: Nach der telefonischen Auskunft beim BSH (Tel. 040-3190-0) sind Fahrzeuge zur Führung der Bundesflagge berechtigt, wenn der Eigentümer Deutscher ist und es sich bei dem Fahrzeug um eines handelt, welches für die See bestimmt ist. Wer der Meinung ist, sein Seekajak für die See bestimmt ist, darf folglich nur ein vom BSH zugelassenes "weißes Rundumlicht" mit einer „25-Watt-Birne“ verwenden.

**Anmerkungen:** „*Ein Licht ist besser als kein Licht!*“ Die Beleuchtung gemäß der gesetzlichen Regelungen stellt wohl die „hellste Variante“ dar; dennoch bietet sie keine „Garantie“ dafür, dass man beim Küstenkanuwandern unterwegs mit seinem Seekajak immer gesehen wird.

Wer das Risiko einer Kollision mit einem anderen Schiff in der Dunkelheit nicht wagen möchte, sollte daher am besten nicht während der Dunkelheit paddeln. Wenn man es trotz alledem nicht lassen möchte, sollte man eher kurz vor Sonnenaufgang in die bald beginnende Morgendämmerung, statt kurz nach Sonnenuntergang in die Dunkelheit starten; denn früh morgens hat man bei Schwierigkeiten zumindest die Gewissheit, dass es bald hell wird. Übrigens, wer des Nachts bei Vollmond startet, sollte sich im Klaren sein, dass man draußen auf dem Wasser kaum etwas vom Mondlicht hat, da es vom dunklen Wasser nicht reflektiert und somit regelrecht verschluckt wird.

Wer das Risiko einer solchen Kollision niedrig halten möchte, sollte während der Dunkelheit nicht im Fahrwasser, sondern möglichst weit weg - außerhalb des Fahrwassers - paddeln, am besten dort, wo der Wasserstand so niedrig ist, dass man sich fast sicher sein kann, unterwegs keinem anderen Schiff zu begegnen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass Kompass & (See-)Karte auf Deck liegen und zwecks Orientierung kurzzeitig beleuchtet werden können (z.B. per wasserdichter Stirnlampe).

Wer dem Risiko nicht ohnmächtig ausgesetzt sein möchte, sollte über zusätzliche Signalmittel verfügen, um im Zweifelsfall, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, wenigstens deutlich auf sich aufmerksam machen zu können. Auf den Signalwert einer Taschenlampe sollte man sich jedoch allein nicht verlassen. Der Abschluss einer oder mehrerer „weißer“ Signalkugeln (etwa per Nicosignal). das Zünden einer (weißen) Handfackel oder das Anstellen einer stroboskopisch weiß blinkenden „Blitzleuchte“ trägt sicherlich dazu bei, noch schneller entdeckt zu werden. Voraussetzung dafür ist die unaufhaltsame Beobachtung der Umgebung nach Lichtern, die darauf hindeuten können, dass sich einem ein anderes Schiff nähert.

Text: Udo Beier

-----

#### 15.03.2004 **Neuer Vogelwart auf Trischen** (Revier/Inland)

Die Vogelschutzinsel Trischen (180 Hektar) hat für dieses Jahr einen neuen Vogelwart bekommen. Es ist Sebastian Berger (25), der für die nächsten 7 Monate sich um den Naturschutz auf dieser einzigartigen Insel kümmert. U.a. wird auch dafür sorgen, dass nicht allzu neugierigen Kanuten der Insel ein Besuch abstatten. Zuvor war der Forstingenieur Zivildienstleistender im Infohaus am Leuchtturm von Westerhever.

Neben Trischen gibt es im deutschen Wattenmeer noch weitere Vogelschutzreservate:

- **Inseln:** Memmert, Scharhörn (Betreten über einen Wattwanderweg erlaubt),
- **Sände:** Lütje Hörn Minsener Oog (Betreten erlaubt), Alte Mellum, Süderoogsand, Norderoogsand, Japsand (Betreten im Norden erlaubt),
- **Hallig:** Südfall, Süderoog, Habel

die mit dem Kajak nicht angefahren werden dürfen bzw. sollten.

**Link:** [www.trischen.de](http://www.trischen.de)

-----

14.03.2004 **Fahrwasserquerung** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt Barbara Fink in dem Beitrag:

**„Querung eines Fahrwassers bei Strömung“**

ein paar Berechnungen an, die belegen, dass man bei der Querung eines strömenden Fahrwassers am schnellsten auf der anderen Seite ankommt, wenn man im 90°-Winkel direkt quert.

Insofern spricht auch dieser Aspekt dafür, ein stark frequentiertes Fahrwasser so zu queren, wie es die „Kollisionsverhütungsregel 10“ für Verkehrstrennungsgebiete allgemein fordert, nämlich dass „die Kielrichtung möglichst im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung verläuft“. Denn auf einem solchen Kurs können wir nicht nur leichter entdeckt werden („Volle Breitseite“), sondern auch schneller das Fahrwasser wieder hinter uns lassen.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 90/04, S.30-33 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

14.03.2004 **Kursberechnung bei Stromversatz & Windabdrift** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt Siegfried Netzband in dem Beitrag:

**„Paddel-Mathe: Navigatorische Vorbereitung einer Fahrt über offene See. Vorausberechnen von Kurs und Fahrt bei sich änderndem Strom, Wind und Seegang“**

drei Lösungsmethoden vor, um Strom, Wind- und Wellenversatz bei der Kursfestlegung zu berücksichtigen, und zwar eine zeichnerische Methode (sog. „Stundendreiecke“, eine mit PC und eine mit Taschenrechner).

Diese drei Methoden veranschaulichen einem zu Hause, wie Strom, Wind und Wellen auf einen Kurs einwirken können. Mehr aber auch nicht; denn bei ihrer Anwendung muss klar sein, dass man mit ihrer Hilfe nur dann zu für die Tourenrealisierung relevante Aussagen bekommen kann, wenn man nicht nur über exakte Daten bzgl. Stromversatz und die Wind- & Wellenabdrift verfügt, sondern auch genau das eigene Fahrttempo (bereinigt von jeglichem Versatz und jeglicher Abdrift) kennt. In der Regel sind Küstenkanuwanderinnen und -wanderer solche Daten nur recht vage bekannt:

- Unter Umständen können sie ihr Fahrttempo und das ihrer Kameraden noch einschätzen, aber maximal nur in ganzen Zahlen, z.B. 5 km/h, 6 km/h oder 7 km/h. Das reicht jedoch allein nicht aus.
- Sie müssten ebenfalls im Voraus kennen, wie viel Pausen und mit welcher Pausenlänge sie zu welcher Zeit einplanen und diese Planung dann während der Tour auch genau einhalten.
- Dann müssten sie die Stromgeschwindigkeit & -richtung kennen, und zwar nicht nur die Werte, die sich aus den mittleren Tidenstromverhältnissen ergeben, wie sie der BSH-Veröffentlichung „*Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht*“ für jede Stunde entnommen werden können. Vielmehr müssen uns insbesondere die aktuellen Stromgeschwindigkeiten, wie sie sie später bei den tatsächlichen Wind- & Gezeitenverhältnissen erleben, bekannt sein.

- Weiterhin müssen sie Daten über Wind- & Wellenabdrift ihrer Seekajaks verfügen, was leider nicht der Fall ist, da sie weder die exakte Windrichtung & -windstärke kennen, die sie später während ihrer Tour erleben werden, noch die Wirkung von Wind & Seegang auf den Kurs ihrer Seekajaks.
- Schließlich müssen wir in einem Gewässer mit Gezeitenstrom genau wissen, wann sie wo zu welchem Zeitpunkt mit ihren Seekajak vorbei paddeln werden. Theoretisch lässt sich das wohl festlegen. Rein praktisch gibt es jedoch sicherlich Probleme, da sich ständig bei einer Touren die Ist-Zeitangaben von den Soll-Zeitvorgaben unterscheiden.

Deshalb wird es große Probleme mit der Exaktheit der ermittelten Daten geben, wenn sie mit diesen Methoden im oder am Rande des **Wattenmeers** arbeiten wollten. Aber das ist eigentlich auch nicht weiter schlimm, da man als Kanute mit Hilfe der terrestrischen Navigation, also der Navigation nach Landmarken & Seezeichen, eigentlich recht gut im Wattenmeer zurechtkommen kann. Und treten mögliche Navigationsfehler auf, lassen diese sich i.d.R. immer noch rechtzeitig korrigieren, ohne dass dabei gleich Gefahren lauern. Ich würde daher nicht auf die Idee kommen, mit z.B. „Stundendreiecken“ vorher meinen Kurs zu bestimmen.

Anders sieht das jedoch auf der „**offenen See**“ aus, d.h. wenn z.B. ohne Landsicht fernab von Fahrwassern gepaddelt wird ... und laut Titel des Beitrages wendet sich der Autor genau an jene Kanuten, die in solchen Bereichen sich bewegen. Da liefert insbesondere das Arbeiten mit dem „Stromdreieck“ erste Hinweise darüber, mit welchem Versatz man durch den Strom zu rechnen hat. In Anbetracht dessen, dass ich eine solche echte „Offshore-Tour“ (z.B. nach Helgoland) über mehrere Stunden nur bei optimalen Windverhältnisse – nämlich bei maximal 3 Bft. Wind – und sicheren Sichtverhältnissen antreten sollte, reicht das eigentlich auch aus, insbesondere wenn man in etwa mit dem Strom paddelt (z.B. aus/in Richtung Neuwerk bzw. St.Peter-Ording kommend/fahrend), aber auch wenn man vom Strom ständig seitlich versetzt wird (z.B. aus/in Richtung Wangerooge kommend/fahrend).

Ansonsten würde ich mich eher auf mein GPS-Gerät verlassen, welches mir unterwegs bei vorheriger Zieleingabe den Kurs über Grund anzeigt, als auf meine „Stundendreieck-Rechnungen“. Ja, und wenn das eigene GPS-Gerät ausfällt? Nun, dann greift man auf das Gerät eines Kameraden zurück; denn solo sollte man solche „Offshore-Touren“ eigentlich nicht unternehmen.

**Quelle:** SEEKAJAK; Nr: 90/094, S.36-41 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

14.03.2004 **Decksausrüstung bei Seekajaks** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK befasst sich Urs Steiner in dem 6-seitigen Beitrag:

„**Toggles, Deck- und Paddelleinen und anderes Gebändsel**“

mit der richtigen Befestigung von:

- **Toggles** (Halteknebel an Bug & Heck: Vorsicht, die Leinen zur Befestigung der Toggles sollten so gestaltet sein, dass man sich beim Drehen des Kajaks z.B. im brechenden Seegang nicht die Finger einklemmen kann! Das kann passieren, wenn 2 Leinen zum Toggle führen. Es sollten daher diese beiden Leinen so zusammen gebunden werden, dass man nicht mit den Fingern hinein geraten kann.)
- **Rundum-Deckleinen** (sog. Rettungshalteleine, die – mind. 6 mm dick - jedoch nicht „rundum“ laufen darf, d.h. der Cockpitbereich bleibt frei. Wichtig ist – und das versäumt der Autor deutlich hervorzuheben - dass die Vorderdeckleine bis kurz vor

den Süllrand reicht, damit der Retter bei Rettungsmanövern auch festen Halt finden kann.)

- und **Paddelleine** (Bemerkenswert, dass die Paddelhalterungsleine nun auch Eingang im Mitglieder magazin der SaU gefunden hat; denn als ich sie vor über einem Jahrzehnt als ehemaliger B-Mann der SaU empfahl, war der Protest vorprogrammiert, da die Briten so etwas nicht verwenden würden. Nun, irgendwann wird wohl auch die Warnung, die Paddelhalterungsleine nicht in der Brandung zu verwenden, obsolet sein. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass sich die „Paniköffnung“ (möglichst mittels „Steckverschluss“) leicht greifbar am Kartendeck und nicht – wie der Autor es am Beispiel des „Slipverschlusses“ zeigt - am Paddel selbst befindet; denn dort kann sie verrutschen und somit in der Panik nicht schnell genug gefunden, nicht schnell genug richtig gegriffen und nicht schnell genug geöffnet werden.

Leider befasst sich Urs Steiner nicht mit den nicht minder wichtigen **Kartenhalte-Gummileinen**, die so platziert sein müssen, dass die Seekarte brandungs- & windfest auf dem Vorderdeck gelagert werden kann, und zwar ohne dass dadurch die Lesbarkeit der Karte beeinträchtigt wird.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 90/04, S.24-29 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

14.03.2004 **Kajak-Kurs-Plotter** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK ist die Übersetzung (von S.Netzband) des im SEA KAYAKER erschienen Beitrages von Dennis Fortier:

„**The Kayaker's Course Plotter**“

veröffentlicht. Der Plotter erleichtert einem zumindest an Land die Festlegung des Kurses auf der Seekarte.

**Quelle:**

SEEKAJAK, Nr. 90/04, S.18-21 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

SEA KAYAK, No. Dec. 03, S.29-31 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

s. auch die Anmerkungen („Praktische Seekajaknavigation“) hierzu in:

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Infos v. 22.11.03 (Ausbildung)

-----

12.03.2004 **Dänisches Wattenmeer soll Nationalpark werden** (Revier/Ausland)

Fast 20 Jahre nach der Gründung des ersten deutschen Wattenmeer-Nationalparks will nun auch Dänemark sein Wattenmeer zwischen Fanö und Römö zum Nationalpark erklären. Nach dem grundsätzlichen "Ja" des dänischen Umweltministers Ende 2003 läuft derzeit eine Findungsphase. Vorsitzender des zuständigen Lenkungsausschusses ist Jens Andresen (Regionalrat Sonderjylland / Schleswig in Husum (Kreis Nordfriesland)).

In einem zwei Jahr andauerndem "Pilotprojekt" sollen die Betroffenen in der dänischen Westküstenregion die Rahmenbedingungen des künftigen Nationalparks entwickeln. Durch diese frühzeitige Einbindung der Betroffenen will man versuchen, die Akzeptanz für solch einen Nationalpark erhöhen. Sowohl der formale Rahmen wie etwa die Grenzen des künftigen Schutzgebietes als auch die Frage, wie wirtschaftliche Interessen zu sichern sind, sollen in einem breiten Diskussionsprozess entwickelt werden. Eine dafür gegründete Steuergruppe nehme Anfang April ihre Arbeit auf, dann würden sich Foren und Arbeitsgruppen bilden. "Wir sind noch ganz am Anfang", sagte Andresen.

**Link:** [http://www5.boot.de/cipp/md\\_boot/custom/pub/content,lang,1/ticket,g\\_u\\_e\\_s\\_t/oid,9281](http://www5.boot.de/cipp/md_boot/custom/pub/content,lang,1/ticket,g_u_e_s_t/oid,9281)  
-----

10.03.2004 **PE-Kajakbau** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN berichtet Manuel Arnu in dem Beitrag:

**„Backe, backe, Boot - Firmenreport: PE-Bootsbau made in Germany“**

über die Eigenschaften von PE und PE-Kajaks. Bei dem gesundheitlich unbedenklichen, aber schwerer zu reparierenden PE wird unterschieden in:

- **Low Density PE** (LDPE): dehnbar; mäßige mechanische Eigenschaften; Anwendung: z.B. Plastikfolien; einfache Kanus;
- **High Density PE** (HDPE): stabiler; belastbarer: hohe Schlagfestigkeit auch bei niedrigen Temperaturen; hohe Zähigkeit/Elastizität; geringere Dichte als Wasser; (Anwendung: Wildwasserkajaks).

Folgende Herstellungsverfahren sind für den Kajakbau von Relevanz:

- **rotierte PE-Kajaks:** Kajakhersteller: z.B. Lettmann; Produktionstakt: ca. 1 Std. je Kajakform; Eigenschaften: nahtfrei, stabilere Kanten und Ecken, größere Gestaltungsfreiheit in der Form-/Farbgebung, höheres Gewicht, schlechtere mechanische Eigenschaften (außer wenn „superlineares“ HDPE eingesetzt wird); Produktionsvariante: 3fach hintereinander durchgeführte Füllung mit Material, wobei die mittlere Füllung leicht aufgeschäumt ist und zu steiferem Material führt;
- **geblasene PE-Kajaks:** Kajakhersteller: z.B. Prijon; maximal mögliche Kajaklänge: 530 cm; Produktionstakt: ca. 8 Minuten je Kajakform – Ausbau max. 4 Std.; Eigenschaften: beste mechanische Eigenschaften, höhere Dichte, leichter und widerstandsfähiger, eingeschränkte Formgebung, geringere Kantendicke, Quetschnaht (= mechanische Schwachstelle).

Lebensdauer: Bei PE-Kajaks werden 10-15 Jahre angesetzt, während ein gepflegtes handlaminiertes Kajak bis zu 40 Jahre halten kann.

Reparierbarkeit: Kleine Löcher können u.U. mit geschmolzenem PE zugetropft werden. Große Risse an stark beanspruchten Stellen (im Sitzbereich) können auch Experten nicht mehr reparieren.

Physikalisches Problem: Große Kajaks werden einfach zu schwer und instabil.

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 3/04, S.42-45 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)  
-----

10.03.2004 **Einführungsserie ins Seekajak Fahren** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN startet der einstige Faltbootfan Jürgen Hoh die Workshopreihe „Touren- und Seekajak-Fahren für Könner“. Teil 1 trägt den Titel:

**„Hinterm Horizont geht's weiter“**

Der Beitrag dient der Einstimmung. J.Hoh, der einst im Faltboot von Tschechien die Elbe hinunter bis nach Helgoland fuhr, fängt also ganz von vorne an und bringt zunächst einmal eine Unterscheidung:

- Binnenpaddlern: „Er steht mental mit einem Bein an Land.“
- Seekajaker: „Er löst sich komplett vom Ufer, empfindet sich und sein Boot als unabhängige Einheit. Statt am Ufer entlang zu paddeln und alle Buchten auszufahren, fährt er Kurse – unabhängig davon, wie weit diese ihn zwischenzeitlich vom Land entfernen.“

Aus dieser m.E. nicht ganz treffenden, da - von den Verhältnissen der Deutschen Bucht geprägten – Verallgemeinerung leitet er jedoch ein paar wichtige Anforderungen ans Seekajak Fahren ab, die jeder Seekajaker-Aspirant erfüllen sollte, bevor er vom Ufer hinaus auf die offene See sticht:

1. **Ausdauer & Sitzfleisch** („Training fürs Langstreckenpaddeln ist – genau: paddeln.“)
2. **Bootsbeherrschung** (d.h. Paddeltechnik, ob man deswegen einen Wildwasserkurs belegen sollte, kann bezweifelt werden)
3. **Der Plan im Kopf** (d.h. mentale Vorbereitung auf das, was man während einer Tour alles erleben kann)
4. **Teamwork** (u.a. um auch Notfälle besser zu meistern)
5. **Boot und Ausrüstung** (unsinkbar durch doppelte Abschottung, Lenzpumpe nicht Schwamm, Rundumleine als Griffmöglichkeit, Decksbefestigungen für Karte, Kompass & Zubehör, dicht sitzende Spritzdecke, angeleintes Paddel; sowie: Kälteschutzkleidung, Schwimmweste).

Leider fehlt jedoch ein Punkt, nämlich:

- „**Learning by Following**“ (d.h. zu Beginn sollte man sich nur zusammen mit Leuten auf die offene See wagen, die über **Reviererfahrungen** verfügen).

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 3/04, S.50-51 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

-----

10.03.2004 **Baikalsee** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN berichtet Detlev Henschel in dem Beitrag:

„**Solo um den Baikalsee: 45 Tage, 45 Nächte**“

über eine Tour um den 630 km langen, im östlichen Sibirien liegenden Baikalsee. Er entspricht der Fläche Belgiens, ist Einzugsgebiet für 336 Flüsse und ist der älteste (25 Mio. Jahren), tiefste (1.637 m) und sauberste (40 m Sicht nach unten) See.

Gestartet wurde in Bolshoy Gouloustnoje. Gepaddelt wurde in den 45 Tagen insgesamt 1.623 km.

**Links zur Tour:** [www.ronin-doc.de](http://www.ronin-doc.de)

**Links:** [www.irkutsk.org/lbaikal/](http://www.irkutsk.org/lbaikal/) und [www.baikalhostels.com](http://www.baikalhostels.com)

-----

09.03.2004 **Bootstest: Romany Explorer (GB: Nigel Dennis)** (Ausrüstung)

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

- **Romany Explorer (Hersteller: Nigel Dennis Kayaks)**  
533x55cm; ca. 340 Liter Vol. (Innenvolumen), 3-fach Abschottung, Skeg, Sitzluke: 82x39cm

Varianten:

**LV** (Less volume) mit kleinerer Sitzluke: 74x39cm

**HV** (High volume) mit höherem Fußraum

Das bemerkenswerte an dem Bericht ist, dass alle 3 Testpersonen (mit 70kg, 75kg und 91 kg) nichts Kritisches an diesem Seekajak auszusetzen haben. Gepaddelt wurden Tagestouren bei 4 Bft., 5 Bft. bzw. 7 Bft.

Die Wasserwiderstandswerte (bei 113 kg Zuladung) betragen in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit (gemessen in Knoten):

**Romany Explorer** (GFK) (Nigel Dennis) (533x55 cm; ca. 340 Liter):

2 kn / 3 kn / 4 kn / 4,5 kn / 5 kn / 6 kn

0,43 / 0,90 / **1,65** / 2,31 / 3,55 / 6,57 kg

----- **Vergleichsdaten:** (sortiert nach Wasserwiderstandswerten bei 4 kn) -----

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

0,42 / 0,88 / **1,59** / 2,10 / 2,93 / 5,32 kg

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

0,41 / 0,87 / **1,61** / 2,19 / 3,25 / 6,10 kg

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

0,41 / 0,86 / **1,63** / 2,13 / 2,95 / 5,22 kg

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

0,41 / 0,86 / **1,63** / 2,31 / 3,67 / 6,58 kg

-----  
**Storm** (PE) ( 517x61cm; ca. 37i2 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

0,41 / 0,86 / **1,63** / 2,36 / 3,67 / 6,76 kg

-----  
**Looksha IV** (515x57cm; ca. 308 Lit. Vol.) - Necky (CDN)

0,41 / 0,86 / **1,63** / 2,45 / 3,95 / 6,94 kg

-----  
**Meridian** (488x56cm; ca. 312 Liter Vol.) - Dagger (USA)

0,41 / 0,86 / **1,63** / 2,45 / 3,95 / 7,08 kg

-----  
**Elaho** (PE) (482x57cm; ca. 316 Liter Vol.) - Necky Kayaks (CDN)

0,39 / 0,85 / **1,63** / 2,59 / 4,32 / 7,43 kg

-----  
**Magellan** (PE) (508x58cm; ca. 371 Liter Vol.) - Dagger (USA)

0,44 / 0,89 / **1,65** / 2,27 / 3,49 / 6,49 kg

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

0,42 / 0,89 / **1,65** / 2,33 / 3,64 / 6,52 kg

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

0,43 / 0,90 / **1,66** / 2,15 / 2,99 / 5,22 kg

-----  
**Barracuda** (PE) (Prijon) (508x56 cm; ca. 330 Liter)

0,43 / 0,90 / **1,66** / 2,21 / 3,23 / 5,98 kg

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

0,41 / 0,86 / **1,66** / 2,28 / 3,49 / 6,07 kg

**Kodiak** (PE) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)  
0,44 / 0,91 / **1,67** / 2,26 / 3,38 / 6,23 kg

---

**Looksha II** (610x51cm; ca. 392 Liter Vol.) - Necky Kayaks (CDN)  
0,41 / 0,91 / **1,68** / 2,13 / 2,90 / 5,03 kg

---

**Quest** (536x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)  
0,41 / 0,89 / **1,68** / 2,35 / 3,67 / 6,53 kg

---

**Aquanaut** (GFK) (VCP) (536x55 cm; ca. 330 Liter):  
0,44 / 0,91 / **1,69** / 2,34 / 3,31 / 5,67 kg

---

**Sitka** (544x56cm; ca. 420 Liter Vol.) - Dagger (USA)  
0,46 / 0,93 / **1,70** / 2,21 / 3,03 / 5,37 kg

---

**Avocet** (492x56cm; ca. 298 Liter Vol.) von Valley (GB)  
0,41 / 0,87 / **1,70** / 2,45 / 3,92 / 7,03 kg

---

**Seeker** (486x59; ca. 299 Liter Vol.) - Dagger (USA)  
0,45 / 0,91 / **1,72** / 2,31 / 3,49 / 6,26 kg

---

**Calabria** (PE) (439x63cm; ca. 367 Liter Vol.) - Prijon (D)  
0,43 / 0,90 / **1,75** / 2,83 / 4,72 / 8,23 kg

---

**Seayak** (PE) (485x58cm; ca. 343 Lit. Vol.) - Prijon (D)  
0,44 / 0,92 / **1,87** / 2,56 / 3,95 / 6,99 kg

---

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. April 2004, S.15-17 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link:** [www.nigeldenniskayaks.com](http://www.nigeldenniskayaks.com)

**Händler:** [www.nanuk.de](http://www.nanuk.de)

**Infos über weitere Seekajaks:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf)

---

09.03.2004 **Ostseetour (Flensburg – Stockholm)** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet Detlev Henschel in dem Beitrag:

**Solo on the Baltic Sea“**

über eine Tour im ARTIC (mit Ausleger) (Lettmann), die von Flensburg bis nach Stockholm führte.

Der Beitrag ist zuvor erschienen unter dem Titel:

„**Der Löwenzahn-Feldzug: 2.800 Seemeilen-Reise rund um die Ostsee“**

in: KANU MAGAZIN, Nr. 6/00 bis Nr. 3/02, unter dem Pseudonym „Doc Holiday“.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. April 04, S.18-31 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link zum Autor:** [www.baikal-rund.de](http://www.baikal-rund.de)

---

09.03.2004 **T-Lenz-Methode** (Ausbildung)

Im us-amerikanischen SEA KAYAKER berichtet Brian Day in dem Beitrag:

## „T-Rescue Tune-Up“

über die T-Lenz-Methode (auch als X-Methode bekannt). Ihre Anwendung setzt voraus, dass:

- das gekenterte Kajak (kurz: „Kenter-Kajak“) über mindestens eine **doppelte Abschottung**
- und beide Kajaks (hier: „Kenter-Kajak“ und „Retter-Kajak“) über **Rettungshalteleinen** im Bugbereich sowie möglichst auch über je eine **Paddelhalterungsleine**

verfügen.

Folgende Schritte sind bei der Anwendung der „**T-Lenz-Methode**“ zu beachten. Dabei ist anzumerken, dass der Autor nicht alle diese Schritte per Foto festhält und nicht alle hier im Text gebrachten Anmerkungen erläutert. Außerdem empfiehlt der Autor, dass der Retter und nicht der „Kenterbruder“ das Kenter-Kajak in Normallage drehen soll.

**Schritt 1:** Der Kenterbruder“ sollte nach seiner Kenterung und dem dann u.U. nötigen Ausstieg sein Kajak zurück in die **Normallage** drehen.

**Schritt 2:** Der „Kenterbruder“ hangelt dann sofort zum Bug seines Kajaks, ergreift den Bug-Toggle zu ergreifen und wartet dort auf den Retter.

Hält er sich an der Sitzluke fest, würde der Wind sein Kajak quer treiben und die Wasserwucht der nächsten brechenden Welle ihm u.U. sein Kajak aus seinen Händen reißen.

Hält er sich am Heck fest gibt es im Seegang erhebliche Verletzungsprobleme, sofern das Kenter-Kajak mit einer am Heckende montierten Steueranlage (z.B. „Flipp-over“-Steueranlage) ausgerüstet ist.

Übrigens, bis zu Schritt 10 darf er nicht mehr den Griffhalt zu seinem Kajak bzw. dem des Retters verlieren, anderenfalls besteht die Gefahr, dass der Retter mit den Kajaks vom Wind fortgetrieben wird.

**Schritt 3:** Der Retter paddelt zum „Kenterbruder“ und ergreift den Bug des Kenter-Kajak. Er achtet nun bis Schritt 10 darauf, dass er das Kenter-Kajak nicht mehr loslässt.

**Schritt 4:** Der „Kenterbruder“ hangelt sich entlang des Retter-Kajaks zu dessen Bug und verweilt dort bis Schritt 10.

Es empfiehlt sich, dass er sich nicht direkt am Bug-Toggel festhält, sondern eher seitlich am Bug, um so zu verhindern, dass ihn eine Welle u.U. auf den spitzen Bug drückt.

**Schritt 5:** Der Retter bringt das Kenter-Kajak auf **T-Stellung**, d.h. er schiebt & drückt das Kenter-Kajak solange über das Wasser, bis es etwa im rechten Winkel zum Retter-Kajak liegt.

**Schritt 6:** Der Retter zieht mit Hilfe des Bug-Toggles und der Rettungshalteleinen den Bug des Kenter-Kajaks auf seine Spritzdecke und etwas darüber hinaus (sog. **X-Stellung**).

Es genügt dabei, wenn das Kenter-Kajak bis kurz vor dem Bug-Lukendeckel auf dem Retter-Kajak gezogen wird.

**Schritt 7:** Der Retter dreht nun das Kenter-Kajak um 180° um die Längsachse. Es ist dabei unnötig, den Bug des Kenter-Kajaks in die Luft zu heben.

- Schritt 8:** Der Retter wartet ab, bis das Wasser aus der Sitzluke gelaufen ist.  
Das Restwasser in der Luke entfernt er dadurch, in dem er sein eigenes Kajak nach außen (d.h. weg vom Kenter-Kajak) ankantet (dadurch wird der Bug des Kenter-Kajaks etwas angehoben) und dann das Kenter-Kajak etwas um die Längsachse hin und her dreht/kippelt.
- Schritt 9:** Der Retter dreht das Kenter-Kajak erneut um 180° um die Längsachse zurück in die **Normallage** und schiebt es zurück ins Wasser.
- Schritt 10:** Der Retter legt das Kajak parallel zu seinem eigenen Kajak („Päckchen“) und schlägt dem „Kenterbruder“ vor, mit welcher Technik (hier: „V-Wiedereinstiegs-Technik“ bzw. „Parallel-Wiedereinstiegs-Technik“) der Wiedereinstieg in die Sitzluke erreicht werden soll.

Bei der **Anwendung der „T-Lenz-Methode“** sind folgende Punkte zu beachten:

- Während der Rettung informiert der Retter den „Kenterbruder“ stets darüber, was zu tun ist, z.B.:  
*„Komm, halte dich am Bug meines Kajaks fest!“*  
*„Schwimme nicht direkt zum Bug meines Kajaks, sondern hangele dich an deinem Kajak und dann an meinem Kajak entlang zum Bug meines Kajaks!“*  
*„Pass auf den Seegang auf, halte dich etwas seitwärts vom Bug fest!“*  
*„Warte dort, bis der Wiedereinstieg möglich ist!“ .....*
- Es sei dahingestellt, ob der Retter während der Schritte 3-9 stets eine Hand am Bug-Toggle des Kenter-Kajaks hat. M.E. erschwert dies die Ausführung von Schritt 6 (Übergang von der T- zur X-Stellung) und von Schritt 7 bis 9.
- Der Retter braucht keine Angst zu haben, dass er bei der Ausführung der Schritte 3 bis 10 kentern könnte; denn wenn er sich konsequent am Kenter-Kajak festhält, kann er sich stets am Kenter-Kajak abstützen.  
 (a) Kentert der Retter dennoch während der Rettungsaktion, kann er sich immer – sofern er das Kenter-Kajak nicht vorher losgelassen hat – am Kenter-Kajak wieder hochziehen (Hüftknick nicht vergessen!).  
 (b) Fühlt der Retter sich trotz alle dem unsicher, bietet es sich an, dass ein dritter Kanute – sofern mit unterwegs – sich parallel zum Retter-Kajak legt und den Retter zusätzlich stützt.
- Bei kritischen Brandungsbedingungen sollten diese Rettungstechniken nur mit größter Vorsicht oder überhaupt nicht angewendet werden, da das Retter- und Kenter-Kajak unkontrolliert von der Brandung durcheinander gewirbelt werden könnten. Vielmehr wartet man als Retter ab, bis der „Kenterbruder“ aus dem Brandungsbereich in tieferes, ruhigeres Wasser bzw. mit seinem Kajak an den Strand getrieben wird.  
 Bekommt der „Kenterbruder“ in der Brandungszone Probleme, ist es auch möglich, ihn ohne sein Kajak aus der Brandung zu schleppen. Der Retter fordert ihn auf, sich am Heck festzuhalten. Der „Kenterbruder“ wirkt dabei mit seinem Körper wie ein Treibanker und verhindert auf diese Weise das Querschlagen des Retter-Kajaks in der Brandung. Ab einer bestimmten Brandungshöhe ist jedoch auch eine solche Aktion nicht ganz unproblematisch, da ein Brecher den „Kenterbruder“ aufs Retter-Kajak wirbeln könnte.
- Treibt der Retter mit dem Kenter-Kajak in einen kritischen Bereich (z.B. Felshindernisse, Untiefen, befahrenes Fahrwasser), so wäre es hilfreich, wenn ein dritter Kanute vor Ort ist, der den Retter samt Kenter-Kajak und „Kenterbruder“ per Schlepp von diesem Bereich fernhalten könnte.

Beim anschließenden **Wiedereinstieg** gilt Folgendes zu bedenken:

- Es ist darauf zu achten, dass beim Wiedereinstieg des „Kenterbruders“ in die Sitzluke seines Kajaks die Sitzluke nicht wieder erneut Wasser voll Wasser läuft; denn dann wäre vorher die Anwendung der „T-Lenz-Technik“ nicht nötig gewesen.
- Herrschen Wassertemperaturen von unter ca. 10° C und ist der „Kenterbruder“ nicht so gekleidet, dass er die Wassertemperaturen längere Zeit aushalten kann (z.B. Trockenanzug bzw. Ganzkörper-Neopren), bzw. macht sich beim „Kenterbruder“ bemerkbar, dass er Probleme im Wasser hat, sollte man auf die Anwendung der „T-Lenz-Technik“ verzichten und gleich den Wiedereinstieg einleiten und anschließend nach dem schließen der Spritzdecke die Luke per Lenzpumpe lenzen („Reentry & Pump“).
- Ist der Kenterbruder wieder paddelbereit, sollte der Retter beim Auflösen des „Päckchen“ den „Kenterbruder“ mit seinem Kajak nicht seitwärts wegdrücken (wegen erneuter Kentergefahr!), sondern ihn so nach vorne bzw. hinten schieben, dass er sofort vorwärts (!) in Fahrt kommt und davon paddeln kann.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. April 04, S.32-37 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Weitere Literatur:**

Foster,N.: Seekajak. Ausrüstung – Fahrtechnik – Sicherheit. 1996, S.47-51.

Gerlach,J.: Der Kajak – das Lehrbuch des Kanusports. 1996, S.170f.

-----

09.03.2004 **Seenotfall Baja** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet Melesa Hamer in dem Beitrag:

**„The Fifth Paddler. Kayaking Tragedy in Baja“**

über einen Seenotfall mit Todesfolgen, der sich in der Baja de California ereignet hat:

5 Kanuten wollten im Frühjahr mit anbrechender Dunkelheit in gemieteten Kajaks die ca. 11 km breite Bahia de los Angeles queren. Der Autor, der ihnen unterwegs im Kajak begegnete, fragte sie, was sie denn vorhätten, da es doch bald dunkel werden würde. Die 5 Kanuten lachten ihn jedoch aus und paddelten weiter. Bald darauf setzte stärkerer Wind seitlich von vorne ein, was zu dieser Jahreszeit nicht untypisch für diese Gegend ist: Manchmal kann der Wind innerhalb von 15 Minuten bis zu 8 Bft. erreichen. Unterwegs im Dunklen teilte sich die Gruppe in eine 3er- und eine 2er-Gruppe auf. Aber auch diese Gruppenbildung hatte nicht lange Bestand. Lediglich in der 3er-Gruppe konnten 2 Kanuten zusammenbleiben. Der Vermieter der Kajaks, der am nächsten Morgen darüber informiert wurde, dass eines seiner Kajaks an der Küste entdeckt wurde, fuhr die Bucht mit einem Motorboot ab und entdeckte zunächst einen einzelnen Kanute, der am Ufer entlang lief, dann zwei Kanuten und später nochmals einen. Die meisten waren die ganze Nacht durchgepaddelt und erschöpft. Wo der fünfte Kanute war, wusste keiner von ihnen. Sie hatten auch nicht die Kraft, nach ihm zu suchen. Später wurde er mitten in der Bucht ohne Kajak im Wasser treibend tot aufgefunden. Todesursache: Unterkühlung! Der eigentliche Grund: Unerfahrenheit & Selbstüberschätzung!

Der Autor machte sich Vorwürfe, warum er nicht energischer die fünf Kanuten vor einer Querung gewarnt hatte. Einen Tag später nahm er den Unfall zum Anlass, eine andere Gruppe auf die möglichen Gefahren einer Küstentour hinzuweisen. Das Problem: „People generally don't want their inexperience pointed out to them.“ Dieser Satz kann getrost ins Deutsche übersetzt werden, trifft er doch gleichermaßen auch auf uns Deutsche zu: „Die meisten Leute haben es nicht gern, wenn man sie auf ihre Unerfahrenheit anspricht.“

... und was kann man aus diesem Seenotfall lernen? Leider wird dies im SEA KAYAKER – wenn überhaupt – nur stichpunkthaft angedeutet. Nun, wenn man nicht seetüchtig ist, sollte man nicht auf die See hinaus fahren.

Zur **Seetüchtigkeit** gehört hierbei nicht nur:

- die Seegangstüchtigkeit (die Kanuten waren bei dem Seegang nicht in der Lage zusammen zu bleiben bzw. im Seegang den Kurs zu ändern und wieder zurück zu paddeln; einer von ihnen – es sollte der Erfahrenste von allen gewesen sein - kenterte sogar),

sondern auch:

- die Navigationstüchtigkeit (sie waren in der Dunkelheit nicht in der Lage, sich zu orientieren; weder verfügten sie über Karte & Kompass, noch über eine Lampe, um beides ablesen zu können),
- die Verkehrstüchtigkeit (sie waren mangels Beleuchtung nicht in der Lage in der mondlosen Nacht ihre Kameraden im Auge zu behalten),
- die Reisetüchtigkeit (sie waren nicht in der Lage, sich zu stärken, d.h. unterwegs zu trinken und zu essen),
- die Kentertüchtigkeit (zumindest war einer nach einer Kenterung nicht mehr in der Lage, aufzurollen bzw. erneut wieder einzusteigen und weiter zu paddeln; außerdem trug er auch keinen Kälteschutz, weil er wohl nicht wusste, dass man bei einer solchen Tour die Bekleidungswahl von der Wasser- und nicht von der Lufttemperatur abhängig macht.).

Außerdem schien den Kanuten nicht bewusst zu sein, dass eine Tour von der Dämmerung in die Dunkelheit kritischer ist, als eine von der Dunkelheit in die Dämmerung; denn bei Touren früh morgens bleibt – wenn es Probleme gibt – einem immer noch die Hoffnung, dass es bald hell wird und dass mit der Helligkeit die Orientierung in der Umgebung und die Reaktionen auf den Seegang torentscheidend sich verbessern kann.

**Quelle:** SEA KAYAKER, April 04, S.58-63 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

08.03.2004 **Rund Samsö** (Revier/Ausland)

Peter Unold, Mitglied der dänischen Seekajakvereinigung „Havkajakroere“ bietet nun zum vierten Mal zusammen mit dem Landes-Kanu-Verband Schleswig-Holstein eine Tour an, die bislang jedoch – dem Wetter sei Dank - jedes Mal etwas anders verlief. Die Tour findet am „Himmelfahrt-Wochende“ statt und geht über insgesamt 4 Tage:

**20. – 23. Mai 2004**

Angereist werden sollte schon Mittwoch Nacht (mit Biwakiermöglichkeit am Strand nördlich des Hafenbeckens. Gestartet wird vom – an der Ostküste Jütlands liegenden – Fährhafen Hov aus. Die Tour selber ist nur etwas für erfahrene Küstenkanuwanderinnen und – wanderer, die auch in der Lage sind, auf stehendem Gewässer täglich 35 – 45 km zu paddeln.

Interessant dürfte die Tour für jene sein, die mal andere Leute, Landschaften & Langeiner kennen lernen möchten; denn die Dänen fahren fast ausschließlich Seekajaks ab 550 cm Länge.

Wer weitere Infos über die Touren haben möchte, möge auf die im Link angegebene Seite von Peter Unold surfen.

Wer etwas über das Revier „Rund Samsö“ erfahren möchte, kann auf der Homepage des Hamburger Kanu-Verband e.V. zwei Beiträge von Udo Beier abrufen:

1. Dänemark-Tourentipp: Rund Samsö (ca. 80, 110, 150 bzw. 200 km)  
è [www.hamburger-kanu-verband.de/showtour.php?bericht11&sparte=7](http://www.hamburger-kanu-verband.de/showtour.php?bericht11&sparte=7)
2. Dänemark-Tourentipp: Rund Endelave (Nord-Fünen) (ca. 150 km)

è [www.hamburger-kanu-verband.de/showtour.php?bericht12&sparte=7](http://www.hamburger-kanu-verband.de/showtour.php?bericht12&sparte=7)

**Link:** [www.unold.dk/paddling/2004/Samsoe.html](http://www.unold.dk/paddling/2004/Samsoe.html)

-----

05.03.2004 **Sandklaffmuschel** (Natur)

„Bei winterlichen Spaziergängen im Watt oder am Strand sind vielerorts die bis zu 15 cm langen Schalen der Sandklaffmuschel (*Mya arenaria*) zu finden. Sie ist unsere größte einheimische Muschel und kann lebend bis zu 240 g schwer werden.

Die Schalen sind eiförmig und haben ein sehr markantes Schloss: An der linken Schalenhälfte ragt ein löffelartiger Zahn empor, der auf der rechten Klappe in eine entsprechende Grube greift. Frische Schalen haben eine dünne graue Außenhaut, ältere sind schneeweiß oder durch Einlagerung von Eisenverbindungen gelb, braun oder grau.

Die lebende Muschel, die bis zu 30 cm tief im Boden steckt, hat einen rückziehbaren Siphon. Darin verlaufen zwei Röhren, durch die planktonhaltiges Atemwasser angesaugt und ausgestoßen wird. Nur in den ersten Jahren können die Tiere ihren Grabfuß nutzen, später bleibt er im Wachstum zurück, und sie sind zu Bewegungslosigkeit verdammt. Werden sie dann freigespült oder übersandet, bilden sie „Klaffmuschelfriedhöfe“, die Wattwanderern (oder Kanuten, die barfuß ihre Kajaks durchs Watt ziehen) oft einschneidend in Erinnerung bleiben.

#### **Hätten Sie gedacht, dass ....**

- ... der wissenschaftliche Name „Maus im Sand“ bedeutet?
- ... die Schalen der Klaffmuschel klaffen, weil sie so tief vergraben eine Feinde fürchten muss?
- ... die Art wegen der Fontäne, die sie beim Einziehen des Siphos ausspritzt, auf Platt „Pisser“ heißt?
- ... die Jungmuscheln in den ersten 4 Lebensjahren alle Energie daran setzen, einen möglichst langen Siphon zu bilden, weil sie erst ab 16 cm Tiefe sicher vor stochernden (Brach-)Vögeln sind?
- ... im Muschelmagen ein gelatineartiger „Kristallstiel“ die Nahrung zermörsert und Fermente abgibt?
- ... die Muschel ihren Siphon hydraulisch ausstreckt, indem sie alle Körperöffnungen fest verschließt und dann die Schalen langsam zusammendrückt?
- ... man lebend ausgegrabene Muscheln durch Kitzeln am fleischigen Mantelrand dazu bringen kann, die Schale zu schließen & den Siphon zu strecken.
- ... man 1935 in den USA 6.000 t Klaffmuscheln aß?
- ... in Deutschland nur 1946 mit Schiffsschrauben und von Hand Klaffmuscheln gegraben wurden?
- ... Cuxhavener „Muschelwurst“ und Tönninger „Muschelgelee“ schon 1947 vom Markt verschwanden.

#### **Wo ist die Sandklaffmuschel zu finden?**

Sie ist ein „Weltenbummler ohne Beine“ und besiedelt heute alle gemäßigten Küsten der Nordhalbkugel. Ursprünglich stammt sie wohl aus Japan, von wo sie vor 20 bis 5 Mio Jahren Kalifornien und den Atlantik sowie Europa erreichte. Die Eiszeiten überlebte die Art in Nordamerika, von wo sie durch die Wikinger erneut nach Europa und mit Zuchtaustern nach Japan gelangte. Das Schwarze Meer erreichte sie um 1960 mit Schiffen aus der Ostsee.

Die Muscheln leben im Watt oder Flachwasser tief vergraben im Boden. Ein ovales Loch, aus dem mitunter bei Annäherung eine Fontäne spritzt, verrät den Aufenthaltsort. Die Art braucht nur wenig Sauerstoff und wird bis 20 Jahre alt.

Die im Frühsommer aus den bis zu 3 Mio Eiern pro Weibchen schlüpfenden Larven heften sich nach einiger Zeit mit Byssusfäden am Boden fest. Die Jungmuschen graben sich bald ein.

**Text:** R. Borcharding (Husum)

**Quelle:** WATTREPORT; Nr. 2/04 – [www.schutzstation-wattenmeer.de](http://www.schutzstation-wattenmeer.de)

-----

04.03.2004 **30 Roll- & Stütztechniken** (Ausbildung)

Auf der Homepage von QAJAQ USA werden in dem Beitrag:

**„Capsize Maneuvers Performed at the Greenland Kayaking Campionships”**

insgesamt 30 verschiedene Roll- & Stütztechniken beschrieben, z.B.

- Innaqatsineq
- Palluusineq
- Kinnguffik paarllallugu
- Pakassumillugu
- Kingumut naatillugu
- usw.

**Link:** [www.qajaqusa.org/QK/rolls/rolls.html](http://www.qajaqusa.org/QK/rolls/rolls.html)

-----

03.03.2004 **Segel für Seekajaks** (Ausrüstung)

Zumindest für Zweier-Seekajaks wird in den USA von der Firma ZEPHYR ein Segel angeboten, welches ohne große Ausrüstungsteile an einem Kajak befestigt werden kann.

**„Zephyr Kayak Sails“**

Des Weiteren bietet eine kanadische Firma Segel an, die für Einer-Seekajaks (ca. 1 qm Segelfläche) bzw. Zweier-Seekajaks (ca. 2 qm Segelfläche) geeignet sind (Bezug in Deutschland über Prijon zu ca. 195,- € bzw. ca. 265,- €):

**„Spirit Sails“**

Diese Segel sind natürlich nicht zum Kreuzen, sondern nur für Vor-dem-Wind-Kurse (achterlicher Wind) geeignet.

Ich persönlich ziehe ein „Multifunktionssegel“ vor, nämlich denn äußerst windstabilen Regenschirm (Maße: 130 cm Durchmesser; 106 cm Länge (geschlossen); ca. 800g Gewicht; mit Fiberglasgestell, Ripstop-Neylon, 8 Sturmabspannungen und „Notausgang“ für Windböen):

**„Windpro XL“**

den es beim Versandhaus LARCA für ca. 50,- € zu kaufen gibt. Einst wurde dieser Schirm als stabil bis 11 Bft. bei GLOBETROTTER angeboten. Ich bin einmal mit ihm bei 6 Bft. im Päckchen gesegelt: Den Winddruck hielt er aus, jedoch konnte ich den Schirm nicht mehr in

der Luft halten. Beim mehrmaligen unkontrollierten Ausbrechen & Aufschlagen auf die Kajak-Oberdecks zerbrach dann eine Spante. Das Praktische an diesem „Segelschirm“ ist, dass er auch noch als „Regenschirm“ und „Windschutz“ (beim Lagern bis max. 2 Personen am Strand) genutzt werden kann.

**Link:**

è [www.seakayaksails.com](http://www.seakayaksails.com) > siehe Fotogalerie

è [www.spiritsails.com](http://www.spiritsails.com)

è [www.prijon-shop.de](http://www.prijon-shop.de)

è [www.larca.de](http://www.larca.de)

-----

02.03.2004 **Kartenwinkelmesser** (Ausrüstung)

Wie bestimmt man eigentlich den genauen Kurs einer bestimmten Route, die entlang der Küste führt. Nun, man nehme eine (See-)Karte, zeichne die markanten Eckpunkte (z.B. Seezeichen) der geplanten Tour auf und lese dann von der Karte je Eckpunkt den entsprechenden Kurs ab. Wer ein gutes Auge hat, kann durch Schätzen recht genau Werte ermitteln.

Wem das nicht genügt, greift auf ein „Geo-Dreieck“ zurück und liest den ungefähr einzuschlagenden Kurs ab.

Reicht einem die Genauigkeit immer noch nicht aus, besorgt man sich ein entsprechendes Kursgerät (Kurslineale, Plotter), das im Allgemeinen in Seekartenfachgeschäften angeboten wird. Z.B. hat die Firma HANSE NAUTIC die folgenden „Kursgeräte“ im Angebot:

- **Portland Plotter** (Kurslineal mit drehbarer Rose; 38 cm Länge) (ca. 26,- €)
- **Linex Nautical Plotter** (Kurslineal mit drehbarer Rose; 37 cm Länge) (ca. 18,- €)
- **Linex Plotter** (Kursrose mit schwenkbarem Arm; 37 cm Länge) (ca. 15,- €)
- **Kurslineal alco 1248** (Kursrose mit schwenkbarem Arm) (ca. 15,- €)

In Anbetracht dessen, dass eine Länge von über 35 cm unterwegs auf Tour nicht mehr so leicht zu handhaben ist, bietet sich zum Kauf lediglich der „Linex Plotter“ und das „Kurslineal alco 1248“ an, sofern man bereit ist, den sperrigen, aber schwenkbaren Plastikarm zu entfernen und durch einen durchsichtigen Plastikfaden (Angelschnur), der in der Mitte der Rose befestigt wird, zu ersetzen.

Den Kurs bestimmt man dann wie folgt: Man setze die Kursrose auf einen Kurseckpunkt, norde sie entlang der Längengrade ein (gegebenenfalls unter Beachtung der Missweisung) und lege die als „Peilfaden“ umfunktionierte Angelschnur genau in Richtung jenes Kurseckpunktes, für den der Kurs ermittelt werden sollte. Der gesuchte Kurs zum angepeilten Kurseckpunkt kann dort abgelesen werden, wo der Peilfaden die Kursrose kreuzt.

Wem die Bastelei zu umständlich ist, kann auch auf das folgende Kursgerät zurückgreifen, welches u.a. von der Firma GLOBETROTTER angeboten wird:

- **Silva Kartenwinkelmesser** (mit drehbarer Rose u. Peilfaden, 10,5x6 cm) (ca. 13,- €)

Übrigens, wem es gelingt, einen Peilfaden beim „Geo-Dreieck“ zu befestigen, müsste es auch als Kursgerät einsetzen können.

**Link:** HANSE NAUTIC è [www.hansenautic.de](http://www.hansenautic.de)

**Link:** GLOBETROTTER è [www.globetrotter.de](http://www.globetrotter.de)

-----

01.03.2004 **Maßgeschneiderte Karten fürs Küstenkanuwandern** (Revier/Ausland)

Die us-amerikanische Firma SEA TRAILS hat sich zur Aufgabe gemacht, Karten herzustellen, die den Wünschen der Kanuten genau entsprechen (z.B. Zusammenfassung topographischer und nautischer Information in einem Kartenblatt. Noch ist jedoch das Angebot auf die US-Küste beschränkt.

Übrigens, etwas Vergleichbares wird – zumindest für den Bereich der deutschen Ostsee – von Jübermann-Kartographie angeboten, z.B. der aus synthetischem Papier und daher nass- & knickfeste

**„Tourenatlas Wasserwandern – Nr. 6: Deutschland-Nordost“**

**Link:**

è [www.seatrails.com](http://www.seatrails.com)

è [www.juebermann.de](http://www.juebermann.de)

-----