

Aktuelle Infos (September 2004):

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

29.09.2004 **Seekartennull** (Ausbildung)

In der Zeitschrift SEGELN wird darüber berichtet, dass ab 2005 das Seekartennull (SKN):

- dem Niveau des niedrigsten astronomischen Niedrigwassers (LAT)
- und nicht mehr dem mittleren Springniedrigwasser (MSPNW) entspricht.

Die Folge: Die Tiefenangaben werden einig kleiner und die Watthöhen (= Trockenfallende Höhe über Kartennull) etwas höher. Außerdem gibt es keine negativen Werte mehr in den Gezeitentafeln.

è www.bsh.de

Quelle: SEGELN, Nr. 10/04, S.15 – www.segelmagazin.de

27.09.2004 **Hundekurve** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK setzt sich Siegfried Netzband in einem immerhin 7-seitigen (!) Beitrag

„**Kurs ‚Hundekurve‘ – nein danke!**“

etwas theoretisch mit einem nachlässigen „Kursverhalten“ auseinander, das dazu führt, dass man nicht auf dem geraden Weg, sondern über eine Kurve sein Ziel erreicht. Diese Kurve wird als „**Hundekurve**“ bezeichnet, die stets derjenige paddelt, der bei seinem Kurs immer nur das gewünschte Ziel vor Augen hat, anpeilt und direkt darauf zu paddelt.

Es werden zwei Varianten der Hundekurve unterschieden:

- Die „**klassische**“ **Hundekurve** paddelt man, „wenn einem nicht ortsfesten Ziel hinterher gefahren“ und dabei stets das sich vorwärts bewegende Ziel direkt angepeilt und angesteuert wird.
Ein solche Hundekurve kommt immer dann zustande, wenn das Ziel, z.B. ein anderer Kanute in seinem Seekajak, seitlich an einem entlang paddelt und man versucht, ohne Vorhaltewinkel es direkt anzusteuern. Da sich das angepeilte Kajak seitlich von einem fortbewegt, muss man ständig seinen Kurs korrigieren, sodass man praktisch eine Kurve fährt, bis man den Kanuten schließlich erreicht hat. Es geht einem dabei wie einem Hund, der versucht, einen vor sich laufenden Hasen zu fangen.
- Die „**paddler-typische**“ **Hundekurve** (auch als „Schielwinkelkurve“ bekannt) paddelt man, wenn eine ortsfestes Ziel direkt angepeilt wird, ohne dabei zu bemerken bzw. zu berücksichtigen, dass Wind oder Strom eine seitliche Abdrift verursachen.

Beide „Hundekurve“-Varianten vermeidet man durch entsprechendes **Vorhalten**.

Das Vorhalten bei einem nicht ortsfesten, d.h. bei einem sich vorwärts bewegendem Ziel (z.B. ein Kanute) setzt eigentlich die Kenntnis voraus, wie schnell dieser angepeilte Kanute paddelt. Da man das i.d.R. nicht weiß und da man die dann erforderliche Rechnerei ohnehin

nicht unterwegs im Seekajak durchführen kann, schlägt Siegfried Netzband eine andere Möglichkeit vor:

Der Kanute geht zunächst zum Kameraden, den man treffen möchte, „auf Parallelkurs ... und steuert dann ganz langsam in dessen Richtung. Dabei beobachtet er ständig ob und wie die Seitenpeilung auswandert. Wandert sie achteraus, ist der Vorhalt zu groß und er muss mehr auf den anderen zu steuern, wandert die Peilung voraus, ist der Vorhalt zu klein und er muss wieder eher parallel steuern (d.h. etwas mehr vorhalten). ... Steht die Peilung, steuert er den richtigen Vorhalt bzw. Kurs.“ Diese Variante der Peilung wird übrigens auch als „Kollisionspeilung“ bezeichnet und findet – jedoch aus entgegengesetzter Absicht – sogar in den international gültigen „Kollisionsverhütungsregeln“ Anwendung:

- „Die „Möglichkeit“ (eines Zusammenstoßes) ist anzunehmen, wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Fahrzeugs sich nicht merklich ändert.“ (KVR 3 (g) (i))

Man braucht also als Kanute das Wort „Zusammenstoßen“ nur durch „Zusammentreffen“ zu ersetzen und sich dann strikt an diese Regel halt, und schon erreicht man den zu treffenden Kanuten auf dem geraden und somit schnellsten Weg.

Die durch Abdrift verursachte für das paddeln typische „Hundekurve“ verhindert man dagegen dadurch, dass man die Wind bzw. Strom verursachende Abdrift errechnet oder man mangels Kenntnis dieser Werte bzw. mangels Möglichkeiten, solch eine Kalkulation zuverlässig unterwegs im Seekajak durchzuführen, versucht, die Abdrift durch Beobachtung in den Griff zu bekommen. Zwei Möglichkeiten stehen dabei dem Kanuten zur Verfügungen:

1. **Kollisionspeilung** (Seitenpeilung): Auf diese Peilung greift man zurück, wenn hinter dem Seezeichen bzw. der Landmarke, die man anpeilen und anfahren möchte, keine anderen markanten ortsfesten Zeichen auszumachen sind. Man geht wie oben bei der Seitenpeilung beschrieben vor; denn es ist dabei eigentlich unwichtig, wer sich seitlich fortbewegt: das angepeilte nicht ortsfeste Ziel (hier der Kanute, den man unterwegs begegnen möchte) oder der das ortsfeste Ziel anpeilende, aber von Wind & Strom seitlich versetzte Kanute.
2. **Überlappungspeilung** (Deckpeilung): Mit dieser Peilung arbeitet man, wenn sich hinter dem Seezeichen bzw. der Landmarke, die man anpeilen und anfahren möchte, ein anderes markantes ortsfestes Zeichen befindet. Um das gewünschte Ziel bei Abdrift auf dem geraden und somit schnellsten Weg zu erreichen, greift man auf eine Instrument der terrestrischen Navigation zurück, das als Deck-, aber auch als Deckungspeilung bezeichnet wird. Man paddelt dann so, dass das beide Zeichen, nämlich das angepeilte und das die Abdrift kontrollierende Zeichen überlappt bleiben. Wandert das hintere Kontroll-Zeichen nach Backbord, so treibt man etwas nach Backbord ab und man muss folglich etwas mehr nach Steuerbord vorhalten. Und umgekehrt, wandert das hintere Kontroll-Zeichen nach Steuerbord, so treibt man nach Steuerbord ab und muss folglich etwas mehr nach Backbord vorhalten. Nur wenn man so fährt, dass beide Zeichen stets überlappt bleiben, fährt man den kürzesten und schnellsten Kurs hin zu dem von einem angepeilten Ziel. Vorteil einer solchen Navigation mit „stehender Peilung“ ist übrigens, dass man stets sofort auf kurzzeitige Änderungen der Strom- und Windabdrift reagieren kann.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 93/04, S.48-54 – www.salzwasserunion.de

27.09.2004 **Südnorwegen (Skagerrak)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet Erich Scadock in dem Beitrag:

„Südnorwegen für Gemütliche“

über eine 2 ½-wöchige Retour-Tour, die von Kristiansand nach Lista führt (ca. 260 km).

Hervorhebenswert an dieser Tour ist, dass nicht bloß die Küstenstrecke einmal in West- und dann zurück in Ostrichtung gepaddelt wurde, sondern dass bei der Rücktour auch ein paar Landpassagen eingeplant wurden, um einmal in das innere einiger Fjorde zu kommen, ohne dieselbe Strecke wieder zurückpaddeln zu müssen:

- So wurde gleich von Lista aus in den Lyngdalsfjorden gepaddelt und an seinem Ende 2 km über Straße per Bootswagen in den Rosfjorden umgesetzt.
- Anschließend wurde Kap Lindesnes („Lindesnes Fyr“) nicht wie auf der Hinfahrt per Kajak, sondern per Bootswagen umfahren, und zwar wird dazu in den Grönsfjorden und dann in den Lenefjorden gepaddelt, um dann bei Spangereid wieder in den Skagerrak umzusetzen.

Solche Landpassagen sollte man bei einer Tour insbesondere entlang der norwegischen Küste immer im Auge behalten, und zwar nicht nur, um einmal ein anderes Landschaftsbild vor sich zu haben, sondern auch, um gegebenenfalls Wasserpassagen, die wegen der Windverhältnisse zu schwierig werden, im wörtlichen Sinne zu „umgehen“.

Natürlich sind solche Landpassagen nur richtig zu planen, wenn man topografische Karten (möglichst im Maßstab 1:50.000) verwendet, die ohnehin auch bei der Tour entlang der Küste Seekarten vorzuziehen sind; denn nur mit Hilfe der topografischen Karten ist es einem möglich, von der detaillierten Küstenstruktur (inkl. Höhenlinien) auf Rastplätze und Zeltmöglichkeiten zu schließen. Außerdem sind in den topografischen Karten (sofern man über eine aktuelle Ausgabe verfügt) die offiziellen Zeltplätze eingetragen. Leider versäumt es der Autor, auf diesen Aspekt hinzuweisen und die für die Tour nötigen Kartenblätter aufzuzählen:

- Norwegische Karten (topografisch Hovedkartserie 1:50.000):
Kartblad 1511 III (Kristiansand)
Kartblad 1411 II (Mandal) und 1411 III (Lyngdal)
Kartblad 1410 I und 1410 IV
Kartblad 1311 II (Farsund)
(zu bestellen z.B. über NORDIS Versand – Elch@nordis-versand.de)

Falls man noch die Halbinsel Lista umfahren möchte, sollte man auch das Kartblad 1311 III (Hydra) dabei haben. Es bietet sich nämlich durchaus noch eine weitere ca. 2 km lange Landpassage an, nämlich die Weiterfahrt auf dem Listafjorden bis ans Ende des Eidsfjorden mit Umsetzen in den Framvaren (bei Listeid) und dann die Weiterfahrt per Kajak über den Helvikfjorden nach Farsund. Dort schließt sich dann der Kreis mit der Weiterfahrt auf dem Lyngdalsfjorden.

Übrigens, die Fährhafenstadt Kristiansand ist (erreichbar per Fähre über Hirtshals/DK) – eher noch als die östlicher gelegene Fährhafenstadt Larvik (erreichbar über Frederikshavn/DK) – ein idealer Startort für Touren entlang der Südküste Norwegens. Je nach Wind kann man dann nämlich mit Rückenwind gen Ost, Richtung Larvik, starten (siehe meine Beiträge hierzu: Seekajak, Nr. 49/95 u. Nr. 64/98) oder gen West, Richtung Kap Lindesnes. Irgendwann, wenn der Wind dreht, hat man nämlich dann die Chance, erneut mit Rückwind wieder zurück zum Startort zu paddeln.

Früher hatte ich bei meinen südnorwegischen Touren die Autos in Hirtshals gelassen. Wir sind dann per Bootswagen auf die Fähre gegangen und haben nach dem Anlanden in Kristiansand ca. 500 m vom Hafen entfernt eingesetzt. In der Zwischenzeit werden einem Schwierigkeiten bereitet, die Kajaks einfach so an Deck zu rollern. Da der Fährpreis bei

einem Paket-Tarif (1 Pkw plus max. 5 Personen) nicht viel teurer ist, als wenn jeder Kanute inkl. Kajak für sich bezahlt, bietet es sich an, den Pkw mitzunehmen und ihn auf dem Zeltplatz von Kristiansand gegen Gebühr zu parken. Von dort aus kann man direkt auf den Skagerrak hinaus paddeln. Was den Fährtransport betrifft, sollte einem jedoch bewusst sein, dass beim Einchecken in Hirtshals die Pkw-Höhe per Lichtschranke gemessen wird. Unser Pkw überschritt die geforderte maximale Höhe um 2 cm (!): „Ihr Auto ist zu hoch, wollen Sie auf die Warteliste?“, wurden wir gefragt. „Nein, wir legen die Kajaks niedriger!“ Das wurde akzeptiert. Wir reihten uns in die Warteschlange ein und wurde anschließend mit vielen anderen Pkws aufs Lkw-Deck geleitet, wo es auf die Höhe überhaupt nicht ankam. Nachgemessen wurde auch nicht mehr!

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 93/04, S.34-37 – www.salzwasserunion.de

27.09.2004 **Aufwärmen & Dehnen** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK stellt Heiko Asseln in dem Beitrag:

„Aufwärmen und Dehnen für Seekajakfahrer“

u.a. 5 Dehnübungen im Beinbereich und 10 Dehnübungen im Oberkörperbereich vor, die man am Land bzw. im Boote anwenden kann. Diese werden auf 2 Seiten konzentriert bildlich & textlich vorgestellt, sodass man die Möglichkeit hat, diese Übungen auf einen Blatt zu kopieren und zu laminieren, um sie unterwegs immer dabei zu haben.

Zu den Aufwärmübungen findet man dagegen nur einen 5-Zeiler mit dem Hinweis auf ca. 10 Minuten lockeres Laufen mit verschiedenen Schrittfolgen.

Man kann wohl die Meinung vertreten, dass mit diesen „Gymnastikübungen“ einige versuchen, die sportliche Note des Seekajakfahrens zu betonen. Fußwanderer machen ja vor Antritt einer Wanderung auch keine Lockerungsübungen, warum sollen es dann Küstenkanuwanderer tun? Insbesondere für Küstenkanuwanderer müsste es doch genügen, nach dem Start zunächst etwas langsamer zu paddeln, um sich auf diese Weise warm zu fahren!

Was aber ist, wenn es gleich zur Sache geht (z.B. Brandung, Surfbedingungen, Gegenwindpaddeln)? Das ist durchaus vergleichbar mit einem Fußballer auf der Reservebank, der erst dann aufs Spielfeld läuft, wenn er sich vorher aufgewärmt & gedehnt hat.

Abgesehen davon unternimmt man vielfach die größten und ungewohntesten körperlichen Anstrengungen beim Transport des Kajaks und Gepäcks vom Pkw bzw. Zelt zum Wasser sowie beim Packen des Bootes, sodass man konsequenterweise eigentlich die Aufwärm- & Dehnübungen vor Beginn dieser ganzen Packerei & Transportiererei und nicht erst vor dem Start aufs Wasser ansetzen sollte.

Weiterhin stellt sich die Frage, ob nicht auch unterwegs auf dem Wasser, nachdem man einige Zeit gepaddelt ist, ein paar Lockerungsübungen anzusetzen sind. Das gilt insbesondere für jene Kanuten, die empfänglich für Sehnenscheidenentzündungen sind. Gerade bei rauen Gewässerbedingungen auf Gegenwindkurs neigen manche dazu, verkrampft zu paddeln. Da können ein paar Lockerungsübungen – die immer wieder für ein paar Sekunden, quasi zwischen den einzelnen Paddelschlägen mal vorgenommen werden - u.U. zur Entspannung von Muskel und Sehnen beitragen.

Außerdem wird aus physiotherapeutischer Sicht immer wieder darauf hingewiesen, dass das Dehnen insbesondere am Ende einer sportlichen Betätigung vorgenommen werden sollte, um einer Verkürzung der Muskulatur vorzubeugen. Kanuten, die jahrzehntelang dies

beharrlich ignorieren, kann man zum einen an ihrem „Paddler-Buckel“ (Verkürzung von Schulter-, Brust- und Nackenmuskulatur) und zum anderen an ihren „Leiden“ (paddlertypisch: Schulter- und Nackenprobleme) erkennen.

Schließlich halte ich gerade beim Paddeln die Aufwärmübungen, nachdem man das Kajak verlässt, für diskutabel, und zwar was den Unterkörper betrifft. Da sitzen viele vom Becken abwärts recht steif und etwas unterkühlt stundenlang in ihren Kajaks und vernachlässigen, dass ca. 30% der Paddelarbeit eigentlich in der Beinarbeit besteht. Nachdem Anlanden wird dann die Unterkörpermuskulatur von 0% auf 100% gefahren: z.B. man springt rasch aus der Sitzluke und zieht in aller Eile das Kajak aufs Trockene, damit der nächste Brecher das Kajak nicht wieder mit ins Wasser nimmt, anschließend schleppt man es u.U. allein über tiefen Sand und steile Böschungen. Man braucht sich dann nicht zu wundern, wenn die Muskelfasern der kalten Waden reißen.

Heiko Asseln trägt diesen Punkten teilweise Rechnung. So schlägt er vor, sofern die Gewässerbedingungen es erlauben, nicht die ganze Palette der Dehnübungen an Land auszuführen (nur 5 Übungen), sondern einige auch aufs Wasser zu verlagern (weitere 10 Übungen). Seine Motivation dafür scheint jedoch mehr darin zu liegen, den aufs Wasser drängenden Kanuten die Wartephase an Land zu verkürzen und sie zu motivieren, wenigstens anschließend auf dem Wasser eine paar Dehnübungen zu machen. Lockerungsübungen unterwegs quasi zwischen den Paddelschlägen werden von ihm gar nicht angesprochen. Dafür weist er deutlich auf die jede Paddelei beendenden Dehn- und „Abwärm“-Übungen hin: *„Eine sehr hohe Selbstdisziplin erfordert das Dehnen nach der abgeschlossenen Paddelaktivität, es ist gleichzeitig die Phase, die am wichtigsten und effektivsten ist.“*

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 93/04, S.30-33 – www.salzwasserunion.de

26.09.2004 **Rund Großbritannien und Irland** (Revier/Ausland)

Sean Morley (39) hat seine am 3.4.04 in Falmouth begonnene Rundtour nach 4.950 Meilen am 26.9.04 zum Abschluss gebracht.

Informationen über den Routenverlauf und die Risikobeurteilung findet man auf seiner Homepage:

è www.expeditionkayak.com

Gepaddelt ist er mit einem Kirton-Boot: **C-Trek** (568x58; ca. 490 Liter Volumen). Unterwegs hat er von Dritten Verpflegungsdepots einrichten lassen.

Siehe auch: www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 5.4.04 (Revier/Ausland)

25.09.2004 **Kielschutz – 10 schützende bzw. schonende Möglichkeiten** (Ausrüstung)

Nicht immer besteht die Möglichkeit, ohne Grundberührung in sein Seekajak einzusteigen bzw. aus ihm auszustiegen, sei es, dass:

- die Beschaffenheit der Küste es nicht erlaubt (z.B. zu tief, zu steinig, zu glitschig),
- die Gewässerbedingungen es unmöglich machen (z.B. Brandung bzw. Strömung)
- oder die nötige Kameradenhilfe fehlt (z.B. um das beladene Seekajak ins Flachwasser zu tragen bzw. aus dem Flachen an Land zu tragen).

Dann bleibt einem nichts anderes übrig, als vom Land aus zu starten (sog. „Robbenstart“) bzw. so anzulanden, dass das Seekajak an Land zum Stehen kommt. Gegebenenfalls muss man beim Starten das Seekajak noch übers Land „schleifen“, um die richtige Ausgangsposition für den „Robbenstart“ zu haben bzw. beim Anlanden muss man es nach erfolgter Grundberührung möglichst schnell aufs Trockene ziehen, damit etwa die Brandung es nicht wieder zurück ins Tiefe mitnimmt bzw. noch weiter hinauf aufs Land „schmeißt“. U.U. hat man auch mal keinen (geeigneten) Bootswagen dabei, so dass man das Seekajak vor dem Starten bzw. nach dem Anlanden einfach noch einige –zig Meter übers Land zu ziehen hat.

Bei diesen nicht immer vermeidbaren Landberührungen wird der Kielbereich eines Seekajaks – egal ob aus GFK-, Diolen-, Kevlar- oder Carbonmatte - arg strapaziert. Insbesondere betrifft das die Bug- und Heckpartien des Kiels. Irgendwann wird von den vielen Grundberührungen zunächst die Gelcoatschicht abgescheuert, dann die Farbe und schließlich eine Mattenlage nach der anderen. Bevor aber daraus ein Loch wird, fängt das Kajak an, undicht zu werden. Ein untrügliches Zeichen dafür ist es, wenn der Bug- bzw. Heckgepäckraum feucht wird, ohne dass das am Gepäcklukendeckel bzw. an der Abschottung liegt.

5 schützende Maßnahmen

Welche Möglichkeiten gibt es nun, um den Kielbereich seines Seekajaks vor solchen Grundberührungen zu schützen? Die folgenden 5 Alternativen haben sich mehr oder weniger gut bewährt. Sie eignen sich dafür, insbesondere jene ca. 40-50 cm langen Kielabschnitte am Bug und Heck zu reparieren bzw. zu schützen, die am stärksten dem Verschleiß ausgesetzt sind.

1. **Holzleiste:** Mein erstes Seekajak, ein „Shoreline“ von Northshore, war schon im Heckbereich undicht geworden, nur weil ich es mal ca. 100 m über das Watt zog. Der feine Sand hatte einfach an einer Stelle im Heckbereich die Gelcoatschicht abgeschmirgelt. Mein Händler dichtete das Heck zunächst ab und klebte anschließend mit Sikaflex eine ca. 50 cm lange Teakholzleiste unter das Heckende. Das „Schmirgelproblem“ war dadurch für einige Jahre gelöst.
2. **Aluleiste:** Der Bootsbauer und –händler Tomas Meier (Hamburg) soll unter seinen Kajaks auf Wunsch eine Aluleiste kleben, um den Abrieb im Kielbereich zu verhindern. Andere nehmen einfach ein entsprechend dimensioniertes Stück Rohr, halbieren es, machen es passend und kleben es unter dem Steven. Während die Holzleiste sich insbesondere dafür eignet, den Heckbereich zu verstärken, bietet sich die Metalleiste für den Bugbereich an. Ihr Einsatz im Heckbereich setzt nämlich voraus, dass es einem gelingt, den Übergang zwischen Kiel und Leiste so gut zu verkleben, dass die Leiste beim Ziehen über Land nicht irgendwo hängen bleibt und abreißt. Vergleichbare Probleme bereitet einem die Metalleiste im Bugbereich nur dann, wenn man - z.B. zum Schutz des Skeg - es gewöhnt ist, das Kajak Heck voraus über Land zu ziehen.
3. **Kielstreifen:** Unter meinem dritten Seekajak, ein „Sirius M“ von P&H, hatte ich mir vom Hersteller als Extra einen „Kevlarstreifen“ unterkleben lassen, der den gesamten Kielbereich des Kajaks schützen sollte.. Als ich einmal durch die Brandung auf einem Kieselstein-Strand auflief, riss jedoch der nahezu unzerreißbare Kevlarstreifen auf ca. 1 m Länge ab. Seitdem verwende ich nur noch GFK-Streifen, da diese wegen ihrer geringen Reißfestigkeit nur abgeschmirgelt, nicht aber abgerissen werden können. Wegen der besseren Abriebfestigkeit empfiehlt es sich dabei, den GFK-Streifen mit Epoxid-Harz zu verkleben. (Dabei sollte man jedoch wissen, dass Epoxid-Harz gesundheitlich kritischer ist als Polyester-Harz und dass auf einer mit Epoxid-Harz behandelten Fläche später kein Polyester-Harz dauerhaft hält!)

- 4. Gelcoat- bzw. Epoxidharz-Anstrich:** Eine Zeit lang überstrich ich den „abgeschmirgelten“ Kielbereich mit Gelcoat bzw. Epoxidharz. Auf diese Weise schützte ich die „angekratzten“ Matten und sorgte für einen 1-2 mm dicken extra Schutzbelag unterm Kiel.
Manche Kanuten (siehe: Seekajakforum.de) mengen dem Harz noch eine Füllmasse (z.B. 25% Graphitpulver und 5 % Quarzmehl) bei, so dass diese noch dicker aufgetragen werden kann und noch abriebfester wird.
- 5. „Power-Knete“:** Zurzeit experimentiere ich mit einer 2-Komponenten-Knetmasse auf Epoxidbasis der Marke „Pattex“, welches die Firma Henkel anbietet. Auf der Verpackung steht: *„abschneiden – kneten – modellieren - verarbeiten – steinhart; schleifbar - überstreichbar – bearbeitbar“*. Jeweils unter meinem Bug und Heck habe ich an den kritischsten Stellen einen ca. 40 cm langen, 2 cm breiten und ca. 5 mm dicken Streifen Power-Knete „draufgedrückt“. Zuvor habe ich den Kielbereich mit Schleifpapier aufgeraut. Das ist alles. Bislang hat das Zeug gehalten (funktioniert jedoch nicht bei PE-Kajaks). Sollte sie mal bei einer Grundberührung abgerissen werden, schneide ich mir einfach ein neues Stück „Power-Knete“ ab, knete es ein paar Minuten durch und klebe es auf die beschädigte Stelle des Kiels. Die in einem Plastikrohr gelagerte Knete muss - nachdem man die Knetmasse durchgeknetet hat - , innerhalb von 4 Minuten verarbeitet werden. In 15 Minuten ist sie hart und in 6 Stunden „endfest“. (è www.pattex.de/pattex/dprodukte/spezialkleber/power_knete.htm)

Bei den hier vorgestellten fünf Vorschlägen handelt es sich allesamt um „**Sollabriebstellen**“, um den ursprünglich Bootskörper im Kielbereich zu schützen. Ist der Kielbereich schon beschädigt, macht dies jedoch zunächst erst einmal eine Reparatur des Unterbodenschiffs erforderlich. Erst wenn diese Reparatur abgeschlossen ist, kann quasi als zweiter Schritt die Anbringung des „Kielschutzes“ erfolgen.

Übrigens, bei der Anbringung des Kielschutzes setze ich derzeit auf eine Kombination von Tipp 3, 4 & 5, was die folgenden Schritte erforderlich macht:

Schritt 1: Zunächst schleife ich die entsprechend zu schützenden Stellen an, entfette mit einem Lösungsmittel die zu bearbeitende Stelle und verklebe dann im ersten Gang mit Epoxid-Harz einen GFK-Kielschutzstreifen (Tipp 3).

Schritt 2: Anschließend schleife ich die Ränder des Kielschutzstreifens und andere Unebenheiten am Kielschutzstreifen glatt und überstreiche den Kielschutzstreifen mit einem eingedickten Epoxid-Harz (Tipp 4).

Schritt 3: Schließlich trage ich auf die besonders beanspruchten Stellen an Bug und Heck eine entsprechende Portion Epoxid-Knetmasse auf (Tipp 5).

Ist die Knetmasse irgendwann einmal von den vielen Grundberührungen abgescheuert, trage ich einfach neue Knetmasse auf, statt zu warten, bis der Kielstreifen oder gar die Matte beschädigt wird.

... und sonst:

5 schonende Alternativen

Ja, wem das alles zu aufwändig ist, dem bleibt nichts anders übrig, als sein Kajak möglichst zu schonen. Das gelingt einem u.a. auf die folgende Art & Weise:

- 1. Wasserein-/ausstieg:** Um jegliche Grundberührung beim Starten bzw. Anlanden zu vermeiden, steigt man erst im Wasser ins Kajak bzw. noch im Wasser aus.

Damit man dabei nicht ins Wasser fällt, setzt man das Paddel als Stütze ein. Je größer die Luke ist, desto leichter fällt einem dabei der Ein-/Ausstieg.

2. **Fender:** Wird unter das Kajak gelegt, damit man es ohne kritische Grundberührung etwas übers Land bzw. aus dem Wasser ziehen kann; notfalls reicht dazu auch Strandgut aus (z.B. Stöcke, Tang) welches man unters Boot packt oder vors Boot legt, bevor man es gänzlich ans Land zieht bzw. bevor man vom Land aus (z.B. über eine steile, steinige Rampe) startet.
Für Einer-Fahrer bieten sich ca. 40cm lange und 10cm dicke Fender an, die man z.B. in Segelfachgeschäften kaufen kann. Verfügen 2 Einer-Fahrer über je einen Fender, können sie beim Einsatz beider Fender ein Kajak relativ schnell über kürzere Distanzen transportieren.
3. **Kameraden:** Um kürzeren Landpassagen zu überbrücken, bittet man seine Kameraden um Unterstützung.
Wenn man jedoch nicht nur sein Kajak, sondern auch den Rücken der Kameraden schonen möchte, sollte man beladene Kajaks möglichst mit 3-4 Personen tragen. Der Einsatz eines Tragegurtes erleichtert einem dabei den Landtransport.
4. **Bootswagen:** Um längeren Landpassagen zu überbrücken.
Übrigens, je größer bzw. dicker die Räder sind, desto leichter lässt sich der Bootswagen ziehen.
5. **Be-/Entladung am Wasser:** Stehen einem weder Fender, genügend Kameraden bzw. Bootswagen zur Verfügung, sollte man das Kajak gleich nach dem Anlanden entladen bzw. erst vor dem Start beladen, um den Landtransport möglich mit unbeladenem Kajak vorzunehmen.

Aller Vor- & Umsicht zum Trotz, Grundberührungen lassen sich bei Küstenkanuwanderungen nicht immer vermeiden. Insbesondere beim Starten bzw. Anlanden in der Brandung z.B. der ost- bzw. nordfriesischen Inseln gehören nur bedingt kontrollierbare Grundberührungen zum „Alltagsgeschäft“. Aber auch beim Paddeln z.B. in den ost-schwedischen Schären ist es manchmal ratsamer, lieber mit seinem Kajak über glitschige Felsplatten/-blöcken auf- bzw. abzugleiten, statt zu versuchen, zu Fuß die felsige, aber auch glitschige Uferzone zu überwinden. Jene Kanuten, die für solche Fälle ihre Kajaks entsprechend präpariert haben, brauchen sich dann keine großen Sorgen zu machen. Den anderen kann man nur jemanden wünschen, der bereit ist, einem beim Starten bzw. Anlanden so zu helfen, dass kritische Grundberührungen möglichst vermieden werden.

Text: U.Beier

Hinweis: siehe auch Aktuelle Info „Kielstreifen“ v. 4.09.04

16.09.2004 **WWF-Infos zum Thema Meer & Küste** (Natur)

Im WWF-INFO-NEWSLETTER werden folgende Infos zum Thema Küste & Meer gebracht:

- **„Die zehn meistgesuchten Arten auf dem Weltmarkt“:**
Der Napoleonsfisch, der Weiße Hai, und das Tropenholz Ramin gehören nach Angaben des WWF zu den zehn im internationalen Handel am stärksten nachgefragten Tier- und Pflanzenarten. Der WWF wird sich auch in Zukunft dafür einsetzen, dass der Handel mit diesen und vielen weiteren bedrohten Arten so gut wie möglich kontrolliert wird. Weitere Informationen und eine Auflistung der zehn meistgesuchten Arten finden Sie unter:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02098/index.html

- **„Herbstzeit = Haizeit“:**
Zum Kinostart des Trickfilms „Große Haie, kleine Fische“ am 14. Oktober 2004 und zur Konferenz zum Washingtoner Artenschutzübereinkommen CITES (2. bis 14. Oktober 2004) findet auf der WWF-Homepage die folgende Info:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02101/index.html
- **„Die Umwelt an der Jade geht baden“:**
Der WWF fordert, die Natur am Jadebusen nicht für leere Versprechen zu opfern. Siehe hierzu die folgende Meldung:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02097/index.html

Quelle: WWF-INFO-NEWSLETTER v. 16.09.04

14.09.2004 **Mehr Allianzen zwischen Sport und Naturschutz** (Natur)

„Für mehr Allianzen zwischen Sport und Naturschutz hat sich Bundesumweltminister Jürgen Trittin anlässlich der Eröffnung des 2. Kongresses

„Umwelt, Naturschutz und Sport im Dialog“

in der Deutschen Sporthochschule Köln ausgesprochen. „Wanderer, Kanufahrer, Reiter und Taucher sind Partner langfristigen Naturschutzes, denn sie haben großes Interesse an zusammenhängenden und vielfältigen Naturräumen“, sagte Trittin. Deshalb gehe es bei der Ausweisung von Schutzgebieten in erster Linie darum, Regeln zu entwickeln, um die Schutzziele zu unterstützen und eine natur- und landschaftsverträgliche Sportausübung zu ermöglichen. „Ein Schutzgebiet profitiert davon, dass viele Menschen es kennen und schätzen“, sagte der Bundesumweltminister.

Die Zahl der regelmässig in der Natur Sport treibenden wird in Deutschland auf rund 15 Millionen geschätzt. Häufig sind räumliche und, gerade in Ferienzeiten, auch zeitliche Konzentrationen auf bestimmte Regionen zu beobachten. Frösche, Krebse und Adler erleben dann plötzlich einen geballten Ansturm von Zweibeinern, die auf Skiern, in Kanus, mit dem Rad oder dem Paraglider in ihr Gebiet eindringen. „Dabei geraten Outdoor-Sportler nicht nur mit der Natur, sondern oftmals auch untereinander in Konflikte“, sagte der Bundesumweltminister und plädierte dafür, vor Ort zu diskutieren und zu entscheiden, wie ein Interessenausgleich aussehen könnte. „Eine Entzerrung der verschiedenen Aktivitäten liegt also sowohl im Interesse des Naturschutzes als auch des Sports. Dabei sind Angebote erfahrungsgemäss sinnvoller als Verbote“, betonte Trittin.

Der Bundesumweltminister wies darauf hin, dass auch die ökologisch verträgliche Ausrichtung von Sportveranstaltungen, insbesondere wenn sie in der Natur stattfinden, zunehmende Bedeutung gewinnt. Grosse nationale und internationale Sportorganisationen verschliessen sich diesem Thema längst nicht mehr. Und auch die Umweltpolitiker hätten die Chance ergriffen, über den Sport Umweltbewusstsein zu fördern. „Ich halte es aber für ebenso wichtig, dass sich Sport- und Umweltorganisationen auch in den Regionen gemeinsam für eine umwelt- und naturverträgliche Ausrichtung auch kleiner Sportereignisse einsetzen. Fordern statt verweigern könnte aus meiner Sicht hier eine neue Strategie lauten,“ sagte Trittin. ...“

Quelle: BMU-Pressedienst Nr. 267/04 v. 14.09.04 – www.bmu.de/presse

9.09.2004 **Heringsmöwe** (Natur)

Noch vor 20 Jahren wäre kaum vorstellbar gewesen, in welcher Zahl die Heringsmöwe (*Larus fuscus intermedius*) heute im Wattenmeer brütet und fast überall zu beobachten ist. Allein Schleswig-Holstein hat heute über 10.000 Brutpaare dieser Art, vor allem auf Amrum, die hier erst seit 1966 als Brutvogel heimisch ist.

In der Größe ist die Heringsmöwe praktisch identisch mit der Silbermöwe, allerdings etwas zierlicher. Die Färbung ihrer Oberseite, also von Flügeldecken und Rücken, ist aber dunkelgrau wie bei der deutlich größeren Mantelmöwe. Von dieser unterscheidet sie sich außerdem durch die gelben Füße, die bei der Mantelmöwe rosa sind.

Junge Heringsmöwen sind – wie die anderen Großmöwen – drei Jahre lang grau gesprenkelt und in diesem Zustand nur durch Fachleute von Jungvögeln der anderen Arten zu unterscheiden.

Innerartlich wird die Heringsmöwe in 4 – 5 Unterarten aufgeteilt, die sich in der Dunkelfärbung der Oberseite, einigen Körpermaßen und der Lebensweise unterscheiden.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der wissenschaftliche Name übersetzt einfach „dunkle Möwe“ bedeutete?

... die Heringsmöwe (herring gull) der Briten unsere Silbermöwe ist, während unsere Heringsmöwe dort „Kleine Schwarzrückenmöwe“ heißt?

... die Männchen einen kräftigeren Schnabel haben als die sonst identisch aussehenden Weibchen?

... die Art noch so nah mit der Silbermöwe verwandt ist, dass es Mischehen beider Arten gibt?

... Heringsmöwen bei der Nistplatzwahl den Silbermöwen ausweichen, aber Sturmmöwen vertreiben?

... in dichten Brutkolonien nachbarschaftlicher Kannibalismus die Jungvogelzahlen stark senkt?

... Heringsmöwen über 30 Jahre werden können?

... 40% der in Großbritannien beringten Heringsmöwen in den Überwinterungsgebieten geschossen und zurückgemeldet werden?

... neuerdings auch Heringsmöwen beobachtet werden, die auf Wiesen nach Futter suchen, wie es bisher nur für Lach- und Sturmmöwen typisch ist?

Wo ist die Heringsmöwe zu finden?

Sie ist am Nordatlantik in fünf Unterarten von Island bis Taymir in Nordsibirien verbreitet. Die junge Population des Wattenmeeres stammt wohl überwiegend von südschwedischen Vögeln ab (*L.f.intermedius*), während helle britische Vögel (*L.f.graellsii*) und dunkle norwegische (*L.f.fuscus*) kaum eine Rolle spielen.

Im Gegensatz zur Silbermöwe suchen Heringsmöwen ihr Futter nicht im Watt, sondern leben überwiegend von Fischereiabfällen, die sie auf offener See erbeuten. Sie fliegen täglich 50-80, mitunter 130 km weit heraus, um Fische und Krebse zu erbeuten, die von Fischkuttern über Bord gespült werden.

Im Herbst wandern die Heringsmöwen der westlichen Unterearten entlang der Küsten südwestwärts nach Nordafrika, wo sie im Winter die häufigste Möwenart sind. Die sibirischen Heringsmöwen überwintern in der Steppe.

Text: Rainer Borchering, Husum

Quelle: WATTREPORT, Nr. 8/04 – www.schutzstation-wattenmeer.de

8.09.2004 **Spanish Virgin Islands** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet M.Amme in dem Beitrag:

„Lichtblick der Karibik“

über das östlich von Puerto Rico liegende Archipel „Spanish Virgin Islands“.

Über das **Revier** sowie **Wind & Wetter** ist u.a. Folgendes zu lesen:

Die Inselgruppe umfasst eine Fläche von 20x25 sm. Die Wassertiefe liegt zwischen 10-30 m. Neben den beiden Hauptinseln Vieques und Culebra gibt es noch ein gutes Dutzend kleinerer Inseln. Fast überall an der Küste und um die Inseln liegen vorgelagerte Korallenriffe.

Das Revier liegt im Passatwind-Gürtel mit stetigen NO-Winden von 3-5 Bft. Abweichungen sind in Richtung und Stärke möglich. Von Dezember bis März können weit entfernte Sturmtiefs im Norden unangenehme Dünung verursachen.

Quelle: YACHT, Nr. 19/04, S.16-25 – www.yacht.de

7.09.2004 **Allemansrätten (Schweden)** (Revier/Ausland)

Wer Informationen aus „1. Hand“ zum schwedischen Jedermannsrecht (Gemeingebrauch) haben möchte, findet diese auf der Homepage des schwedischen Staatlichen Amtes für Umweltschutz (Naturvårdsverket):

è www.naturvardsverket.se/allemanratten/

Klickt man auf die deutschsprachige Fassung, erhält man Infos u.a. zu den folgenden Themen:

- **Wassersport:** Der Wassersport fällt auch unter das Allemansrätten.
- **Camping:** Wildes Zelten ist für 1 Nacht erlaubt, sofern nur max. 2 Zelte aufgestellt und private Rechte und Naturschutzbestimmungen beachtet werden.
- **Feuermachen:** Lagerfeuer sind erlaubt, obwohl im Sommer oft das Feuermachen in freier Natur verboten ist. Auskünfte über ein solches Verbot erhält man z.B. auf Zeltplätzen. Ansonsten soll man das Feuer möglichst klein halten. Auch wird empfohlen, dass das Feuer möglichst in Wassernähe auf Kies- oder Sandböden zu errichten, nicht aber auf Torfböden, bemoosten Flächen oder erdigem Waldböden. Feuer auf glatten Felsen kann diesen verfärben, bersten lassen und dadurch zerstören.
- **Organisierte Outdooraktivitäten:** Das Allemansrätten gilt für Einzelpersonen. „Reiseveranstalter, Tour Operator, Kanuvermieter, kirchliche und ideelle

Organisationen u. dgl. genießen jedoch kein kollektives Allemansrätten.“ D.h. für Vereine, Verbände & Unternehmen, die Outdoor-Aktivitäten in organisierter Form anbieten, ist das Allemansrätten grundsätzlich stark eingeschränkt. Jedoch gilt: „Die Natur darf nur dann für organisierte Aktivitäten genutzt werden, wenn damit weder Schaden noch Unannehmlichkeiten für den Grundbesitzer verbunden sind und auch Natur oder Tierleben keinen Schaden nehmen. ... Wenn die Gefahr besteht, dass eine Aktivität oder Maßnahme eine Beeinträchtigung der Natur mit sich bringt, muss zuvor Rücksprache mit der Kommune ... erfolgen.“

Übrigens, auch in Deutschland gibt es diese rechtlich verankerte Form des „Gemeingebrauchs“. Deshalb dürfen wir auf vielen Flüssen und Seen paddeln, an den meisten Ufern Anlanden, durch Wald & Flur laufen. Das wilde Zelten ist Wanderern (hierzu zählen Fuß-, Rad-, Kanuwanderern) mit einigen Ausnahmen jedoch nur in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Bayern (hier jedoch beschränkt auf das Biwakieren im Gebirge) erlaubt. Dass dieser Gemeingebrauch in Deutschland so stark eingeschränkt ist, lässt sich sicherlich mit der großen Bevölkerungsdichte (Einwohner je qkm: 228 (D) statt 22 (S)) und der sich daraus ergebenden Gefährdung der Natur begründen, d.h. der Schutz des Privateigentums und der Natur lassen einfach keinen großen Freiraum für das freie Zelten.

6.09.2004 **Blaues Band von Schweden (Revier/Ausland)**

Das „Blaue Band von Schweden“ (Havspaddlarnas Bla Band) wird an jene Kanutinnen und Kanuten vergeben, die hintereinander an einem Stück in einem Einer-Kajak die gesamte schwedische Küste entlang paddeln, beginnend von der schwedisch-norwegischen Grenze (Svinesundbrücke) bis hin zur schwedisch-finnischen Grenze (Torneälvens Mündung). Die Strecke ist, je nachdem wie weit man einzelne Buchten umfährt, ca. 2.110-2.545 km lang.

Das „Blaue Band“ wurde von Jim Danielsson 1990 offiziell ins Leben gerufen und ist bislang von 79 (Stand: 2004) Kanuten erworben worden. Die Strecke selber wurde erstmals 1978 gepaddelt. Der Streckenrekord hält Petri Sutinen (31) mit 23 Tagen (durchschnittlich 92 km/Tag).

Alle weiteren Infos über dieses „Blaue Band“ findet man auf einer extra dafür eingerichteten Homepage, z.B. über die Teilnahmebedingungen (auch auf deutsch) und über die bisherigen Teilnehmer.

è www.havspaddlarnas-bla-band.net

Zur Information:

Seit 1997 gibt es das „Blau-Weiße Band von Finnland“ (ca. 1.300-1.500 km):

è www.utsidan.se/ddb/paddling/turen/vattensporter/kajak/282.htm

Seit 2001 gibt es das „Rot-Weiße Band von Dänemark“ (Röd-hvide Bånd) (ca. 1.200 km):

è www.havkajakroerne.dk >“Rødhvide Bånd“

5.09.2004 **Befahrungsregelung Usedom (Nord) / Rügen (Südost)** (Revier/Inland)

In KANU SPORT ist von Udo Beier ein Bericht über:

Ergebnisse freiwilliger Vereinbarungen (Teil 2) Befahrung im Bereich von Usedom (Nord) und Rügen (Südost)

erschieden, in dem die zwischen Naturschützern und „Naturnützern“ getroffenen Vereinbarungen zur Befahrung in den folgenden Gebieten vorgestellt werden:

- Having (südöstliches Rügen)
- (Halb)-Insel Struck (nordwestlich von Usedom)
- Insel Ruden (nördlich von Usedom)
- Peenemünder Haken (nördliches Usedom)
- Großer Wotig (nordwestlich von Usedom).

Der Bericht kann auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf

In Teil 1 des Berichtes:

Naturverträglicher Wassersport im Greifswalder Bodden und Strelasund

wurden die Befahrungsregelungen vorgestellt, die den Bereich zwischen:

- Gristower Wiek, Greifswald und Lubmin

betreffen. Siehe hierzu auch die Infos auf der DKV-Homepage:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden-und-Strelasund.pdf

Quelle:

Teil 1: KANU SPORT; Nr. 7/04, S.32-34 – www.kanu-verlag.de

Teil 2: KANU SPORT; Nr. 9/04, S.38-39 – www.kanu-verlag.de

Link: www.wassersport-im-bodden.de

5.09.2004 **Insel Milos (Griechenland)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet Sven Stein in dem Beitrag:

„Mit dem Kajak um die Insel der Venus“

über eine Tour um die Kykladeninsel Milos (ca. 130 km):

„Die Insel Milos – das sind weiße Felsen, rote Klippen, dunkle Höhlen und kristallklares Meer. Das sind aber auch idyllische Dörfer, Tavernen und der Ort, an dem die berühmte „Venus von Kilo“ entdeckt wurde. Wer Traumlandschaft, einsame Strände und Dorf-Leben ohne Massentourismus sucht, ist hier mit dem Seekajak genau richtig.“

Zur **Reisezeit** ist Folgendes zu lesen:

„Die besten Paddelbedingungen herrschen zwischen April und November. Wer's gerne warm mag und nicht nur Paddeln, sondern auch Schwimmen und Schnorcheln will, sollte im Hochsommer (Juli, August) reisen. Im April und Mai ist Frühling auf der Insel: Dank blühender Wildblumen ist Milos besonders schön. Wer's einsam mag: Im Winter haben Kajakfahrer die Insel fast für sich allein.“

Zu den **Gewässerbedingungen:**

„Die Kajakbedingungen rund um Milos sind ideal auch für sportliche Seekajak-Anfänger. Sie sollten sich aber einem ortskundigen Führer anschließen. Erfahrene Seekajak-Fahrer finden vor allem entlang der gesamten Südküste und in den kleinen Häfen und Badebuchten im Norden perfekte Startpunkte für individuelle Touren. Ambitionierte Paddler können die Insel

innerhalb einer Woche umrunden, sollten sich aber nicht nur mit Proviant für die einsamen Gegenden versorgen, sondern auch das zu erwartende Wetter genau studieren. Auch im Sommer kann ein starker Wind wehen, der dann für hohe Wellen sorgt. Die Windstärke ändert sich im Laufe eines Tages kaum. Vielmehr bleiben die Windbedingungen oft für zwei bis fünf Tage konstant. Wetter-Infos gibt's zum Beispiel unter www.weatheronline.co.uk.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 9/04, S.4-7 – www.kanu-verlag.de

Links für Seekajakvermietung und geführte Touren: www.seakayakgreece.com

Anmerkung: Das Hauptproblem von Touren in der Ägäis ist der Wind. Insbesondere in den heißen Sommermonaten (Ende Juni bis Anfang September) kann sich der Meltemi voll entfalten. Der bläst dann so kräftig, dass es schon mal passieren kann, dass einen ganzen Sommermonat lang kein Touristenausflugsdampfer ein Inselumrundung unternimmt. Wer also nicht an den geführten Touren teilnehmen möchte und so von den Vorteilen der lokalen Revierkenntnis profitieren möchte, sollte sein Tour möglichst in den Monaten Mai, Juni planen. Übrigens ab Oktober setzen auch in der Ägäis Herbststürme ein, die teilweise so kräftig blasen, dass noch nicht einmal die Fährschiffe fahren: „Vor allem der vorherrschende Nordwind, der auch im Sommer mal mit sieben Windstärken pustete, kann aus einer lockeren Paddeltour schnell einen aufregenden Trip durch tosende Wellen machen.“

4.09.2004 **Paddeljacke/Spritzdecken-Kombination** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER nimmt Chr. Cunningham in dem Beitrag:

„**Yakjaks**“ (by Zylflex Sportgear)

zu einer Paddeljacke Stellung, die zugleich Spritzdecke ist. Das ist grundsätzlich keine Innovation, da schon die Inuits in Grönland über solch eine Spritzdecken-Jacke („Tuiliq“) verfügten. Auch habe ich davon gehört, dass HELMI-SPORT (Neustadt) auf Wunsch solch Combi-Jacken auf Wunsch maßgeschneidert herstellt (s. hierzu mein Foto auf der Titelseite vom Seekajak, Nr.56/96).

Die US-amerikanische Firma Zylflex bietet solch eine Jacke, „Yakjaks“ genannt, in drei Versionen her, und zwar eine ohne Ärmel, ein Standard-Modell und ein Winter-Modell (mit Kapuze).

Ob ein solcher „Tuiliq“ für das Küstenkanuwandern nur von „nostalgischem“ Wert ist, muss jeder selber entscheiden. Die Winter-Variante würde ich nicht einem Trockenanzug vorziehen. Die Sommer-Variante ohne Ärmel und langem (!) Frontreißverschluss würde mir schon eher behagen, da dann die Luft im Cockpit besser zirkulieren könnte und ich um meine Taille herum - nämlich dort, wo die Spritzdecke immer so fest anliegt - nicht mehr so schwitzen müsste.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct. 04, S.64-65 – www.seakayakermag.com

4.09.2004 **Kielstreifen (Montage)** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER beschreibt Brian Day in dem Beitrag:

„**Applying a Keel Strip**“

alle Schritte, die nötig sind, um einen Seekajak vollständig vom Bug bis Heck mit einem Kielstreifen zu versehen:

- Treffe gesundheitliche Vorbeugemaßnahmen wegen Chemikaliendämpfe, Staub, Lärm, d.h. Atem-, Augen-, Hörschutz.
- Aus gesundheitlichen und Umweltgründen wird empfohlen, mit Polyester-Harz zu arbeiten, was jedoch nur verwendbar ist, wenn zuvor die betreffenden Bereiche nicht mit Epoxid-Harz behandelt wurden.
- Säuber/Entfette den Kielbereich.
- Decke mit einem Tape (A) jenen Teilbereich des Kiels ab, welcher unbehandelt bleiben soll.
- Schmirgle die Gelcoat-Schicht ab (es wird empfohlen, mit einer Art „Schleifbürste“ zu arbeiten, die auf einer Bohrmaschine zu montieren ist).
- Säubere die geschmirgelten Stellen.
- Erweitere die Abdeckung (B) jenes Teilbereichs des Kiels, welcher später nur mit Gelcoat bestrichen werden soll, sodass lediglich noch jener Bereich unabgedeckt bleibt, auf dem der Kielstreifen verklebt werden soll.
- Schneide den Kielstreifen aus GFK- bzw. Diolen-Band zurecht.
- Vermische das Polyester-Harz mit dem Härter. Verwende paraffinhaltiges Polyester-Harz, da er besser austrocknet.
- Verlege das Gewebe-Band auf den mit Harz befeuchteten Kielbereich und streiche mit einem breiten, mit Harz durchtränktem Pinsel solange über das Gewebe-Band, bis es vollständig mit Harz durchtränkt ist und fest auf dem Kielbereich liegt. Achte darauf, dass die Ränder des GFK-Bandes gut anliegen. Gerade bei den beiden Enden erfordert dies etwas Geduld & Ausdauer.
- Bereite das Gelcoat zu. Es wird empfohlen, 2 Teile Gelcoat mit 1 Teil paraffiniertem Polyester-Harz zu vermischen. Anschließend sind „Mikrokugeln“ („microballons“) einzumischen, um eine möglichst dickflüssige Paste zu bekommen. Färbe bei Bedarf die Pasta mit Farbpigmenten ein.
- Entferne den inneren Abdeckstreifen (B), bevor das Polyester-Harz hart wird.
- Verstreiche die Gelcoat-Paste, bevor das Polyester ausgehärtet ist.
- Entferne vor dem Aushärten der Gelcoat-Paste den äußeren Abdeckstreifen (A).

Wenn man alles richtig gemacht hat, verkleckert & verläuft weder das Polyester-Harz noch die Gelcoat-Paste. Außerdem sind alle Partien des Gewebe-Bandes gut unter der Gelcoat-Paste verdeckt. Wenn letzteres nicht zutreffen sollte, empfehle ich, die überstehende Fasern abzuschmirgeln, da ansonsten Gefahr besteht, dass man sich an den scharfen & spitzen Faserenden verletzen kann. Beschädigt man beim Abschleifen der Faserspitzen die Gelcoat-Schicht, nimmt man anschließend noch einen kleinen Endanstrich mit Geldcoat vor.

Übrigens, ich halte es nicht für nötige, den gesamten Kielbereich eines Seekajaks mit einem Kielstreifen zu versehen. Es genügt eigentlich abzuwarten, welche Bereiche des Kiels besonders dem Verschleiß ausgesetzt sind (i.d.R. sind das jeweils max. 40-50 cm des Bug-/Heckbereichs) und präpariert nur diesen exponierten Bereich mit dem Kielstreifen (siehe zu weiteren Vorschlägen auch die Aktuelle Info: „Kielschutz“ vom 26.09.04).

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct. 04, S.58-61 – www.seakayakermag.com

4.09.2004 **Krafttraining** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER stellen John Amtmann und Pete Praetorius in dem Beitrag:

„Strength Training for Sea Kayakers“

insgesamt 11 Kraftübungen vor, die von Nutzern sein können, wenn längere Tourenabschnitte bzw. schwerer Gewässerbedingungen einem an die Grenzen der persönlichen Leistungsfähigkeit stoßen lässt.

Quelle: SEA KAYAKER, Oct. 04, S.51-50-57 – www.seakayakermag.com

4.09.2004 **Coastal Islands of Mississippi** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet Scott B. Williams in dem Beitrag

„Cat and Deer. Coastal Islands of Mississippi“

über zwei im Mississippi-Delta liegende Inseln: Deer Island und Cat Island. Daneben gibt es noch Ship Island, Horn Island und Petit Bois Island.

Quelle: SEA KAYAKER, Oct. 04, S.42-50 – www.seakayakermag.com

Link zum Autor: www.scottwilliams.com

Link zum Park Headquarter „Gulf Islands National Seashore“: www.nps.gov/quis

4.09.2004 **Vancouver Island** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet Dag Goering in dem Beitrag:

„Over The Top: Vancouver Island's Cape Scott“

über eine Tour entlang der Nordspitze von Vancouver Island.

Quelle: SEA KAYAKER, Oct. 04, S.18-27 – www.seakayakermag.com

Autor: www.hiddenplaces.net

Literatur:

Coffey,M./Goering,D.: Visions of the Wild – A Voyage by Kayak Around Vancouver Island (2001)

4.09.2004 **Cornwall** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet Jane Kubke in dem Beitrag

„Cornwall Commitment“

über eine Tour, die von Penzance bis Falmouth führte, jedoch wurde der Bereich um Lizard Point (Mullion Cove – Kennack Sands) per Landtransport überwunden.

Quelle: SEA KAYAKER, Oct. 04, S.34-39 – www.seakayakermag.com

4.09.2004 **Risiko Homostase** (Ausbildung)

Im SEA-KAYAKER nimmt Chr. Cunningham Stellung zum Begriff:

„Risk Homeostasis“

Auch wenn nicht jeder Kanute exakt diesen Begriff einem Sachverhalt zuordnen kann, kennt er doch den Sachverhalt selber zur Genüge, und zwar nicht nur vom Autofahren, sondern auch vom Küstenkanuwandern.

Das folgende Argument einer Paddlerin, warum sie die ständige „Aufrüstung“ ihrer Küstenausrüstung nicht mitmachen wolle, kann dieses Phänomen der Risiko Homostase nicht besser beispielhaft erläutern:

- *„Ich schaffe mir keinen Trockenanzug an, weil sonst mein Partner mit mir in noch schwierigen Gewässern paddeln würde, und aus dem selben Grund werde ich auch nicht mit ihm im Zweier entlang der Küste paddeln, geschweige denn an Rettungsübungen teilnehmen!“*

Der Grund für ihre Weigerung ist leicht nachzuvollziehen; denn mit dem Trockenanzug bzw. dem Zweier, wird wohl das Risiko, von den Gewässerbedingungen überfordert zu werden vermindert, weil nun aber der Partner wegen der „verbesserten“ Ausrüstung sich in noch schwierigere Gewässerbedingungen wagt, vermindert sich das Risiko nicht, sondern bleibt gleich.

Chr. Cunningham, der Editor des us-amerikanischen SEA-KAYAKER, greift dieses Phänomen:

- **Risiko Homostase: Das Risiko des Küstenkanuwanderns vermindert sich nicht dadurch, dass die Ausrüstung immer sicherer & perfekter wird, da die Kanutinnen und Kanuten nun auf Grund des größeren Sicherheitsgefühl mehr wagen.**

auf, um den Bericht der „Recreational Boating Product Assurance Division of the United States Coast Guard“ zu kommentieren, in dem die Erkenntnis verbreitet wird, dass:

- „Sponsons“ (= Auftriebskörper, die beidseitig der Sitzluke eines Kajaks befestigt werden und im Falle der Not per Mund bzw. Patrone aufgeblasen werden können)

dazu geeignet sind, die Sicherheit beim Paddeln entlang der Küste zu erhöhen.

Nun, die „Risiko Homostase“ betrifft fast alle Ausrüstungs- aber auch Rettungstechniken des Küstenkanuwanderns, z.B.

- doppelte Abschottung, Rettungsweste, Lenzpumpe, Rettungsmethoden, Kompass, Seekarte, Seewetter-Infos, Seenotsignalmittel, Handy: sie verleiten uns, sich immer weiter von der Küste zu entfernen;
- Brandungsübungen, Paddeltechnikkurse, Konditionstraining, Trockenanzug: sie verleiten uns zusätzlich, auch bei schwierigen Gewässerbedingungen zu paddeln;
- Paddle-Float, „Sponsons“, Rolle, Elektro-Lenzpumpe: sie verleiten uns zusätzlich, solo unterwegs zu sein;
- GPS, Seenotbake, DGzRS: sie verleiten uns auch bei schlechter Sicht (Nebel, Dunkelheit) bzw. weit ab von der Küste (ohne Landsicht) zu paddeln.

Mit der „Risiko Homostase“ kann somit erklärt werden, warum trotz verbesserter Ausrüstung, die **relative** Zahl der (See)-Notfälle beim Küstenkanuwandern nicht zurückgehen wird. ... und aus der „Risiko Homostase“ können wir auch ableiten, dass es unserem „Kenterbruder“ von Baltrum (s. Aktuelle Infos v. 31.08.04 (Ausbildung)) nur wenig nützen wird, seine Rolltechnik & Seenotsignalmittelausrüstung zu vervollkommen, wenn er es zugleich im Vertrauen auf beides wagt, in Zukunft unter noch schwierigen Gewässerbedingungen zu paddeln.

Demgegenüber erfasst das sog. „**Risikokumulations-Gesetz**“ jenen Sachverhalt, dass mit zunehmend verbesserter Ausrüstung immer mehr z.B. Kanuten aufs Meer „gelockt“ werden, dabei die eigene Leistungsfähigkeit aber auch die Leistungsfähigkeit ihrer Ausrüstung überschätzen und dadurch in (See)-Not geraten. Die Folge: die **relative** Zahl der Notfälle sinkt, aber die **absolute** Zahl der Notfälle steigt. Diese Entwicklung lässt sich wohl noch nicht beim Küstenkanuwandern, wohl aber schon beim Wildwasserfahren, insbesondere aber beim alpinen Bergwandern beobachten.

Quelle: SEA-KAYAKER, Nr. Oct. 04, S.4 – www.seakayakermag.com
