

Aktuelle Infos (November 2004):

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

4.12.2004 DKV-Marktübersicht 2005: Seekajaks (Einer) (Ausrüstung)

Die DKV-Marktübersicht ist überarbeitet und auf einen möglichst aktuellen Stand gebracht worden. Ab sofort ist sie auf der DKV-Homepage abrufbar:

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

Die 11 Seiten umfassende Marktübersicht enthält Daten von 233 Seekajaks. Dazu kommen noch 69 Seekajaks mit unvollständigen Daten sowie 9 Faltboote. Die hier aufgeführten Seekajaks sind in Europa erhältlich und werden von insgesamt 87 Herstellern/Importeuren angeboten.

Wer über aktuellere Daten verfügt, möge dies bitte melden: udo.beier@t-online.de

2.12.2004 „Europäischer Paddler-Pass“ (Ausbildung)

In KANU-SPORT wird darüber berichtet, dass auf der „DKV-Konferenz Freizeit- und Kanuwandersport“ in Duisburg über die Relevanz des „Europäischen Paddler-Pass“ diskutiert wurde. Die Idee des „Europäischen Paddler-Pass“ („EuroPaddlePass“) stieß auf Zustimmung. Verschiedene europäische Kanuverbände – und zwar: Frankreich, Irland, Großbritannien, Slowenien, Schweden und Dänemark - haben hierzu Überlegungen auf dem ICF-Kongress in Stockholm vorgestellt. Innerhalb des DKV hat sich bereits eine Arbeitsgruppe mit erforderlichen Kriterien beschäftigt.

Was versteht man aber konkret unter dem „Europäischen Paddlerpass“ und was will man mit diesem Ausbildungskonzept erreichen?

Näheres hierzu kann man unter:

www.europaddlepass.com

abrufen. Der „EuroPaddlePass“, wird im „European Year of Education through Sports“ (EYES 2004) von der EU-Kommission gefördert. Die Ziele von EYES sind dabei u.a.:

- ?? Die nationalen Sportorganisationen dafür zu sensibilisieren, dass es wichtig ist, auf dem Gebiet der Sporterziehung & -bildung europaweit zusammenzuarbeiten.
- ?? Zu ermutigen, Erfahrungen in Sachen „Guter Sport-Praxis“ auszutauschen, um damit die mögliche Rolle des Sports in der Erziehung & Bildung aufzuzeigen.

Das Projekt des „EuroPaddlePass“ wird vom Französischen Kanu-Verband geleitet und koordiniert. Die folgenden Ziele werden dabei verfolgt:

- ?? Das Bewusstsein zu fördern, dass der Kanusport im Rahmen der Gesellschaft eine erzieherische, soziale und ökologische Aufgabe erfüllt.
- ?? Der Öffentlichkeit den Zugang zu standardisierten, d.h. europaweit vergleichbaren Informationen und Schulungsprogramm zum Kanusport zu erleichtern.

?? Die Entwicklung allgemeiner Lehr- und Coaching-Standards im Kanusport.

Erreicht werden sollen diese Ziele durch:

- ?? die Entwicklung und Anwendung minimaler Ausbildungsstandards im Kanusport, die die Basis dafür liefern, europaweit die Kompetenz der Kanuten der einzelnen EU-Länder beurteilen zu können;
- ?? die Entwicklung einer Art Muster-Prüfungskatalog („Standard-Kompetenz-Test“) für jene nationalen Kanuverbände der EU, die bislang nicht über etwas Vergleichbares verfügen;
- ?? die Bereitstellung von Schulungsunterlagen, um den Kanusport-Ausbildern bei ihrer praktischen Schulungsarbeit zu unterstützen, und zwar hinsichtlich der Durchführung von Kursen und der anschließenden Prüfung der Kursinhalte.

D.h. es wird versucht, Rahmenbedingungen für die Ausbildung im Kanusport bereitzustellen, die von den einzelnen nationalen Kanuverbänden der EU übernommen werden können, aber nicht müssen. Diese Rahmenbedingungen geben außerdem nur Minimalanforderungen vor, d.h. jedem nationalen Kanuverband bleibt es überlassen, zusätzliche Bedingungen als wichtig zu erachten, um z.B. auf diese Weise regionale Gegebenheiten berücksichtigen zu können (z.B. Gezeiten, Dünung, Windeffekte, Temperaturen; Ausrüstungspotentiale).

Die aus 5 Ländern bestehende Gründungskommission hat bislang die folgenden Rahmenbedingungen erarbeitet, die je nach Kanusport-Disziplin mehrstufig gegliedert sind:

1. Kajak (4-stufig: Level 1 (Gelb) bis Level 4 (Rot));
2. Kanadier (4-stufig: Level 1 (Gelb) bis Level 4 (Rot));
3. Seekajak/Küste (2-stufig: Level 3 (Blau) bis Level 4 (Rot));
4. Surf (2-stufig: Level 3 (Blau) bis Level 4 (Rot));
5. Slalom (3stufig: Level 3 (Blau) bis Level 5 (Schwarz)).

Was das Küstenkanuwandern betrifft, sollen hier kurz die Entwürfe vorgestellt werden, die das Kompetenzniveau der folgenden Ausbildungs-/Prüfungsstufen widerspiegelt:

Level III (Blau) – Küste

Voraussetzungen:

Vorbedingungen sind insgesamt drei 4-stündige Tagestouren auf offenem Wasser bis max. 3 Seemeilen (ca. 5,5 km) vom Land entfernt bei 3 Bft. Wind jedoch ohne Stromkabelung (Tidal-Races) und ohne erschwerte Anlandebedingungen (z.B. starke Brandung, Felsküste mit Seegang?); mit 1 Pause unterwegs, bei der sich der Kanute selber versorgen muss. Max. 1 Tour darf in einem Mündungsgebiet (oder auch: Förde, Bodden) stattfinden (z.B. betrifft das in Deutschland Elb-, Weser-, Emsmündung) und eine der 3 Touren muss in einem völlig unterschiedlichen Gebiet (z.B. Borkum ? Wangerooge ? Nordenham ? Cuxhaven ? Eidermündung ? Schlüttsiel ? Höjer (DK); Flensburg ? Travemünde ? Fischland-Darß ? Greifswald ? Odermündung).

Die Prüfung selbst soll während z.B. einer Tagestour bei 2-4 Bft. Wind bzw. 2-4 Seegang (d.h. schwach bis mäßig bewegt; wobei letzteres dem Seegang von 5 Bft. entspricht) stattfinden. Jede Prüfungsgruppe soll aus max. 3 Kanuten bestehen.

Bedingung: Bestandener Test Level II (Grün) oder IV (Rot) – Kajak?

Anforderungen an die Paddeltechnik:

Sie betreffen Paddeltechniken beim Starten/Anlanden, Vorwärts-/Rückwärts-/Kurvenfahren, Stoppen, Ziehschläge, flache/hohe Stützschläge, Heckruder-Schläge.

Dazu kommen Kentern & Aussteigen und Anwendung von Partnerrettungs-Techniken, sowie Paddeln gegen bzw. mit Wind und in Brandung (max. 1 m).

Kenntnis von 5 verschiedenen Knoten.

Anforderungen an die Ausrüstung:

Sie betreffen Kajak (hier: Toggles, Rettungshalteleinen, Abschottung bzw. genügend große und gegen Verschiebung & Verlust gesicherte Auftriebskörper) Paddel, Bekleidung (wind-, wasserdicht), Schwimmweste, farbig-leuchtende Kopfbedeckung, Spritzdecke und Haltegriff zum Öffnen, Erste-Hilfe- & Reparaturnaterial, Reservebekleidung, Verpflegung & Trinken, Notausrüstung (z.B. Kompass, Notverpflegung, Signalpfeife, Feuerzeug/Streichhölzer, Seenotsignalmittel, Rettungsdecke). Das erforderliche Gepäck muss wasserdicht verpackt sein.

Anforderungen an die Sicherheit:

Sie betreffen Schlepp- und Rollkenntnisse (wünschenswert: vorbereitete Rolle auf einer Seite).

Anforderungen an grundlegendes Basiswissen:

Sie betreffen lokale und allgemeine Gewässerbedingungen, die durch Tide/Strom/Wind bzw. Schiffsverkehr hervorgerufen werden können.

Sie umfassen auch die Kenntnis von Fahr-/Vorfahrtsregeln (inkl. Schallsignale), Unterkühlung und Erste-Hilfe.

Level IV (Rot) – KüsteVoraussetzungen:

Die Prüfung soll bei 4 Bft. abgenommen werden, inkl. Stromkabelung (Tidalrace, Overfalls) (hier: starke Strömung mit Strudeln & Kehrwasser, sowie steile brechende, teils stehende Wellen (Grundsee)).

Bedingung: Bestandener Test Level III (Blau) – Küste.

Die Prüfung selbst muss während einer Tagestour bei 4 Bft. Wind erfolgen.

Anforderungen an Paddeltechnik, Ausrüstung, Sicherheit und Basiswissen:

Wie bei Level III (Blau) – Küste, jedoch den erschwerten Bedingungen von 4 Bft. angepasst.

Dieses bis zu 5-stufige Ausbildungsmodell dient der Vermittlung und Abprüfung von Kenntnissen, Fähigkeiten & Fertigkeiten (kurz: Wissen) im Rahmen des Kanusports. Jedes EU-Land kann freiwillig mitarbeiten und nationaltypische Korrekturen bzw. Ergänzungen vornehmen. Keine Kanutin und kein Kanute wird gezwungen, sich einer derart strukturierten Ausbildung zu „unterwerfen“. Jene Kanuten, die jedoch bereit sind, sich entsprechend dem „**EuroPaddlePass**“ ausbilden zu lassen, wird die Möglichkeit geboten, nicht nur etwas in Sachen Kanusport zu lernen, sondern auch zu erkennen, welches Ausbildungsniveau er erlangt hat. Der „**EuroPaddlePass**“ fördert auf diese Weise nicht nur die Motivation, sich gezielter ausbilden zu lassen, sondern trägt auch zur Erhöhung der Transparenz darüber bei, über welchen Ausbildungsstand ein Kanute verfügt. Das ist nicht zuletzt bedeutsam, wenn man als Kanute an einer nationalen oder europäischen Kanusportveranstaltung teilnehmen möchte. Jeder Organisator (hier: Fahrtenleiter bzw. Ausbilder) einer solchen Veranstaltung kann nämlich über die Vorlage eines solchen „**EuroPaddlePass**“ in etwa auf die Kompetenzen schließen, über die ein Kanute verfügt.

Natürlich kann man dem „**EuroPaddlePass**“ auch negative Seiten abgewinnen. Zum einen macht er u.U. eine Änderung gewohnter Ausbildungsprogramme erforderlich bzw. setzt entsprechend instruierte Ausbilder voraus, wenn das europäische Kanusport-Ausbildungsprogramm bei den Kanuten Zuspruch finden sollte. Zum anderen weckt das Ängste, weil u.U. eine solcher „**EuroPaddlePass**“ entweder vom Staat als Voraussetzung dafür rechtlich festgeschrieben werden könnte, wenn man bestimmte Gewässer befahren will (z.B. Schifffahrtsstraßen) oder von Gerichten bzw. Versicherungen als Schlüsselinformation dafür „missbraucht“ werden könnte, bei einem Gewässerunfall zu prüfen, ob der Fahrtenleiter bzw. Ausbilder u.U. nicht fahrlässig gehandelt hat, da er auf einer Tour für ein

Gewässer einen Kanuten mitgenommen hatte, der die Anforderungen für dieses Gewässer lt. „EuroPaddlePass“ nicht gewachsen war. Ich meine jedoch, so diskutabel auch solche Bedenken sein könnten, dass zunächst einmal die Verbesserung des Ausbildungsstandes der Kanuten im Vordergrund stehen sollte. Mit dem „EuroPaddlePass“ wird das in zweifacher Weise erreicht, zum einen über die lehrenden Kanuten, die quasi über den „EuroPaddlePass“ das „Kerncurriculum“ eines EU-weiten Ausbildungsprogramms erfahren, welches einen Anstoß zur Reflektion darüber geben kann, wie sie bislang ihre Ausbildung betrieben haben, und zum anderen über die lernenden Kanuten, die schon im voraus Klarheit darüber bekommen, was sie nach Abschluss einer bestimmten Ausbildungstufe beherrschen sollen.

Text: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/04, S.36-37 – www.kanu-verlag.de

Link: www.europaddlepass.com

2.12.2004 Niedrigeres Seekartennull (SKN) ab 2005

In KANU-SPORT berichtet U.Beier in dem Beitrag:

„Seekarten bekommen neuen Bezugspunkt“

darüber, dass ab 2005 das Seekartennull (SKN) neu festgesetzt wird. SKN liegt dann nicht mehr auf dem Niveau des mittleren Springniedrigwassers (MSpNW), sondern entspricht dem niedrigsten astronomischen Niedrigwasser (LAT = Lowest Astronomical Tide). Im Bereich der Deutschen Nordseeküste liegt das LAT etwa 50 cm unterhalb des MSpNW.

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/04, S.33 – www.kanu-verlag.de

Link:

☞ www.bsh.de/de/Toolbox/Newsflash/SKN-LAT.jsp

☞ www.kanu.de/nuke/downloads/LAT.pdf

2.12.2004 Baja California (Mexiko) inkl. Literaturübersicht (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet Ronny Günther in dem Bericht:

„Sonne, Sand und Skorpione“

über eine Tour entlang der Baja California. Die Tour führt von Loreto (Hotel Oasis) bis nach La Paz.

Als **Ausrüstung** wird u.a. empfohlen: feste Handschuhe als Schutz gegen Skorpione, Wassersäcke und Sonnenschutzmittel.

Die beste **Reisezeit** wird mit Dezember bis März angegeben. Die Sommermonate sind extrem heiß, Wasserquellen evtl. nicht mehr verlässlich. Zum Schnorcheln ist das Wasser im Februar noch zu kühl.

Als **Trinkwasserquellen** werden genannt: Wasserwerk in Loreto, Escondido, Aqua Verde, San Evaristo, Timbabici und Farm Dolores.

Was das **Kartenmaterial & Revierinfos** betreffen, wird verwiesen auf:

?? Baja Almanac 1:250.000 ☞ www.vagabundos.com

?? Sea of Cortez ☞ www.fishnmap.com

?? Cruising Guide to Sea of Cortez ↗ www.hansenautic.de

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/04, S.4-7 – www.kanu-verlag.de

Literaturübersicht: (Auszug aus: www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf)

- Fons,V. **Keep It Moving - Baja by Canoe**
The Mountaineers (USA) 1989
- Carey,R. **Baja Journey**
Reveries of a Sea-Kayaker
Texas A&M Univ. Press (USA) 1989 (175 S.)
- Rogers,J.W. **Küsten, die noch keiner kennt**
Kajak-Abenteuer zwischen Alaska und Mexiko
1992.
- Romano-Laxj,A.**Sea Kayaking in Baja**
Wilderness Press (USA) 1993 (168 S.).
- Pehlemann,Ch. **Baja California Touren Manual.**
- Reseck,J. **We Survived Yesterday. Kayaking from San Diego to Cabo San Lucas.** Reseck
Enterprises (USA) 1994 (183 S.).
- Barett,K. **Belize by Kayak.** Reef-Link Kayaking (USA) 1994 (100 S.).
- Stritzky,O.v. **Abenteuerliche Ziele für Boot und Zelt:** Kanadas Fjorde an der Westküste, Mexikos
Baja sowie die Bahama Cays u.a., 1995.¹
- Waterman.J. **Kajak-Abenteuer Baja California** (in deutsch) (D)
Sierra Verlag (208 S.)
- Romano-Lax,A.**Sea Kayaking in Baja**
Wilderness Press (2nd Ed.) (146 S.) - www.wildernesspress.com
- Pehlemann,Ch. **Baja California**
Touren Manual
- Miller,T./u.a. **The Baja Book III**
Baja Trail Publications
- Darack,E. **Wind, Water, Sun:**
A Solo Kayak Journey Along Baja California's Desert Coastline
Poudre Canyon Press (USA) 1998 (312 S.).
- Imkemeyer,S. **Baja California**
Handbuch für Natur- und Abenteuerreisen zwischen Ozean und Wüsten
2002
-
- Karten: **Bahia de Conception**
Bahia Loreto
Bahia de Los angeles and Santa Rosalia
(1:50.000)
Coastal Waters Recreation – www.coastalwatersrec.com
-
- Hackner,V./u.a.**Alles außer Meerjungfrauen**
Paddelgeschichten aus Baja California (Mexiko)
Kanu Magazin 1/97, S.19-27.
- Reynolds,J. **Paddling the Islands of Espiritu Santo**
The Bay of Peace (Sea of Cortez).
Sea Kayaker, April 01, S.22-32 - www.seakayakermag.com
- Kahl,T. **Baja California**
Küste, Kaktus und Kojoten
Kanu Sport 12/90, S.524-528.
- Hanson,J. **Kayaking The Sonoran Coast**
(Sea of Cortez). SeaKayaker, Winter 91, S.28-34.
- Fink,B. **Amerikas Westküste Süd: Baja California, Mexico**
Auf Achse, Hufen, Kiel durch Baja California
Seekajak 50/95, S.39-43.

- Fry,R. **The Cortez Commitment** (Topolobampo - Loreto)
SeaKayaker, Febr.97, S.10-17.
- Darack,E. **Paddling the Desert Coastline of Baja**
A Solo Kayak Adventure (El Golfo de Santa Clare - Cabo Pulmo)
SeaKayaker, April 99, S. 34-45.
- Nelson,B. **Hungry for Miles. Cruising and Cuisine along the Sea of Cortez**
(San Felipe - Cabo San Lucas)
SeaKayaker, April 02, S.18-28.
- Neumann,D. **Baja California (Mexico)**
(Loreto - La Paz)
Seekajak 83/02, S.28-33 - www.salzwasserunion.de
- Victor,C. **Unter Geiern: Baja California**
Segeln 7/03, S.93-97 - www.segeln-magazin.de
- Armstron,J. **Baja Mañanas** (Loreto – La Paz)
Sea Kayaker, Dec. 04, S.28-39 – www.seakayakermag.com

1.12.2004 Eis: Physik, Formen & Gefahren (Ausbildung)

In der YACHT berichten H.Behrbohm u. P.Schürmann in dem Beitrag:

„Kalte Gefahr“

über die zerstörerische Kraft des Eises. In einem extra Punkt ist Folgendes zum Thema „**Physik, Formen & Gefahren**“ des Eises zu lesen:

- ?? *„Bei 0 Grad Celsius und normalem Luftdruck bilden sich in Gewässern Kristallstrukturen tetraedisch verknüpfter Wassermoleküle. Deren Volumen nimmt dabei zu, ihre Dichte ab. Daher schwimmt Eis immer oben. Nachts, bei sinkenden Temperaturen zieht es sich zusammen, wird es tagsüber von der Sonne erwärmt, dehnt es sich aus.“*
- ?? *Während Binnenseen von oben nach unten gefrieren, entsteht die Eisdecke auf See zunächst aus einem Eisbrei, der allmählich zu einer Treibeisdecke wird, welche sich infolge von Pressungen verdichtet. Dies geschieht wegen des Salzgehalts im Meer bei ca. minus 1,5° C.*
- ?? **Kerneis** bildet sich auf dem Meer bei strengem Frost mit Temperaturen von zirka minus 10° C und tiefer. Die harte, kompakte Schicht kann unter enormer Spannung stehen.
- ?? **Lamelleneis** dagegen entsteht bei weniger strengem Frost, vor allem, wenn die Temperaturen um den Gefrierpunkt herum schwanken. Es ist oft sehr brüchig.
- ?? Während der Erwärmung am Tage dehnt sich Eis aus. Zudem gerät es durch Wind, Strom und Wellen in Bewegung. Das führt zu teilweise gefährlichen Eisdruck-Phänomenen:
Risse treten auf, wenn Eisflächen auf Hindernisse treffen.
Faltungen entstehen, wenn sich die Eisdecke unter Druck wölbt und übereinander schiebt. ... unten den Faltungen gefriert es nicht weiter.
Hebungen sind typisch für eine dünnere Kerneisdecke, die unter großer Oberflächenspannung steht. Diese wird abgebaut, indem das Eis nach oben ausweicht.
Eisgang tritt auf bei Tauwetter oder nach dem Eisbrechen.“

Quelle: YACHT, 25-26/04, S.53 – www.yacht.de

1.12.2004 Peloponnes (Griechenland) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet J.Jepsen in dem Bericht:

„Hellas unbekante Küste“

über die „Halbinsel“ Peloponnes, die bis heute viel Ursprüngliches bewahrt hat.

Folgende Kurz-Infos mögen von Interesse sein:

Revier *„Die Halbinsel ist eine dünn besiedelte, von Gebirgen durchzogene Hochebene, die jahrhundertlang als Handelsroute von Bedeutung war. Die antiken Kastelle und Festungen entlang der Küste (z.B. Pylos, Methoni, Koroni) zeugen davon. Eine komplette Umrundung des Peloponnes bedeutet etwa 400 Meilen (ca. 740 km) Strecke und beinhaltet die Passage des Kanals von Korinth. Der Süden des Reviers ist stark gegliedert in verschiedene Golfe ...“*

Wind & Wetter: *„Der Süden des Reviers ist zweigeteilt: Westlich des Kap Maleas dominiert nordwestliche Thermik, die in den Golfen auch aus West bis Südwest weht. Im östlichen Teil beeinflusst der Meltemi von Juli bis September aus Nordost kommend das Geschehen. Weiter zur Mitte des Peloponnes weht es auch im Sommer mehr aus südlichen Richtungen. Es handelt sich meist um thermische Winde, die tagsüber 3 bis 5 Bft. erreichen und abends wieder einschlafen. Im Herbst und Frühjahr sind die Winde schwächer. Durchziehende Gewitter sorgen für relativ kurzfristige Störungen.“*

Quelle: YACHT, 25-26/04, S.26-37 – www.yacht.de

Literatur:

R.Heikel, Griechische Küsten, Ed. Maritim

G.Radspieler, Tornführer Griechenland, Band 1 (Ionische Inseln, westgriechisches Festland, Golf von Patras und Korinth, Peloponnes, Argolischer und Saronischer Golf), 6.Aufl.2001 (264 S.)

siehe auch:

J.Hermann, Zwischen Daumen und Zeigefinger (Peloponnes), Kanu-Sport 24/89, S.547-550.

J.Hermann, Schnupperfahrt am Mittelfinger des Peloponnes, Kanu-Sport 3/92, S.108-111.

30.11.2004 **Ningaloo-Riff und Korallenschutz (Australien)** (Natur)

In einer Pressemitteilung des WWF wird ein Beschluss Australiens begrüßt, ein Drittel des Ningaloo-Riffs streng zu schützen:

„34 Prozent des Ningaloo-Riff-Meeresschutzparks wird demnach als strenges Schutzgebiet für menschliche Aktivitäten fast komplett geschlossen werden. Der neue Schutzplan erlaubt Freizeitfischern zugleich, ihr Hobby weiterhin in den übrigen zwei Dritteln des Parks auszuüben. Dieser Beschluss folgt auf ein ähnliches Programm zum Schutz des Great Barrier Riffs, das Anfang Juli 2004 in Kraft trat.“

„Australien zeigt sich mit dieser Entscheidung als Vorreiter für ein kluges Miteinander von Schützen und Nützen mariner Ökosysteme. Schutzgebiete bieten eine hervorragende Möglichkeit, die Bedürfnisse von Mensch und Natur in Einklang zu bringen“, sagt Stefanie Schmidt, Referentin für Fischerei des WWF.

Ningaloo ist ein faszinierendes, fragiles Korallenriff, das sich fast 300 km entlang der abgelegenen westlichen Küste Australiens entlang streckt. Es ist eines der längsten Korallenriffe der Welt und beherbergt viele bedrohte Arten wie Schildkröten, Dugongs (Seekühe), Wale und Walhaie. Bislang waren nicht einmal 10 Prozent des Riffs streng geschützt und der Meeresschutzpark umfasste nicht das gesamte Riff.

Die aktuelle Entscheidung der westaustralischen Regierung ist das Ergebnis einer konstanten und konzentrierten Lobbyarbeit des WWF und seiner „Save Ningaloo“-Kampagnepartner im Schulterschluss mit der lokalen Bevölkerung und weltweit führenden Korallenexperten ...“

Quelle: WWF-Pressemitteilung v. 30.11.04

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02230/druck.html

29.11.2004 **Volkszählung der Meere zwingt zum Handeln** (Natur)

In einer Pressemitteilung appelliert der WWF an die EU, Tiefseelebensraum und Fischbestände zu schützen:

„Anlässlich der in Hamburg beginnenden internationalen Konferenz zum Thema „Artenreichtum der Ozeane“ (Ocean Biodiversity Informatics) mahnt der WWF, dass soeben von der Wissenschaft entdeckte Tiefseefische vielerorts bereits massiv von Lebensraumverlust bedroht sind.

„Kein Mensch käme auf die Idee, die Ergebnisse einer Volkszählung aus deutschen Städten und Gemeinden unbeachtet in einer Schublade vergammeln zu lassen. Genau diese Gefahr besteht aber, wenn es um die Zählung von Tiefseelebewesen geht. Wissenschaftler freuen sich, ihre Bekanntschaft geschlossen zu haben – und im gleichen Augenblick walzen riesige Bodenschleppnetze der Fischereiindustrie den Lebensraum dieser großartigen Tiere mit einem Streich nieder. Außerdem werden viele Tiefseearten bereits so intensiv befischt, dass das Überleben der Bestände nicht gesichert ist“, sagt WWF-Fischereireferentin Stefanie Schmidt.

Um die zwei neu entdeckten Tiefseespezies, die pro Woche durchschnittlich gefunden werden, auch für künftige Generationen zu erhalten, setzt sich der WWF für den Schutz empfindlicher Gebiete vor der schädlichen Schleppnetzfisher in internationalen Gewässern ein. Nur so können die besonders artenreichen Korallenriffe und Seeberge vor dem „Kahlschlag“ geschützt werden.

Darüber hinaus fordert der WWF, nicht nur Arten zu katalogisieren, sondern die Auswirkungen beispielsweise der Fischerei auf die Bestände zeitnahe und umfassend festzustellen. Dazu gehören natürlich auch, zuverlässige Daten über so genannte „Beifänge“ und darüber, wie viele untermäßige Fische ins Meer zurück geworfen werden. Nur so kann die Gesamtauswirkung der Fischerei auf die Bestände realistisch eingeschätzt und eine wissenschaftlich fundierte Aussage über nachhaltige Quoten festgelegt werden. Hierbei mahnt der WWF bei der EU an, die jährlichen Fangquoten für Tiefseefischarten nach dem Vorsorgegrundsatz festzulegen.

In großen Meerestiefen bis 2000 m gibt es eine unglaubliche Artenvielfalt mit spektakulären Fischarten wie dem Granatbarsch, der bis zu 150 Jahre alt werden kann. Doch die Langlebigkeit hat für die Art auch ihre Schattenseiten: So können diese Fische sich erst mit ca. 30 Jahren fortpflanzen, was sie besonders anfällig für Überfischung macht.

Bis vor einigen Jahren blieben Tiefseeriffe und –fische von der Fischerei weitgehend verschont. Aber in den letzten 10 Jahren hat sich in der Tiefsee eine Fischerei entwickelt, die enorme Schäden an Lebensräumen und Fischbeständen hinterlässt.“

Quelle: WWF-Pressemitteilung v. 29.11.04

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02224/druck.html

26.11.2004 **North Shore Seekajaks** (Ausrüstung)

Roland Stelzer verweist im SEEKAJAKFORUM.de darauf, dass es für die britischen Seekajaks von

North Shore

☞ www.northshoreseekayaks.com

einen neuen Importeur gibt:

Kanu Mühle (Mecklenburg)

☞ www.kanu-muehle.de

☞ www.kanu-shop.info

Auf der Seite steht wohl noch nichts darüber, aber das ändert sich sicherlich; denn immerhin bietet North Shore ein paar alltagstaugliche Seekajaks (inkl. Zweier mit fast integrierter Steueranlage) mit akzeptablem Volumen an, der bei den Einern zwischen ca. 240 und 375 Liter liegt, und zwar:

- ?? Mystic (435x55cm, ca. 240 Liter Volumen)
- ?? Shoreline (485x55cm; ca. 275 Liter Volumen)
- ?? Mistral (490x55cm, ca. 275 Liter Volumen) (Nachfolge des Fuego)
- ?? Polar (500x55cm; Knickspanter; ca. 325 Liter (oder 350 Liter ?) Volumen)
- ?? Calypso (515x55cm; ca. 335 Liter (oder 340 Liter ?) Volumen)
- ?? Mariner (515x54cm; ca. 340 Liter Volumen)
- ?? Atlantic (520x55cm; ca. 360 Liter Volumen)
- ?? Buccaneer (530x55cm; Knickspanter; ca. 375 Liter Volumen)

Siehe hierzu:

DKV Marktübersicht: Seekajaks (Einer) (jeweils Anfang Januar neu)

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

Der bisherige deutsche Importeur von North Shore war Piet Bockram (Hamburg).

25.11.2004 **Japan, Cornwall, Gibraltar & Scilly Islands** (Revier/Ausland)

Martin Rabung verweist im SEEKAJAKFORUM.de auf eine Homepage von:

Skalybax Seakayak Centre (Cornwall)

☞ www.seakayakingcornwall.co.uk/index.html

in der über diverse Seekajaktouren berichtet wird:

- ?? Paddle Japan 2004 (Jeff Allen / Hadas Feldmann)
- ☞ www.seakayakingcornwall.co.uk/page4.html
- ?? Kayak Kernow (A Trip around Cornwall) (Jeff Allen)
- ☞ www.seakayakingcornwall.co.uk/page38.html
- ?? The "Rock to Cueta (Crossing the Straits of Gibraltar) (Jeff Allen)
- ☞ www.seakayakingcornwall.co.uk/page40.html
- ?? A Trip to the Scilly Islands (Jeff Allen)
- ☞ www.seakayakingcornwall.co.uk/page37.html

Auch wenn dieses Center wohl kommerziell verbunden zu sein scheint mit Nigel Dennis Kayaks, spricht das nicht gegen diese Beiträge.

24.11.2004 **Menorca** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet C.Victors in dem Beitrag:

„Menorca – Klein, aber oho!

über die nordöstlich von Mallorca gelegene spanische Insel Menorca.

Folgendes ist zu lesen:

Wind & Wetter: *„In den Sommermonaten ist der beste Segelwind die Thermik. Gefährlich kann es selbst im Sommer an Menorcas Nordküste werden, wenn der Mistral bläst.“*

Wetterberichte: Erhältlich per:

- ?? SMS (z.B. Anmeldung über: ✉ www.wetterwelt.de)
- ?? UKW-Sprechfunk (in Englisch und Spanisch) (Ankündigung über Kanal 16 um 6.35, 9.35, 14.35 u. 19.35 Uhr);
- ?? Telefon (in Spanisch): Tel.-Nr. 80717037;
- ?? Radio: UKW 106,1 um 8.50 Uhr, oder auf deutsch UKW 95,8 um 18.00 u. 18.30 Uhr.

Gezeiten & Strom: Ist vernachlässigbar. *„Oberflächenstrom entsteht vor allem durch Windeinwirkung. An den Kaps kann er schon mal mit 0,5 bis 1 Knoten laufen. Zum Phänomen „Rissagues“ oder auch „Resarca“: Diese plötzlichen Wasserstandsschwankungen treten hauptsächlich in fjordähnlichen Inselhäfen wie Ciutadella auf. Ursache dürften Resonanzeffekte sein, wodurch natürliche Wasserstandsschwankungen durch Änderungen des Luftdrucks unter Windeinwirkung aufgeschaukelt werden.“*

Klima: *„In den Sommermonaten kann es sehr heiß werden, aber ebenso kühl, wenn der Mistral bläst. Durchziehende Tiefs können in der Vor- und Nachsaison schon mal für schlechtes Wetter sorgen.“*

Quelle: SEGELN, 12/04, S.100-107 – www.segelmagazin.de

Literatur:

Lipps: Balearen (DSV-Verlag)
G.Radspieler: Törnführer Balearen (Delius Klasing)
B.Bartholmes: (Balearen (Ed. Maritim)

17.11.2004 **Bora-Bora, Raiatea, Maupiti** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet H.-G.Kiesel in dem Beitrag:

„Exotik inklusive“

über Bora-Bora, Raiatea, Maupiti und ein paar andere Inseln Französisch Polynesiens.

Folgende Aussagen findet man zum Thema **Revier** und **Wind & Wetter:**

„Zu Französisch-Polynesien gehören über 100 meist vulkanische Inseln im Ostpazifik, verteilt auf über 5 Mio. qkm zwischen 5° und 25° Süd. Tahiti mit der Hauptstadt Papeete sowie die Inselgruppe um Raiatea gehören innerhalb Polynesiens zur Gruppe der Gesellschaftsinseln.“

„Die Südseeinseln liegen im Bereich der Tropen mit entsprechend hoher Luftfeuchtigkeit. Die Temperaturen pendeln ganzjährig zwischen 27° C und 33° C. Es weht ein nahezu beständiger SO-Wind mit im Schnitt 4 Bft. Beste Reisezeit ist Mai bis Okt., dann gehen im dortigen Winter die Niederschläge und Temperaturen etwas zurück. ... In den Riffpassagen kann heftiger Strom auftreten. Auf dem offenen Pazifik kommt es ab und an zu hoher Dünung. Die Inseln liegen in Sichtweite voneinander.“

Quelle: YACHT, Nr. 24/04, S.48-53 – www.yacht.de

14.11.2004 **Zur Kippligkeit von Seekajaks: 10 wacklige Tatsachen** (Ausrüstung)

Kajaks können kentern! ... Seekajaks auch! Denn sie haben keine Stützräder, wie die an und für sich ebenfalls sehr kippligen Fahrräder, und keine Ausleger, wie die neomodischen Outrigger. Das heißt natürlich nicht, dass man mit Stützrad bzw. Ausleger nicht kippen kann, aber es fällt schon etwas schwerer, mit solchen „Krücken“ kopfheister zu gehen.

Bei einer Tour hinaus aufs Meer weitab von der rettenden Küste haben insbesondere jene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die die Rolle nicht perfekt beherrschen, Angst davor zu kentern. Die Ursachen für solche Kenterungen können u.a. sein:

- ?? **der kabblige Seegang & böige Wind:** das ist ein Problem, auf das ein Kanute leider nur bedingt Einfluss hat, aber ganz ohnmächtig ist er auch nicht:
 - (a) er kann, wenn z.B. die Windprognose zu hoch ausfällt, an Land bleiben bzw. – wenn er schon unterwegs ist – mit der Fähre wieder zurück an die Küste fahren;
 - (b) er kann die Stellen mit kritischen Seegangsbedingungen bzw. Windeffekten umfahren, was jedoch voraussetzt, dass er diese Stellen vorher auf der Seekarte identifizieren zu kann;
 - (c) er kann an der Situation jedoch nichts mehr ändern, wenn er unverhofft in den kritischen Seegang gerät, weil er die Zeichen der Seekarte nicht erkennen, bzw. die Zeichen des Wasser aufgrund der ungünstigen „Paddlerperspektive“ nicht „lesen“ konnte;
- ?? **die mangelnde Paddeltechnik & Bootsbeherrschung:** das ist ein Problem, dessen Lösung in den Händen des einzelnen Kanute liegt, aber es dauert halt einige Zeit, bis er entsprechend für das Meer fit ist; leider will er nicht immer warten, bis er dieses „Fitness-Stadium“ erreicht hat;
- ?? **ein kippliges Seekajak:** das ist ein Problem, dass noch am leichtesten in den Griff zu bekommen ist, da man sich die Lösung „erkaufen“ kann, d.h. der Kanute braucht sich nur ein entsprechend stabil auf dem Wasser liegendes Seekajak zu kaufen und kann dann wohl wissend aufs Meer hinaus paddeln, sodass, wenn das Meer „brodelt & schäumt“, er nur noch mit dem Seegang, nicht aber noch mit seinem Seekajak kämpfen muss.

Im Folgenden möchte ich mich allein mit dem letzten Punkt, dem Eigenschaftsmerkmal „**Kippligkeit**“, auseinandersetzen, wohl wissend, dass man von einem

„sausicheren Seekajak“

mehr erwarten muss, als nur nicht „kipplig“ zu sein. „Kippligkeit“ hat aus der Sicht des Küstenkanuwanderns etwas mit „Seegangstüchtigkeit“, einem Teilaspekt der „Seetüchtigkeit“ zu tun. Weitere Teilaspekte sind „Kentertüchtigkeit“, „Navigationstüchtigkeit“, „Verkehrstüchtigkeit“ und „Reistetüchtigkeit“. Näheres hierzu findet man in dem Beitrag:

„Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise“

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

Wer sich also ein Seekajak kauft oder ausleiht, handelt folglich zu engstirnig, wenn er nur prüft, ob das infrage kommende Seekajak „kipplig“ ist.

Von was aber hängt nun eigentlich die „Kippligkeit“ insbesondere eines Seekajaks ab? Auf 10 Knackpunkte soll im Folgenden eingegangen werden:

1. Kippligkeit ist etwas ganz „Subjektives“

Diesen Punkt kann man sehr leicht selber ausprobieren, in dem man sich als normaler Wanderpaddler mal in ein Rennboot oder Abfahrtsboot setzt und versucht, mit einem solchen Boot im Flach- bzw. Wildwasser zu paddeln. I.d.R. werden wir kentern, bevor wir die Spritzdecke geschlossen oder - sofern wir auf das Umliegen einer Spritzdecke verzichten - bevor wir die Startlinie erreicht haben. Beeindruckend ist das schon, wie schnell man als Wanderpaddler mit u.U. „DKV-Wanderfahrerabzeichen Gold X“ kentern kann, wenn man nur im falschen Kajak sitzt. Und noch beeindruckender ist es, wenn man sieht, wie andere Kanuten mit solch kippligen Kajaks zurechtkommen. Woran liegt das nur? Nun, das hat was mit Fahrpraxis & -training, insbesondere aber auch mit Geschicklichkeit & Körperbeherrschung zu tun. D.h. wer kein „Bewegungstalent“ ist, der kann lange üben und gibt u.U. irgendwann frustriert auf.

Übrigens, Kippligkeit hat auch etwas mit dem Alter zu tun. Wer in jungen Jahren ins Rennboot steigt, hat selten Probleme. Und wer es erst mit 40, 50 oder gar 60 versucht, der hat mit der Kippligkeit, sofern er sie einigermaßen packt, immer Probleme und wird nur selten die Bootssicherheit erwerben, die andere so eindrucksvoll demonstrieren können, die seit ihrer Kindheit solche Rennboote tagtäglich paddeln.

?? Deshalb sind auch persönliche Aussagen Dritter über die Kippligkeit einzelner Kajaks mit Vorsicht zur Kenntnis zu nehmen; denn ein Anfänger wird dies stets anders beurteilen als ein (ehemaliger) Rennbootfahrer!

Dem Anfänger fehlen i.d.R. die nötigen Beurteilungsmaßstäbe, und der Rennbootfahrer ist nur selten fähig, sich in Sachen Kippligkeit in die Situation eines normalen Wanderpaddlers zu versetzen. Für den Rennbootfahrer ist Kippligkeit kein Problem, sonst könnte er nicht mit einem Rennboot paddeln. Deshalb untertreibt manchmal der eine oder andere Rennbootfahrer, aber auch mancher Experte, ganz gern, was die Kippligkeit betrifft, und behauptet schon einmal recht undifferenziert so etwas wie: „Der Kahn liegt wie ein Brett!“ Faktisch will der Empfehler jedoch mit solch einer Aussage nur etwas über sich und nicht über das von ihm empfohlene Kajak aussagen.

2. Kippligkeit ist etwas ganz „Objektives“

Die us-amerikanische Zeitschrift „Sea Kayaker“ führt seit 1993 Untersuchungen durch, die u.a. auch die Kippligkeit eines Seekajaks betreffen (siehe Tabelle). Dabei wird immer wieder festgestellt, dass sich jedes Seekajak anders verhält. Und zwar misst „Sea Kayaker“ – früher im Wasserbecken, nun per Computerprogramm – wie groß das Kränkungsmoment ist, um ein Seekajak Grad für Grad so lange um die Längsachse zu drehen („kränken“), bis es spätestens bei 90° voll auf der Seite liegt und kentert. Bei solchen Messungen stellt man immer wieder Folgendes fest:

?? Die Kippligkeit eines Seekajaks hat zwei Eigenschaftsausprägungen, die als „Anfangsstabilität“ und „Endstabilität“ bezeichnet werden.

Die Kippligkeit, die viele bei einem Kajak empfinden, ist i.d.R. die „Anfangsstabilität“. Sie drückt letztlich aus, wie kipplig ein Kajak sich anfühlt, wenn man in der Sitzluke sitzt und z.B. die Spritzdecke schließt bzw. öffnet, eine Paddeljacke überzieht, eine Thermoskanne

hervorkramt, die Kamera oder eine Angel herausholt, die Seekarte betrachtet bzw. ein Seekartenblatt gegen ein anderes auswechselt bzw. in einen Behälter uriniert.

Überwinde man nun dieses anfängliche Kippelgefühl, stellt man je nach Kajaktyp mehr oder weniger deutlich fest, dass man das Kajak mit seinem Körper vorsichtig zur Seite neigen kann, ohne dass es sofort kentert, und zwar geht das bis zu einem bestimmten Punkt gut. Bei diesem Punkt hat man die „Endstabilität“ des Kajaks erreicht. Überschreite man ihn, geht es zügig abwärts. Nur mit dem schnellen Einsatz der richtigen Paddeltechnik (hier: Paddelstütze) kann man dann noch eine Kenterung vermeiden.

Welche Bedeutung haben nun die „Anfangs- & Endstabilität“ für das Küstenkanuwandern? Eine höhere „Anfangsstabilität“ ermöglicht einem, gewisse Dinge unterwegs im Kajak sitzend zu erledigen, ohne dafür Kameradenhilfe in Anspruch nehmen zu müssen. D.h. die „Anfangsstabilität“ muss so groß sein, dass man diese Tätigkeiten ohne fremde Hilfe ausführen kann, und zwar streng genommen nicht nur bei Ententeichbedingungen, sondern auch bei normalem – d.h. nicht brechendem bzw. allzu kabeligem – Seegang. Welchen Nutzen bietet aber die „Endstabilität“? Insbesondere bei Flachwasser ist es möglich, dank der „Endstabilität“ ein Kajak so stark anzukanten, dass es einem möglich ist, allein mit Ankanten & Rund- bzw. Ziehschlägen eine genauso enge Kurve zu paddeln wie in einem Seekajak mit Steuer. Leider kann dieser Vorteil der „Endstabilität“ bei Seegangsbedingungen nicht von allen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer genutzt werden. Je weniger erfahren ein Kanute ist und je kritischer der Seegang wird, desto weniger ist er in der Lage, sein Kajak anzukanten. Über den Seegang wirken nämlich so viele Kräfte auf ein Seekajak ein, dass der Kanute vor lauter Angst zu kentern bzw. vor lauter - eine Kenterung verhindernde - Paddelaktionen gar nicht die „Endstabilität“ eines Seekajaks spürt. Wollte er dennoch versuchen, bei kritischem Seegang ein Seekajak bis zur „Endstabilität“ anzukanten, so würde ihn nicht die „Endstabilität“, sondern nur noch ein rechtzeitig und richtig eingesetzter Stüttschlag vor einer Kenterung bewahren.

Übrigens, diese Aussagen über die Bedeutung der „Endstabilität“ betrifft nur weniger erfahrene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer. Die Experten, die jedes Wochenende auf dem Meer unterwegs sind, egal ob im Sommer oder Winter, können sehr wohl die „Endstabilität“ ihres Seekajaks nutzen und mit ihr spielend umgehen. Aber für diese Kanuten stellt sich natürlich nur selten die Frage nach der Kippligkeit eines Seekajaks. Für sie ist dieser Beitrag folglich ohne praktische Relevanz.

Die vom „Sea Kayaker“ gemessenen Krängungsmomente zur Bestimmung der Kippligkeit von Seekajaks hängen u.a. wesentlich vom Unterwasserschiff (hier: Spantenform) eines Seekajaks ab, und zwar im Bereich von ca. 1 m vor bis ca. 1 m hinter der Sitzluke.

Rundspanter sind am kippligsten. Sie liefern praktisch keinen Beitrag zur „Anfangs- & Endstabilität“. Da beim Rundspant die benetzte Wasserfläche eines Kajaks und folglich auch der Wasserwiderstand am geringsten ist, sind Rennkajaks Rundspanter. Die damit verbundene Kippligkeit wird in Kauf genommen, da Rennfahrerinnen und -fahrer sie durch entsprechendes Training in den Griff bekommen können.

U-Spanter haben eine größere „Anfangsstabilität“, V-Spanter eine höhere „Endstabilität“ und Knickspanter bieten i.d.R. aber nicht immer einen guten Kompromiss zwischen „Anfangs- & Endstabilität“.

Zusätzlich kann auch die Breite eines Kajaks zur Stabilität beitragen, je breiter es ist, desto größer wird i.d.R. seine „Anfangsstabilität“ sein, aber desto schwerer fällt es einem auch, sich richtig in eine seitwärts anrauschende, u.U. brechende Welle zu legen, um von ihr nicht umgekippt zu werden. Deshalb trifft man bei Brandungsübungen nur selten Faltfootfahrer an und wenn doch, handelt es sich dabei um schmalere Ausgaben.

Was die Breite (gemeint ist hier die gesamte Breite, nicht die Wasserlinienbreite, die Hersteller i.d.R. nicht angeben, weil sie sie selber nicht kennen, da sie sich nicht die Mühe machen, sie zu ermitteln) betrifft, kann man den Kanuten eine Empfehlung geben, die auf Folgendes hinaus läuft:

?? **Man macht nichts falsch, wenn man sich ein Seekajak aussucht, dass zwischen 55 cm und 60 cm breit ist!**

In begründeten Fällen kann man jedoch auch auf Seekajaks zurückgreifen, die bis hinunter auf 52 cm bzw. hoch auf 62 cm gehen, d.h. wenn man merkt, dass man auch mit einem 52-cm-Seekajak bzw. 62-cm-Seekajak gut zurechtkommt, spricht nichts dagegen. Aber um das festzustellen, müsste man schon eine Probefahrt unter realistischen Bedingungen auf dem Meer unternehmen, und zwar gegebenenfalls in einer Gruppe von Gleichgesinnten, um erkennen zu können, ob die geringe Breite so sehr zur Kippligkeit beiträgt, dass man vor lauter Stüttschlägen nicht mehr vorankommt, bzw. die größere Breite so stark beim Seegang stört bzw. bremst, dass man trotz maximaler Schlagkraft immer hinten bleibt.

Was die Kenntnis von diesen verschiedenen Spantenformen betrifft, kann man leider mit ihr allein nicht immer auf die Kippligkeit eines Seekajaks schließen; denn die meisten Seekajaks weisen von Bug über Sitzluke bis zum Heck verschiedene, unterschiedlich ausgeprägte Spantenformen auf. Deswegen vermischen sich wohl bei einem realen Seekajak irgendwie die Vor- & Nachteile der verschiedenen Spantenformen in Kombination der Breite derart, dass der normale Kanute vom Anschauen eines Seekajaks nicht auf die Kippligkeit schließen kann. D.h. man kommt an einer Probefahrt nicht vorbei, um sich einen objektiven, aber auch subjektiven Eindruck über die Kippligkeit eines Seekajaks zu machen.

3. Kippligkeit ist etwas ganz „Gewichtiges“

Die Kippligkeit eines Seekajaks hängt auch von seiner Beladung (gemessen in kg) ab. „Sea Kayaker“ ermittelt daher bei seinen Seekajaktest vier unterschiedliche Kurven für die Bestimmung des „Aufrichtungs-/Kränkungs-Moments“ eines Seekajaks. Jede dieser Kurven sagt etwas über die nötige Kraft (gemessen in Newtonmeter (Nm), eigentlich in „foot pounds“) aus, die nötig ist, um ein Seekajak eine bestimmte Gradzahl zu kränken. Jede Kurve steht dabei für eine bestimmte Beladung (gemessen in kg) (hier: Körpergewicht plus Gepäck; eigentlich gemessen in pounds = 0,45359 kg), und zwar I: 68 kg, II: 91 kg, III: 113 kg und IV: 136 kg. Bei der Grundbeladung (I) von 68 kg sind **alle** Seekajaks immer recht kipplig. Wird die Beladung um ca. 22,5 kg erhöht (hier: Beladung II), werden erstaunlicherweise alle Seekajaks noch kippliger (!). Wird die Beladung um weitere 22,5 kg erhöht (hier: III), schnell die Stabilität bei allen Seekajaks regelrecht hoch, um dann bei einer zusätzlichen Erhöhung der Beladung um weitere 22,5 kg (hier: IV) bei allen Seekajaks wieder etwas zurückzugehen.

In der folgenden Tabelle soll dieser Sachverhalt an einigen Seekajaks, die „Sea Kayaker“ getestet hat, verdeutlicht werden:

Tab: Kränkungs Momente von Seekajaks
(in Abhängigkeit vom Kränkungswinkel und Beladung)

Seekajakmodell	Beladung	Maximales Kränkungs moment (gemessen in Nm*)	bei folgendem Kränkungs Winkel
FW 2000 (Nelo) 562x44 cm; ca. 300 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Rennseekajak) 2,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg	(negativ)	ab 0°
	91 kg	(negativ)	ab 0°
	113 kg	22,2 Nm	45-55°
	136 kg	6,9 Nm	25°
Bahiya (P&H)	68 kg	8,1 Nm	15°

533x52 cm, ca. 299 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Knickspant) 3,7 kg bei 9,3 km/h	91 kg 113 kg 136 kg	0,6 Nm 51,4 Nm 25,7 Nm	5-15° 35° 25-30°
Legend (N.Foster) 544x54 cm, ca. 335 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Knickspant) 3,2 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	9,6 Nm 1,5 Nm 57,1 Nm 31,1 Nm	20-30° 20° 40° 30°
Expedition (Current Designs) 571x57 cm, ca. 408 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 2,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	20,3 Nm 17,6 Nm 57,4 Nm 40,7 Nm	30° 20° 35° 30°
Yukon Eski (Prijon) 500x57 cm, ca. 345 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Knickspant) 3,5 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	11,7 Nm 8,1 Nm 61,0 Nm 40,7 Nm	30° 15-20° 40° 30°
Sirius M (P&H) 520x53 cm, ca. 307 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Knickspant) 3,7 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	9,6 Nm 4,8 Nm 62,2 Nm 36,5 Nm	20-25° 20° 40° 30°
Barracuda (Prijon) 508x56 cm, ca. 330 Liter Volumen <u>Wasserwiderstnd.:</u> (PE/Knickspant) 3,2 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	6,9 Nm 0 Nm 67,9 Nm 37,4 Nm	20-30° ab 0° 45° 35°
Storm (Current Designs) 517x61 cm, ca. 372 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (PE) 3,7 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	31,1 Nm 27,5 Nm 67,9 Nm 50,2 Nm	25° 25° 35° 30°
Extreme (Current Designs) 577x55 cm, ca. 388 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 2,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	22,4 Nm 17,6 Nm 67,9 Nm 48,7 Nm	30° 30° 35-45° 35°
Quest (P&H) 536x56 cm, ca. 337 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,7 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	14,4 Nm 10,5 Nm 70,0 Nm 14,5 kg	25° 20° 40° 30°
Viking (Kajak-Sport) 498x55 cm, ca. 302 Liter <u>Wasserwiderstand:</u> 3,6 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	15,0 Nm 10,8 Nm 70,3 Nm 43,4 Nm	25° 20° 40° 30°
Avocet (Valley) 492x56 cm, ca. 298 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (PE) 3,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	15,0 Nm 13,5 Nm 70,0 Nm 44,3 Nm	25° 20° 35-40° 30°
Inuk (Kirton Kayaks) 551x51 cm, ca. 315 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 2,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	10,8 Nm 4,5 Nm 71,8 Nm 40,7 Nm	25° 15° 40° 30-35°
Nordkapp H²O (Valley)) 547x54 cm, ca. 306 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,5 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	49,3 Nm 8,1 Nm 73,3 Nm 41,3 Nm	25° 20° 45° 30°
Looksha IV (Necky) 515x57 cm, ca. 342 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (PE) 3,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	24,5 Nm 16,1 Nm 73,3 Nm 48,7 Nm	30° 25° 40° 30°

Aquanaut (VCP) 537x55 cm, ca. 330 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,3 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	21,8 Nm 14,4 Nm 80,1 Nm 51,4 Nm	25° 20° 40° 30°
Gulfstream (Current Designs) 514x60 cm, ca. 336 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,5 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	28,4 Nm 22,4 Nm 85,5 Nm 62,5 Nm	30° 25° 40° 35°
Khatsalano S (Feathercraft) 532x60 cm, ca. 313 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Faltboot) 3,5 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	23,0 Nm 19,1 Nm 86,7 Nm 63,7 Nm	30° 25° 35-40° 30°
Chatham 16 (Necky) 497x56 cm, ca. 316 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 4,4 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	27,2 Nm 21,8 Nm 88,2 Nm 57,1 Nm	25° 20° 40° 30°
Romany Explorer (Nigel Dennis) 533x55 cm, ca. 340 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,6 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	25,7 Nm 14,4 Nm 90,0 Nm 58,3 Nm	25° 20° 40° 35°
Artisan Millennium (Kajak Sport) 556x56 cm, ca. 343 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,3 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	21 Nm 14,4 Nm 90,9 Nm 59,8 Nm	25° 20-25° 45° 35°
Seayak (Prijon) 485x 58; ca. 355 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (PE/Knickspant) 3,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	31,1 Nm 24,5 Nm 93,6 Nm 67,9 Nm	30° 25° 40° 30-35°
Kodiak (Prijon) 507x58 cm, ca. 381 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (PE/Knickspant) 3,4 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	23,6 Nm 17,6 Nm 96,3 Nm 66,4 Nm	30° 20° 45° 35-40°
Solstice GT (Current Designs) 536x62,5 cm, ca. 392 Liter Vol. <u>Wasserwiderstand:</u> 3,6 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	42,2 Nm 41,3 Nm 98,1 Nm 76,6 Nm	30° 25° 35° 30°
Capella (P&H) 504x57 cm, ca. 324 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (PE) 3,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	25,7 Nm 17,6 Nm 97,8 Nm 62,5 Nm	25° 20° 40-45° 35°
Avalon Viviane (Kajak Sport) 580x55 cm, ca. 392 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> 3,0 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	15,0 Nm 9,6 Nm 101,7 Nm 65,2 Nm	25-30° 20° 55° 40°
K-1 Expedition (Feathercraft) 499x66 cm, ca. 403 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Faltboot) 3,8 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	29,0 Nm 27,2 Nm 110,6 Nm 82,8 Nm	25° 20° 40° 30°
Raid 16 Greenlander (Nautiraid) 504x69 cm, ca. 398 Liter Volumen <u>Wasserwiderstand:</u> (Faltboot) 3,9 kg bei 9,3 km/h	68 kg 91 kg 113 kg 136 kg	48,7 Nm 46,0 Nm 119,6 Nm 92,1 Nm	25° 25° 35° 30°

Bei 91 kg Beladung verfügt z.B. der „Bahiya“ (P&H) theoretisch über fast keine Anfangs- & Endstabilität. Und bei einer Beladung von 113 kg ist die Endstabilität ausnahmslos bei **allen**

vom „Sea Kayaker“ zwischen 1993 und 2004 getesteteten 105 Seekajaks am größten. Wer also wissen möchte, wie kipplig ein Seekajak ist, muss wissen, wie schwer er ist und mit welcher Zuladung er üblicherweise paddelt.

Wenn nun Küstenkanuwanderinnen und -wanderer bei einer Probefahrt erfahren möchten, wie kipplig ein Seekajak ist, reicht es nicht, einfach im Wasser nur eine Sitzprobe zu machen, um dann im Sitzen die „Anfangs- & Endstabilität“ zu erfühlen. Vielmehr sollten sie dass Seekajak so beladen, wie sie es sonst auch planen, wenn sie unterwegs auf Tour sind. Wer mit seinem Seekajak also immer nur Spritztouren, d.h. Tagestouren, macht, sollte ca. 10 kg Gewicht dazu packen, bevor er das Seekajak testet, und wer mindestens 3-tägige Touren unternimmt, muss folglich sein ganzes Zeltgepäck, Ausgehzeug, Reservezeug u.U. plus Verpflegung & Wasser (d.h. ca. 30 – 40 kg) einpacken, wenn er erspüren möchte, wie kipplig das Seekajak ist. Für die meisten deutschen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die nicht direkt an der Küste wohnen, heißt das, dass sie ihr ganzes Fahrtengepäck bei einer Probefahrt dabei haben müssten; denn i.d.R. unternehmen sie – abgesehen von extra „Brandungsübungen“ - stets eine mehrtägige Gepäckfahrt, wenn sie hinaus aufs Meer paddeln. Wenn man also nicht bloß ein reiner „Spritztourer“ ist und man wirklich daran interessiert ist, wie kipplig ein Seekajak ist, dann sollte man zur Probefahrt beim Händler diese 30-40 kg Zuladung dabei haben, oder noch besser:

?? Wer es ganz genau wissen möchte, wie wohl er sich in einem Seekajak fühlt, der kommt nicht darum herum, bei einer Probefahrt sein gesamtes Fahrtengepäck mitzunehmen.

4. Kippligkeit ist etwas ganz „Situatives“

Die Probefahrt mit vollem Fahrtengepäck auf dem „Ententeich“ reicht leider nicht aus, um die Kippligkeit eines Seekajaks voll erfassen zu können. Wind & Seegang üben nämlich auch ihren Einfluss auf die Kippligkeit aus. ... und da einem die ganze Fragerei nach der Kippligkeit eines Seekajaks nur deshalb interessiert, weil man wissen möchte, ob man mit dem Seekajak unterwegs auf dem Meer zurechtkommt, d.h. in der Lage ist, sich voll auf das Vorwärtspaddeln zu konzentrieren, also Vorwärtspaddelschläge einzusetzen, statt immer wieder darauf zu achten, nicht zu kentern, sodass man vor lauter Stüttschlägen nicht mehr dazu kommt, sein Paddel dafür einzusetzen, dass man vorankommt, muss die Probefahrt nicht nur mit realistischem Fahrtengepäck, sondern auch unter realistischen Gewässerbedingungen durchgeführt werden.

D.h. die Probefahrt sollte mit Fahrtengepäck hinaus aufs Meer gehen und schon 2-3 Tage dauern, damit man innerhalb dieser Zeitspanne die Chance hat, wenigstens einmal etwas mehr Wind & Seegang zu erleben. Nur bei solch einer Probefahrt kann man erkennen, ob ein schnelles Seekajak auch wirklich schnell ist, oder ob es wegen seiner Kippligkeit einen u.U. daran hindert, bei Seegang schnell zu paddeln, weil man ständig damit kämpft, nicht zu kentern. Dabei sollte einem Folgendes bewusst sein:

?? Bei etwas härteren Gewässerbedingungen ist nur ein „kippstabiles“ Seekajak ein schnelles Seekajak!

Bei solchen Bedingungen reicht es nämlich, wenn man mit dem Wind & Seegang kämpft. Es ist aus der Sicht des Küstenkanuwanderns widersinnig, bei solchen Gewässerbedingungen zusätzlich auch noch mit seinem eigenen Seekajak kämpfen zu müssen.

Bei einer Probefahrt unter realistischen Wind- & Seegangsbedingungen wird man feststellen, dass es neben der Spantenform auch noch andere objektive Kriterien gibt.

Auf das Kriterium der Kajakbreite wurde ebenfalls schon oben unter Punkt 2. hingewiesen. Eine größere Breite führt insbesondere bei Seekajaks mit U-Spant zu einer Erhöhung der

„Anfangsstabilität“. Je höher aber die „Anfangsstabilität“ ist, desto schwerer fällt es einem, sich hin zur ankommenden Welle zu legen. Insbesondere bei brechender Welle von der Seite führt das dazu, dass das Seekajak nicht schnell & weit genug zu jener Seite angekantet werden kann, woher der Brecher kommt (Wellenluf). Ein Kentern zur Wellenlee-Seite ist dann nicht immer zu verhindern. Mit diesem Problem haben insbesondere die Fahrer breiter Faltboote und mancher Zweier zu kämpfen. Z.B. benötigt man 119,6 Nm um das mit 113 kg beladene Faltboot „Raid 16 Greenlander“ (Naturaid) (504x69 cm) anzukanten. Beim „Bahiya“ (P&H) (533x52 cm) genügen dafür 51,4 Nm.

Ein weiteres Kriterium ist das Volumen eines Seekajaks. Je voluminöser ein Seekajak in Bezug auf seine Beladung ist, desto windanfälliger wird es sein. Da kann es dann schon mal passieren, dass eine plötzlich einfallende Böe einen einfach umkippt, und zwar nicht nur weil man das Paddelblatt zur Luvseite zu hoch geführt hat, sondern weil die seitliche Windangriffsfläche des Seekajak zu groß ist. Aber ein zu voluminöses Seekajak kann auch „brandungsanfälliger“ werden; denn gerade wegen seines Volumens hat es so viel Auftrieb, dass es sich bei der Durchfahrung eines Brechers u.U. senkrecht stellt, d.h. kerzt, und dann mit dem Brecher zurückgetrieben wird, d.h. rückwärts surft, und – nicht jeder beherrscht solch eine kipplige Situation – kentert.

Aber auch zu wenig voluminöse Kajaks können kippliger sein. Der Wind kann wohl einem solchen sehr nass laufenden Seekajak nicht so viel ausmachen, dafür aber der Seegang. Solche Seekajaks neigen zum „Bohren“, d.h. sie tauchen viel leichter in die entgegenkommende Welle, werden dadurch instabiler, kippliger und kentern, wenn der Kanute nicht in der Lage ist, darauf richtig zu reagieren.

Seekajaks ohne oder mit nur geringem Kielsprung neigen ebenfalls dazu, im Seegang kippliger zu sein. Das wirkt sich bei manchen Seekajaks zum einen derart aus, dass sie im Seegang unberechenbar kipplern, d.h. wenn man eigentlich meint, dass es bei einer bestimmten Seegangssituation nach links kippen müsste, kippt es plötzlich nach rechts. Zum anderen neigen Kajaks ohne Kielsprung zum Bohren. Verfügen sie dann auch noch über ein flaches statt gefirstetes Oberdeck, kann es schon Balanceprobleme geben, wenn der Bug bis fast zur Oberkante Spritzdecke unter taucht, sei es dass man bei Fahrt gegen einlaufende Brecher nach vorne kerzt und dann kippt bzw. dass beim Surfen das Heck vom Seegang zur Seite gedrückt wird, man dadurch zum Wellenlee kippt und sofort kentert.

Siehe zum Paddeln in der Brandung den folgenden Beitrag, der letztlich zum Ziel hat zu verhindern, dass man bei Brandungspaddeln im Seekajak seine Balance verliert und kentert:

„Anleitung zum Brandungsfahren“

☞ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf

Übrigens, was die Bestimmung des richtigen Kajakvolumens (V , gemessen in Liter) betrifft, habe ich eine „Daumenregel“ erarbeitet, die folgende Relation zum transportierenden Gewicht (G ; gemessen in kg) herstellt:

$$?? \quad 30\%V = G = 60\%V \text{ (relevant ab 4 Bft. Wind)}$$

d.h. das zu transportierende Gesamtgewicht (= Körper-, Ausrüstungs-, Kajakgewicht) sollte rein zahlenmäßig zwischen 30% und 60% des Volumens liegen. Gemeint ist das Innen-Volumen, welches durch Auslitern ermittelbar ist, und nicht das Außen-Volumen (sog. Verdrängungs-Volumen). Ideal wären jedoch die folgenden Grenzen: 45% und 50%. D.h. ein 400-Liter-Seekajak, sollte ein Mindesttransportgewicht von 120 kg und ein Maximaltransportgewicht von 240 kg haben. Wiegt z.B. ein solches Seekajak 30 kg, müssen Paddler und Gepäck mindestens 90 kg und höchstens 210 kg auf die Waage bringen. Während man das Maximalgewicht wohl selten erreichen wird, da das räumliche Gepäckvolumen beschränkt ist, kann das Minimalgewicht schon mal leichter unterschritten

werden. Das betrifft insbesondere leichte Personen. Z.B. bei 50 kg Körpergewicht, 10 kg Ausrüstungsgepäck und 25 kg Bootsgewicht ist ein Seekajak mit mehr als 283 Liter Volumen schon zu voluminös, d.h. für eine Tagestour ab einem 4-5er Wind nicht mehr so recht geeignet.

5. Kippligkeit hat auch etwas mit „Sitzhalt“ zu tun

Ein Seekajak sollte, wenn man mit ihm ab 4-5 Bft. aufs Meer hinaus paddeln will – übrigens, auszuschließen sind solche Windbedingungen nie! – „wie ein Schuh sitzen“. Nur dann ist man in der Lage, sein Paddel effizient einzusetzen, und zwar zum Vorwärtspaddeln, Stützen und Rollen.

?? **Der Sitzhalt wird vom Hüft-, Schenkel- und Fußhalt bestimmt!**

Der Hüfthalt hängt davon ab, ob man mit den Hüften Kontakt mit seinem Kajak hat. Fehlt ein solcher Kontakt, weil man sich versehentlich ein Seekajak mit zu breitem Sitz gekauft hat, muss man die Seiten der Sitzschale etwas - z.B. mit Isomatte - auspolstern.

Der Schenkelhalt setzt voraus, dass die Schenkel seitlich am Süllrand Halt finden. Die Süllränder werden daher meist so ausgeformt, dass sie solch einen Schenkelhalt bieten können. Leider sind solche Ausformungen auf eine bestimmte Körpergröße ausgerichtet. D.h. ist der Kanute zu groß bzw. zu klein, nutzen solche Ausformungen nicht viel. Am idealsten wäre es, wenn verstellbare Schenkelstützen verwendet werden. Leider gibt es bislang nur wenige Seekajaks, die mit solch verstellbaren Schenkelstützen ausgerüstet werden. Lediglich bei PE-Kajaks gehören sie immer häufiger schon zur Standardausrüstung (z.B. Prijon, Wilderness, P&H, Necky), wahrscheinlich weil solche Kajaks immer häufiger im Verleihgeschäft eingesetzt werden und die Verleiher jene Kajaks vorziehen, die passgerecht auf die Größe ihrer Kunden eingestellt werden können. Siehe hierzu auch den Beitrag:

„Volumen & Sitzhalt. Zwei kaufentscheidungsrelevante Kriterien“

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

Übrigens, bei einer Sitzprobe an Land kann man sich nur einen recht unvollständigen Eindruck vom Schenkelhalt machen; denn ist doch noch alles trocken. Paddelt man aber erst einmal auf dem Wasser und ist alles – nämlich: Hose & Sitzluke - leicht angefeuchtet, dann wundert man sich plötzlich, wie rutschig man in der Luke sitzt, auch wenn man mit aller Kraft versucht, seine Schenkel zu spreizen.

Der Fußhalt unterstützt den Schenkelhalt; denn nur wenn die Füße richtigen Halt finden, d.h. leicht angewinkelt gehalten werden können, ist es möglich, seine Schenkel so zu spreizen, dass sie am Süllrand Halt finden können.

Was aber hat der richtige „Sitzhalt“ mit der Kippligkeit zu tun? Außerdem, beim Vorwärtspaddeln setzt man doch auch Füße und Hüfte ein, um möglichst effizient voranzukommen. Da stört doch zumindest der Hüft- und Schenkelhalt. Das trifft zu; denn Paddeln ist nicht nur Arm- und Rücken-, sondern auch Beinarbeit. Bis zu ca. 30% der Paddelkraft kommt aus den Beinen. Deshalb ist es wichtig, dass man bei jedem Paddelschlag die Beine bewegen kann, was voraussetzt, dass die Schenkel nicht gespreizt und unter dem Süllrand geklemmt sind. Wenn aber der Seegang zu kabblig wird, fängt jedoch das Seekajak an zu kippen. Dieses Kippen kann man im Allgemeinen nur dann in den Griff bekommen, wenn ruck-zuck die Schenkel unter den Süllrand geklemmt werden können. Spätestens bei einem Brecher von der Seite, wenn man zur brechenden Welle hin stützen muss und dann von der brechenden Welle zunächst seitwärts surfend, anschließend u.U. rückwärts bzw. vorwärts surfend mitgenommen wird, sind alle Küstenkanuwanderinnen und -wanderer auf festen Schenkel- & Hüfthalt angewiesen, anderenfalls gelingt es ihnen

nicht, schnell & weit genug das Seekajak zu kanten und sich dabei in der Sitzluke zu halten. Die Folgen des „mangelhaften Sitzhalts“ kennen die meisten Flusswanderpaddlerinnen und -paddler: erst kipgelt es, dann kentert man und fällt anschließend fast automatisch aus der Sitzluke.

6. Kippligkeit kann auch durch eine „Steueranlage“ beeinflusst werden

Ein Seekajak mit Steuer sind weniger kipplig als dasselbe ohne Steuer; denn das Steuerblatt dämpft die Kippelbewegung. Wem also ein Seekajak ohne Steuer zu kipplig erscheint, sollte mal prüfen, wie es kipgelt, wenn es über ein Steuer verfügt.

Aber was ist, wenn man mit einem Seekajak durch die Brandung Richtung Land paddeln möchte? Um das Steuer nicht bei einer unkontrollierten Grundberührung zu beschädigen, zieht man es i.d.R. vorher aufs Achterdeck. Dann wird es jedoch doppelt kritisch; denn ohne die dämpfende Wirkung des Steuerblatts wird das Seekajak wieder kippliger, und zwar gerade in einer Situation, bei der man besonders leicht kentern kann.

Außerdem stört ein Steuer, egal ob herunter gelassen oder hoch gezogen, wenn man von einem Brecher seitwärts, aber auch rückwärts mitgenommen wird. Insbesondere beim Seitwärtstransport kann man über das Steuer stolpern, wenn es noch unten hängt. Aber auch wenn es auf dem Achterdeck liegt, sind Probleme mit dem Steuer nicht auszuschließen, da der Brecher auf das Steuerblatt drückt und so einen Impuls zum Kentern Richtung Wellenlee auslösen kann. Lediglich bei Steueranlagen, deren Steuerblatt ins Unterwasserschiff eingezogen werden kann (sog. integrierte Steueranlage, wie sie Lettmann und Pietsch & Hansen anbieten), gibt es solche Probleme nicht.

7. Kippligkeit hat auch etwas mit „Paddelschlagtechnik“ zu tun

Kipgelt ein Seekajak, ist das eigentlich nicht immer schlimm; denn sonst würde man längst nur noch ein Seekajak mit Ausleger paddeln. D.h.:

?? Kippen gehört zum Seekajak wie Seegang zum Küstenkanuwandern. Man muss einfach nur in der Lage sein, das Kippen und den Seegang zu beherrschen!

Kanuten mit Körperbeherrschung & Gleichgewichtsgefühl haben es da leichter. Aber beides zu haben, reicht allein nicht aus. Man muss auch die entsprechende Paddelschlagtechnik beherrschen, damit man beim Kippen des Seekajaks nicht kentert.

Die wichtigste Paddelschlagtechnik, mit der man das Kentern eines Seekajaks verhindern kann, ist die Paddelstütze (hier als: „flache“ und als „hohe“ Paddelstütze). Meist setzt man die flache Stütze ein. Auch im brechenden Seegang funktioniert sie. Erfahrene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer machen sich übrigens keine Gedanken mehr darüber, wann oder wann nicht sie mit welcher Paddelstütze eine Kenterung verhindern sollen; denn sie stützen reflexartig. Der Stüttschlag gehört einfach mit zum Paddeln, wie der Vorwärts- oder Konterschlag, bzw. wie der Stockeinsatz beim Alpinski fahren.

Beim Kauf eines Seekajaks sollte man jedoch nicht voll auf die Beherrschung der Paddelstütze vertrauen und die Kippligkeit eines Seekajaks außer Acht lassen; denn wer beim Paddeln im Seegang zu viel stützen muss, kommt mit seinem Seekajak nur langsamer voran. Das gilt auch bzgl. der anderen – hinsichtlich des Vorwärtsschritts weniger effizienten – Paddelschlagtechniken, mit denen man ebenfalls dem Kippen eines Seekajaks entgegenwirken kann, wie z.B. Bogenschläge (die stützende Wirkung eines weit ausladenden Paddelschlags ist nämlich größer, als die eines steil geführten Vorwärtspaddelschlags), kurze Vorwärtspaddelschläge (je kürzer die Durchzugsphase, je höher die Schlagzahl, desto schneller kann man auf Kippelbewegung des Seekajaks

reagieren), dynamische Stüttschläge (nach einem Vorwärtsschlag erfolgt ein Retourschlag mit Stützwirkung, um ein kippelndes Seekajak zu stabilisieren).

Wer dieses Repertoire an Paddelschlägen beherrscht, wird weniger Probleme mit einem kippligen Seekajak haben. Siehe hierzu auch den Beitrag:

„Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang. 10 tempobeeinflussende Situationen“

☞ www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf

8. Kippligkeit wird durch ein „geflutetes“ Seekajak gefördert

Was nützt einem ein Seekajak, wenn es in der größten Not, die Küstenkanuwanderinnen und -wanderer erleiden können, vor lauter Kippligkeit unbeherrschbar wird? Der Kippligkeitstest sollte also auch jene Situation mit einbeziehen, für die gerade Seekajaks gebaut werden, nämlich die Situation nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg. Nicht immer paddelt man nämlich mit Kameraden zusammen bzw. nicht jeder Seegang erlaubt es den Kameraden, einem „Kenterbruder“ solange zu helfen, bis er wieder sein Seekajak fahrfertig hat, d.h. bis dass er die Spritzdecke geschlossen und die Sitzluke gelenzt hat. Siehe hierzu die folgenden beiden Beiträge, in denen von Kenterungen berichtet wurde, die zum Seenotfall führten, da es den gekenterten Kanuten letztlich nicht gelang, sich in ihren Seekajaks, dessen Sitzluke randvoll geflutet war, über Wasser zu halten:

„Risiko Küstenkanuwandern I: Zur Veranschaulichung der Risikoabschätzung die Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls auf der Nordsee (Nordfriesland)“

☞ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf

„Risiko Küstenkanuwandern II: Analyse eines Seenotfalls vor Baltrum (Ostfriesland)“

☞ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf

Jedes Seekajak ist mit randvoll gefluteter Sitzluke kipplig. Daher ist Folgendes wichtig:

?? **Der „Kenterbruder“ muss möglichst schnell sein Seekajak wieder fahrbereit bekommen, d.h. es dürfen keine Probleme beim Wiedereinstieg, Spritzdeckeschließen und Lenzen auftreten!**

Voraussetzung dafür sind auf dem Vorderdeck montierte Rettungshalteleinen. Nur dann ist es für die helfende Begleitung relativ problemlos möglich, das „Kenterkajak“ so zu halten, dass der „Kenterbruder“ wieder zurück ins Kajak klettern und solange gehalten werden kann, bis er wieder fahrtüchtig ist. Eine weitere Voraussetzung ist neben der mindestens doppelten Abschottung eine Lenzpumpe. Am effizientesten arbeiten – wenn sie funktionieren - fest installierte E-Pumpen, am ineffizientesten sind irgendwelche Schwämme oder Wasserschaufeln; dazwischen liegen tragbare Handpumpen, die einem jedoch bei Seegang Probleme bereiten können, wenn es einem nicht gelingt, die Spritzdecke während der Dauer des Lenzvorganges geschlossen zu halten bzw. ein erneutes Kentern zu vermeiden.

Ja, und was macht der „Kenterbruder“, wenn keine Kameraden verfügbar sind, die ihn beim „Reentry & Pump“ unterstützen können. Nun, mit Hilfe des „Reentry & Roll“ bzw. des „Paddelfloats“, des „Paddelschafffloats“ (Zölzer) oder eines „Rollingfloats“ (Brose) kann es ihm u.U. gelingen, zurück in die dann meist geflutete Sitzluke zu klettern. Aber was ist, wenn dann das geflutete Seekajak so extrem kipplig ist, dass der „Kenterbruder“ weder in der Lage ist, die Spritzdecke zu schließen und die Sitzluke zu lenzen, noch mit dem gefluteten Seekajak Richtung ruhiger Gewässerpassagen zu paddeln. Wer also Wert darauf legt, auch noch nach einer Kenterung sein geflutetes Seekajak einigermaßen zu beherrschen, der sollte den „Kippligkeitstest“ auch auf Seekajaks mit gefluteter Sitzluke ausdehnen.

9. Kippligkeit hat auch etwas mit „Psyche“ zu tun

Zum Kippeln gehören immer zwei, ein Seekajak und jemand, der mit ihm paddelt. Dabei gilt Folgendes:

?? Fürchtet man sich vor der Kippligkeit, weil man Angst hat, zu kentern, „merkt“ dies das Seekajak sofort und wird noch kippliger!

Das bleibt nicht ohne Folgen für die in einem aufsteigende Angst, d.h. man wird noch ängstlicher und anschließend wird das Seekajak noch kippliger usw. usf.

Aber was kann man als Küstenkanuwanderin bzw. –wanderer gegen diese „Aufschaukelei“ von Angst und Kippligkeit machen? Nun, zuerst sollte man checken, ob die ganze Kippligkeit eingebildet oder real ist. Liegt es an einem selber und merkt man, dass man seine Psyche nicht in den Griff bekommt, muss man sich für ein anderes Seekajak entscheiden, das weniger kipplig ist.

Und was ist, wenn man sich schon ein Seekajak gekauft hat und später stellt sich heraus, dass es einem zu kipplig ist? Dann bieten sich zwei Möglichkeiten an. Entweder man verkauft es mit einem satten Abschlag, damit man es endlich los wird und sich ein neues, weniger kippliges Seekajak kaufen kann. Oder man paddelt und paddelt in der Hoffnung, dass man sich an die Kippligkeit des Seekajaks gewöhnen kann. Gegebenenfalls paddelt man zwischendurch noch ein kippligeres Kajak, z.B. ein Abfahrtsboot (das sind Rennboote für Streckenfahrten im Wildwasser). Vielleicht bekommt man auf diese Weise seine „Kippelallergie“ langsam in den Griff.

10. Kippligkeit ist nicht nur „Gewöhnungssache“

Wie kipplig darf nun ein Seekajak sein?

?? Spätestens nach 3 Tagen Probefahrt mit dem üblichen Fahrtengepäck bei realistischen Seegangsbedingungen sollte einem die Kippligkeit eines Seekajaks nicht mehr stören!

D.h. etwas kipplig darf ein Seekajak ruhig sein. Insbesondere wenn man gerade in ein Seekajak gestiegen ist und man noch nicht Fahrt aufgenommen hat, kommt einem das meist etwas kipplig vor. Wichtig ist es aber, dass diese Kippligkeit einen nicht beim Vorwärtspaddeln behindern darf. Ich meine, dass für Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die keine Paddelanfänger mehr sind, 3 Tage Training ausreichen müssten, um diese Kippligkeit in den Griff zu bekommen. Haben sie das nach 3 Tagen immer noch nicht geschafft, dann ist das Seekajak einfach zu kipplig für sie. Es bestehen wohl Chancen, dass sie diese Kippligkeit beherrschen lernen, aber dann müssten sie schon Zeit zum Training haben. Wer nur 4 oder 5 Wochenenden im Jahr aufs Meer hinaus paddelt, der wird wohl recht lange brauchen, bis er sich – wenn überhaupt - in seinem kippligen Seekajak endlich wohl fühlt.

In Anbetracht dessen, dass es auch weniger kipplige Seekajaks gibt (siehe hierzu die Tab.), kann man sich fragen, warum man diese Mühen und die damit verbundenen Ängste in Kauf nehmen sollte, nur weil die u.U. vage Hoffnung besteht, irgendwann einmal mit der Kippligkeit eines Seekajaks zurechtzukommen. Welche Vorteile bietet denn ein solches Kajak, dass man sich damit abfinden sollte, die nächsten Monate oder gar Jahre ein kippliges Seekajak zu paddeln. Manchmal liegt es am Design, d.h. der Form eines Seekajaks. Vielfach ist es die bloße Vermutung, dass das in die engere Wahl gezogene Seekajak sich schneller paddeln lässt. Aber wer nicht bereit ist, sich durch entsprechendes wöchentliches Training an die Kippligkeit eines solchen Kajaks zu gewöhnen, der wird auch

nicht die Kraft aufbringen, solch ein schnelles Kajak bis auf jenen Tempobereich (ca. ab 5 Knoten = 9,3 km/h) zu beschleunigen, bei dem es eigentlich erst anfängt, seinen Vorteil des geringeren Wasserwiderstandes auszuspielen. Außerdem stützen die in der obigen Tabelle gebrachten Daten nicht dieses Vorurteil, dass nämlich ein schnelles Seekajak auch kipplig sein muss. Z.B. sind insgesamt 18 Seekajaks kippliger als der „Artisan Millenium“, aber 14 dieser kippligeren Kajaks haben bei 9,3 km/h einen höheren Wasserwiderstand, d.h. sind langsamer.

Was macht man nun, wenn man nicht die Chance hat, ein Seekajak unter realistischen Bedingungen zu testen. Eigentlich sollte man dann warten, bis sich eine solche Gelegenheit zum Test ergibt. Bieten doch die Hersteller und Händler renommierter Seekajaks immer die Möglichkeit an, ein Seekajak über das Wochenende für eine Probefahrt auszuleihen. Nutzt man nicht dieses Angebot, dann empfehle ich einem Seekajakanfänger zumindest unter „Ententeichbedingungen“ eine Probefahrt zu machen, und zwar in einem leeren Seekajak mit hochgezogenem Steuerblatt und zu prüfen, ob er unterwegs auf dem Wasser, d.h. ohne sich am Ufer festzuhalten bzw. mit seinem Paddel stützen zu müssen, in der Lage ist:

- ?? die Spritzdecke festzumachen,
- ?? eine Paddeljacke überzuziehen,
- ?? eine Thermoskanne aus der Sitzluke zu holen, den Becher abzuschrauben und mit der Flüssigkeit zu füllen, die sich in der Thermoskanne befindet,
- ?? und so nach hinten zu schauen, dass er das Heck des Seekajaks und alles, was dahinter liegt, einsehen kann.

Anschließend sollte noch gecheckt werden, ob das Seekajak über etwas „Endstabilität“ verfügt. Dazu paddelt man mit dem Seekajak ins flachere Wasser bis an die Uferböschung, hält das Paddel etwa in Brusthöhe und kantet das Seekajak langsam solange an, bis man seine „Endstabilität“ spürt, d.h. in der Lage ist, das Seekajak im gekanteten Zustand zu halten, ohne zu kentern. (Sollte man bei diesem Versuch merken, dass das Kajak kentern will, verhindert man das, indem man sich mit seinem Paddel an der Uferböschung oder am Grund oder auf der Wasseroberfläche abstützt.) Wie groß diese „Endstabilität“ mindestens sein soll und höchstens sein darf, darüber gibt es leider keine Aussagen. Vielleicht liegt das auch daran, dass die Relevanz der Unterschiede bei der „Endstabilität“ verschiedener Seekajak maßlos überschätzt wird; denn anderenfalls dürften Seekajaks wie der „Bahiya“ (P&H) und „Expedition“ (Current Design) kaum Käufer finden.

Sind mit einem Seekajak, dass man kaufen möchte,

- ?? diese vier Aufgaben nur unter großen Anstrengungen auszuführen<.
- ?? ist man zusätzlich nicht in der Lage, die „Endstabilität“ dieses Seekajaks zu erfüllen,
- ?? und verfügt es zusätzlich über keinen Sitzhalt und keinen Kielsprung,

dem empfehle ich, auf den Kauf des Kajaks zu verzichten, auch wenn es sonst die anderen Bedingungen der „Seetüchtigkeit“ erfüllt. Wer das nicht einsehen will, der sollte sich ernsthaft überlegen, doch noch mit dem kippligen Seekajak eine Probefahrt unter realistischen Bedingungen zu unternehmen. Anderenfalls ist nicht auszuschließen, dass man sich ein Seekajak gekauft, welchem einem die Freude am Küstenkanuwandern nimmt.

Text: Udo Beier

8.11.2004 **Eskimo-Kajaks** (Geschichte)

Im SEA KAYAKER stellt Christopher Cunningham das folgende Buch vor:

- ?? **J.D.Heath/E.Arima:**

**Eastern Arctic Kayaks:
History, Design, Technique
University of Alaska Press 2004 (164 S.) (Preis: \$ 45,-)**

In dem Buch bringen auch J.Brand, H.Collings, H.Golden, H.C.Petersen, J.Rosing und G.Stamer Beiträge.

Folgende Kapitel enthält das Buch:

- ?? Kayaks for Greenland (Heath);
- ?? Using Greenland Paddles (Stamer);
- ?? 11 Arctic Kayaks (Golden);
- ?? 2 Arctic Kayaks (Collings);
- ?? 11 Arctic Kayaks (Brand);
- ?? Kayaks of the East Canadian Arctic (Arima);

Bezug: z.B. www.seakayakermag.com

8.11.2004 **Kenterung mit tödlichem Ende** (Ausbildung)

Was mancher Seeanfänger bzw. Fahrtenleiter befürchtet, ist nun eingetreten, zumindest in den USA: eine tödlich endende Kenterung, bei der es dem in Panik geratenen Kanuten nicht möglich war auszusteigen, da sich die Spritzdecke nicht vom Süllrand löste.

Da in Deutschland i.d.R. Seeanfänger keine Paddelanfänger sind, die ohne Paddelkenntnisse und somit „Kenterfahrten“ gleich aufs Meer hinaus fahren, beschränkt sich die Angst der meisten Seeanfänger eigentlich nur darauf, dass sie in der Hektik einmal vergessen könnten, vor dem Ablegen die Spritzdecke so zu schließen, dass die Halteschlaufe herauschaut. Immerhin musste ich bei meinen Touren deshalb schon zweimal einem Kameraden helfen. Ich merkte, dass er nach einer Kenterung aussteigen wollte, aber nicht konnte. Ich paddelte sofort zu ihm hin und legte mich mit meinem Seekajak seitwärts zu seinem Seekajak, um ihn die Gelegenheit zu geben, sich irgendwo an meinem Boot hochzuziehen (sog. „Eskimorettung“). Damit ich vom „Kenterbruder“ nicht selber gekentert werde, stützte ich mich mit meinem Paddel auf dem gekenterten Kajak ab.

Im SEA KAYAKER berichtet nun Charles A. Sutherland in dem Beitrag:

„The Loss of a Novice. The Tragic Consequences of an Unexpected Capsize“

über den Tod eines Anfängers (51 Jahre), der bekleidet mit Neo und Schwimmweste bei einer Ausbildungsfahrt bei +24° C Luft- und +15° C Wassertemperaturen entlang der Küste am Rande eines befahrenen Fahrwassers während der Übung der flachen Paddelstütze ca. 30 m vom Strand entfernt im ruhigen, aber tiefen Wasser kenterte, vor Panik hektisch im Wasser herumplantschte (sog. „aktive“ Panik), statt kontrolliert die Spritzdecke zu öffnen, ca. 10-15 Sekunden unter Wasser blieb, Wasser einatmete, mit Kameradenhilfe ausstieg, noch ca. 5 Minuten ansprechbar war, dann ohnmächtig wurde und 1 Std. später starb. – Übrigens, zu Beginn der Tour wurde den Kursteilnehmern an Land gezeigt, wie man nach einer Kenterung aussteigt. Die Aussteigübungen im Wasser sollten jedoch wegen der Wassertemperaturen erst am Ende der Tour durchgeführt werden.

Ich persönlich hat eine ähnliche Situation auch einmal erlebt, zum Glück im Hallenbad. Eine nicht unerfahrene Kanutin sollte zu Beginn einer Rettungsübung bewusst kentern, unter Wasser die Spritzdecke öffnen und dann aussteigen. Nachdem sie kenterte, geriet sie sofort in Panik, statt sich nach vorne zu legen, die Spritzdeckenschlaufe zu ergreifen und die

Spritzdecke zu öffnen, legte sich nach hinten und verharrte in dieser Stellung (sog. „passive“ Panik) bis wir Kanuten, die am Beckenrand standen, stutzig wurden, das Heck des Kenterkajaks ergriffen und soweit hoch hoben, dass die Kanutin Luft holen und ihre Sitzluke verlassen konnte. Nach einer Verschnaufspause setzte sich die Kanutin nach 30 Minuten nochmals in ihr Kajak und stieg nach einer freiwillig herbeigeführten Kenterung ohne Probleme aus.

In dem Beitrag werden einzelne Punkte angesprochen, u.a. dass

- ?? zu Beginn einer Tour mit Anfängern Ausstiegsübungen vorzunehmen sind, wobei die erste Kenterung ohne Spritzdecke und im Flachen bzw. Schwimmbad zu erfolgen habe, und zwar unter Aufsicht eines Helfers, der jederzeit dem gekenterten Kanuten zu Hilfe eilen kann;
- ?? Anfänger in Kajaks mit großer Sitzluke paddeln sollten, die mit Spritzdecken auszurüsten sind, welche sich schon dann lösen, wenn man beim Kentern aus der Sitzluke fällt;

Bei der Diskussion des Seenotfalles ist jedoch auf die folgenden Punkte nicht eingegangen worden:

- ?? Nach der Kenterung versuchte ein Mitpaddler per Signalpfeife die in der Nähe vorbei fahrende Schifffahrt auf den Notfall aufmerksam machen. Man sollte jedoch wissen, dass - wie der Schwamm das ineffizienteste Ausrüstungsteil ist, um ein Seekajak zu lenzen – eine Signalpfeife das ineffizienteste Seenotsignalmittel ist. Natürlich gilt auch hier: „Besser als gar nichts!“, aber mit jeder Art Seenotleuchtsignal (z.B. Leuchtkugeln , Seenotfallschirmraketen, Rauch- bzw. Leuchtfackel) hätte man leichter auf sich aufmerksam machen können. Es ist erstaunlich, dass die verantwortliche Ausbilderin keine solchen Signalmittel einsetzte, bzw. versuchte, über UKW-Sprechfunk auf die Notlage aufmerksam zu machen.
- ?? Der eigentliche Grund der Kenterung war das Üben der flachen Stütze. Anlässlich von Brandungsübungen, die ich jährlich am Strand von St. Peter-Ording veranstalte, hatte ein mich unterstützender Ausbilder ebenfalls mit den Kursteilnehmern die flache und hohe Stütze trainieren wollen. Gleich bei der Demonstration kenterte er versehentlich, rollte jedoch wieder hoch. Anschließend kenterten ebenfalls ca. 50 % jener Teilnehmer, die ernsthaft versuchten, die flache Stütze zu üben. Seitdem empfehle ich, bei den Stützübungen wie folgt vorzugehen:
 - (a) Übung der Stütze an Land, d.h. im Trockenen.
 - (b) Übung im sehr flachen Wasser (ca. 50 cm tief), sodass der Übende sich im Falle einer Kenterung sofort mit dem Paddel auf dem Grund abstützen und wieder hochdrücken kann.
 - (c) Übung im flachen Wasser (ca. 100-150 cm tief), sodass der Übende zugleich erfährt, wie leicht es ist – entsprechende Wassertiefe vorausgesetzt -, sich nach einer Kenterung per Paddel wieder aufzurichten, statt einfach auszusteigen.
 - (d) Übung mit Stützen auf dem parallel neben sich liegendem Kajak eines Mitpaddlers, und zwar als Ausgleich dafür, falls die Übungen (b) und (c) mangels flachen Wassers nicht durchgeführt werden können.
 - (e) Übung während der Fahrt, d.h. während des Paddelns nimmt man etwas Tempo auf und versucht dann nach ein paar Paddelschlägen immer häufiger mal links, mal rechts, mal flach, mal hoch zu stützen. Zunächst sollte das zaghafte erfolgen, damit man das Gefühl bekommt, wie man das Paddelblatt einsetzen, d.h. anwinkeln, muss und welche Wirkung das stützende Paddelblatt entfalten kann. Anschließend sollte man sich so auf die Paddelstütze verlassen können, dass man sich traut, beim Stützen mit der Schulter das Wasser zu berühren.
 - (f) Übung bei brechendem Seegang zwecks realistischen Einsatzes der flachen bzw. hohen Stütze hin zur brechenden Welle. Bei etwas höherer Brandung kann das mit Kameradenhilfe erfolgen, und zwar dergestalt, dass im ca. 50-100 cm tiefem

Wasser der Helfer das Kajak mit dem Üben den seitwärts zur Welle hält, sodass dieser die Möglichkeit hat, relativ häufig hintereinander in der brechenden See zunächst die flache und anschließend die hohe Stütze zu üben, ohne dass er Angst zu haben braucht, dabei zu kentern.

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Dez. 2004, S.42-45 – www.seakayakermag.com

8.11.2004 **Rollübungen** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER stellt Doug Alderson in dem Beitrag:

„Back into Rolling“

Übungen zum Erlernen der kurzen Bogenschlagrolle im flachen Wasser vor. Kernidee dieser Rollübungen ist die Verwendung eines Schaumstoff-Paddelfloats, welches der übende Kanute auf die eine Seite seines Paddels steckt. Das Paddelblatt erhält dadurch so viel Auftrieb, sodass der Übende quasi in Zeitlupe den zum Rollen nötigen Paddelschlag anwenden kann, ohne dass dabei das Paddelblatt allzu schnell abtaucht. Zur Veranschaulichung der einzelnen Bewegungsabläufe werden 11 Fotos gebracht.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Dez. 2004, S.22-27 – www.seakayakermag.com

8.11.2004 **Bootstest: Bahiya (P&H/GB) und Chatham 16 (Necky/CDN)** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER ist ein Testbericht über folgende beide Seekajaks veröffentlicht worden:

?? **Bahiya (Hersteller: P&H)**

533x52cm; ca. 299 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 332 Liter)
 gefirstetes Vorderdeck (fördert Wasserablauf bei Seegang)
 3-fach Abschottung, Skeg o. Heckumklappsteuer
 integrierte Kompass, Hand- o. Fußlenzpumpe
 Sitzluke: 71x38cm (mit starren Schenkelstützen)
 Lukendeckel: 1 ovaler und 2 runde Weichplastiklukendeckel
 Gewicht: 25,7 kg
 ↗ www.seakayakermag.com/PDFs/Oct04_Bahiya.pdf

?? **Chatham 16 (Hersteller: Necky)**

497x56cm; ca. 316 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 351 Liter)
 3-fach Abschottung, Skeg
 integrierte Kompass
 Sitzluke: 78x36cm (mit verstellbaren Schenkelstützen)
 Lukendeckel: 1 runder und 2 ovale Weichplastiklukendeckel
 Gewicht: 23,0 kg
 Hinweis: auch in PE erhältlich (26,8 kg)
 ↗ www.seakayakermag.com/PDFs/Oct04_Chatham.pdf

Einzelne Testpersonen (je Boot 3 unterschiedliche Tester) hatten nur wenig an diesen beiden Seekajaks auszusetzen:

Bahiya:

?? Schwierigkeiten, die Neo-Spritzdecke über den Süllrand zu ziehen, da der Abstand zum Deck zu eng ist; (ab Modell 2004 verbessert!)

- ?? geringe Anfangsstabilität, mäßig Endstabilität (d.h. kipplig);
- ?? Kurven fahren mit Ankanten erfordert hohes Balancegefühl, ohne Ankanten kommt man jedoch nur langsam herum.

Chatham:

- ?? Skeg-Kabel ist im Gepäckraum ungünstig verlegt (Beschädigungsgefahr?);
- ?? etwas langsam;
- ?? hohe Anfangsstabilität behindert das Ankanten.

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

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

Zum Vergleich ein Seekajak-Rennboot:

FW 2000 (562x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 2,89 kg
 max. Krängungsmoment: 22,2 Nm bei 45-55°

Extreme (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / 5 kn = 2,93 kg
 max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35-45°

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,60 kg / 5 kn = 3,51 kg
 max. Krängungsmoment: 73,3 Nm bei 45°

Artisan Millenium (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,61 kg / 5 kn = 3,25 kg
 max. Krängungsmoment: 90,9 Nm bei 45°

Inuk (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 2,95 kg
 max. Krängungsmoment: 71,8 Nm bei 40°

Sirius M (520x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg
 max. Krängungsmoment: 62,2 Nm bei 40°

Storm (PE) (517x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg
 max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35°

Bahiya (GFK) (533x52 cm; ca. 299 Liter Volumen) – P&H (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,64 kg / 5 kn = 3,67 kg
 max. Krängungsmoment: 51,4 Nm bei 35°

Romany Explorer (533x55 cm; ca. 340 Liter) - Nigel Dennis (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,55 kg
 max. Krängungsmoment: 90,0 Nm bei 40°

Viking (498x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,64 kg
 max. Kränkungsmoment: 70,3 Nm bei 40°

Viviane (580x55cm; ca. 392 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 2,99 kg
 max. Kränkungsmoment: 101,7 Nm bei 55°

Barracuda (PE) (508x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,23 kg
 max. Kränkungsmoment: 67,9 Nm bei 45°

Yukon Eski (500x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,49 kg
 max. Kränkungsmoment: 61,0 Nm bei 40°

Kodiak (PE) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg
 max. Kränkungsmoment: 96,3 Nm bei 45°

Quest (536x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,67 kg
 max. Kränkungsmoment: 70,0 Nm bei 40°

Aquanaut (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - VCP (GB)
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg
 max. Kränkungsmoment: 80,1 Nm bei 40°

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

Chatham 16 (GFK) (497x56 cm; ca. 316 Liter Volumen) – Necky (CDN)
 2 kn / 3 kn / 4 kn / 4,5 kn / 5 kn / 6 kn
 0,42 / 0,89 / **1,78** / 2,69 / 4,37 / 7,82 kg
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg
 max. Kränkungsmoment: 88,2 Nm bei 40°

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)
 0,44 / 0,92 / **1,87** / 2,56 / 3,95 / 6,99 kg
 Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg
 max. Kränkungsmoment: 93,6 Nm bei 40°

Zum Vergleich ein Faltboot:

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

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Dec. 2004, S.10-15 – www.seakayakermag.com

Technische Daten:

www.seakayakermag.com/PDFs/Oct04_Bahiya.pdf
www.seakayakermag.com/PDFs/Oct04_Chatham.pdf

7.11.2004 Tourentipp: Rund Fehmarn (**Revier/Inland**)

Schleswig-Holsteins größte, nicht aber längste Insel liegt im Osten, und zwar in der Ostsee. Sie hat einen Umfang von ca. 60 km und eine Küstenlinie von knapp 70 km. Für eine Küstenkanuwanderung bietet sie sich geradezu an, da man - bis auf die Orther Reede - immer neben sich das Ufer hat. Meist handelt sich bei der Uferbeschaffenheit um Sandstrand. Lediglich im Südosten - bei Staberhuk - gibt es am Südufer Felsklamotten.

Vorsicht

Die Umrundung von Fehmarn ist bei konstant sicherem Wetter, d.h. bei Flaute & Ententeichbedingungen, eigentlich unproblematisch. Paddelt man doch praktisch die ganze Zeit in unmittelbarer Ufernähe. Wenn es kritisch wird, begibt man sich einfach ans rettende Ufer. Trotzdem kann es bei der Umrundung Schwierigkeiten geben, die einen daran hindern könnten, die Rundtour zu vollenden:

- ?? Zum einen kann man bei aufländigem Wind ab 4 Bft. **Brandung** erleben, die nur noch seegangstüchtige Kanutinnen und Kanuten meistern können, und bei ablandigem Wind kann man nach einer Kenterung - sofern der Wiedereinstieg nicht gelingt - hinaus auf offenes Wasser treiben.
- ?? Zum anderen kann einen der Seegang vor der Einfahrt des **Fährhafen Puttgarden** überfordern. Besonders bei Wind aus NW über N und O bis SO wird die Windsee von den 800 m weit ins Meer hinausragenden Hafemolen reflektiert und lässt eine unangenehme **Kabbelsee** entstehen, die zusätzlich um eine Dimension kabbeliger wird, wenn sie sich mit den **Dampferwellen** der Fährschiffe vermischt.
- ?? Last not least besteht bei der Querung der Puttgardener Hafenein-/ausfahrt **Kollisionsgefahr**. Besondere Verkehrsvorschriften sind zu beachten (s. "Kurz-Infos"). Ansonsten sollte man die Hafeneinfahrt möglich dicht und schnell queren, und zwar nur dann, wenn keine Fähre ein- bzw. auslaufen möchte. Übrigens, dreht sich im Hafen die Radaranlage eines Fährschiffes, so steht sein Auslaufen bevor und man sollte lieber mit der Querung warten, bis es den Hafen verlassen hat ist und dann nochmals prüfen, ob nicht eine aus Rødby kommende Fähre gerade einlaufen will.

Umrundungsrichtung

Ist für die nächsten 2 – 3 Tage schwachwindiges Wetter angesagt, spielt die Umrundungsrichtung keine Rolle. Ansonst sollte man es vom Wind abhängig machen, ob man mit oder entgegen dem Uhrzeigersinn Fehmarn umrundet

- ?? Sind für den zweiten Tag stärkere **westliche Winde** angesagt, empfiehlt es sich, Fehmarn im Uhrzeigersinn zu umrunden, um die ca. 19 km lange Westseite von Fehmarn (zwischen Fehmarnsundbrücke und Markelsdorfer Huk) möglichst noch bei schwachem Wind hinter sich zu bringen; denn wenn es erst einmal aus Richtung West bläst, erlebt man an der Westküste Fehmarns Brandung und Grundseen. Wer solchen Seegang nicht beherrscht, wird wohl irgendwann kentern und dann seine Tour abbrechen müssen.
- ?? Bei stärkeren **südlichen Winden** herrschen an der ca. 13 km langen Südseite Fehmarn Brandungs- und Grundseebedingungen. Wer nicht ganz so brandungsfest ist, sollte sich einen Einsatzort nahe der Fehmarnsundbrücke suchen und ebenfalls im Uhrzeigersinn Fehmarn umrunden, in der Hoffnung dass dann am Tag, wenn man die Südküste erreicht, der Wind gedreht oder an Stärke nachgelassen hat.
- ?? Und bei **Winden aus nördlicher bis östlicher Richtung**? Nun, ab 4 Bft. werden alle weniger erfahrenden Kanuten auf der ca. 23 km langen nordöstlichen Seite Fehmarns (zwischen Markelsdorfer Huk und Staberhuk) Probleme bekommen, egal wie sie die Umrundung ansetzen. Bläst es aus SO, bietet sich jedoch eine Umrundung entgegen dem Uhrzeigersinn an, da man dann vom Rückenwind unterstützt wird. Leider muss man zuvor die Südseite Fehmarns überwinden, wo der

Südostwind unangenehmen Seegang erzeugen kann. Und bläst es aus NW, sollte man im Uhrzeigersinn paddeln, wenn da nicht die Westseite Fehmarns wäre, wo der Nordwestwind Brandungsbedingungen verursacht.

- ?? Außerdem sollte der **Fährhafen möglichst bei ruhiger Wetterlage** passiert werden. D.h. wenn der Wind es erlaubt, sollte man - auch wenn dann eine Stunde später erst angelandet werden kann - lieber noch am späten Nachmittag oder Abend die Hafentour hinter sich bringen, statt kurz vor dem Hafen zu biwakieren und die Passage auf den nächsten Tag mit u.U. ungewissem Seegang zu verschieben.

Tourenverlauf

Rund Fehmarn sind knapp 60 km stehendes Gewässer. Wenn man gut ist, schafft man es in 2 Tagen, wer besser ist, in 1 Tag, und wer es gemütlich angehen will, benötigt dafür 3 Tage. Wer noch länger braucht, hat sich wohl unterwegs zu lang am Land aufgehalten.

1. Tag: Großenbroderfähre - Niobe-Denkmal (ca. 27 km)

Starten könnte man in Großenbrode. Die ideal erscheinende Einsatzstelle **Großenbroderfähre** ist jedoch ein privatwirtschaftlich genutzter Segelhafen. Das Einsetzen der Kajak wurde nicht mit Begeisterung aufgenommen. Es empfiehlt sich daher, eine Einsatzstelle direkt auf Fehmarn zu suchen, z.B. am **Burger Binnensee** auf der Südseite von Fehmarn.

Die Beschreibung der Tour erfolgt im Uhrzeigersinn. Aufgrund der Windvorhersagen bot sich die sofortige Fahrt entlang Fehmarns Westküste an, um den für den nächsten Tag angesagten 6er Westwind entlang der Nordostseite Fehmarns ablandig abwettern zu konnte.

Wer wenigstens einmal von beiden Seiten das Meer sehen möchte, sollte die **Orther Reede** nicht ausfahren sondern queren. Anschließend kommt ein Wasservogel-Reservat. Danach könnte man direkt vor dem **Markelsdorfer Huk** anlanden und eine große Pause einlegen.

Weiter geht es, vorbei am "**Niobe-Denkmal**": Hier erinnert der Mast der "Niobe" an das furchtbare Unglück, bei dem vor der Küste im Juli 1932 das Segelschulschiff versank und 69 Mann Besatzung in die Tiefe gerissen wurden!

Kurz danach, direkt hinter einem **Strandsee** geprägten Seevogel-Schutzgebiet, bietet es sich an zu biwakieren. Den richtigen Platz zu finden ist jedoch nicht immer so einfach. Insbesondere bei traumhaften Sonnenscheinfeiertagswetter haben die Angler Fehmarn fest im Griff, und zwar zu Land und zu Wasser. Ausgerüstet sind einige von ihnen mit aufgeblasenen Schwimmsesseln und Schwimmflossen an den Füßen. Und wo mal keine sind, trifft man auf Strandspaziergänger.

2. Tag: Niobe-Denkmal - Staberhuk (ca. 18 km)

Wehe wenn der Wind dreht und auflandig weht. Ab 5 Bft. aus Nordwest – Nord – Ost - Südost kann es große Probleme auf der Nordostseite von Fehmarn geben. Dann wacht man früh morgens auf und sieht direkt die in Augenhöhe einlaufende Brandung. Das ganze den Strandsee vorgelagerte **Puttgardenriff** scheint dann zu kochen. Jetzt zeigt es sich zu rächen, wenn man am Vortag trotz Ententeichbedingungen den Sprung vorbei am Fährhafen nicht hinter sich gebracht hat, weil man meint, dass 27 km Tagesetappe vollauf genügen.

Trotzdem sollte man als seetüchtiger Kanute den Start versuchen. Während einer Probefahrt entlang des Strandes kann man sich immer noch entscheiden, ob man weiter paddelt oder kurz vor dem Hafen von Puttgarden nahe eines Feldweges aussetzt, um den Fährhafen weiträumig über Land per Bootswagen zu umfahren (ca. 3 km).

Das größte Problem der Weiterfahrt wird die Passage vorbei an der **Hafeneinfahrt von Puttgarden** sein. Die Fährschiffe fahren hier fast im 10-Minuten-Takt hinein oder heraus. Paddelt man dicht an den mehrere 100 m ins Meer hinausragenden Hafentürmen vorbei, was nur vom 1.10.-30.4 erlaubt ist, hat man bei auflandigem Wind u.U. nicht nur mit Windsee und Grundseen, sondern auch mit Kreuzsee und Dampferwellen zu kämpfen. Während der Zeit vom 1.5.-30.9. ist jedoch der ganze Hafeneinfahrtssektor bis ca. 2 km hinaus für den "öffentlichen Verkehr gesperrt"; denn dann verkehren die Fährschiffe in noch kürzerem Takt zwischen Puttgarden und dem dänischen Rødby. Wie jedoch ein solcher Umweg mit einem Seekajak funktionieren soll, kann ich mir als sicherheitsbewusster Küstenkanuwanderer noch nicht einmal bei Flaute vorstellen:

- ?? In maximal 1 Minute kann man die max. 50 m breite Hafeneinfahrt passieren, wenn auch – sofern der Wind ungünstig steht – bei Kappelwasser. Wer aufmerksam den Fährverkehr beobachtet, kann mit großer Sicherheit einen Kollisionskurs mit einem Fährschiff vermeiden.
- ?? Draußen aber 2 km von der Hafeneinfahrt entfernt, ist das Fahrwasser, welches von den beiden Tonnen „Puttgarden 1“ und „Puttgarden 2“ begrenzt wird, nicht mehr nur 50 m, sondern ca. 1,6 km breit. Der Seegang ist dort wohl u.U. nicht mehr so kappelig, dafür aber muss man höllisch aufpassen, nicht von einem der vielen Fährschiffe übersehen zu werden. Wer 8 km/h schnell paddeln kann, und das schafft nicht jeder, benötigt für diese Passage mindestens 11 Minuten. Wenn er dann unerwartet auf einen Gegenstrom stößt, der hier schon bei ruhiger Wetterlage 1-2 Knoten (d.h. 1,8 – 3,7 km/h) und bei starkem Wind über 3 Knoten (ca. 5,5 km/h) erreichen kann, ist er plötzlich 20 Minuten und länger unterwegs.

D.h. draußen zwischen „Puttgarden 1“ und „Puttgarden 2“ ist im Gegensatz dicht vor der Hafeneinfahrt ein Kollisionskurs nicht auszuschließen!

Ca. 12 km südlich vom Fährhafen liegt der **Leuchtturm Staberhuk**. Dort bietet sich ein weiteres Biwak an. Es sind wohl dann nur noch ca. 14 km zurück zur **Fehmarnsundbrücke**, aber zwischen Staberhuk und Brücke liegt der **Fehmarnsund**. Wenn es dort aus westlicher Richtung bläst, hat man nicht nur mit Gegenwind, sondern auch mit einem Gegenstrom zu kämpfen, der bis zu 2,5 kn (ca. 4,6 km/h) erreichen kann. Ab einem 5-6er Gegenwind macht man dann wohl kaum noch Tempo. Wer bei Flaute 7-8 km/h schafft, wird bei solch einem Gegenwind höchstens noch 4-5 km/h übers Wasser erreichen, das sind dann bei Gegenstrom nur noch 0-1 km/h über Grund. D.h. für die restlichen ca. 14 km benötigt man einen ganzen Fahrtentag.

3. Tag: Staberhuk - Großenbroderfähre (ca. 14 km)

Ab 4-5 Bft. Wind kann man im Fehmarnsund etwas erleben. Bläst es aus westlicher Richtung, werden die letzten 14 km nur dann gemeistert, wenn man alle Kraftreserven mobilisiert. Windet es aus östlicher Richtung, dann freut sich der, der das Surfen im Seekajak beherrscht. Trifft ein südlicher Wind auf die Südküste Fehmarns, dann sollte man über Brandungserfahrungen verfügen. Weht es ablandig, d.h. kommt der Wind aus dem Norden, sollte man sich dicht unter Land halten und aufpassen, dass man nicht hinaus in den Seegang geweht wird.

Herrscht dagegen Flaute, paddelt man bei Ententeichbedingungen zum Startort zurück und fragt sich, was das für Kanuten sind, die meinen, dass man Fehmarn nur im mindest doppelt abgeschotteten Seekajak umrunden sollte.

Unterwegs Anfang Oktober

Übrigens, diese Tour paddelte ich einmal Anfang Oktober zusammen 3 KameradInnen. Wir umrundeten im Uhrzeigersinn. Am ersten Tag herrschten Ententeichbedingungen. Am

zweiten Tag hat es mit 5-6 Bft. aus NW vor der Hafeneinfahrt Puttgardens geblasen. Ein Mischung aus Brandung, Windsee, Grundsee & Kreuzsee hätte beinahe zum Abbruch der Tour geführt. Danach wehte es achterlich & ablandig. Bei unserem Kurs war das kein Problem. Die zwei Kanuten, die uns entgegen kamen, hatten es da schon schwerer. Sie mussten umkehren, da sie an der Hafeneinfahrt gegen Wind, Strom & Kappelwasser nicht ankamen. Abends brachen wir bei Staberhuk (Süd-Ost-Spitze von Fehmarn) ab, da der westliche Wind den Fehmarnsund zu stark aufwühlte. Wir biwakierten im Windschatten der Steilküste. Die beiden Kanuten, die uns mittags entgegenkamen, passierten uns erneut, ignorierten den Wind auf dem Fehmarnsund und wurde keine 500 m später auf den mit Felsbrocken durchsetzten Strand getrieben, wo sie einen Notbiwak errichteten. Am dritten und letzten Tag ging es bei einem 4er Gegenwind über den Fehmarnsund zurück zum Startort. In der folgenden Nacht fegte der erste Herbstorkan entlang Fehmarns Küste. Der SMS-Seewetterbericht prognostizierte für 0:00 Uhr: NO-O 7-8 in Böen 9-10 Bft. und im Radio wurde von der ersten Sturmflut gesprochen. Nun, beim Küstenkanuwandern sollte man immer eine Sicherheitsalternative haben. Aber welche Alternative gibt es zu Sandheringen, wenn bei einem Biwak unterhalb einer Steilküste mit Orkan und Sturmflut zu rechnen ist? Treibanker!?

Kurz-Infos

Kartenmaterial:

Topografische Karte (1:100.000);

wer jedoch die genaue Lage des Sperrsektors vor dem Fährhafen Puttgardens auf der Karte erkennen möchte, der ist auf eine Seekarte angewiesen.

Startorte:

Großenborderfähre ist Privatgelände. Das Ablegen wurde auf Nachfrage genehmigt, aber nur widerwillig. Es bieten sich als Startort mehrere Plätze auf Fehmarn an: Fehmarnsund, Orth, Puttgarden (Westseite), Burgstaaken, Burgtiefe.

Verkehrsvorschriften:

Übrigens, offiziell darf vom 1.5.-30.9. nicht dicht unter Land die Hafeneinfahrt von Puttgarden gequert werden. Ein Dreieck, welches bis 2 km auf die See hinaus sich erstreckt und durch die Tonnen "Puttgarden 1" und "Puttgarden 2" markiert ist, bleibt für die Sportbootschiffahrt tabu. Diese Vorschrift ist aus der Sicht des Küstenkanuwanderns als äußerst problematisch anzusehen, da es weitaus schwieriger ist, sich dort draußen vom regen Fährschiffverkehr freizuhalten als dicht hinter der nur ca. 50 m breiten Hafenein-/ausfahrt. Die Hafeneinfahrt hat man in 1 Minute gequert, während man draußen für den ca. 1,6 km breiten Dreiecksschenkel ungefähr 15 Minuten benötigt! 15 Minuten, die eine Ewigkeit dauern, wenn Fährschiffe auf einen zuhalten, passieren und plötzlich drehen und nochmals auf einen zukommen, da sie rückwärts in den Hafen einfahren!?

Seewetterbericht:

?? NDR 4 (702 kHz): 00.05 + 08.30 + 22.05 Uhr;

?? Deutschland Funk-/Radio (1.269 bzw. 177 o. 6.005 o. 6.190 kHz): 01.05 + 06.40 +11.05 o 21.05 Uhr;

?? Deutsche Welle (6.075 o. 9.545 kHz): 13.55 Uhr

Zeltplätze:

?? Insgesamt gibt es auf Fehmarn in Strandnähe über **13 Campingmöglichkeiten:** Struckamphuk, Flügger Strand, Wallnau, Altenteil/Fehmarnbelt, Wenkendorf, Gammendorf, Klausdorf, Katharinenhof, Meeschendorf/Südstrand, Wulfener Hals, Fehmarnsund u.a. (s. ADAC Camping Caravaning Führer Band 2).

- ?? Ansonsten erlaubt das schleswig-holsteinische "**Landesnaturenschutzgesetz**" (LNatSchG (16.06.93), dass Wanderer (hierzu gehören nicht nur Fuß-, sondern auch Rad- und Kanuwanderer) "... abseits von Zelt- und Campingplätzen **einmal in Zelten übernachten** (dürfen), wenn sie privatrechtlich dazu befugt sind und keine besonderen Schutzvorschriften entgegenstehen." (§ 36 Abs. 2) D.h. außerhalb von Privatgrundstücken und ausgewiesenen Naturschutzgebieten u.ä. ist es zur Ausübung des Küstenkanuwanderns für 1 Nacht erlaubt zu zelten. Ob der davor platzierte § 34 Abs. 1 ("Es ist verboten auf dem Meeresstrand zu zelten oder in Küstendünen oder auf Strandwällen ... zu zelten ...") auch weiterhin gilt oder durch § 36 (2) außer Kraft gesetzt ist, wird hier bewusst nicht hinterfragt. Wer sich als Küstenkanuwanderer auf den § 36 (2) berufen möchte, sollte jedoch beim Übernachten auf alle Fälle die Küstendünen und Strandwälle (dass sind Kiesaufschüttungen vergangener Küstenlinien) meiden, die "1-Std.-Regelung" (d.h. die Zelte sind erst 1 Std. vor Sonnenuntergang aufzubauen und 1 Std. nach Sonnenaufgang wieder abzubauen!) beachten, sowie die Gruppengröße möglichst gering halten.
- ?? Übrigens, zum Lagern (**Biwakieren**) finden sich keine konkreten Aussagen im Gesetz. Hier sind entsprechend die allgemeinen Betretungsregeln zu beachten, und zwar § 30 (5) ("Das Betreten hat sich im Rahmen einer allgemeinen Verträglichkeit zu halten; ... die naturverträgliche Erholung anderer darf nicht gestört ... werden.") und § 33 (5) ("1. Jeder darf den Meeresstrand auf eigene Gefahr betreten und sich dort aufhalten. 2. Kleine Wasserfahrzeuge dürfen für die Zeit des Strandbesuches auf dem Meeresstrand gelagert werden.")

Text: Udo Beier

Literatur:

Bunge,K./Beier,U., Rund Fehmarn (Fahrtenbericht)

☞ www.hamburger-kanu-verband.de/showtour.php?bericht=13&sparte=7

6.11.2004 **Wattenhoch** (Ausbildung)

Was ein **Watt** ist, dürfte jenen, die Küstenkanuwandern betreiben, nicht unbekannt sein. Was aber ist ein **Wattenhoch**?

Haben Sie gewusst, dass:

... ein Wattenhoch eine Art „Wasserscheide“ im Wattenmeer ist, die u.a. zwischen einer Insel (z.B. Spiekeroog) und dem Festland liegt, sofern die Fläche dazwischen bei Niedrigwasser (Ebbe) trocken fällt?

... das Wattenhoch wie eine Art „Grat“ von einer Insel bis zum Festland reicht?

... das Wasser bei Flut vom offenen Meer links und rechts an einer Insel vorbei ins Wattenmeer fließt, um dann von beiden Seiten des Wattenhochs Richtung Wattenhoch zu strömen?

... das Wattenhoch jene Wattfläche ist, die am spätesten vom auflaufenden Wasser (Flut) überspült wird?

... es für ein Wattenhoch typisch ist, dass dort kaum Strömung herrscht, da die Kräfte der von beiden Seiten heran strömenden Wassermassen sich in Höhe des Wattenhochs kompensieren?

... das Wattenhoch der fehlenden Strömung seine Höhe verdankt; denn aufgrund der Schwebeteilchen, die wegen der fehlenden Strömung nicht fortreiben, sondern sich auf der

strömungslosen Wattfläche ablagern können, erhebt sich diese Wattfläche allmählich zu einem Wattenhoch?

... das Wattenhoch jene Wattfläche ist, die am frühesten bei ablaufendem Wasser (Flut) trocken fällt?

... das Wasser bei Ebbe von beiden Seiten des Wattenhochs abfließt vorbei an der Insel Richtung offenes Meer?

... in der Regel Priele – quasi wie „Passstraßen“ - zu der tiefsten Stelle des Wattenhochs hinführen?

... die mit Pricken gekennzeichneten Wattfahrwasser diesen Prielen folgen und das Wattenhoch auf einer Verbindungslinie zwischen zwei Prielen, die sich jeweils links und rechts eines Wattenhochs befinden, liegt?

... es je nach Breite einer Wattfläche (hier. Abstand zwischen Insel und Festland) mehrere Priele geben kann, die zum Wattenhoch führen, entsprechend können dann auch mehrere Wattfahrwasser eingerichtet werden, z.B. eines, welches dichter entlang der Insel, und ein anderes, welches dichter entlang des Festlandes führt? Z.B. gibt es im Juister Watt 3 Wattfahrwasser; Langeooger Watt: 2, Spiekerooger Watt: 2.

... nicht jeder Priel Richtung Wattenhoch zu einem Wattfahrwasser ausgeprägt wird? Z.B. gibt es im Wangeooger Watt ein Wattfahrwasser, aber noch zwei weitere Möglichkeiten, über Priele sich dem Wattenhoch zu nähern, um es bei Hochwasser zu überfahren.

... die Kenntnis der Lage eines Wattenhochs wichtig für die Umrundung einer Insel ist, die sowohl über eine See- und eine Wattseite verfügt?

... man bei einer Umfahrung der Wattseite einer Insel stets mit dem auflaufendem Wasser Richtung Wattenhoch paddeln sollte?

... man nach Überfahrung des Wattenhochs erst dann weiter paddeln sollte, wenn das Wasser wieder abläuft?

... man die Umfahrung der Wattseite einer Insel folglich so plant, dass man möglichst zur Hochwasserzeit (+/- 30 Minuten) das Wattenhoch erreicht?

... man mit seinem Kajak bei einer Umrundung in Höhe des Wattenhochs zwei „Übel“ erleben kann, wenn man zu früh bzw. zu spät das Wattenhoch erreicht? Entweder fällt man trocken, da noch nicht genügend bzw. nicht mehr genügend Wasser da ist, bzw. man muss gegen den Strom anpaddeln.

... es für das niederländische, deutsche und dänische Nordseewattenmeer typisch ist, dass das Wattenmeer zum offenen Meer hin von mehreren Inseln begrenzt wird und es zwischen jeder der friesischen, ostfriesischen und nordfriesischen Inseln und dem Festland ein Wattenhoch gibt?

... dass Dämme vom Festland zur Insel i.d.R. entlang des Wattenhochs verlaufen (z.B. Sylt, Römö, Mandö)?

... es auch zwischen zwei Inseln ein Wattenhoch geben kann, und zwar genau dann, wenn zwischen diesen Inseln sich eine Wattfläche bildet (z.B. zwischen Amrum und Föhr, zwischen Süderoogsand und Pellworm, zwischen Norderoogsand und Hooge)?

... es sogar Wattenhochs ohne eine benachbarte Insel geben kann, z.B. wenn eine Wattfläche wie ein „Berg“, eine Sandbank oder eine hoch gelegene Wattfläche im Watt liegt? Voraussetzung dafür ist jedoch, dass diese höher gelegene Wattfläche vom Wasser umspült wird und bei Ebbe wieder trocken fallen kann. Jener Bereich abseits des offenen Meeres, der nach einer Ebbe am spätesten vom Wasser überspült wird, stellt das Wattenhoch dar. Z.B. verfügt eine Wattfläche südwestlich von Spiekeroog, nämlich der Janssand, über solch ein eigenes Wattenhoch, welches zwischen Wattfläche und Festland liegt.

... letztlich auch reine Wattflächen eigenständige Wattenhochs haben können? Diese Wattflächen müssen nur genügend groß sein. Z.B. trifft das für das Randzel-Watt südöstlich von Borkum zu.

... man zusammenfassend sagen kann, dass sich auf Wattflächen immer dort Wattenhochs ausbilden, wo bei Flut das auflaufende Wasser von zwei Seiten her anströmt und bei Ebbe das ablaufende Wasser nach zwei Seiten hin wegströmt?

... es also entscheidend für ein Wattenhoch ist, dass es zwei große Erhebungen gibt, zwischen denen sich bei Niedrigwasser eine Wattfläche bilden kann? Ob diese beiden Erhebungen eine Insel und das Festland sind, oder zwei Inseln, oder eine Insel und eine Sandbank, oder schließlich zwei hohe Wattflächen, ist dabei unwichtig.

... man bei der Querung eines Wattenhochs genau jenen Bereich auswählt, zu dem erstens beidseitig Priele hinführen und der zweitens am niedrigsten liegt? Auf diese Weise möchte man gewährleisten, dass man über die tiefstmögliche Wattfläche paddelt.

...Küstenkanuwanderinnen und –wanderer den Tipp, nur bei Hochwasser ein Wattenhoch zu queren, ignorieren können, sofern sie genügend leistungsfähig sind? Sie müssen lediglich in der Lage sein, zum einen per „12er-Regel“ den Zeitpunkt zu bestimmen, wann das Wattenhoch so weit überspült ist, dass man mit dem Kajak darüber paddeln kann, und zum anderen die Kraft haben, nach Querung des Wattenhochs gegen das noch auflaufende Wasser gegenan zu paddeln.

... besonders leistungsfähige & zähe Kanutinnen und Kanuten sogar in der Lage sein können, nonstop mehrere Wattenhochs zu queren? Z.B. kann einem das bei der ca. 21 km langen Wattertour Langeoog (West) – Norderney (Hafen) gelingen. Man startet mit auflaufendem Wasser von Langeoog (Südwestende) Richtung West über das Baltrumer Watterfahrwasser (Ostteil) Richtung Baltrumer Wattenhoch (ca. 4 km), quert es frühestmöglich, paddelt dann gegen das auflaufende Wasser des Baltrumer Watterfahrwassers (Westteil) Richtung Neßmer Nacken (ca. 4 km), um wieder mit dem späten auflaufendem Wasser oder gegen das früh ablaufende Wasser des Norderneyer Watterfahrwassers (Ostteil) das Norderneyer Wattenhoch zu queren (ca. 2 km) und anschließend mit dem ablaufenden Wasser des Norderneyer Watterfahrwassers (Westteil) Richtung Norderney (Hafen) weiter zu paddeln (ca. 11 km).

Text: Udo Beier

Link: „Aktueller Wasserstand nach 12er-Regel“ ✉ www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf

2.11.2004 **Rettungsmesser** (Ausrüstung)

In einem Prospekt der Firma SPORT SCHRÖER wird u.a. Folgendes angeboten:

?? **Antonini Kajakmesser:** schnell einsatzbereit durch Einhand-Öffnung, rostfreie Klinge 7 cm mit abgerundeter Spitze zur Vermeidung von Verletzungen. Der

Aluminiumgriffkörper mit „Rubber“-Effekt bietet guten Halt. Die Öffnung für eine Sicherungsleine und der rostfreie Befestigungsclip schützen vor Verlust.
Preis: 24,90 € (Art.-Nr. 3520660)

Eigentlich sollte man beim Küstenkanuwandern solch ein Messer griffbereit auf dem Kartendeck liegen haben.

Bezug: SPORT SCHRÖER – info@sport-schroeer.de

2.11.2004 **Paddelpfötchen** (Ausrüstung)

In einem Prospekt der Firma SPORT SCHRÖER wird u.a. Folgendes angeboten:

- ?? **Arctic Paddelpfötchen:** Fleecegefüllte Paddelpfötchen, die im Griffbereich aus weichem PU Material gefertigt sind, daher enger Abschluss am Paddelschaft. Der robuste Stoff am oberen Abschluss erleichtert das Anziehen. (ca. 100 g)
Preis: 29,95 € (Art.-Nr. 4220140)

Beim Küstenkanuwandern sollte man insbesondere darauf achten, Paddelpfötchen zu haben, die man leicht anziehen kann. Bei der ersten Hand gibt es da keine Probleme, da die zweite Hand nachhelfen kann. Bei der zweiten Hand sieht es da schon anders aus. Die Stulpe muss so geöffnet sein, dass man mit der zweiten Hand schnell hinein schlupfen kann. Je fester das Stulpenmaterial ist, desto leichter gelingt das einem.
(Siehe hierzu auch die aktuelle Info vom 24.10.04: Hansebootangebot von Paddel-Meier: Neopren-Paddelpfötchen von WildWasserSport.)

Bezug: SPORT SCHRÖER – info@sport-schroeer.de

1.11.2004 **Rund um Walcheren (niederländische Küste)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet Norbert Orts in dem Beitrag:

„Rund um Walcheren“

über eine ca. 70 km lange „Kanuwanderung an der niederländischen Küste“. Der Beitrag enthält „Kurz-Infos“ über Revier, den Charakter des Reviers, Übernachtungsmöglichkeiten, Ausflüge, Literatur, Ausrüstung und Tidenhinweise.

Die Rundtour selber umfasst die folgenden Abschnitte:

- ?? **Nordseepassage:** Veersegetdam – Domburg – Westkapelle – Zoutelade – Vlissingen (33 km)
?? **Kanalpassage:** Vlissingen – Middelburg – Veere (15 km)
?? **Veersemerpassage:** Veere – Vrouwenpolder – Versegatdam (23 km)

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/I04, S.22-24 – www.kanu-verlag.de

1.11.2004 **Ernährung beim Paddeln** (Gesundheit)

In KANU SPORT erläutert Udo Beier in einem „**Kanu-Sport-Praxis-Tipp**“ über

„**Ernährung beim Paddeln – 10 leistungsbestimmende Aspekte**“

über die Wichtigkeit der Ernährung kurz vor und während des Paddelns.
Der vollständige Beitrag kann auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/04, S.30-332 – www.kanu-verlag.de

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

s. auch: www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf

1.11.2004 **Seenotfall vor Baltrum** (Ausbildung)

In KANU SPORT stellte Udo Beier in dem Beitrag „**Seenotfall vor Baltrum (Teil II)**“

„**10 Tipps zur Befahrung der Seeseite Ostfrieslands**“

vor. Teil I des Beitrags schildert den ohne Personenschaden ausgegangenen Seenotfall. Er ist in KANU SPORT, Nr. 10/04, S.26-27, erschienen.

Der vollständige Beitrag kann auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 11/04, S.33-35 – www.kanu-verlag.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf
