

## **Aktuelle Infos (Mai/Juni 2004):**

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

-----  
10.06.2004 **Ohrenquallen: die Gesundheitspolizei der Ostsee** (Natur)

Auf der WWF-Homepage „Wassersport im Bodden“ ist Folgendes über Ohrenquallen zu lesen:

*„Quallen haben einen schlechten Ruf. Als glibberiges Etwas, das beim Baden unangenehme Berührungen hervor ruft, kennt man sie. Viele Leute fürchten sie wegen ihrer Nesselzellen. Zu Unrecht, denn unsere häufige Ostseequalle verursacht nicht, wie viele verwandte Arten – schmerzhaft Hautausschläge, wenn man sie berührt. Im Bereich von Greifswalder Bodden und Strelasund kann man also gefahrlos baden; denn die Ohrenqualle ist hier die einzige vorkommende Quallenart.“*

*Quallen gehören zum Plankton, jenen normalerweise winzig kleinen Tieren und Pflanzen, die frei in der Meeresströmung fluten und die Nahrungsgrundlage für einen Großteil der Meereslebewesen sind. Ohrenquallen werden bis 40 cm groß, aber ihre Schwimmbewegungen sind so schwach, dass sie letztlich doch auf Gedeih & Verderb von der Strömung getrieben werden. Stehen die Winde ungünstig, werden sie zu Tausenden auf den Strand gespült.*

*Quallen erfüllen eine wichtige Filterfunktion in der Ostsee. Sie ernähren sich von kleinen Planktonlebewesen und halten so das Wasser sauber. Denn die Planktonorganismen können bei zu häufigem Auftreten zu Sauerstoffmangel im Wasser führen. Dann kommt es zum Beispiel zu Fischsterben. Ihre reinigende Wirkung hat den Quallen auch den Beinamen „Gesundheitspolizei des Meeres“ eingebracht.“*

**Link:** [www.wassersport-im-bodden.de/tiere/oqualle.htm](http://www.wassersport-im-bodden.de/tiere/oqualle.htm)

-----  
09.06.2004 **Fjordtour (Ålesund – Geiranger) (Norwegen)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet Ulla Freese von einer 130 km langen und 8 Tage dauernden kommerziellen Gepäcktour, die von Ålesund (Campingplatz Volsdalen) über Stokkeholmen, Stordal, Stranda (Stokkefjord), Hellesyt (Sunnylvsfjord) bis in den Geiranger-Fjord führte.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 6/04, S.8-12 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

-----  
08.06.2004 **Rund Europa per Faltboot** (Revier/Ausland)

Rainer und Franziska Ulm starteten am 1. Mai 2000 von Ulm aus in je einem Zweier-Faltboot, um über die Donau, das Schwarze Meer, den Bosphorus, das Mittelmeer, den Atlantik, den Ärmelkanal, die Nordsee und die Elbe im Jahr 2005, nach ca. 15.000 Paddelkilometer, Hamburg zu erreichen. Zurzeit (8.06.04) befinden sie sich in Lagos (Algarveküste von Portugal).

Auf ihrer Homepage können diverse Infos, u.a. 29 Fahrtenberichte von ihrer Tour abgerufen werden.

**Link:** [www.ulm-outdoor.de](http://www.ulm-outdoor.de)

**Literatur:** R.+F.Ulm: Was bedeutet schon Zeit – mit dem Faltboot rund um Europa, in: Int. Jahrbuch des Faltbootsports 2004/05 (Hrsg. H.Kropp), S.244-252 – [www.faltenreich.de](http://www.faltenreich.de) (Routenbeschreibung: Ulm bis frz. Küste)

-----

07.06.2004 **Wind- & Wasserstandsvorhersage** (Wetter)

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) hat unter der

**Telefon-Nr. 040-6690-1209**

ein **Warntelefon** eingerichtet. Für eine normale Telefongebühr sind per Anrufbeantworter:

- Wind- & Sturmwarnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste bzw. Teilgebiete abrufbar.

Liegen keine Warnungen vor, erhält man:

- aktuelle Windvorhersagen für die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee.

Es wird jeder Küstenkanuwanderin und jedem Küstenkanuwanderer empfohlen, diese Nr. im eigenen Handy einzuspeichern. Vielleicht kann man/frau sie mal nutzen, z.B. wenn plötzlich unterwegs die Batterien des Radios schlapp machen bzw. man neben dem SMS-Wetterbericht einen zweiten Bericht zu Rate ziehen möchte.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat seinerseits einen **Sturmflutwarndienst** eingerichtet. Über die

**Telefon-Nr. 040-31903190**

erhält man jedoch auch auf Wunsch persönliche Auskunft zum zu erwartenden

- Wasserstand.

Wenn man beim Küstenkanuwandern darauf angewiesen ist, den aktuellen Wasserstand bei Hochwasser zu erfahren, dann sollte man sich diese Nr. merken und bei Bedarf auch nutzen. Die BSH-Auskunftsstelle ist wochentags tagsüber und abends besetzt und am Wochenende vormittags und abends.

-----

03.06.2004 **Süd-Sardinien (Italien)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet M.Amme in dem Beitrag:

**„Sonnenseiten einer Insel“**

über das Revier im Süden von Sardinien.

Über **Wind, Wetter & Navigation** ist Folgendes zu lesen:

*„Alle bekannten Mittelmeerwinde können auftreten: Tramontana, Levante, Schirokko, Ponente. Der markanteste ist der Maestrale aus Nordwest. Die Südküste ist eine windreiche Gegend, vor allem der Golf von Cagliari und von Teulada. Juni und August sind im Jahresmittel die ruhigsten Monate. Die Lufttemperaturen klettern von 17 ° im April auf 31 °*

im Juli, die Wassertemperatur steigt von 15° auf 23 ° an. Seewettervorhersagen ... um 17.55 Uhr von der Deutschen Welle (9.545 + 13.780 kHz).

Die Küste Südsardiniens ist gespickt mit Untiefen, Vorsicht ist im Canale di San Pietro geboten (im Südwesten). In der flachen Wasserstraße können bis zu drei Knoten Strom stehen. Das militärische Sperrgebiet rund um das Capo di Teulada (im Süden) darf nur außerhalb der Manöverzeiten befahren werden. Für die Naturschutzgebiete beim Capo Carbonara im Osten der Südküste gelten die im Handbuch beschriebenen Befahrensregeln.“

**Quelle:** YACHT, Nr. 12/04, S.28-35 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Literatur:**

R.Heikell, Küstenhandbuch Italien (Ed. Maritim) 2004

K.-J.Röhrig, Korsika, Sardinien, Elba (Delius Klasing) 2002

E.Fohrer, Sardinien (M.Müller-Verlag)

02.06.2004 **Schutzgebiete in Nord- und Ostsee** (Revier/Inland)

Nach nur zweijähriger Vorbereitungszeit unter Federführung des Bundesumweltministeriums hat die Bundesregierung eine Reihe von Meeresschutzgebieten vor der deutschen Küste offiziell an die EU-Kommission gemeldet. Die Gebiete, vier davon in der Nordsee und sechs in der Ostsee, sind ein Beitrag zum europäischen Schutzgebietsnetz "**Natura 2000**". ...

Während für den Vollzug der **europäischen Vogelschutzrichtlinie** und der **Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie** an Land und in den Küstengewässern die Bundesländer verantwortlich sind, konnte der Bund erstmals seine Naturschutzkompetenz jenseits der Hoheitsgewässer in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) unter Beweis stellen. Als Ergebnis hat er dem Naturschutz 31 Prozent der AWZ in Nord- und Ostsee, also des küstenfernen Bereichs der 12- bis 200-Seemeilen-Zone, zur Verfügung gestellt.

Geschützt sind 25 Vogelarten, vor allem aus den Gruppen der Seetaucher und Meerestenten, außerdem die drei Meeressäugerarten Schweinswal, Kegelrobbe und Seehund sowie sechs wandernde Fischarten. Entscheidend für den Schutz der Arten ist der Erhalt der für sie existenziellen Lebensräume "Sandbänke" und "Riffe". Die gemeldeten marinen "Natura 2000" Gebiete sind ein Meilenstein auf dem Weg zu einem Netz von Meeresschutzgebieten im Nordostatlantik und in der Ostsee. Die Umweltminister der Nord- und Ostseeanrainerstaaten hatten 2003 in Bremen beschlossen, solche Gebiete einzurichten.

Die Schutzgüter und die Schutzgebiete wurden innerhalb von zwei Jahren identifiziert und abgestimmt: Gemeinsam mit dem Bundesamt für Naturschutz waren in einem umfangreichen und anspruchsvollen Auswahlverfahren Bundesressorts, Küstenbundesländer und Öffentlichkeit beteiligt. Bundesumweltminister Trittin: "Deutschland ist europaweit der erste Mitgliedstaat, der ein tragfähiges Gesamtkonzept für Natura 2000 an die EU-Kommission meldet."

**Quelle:** BMU Pressedienst Nr. 160/04 – [www.bmu.de/presse](http://www.bmu.de/presse)

**Weitere Informationen** (Karten und Hintergrundinformationen):

è [www.habitatmarenatura2000.de](http://www.habitatmarenatura2000.de)

s. auch die Stellungnahme des WWF:

è [www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01885/index.html](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01885/index.html)

30.05.2004 **Biwakiermöglichkeit in Dänemark** (Revier/Ausland)

Peter Unold (Mitglieder der dänischen Seekajakvereinigung Havkajakroerne) hat mich darüber informiert, dass auf eine Anfrage der „Danish Society for the Conservation of

Nature“, ob in Dänemark das Übernachten am Strand erlaubt sei, die „Danish Forest and Nature Agency“ sinngemäß wie folgt geantwortet hat:

Das Schlafen in einem Schlafsack am Strand ohne weiteren Wetterschutz sei legal. Nicht legal sei es jedoch, zu Zwecken der Übernachtung ein Zelt bzw. ein Tarp oder Ähnliches aufzubauen (Ausnahme: es handelt sich um einen Campingplatz).

-----

28.05.2004 **Blitz & Donner** (Wetter)

In der Zeitschrift SEGELN erklärt M.Bohmann, wie ein Blitz entsteht:

- *Prallt aufgeschossene feuchtwarme, sehr energiereiche Luft auf kalte Luftschichten, wird sie am weiteren Aufsteigen gehindert und kühlt sich schlagartig ab.*
- *Sichtbar wird dieser Vorgang durch turmartige Wolkenbildung, die oben die Form eines Ambosses hat. Die „Nase“ des Gebildes zeigt die Zugrichtung an.*
- *Durch die plötzliche Abkühlung werden die Luftmassen zu einem abwärts gerichteten, mit Hagel- und Regenschauern verbundenen Sturm, während unmittelbar daneben nach wie vor weiterhin Warmluft aufsteigt. Durch die Reibung der beiden mit hoher Geschwindigkeit aneinander vorbeiströmenden Luftmassen findet innerhalb der Wolke eine Polarisierung statt: Die positiv geladenen Luftteilchen wandern mit dem Aufwind nach oben, die schwereren, negativen setzen sich nach unten ab.*
- *Da die Wasseroberfläche positiv geladen ist, entsteht zwischen ihr und dem unteren Bereich der Wolke ein Spannungsunterschied von mehreren Millionen Volt. Wird dieses Spannungsgefälle zu einem bestimmten Maß überschritten, muss es sich entladen. Der Funke springt über und sein Weg ist als Blitz sichtbar.*

**Quelle:** SEGELN, Nr. 6/04, S.37 – [www.segeln-magazin.de](http://www.segeln-magazin.de)

-----

28.05.2004 **Seewetterberichte** (Wetter)

Die Zeitschrift SEGELN bringt eine Übersicht von Seewetterberichten und Vorhersagen, die u.a. per Rundfunksender, Videotext Internet abgerufen werden können. Es handelt sich dabei um eine Kurzfassung einer 15 Seite umfassenden Aufstellung, die auf der Homepage des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zu finden ist.

**Quelle:** SEGELN, Nr. 6/04, S.40-41 – [www.segeln-magazin.de](http://www.segeln-magazin.de)

**Link:** „Sturmwarnungen & Seewetterberichte für die Sport- & Küstenschifffahrt“ (DWD)  
[www.dwd.de/de/wir/Geschaeftsfelder/Seeschifffahrt/Dauerbrenner/sturmwuseewetterb052004.pdf](http://www.dwd.de/de/wir/Geschaeftsfelder/Seeschifffahrt/Dauerbrenner/sturmwuseewetterb052004.pdf)  
s. auch die Übersichten auf der DKV-Homepage:  
è [www.kanu.de/nuke/ldownloads/Seewetterberichte-D.pdf](http://www.kanu.de/nuke/ldownloads/Seewetterberichte-D.pdf)  
è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf)

-----

27.05.2004 **Jahrbuch des Faltbootsports 2004/05** (Literatur)

Das von Herbert Kropp herausgegebene

**„Internationales Jahrbuch des Faltbootsports 2004/2005:  
Binsenbummeln und Meeresrauschen II“**  
(Umfang: 300 S.; ca. 20,- €)

ist erschienen. Insgesamt enthält es 46 Beiträge zu den verschiedensten Themen des Faltbootfahrens. U.a. die folgenden Beiträge betreffen auch das Küstenkanuwandern:

- Born,V.: Faltkajakselbstbau (S.15-19)
- Staude,H.-J.: Faltbootpurismus zwischen Bagenkop und Nyköping (DK) (S.45-48)
- Hoh,J.: Mit dem Ärmel über den Kanal (von Bamberg/D nach Bedford/GB) (S.49-58)
- Hoehn,R.C.: Mit dem Puffin Kajak auf dem Long Island Sound (S.59-62)
- Kamm,T.: Kurztest „Fujita PE 500 Expedition“ (Faltboot) (S.99-101)
- Kommant,M. & Otten,H.-J.: Das Geheimnis der Hexe oder: Auf 55°N durch die (dänische) Südsee (S.102-106)
- Gunkel,M.: Wenn es reißt und bricht – Improvisationen unterwegs (S.131-135)
- Kahl, R.: Qaanaaq, eine der nördlichsten Inseln der Welt (Grönland) (S.136-143)
- Prietz,R.: Lefkas (Griechenland) (S.204-208)
- Lindemann,H.: Im Einer-Faltboot von Portugal nach Tanger (1951) (S.168-177)
- Ulm,F.+R.: Was bedeutet schon Zeit – mit dem Faltboot rund um Europa (Etappe: Ulm bis frz. Küste) (S.244-252)
- Schuth,A.: Internationaler Faltbootmarkt 2003 – eine Marktstudie (S.269-280).

**Bezug:** Herbert Kropp, Faltenreich Verlag, Postfach 1810, 26008 Oldenburg

**eMail:** [info@faltenreich.de](mailto:info@faltenreich.de)

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

**Hinweis:** Das Jahrbuch des Faltbootsports 2003/04 ist noch erhältlich (ca. 16,50 €)

-----  
26.05.2004 „**Rund**“ **Skandinavien** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet Peter Kottlorz in dem Beitrag:

„**Pekos Reise zur Mitternachtssonne**“

über eine 5.000 km lange und über 6 Monate dauernde Tour, die im „Calypso“ (Northshore / GB) von Sonderborg (DK) nach Hirtshals, von Kristiansand entlang der norwegischen Küste nach Narvik (N), von dort über Flüsse nach Lulea (S) (Bottnischer Meeresbusen) und dann weiter die ostschwedische Küste bis nach Trelleborg führte.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 91/04, S.58-  
-----

26.05.2004 **Befreiungsmöglichkeiten Nationalpark Zone I** (Befahrensregelung/Recht)

Im SEEKAJAK weist Wolfgang Half in dem Beitrag:

„**Befreiungsanträge**“

darauf hin, dass bei der Befahrung von Zone I-Gebieten in den Nationalparks des niedersächsischen, hamburgischen und schleswig-holsteinischen Wattenmeeres die Regelungen der *Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV)* (15.2.95) (kurz: Befahrensverordnung) zu beachten sind. D.h. auch wenn die Novellierung dieser Befahrensverordnung seit einigen Jahren diskutiert wird und diverse Vorschläge unterbreitet und ein praktikabler Kompromiss erzielt wurde, heißt das nicht, dass man die derzeit gültige Befahrensverordnung einfach ignorieren kann. Z.B. gilt das für:

#### § 4

**Absatz 1:** „Es ist untersagt, .... in den jeweiligen Zonen 1 .... außerhalb der Fahrwasser ... in der Zeit von 3 Std. nach bis 3 Std. vor Tidehochwasser zu befahren ...“ (sog. „3-Std.-Regelung“).

**Absatz 2:** „Es ist untersagt, die ... in den jeweiligen Zonen 1 ... liegenden Robbenschutzgebiete (RSG) sowie Vogelschutzgebiete (VSG) während bestimmter, in den amtlichen Seekarten ... enthaltener Schutzzeiten zu befahren; ausgenommen sind Fahrwasser ...“

## § 5

**Absatz 3:** „Von dem Befahrensverbot nach § 4 Abs. 1 können Fahrer von Seekajaks auf Antrag befreit werden. ... Der Antrag ist unter Angabe der Fahrtroute und der Gründe für eine Befreiung mindestens 3 Wochen vor Fahrtantritt bei der (zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion) zu stellen.“ (sog. Befreiungsregelung)

Wolfgang Half plädiert dafür, den von § 5 vorgesehenen Befreiungsantrag zu stellen, wenn eine Tour in der Niedrigwasserphase durch ein Zone 1-Gebiet führt und man sich dabei außerhalb der Wattfahrwasser aufhält. Er will mit diesen Anträgen „zugleich beweisen, dass ein Bedarf vorhanden ist“ und nimmt dabei in Kauf, dass die zuständigen Stellen daraus auch ableiten könnten, dass diese kostenpflichtige und bürokratische Ausnahmeregelung sich bewährt hat, obwohl sie völlig unpraktikabel ist und bei der Wetterlage, die in der Deutschen Bucht üblicherweise herrscht, vielfach dazu führt, dass man vergeblich, aber nicht umsonst den Befreiungsantrag gestellt hat; d.h. man hat bis zu 20-25,- € für den Befreiungsantrag bezahlt, aber stärker Winde zwingen einen dazu, woanders entlang zu paddeln, bzw. auf die Tour ganz zu verzichten. Die Gebühr selbst aber bekommt man nicht zurück. Man hat lediglich die Chance, sofern man bei der Antragsstellung ein paar Ausweichstermine aufgeführt hat, dass die gebührenpflichtige Genehmigung auch für diese Ausweichstermine gilt.

Deshalb hat auch der DKV von Anfang an bei der Novellierungsdebatte darauf bestanden, die „3-Std.-Regelung“ zu streichen und folglich zu erlauben, dass auch innerhalb der Niedrigwasserphase in der Zone 1 (sofern sie nicht als RSG/VSG ausgewiesen ist) gepaddelt werden kann. Bei den Verhandlungen mit den Nationalparkverwaltungen und den zuständigen Naturschutzorganisationen wurde dies grundsätzlich akzeptiert, lediglich in Niedersachsen gab es Probleme mit den Seglern, da sie den Preis für die Aufgabe der „3-Std.-Regelung“, nämlich die moderate Ausweitung der RSG/VSG-Gebiete nicht bezahlen wollen.

Trotz alledem, Gesetz ist Gesetz und Verordnung bleibt Verordnung. Wer also außerhalb der Wattfahrwasser in der Niedrigwasserphase durch Zone-1-Gebiete paddeln möchte, **muss** folglich einen Befreiungsantrag stellen. Die Salzwasserunion hat freundlicherweise ein entsprechendes Antragsformular auf ihre Homepage gestellt, das abgerufen werden kann.

Abgesehen davon, dass die angegebene Tel.-Nr. nicht stimmt, erweckt das Antragsformular den Eindruck, als ob für die Befreiungsanträge nur die folgende Dienststelle zuständig ist:

- Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest  
Postfach 202, 26590 Aurich (Tel. 04941-602356) – eMail: [Stelling@aur.WSDNW.de](mailto:Stelling@aur.WSDNW.de)

Das trifft aber nur für die Region des niederesächsischen Wattenmeeres zu. Sollte jedoch die Tour zwischen Neuwerk und Sylt stattfinden, muss der Antrag bei der folgenden Dienststelle gestellt werden:

- Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord  
Hindenburgufer 247, 24106 Kiel (Tel. 0431-3394348 – eMail: [poststelle@wsd-nord.de](mailto:poststelle@wsd-nord.de)

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 91/04, S.43 –

[www.salzwasserunion.de/aktuelles/befreiungsantraege.htm](http://www.salzwasserunion.de/aktuelles/befreiungsantraege.htm) (28.02.04)

**Antragsformular:** [www.salzwasserunion.de/aktuelles/befahrregel/form\\_neu.pdf](http://www.salzwasserunion.de/aktuelles/befahrregel/form_neu.pdf)

**Weiter Infos:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Befahren&Betreten-Nrodsee.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befahren&Betreten-Nrodsee.pdf)

-----  
26.05.2004 **Navigations-Ausrüstung fürs Küstenkanuwandern** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAK werden zwei Beiträge vorgestellt, die Ausrüstungsteile vorstellen, die einem beim Küstenkanuwandern die Arbeit mit der Seekarte erleichtern können:

- **Asseln,H.: Praktische Seekajaknavigation. Die Arbeit mit dem Vollkreiswinkel**  
(Hier wird ein Hilfsmittel der Geometrie umfunktioniert, um Kartenkurse leichter ermitteln zu können.)
- **Netzband,S.: Praktische Seekajaknavigation. Der GPS-Seekajak-Plotter**  
(Hier wird eine Bastelanleitung für eine Art „Kartenwinkel- & Koordinatenmesser“ vorgestellt, um Kartenkurse und –koordinaten leichter ermitteln zu können. Leider bezieht sich der Plotter auf Seekarten mit dem Maßstab 1:50.000, so dass er nicht für alle niederländischen und dänischen Seekarten sowie die nicht vom BSH herausgegebenen Seekarten, die vielfach den Maßstab 1:75.000 bzw. 1.80.000 haben, so universell eingesetzt werden kann.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 91/04, S.91 bzw. S.52-56 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)  
-----

26.05.2004 **Kachelot-Plate** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK stellt Hans Kolde in dem Beitrag:

**„Sommerwind um Kachelot. Was ist dran an den Geschichten um die neue Insel an Ostfrieslands Küste?**

die Entwicklung der Kachelot-Plate (liegt südwestlich von Juist) in Worten und Fotos (und zwar von 1976, 1983 und 2003) sehr anschaulich dar.

An dieser Fotoserie kann man erahnen, wie sich die ostfriesischen Inseln im Laufe weniger Jahrzehnte verändern würden, wenn, ja wenn es kein Küstenschutzmaßnahmen gegen Wind- & Wellenerosion gäbe.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 91/04, S.26-28 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

**Nachdruck aus:** Ostfriesland-Magazin (OMA), Nr. 10/03 – [www.ostfriesland-magazin.de](http://www.ostfriesland-magazin.de)  
-----

26.05.2004 **Seekajak-Ausbildungskonzept** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt Heiko Asseln das Ausbildungskonzept der Salzwasser Union vor, und zwar zunächst:

- Anmeldungs-Bogen
- Regionales Sicherheitstraining (RST)
- Qualifikation „Seebefähigung“ (A-Kurs)

Die Erläuterung von:

- Qualifikation „Fahrtenleiter“ (B-Kurs)
- Qualifikation „Ausbilder“ (C-Kurs)

sollen im nächsten Heft gebracht werden.

Übrigens, wenn es interessiert zu erfahren, wie sich seit 1998 die SaU-Ausbildung fortentwickelt hat, möge meinen Beitrag „Vorschlag zur Reformierung/Vereinheitlichung des SaU-Ausbildungswesen“ zum Vergleich lesen.

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 91/04, S.18-23 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

**Zum Vergleich:** SEEKAJAK, Nr. 65/98, S.42-44

-----

26.05.2004 **Sollten Küstenkanuwanderer ein Schiffstagebuch führen?** (Recht)

In der vom BSH herausgegebenen Broschüre:

**„Sicherheit im See- und Küstenbereich. Sorgfaltsregeln für Wassersportler“**  
(5. Auflage 2003)

werden die folgenden Fragen zum Thema „Schiffsführung und Schiffstagebuch“ gestellt:

1. Frage: *„Müssen auf Sportfahrzeugen Seetagebücher geführt werden?“*  
Antwort: *„Die Frage ist zu allgemein gestellt. Grundsätzlich sieht der Staat davon ab, dem Einzelnen für jede Situation ein genaues Verhalten vorzuschreiben. Dies gilt auch für die Führung von Seetagebüchern. Dagegen rechnet der Staat ganz entscheidend auf die Eigenverantwortung des Einzelnen. Unter diesem Vorzeichen kann es sehr wohl auch eine Pflicht geben, dass der Skipper in bestimmten Situationen Aufzeichnungen zu machen und insofern ein Schiffstagebuch – ein Unterfall der Seetagebücher – zu führen hat.*
2. Frage: *„Gibt es für Sportfahrzeuge Rechtsvorschriften über Seetagebücher?“*  
Bei der Beantwortung dieser Frage wird zum einen auf § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes verwiesen, aus dem u.a. abgeleitet wird, dass *„beispielsweise zum Schutz anderer Nutzer vor möglichen im Betrieb bereits zutage getretenen Gefahren notwendig sein kann, für nachfolgende Nutzer mindestens eine schriftliche Mitteilung an Bord zu hinterlassen.“*  
Zum anderen wird § 6 Abs. 3 zitiert: *„Der Schiffsführer hat ... unverzüglich durch geeignete Eintragungen über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Bei Schiffsunfällen hat der Schiffsführer, soweit erforderlich und möglich, für die Sicherheit der Eintragungsunterlagen zu sorgen.“*  
Weiterhin wird auf § 2 Schiffssicherheitsverordnung verwiesen: *„Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrvermeidung und Gefahrenverminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.“*
3. Frage: *„Welche Formvorschriften gelten für Sportfahrzeuge?“*  
Hierbei wird auf § 5 der Schiffssicherheitsverordnung verwiesen, die u.a. vorschreibt, dass die Aufzeichnungen in deutscher Sprache unter Angabe der Bordzeit zu führen sind, dass Abkürzung zu erklären sind, dass z.B. Radieren und Unkenntlichmachen von Eintragungen nicht zulässig sind, dass die Eintragung vom Schiffsführer zu unterschreiben sind, dass der Schiffseigentümer mindestens alle 12 Monate die Aufzeichnungen zur Kenntnis nehmen muss und die Aufzeichnungen für 3 Jahre aufzubewahren hat, und zwar auch bei Verkauf des Schiffes.

4. Frage: „Müssen Sportfahrzeugführer damit rechnen ... zur Rechenschaft gezogen zu werden, wenn sie kein Schiffstagebuch vorweisen können?“

Das BSH weist darauf hin, dass für das Schiffstagebuch keine besonderen Formvorschriften gelten. „Der beste Maßstab, um zu bestimmen, wie man die Tagebuchführungspflicht zu interpretieren hat, ist das vernünftige Urteil eines verantwortlichen Verkehrsteilnehmers, der die seemännischen Sorgfaltspflichten einhält. Der ... an Bord Verantwortliche muss also selbst entscheiden, wie er die ... Gestaltung der .... erforderlichen Eintragungen vornimmt. Dabei wird er feststellen, dass für viele Fahrzeuge geeignete vorgedruckte Bücher erhebliche Vorteile aufweisen.“

5. Frage: „Verlagen die Gerichte eine Eintragung?“

Der BSH verweist darauf, dass die „Rechtsprechung zu der neuen Rechtslage noch nicht ersichtlich ist. Hat der Skipper z.B. bei Verwicklung in einen Seeunfall nachweislich vorherige schadensrelevante sicherheitsbezogene Sachverhalte nicht eingetragen, so kann sich dies im Haftungsfall für ihn u.U. belastend auswirken. ...“

Nun, als Küstenkanuwanderer fühle ich mich in Sachen Seetagebücher bzw. Schiffstagebücher eigentlich nicht angesprochen, auch wenn mein Seekajak als „Sportboot“ angesehen wird. Weder bin ich in der Lage, unterwegs auf dem Wasser ein entsprechendes „Schiffstagebuch“ vorzukramen, noch fühle ich mich imstande, Eintragung in ein solches Papier vorzunehmen. Erst wenn ich an Land bin, könnte ich entsprechende Eintragungen vornehmen, von dessen Informationsgehalt und –wert ich jedoch nicht überzeugt bin. Welche Gefahr geht eigentlich von einem Seekajak aus, wenn z.B. bei ihm der Kompass hakt, das Skeg klemmt, die Sonnenbrille verschmutzt ist und ein ablesen der Seekarte erschwert, die Seekarte von der Brandung über Bord gespült wird bzw. man kurzzeitig den falschen Kurs eingeschlagen hat? Und welches Interesse sollte die Öffentlichkeit im Allgemeinen und die Schiffsverkehrsbehörden im Besonderen an solchen Aufzeichnungen von Küstenkanuwanderinnen und –wanderer haben?

Ich glaube, dass diesbezüglich kein Interesse besteht bzw. dass große Überzeugungsarbeit zu leisten ist, bis dass die Behörden erkennen, dass auch Küstenkanuwanderinnen und Küstenkanuwanderer ein „Schiffstagebuch“ führen sollten.

Seit einigen Jahren beobachte ich mit Misstrauen Entwicklungen in der Salzwasserunion, die im Allgemeinen nicht bloß darauf ausgerichtet sind, z.B. von den Seglern als gleichwertige „Schiffsführer“ anerkannt zu werden, sondern die auch im Besonderen darauf abzielen, sich denselben Pflichten zu unterwerfen, die für die Segler gelten. Solange dies jedem einzelnen Kanuten überlassen wird, ist dagegen nichts einzuwenden, trifft man doch auch beim DKV den einen oder anderen Kanuten an, der vorschriftsmäßig auf seinem Kajak Flaggen führt. Sollten jedoch solche „Pflichten“ für alle Küstenkanuwanderinnen und –wanderer verbindlich werden, ohne dass eine zwingende Notwendigkeit dazu besteht, außer jener vielleicht, dass man sich als Kanute als Schiffsführer eines Sportbootes fühlt, dann ist das nicht zu akzeptieren.

Wehret die Anfängen sagten sich schon die us-amerikanischen Kanuten, als einst ihr Staat vorschrieb, dass alle Boote über 17 Fuß Länge (ca. 5 m) einen „Rettungsring“ mit sich führen müssten. Nahezu so ähnlich sehe ich aus der Sicht des Küstenkanuwanderers die Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuchs. Insofern verwundert es mich, dass die **Salzwasserunion e.V.** als „selbsternannter“ Verband deutscher Seekajakfahrer die Initiative ergriffen hat, für das Bundesverkehrsministerium einen Vorschlag zu einem „Schiffstagebuch für Kajaker“ zu erarbeiten (s. Seekajak, Nr. 91, S.9, Top 9).

**Text:** Udo Beier

**Anhang 1:** Text eines Schreibens der SaU an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen zum Thema „Schiffstagebuch“ (veröffentlicht im Seekajakforum.de am 10.06.04 in einem Beitrag von Eckart Pfeffer, SaU-Ausbilder):

*„Das Thema Führung von Schiffstagebüchern auf Sportfahrzeugen ist bereits in Kap. 5 (ab Seite 47 der BSH Broschüre) ausführlich dargestellt. Die Verpflichtung besteht eindeutig und der Kreis der Fahrtenleiter und Ausbilder in der Salzwasser Union e.V. empfiehlt an dieser Stelle, wie dieses für unseren Sport ausreichend und in pragmatischer Weise umzusetzen ist.*

*Bereits vor Antritt der Fahrt planen wir unsere Route navigatorisch und erkundigen uns über das Wettergeschehen. An Deck führen wir regulär Kompass und Seekarte nebst den wichtigsten Kenndaten für die Fahrt (z.B. Notizen zur Strömung und zu den Gezeiten, Fluchtpunkte, etc.). Abhängig von Fahrtroute und geplanter Fahrtdauer sind diese Aufzeichnungen mehr oder weniger ausführlich. Auf dem Wasser selbst machen wir in der Regel keine Notizen, weil wir dafür das Paddel aus der Hand legen müssten. Das kann im Seegang leicht zu einer Kenterung führen. Das Schiffssicherheitsgesetz und die Schiffssicherungsverordnung fordern auch keine Eintragungen in Seetagebücher direkt und unmittelbar zu vermerkenswerten Ereignissen. Da haben auch die Kapitäne auf der Brücke großer Schiffe anderes zu tun. Das geschieht in der Regel am Ende eines Seewache oder sogar später. Also in einen Zeitraum, in dem auch ein Seekajaker wieder Land unter die Füße bekommt und das Paddel aus der Hand legen kann.*

*Notiert und archiviert werden besondere Vorkommnisse an Bord, die über die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See von besonderer Bedeutung sind. Auch über die Gewinnung von Erkenntnissen betreffs Gefahren, die im Betrieb aufgetreten sind, sollten Vermerke vorgenommen werden. Beides dient dazu, zeitnah und in frischer Erinnerung Tatbestände oder Vorkommnisse so zu dokumentieren, dass erhebliche Zeit später (unter Umständen Wochen, Monate und Jahre) darauf zurückgegriffen werden kann und man nicht vom Erinnerungsvermögen allein abhängig ist.*

*Der Sinn dieser Vorschrift liegt in der besonderen Situation auf dem Meer. Was dort geschieht, wird selten von Augenzeugen verfolgt und wird häufig erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt relevant oder sogar gerichtsverwertbar. Dabei geht es nicht nur um Kollisionen, Gewässerverschmutzungen, Verletzung von Schutzgebieten, Sichtung von Treibgut oder ähnlichem. Auch unsere Mitglieder, Fahrtenleiter und Ausbilder sind stets an „Erkenntnisse aus dem Betrieb von Seekajaks“ interessiert, möchten also von anderen lernen. Verweisen sei an dieser Stelle auf die ungezählten und gern gelesenen Beiträge in unserem Vereinsmagazin SEEKAJK, wo Autoren ihre Erfahrungen und Touren schildern.*

*Wie bei einer Seenotmeldung im Sprechfunkverkehr gibt es auch für jeden Vermerk ins Tagebuch einige unabdingbare Kenndaten, die nicht vergessen werden dürfen. Dazu gehören neben Datum und Uhrzeit die Schiffsposition, der Kurs und die Fahrt, die Beschreibung der äußeren Bedingungen (Wind, Wetter, Seegang), deren Einfluss auf das eigene Fahrzeug und einiges mehr.*

*Der B/C Kreis (Ausbilderkreis der Salzwasser-Union e.V.) wird im Rahmen der Überarbeitung unserer Ausbildungsmappe diese Kriterien zusammenstellen und im SK als Formblatt veröffentlichen. Unsere Empfehlung ist, derartige Formblätter bei Bedarf auszufüllen und zu archivieren. Der Bedarf richtet sich nach dem in der BSH-Broschüre erläuterten Inhalt für Seetagebücher im Sportbereich.“*

**Anhang 2:** Erwiderung von Udo Beier (DKV-Referent für Küstenkanuwanderung) vom 10.06.04 (veröffentlicht im Seekajakforum.de):

„... Ich meine, wir sollten uns und unser Sport nicht ganz so ernst nehmen. Die muskelkraftbetriebenen Zweiradfahrer zeigen uns schon seit Erfindung ihres Fahrzeuges, wie man das macht. Bisher haben wir Kanuten ähnlich gehandelt und sind gut damit gefahren. Gesetze bzw. Verordnungen sollten wir daher auch in der Zukunft möglichst so auslegen, dass wir nicht darunter fallen, anstatt bei den Behörden mit allem Nachdruck Überzeugungsarbeit zu leisten, um damit zu demonstrieren, dass wir als Sportbootfahrer nicht nur von deren Rechten profitieren wollen, sondern auch bereit sind, uns all deren Pflichten zu unterwerfen.

Also, DKV-Fahrtenbuch Ja, aber ein klares Nein zum "Schiffstagebuch"! Der DKV hat das dem Bundesverkehrsministerium vor einiger Zeit schon mitgeteilt. Die Begründung dafür war kurz & knapp:

- 1. keine Notwendigkeit,**
- 2. kein Handlungsbedarf,**
- 3. keine Akzeptanz bei den Betroffenen,**
- 4. nicht praktikabel,**
- 5. ohne Wert!**

Ich hoffe, die Begründung der SaU trägt nicht dazu bei, die obigen 5 Argumente zu widerlegen. .... und wenn wir mal ein Vorkommnis den Behörden melden wollen, dann können wir das auch so wie immer tun, nämlich ganz formlos!“  
-----

#### 25.05.2004 **Selbstaufblasende Isomatten (Öko-Test)** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift ÖKO-TEST wurden insgesamt 19 selbstaufblasende Isomatten daraufhin getestet, welche Schadstoffe das „Innenleben“ enthält:

4 Modell schnitten „sehr gut“ ab:

- **Metzler Standard** (181x51x3,5cm; 1,1kg; ca.49,-€) (Auslaufmodell)
- **Ortlieb Classic** (184x52x3,8cm; 1,18kg; ca.80,-€) (Auslaufmodell)
- **Relags standard** (183x51x3,8cm; 1,15kg; ca.59,-€)
- **Robens Regular** (183x51x3,8cm; 0,9kg; ca.50,-€)

2 Modelle schnitten „gut“ ab, hauptsächlich wegen phosphororganischer Verbindungen im Material:

- **Artiach Compact-Mat** (180x50x3cm; 1kg; ca.60,-€)
- **Therm-A-Rest Prolite 4R** (183x51x3,8cm; 0,683kg; ca.95,-€)

4 Modelle bekamen einen „mangelhaft“, und zwar im Wesentlichen wegen Dibutylzinn (DBT) im Material:

- **Jack Wolfski Wolfmat** (183x50x3cm; 0,9kg; ca.60,-€)
- **Our Planet classic** (183x51x3,8cm; 1,22kg; ca.56,-€)
- **SG-Trek 80** (197x80x3,8cm; 1,5kg; ca.60,-€)
- **Vaude Comfort Compact Light** (189x60x3,1cm; 1,1kg; ca.55,-€)

und 9 Modelle bekamen wegen des großen Umfangs an Schadstoffen ein „ungenügend“:

- **Explorer Art.-Nr.43037** (200x66x3,7cm; 2,2kg; ca.35,-€)
- **High Peak Comfort (Quelle-Versand)** (185x55x3,8cm; 1,55kg; ca.25,-€)
- **Lestra Sleep-Basic** (190x50x3,5cm; 1,5kg; ca.40,-€)

- **Nordisk Kompakt** (185x51x3cm; 1,1kg; ca.30,-€)
- **Frank Professional** (198x63x3,8cm; 1,9kg; ca.25,-€)
- **Wanderlust** (183x51x3,8cm; 1,42kg; ca.30,-€)
- **Wehncke (Otto-Versand)** (185x54x2,5cm; 1,6kg; ca.30,-€)
- **Wildfox Medium** (190x65x5cm; 2,1kg; ca.60,-€)

Übrigens, die Firma **Exped** - [www.exped.com](http://www.exped.com) -bietet eine 9cm dicke und 840kg leichte Matte an, die mit Daunen gefüllt ist. Beim Test der Eidgenössischen Materialforschungsprüfungsanstalt (St.Gallen/CH) erwies sie sich als dreimal so warm wie eine normale selbstaufblasende Matte.

**Quelle:** ÖKO-TEST, Nr. 6/04, S.82-85 – [www.oekotest.de](http://www.oekotest.de)  
-----

#### 25.05.2004 **Wund- und Desinfektionsmittel** (Gesundheit)

In der Zeitschrift ÖKO-TEST wurden 27 verschiedene Mittel zur Wundheilung bzw. Desinfektion auf ihren Schadstoffgehalt getestet.

4 Mittel schnitten mit „sehr gut“ ab:

- **Bepanthen Lösung** (Wundheilungsmittel) (mit Dexpanthenol)
- **Kamillosan Wund- & Heilbad, Lösung** (Wundheilungsmittel)
- **Medice N Brand- und Wundgel** (Antiseptikum)
- **Octenisept Wunddesinfektion, Lösung** (Antiseptikum)

und 4 weitere Wundheilungs-Mittel, die jedoch nicht auf offenen Wunden angewendet werden dürfen, erhielten ein „gut“:

- **Bepanthen Wund- & Heilsalbe** (mit Dexpanthenol)
- **Panthenol-Ratiopharm Wundbalsam** (mit Dexpanthenol)
- **Panthenol-Salbe Lichtenstein** (mit Dexpanthenol)
- **Zinkoxidsalbe Law** (mit Zinkoxidj)

Übrigens, Kamille bzw. Dexpanthenol wirken entzündungshemmend und Zinkoxid hilft bei entzündlichen u. nässenden Verletzungen.

**Quelle:** ÖKO-TEST, Nr. 6/04, S.36-41 – [www.oekotest.de](http://www.oekotest.de)  
-----

#### 24.05.2004 **Naturverträglicher Wassersport im Greifswalder Bodden und Strelasund** (Revier/Inland)

Das Gebiet um den Greifswalder Bodden und Strelasund wird im Norden durch die Insel Rügen, im Süden durch die vorpommersche Festlandküste sowie den nördlichen Teil der Insel Usedom begrenzt. Im östlichen Bereich besteht über die Boddenrandschwelle eine Öffnung zur Ostsee. Es bietet eine vielseitige Naturlandschaft: Sandstrände, Steilufer, Kliffkanten, Schilfgürtel, Blocksteinfelder im flachen Wasser, Seegraswiesen und Buchten. Die unterschiedlichen Wassertiefen sowie der relativ geringe Salzgehalt im Brackwasserbereich ermöglichen einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt ein Zuhause.

#### **Tiere & Menschen**

Zahlreiche Zugvögel aus Skandinavien und Osteuropa machen hier Halt. Seeadler, Kraniche, große Gänseschwärme, Meerestenten und viele Arten von Watvögeln finden sich

zum Überwintern oder zur Rast im Frühjahr, Sommer und Herbst in diesem Gebiet ein. Hier tanken sie Energie auf zum Flug von und in die Brutgebiete in Nordeuropa bzw. die Überwinterungsgebiete in Südeuropa bzw. Afrika. Während der Mauserzeit im Sommer nutzen die teilweise flugunfähigen Vögel diese Boddenlandschaft als Mausergebiet. Darüber hinaus dienen insbesondere Inseln, Halbinseln und Salzwiesenbereiche als Brutgebiete verschiedener Vogelarten.

Aufgrund seiner besonderen Rolle für den internationalen Vogelzug sind der Greifswalder Bodden und Strelasund zum europäischen Vogelschutzgebiet ernannt worden und sind somit Teil des europäischen Netzes Natura 2000. Des Weiteren ist die 749 qkm große Fläche mit einer Küstenlinienlänge von 162 km in die Vorschlagsliste der Baltic Sea Protected Area aufgenommen worden.

Zugleich ist dieses Gebiet ein Eldorado für Wassersportler. Sein lagunenartiger Charakter macht dieses Wassersportrevier besonders für Kanuten interessant. Navigatorisch einfach zu befahren, frei von starken Strömungen und mit vielen Häfen und Ortschaften bietet der Bodden beste Bedingungen. Abhängig von der Windrichtung gibt es geschützte Pausenplätze.

Leider haben die mit den sportlichen Aktivitäten verbundenen Störungen zugenommen. Manche Wassersportler schädigen die Natur aus reiner Unkenntnis. Mit Verboten allein lässt sich das nicht verhindern. Der WWF ist daher der Auffassung, dass wirkungsvoller Naturschutz nur gemeinsam mit den Nutzern, und nicht gegen sie, möglich ist. Er greift damit die Anregung von § 3 Abs. 2 des Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern auf, wonach die eigenverantwortliche Verwirklichung von Maßnahmen des Naturschutzes durch die Nutzer gesetzlichen Regelungen vorgezogen werden sollte.

### **Kooperation statt Konfrontation**

Zusammen mit den unterschiedlichen Nutzergruppen des Greifswalder Bodden und Strelasund (hier: **Segler, Surfer, Kanuten, Ruderer; Angler**; aber auch Betreiber von Segelschulen und Sportboothäfen) hat der WWF Schutz- und Nutzungskonzepte erarbeitet, die dann von allen Parteien nicht nur – in der Form einer Selbstverpflichtung - verbindlich vereinbart, sondern auch gemeinsam umgesetzt werden. Schon im Jahr 2002 wurden die ersten Weichen zur Kooperation gestellt. Die ersten Anfang 2004 vorgelegten Lösungsansätze können sich sehen lassen:

- Durch zeitliche und räumliche Zonierungen werden zum Beispiel bestimmte Buchten während der Rastzeit der Vögel nicht mehr genutzt, sind aber außerhalb dieses Zeitraumes für Wassersportler ohne Beschränkungen zugänglich.

### **Information & Kontrolle**

Gemeinsam wurde mit allen Betroffenen ein System zur Information aller Wassersportler („**Naturinformationssystem**“) konzipiert und eingerichtet. Dazu gehören:

- Internet-Infos: [www.wassersport-im-bodden.de](http://www.wassersport-im-bodden.de)
- Faltblatt: „Wassersport und Angeln im Natura 2000-Gebiet Greifswalder Bodden und Strelasund“
- Revierführer: „Boddenatlas“ (in Arbeit)
- Schaukästen in Häfen und Marinas
- Boddenmanagerbüro: Marina Neuhof

Weiterhin sind alle Mitglieder der beteiligten Vereine angehalten, auch nicht vereinszugehörigen Wassersportlern die Inhalte der Vereinbarungen zu vermitteln.

Zusätzlich wird in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Nutzergruppen eine ehrenamtliche Gebietsbetreuung zur Überwachung der geschlossenen Vereinbarungen durchgeführt.

## **Erste Ergebnisse**

Am 21.02.04 wurden die ersten konkreten freiwilligen Regionalvereinbarungen zwischen Wassersport- und Anglerverbände, WWF und dem Umweltministeriums von Mecklenburg Vorpommern unterzeichnet, und zwar für die Region Greifswald, die sich von der Insel Riems bis Lubmin Seebrücke erstreckt. Weitere Regionen werden in Kürze folgen, und zwar für den Bereich Harving (Südost-Rügen), Wolgast und Strelasund/Zudar.

Die Ergebnisse, die die Kanuten betreffen, die entlang der Greifswalder Region paddeln, lassen sich allgemein wie folgt skizzieren:

- Zum einen werden „**empfohlene Kanurouten**“ vorgeschlagen, die dabei so entlang der Küste führen, dass bestimmte schutzwürdige Gebiete nicht durchfahren werden. Aus seemännischen & nautischen Gründen wurde jedoch bei der Streckenführung darauf geachtet, dass diese Routen auch leicht nachfahrbar sind. Sollte wegen heftiger Winde die eine oder andere Route nicht befahrbar sein, sind Ausweichsrouten durch sensiblere Gebiete vorgesehen, um eine Gefährdung der Kanuten auszuschließen. Übrigens, die einzelnen Routen sind so zu verstehen, dass ihre Begrenzung zur Küste hin möglichst einzuhalten ist, während die Begrenzung zur Seeseite hin offen ist. Wer entsprechend seetüchtig ist, kann folglich seeseitig die Route verlassen. Ansonsten wäre zu hoffen, dass wenigstens die Eckpunkte der Schutzgebiete durch entsprechende Seezeichen markiert werden, damit auch der weniger informierte, aber naturbewusste Kanute die Möglichkeit hat, sich unterwegs auf dem Wasser zu orientieren. Aus Kostengründen muss jedoch auf solch eine Kennzeichnung verzichtet werden. Abgesehen davon ist aber eine solche Kennzeichnung nicht wirklich zwingend erforderlich, da es sich bei den Gebieten, die nicht befahren werden sollten überwiegend um Flachwasserbereiche (meist mit Schilfbewuchs) (max. 2 m tief) oder kleineren Inseln handeln, die als solche deutlich erkennbar sind, so dass es eigentlich keine Problem geben dürfte, den Verlauf der Grenzen zu bestimmen. Wer bei seiner Tour im Zweifel ist, braucht nur mit seinem Paddel zu „loten“.
- Zum anderen wird auf das im Nordseewattenmeer bewährte „Trittsteinkonzept“ zurückgegriffen, d.h. es werden entlang der Küste insgesamt **12 Trittsteine** – also „Pausenplätze“ – vorgesehen, wo die Kanuten anlanden können, um zu rasten und ihre Kräfte für die Weiterfahrt zu regenerieren.

## **Konkrete Vereinbarungen**

Näheres hierzu kann aus dem Internet abgerufen werden. Eine [Kartenübersicht](#) mit den Grenzen der entsprechende Schutzbereich, den empfohlenen Kanurouten und „Trittsteinen“ findet man direkt unter:

[www.wassersport-im-bodden.de/ergebnis/kanuten.htm](http://www.wassersport-im-bodden.de/ergebnis/kanuten.htm)

### 1. Innere Gristower Wiek:

Der innere Bereich der Wiek ist im Winter Rastgebiet für Pfeifenten und Zwergsäger und im Frühjahr Brutgebiet. Er wird daher in der Zeit vom 1.01.-31.05 nicht befahren. In der übrigen Zeit wird größtmöglicher Abstand vom Schilfgürtel eingehalten.

Eine Befahrung für Kanuten ist jedoch im Sommer nicht empfehlenswert, da er sehr verkrautet ist.

## 2. Schilfgürtel, alle Inseln und Randbereiche der Gristower Wiek:

Diese Gebiete sind u.a. wichtige Brutplätze für z.B. Flussseseschwalbe, Reiher-, Schnatterente, Brandgans und Mittelsäger. An den Inseln wird daher nicht angelandet. Außerdem wird größtmöglicher Abstand von den Schilfgürteln gehalten. Sofern nicht die Fahrwasser zu den Häfen dichter an den Schilfgürteln vorbeilaufen, macht man nichts falsch, wenn man ca. 100 m Abstand zum Schilfgürtel hält.

Getreu des Mottos „*Not geht vor Gebot!*“ ist es jedoch Kanuten erlaubt, dichter unter Land zu fahren, wenn Wind bzw. Seegang dies erfordern.

„Trittsteine“ befinden sich u.a. auf der Insel Riems (auf der Nord- und Südseite), in Gristow und Frätow.

## 3. Kooser Bucht und Flachwassergebiete um den Kooser Haken:

Die Flachwassergebiete (begrenzt durch die 2-m-Tiefenlinie) um den Kooser Haken werden in der Zeit vom 1.10.-30.04 nicht befahren, um die Rast u.a. der Belß- und Saatgänse, Tauch-, Berg-, Pfeif- und Reiherenten, Gänse- und Zwergsäger nicht zu beeinträchtigen. Eine Ausnahme gilt für Kanuten. Sie können, wenn die Sicherheit es erfordert (starker Wind aus nördlichen Richtungen) schnellstmöglich und ohne unterwegs anzulanden die Beek durchfahren, welche die Insel Koos von den Karrendorfer Wiesen trennt.

Dieses Gebiet wird von Kanuten befahren, wenn sie vom Gristower Wiek aus Greifswald paddeln.

## 4. Kooser See:

Der Kooser See ist Nahrungs- und Schlafgewässer sowie Rastgebiet für Schwäne, Taucher, Enten und Gänse. Er wird daher nicht befahren.

Eine Ausnahmeregelung gibt es für Kanuten, damit sie bei kritischen Wetterbedingungen (siehe 3.) auf die Beek ausweichen können.

Ansonsten ist der Kooser See Naturschutzgebiet und wurde von Kanuten auch bislang nicht befahren.

## 5. Wampener Riff bis Greifswald:

In der Zeit vom 1.06.-30.04 sollte das Wampener Riff nicht befahren werden, da es inkl. der übrigen Flachwassergebiete im Sommer von Watvögeln und in den übrigen Jahreszeiten von Schwimmenten aufgesucht wird.

Surfer halten nach dem Einsetzen einen möglichst großen Abstand vom Ufer sowie den Flachwassergebieten ein. Kanuten sollten – sofern Wind und Seegang es erlauben - sich entsprechend vorbildhaft verhalten.

Der bestehende Badestrand südlich des Spülfeldes (nahe des Ortes Wampe) kann als „Trittstein“ genutzt werden.

## 6. Dänische Wiek:

Die Flachwassergebiete der Wiek (innerhalb der 2-m-Tiefenlinie, ausgenommen der Mittelgrund) werden in dem Bereich ab Strandbad Eldena bis zum Pumpenhaus ganzjährig nicht befahren, um vor allem die für Vögel wichtigen Flachwasser-Randbereiche zu beruhigen.

Kanuten nutzen die Strandabschnitte bei Eldena und Ludwigsburg (auf der anderen Seite des Wiek) als „Trittstein“.

## 7. Ludwigsburger Haken bis Lubmin Seebrücke:

Auf diese Flachwassergebiete kann man aufs Jahr verteilt eine Vielzahl von Wasservögeln, Eisenten, Säger, Taucher, Singschwäne, Schell- und Pfeifenten, und Mittelsäger beobachten. Der Bereich um den Ludwigsburger Haken ist daher ganzjährig Ausschlussgebiet. In der Zeit vom 1.10.-30.04. werden die Flachwassergebiete innerhalb der 2-m-Tiefenlinie östlich des Hafens von Vierow von Kanuten nicht befahren.

„Trittsteine“ befinden sich nach Loissin, sowie in Vierow und Lubmin.

## **Fazit**

Es ist zu hoffen, dass diese Form der Kooperation zwischen „Naturschützern“ und „Naturnutzern“ längeren Bestand hat und nicht bloß von der politischen „Großwetterlage“ abhängig ist.

Es ist zu begrüßen, dass die für einzelne Regionen maßgeblichen Vereinbarungen im Wesentlichen von den regionalen Vereinen getroffen werden. Nur sie verfügen über die entsprechenden Revierkenntnisse. Sie sollten jedoch die Belange der dort Urlaub machenden Kanuten nicht ignorieren, d.h. über die Regelung einzelner Regionen darf nicht das große Ganze aus dem Auge verloren werden. Das aber besteht darin, dass es auch in Zukunft weiterhin möglich sein muss, ohne Unterbrechung entlang der ganzen Ostseeküste und um die größeren Inseln herum paddeln zu können, ohne dabei auf die nicht von jeder Kanutin und jedem Kanuten beherrschbaren offene See oder gar auf die Landstraße ausweichen zu müssen.

Und es ist zu wünschen, dass der WWF seine dominierende Stellung bei der Verhandlungsführung und dem Abstimmungsprozess nicht dazu ausnutzt, die Interessen der „Naturnutzer“ zu vernachlässigen. Noch stimmt es einen außenstehenden Betrachter skeptisch, dass bei den **Regionalvereinbarungen** auf der Seite der „Naturschützer“ der große Verband WWF steht (der über Jahrzehnten Erfahrungen gesammelt hat, wie das Treffen solcher Vereinbarungen zum eigenen Gunsten beeinflusst werden können) und auf der anderen Seite, der Seite der „Naturnutzer“, viele kleine örtliche Vereine angesprochen werden (die gerade anfangen, ihre ersten Erfahrungen in dieser Angelegenheit zu machen). Zumindest die Ergebnisse für die Region Greifswald zeigen aber, dass diese Skepsis unbegründet ist.

**Weitere Infos:** WWF-Projektbüro Ostsee  
18439 Stralsund, Kniepwall 1; eMail: [stralsund@wwf.de](mailto:stralsund@wwf.de)

**Textzusammenfassung:** Udo Beier (DKV-Referent für Küstenkanuwandern)

**Links:**

Info-Übersicht Greifswalder Bodden & Strelasund: ☞ [www.wassersport-im-bodden.de](http://www.wassersport-im-bodden.de)  
Zur Bedeutung freiwilliger Vereinbarungen: ☞ [www.bfn.de/09/skript106.pdf](http://www.bfn.de/09/skript106.pdf)

-----  
21.05.2004 **Meeressäuger-Homepage** (Natur)

Die deutsche „Gesellschaft zum Schutz der Meeressäugetiere e.V.“ hat eine Homepage, auf der interessante Infos hauptsächlich zum Thema Schweinswale, Delfine und Robben zu finden sind.

**Link:** [www.gsm-ev.de](http://www.gsm-ev.de)  
-----

20.05.2004 **Historische Seezeichen** (Geschichte)

In der YACHT ist Folgendes zu lesen:

*„Während die Segelwelt noch erbittert um die Finanzierung des Wasserstraßennetzes streitet, schreiten an der Küste engagierte Wassersportler zur Tat. In Bremen riefen sie einen **Verein zur Förderung des Erhalts von Seezeichen** ins Leben. Initiator ist Matthias Huensch aus Kiel. An der Gründungsversammlung nahmen immerhin 40 Segler teil. Gemeinsam wollen sie dafür sorgen, dass die Verdrängung alter durch moderne Seezeichen gestoppt wird. „Dieses maritime Kulturerbe soll zusammen mit seiner Geschichte dokumentiert und erhalten werden“, heißt es im Satzungsentwurf des Vereins.“*

**Quelle:** YACHT, Nr. 11/04, S.9 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**eMail:** [huensch@leuchtturm-atlas.de](mailto:huensch@leuchtturm-atlas.de)

-----

19.05.2004 **Leitfaden "Freiwillige Vereinbarung - Naturschutz - Natursport"** (Natur)

Freiwillige Vereinbarungen sind ein effektives Mittel, um lokale Interessenkonflikte zwischen Wassersport und Naturschutz wirksam zu entschärfen. Das geht aus einer aktuellen Studie des Bundesamtes für Naturschutz hervor. Demnach sind durch minimale Einschränkungen für die Wassersporttreibenden erhebliche positive Effekte für den Naturschutz zu erreichen.

Im Internet ist unter [www.bfn.de/09/skript106.pdf](http://www.bfn.de/09/skript106.pdf) ein Leitfaden hinterlegt, der die Untersuchungsergebnisse in praxisrelevanten Handlungsempfehlungen zusammenfasst. Das Bundesamt für Naturschutz weist in diesem Zusammenhang auch auf das Natursport-Informationssystem unter [www.natursportinfo.de](http://www.natursportinfo.de) hin.

Der DKV bittet darum, der Geschäftsstelle alle neu getroffenen Vereinbarungen zwischen Kanusport und Naturschutz zu melden. Der DKV informiert dann das Bundesamt für Naturschutz.

**Quelle:** DKV-NEWSLETTER, Nr. 8/04 v. 19.5.04

-----

19.05.2004 **Kanuten brauchen keine Vignette** (Befahrungsregelung/Recht)

Das Thema Sportbootvignette ist zumindest für muskelgetriebene Sportboote vom Tisch. Dies bestätigte Bundes-Verkehrsminister Manfred Stolpe in einem Gespräch mit den in der Wassersportkommission des Deutschen Sportbundes (DSB) zusammengeschlossenen Sportverbänden Ende April. Ungeklärt ist bislang noch die Frage nach einer Regelung für motorisierte Begleitboote von muskelgetriebenen Booten.

Das Verkehrsministerium hatte die Einführung einer Sportbootvignette ins Gespräch gebracht, nachdem Rechnungsprüfungsausschuss und Bundesrechnungshof eine Erhöhung der Entgelte für die Nutzung der Bundeswasserstraßen gefordert hatten.

**Quelle:** DKV-NEWSLETTER, Nr. 8/04 v. 19.5.04

-----

18.05.2004 **Zecken/Holzböcke** (Gesundheit)

Es ist wieder Zeckenzeit. Die Plagegeister lauern in Gras, Gebüsch und Unterholz und übertragen Krankheiten. Im Frühsommer schlagen sie zu. Sie beißen sich in der Haut fest, vorwiegend dort, wo der Körper am wärmsten ist, und übertragen Krankheiten wie Gehirnhautentzündung/Meningoenzephalitis (FSME) und Borreliose. Gegen FSME hilft nur rechtzeitiges Impfen und gegen Borreliose hilft i.d.R. Antibiotika (mind. 21 Tage lang Tabletten einnehmen, sonst könnte die Krankheit chronisch werden!).

**Quelle:** OUTDOOR, Nr. 6/04, S.38 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)

**Link:**

è [www.zecke.de](http://www.zecke.de)

è [www.hamburger-kanu-verband.de/show.php?bericht=16&sparte=7](http://www.hamburger-kanu-verband.de/show.php?bericht=16&sparte=7)

-----

18.05.2004 **Thailand** (Revier/Ausland)

In OUTDOOR berichtet Lars Schneider in dem Beitrag:

### „Island-Hopping in Thailand: Nomaden der See“

über das Paddelrevier entlang der Südwestküste Thailands, und zwar die im Nationalpark „Tarutao-Archipel“ liegenden 16 Butan-Inseln, die ideal für Paddler sind, da sie dicht beieinander liegen. Der Beitrag enthält u.a. Kurz-Infos über:

Beste Zeit: November bis April; während der Regenzeit von Mai bis Oktober ist der Nationalpark geschlossen.

Übernachtung: Beim Paddeln findet man immer neue Strände zum Zelten.

Seekarte: 1:200.000 (Ko Lanta Yai to Ko Tarutao)

Segelführer: J.Everingham: Sail Thailand (Artasia Press)

**Quelle:** OUTDOOR, Nr. 6/04, S.28-36 – [www.outdoor-magazin.com](http://www.outdoor-magazin.com)

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

-----

17.05.2004 **Querung eines Fahrwassers** (Befahrensregelung/Recht)

Im SEEKAJAKFORUM.de erläutert Dietmar Seidel in dem Beitrag:

### „Querung eines Fahrwassers“

die rechtlichen Vorgaben, die man beim Küstenkanuwandern zu beachten hat, wenn man mit dem Kajak ein Fahrwasser quert.

Sein Fazit ist:

- „Ein Fahrwasser darf (von Seekajakern) nur gequert werden, wenn Gefährdung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sind ...!“
- „Seekajaker, die in einer Gruppe fahren, bleiben während der Querung dicht zusammen und queren möglichst nebeneinander fahrend (und rechtwinklig zur Fahrwasserachse), um die Zeit der Blockierung des Fahrwassers zu verkürzen.“
- „Im Zweifel verzichten Seekajak auf die Querung an diesem Ort und zu dieser Zeit.“
- Seekajak sind „schwache Verkehrsteilnehmer und sollten daher besonders darauf achten, sich eindeutig zu verhalten, d.h. so frühzeitig und eindeutig wie möglich zu erkennen geben, ob sie „Querere“ = Ausweichpflichtiger oder „Längsfahrer“ = Kurshalter sind.“

Im Rahmen des Beitrags kritisiert Diemar Seidel die weit verbreitete Auffassung vieler Kanutinnen und Kanuten, dass „es sehr wichtig ist, aus Sicherheitsgründen so schnell wie möglich wieder aus dem Fahrwasser zu kommen.“ Dem setzt er entgegen, dass „es aus Sicherheitsgründen wichtig ist, sich nicht in Situationen zu begeben, die es erfordern, dass man „schnell“ wieder aus dem Fahrwasser kommen muss; verkehrsgerechts und seemännisches Verhalten ist sicheres Verhalten!.“

Grundsätzlich hat er damit Recht. D.h. wenn ich ein Fahrwasser queren möchte und mir nähert sich gerade z.B. ein Segler, sollte man nicht sich und seine Fahrtenkameraden dazu animieren, das Tempo zu erhöhen, um noch rasch auf die andere Fahrwasserseite zu kommen, bevor der Segler da ist. So weit, so vernünftig! Aber was mache ich, wenn ich das Elbefahrwasser queren möchte. Am Horizont taucht eigentlich immer ein Dampfer auf, dessen Geschwindigkeit ich nicht mit Sicherheit einschätzen kann. Wenn ich da auf Nr. Sicher gehen will, kann ich eigentlich niemals das Elbefahrwasser queren. Deshalb ist in solch einer Situation „verkehrsgerechtes und seemännisches Verhalten“, bei einer solchen Querung nicht zu trödeln, sondern Tempo zu machen, letztlich – was Dietmar Seidel an

anderer Stelle deutlich hervorhebt – „um die Zeit der Blockierung des Fahrwassers zu verkürzen.“

**Link:** [www.seekajakforum.de/wissen2.html](http://www.seekajakforum.de/wissen2.html)

s. hierzu auch D.Seidels Beitrag in: SEEKAJAK, Nr. 91/04, S.14-15

**Weitere Infos:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf)

-----

17.05.2004 **Satelliten-Navigation** (Ausbildung)

Im SEEKAJAKFORUM.de erläutert Siegfried Netzband in dem Beitrag:

„**Satelliten-Navigation**“

die wichtigsten Grundlagen, um die Handhabung mit einem GPS-Gerät zu verstehen. Zu den folgenden Punkten wird Stellung bezogen:

- GPS-Satellitennavigation
- Bedienung des GPS-Gerätes
- Beurteilung der Gerätetechnik
- Navigation mit Geräteunterstützung
- Computerunterstützung und GPS-Satellitennavigation

**Link:** [www.seekajakforum.de/wissen1.html](http://www.seekajakforum.de/wissen1.html)

-----

17.05.2004 **Westgrönländisches Kajak** (Geschichte)

In SEEKAJAKFORUM.de verweist Arend Gehrman auf dem folgenden Beitrag:

„**Salliq (a-point-into-the-sea)**“

in dem er den Bau eines westgrönländischen Kajaks beschreibt.

Der Bau ist unter Anleitung von Rudi Coojimans erfolgt, der sich seit über einem Jahrzehnt darauf spezialisiert hat.

Übrigens, zum 13. Mal organisiert Rudi Coojimans ein beim „Ersten Flensburger KC“ stattfindendes:

**Holz-Gummi-Leinen Treffen** (27.-29.08.04)

Es wendet sich an Kajakbauer und –fahrer von „**Zuckersäcken**“ (das sind hauptsächlich Nachbauten westgrönländischer Kajaks), Holzkajaks und Faltbooten. Wer also weitere Infos zum Thema westgrönländische Kajaks bekommen möchte, der sollte dort einmal vorbeischauen.

**Link:** <http://www-i2.informatik.rwth-aachen.de/ard/kanu/Nuuk/>

**eMail:** [ruco.kayak@kielnet.de](mailto:ruco.kayak@kielnet.de) (Rudi Coojimans)

-----

16.05.2004 **10 Essentials für Seakayaker** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER arbeitet Roger Schumann 10 wichtige Punkte als Basisgrößen der Risikominimierung heraus, die man/frau beim Küstenkanuwandern beachten sollte, wenn sie

wieder Sicherung zurück ans Land kommen möchten. Roger Schumanns Überlegungen werden dabei von dem folgenden Leitsatz getragen:

**„Je größer die See, desto weiter kannst du vom sicheren Ufer entfernt sein.“**

Wie man schnell erkennen wird, wird die Sicherheit einer Küstenkanuwanderung nicht allein von der Ausrüstung bestimmt, sondern auch vom Können und vom Wissen. Aus Letzterem leitet Roger Schumann die zwei zentrale Gründe von Kanuunfällen ab:

- **Ignoranz:** d.h. man kennt nicht die Gefahren bzw. weiß nicht, wie man sie minimieren kann!
- **Arroganz:** d.h. man hat schon etwas von einer Gefahren gehört, beschließt aber, sie einfach zu ignorieren!

Bei den 10 Essentials handelt es sich um:

## 1. Mentale Sicherheitsvorkehrungen

- Voraussetzung für solche Sicherheitsvorkehrungen sind die Kenntnisse der allgemeinen Risiken des Küstenkanuwanderns.
- Da die Unterkühlung die größte tödliche Gefahr darstellt, mit der Kanutinnen und Kanuten bei einer Küstenkanuwanderung konfrontiert werden können, muss alles darauf ausgerichtet sein, das man bei einer Kenterung erstens warm bleibt und zweitens möglich schnell wieder zurück in sein Kajak kehrt.
- Aber auch ablandige Winde bzw. Strömungen stellen möglicherweise eine Gefahr dar, da sie einen fort von sicheren Küstenabschnitten in schweres Wasser oder stark frequentierte Fahrwasser treiben können, bzw. die Entfernung zum Land zu groß werden lassen können, dass man bei aufkommenden Gewitter nicht mehr in der Lage ist, rechtzeitig das Wasser zu verlassen. Es ist daher alles zu unternehmen, eine solche Abdrift unter Kontrolle zu haben.
- Letztlich gehört zur Sicherheitsvorkehrung auch dazu, sich bewusst zu machen, dass gewisse Sicherheitsstandards nicht auf die Launen eines einzelnen Kanuten oder einer Organisation zurückzuführen sind, sondern aufgestellt wurden, da sich bei tausenden von Seenotfällen gezeigt hat, dass solche Standards fehlten, wie z.B. die Empfehlung, Schwimm- bzw. Rettungswesten oder Neo- bzw. Trockenanzüge zu tragen.

## 2. Rettungstechniken

- Kenterungen sind in einem Kanutenleben nie auszuschließen, auch wenn man schon 40 Jahre kenterfrei paddelt.
- Die Anwendung von Rettungstechniken spielen beim Küstenkanuwandern eine zentrale Rolle. Schwimmen bzw. Schleppen tragen abseits der Küste nur selten zur Rettung bei. D.h. mal kurz an Land zu schwimmen und von dort aus das Kajak zu bergen ist höchstens innerhalb eines brandungsumtosten Strandabschnittes möglich. Und einen gekenterten Kanuten mit oder ohne seinem vollgelaufenen Kajak an Land zu schleppen, klappt in den seltensten Fällen und setzt außerordentlich Paddelfertigkeiten voraus, wenn man nicht den Schlepper zusätzlich in Gefahr bringen möchte.
- Deshalb muss man die möglichen Rettungstechniken kennen, beherrschen und – damit sie nicht in Vergessenheit geraten – ihre Anwendung immer & immer wieder trainieren. Z.B. betrifft das den Paddel-Float-Wiedereinstieg und die Lenz-Methoden, sondern auch alle sonstigen Wiedereinstiegstechniken\* (V- bzw. Parallelwiedereinstieg; Schwimmwiedereinstieg) und Rettungstechniken (z.B. Kajak-Schwimmen\*, Eskimo-Rettung\*, Eskimo-Rolle, Rentry & Roll\*) (\* wird von R.S. nicht

aufgeführt.). Das Training sollte dabei nicht nur im Hallenbad, sondern auch bei realistischen Bedingungen draußen vor der Küste stattfinden .... natürlich nicht bei ablandigen Wind- und Strömungsbedingungen und auch nicht in der Nähe von befahrender Fahrwasser.

Übrigens, das Kajak-Schwimmen, dass Schwimmen im gekenterten Kajak, um ein Ausstieg zu verhindern, wurde vor Jahren schon von Bernhard Hillejan propagiert. Jeder sollte es im Hallenbad mal üben, ob er dazu imstande ist; denn neben der Rolle ist das Kajak-Schwimmen die zweit wichtigste Rettungsmöglichkeit, die jedoch zur Komplettierung die Eskimo-Rettung, d.h. das Hochziehen am Retter-Kajak erforderlich macht.

### 3. Ausrüstungsessentials

- Ein Seekajak muss über genügend Auftrieb verfügen, und zwar im Bug- und Heckbereich. Der Auftrieb muss so bemessen sein, dass man nach einer Kenterung mit Ausstieg anschließend auch wieder zurück ins Kajak klettern kann (ohne dass es dabei unter geht) und dann lenzen kann (ohne dass erneut Wasser ins Cockpit läuft). Die doppelte Abschottung ist hier als das gebräuchlichstes Mittel gegen allzu viel Wassereintrich anzusehen. Sie setzt jedoch wasserdichte Gepäckklendeckel voraus. Wem das nicht genug ist, der kann seine Bug- und Heckgepäckräume noch mit Spitzenbeutel versehen.

Wer ein unabgeschottetest Kajak fährt – m.E. haben solche Boote auf dem Meer fernab vom sicheren Strand nichts zu suchen, wer dennoch sich mit solch einem Kajak von der sicheren Küste entfernt, kann im obigen Sinne als „arrogant“ bezeichnet werden -, sollte über ausreichend dimensionierte Spitzenbeutel für den Bug- und Heckbereich verfügen, so dass bei einer Kenterung nur wenig Wasser eindringen und die Spitzenbeutel sich nicht lockern und wegtreiben können. Dabei sollte einem bewusst sein, dass voll Gepäcksäcke nicht als Ersatz für aufgeblasene Spitzenbeutel tauglich sind.

- Das Cockpitvolumen eines Seekajaks sollte möglichst klein sein, und zwar ist das zum einen wichtig, damit nach einer Kenterung mit Ausstieg das Kajak (inkl. drinnen sitzendem Kanuten) auch weiterhin schwimmfähig bleibt, und zum anderen – worauf R.S. nicht hinweist – ist es nicht minderwichtig, dass nach einer Kenterung das Cockpit möglichst schnell gelenzt werden kann. Da ist es schon ein Unterschied, ob das Cockpit nur 130 Liter oder 200 Liter Volumen hat.

Kajaks mit zu hohem Cockpitvolumen sind nicht mehr „seetüchtig“ (seaworthy), sondern höchstens „ententeichtüchtig“ (pond-worthy). Aus diesem Grund hätte ich auch Probleme, mich auf einen meiner Offshore-Touren von Kanuten begleiten zu lassen, die z.B. mit dem einem oder anderen Kajak von Prijon paddeln und – No risk no fun? – auch auf eine fest installierte Lenzpumpe verzichten (z.B. Barracuda: 198 Liter Cockpitvolumen; Seayak: 208 Liter Cockpitvolumen; Kodiak: 213 Liter Cockpitvolumen; Touryak: 265 Liter Cockpitvolumen; Yukon Expedition: 290 Liter Cockpitvolumen).

Leider verweist R.S. nicht auf die Lösung dieses Problems: die auf die Körpergröße maßgeschneidert fixierbar Bugschottwand und eine Heckschottwand, die gleich hinter dem Süllrand befestigt wird:

„Only profit counts here!“ heißt hier wohl das Motto vieler Allround-Kajak-Produzenten, das sie davon abhält, für die Bugabschottung mehrere Schottwandgrößen bereit zu halten, um flexibel (z.B. in 5-cm-Abständen) auf die unterschiedlichen Beinlängen der Kanuten, insbesondere aber auch der Kanutinnen reagieren zu können.

Und „Comfort first!“ heißt hier das Motto vieler Seekajakanfänger, die einen nassen Stauraum hinterm Sitz für recht bequem ansehen, nur zur Sicherheit trägt das halt nicht bei!

- Ultraleichte Paddel haben nichts in der Brandung und bei Rettungsübungen im rauen Wasser zu suchen ... und ein Reservepaddel sollte jede Gruppe dabei haben. Ob es auf dem Vorder- oder Achterdeck gelagert wird, ist dabei weniger entscheidend.
- ... und was die Schwimm- bzw. Rettungsweste betrifft, reicht es eigentlich nicht aus, sie beim Paddeln nur auf dem Deck mit sich zu führen. Bei der Entscheidung für eine Weste sollte man auch an die wärmeisolierende Wirkung von Feststoffwesten und an die Ausrüstung der Weste mit mehreren Taschen (wichtig für das Verstauen von Notverpflegung, Sonnencreme, Seenotsignalmittel) denken.
- Ein Spritzdecke scheint zumindest in Deutschland Standard zu sein; dennoch reicht das allein nicht aus. Je rauer die See ist, desto fester muss der Sitz der Spritzdecke sein. Jedoch sollte man die Spritzdecke immer mit einer Hand öffnen können, damit der Unter-Wasser-Aussteig einem keine Probleme bereitet.
- Das Paddel-Float wird ebenfalls als wichtig erachtet, egal ob es aufblasbar ist oder aus Schaumstoff besteht. Entscheidend ist vielmehr, dass es bei der Lagerung nicht durch UV-Strahlen geschädigt wird (wer ständig auf dem Wasser ist, sollte es daher griffbereit unter Deck lagern) und dass es bei der Anwendung nicht fortreiben kann (es empfiehlt sich, das Float mit einer elastischen Leine zu sichern). Leider versäumt es R.S. darauf hinzuweisen, dass bei rauer See – wann herrschen denn sonst Kenterbedingungen vor – der Paddel-Float-Wiedereinstieg eigentlich nur dann noch funktioniert, wenn man das Float zur Unterstützung beim Rollen einsetzt (hier: „Reentry & Paddle-Float-Roll“). Ürigens, wer das Float zur Unterstützung des Hochrollens, statt des Hochkrabbelns einsetzt, sollte bei der Anschaffung sich für ein weniger voluminöses Float entscheiden: Es lässt sich nicht nur leichter verstauen, sondern auch schneller aufblasen.
- Als Lenzpumpe werden tragbare Handpumpen erwähnt (hier ist es sehr wichtig, dass Kameraden einen beim Lenzen stabilisieren können) und etwas knapp fest installierte Lenzpumpen. Diese tragbaren Pumpen scheinen halt sehr gebräuchlich in Nordamerika zu sein. Sie sollten jedoch mit einer elastischen Leine vorm Verlieren bei einer Re-Kenterung während des Pumpens gesichert sein. Außerdem sollte man sie nur einsetzen, wenn die Spritzdecke geschlossen ist, um erneuten Wassereintrich zu verhindern. D.h. die Pumpe ist beim Einsatz durch den Spritzdeckenschacht ins Cockpit zu führen.

#### 4. Kenterbekleidung

- Die Paddelbekleidung ist auf die Wasser- und nicht auf die Lufttemperatur abzustimmen.
- Zwischen 10° und 20° C wird ein Longjohn aus 3 mm Neo empfohlen, und zwar in Kombination mit einer Paddeljacke. Je nach Temperatur trägt man mehr oder weniger dicke Fleece-Unterbekleidung
- Wenn es wärmer ist, empfiehlt sich 2 mm Neo, und wenn es kälter ist ein Trockenanzug.
- Letztlich muss jeder selber herausfinden, mit welcher Bekleidung er zurechtkommt. Wenn die Sonne scheint, keine Brandungsbedingungen vorherrschen und der Wind nicht mit mehr als 3 Bft. bläst, neige ich persönlich dazu, mit einer langen Fleece-Hose und einer atmungsaktiven leichten Regenjacke zu paddeln, ansonsten greife ich auf meinen atmungsaktiven Trockenanzug zurück, den ich auch bei Gepäckfahrten im Sommer immer dabei habe.
- Leider versäumt es R.S. auf die wärmeisolierende Wirkung von Neokappe und Paddelpfötchen hinzuweisen. Bei Temperaturen unter 15° C sollte beides immer dabei sein.

#### 5. Reservebekleidung

- Auch bei Tagestouren gehört immer extra warm haltende Bekleidung ins Gepäck, und zwar nicht nur für den Fall einer Kenterung, sondern auch sonst; denn wenn man mit seinen feuchten Paddelklamotten an Land geht und es versäumt hat, einen windstillen und sonnigen Platz aufzusuchen, kühlt man recht schnell aus. Zusätzlicher Wind- und Regenschutz in Form einer wind- und regendichten Jacke & Hose (oder ein Poncho) kann dabei für weiteren Schutz sorgen.
- Die extra Bekleidung ist in einem wasserdichten Sack unter Deck zu verstauen, damit sie auch bei Wassereintritt (wegen undichter Gepäckklappen bzw. einem Loch im Boot) trocken bleibt.
- Ich persönlich habe auch häufig einen großen, windfesten Regenschirm dabei, der extra Windschutz bieten kann. Notfalls muss man die Unterlegeplane für das Zelt heraus kramen, um sich vor dem Wind zu schützen.

## 6. Essen & Trinken

- Hunger & Durst stellen unterwegs ein zusätzliches Risiko dar. Wer nicht gut versorgt ist, macht schneller schlapp und unterkühlt eher.
- Wichtig ist dabei der griffbereite Zugriff, d.h. man muss auf dem Wasser schnell ans Essen & Trinken heran kommen.
- Schwimmwesten mit Taschen stellen hier eine große Hilfe dar. Da lässt sich manches Stück Notverpflegung verstauen.
- Ich persönlich habe auch keine schlechten Erfahrungen damit gemacht, dass ich vorne unterm Kartenhaltgummi eine Art „Schokoriegel“ verstaue und hinter mir unter einem Gepäcknetz griffbereit einen Apfel, etwas Brot (wasserdicht verpackt) und eine Trinkflasche lagere.  
Geht es bei einer Tour zur Sache – sei es, dass die Gewässerbedingungen härter sind oder das Paddeltempo höher ist (und auf die Kameraden kein Verlass ist, dass sie unterwegs genügend Pausen einlegen) – führe ich auch immer einen Trinkbehälter mit Schlauch mit mir, so dass ich auch Trinken kann, ohne das Paddel zur Seite legen zu müssen.  
Ein dänischer Kanute schwört übrigens auf seine „Nudel (ungekocht) / Erdnuss (gesalzen) – Mischung“, die er lose in einer Schwimmwestentasche lagert, so dass er unterwegs immer Mal hineinlangen kann. Auf den Nährwert der Erdnüsse (hier: Fett) ist man wohl nicht angewiesen, dafür lassen sich mit ihnen die kohlenhydratreichen Nudeln leichter herunter schlucken.
- Übrigens, wer auf solche oder andere ausgefallenen Verpflegungstipps zurückgreifen möchte, sollte vorher mal zu Hause ein, zwei Tage dieses „Zeug“ zur Probe essen. Nur so kann er feststellen, ob er es auch verträgt.

## 7. Schleppeleine & Messer

- Bei Gruppenfahrten ist eine Schleppeleine unabdingbar. Kann es doch immer mal wieder passieren, dass ein Kamerad unterwegs Probleme bekommt und nicht mehr imstande ist, mit eigener Kraft zurück ans Land zu paddeln. Ich meine jedoch, dass eine Schleppeleine auch dann nützlich sein kann, um zu verhindern, dass ein Kamerad nach einer Kenterung mit seinem Kajak in kritisches Wasser treibt (z.B. Brandung, Felsküste).
- Eine 9 m lange Leine wird für ausreichend erachtet. Sie sollte mit einer „Paniköffnung“ versehen sein und so am Körper befestigt werden können, dass man sie – sofern nötig - an einen anderen Kameraden weitergeben kann.
- Übrigens, eine doppelt geführte elastische 3-4 mm dicke Leine (ca. 2x5 m lang), die mit einer Steckschnalle am Körper des Schleppers befestigt wird, hat sich auf Nord- und Ostsee bewährt, wenn eine Seillänge ausgehakt und einem Kameraden zum V-Schlepp übergeben werden kann.

- Für den Notfall (z.B. Verheddern mit Schlepp-, Paddelhalterungs-, Anglerleine) sollte man griffbereit ein Messer mit sich führen (z.B. an der Schwimmweste oder vor sich auf Deck).

## 8. Signalmittel

- Hierzu zählen zum einen akustische Mittel (z.B. Signalpfeife) und zum anderen überwiegend optische Mittel (z.B. Signalspiegel, Feuer-, Rauchfackel, Signalpistole).
- Weiterhin zählen hierzu z.B. UKW-Handsprechfunkgerät (Achtung Empfangsprobleme bei Seegang und Reichweitenprobleme: max. 2-5 Seemeilen), ein Handy (Achtung Empfangsprobleme bei Seegang), Seenotbake (EPIRB).

## 9. Erste Hilfe-, Reparatur-, Notfall- & Navigations-Materialien

- Dazu gehört Verbandsmaterial, Pflaster, Schmerzmittel, aber auch entzündungshemmende Salbe (z.B. Bepanthen-Salbe); Rettungsdecke; Multifunktionswerkzeug, Gewebeband, aber auch Klebstoff zur Reparatur von Rissen und Löchern bei Zelt & Matte (z.B. „Seamgrip“); Reservefeuerzeug;
- Weiterhin werden hier auch Kompass, Seekarte, Gezeitenkalender, GPS, Wetterbericht aufgeführt.

## 10. Respekt vor der See

- Respekt vor der See hat auch jener, der die obigen 9 Punkte auch dann beachtet, wenn er eigentlich sicher ist, dass sie auf einer Tour nicht von Nutzen sind.
- Man kann vielleicht fast sein ganzes Küstenkanuwanderleben ohne Beachtung all dieser Punkte auskommen, aber wenn dann doch einmal eine kritische Situation eintritt, dann ist es wichtig, u.U. überlebenswichtig, dass diese Punkte vor Antritt einer Tour beachtet worden sind.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. June 2004, S.41-45 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

16.05.2004 **Nordamerikanische „Water Trails“** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER stellt Kevin Lomangino 23 existierende und 3 geplante „Water Trails“ Kanuwanderwege vor.

9 „Water Trails“ liegen an der Pacifik-Küste:

- Shuyak Island State Park Trails  
(Länge: ca. 55 km)  
è [www.dnr.state.ak.us/parks/aktrails/atsalpha.htm](http://www.dnr.state.ak.us/parks/aktrails/atsalpha.htm)
- Cascadi Marine Trail  
(Länge: ca. 240 km)  
è [www.wwta.org/trails/cmt.html](http://www.wwta.org/trails/cmt.html)
- Snohomish River Estuary Water Trail (geplant)  
(Länge: ca. 50 km)  
è [www.co.snohomish.wa.us/parks/watertrail/](http://www.co.snohomish.wa.us/parks/watertrail/)
- Willapa Bay Water Trail  
(Länge: ca. 100 km; Campgrounds: 6)  
è [www.wwta.org/trails/willapa.html](http://www.wwta.org/trails/willapa.html)

- Coos Bay Estuary Water Trails (geplant)  
(Länge: ca. 100 km)  
è [www.coostrails.com](http://www.coostrails.com)
- Siuslaw Estuary Water Trail (geplant)  
(Länge: ca. 50 km)  
è [www.siuslawwatertrail.com/index\\_watertrail.htm](http://www.siuslawwatertrail.com/index_watertrail.htm)
- Humboldt Bay Water Trail  
(Länge: ca. 135 km)  
è [www.explorenorthcoast.net](http://www.explorenorthcoast.net)
- San Francisco Bay Area Water Trail (geplant)  
(Länge: ca. 650 km)  
è [www.bayaccess.org](http://www.bayaccess.org)
- Lower Tomol Trail  
(Länge: ca. 120 km)  
è [http://gorp.away.com/gorp/activity/paddling/us\\_tr\\_w.htm](http://gorp.away.com/gorp/activity/paddling/us_tr_w.htm)

#### 2 „Water Trails“ liegen am Golf von Mexico:

- Louisiana Atchafalaya Paddle Trails  
(Länge: über 160 km)  
è <http://bayoutrails.org/mainpage.html>  
è [www.mcgeeslanding.com/index1.html](http://www.mcgeeslanding.com/index1.html)
- Florida Everglades Wilderness Waterway  
(Länge: über 160 km; Campgrounds: 52)  
è [www.nps.gov/ever/visit/canoe.wv.htm](http://www.nps.gov/ever/visit/canoe.wv.htm)  
è [www.nps.gov/ever/visit/permit.htm](http://www.nps.gov/ever/visit/permit.htm) (Permits)

#### 4 „Water Trails“ liegen an der Atlantik-Küste:

- Nova Scotia Coastal Water Trail (Lunenburg bis Halifax)  
è [www.trails.gov.ns.ca/nscwt/nscwt\\_index.html](http://www.trails.gov.ns.ca/nscwt/nscwt_index.html)
- Maine Island Trail (Coast of Maine: Portland bis Macchias)  
(Länge: 523 km; Campgrounds: 130; [www.mita.org](http://www.mita.org) )
- Potomac River Water Trail (u.a. Küste von Maryland bis Chesapeake Bay)  
(Länge: über 300 km)  
è [www.baygateways.net/watertrailmaps.cfm](http://www.baygateways.net/watertrailmaps.cfm)  
è [www.dnr.state.md.us/greenways/watertrails.html](http://www.dnr.state.md.us/greenways/watertrails.html)  
Infos: [info@potomactrail.org](mailto:info@potomactrail.org)
- North Carolina Coastal Plain Paddle Trails  
(Länge: ca. 1.900 km)  
è [www.ncsu.edu/paddlertrails](http://www.ncsu.edu/paddlertrails)  
è [www.roanokeriverpartners.org](http://www.roanokeriverpartners.org)

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. June 04, S.51-67 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Weitere Infos:**

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Infos v. 14.04.04 (Revier/Ausland)

-----

16.05.2004 **Rund Baikal See** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichten Brandon & Heather Nelson in dem Beitrag:

**„Around Baikal by Kayak“**

über eine Umrundung des in Sibirien liegenden Süßwassersees (Küstenlinie: ca. 1.930 km). Gestartet wurde in Bolshoye Goloustnoye.

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. June 04, S.26-39 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Hinweis:** In KANU MAGAZIN, Nr. 3/04, S.62-68, berichtete kurz zuvor Detlev Henschel über eine ähnliche Rundtour. – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

-----

16.05.2004 **Bootstest: Nordkapp H<sub>2</sub>O (GB: Valley Canoe Products)** (Ausrüstung)

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

- **Nordkapp H<sub>2</sub>O (Hersteller: VCP)**  
547x54cm; ca. 306 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 340 Liter)  
gefirtetes Vorderdeck (fördert Wasserablauf bei Seegang)  
3-fach Abschottung, Skeg o. Heckumklappsteuer  
integrierte Kompass, Hand- o. Fußlenzpumpe  
Sitzluke: 77x41cm (Schlüsselloch mit Schenkelstützen)  
Lukendeckel: 2 ovale und 1 runder Weichplastiklukendeckel  
Gewicht: 27,6 kg  
Option: 2- bzw. 3fach Teilbarkeit

Bei diesem **Nordkapp H<sub>2</sub>O** soll es sich um eine Weiterentwicklung des ursprünglichen **Nordkapp HS** (1975) und des **Nordkapp Jubilee** (1990) handeln. Vom Volumen her ähnelt er dem ursprünglichen Nordkapp. Ausgelitert müsste er auf ca. 306 Liter kommen. Das in Europa weniger übliche Außenvolumen (Verdrängungsvolumen) beträgt ca. 340 Liter.

Die 3 Testpersonen (Körpergewicht: 75kg + 18 kg Gepäck, 82kg und 91 kg), die Tagestouren bis 5 Bft. Wind unternahmen, haben nur wenig an diesem Seekajak auszusetzen:

- etwas hohes Gewicht (es gibt jedoch auch eine Kevlar/Carbon-Version);
- Anfangsstabilität etwas niedrig, daher nicht geeignet für Seekajakanfänger (hier soll die aktuelle Bootsform im Vergleich zum Ausgangsmodell „HS“ verbessert worden sein);
- schwach luvgerig;
- neigt ab & an zum Ausbrechen;
- gute „Reisegeschwindigkeit“, aber kein Sprinter (d.h. bis 4 kn (=7,4 km/h) läuft er sehr leicht (s. Wasserwiderstandswerte: ab 4,5 kn läuft z.B. der „Barracuda“ (Priyon) leichter);
- relativ geringes Gepäckvolumen (was bei ca. 306 Liter Gesamtvolumen verständlich ist).

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

**Nordkapp H<sub>2</sub>O** (GFK) (Valley) (547x54 cm; ca. 306 Liter Volumen):  
2 kn / 3 kn / 4 kn / 4,5 kn / 5 kn / 6 kn

0,40 / 0,86 / **1,60** / 2,27 / 3,51 / 6,42 kg

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

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

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

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

-----  
**Nordkapp H<sub>2</sub>O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)**

0,40 / 0,86 / **1,60** / 2,27 / 3,51 / 6,42 kg

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

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

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

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

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

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

-----  
**Storm** (PE) ( 517x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

-----  
**Romany Explorer** (533x55 cm; ca. 340 Liter) - Nigel Dennis (GB)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

-----  
**Kodiak** (PE) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)

0,44 / 0,91 / **1,67** / 2,26 / 3,38 / 6,23 kg

-----  
**Looksha II** (610x51cm; ca. 392 Liter Vol.) - Necky Kayaks (CDN)

0,41 / 0,91 / **1,68** / 2,13 / 2,90 / 5,03 kg

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

---

**Aquanaut** (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - VCP (GB)  
0,44 / 0,91 / **1,69** / 2,34 / 3,31 / 5,67 kg

---

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

---

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

---

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

---

**Solstice GT** (low volume) (536x62,5cm; ca. 392 Liter Vol.) – CD (CDN)  
0,44 / 0,92 / **1,74** / 2,34 / 3,56 / 6,80 kg

---

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

---

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

---

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. June 2004, S.20-22 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Technische Daten:** [www.seakayakermag.com/PDFs/Nordkapp-stats.pdf](http://www.seakayakermag.com/PDFs/Nordkapp-stats.pdf)

**eMail von Valley Canoe Products:** [seakayak@globalnet.co.uk](mailto:seakayak@globalnet.co.uk)

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

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

---

15.05.2004 **See-Wetterberichte (Ausland)** (Wetter)

Auf der DKV-Homepage ist eine Zusammenstellung von Informationsquellen (Hörfunk, Telefon, Internet) abrufbar, die Auskunft darüber geben, welches (See-)Wetter im europäischen Ausland zu erwarten ist. Insgesamt findet man in der 11-seitigen Aufstellung Infos über 22 Länder bzw. Regionen.

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf)

Eine entsprechende Aufstellung für die Nord- & Ostsee ist unter dem folgenden Link abrufbar:

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf)

---

14.05.2004 **Fischbestand Kabeljau** (Natur)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird darüber berichtete, dass – soll sich an der derzeitigen Überfischung nichts ändern – der Kabeljau in 15 Jahren ausgestorben sein könnte. Lt. einer WWF-Studie ist nämlich innerhalb der vergangenen 30 Jahre der weltweite Bestand schon um mehr als zwei Drittel gesunken. Z.B. wurden in der Barentssee 1970 noch 3,1 Millionen Tonnen Kabeljau aus dem Meer gefischt. Im Jahr 2000 waren es nur noch 0,95 Millionen Tonnen.

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 14.05.2004, S.26 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)

-----

12.05.2004 **Seepferdchen** (Natur)

In einer WWF-.Pressemitteilung v. 12.05.04 wird es begrüßt, dass die gefährdeten Seepferdchen-Arten in das Washingtoner Schutzabkommen CITES aufgenommen wurden:

*„Jahrelange Bemühungen für den Schutz der gefährdeten Seepferdchen zahlen sich aus. Ab dem 15. Mai 2004 unterliegen alle 33 Seepferdchen-Arten, von denen einige stark bedroht sind, dem Washingtoner Artenschutzabkommen CITES. In Zukunft kann so der internationale Handel mit den kleinen Meeresbewohnern kontrolliert werden. ...*

*Etwa 24 Millionen Seepferdchen werden jedes Jahr aus den Weltmeeren gefischt. Mindestens 77 Staaten sind am weltweiten Handel beteiligt. Zu den größten Abnehmern zählen neben asiatischen Ländern auch Nordamerika, Europa, Australien und Mexiko. Die wichtigsten Exportländer sind Indonesien, Brasilien und die Philippinen.*

*Ein Großteil der Seepferdchen wird zu Heilzwecken in der traditionellen asiatischen Medizin eingesetzt. Als Souvenir sind die nur 1,5 bis 30 cm großen Tiere ebenso beliebt wie bei Hobbyaquarianern. Dabei eignen sich Seepferdchen nicht für die Haltung im heimischen Aquarium – meist überleben sie die Gefangenschaft nur für kurze Zeit.*

*Dem Washingtoner Artenschutzabkommen haben sich bisher 166 Staaten angeschlossen, die sich jetzt zu einem nachhaltigen Handel mit Seepferdchen verpflichten. TRAFFIC, das gemeinsame Artenschutzprogramm der Weltnaturschutzunion IUCN und des WWF, hat zusammen mit dem „Project Seahorse“ einen Leitfaden verfasst, der Zollbeamten bei der Anwendung der neuen Regularien unterstützen soll.*

*Bei den monogam lebenden Seepferdchen trägt das Männchen den Nachwuchs aus. Ihre hauptsächlichlichen Verbreitungsgebiete sind der Indopazifische Ozean und der Westatlantik. In jüngster Zeit wurden sogar in der Nordsee einzelne Tiere nachgewiesen. Neben der Übernutzung der Bestände gefährden auch die Verschmutzung und Zerstörung ihrer bevorzugten Lebensräume – Seegraswiesen, Korallenriffe oder Mangrovenwälder – die Bestände.“*

**Link:** [www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01814/druck.html](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01814/druck.html)

-----

11.05.2004 **Seewetter-Infos** (Wetter)

In der YACHT werden in dem Beitrag:

**„Die Wellen fürs Wetter“**

aktuelle Frequenzen und Sendezeiten für Wetterberichte für ganz Europa gebracht.

Ähnliche Infos sind schon früher in der YACHT aber auch in der Zeitschrift SEGELN veröffentlicht worden. Darauf aufbauend hat U.Beier eine umfassende Zusammenstellung erarbeitet, die als Download auf der DKV-Homepage: [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/) abrufbar ist.

**Quelle:** YACHT, Nr. 10/04, S.64-66 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Link:**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf)

-----

10.05.2004 **Marktübersicht Kajaks** (Ausrüstung)

In KANU MAGAZIN wird unter dem Titel:

**„Das Boot für alle Fälle“**

eine Marktübersicht von Kajaks (Touren-, See- und Wildwasserkajaks) herausgegeben. (Daneben wird noch eine Übersicht über Kanadier und Falt-/Luftboote gebracht.)

U.a. werden insgesamt 29 PE-Einer-Kajaks und 57 laminierte Einer-Kajaks (451 cm und größer) sowie 4 PE-Zweier-Kajaks und 19 laminierte Zweier-Kajaks (501 cm und größer) vorgestellt, die fürs Meer geeignet sein sollen.

Leider gibt es immer noch Hersteller, die nicht wissen, über welches Volumen ihre Seekajaks (insgesamt 30 Modelle = 27% aller Modelle) verfügen. Sie erschweren dadurch dem interessierten Käufer die Möglichkeit, allein mit Hilfe der Marktübersicht eine erste Einschätzung über die persönliche Eignung eines Seekajaks vorzunehmen.

Es sollte dabei jedoch nicht geleugnet werden, dass in der Marktübersicht teilweise Angaben darüber gemacht werden, für welches Fahrergewicht (hier: **„empfohlenes Fahrergewicht für optimale Bootskontrolle“**) ein Seekajak geeignet ist. Überprüft man jedoch diese Angaben, so muss man feststellen, dass diese vom Hersteller gemachte Angaben, eigentlich mehr dazu dienen, einen möglichst großen Kundenkreis für seine Seekajaks anzusprechen, als den Kunden zu beraten. Z.B. trifft das für den „Seelöwe“ (Vol. ca. 480 Liter) von Paddel-Meier zu, der für Kanuten ab 50 kg Gewicht empfohlen wird. Realistischer sieht da die Empfehlung für den „Anas Acuta“ (Vol. ca. 288 Liter) von Valley aus, da hier mindestens 60 kg Körpergewicht gefordert werden.

Übrigens, wer sich einen ersten Überblick verschaffen möchte, ob ein Seekajak für einen zu klein bzw. zu voluminös ist, der sollte mit folgender **„Faustformel“** arbeiten, wobei unter **Transportgewicht:**

- das Körpergewicht des Kanuten (inkl. Bekleidung),
- das Bootsgewicht (inkl. Steuer, Lenzpumpe, Lukendeckel, Abschottung, Reservepaddel)
- und das Gewicht der Ausrüstung (inkl. Rettungsausrüstung, Zelt, Reservebekleidung, Kocher, Brennstoff, Verpflegung, Wasser)

zu verstehen ist; denn die drei Größen zusammen entscheiden darüber, ob ein Kajak kontrollierbar ist:

- **minimales** Transportgewicht (kg) = 30 % des Kajakvolumens (Liter)
- **maximales** Transportgewicht (kg) = 60 % des Kajakvolumens (Liter)

D.h. ein 350-Liter-Seekajak sollte ein Mindesttransportgewicht von ca. 105 kg auf die Waage bringen. Wiegt das Kajak 30 kg und z.B. die Kanutin 55 kg, so empfiehlt es sich noch mindestens 20 kg Ausrüstung (= „Ballast“) mit sich zu schleppen, damit sie in ihrem Seekajak bei Wind nicht zum „Spielball“ des Meeres wird. Übrigens, das gilt so ab 4-5 Bft. Wind. D.h. bei „Ententeichbindungen“ spielt das Transportgewicht nur eine untergeordnete Rolle, etwa dann, wenn einem das Seekajak ohne Beladung zu „kipplig“ erscheint.

Übrigens, was die Länge eines Seekajaks betrifft, so spielt diese im Vergleich zum Volumen nur eine „Nebenrolle“, sofern man sich für ein Seekajak entscheidet, dass zwischen 500 – 550 cm liegt. Die **„Bootsbauerweisheit“**, dass nämlich **„Länge läuft“**, beginnt nämlich erst so ab 4,5 Knoten über 8,3 km/h) relevant zu werden. Das ist aber ein Tempo, welches

deutlich über der üblichen Reisegeschwindigkeit von Küstenkanuwanderinnen und –wanderer liegt.

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 4/04, S.70-77 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

-----

09.05.2004 **Abel Tasman Nationalpark** (Neuseeland)

In KANU SPORT berichten Christine & Heinz-Georg Luxen in dem Beitrag:

**„Paddeln im Paradies: Seekajaktouren im Abel Tasman Nationalpark“**  
(inkl. Kartenskizze)

über DAS neuseeländische Seekajakrevier an der Nordspitze der Südinsel Neuseelands (max. 60 km langer Küstenstreifen).

U.a. ist Folgendes zu lesen:

**Reisezeit:** „Für den Tasman am besten in der Nachsaison Febr./März, Topwetter, wenig Tourismus.“

**Camping:** „einfache D.O.C. (Naturcampingplätze) mit Toilette und Wasser ca. 5 NZ-Dollar pro Personen, gehobene Plätze ca. 10 NZ-Dollar pro Person.“

**Kajaks:** „Vermietstationen (oder geführte Touren) in Marahau und Kaiteriteri, voll ausgerüstete Einer- und Zweier-Seekajaks inkl. Ersatzpaddel, Lenzpumpe, Notsignal, Packsäcke, Paddeljacken, Karte usw. für ca. 50 NZ-Dollar pro Person und Tag.“

**Sonne:** „Sonnenmilch mit möglichst hohem Faktor nicht vergessen, die Strahlung ist ein Vielfaches höher als in Europa.“

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 5/04, S.24-25 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

KANU MAGAZIN stellt in seiner Hitliste der 20 schönsten Kanutouren der Welt dieses Down-Under-Revier wie folgt vor:

*„... Das glasklare Wasser schillert von grün bis türkis, ein gelber Strand zieht sich bis zum Horizont und kleine Buchten, nur vom Wasser erreichbar, locken zur Pause oder gleich zum Übernachten. ... (Nebenan) schwitzen und keuchen auf dem nahen Küstenwanderweg die Trekker, während dem Paddler die kühle Meeresbrise um die Nase weht. ... Startpunkt ist das Örtchen Motueka. Dort vermieten Kajakverleiher Seekajak-Zweier mit kompletter Ausrüstung. Wer sich die Fahrt nicht zutraut, kann sich auch einer geführten Tour mit Vollverpflegung anschließen. Unterwegs warten ausgezeichnete Zeltplätze mit fließend Wasser (kalt natürlich) und Picknickbänken. Manche davon sind tatsächlich nur vom Wasser aus erreichbar, so dass man diese besonders in der Nebensaison ganz für sich allein hat. Ob man von Motueka die 60 Kilometer Küstenlinie bis rauf nach Mutton Cove fährt, oder nur bis zur Awaroa Bay, bleibt jedem selbst überlassen. Sogar eingefleischte Sportpaddler ertappen sich im Abel Tasman Park schnell dabei, wie sie ohne Not einen Ruhetag ansetzen .... Doch diverse Wanderungen und Schnorcheleien mit Robben und Delphinen versprechend auch so einen spannenden oder entspannenden Tag ...“*

**Beste Zeit:** Nov. – März

**Besonderheiten:** Nationalparkregeln beachten

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 4/04, S.44 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Link zu Kajakverleih:** [www.abeltasmankayaks.co.nz](http://www.abeltasmankayaks.co.nz)

-----  
09.05.2004 **Küsten-Grenzverkehr Deutschland - Polen** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet U.Beier anlässlich der EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004 in dem Beitrag:

**„Küsten-Grenzverkehr Deutschland – Polen“**

über den derzeitigen Stand der Vorschriften. Zusätzlich werden ein paar Tourenempfehlungen für die Anreise auf deutscher Seite gegeben.

Der Beitrag kann per Download auf der DKV-Homepage: [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/) abgerufen werden.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 5/05, S.14-15 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

**Download:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Einreise-Polen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Einreise-Polen.pdf)

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

05.05.2004 **Aufwärmübungen für Paddler** (Gesundheit)

Auf der Homepage der Kanujugend Schleswig-Holstein werden 4 „Aufwärmübungen für Paddler“ textlichen erläutert und per Zeichnung demonstriert. Bei jeder der an Land stattfindenden Übungen wird das Paddel zur Steigerung der Effektivität eingesetzt:

Übung 1: Dehnung von Waden, Brust- und Schultermuskulatur;

Übung 2: Dehnung von Trizeps bis Hüfte;

Übung 3: Dehnung von –Schenkelinnen- und –unterseite, sowie der Schultermuskulatur;

Übung 4: Dehnung von Rücken, Nacken und seitlicher Halspartie.

Übrigens, dass *„Dehnen vor einer Belastung der Muskeln ist sehr wichtig, damit Verletzungen vorgebeugt werden; denn bei aktiven Paddlern sind die Muskeln auf der Körpervorderseite verkürzt. Sie sollten deshalb **vor und nach** der Belastung gedehnt werden. Das Dehnen nach und mitten in der Belastung ist nötig, um Disbalancen auszugleichen.“*

**Link:** [www.kanujugend-sh.de/infos/aufwaerm.htm](http://www.kanujugend-sh.de/infos/aufwaerm.htm)  
-----

04.05.2004 **Bora: ein kroatischer Fallwind** (Wetter)

**..... Erläuterungen zu ihrer Entstehung**

Die **Bora** ist ein Wind, der ab & an auf der nördlichen Adria weht und insbesondere bei Touren entlang der kroatischen Küste als ablandiger Wind anzutreffen ist, der aus ONO bis NO weht. Sie gehört zur Gruppe der **Fallwinde**, genau so wie jede **Windböe**, aber auch jede **Windverwirblung**, die im Leebereich eines Gebirgszuges zu beobachten ist.

Wenn also bei einer Tour entlang der ostadriatischen Küste der Wind auf ONO bis NO dreht und zunimmt, sollte man – wenn man auf Nr. Sicher gehen will – immer davon ausgehen, dass der Wind sich urplötzlich zur Bora entwickeln könnte. Und wer sich im Lee einer Insel befindet, wo im ablandigen Bereich sich nur wenige Wellen bilden können, sollte – bevor er sich von den dort anzutreffenden Seegangsverhältnisse täuschen lässt - mal mit dem Fernglas die vor einem liegende See nach Brechern absuchen oder einfach mal vor sich

aufs Wasser schauen und darauf achten, ob Böen aufs Wasser fallen und das dabei aufspritzende Wasser als Gischt fächerförmig vor sich her pusten.

## Mögliche Auslöser der Bora

### a) lokale Kaltluft (sog. „katabatischer Wind“)

- Die Bora ist eine regionale Wunderscheinung an der ostadriatischen Küste, deren Auswirkungen bis hinüber zur italienischen Küste zu spüren sind. Ein möglicher Auslöser der Bora ist **kalte Luft**, die in den Bergen des auf der Ostseite der Adria liegenden Hinterlands sich bildet, und zwar typischerweise während der Nacht, wenn die Auskühlung über den Bergen am stärksten ist.
- Da kalte Luft schwerer als warme Luft ist, fließt plötzlich die Luft „lawinenartig“ die Berge hinunter und erreicht mit Fallböen der Stärke 10 bis 11 das Wasser.
- Mögliche Vorboten: Über den Bergen zeigen sich lockige Wolken, die herunterfallen. In trockenen Gegenden schiebt die Bora eine Staubwalze vor sich her. Wenn man sie sieht, verbleiben einem nur noch wenige Minuten.

### b) kontinentale Kaltluft (sog. Höhenwind aus ONO bis NO)

- Ein anderer Auslöser der Bora ist das **Eindringen kontinentaler Kaltluft**, die als Höhenwind aus NO über die Triest-Ebene oder über die Berge der adriatischen Ostküste aus ONO in die Adria einfällt.
- Bestimmend dafür ist entweder ein Hoch über Mitteleuropa (sog. „antizyklonale Bora“) oder ein Tief zwischen Süd-Italien und Griechenland (sog. „zyklonale Bora“). Beide sorgen dafür, dass kalte Luft aus NO (Südrussland über Ungarn) Richtung Adria transportiert wird.
- Wegen der größeren Beständigkeit eines Hochs ist die dadurch entstehende „antizyklonale“ Bora-Wetterlage i.d.R. länger andauernd.

## Besonderheiten

- Eine besonders **kritische Phase** der Bora besteht dann, wenn der aus dem NO-Sektor kommende Höhenwind die über den ostadriatischen Bergen liegende Kaltluft mit reißt.
- Windefekte: Wenn dann noch die auf die Küste herunter strömende Luft durch Täler fließt bzw. auf Gebirgszüge trifft, wird der Wind durch zusätzlich **Ecken-, Düsen und Kanalisierungseffekte** verstärkt.
- Zeitdauer: Die Bora kann manchmal 5 Tage mit bis zu 2 Tagen Dauersturm wehen. Ansonsten liegt die mittlere Dauer einer Boralage bei 40 Std. mit ca. 1 Std. Sturm.
- Wolken: Da die kontinentale Luft kalt und trocken ist, bilden sich höchstens an den Bergkämmen ein paar Wolkenbänke. Die auf die Adria absinkende kalte Luft selber ist wolkenlos.
- Windgeschwindigkeit: Sie hängt vom Temperaturgefälle ab. Da die Unterschiede im Winter größer sind, können im Winter die Bora-Böen bis zu 200 km/h erreichen, im Sommer aber immerhin noch 90 km/h (10 Bft.).
- Eintrittswahrscheinlichkeit: In den Monaten Dez. –Febr. tritt die Bora ca. 6-8 Mal im Monat auf, und in den Monaten Mai bis August maximal 1 Mal. Das ist nicht viel. Aber es ist halt wie ein Sechser beim Russischen Roulette. Wenn man Pech hat, dann ist man mitten drin und es wird lebensgefährlich.

## Kritische Regionen

In dem vom Autorenteam des Seewetteramtes herausgegebenen **Fachbuch „Seewetter“** (2.Aufl. 2002, 388 S.) ist dazu u.a. Folgendes zu lesen:

- „Berüchtigt ist die Bora von Senj in der Kvarner Bucht an der kroatischen Küste (westlich der beiden Inseln Krk und Cres). Hier treten die höchsten Windgeschwindigkeiten der Adria auf, verbunden mit der längsten Dauer. Windmaxima bis zu 75 kt. (knapp 140 km/h) werden bei zyklonaler Bora gemessen. Die Bergmassive Velika Kapela und das Velebit (Vratnis Pass) verlaufen dicht an der Küste, und durch die Kanalisierungseffekt erreicht die Bora hier eine besonders starke Ausprägung.“
- Insgesamt werden in dem Seewetter-Buch folgende als von der Bora gefährdete Bereiche an der Ostadria aufgezählt:
  - (a) im Golf von Triest
  - (b) im Golf von Rijeka
  - (c) im Kvarner Golf
  - (d) bei Senj
  - (e) bei Sibenik
  - (f) bei Split
  - (g) im Norden der Halbinsel Peljesac
  - (h) im Gebiet um Dubrovnik.

Die Bora gibt es nur im nördlichen Teil der Adria. **Ähnliche Fallwinderscheinungen** kann man jedoch auch woanders im Mittelmeer erleben:

- an der Ostküste Korsikas (bei starkem Nordwest-Mistral);
- an den steilen Kliffs der türkischen Küste und des Dodekanes (bei starkem Nordostwind);
- an den Leehängen der höheren Cycladen-Inseln, Euböas und im Golf von Thermai sowie bei Kreta (bei starkem Nordostwind);
- bei Kap Tainaron (Matapan) (bei starkem Nordostwind);
- bei Timbakion an der Südküste von Kreta bei dem 3000 m hohen Berg Idhi (bei nördlichen Winden erreicht die Windgeschwindigkeit bei Timbakion den 2- bis 2,5-fachen Wert des Windes an der Nordseite der Insel.
- Letztlich zählt auch der **Mistral** zu den Fallwinden. Er wird jedoch nicht durch kontinentale Kaltluft ausgelöst, die von Russland her über das ostadriatische Gebirge einströmt, sondern von atlantischer sowie polarer Kaltluft, die vom N bis NW her zwischen den – regelrecht einen Trichter bildenden – Pyrenäen und französischen Alpen aufs Mittelmeer strömt. Eine zusätzliche Querschnittsverengung erfährt der Nordwind dabei durch das Garonne-Tal und den Rhone-Saone-Graben. Sie erzeugen Kanalisierungseffekte, die dafür sorgen, dass der Mistral bis zu den Balearen bzw. die Straße von Bonifacio (zwischen Korsika und Sardinien) reicht, ohne an Sturmstärke zu verlieren. Entstehungsbedingung für den Mistral ist übrigens ein Hoch nordwestlich von Frankreich und ein Tief über Nord-/Osteuropa, die den Kaltluftvorstoß aus dem Norden erst ermöglichen. Bildet sich dazu noch ein Tief über Genua (sog. „Genua-Zyklon“), läuft die „Windmaschine“ auf vollen Touren. 8 Bft. Wind und mehr sind dann 3-4 Tage lange auf dem Wasser zu erleben.

### **Wetterprognose für Kroatien**

Wie kann man rechtzeitig erkennen, das Bora-Gefahr besteht?

Auf alle Fälle sollte man mehrgleisig fahren:

- das Verhalten von Fischer & Segler ist zu beobachten;
- eigentlich sollte man sich zur Gewohnheit machen, wenigstens einmal täglich Einheimische bzw. Segler zu befragen, ob mit der Bora zu rechnen ist;
- auch sollte man die Wetterlage beobachten und beim Drehen des Windes in Richtung östlichem Sektor sollte besonders vorsichtig agiert werden;

- dann sollte man versuchen, aus den Wetterberichten des Rundfunks Informationen zur Bora zu gewinnen. Wird ein Hoch über Mitteleuropa bzw. ein Tief zwischen Italien und Griechenland vorhergesagt, sollte mit der Bora gerechnet werden; denn sowohl das Hoch als auch das Tief führen automatisch dazu, dass der Höhenwind (sog. „Gradientwind“) an der kroatischen Küste auf NO dreht.  
Als Rundfunkstationen kommen u.a. in Frage:
  - (a) **Deutsche Welle** (6.075+9.545 (+13.780 kHz))  
um: ca. 7.55+17.55 Uhr (MESZ) (im Winter: 1 Std. früher)
  - (b) **Radio Zagreb** (Juni-Sept.) (auch in englisch) 790+840 kHz + 96,1+98,5 MHz  
um: 09.00+12.30+19.00 Uhr
- Weiterhin bietet sich der Abruf des Seewetterberichts per SMS über das Handy an. Wer 19,- € übrig hat, kann über sein Handy im In- und Ausland auf Bedarf 30x per SMS die Wetterlage einer bestimmten europäischen Region abrufen. Für den Bereich der Adria gibt es insgesamt 7 verschiedene Regionen.  
Die Wetter-SMS enthält eine 36-Stunden-Vorhersage (mit 6-stündigen Abstand) über eine gewünschte Station, und zwar bzgl. Windrichtung/-stärke, Böen, Wellenhöhe, Wetterart (z.B. Nebel, Regen, Gewitter), sowie Tag und Uhrzeit. Die Vorhersage wird jeweils um 10 und 22 Uhr aktualisiert und kann auch im Ausland abgerufen werden.  
Die Anmeldung kann erfolgen über [www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de) oder per Tel. 0431-5606668 (12-15 Uhr).
- Zum Schluss bietet sich auch das Internet an:
  - (a) Im Seekajakforum wurde auf die Homepage des Deutschen Wetterdiensts verwiesen: [www.dwd.de](http://www.dwd.de) ;
  - (b) deren Angaben scheinen für die kroatische Küste gezielter zu sein, als jene, die man über [www.wetteronline.de/segel.htm](http://www.wetteronline.de/segel.htm) erhält.
 Übrigens, die DWD-Angaben weichen von den Wetterwelt-SMS-Angaben ab. Welche Prognose-Daten die Richtigen sind, weiß man leider immer erst nachher. Es sind halt Prognosen, für die nicht nur unterschiedlichen Institutionen, sondern tagtäglich auch unterschiedliche Leute zuständig sind. Man kann daher nicht im Voraus sagen, bei welcher Institution die Trefferwahrscheinlichkeit größer ist.

#### Literatur:

Seewetter (hrsg. Seewetteramt), 2.Aufl. 2002

Seekajakforum: [www.seekajakforum.de](http://www.seekajakforum.de)

#### 03.05.2004 **Rund Island** (Revier/Ausland)

John Burleigh berichtet auf seiner Homepage von einer Tour Rund Island, die er im Jahr 2003 durchgeführt hat (29.5.-20.8.03; 1.500 Meilen).

Der Bericht enthält eine ausführliche Kartenskizze, Tagebuchaufzeichnungen und Links über Island.

**Link:** [www.iceland2003.co.uk](http://www.iceland2003.co.uk)

#### 02.05.2004 **Fitness-Test** (Gesundheit)

Küstenkanuwandern hat durchaus auch eine sportliche Komponente. Wer wissen möchte, wie fit er ist, um auch eine längere Tour gegen Wind & Welle zu überstehen, ohne dabei schlapp zu machen, möge sich dem folgenden „Fitness-Test“ unterziehen:

- *Nehmen Sie einen Hocker, Stuhl, zwei Treppenstufen oder Ähnliches.*
- *Stellen Sie ein Bein auf die Unterlage. Die Höhe ist dann richtig, wenn Ihr Oberschenkel in der Waagerechten ist.*

- Bestimmen Sie nun Ihren **Ruhepuls (RP)**, in dem Sie die Schläge 60 Sekunden lang an der Hals- oder Arschlagader zählen.
- Steigen Sie dann innerhalb von drei Minuten insgesamt 90-mal auf den Hocker, wechseln Sie dabei das linke und das rechte Bein ab.
- Messen Sie sofort danach für eine Minute den **Belastungspuls (BP)**.
- Warten Sie anschließend eine Minute und messen Sie den **Erholungspuls (EP)**.
- Nach folgender Formel können Sie jetzt Ihre Leistung ermitteln:  

$$(RP+BP+EP-200):10$$
- Liegt der Wert unter 11 (Frauen) bzw. 10 (Männer) è „sehr gut“!
- Liegt der Wert zwischen 11-14 (Frauen) bzw. 10-12 (Männer) è „gut“!
- Normal sind Werte zwischen 15-17 (Frauen) bzw. 13-16 (Männer).  
Höhere Werte sind eher mäßig.

Wem dieser Test zu kompliziert ist, der kann auch den folgenden Fitness-Test ausweichen:

- Setzen Sie sich so auf einen Stuhl, dass die Oberschenkel waagrecht sind.
- Verschränken Sie die Hände auf dem Rücken.
- Stehen Sie nun auf und setzen sich wieder – ohne Hilfe der Hände.
- Wie viele Wiederholungen gelingen Ihnen zügig hintereinander?
- So können Sie das Ergebnis beurteilen (Frauen/Männer:  
bis 30 Jahre: >20 bzw. >25 = „sehr gut“; 10-14 bzw. 15-19 = „normal“!  
31-45 Jahre: >15 bzw. >20 = „sehr gut“; 5-9 bzw. 10-14 = „normal“!  
46-60 Jahre: >10 bzw. >15 = „sehr gut“; 3-6 bzw. 5-9 = „normal“!  
über 65 Jahre: >7 bzw. >10 = „sehr gut“; 1-3 bzw. 3-6 = „normal“!

**Quelle:** Techniker Krankenkasse (TK)

-----