

Aktuelle Infos (Oktober 2004):

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

31.10.2004 **Topografische Karten (Skandinavien)** (Revier/Ausland)

Topographische Karten sind zum Navigieren in Küstengewässern dann von Bedeutung, wenn es nicht gilt, Fahrwasser zu verfolgen und Untiefen zu vermeiden. Insbesondere solche mit dem Maßstab 1:50.000 eignen sich in idealer Weise dafür, wenn es darum geht, den Küstenverlauf bzw. eine Inselstruktur zu erkennen, und zwar nicht nur vom Spülsaumen her sondern auch vom Hinterland. Beides ist wichtig, um Folgendes auszukundschaften:

- Anlandemöglichkeiten (wo gibt es einen Sand- oder Kiesstrand, wo ein Felsufer?),
- Zeltmöglichkeiten (wo gibt es eine Flachstelle?)
- Trinkwasserbeschaffungsmöglichkeiten (wo fließt ein Bach ins Meer?)
- Rückzugsmöglichkeiten (wo geht es entlang zur nächsten Straße?)

Insbesondere wenn ich eine Gepäckfahrt entlang der norwegischen, schwedischen, finnischen, isländischen, dänischen, isländischen, grönlandischen, irischen, englischen waliesischen, schottischen, französischen, spanischen, portugiesischen, italienischen und griechischen Küste machen würde, genügte mir stets - sofern erhältlich - eine entsprechende topografische Karte auf dem Kartendeck. Lediglich bei Fahrten durchs dänische Wattenmeer und entlang der Küste der Bretagne käme eine Seekarte infrage. Wobei ich aber – und zwar wegen der Rückzugsmöglichkeiten – als Zweitkarte immer noch eine topografische Karte dabei hätte.

Übrigens, wegen der vielen Sandstrände und der dichten Besiedlung reicht bei Ostsee-Touren zwischen Flensburg und Darßer Ort sogar eine Straßenkarte im Maßstab 1:200.000 aus. Weiter östlich sollte man jedoch wieder eine topografische Karte dabei haben, sofern man nicht auf den von Jübermann-Kartographie herausgegebenen sehr informativen und topografisch durchstrukturierten „Touren Atlas Nr. 6: Deutschland-Nordost“ (Travemünde – Usedom) (1:75.000) zurückgreifen möchte.

Das Problem für mache Kanute ist es nun, zu Hause an solche topografischen Karten heranzukommen. Nicht jede Kleinstadt hat einen entsprechenden Kartenladen und zu hoffen, dass am Startort alle benötigten Karten beschaffbar sind, ist etwas riskant. Abgesehen davon würde es bei einer Beschaffung im Ausland nicht möglich sein, vorher zu Hause mit den Karten die Route zu planen.

Was nun Norwegen, Schweden, Finnland, Dänemark, Island und Grönland betrifft, dem bietet sich an, über den Versandhandel „**Nordis Versand**“ die entsprechenden topografischen Karten zu beschaffen. Am besten bestellt man sich den „Nordis Versand – Gesamtkatalog 2005“ und sucht sich aus den Übersichten die genauen Kartenblätter heraus:

- S.16-17: Norwegen (1:50.000), Preis: je Blatt 10,50 €
- S.24: Dänemark (1:100.000 oder 1:50.000), Preis: je Blatt 12,- €
(leider kann man dem Katalog nicht die einzelnen Blatt-Nr. entnehmen)
- S.28: Finnland (1:200.000), Preis: je Blatt 13,50 €
Aland (1:100.000), Preis: 13,90 €
- S.38: Schweden (Gröna Kartan 1.50.000), Preis: je Blatt 9,90 €
- S.41: Island (1:100.000), Preis: je Blatt 15,90 €

- S.42: Grönland (1:250.000), Preis: je Blatt 14,50 bzw. 15,75 €

Bezug: Nordis Versand (B&W Media-Service), Nöckersberg 39, 45257 Essen

è Tel.: 0201-8482370

è eMail: elch@nordis-versand.de

è Internet: www.nordis-versand.de

30.10.2004 **Rennseekajak** (Ausrüstung)

Es gibt immer welche, die von einem wirklich „sauschnellen“ Seekajak träumen. Bisher schien mir das folgende Kajak aus Portugal dazu zu zählen:

Moskito FW 2000 (von Nelo/Portugal) – www.mark-kayaks.pt

563x44 cm (1-fache Abschottung; 1 runder Gepäckklukendeckel; nicht brandungstaugliche Unterheck-Steuerflosse).

Nun hat mich Peter Unold (von der dänischen Seekajakvereinigung „Havkajakroerne“) auf das folgende neuseeländische Renn-Seekajak verwiesen:

OceanX (von Ruahine Kayaks/Neuseeland) - www.sportshub.com/ruahine/kayaks.htm

640x50 cm (2-fache Abschottung; 2 runde Gepäckklukendeckel, Heckklappsteueranlage)

Nun, der **Moskito** ist wohl nach dem Motto „Breite bremsst“ gebaut, und der **OceanX** nach dem Motto „Länge läuft“.

Ich bin mir sicher, dass das Geschwindigkeitspotential dieser beiden Kajaks nur dann genutzt werden kann, wenn man ansonsten in der Lage ist, mit einem K1-Rennkajak im Seegang zu paddeln.

29.10.2004 **Volumen & Sitzhalt** (Ausrüstung)

Beim Kauf eines Seekajaks sind die Empfehlungen von Kanuten, die einen nicht kennen, oft nur von geringem Nutzen. Das gilt insbesondere dann, wenn sie einem ein bestimmtes Modell empfehlen wollen. Solche Tipps sind nämlich äußerst subjektiv gefärbt und daher mit Vorsicht zu genießen. Meist verweisen sie auf ihr eigenes Modell weiter. Aber was nützt mir solch eine Empfehlung, wenn ich nicht den Empfehler kenne, d.h. wenn ich nicht weiß, wie groß & schwer er ist, wo er bei welchem Seegang & Wind wie lange schon paddelt und mit welchen Seekajaks er bislang Touren unternommen hat.

Den Kauf eines Seekajaks würde ich daher nicht allein von solch einer Modell-Empfehlung eines Dritten abhängig machen. Vielmehr würde ich erst einmal in der Seekajakliteratur nachlesen, was alles zu beachten ist. Z.B. ist auf der DKV-Homepage ein Download zum Thema

“Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise“

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

abrufbar. Wenn mir das zu umfassend ist, könnte ich zumindest darauf achten, ob das in Frage kommende Seekajak wenigstens seetüchtig ist, d.h. zumindest die zentralen Ausrüstungsteile wie:

- insbesondere doppelte Abschottung, Rettungshalteleine, Steuer oder Skeg,
- aber auch fest eingebaute Pumpe, Kartendeck und fest eingebauten Kompass

besitzt.

Volumen & Sitzhalt

Bei der engeren Auswahl müsste ich jedoch anschließend gründlich prüfen, ob das Seekajak mir **passt**. Das betrifft zum einen das **Volumen** des Kajaks und zum anderen den **Sitzhalt** (genauer: Schenkel- und Hüfthalt) im Cockpit.

Kenne ich das **Volumen** der Seekajaks, kann ich mich für jenes Seekajak entscheiden, das am besten auf mein Körpergewicht und das Gewicht des zu transportierenden Gepäcks abgestimmt ist. Wähle ich nämlich ein zu voluminöses Seekajak, dann kann es zu windempfindlich werden, sodass ich ab einer bestimmten Windstärke (ca. 5 Bft.) Probleme bekommen kann, es in Fahrt zu bringen bzw. auf Kurs zu halten. Entscheide ich mich dagegen für ein Seekajak, das über zu wenig Volumen verfügt, muss ich ebenfalls mit Problemen rechnen, und zwar mit dem Nasslauf. Je nach Seegang fängt es immer stärker an zu bohren. Der Wind weht mich wohl mit meinem Kajak nicht mehr weg, aber voran komme ich trotzdem nicht, weil ich ähnlich einem Rodeokajakfahrer mehr unter als über Wasser paddle und in jeder Welle stecken bleibe.

Übrigens, die Gewichtsunter-/obergrenzen (G), gemessen in kg, lassen sich für eine Seekajak mit einem bestimmten Volumen (V), gemessen in Liter, über die folgende „**Daumenregel**“ bestimmen, wobei zu G das Körper-, Boots- und Ausrüstungsgewicht gehört:

è Gewichtsunter-/obergrenzen: $G = \text{ca. } 30\% - 60\% \text{ von } V$

è Idealgewicht: $G = \text{ca. } 35\% - 50\% \text{ von } V$

Demgegenüber sind **verstellbare Schenkelstützen** ein zentrales Ausrüstungsteil zur Gewährleistung eines festen Sitzhalts. Solche Schenkelstützen können nämlich auf meine individuelle Beinlänge eingestellt werden, was recht hilfreich ist, wenn mir sonst die Sitzluke nicht wie maßgeschneidert passt, weil sie etwas zu groß ist. Verstellbare Schenkelstützen ermöglichen einem auf recht einfache Weise eine wirksame Verbesserung und Anpassung des Schenkelhalts und folglich des Sitzhaltes im Cockpit. Sie beeinflussen in Verbindung mit einem festen Hüfthalt wesentlich die Seegangs- und Kentertüchtigkeit von Kanute und Kajak; denn ohne richtigen **Schenkel- & Hüfthalt** ist:

- der effiziente Einsatz der flachen bzw. hohen **Paddelstütze** (wichtig im Seegang, in der Brandung, bzw. als Abwehrmaßnahme gegen eine Kenterung) oder
- der erfolgreiche Abschluss eines **Rollversuches** (wichtig nach jeder Kenterung)

nicht möglich. Damit jedoch nicht nur ein **effizientes Stützen & Rollen**, sondern auch ein **effizientes Paddeln** bei weniger kritischen Seegangsbedingungen möglich ist, sollte die Beinarbeit beim Paddeln nicht durch die Schenkelstützen blockiert werden. D.h. die Schenkelstützen sollten so gestaltet sein, dass man alternativ:

- die Beine spreizen kann, um die Schenkel unter die Stützen zu klemmen,
- oder die Beine parallel nebeneinander legen kann, um beim Paddeln nicht nur Rücken & Arme, sondern auch Hüfte & Beine einsetzen zu können.

Vorbilder & Vorreiter

Daten zum **Volumen** werden in der Zwischenzeit von jedem Seekajakhersteller, der als solcher ernst genommen werden möchte, angeboten. Was die **verstellbaren Schenkelstützen** betrifft, sieht das jedoch noch anders aus, obwohl sie bei den Wildwasserkajaks schon seit langem Standard sind. Bisher hat nur **Prijon** so etwas bei seinen Seekajaks angeboten. Nun haben die britischen Seekajakhersteller **P & H** (hier: **Capella PE**) und us-

amerikanischen Seekajakhersteller **Wilderness** (hier: **Tempest 165 PE** und **170 PE**) gleichgezogen.

Erstaunlich, dass bislang nur **PE-Seekajaks** damit ausgerüstet werden. Vielleicht liegt das daran, dass im Verleihgeschäft überwiegende PE-Kajaks eingesetzt werden. Ein kompetenter Verleiher weiß halt, welche Ausrüstungsteile wichtig sind, und kann sich bei einer Großbestellung leichter mit seinen Wünschen durchsetzen.

Die Schuldfrage?

Es wird Zeit, dass auch die Seekajaks aus GFK & Co. serienmäßig über verstellbare Schenkelstützen verfügen. Warum das bislang noch nicht der Fall ist, liegt auch an den Küstenkanuwandern selber. Sie achten beim Kauf noch viel zu wenig auf diesen Schenkel- & Hüft-halt. Manchmal stört sie – dass gilt insbesondere für die meisten Einsteiger ins Küstenkanuwandern - sogar dieser Schenkelhalt,

- weil sie sich beeengt fühlen
- oder meinen, beim Unterwasserausstieg behindert zu werden.

Dabei muss beim Küstenkanuwandern – nicht jedoch beim Seekajakschlendern unter Ententeichbedingungen - einem das Seekajak wie ein „Schuh“ sitzen. Der feste Sitz des Unterkörpers in der Sitzluke ist beim Küstenkanuwandern genauso selbstverständlich wie beim Alpin-skifahren der feste Sitz der Füße im Skistiefel.

Leider merkt man beim **Probesitzen** im Laden und beim **Probepaddeln** bei Ententeichbedingungen nicht immer, dass der Schenkelhalt o.k. ist, da Sitzluke und Bekleidung trocken sind. Wenn man aber erst mit feuchten Klamotten in einer feuchten Sitzluke sitzt, sieht es vielfach ganz anders mit dem Schenkelhalt aus. Alles ist plötzlich so glitschig. Von einem fest Halt kann keine Rede mehr sein. Dann heißt es nachzubessern.

Nach- & Verbesserungen

Was kann der Kanute selber tun? Zur Verbesserung des Hüfthalts genügt das Aufkleben irgendwelcher Polsterstücke (z.B. Reste einer Iso-Matte). Die Klebeflächen sind i.d.R. eben & glatt und sorgen für einen dauerhaften Halt. Bei der Verbesserung des Schenkelhalts sieht das jedoch schon anders aus. Die dafür in Frage kommenden Flächen unterm Süllrand, auf denen man Matten-, Holz- oder Plastikstücke verkleben könnte, sind meist uneben. Eine dauerhafte Verklebung gelingt einem dann nicht immer. Außerdem ist es gar nicht so einfach, den Schenkelhalt so zu formen, dass das Herausrutschen der Schenkel wirksam verhindert werden kann. Zumindest jene Kanuten, die mit ihren Händen gerade mal ein Paddel halten können, werden hier schnell an ihre handwerklichen Grenzen stoßen.

Abgesehen davon ist ein solchermaßen eingeklebter Schenkelhalt nicht veränderbar da nicht verstellbar. Wer also mal sein Seekajak nicht nur zum Küstenkanuwandern, sondern zum Schlendern auf dem Süßwasser einsetzen möchte, der hat dann nicht die Möglichkeit, mit einem Handgriff die Schenkelstützen zu verstellen und ihren Halt zu „entschärfen“.

Es ist daher zu hoffen, dass sich zumindest unsere **deutschen Spezialisten in Sachen Seekajakbau** etwas bewegen. So schwer dürfte das nicht sein. Z.B. braucht man nur den Süllrand so auszuformen, dass er nach innen hin ein ebenes Flachstück aufweist. Teilweise verfügen seit Jahrzehnten die Süllränder mancher Hersteller über solche – jedoch mehr oder weniger gebogene – Flachstücke, die dann als starre Schenkelstützen erhalten sollen. Sie brauchen dieses Flachstücke nur etwas ebener zu gestalten und anschließend so bearbeiten, dass sie

- eine Schiene darunter montieren können, auf die dann die z.B. aus Hartgummi bestehende Schenkelstütze festgeschraubt wird (sog. **stetig verstellbare Schenkelstütze**),
- oder mehrere hintereinander liegende Löcher bohren, in eines von denen anschließend je nach Wunsch die Schenkelstütze befestigt wird (sog. stufenweise verstellbare Schenkelstütze).

Die Schienen plus passender Schenkelstützen könnte man sich als Zubehör z.B. über **Prijon** beschaffen und die festschraubbaren Schenkelstützen über **Wilderness** bzw. **P&H**.

Text: Udo Beier

27.10.2004 **Stockholmer Schären (Schweden)** (Ausland/Revier)

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

„Scharfe Schären: Stockholmer Schären“

über das Schärengebiet nord-östlich von Stockholm.

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

„Im Schärengebiet gibt es keine vorherrschende Windrichtung, ebenso wenig lässt sich das Wetter für die Sommermonate langfristig voraussagen. An schönen Tagen kann sich Thermik bemerkbar machen, doch wird auch sie von den schwer vorhersagbaren Kap- und Düseneffekten in den Schären dominiert.

Telefonisch lässt sich der Wetterbericht untere (+46)071/217073 abfragen.“

... und Folgendes über **Gezeiten & Strom**:

„Die Gezeitenunterschiede sind gering, der daraus resultierende Strom zu vernachlässigen. Schwer beurteilen lässt sich der vom Wind abhängige Oberflächenstrom. Immer vorbereite sein sollte man auf vom Wind und weiteren Faktoren abhängige Wasserstandschwankungen, die den Meeresspiegel im Extremfall um plus/minus 1 m schwanken lassen können.“

Was die **Navigation** betrifft, wird Folgendes empfohlen:

„Sowohl im als auch außerhalb des Fahrwassers sollte man sich immer sicher sein, wo man sich gerade befindet. Das funktioniert am verlässlichsten, wenn man Seezeichen und Inseln auf der Karte „abhakt“...“

Ob nun dieses Schärengebiet vor Stockholm ideal für eine Gepäckfahrt mit dem Seekajak ist, kann bezweifelt werden; denn eine wildes Zelten auf den Inseln wird wohl in Anbetracht der dichten Besiedlung mit Ferienhäusern an Wochenenden und während der Sommerferienzeit nur bedingt möglich sein.

Quelle: SEGELN, Nr. 11/04, S.102-109 – www.segelmagazin.de

25.10.2004 **GPS-Testbericht** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift OUTDOOR stellt Uli Benker in dem Beitrag

„Digitale Pfadfinder: 7 GPS-Geräte im Test“

einen Bericht über GPS-Geräte vor:

- Alan Map 500 (249,- €)
(50 Routen; umständliche Bedienung, hoher Stromverbrauch u.a.)
- Garmin Geko 201 (157,- €)
(20 Routen; hoher Stromverbrauch u.a.)
- Garmin Legend (269,- €)
(20 Routen; bestes Graustufen-Display, hoher Stromverbrauch;
unhandliche Bedienung, sofern in Hülle wasserdicht verpackt?? u.a.)
- Garmin GPSMap 60CS (699,- €)
(50 Routen, schnell, super Display, geringer Stromverbrauch u.a.)
- Magellan Explorist 200 (229,- €)
(20 Routen, schwimmfähig, verständliche Menüführung, kein PC-Anschluss; u.a.)
- Magellan Meridian Color (559,- €)
(20 Routen, schwimmfähig, schlecht ablesbares Farbdisplay,
unübersichtliche Menüführung, hoher Stromverbrauch u.a.)
- Silva Atlas (229,- €)
(10 Routen, schnell, wasserdicht??, mittelmäßiger Stromverbrauch, unübersichtliche
Menüführung u.a.)

Was die „Genauigkeit“ betrifft, gibt es jedoch kaum noch relevante Unterschiede, sodass man bei einem Kauf ruhig auf andere Eigenschaften achten kann (z.B. Ausstattung, Größe, Bedienung, Gewicht/Größe, Funktionsumfang) (s. hierzu den OUTDOOR-Bericht).

Ich persönlich würde mich für ein Gerät entscheiden, dass:

- möglichst 50 Routen speichern kann; das ist aber nicht erforderlich, wenn das Geräte nicht über einen PC-Anschluss verfügt und eine Übertragung von Routen möglich ist, die auf dem PC gespeichert sind;
- wasserdicht ist (das Silva-Gerät scheint allein diese Bedingung nicht zu erfüllen, wobei ich dennoch wegen des Wasserdrucks in brechender See und der wegen der besseren Lagerung des Gerätes auf Deck das Gerät in eine wasserdichte Hülle stecken würde);
- auch verpackt in einer wasserdichten Hülle bedienbar ist; hier könnten alle Geräte, deren Schalter und Knöpfe an den Seiten platziert sind, Probleme bereiten, z.B. Garmin Legend?
- über ein Display verfügt, welches man auch bei Sonnenschein und Dunkelheit ablesen kann (jeder sollte dies persönlich testen);
- einen möglichst geringen Stromverbrauch hat;
- eine verständliche Menüführung hat, damit man nicht jedes Mal vor einer Tour bzw. jedes Jahr von neuem die Bedienungsanleitung studieren muss.

Übrigens, weist OUTDOOR daraufhin, dass einige Modelle Probleme machten, wenn man eine vorgegebene Route verließ: „Von Abkürzungen und Umwegen ließen sich nur die Garmins nicht beirren. Alle anderen Geräte hatten teilweise Probleme, die korrekte Richtung zum Ziel anzuzeigen, sobald man wieder auf der Originalroute war. Dann hilft nur noch ein Stopp der Navigation mit anschließendem Neustart.“

Ob der Speicher für aufladbare Karten von praktischer Bedeutung für das Küstenkanuwandern ist, muss ebenfalls jeder selber entscheiden. Bislang wurden ausschließlich Straßenkarten angeboten. Garmin bietet neuerdings topografische Karten (für welche Regionen?) an. Magellan soll bald folgen. Mir ist nicht bekannt, dass derzeit schon aktuelle Seekarten (inkl. aktueller Betonung) zum Abspeichern für GPS-Handgeräte angeboten werden.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 11/04, S.58-63 – www.outdoor-magazin.com

24.10.2004 Hanseboot (Messebericht) (23.-31.10.04) (Ausrüstung)

Für 9 Tage hatte die Hanseboot in Hamburg geöffnet. In Halle 9 stellen Kanu-Hersteller und –Händler aus. Was gibt's Neues im Vergleich zum letzten Jahr?

Ich sehe die weitere Verbreitung verstellbarer Schenkelstützen bei Seekajaks als erfreulichste Neuheit an. Bislang hatte so etwas nur **Prijon** bei seinen Seekajaks angeboten, was bei den Wildwasserkajaks schon seit langem Standard ist. Nun haben die britischen Seekajakhersteller **P & H** (hier: **Capella PE**) und us-amerikanischen Seekajakhersteller **Wilderness** (hier: **Tempest 165 PE** und **170 PE**) gleichgezogen. Erstaunlich, dass dies bislang nur PE-Seekajak betrifft. Es wird also an der Zeit, dass auch die Seekajaks aus GFK & Co. serienmäßig damit ausgerüstet werden; denn verstellbare Schenkelstützen ermöglichen einem auf recht einfache Weise eine wirksame Verbesserung und Anpassung des Schenkelhalts und folglich des Sitzes im Cockpit. Verstellbare Schenkelstützen beeinflussen in Verbindung mit einem festen Hüfthalt wesentlich die Seegangs- und Kentertüchtigkeit von Kanute und Kajak; denn ohne richtigen Schenkel- & Hüfthalt ist ein effizienter Einsatz der flachen bzw. hohen Paddelstützen (wichtig im Seegang, in der Brandung, bzw. als Abwehrmaßnahme gegen eine Kenterung) oder eine erfolgreicher Abschluss eines Rollversuches nicht möglich. Leider achten die Küstenkanuwanderer noch viel zu wenig auf diesen Schenkel- & Hüfthalt. Manchmal stört sie insbesondere dieser Schenkelhalt, weil sie sich beengt fühlen oder sogar meinen, beim Unterwasserausstieg behindert zu werden. Dabei muss beim Küstenkanuwandern – nicht jedoch beim Seekajakschlendern bei Ententeichbedingungen auf einem Fluss oder Binnensee - einem das Seekajak wie ein „Schuh“ sitzen. Der feste Sitz des Unterkörpers in der Sitzluke ist genauso selbstverständlich wie beim Alpinski fahren der feste Sitz des Fuss im Skistiefel. Leider merkt man beim Probesitzen im Laden und beim Probepaddeln bei Ententeichbedingungen nicht immer, dass der Schenkelhalt immer o.k. ist, da Sitzluke und Bekleidung trocken sind. Wenn man aber erst mit feuchten Klamotten in einer feuchten Sitzluke sitzt, sieht es vielfach ganz anders mit dem Schenkelhalt aus. Dann heißt es nachzubessern. Was den Hüfthalt betrifft, genügt das Aufkleben irgendwelcher Polsterstücke (z.B. Reste einer Iso-Matte). Die Klebeflächen sind i.d.R. eben & glatt und sorgen für einen dauerhaften Halt. Bei der Verbesserung des Schenkelhalts sieht es da jedoch anders aus. Die dafür in Frage kommenden Flächen unterm Süllrand, auf denen man Matten-, Holz- oder Plastikstücke verkleben könnte, sind uneben. Eine dauerhafte Verklebung gelingt einem dann nicht immer. Außerdem ist es gar nicht so einfach, den Schenkelhalt so zu formen, dass das Herausrutschen der Schenkel wirksam verhindert werden kann. Abgesehen davon ist ein solchermaßen eingeklebter Schenkelhalt kurzfristig nicht veränderbar. Wer also mal sein Seekajak nicht zum Küstenkanuwandern einsetzt, sondern zum Schlendern auf dem Süßwasser „missbraucht“, der hat dann nicht die Möglichkeit, mit einem Handgriff die Schenkelstützen zu verstellen und ihren Halten zu „entschärfen“.

Folgende weitere „Neuheiten“ sind mir u.a. noch aufgefallen:

- Kajak-Hersteller **Akwen** (Polen) (www.akwen.pl)

Er ist erstmals auf der Messe vertreten und bietet ein Seekajak der etwas einfacheren Kategorie an:

Morski (500x60 cm;24 kg, Sitzluke: 74x38,5 cm)

mit Heckumklappsteueranlage und 3-facher Abschottung, und zwar im Bug mit einem recht kleinen und etwas schwerer handhabbaren Drehlukendeckel (Durchmesser: 15 cm) und im Heck mit einem runden Klemmlukendeckel (23 cm) sowie einem weiterem Drehlukendeckel (15 cm).

Importeur des Seekajaks ist: Kanu Sport Zülów (www.kajak-zuelow.de)

- Händler **Aqua Splash** (Hamburg) (www.aqua-splash.de)

Bei ihm war der von Prijon überarbeitete Seayak zu sehen:

Seayak (490x58 cm; Sitzluke: 79x39 cm – Schlüssellochluke mit verstellbaren Schenkelstützen, Heckumklappsteueranlage, 2-facher Abschottung, einer Tagesluke mit Drehverschluss vor dem Süllrand (mit neoprenartigem Sackbehälter im Fußraum der Sitzluke) (Durchmesser: 15,5 cm) und je einem Bug- und Hecklukendeckel (mit Neopren- und Hartplastikdeckel, der über Riemen gesichert ist) (Maße: 44x21 cm bzw. 43x29,5 cm).

Das Heck ist etwas flacher gelegt, damit die Steueranlage effizienter arbeiten kann. Leider ist das Vorderdeck vor der Sitzluke nur bedingt als Kartendeck geeignet. Und ob das Öffnen, und Schließen des Drehdeckels sowie der Zugriff in den Sackbehälter praktisch ist, muss jeder selber überprüfen.

Übrigens, Prijon bietet nicht den Einbau einer Lenzpumpe an, jedoch kann über Aqua Splash eine entsprechende Lenzpumpe nachgerüstet werden.

Weiterhin wurde ein Windmesser der Firma Weathertec Equipment angeboten:

WM-1 Skywatch Xplorer 1 (www.weathertec.de)

mit dem man auch die Stromgeschwindigkeit messen kann. Insofern müsste der Windmesser auch wasserdicht sein, obwohl im Prospekt nur von „wasserresistent“ gesprochen wird (Preis: ca. 40,- Euro).

- Kajak-Hersteller **Aquarius** (Polen) (www.aquarius.gda.pl)

Das 2003 auf der Hanseboot vorgestellte Seekajak:

Inuite (530x53,5 cm),

welches sehr stark dem **Godthab XL** von Lettmann ähnelte, wird nicht mehr gebaut. Anscheinend hat es der Hersteller des Originalen erreicht, dass die Produktion dieser Imitation eingestellt wurde.

- Kajak-Händler **Horst Gadermann** (Norderstedt bei Hamburg) (www.gadermann.de)

Das neu Paddel von Lendal:

Kinetic Wing

wurde vorgestellt. Es handelt sich um eine abgeschwächte Variante eines Wing-Paddels, welches auch zum Tourenpaddeln geeignet sein soll. Ob das zutrifft, muss wohl jeder selber entscheiden. Ein vergleichbares Paddel mit einer konventionelleren Blattform gibt es bei Lendal ab ca. 295,- Euro. Das „Kinetic Wing“ ist ab ca. 335,- Euro zu haben.

Der **Capella** (aus PE-Sandwich) (von P & H) ist überarbeitet worden: Maße: 505x56; 25kg, Sitzluke: 81x44 cm, ca. 315 Liter Volumen), mit verstellbaren Schenkelstützen, 3-facher Abschottung mit Weichplastiklukendeckeln, und zwar auf dem Vorderdeck (23,5 cm) und auf dem Achterdeck (Tageslukendeckel (18,5 cm) und Ovallukendeckel (42x30 cm)). Außerdem kann der Kompaß vor dem Buglukendeckel integriert werden. Hervorhebenswert sind insbesondere die verstellbaren Schenkelstützen, die eine effizientere Anpassung an der Körpergröße ermöglichen.

Außerdem gibt es 3 GFK-Varianten des **Capella**, die jedoch nicht auf der Messe zu besichtigen waren:

Capella 163 (ca. 495x55 cm)

Capella 169 (ca. 511x58 cm) (mit/ohne Reservepaddelmulden)

Capella 173 (ca. 526 cm)

Alle diese Capella gibt es mit 3-facher Abschottung, Weichplastiklukendeckel, Skeg oder Heckumklappsteueranlage, Schenkelstützen, trimmbaren Sitz, Kniebox, diversen Lenzpumpen, Außennahtverklebung, Kevlar-Kielstreifen, Einbau der vorderen Schottwand nach Maß, integriertem Kompass.

Außerdem kann man die neuen Lukendeckel von Kajak-Sport (Finnland) (www.kajakSPORT.com) besichtigen. Das Obermaterial ist aus härterem Plastik, das Seitenmaterial ist jedoch elastischer. Insgesamt sollen die Deckel leichter zu öffnen/verschließen sein und ein geringeres Gewicht haben.

Übrigens, der **Sirius S** (ca. 265 Liter Volumen) ist zur Zeit nicht lieferbar.

- Hersteller/Händler **Paddel-Meier** (Hamburg) (www.paddel-meier.de)

Meier bot das finnische Seekajak von Bear & Water (www.bearwater.fi) an:

Sea Cat (548x57, 22 kg; Sitzluke: 79x43 cm; 2 ovale Gepäcklukendeckel, Heckumklappsteueranlage).

Außerdem ist ab sofort ein Seekajak von Wilderness im Sortiment:

Tempest 170 (PE) (518x56; 27 kg; Sitzluke: 79x39 cm), mit Skeg und Lukendeckeln aus Weichplastik, und zwar einem runden Buglukendeckel, einer runden Tagesluke (17,5 cm) und einem ovalen Hecklukendeckel (42,5x29 cm).

Die Sitzluke verfügt übrigens über verstellbare Schenkelstützen. Der Kompass kann integriert eingebaut werden.

Bei einem Kajak konnte man eine **Alu-Schiene** sehen, die Paddel-Meier schon seit Jahren unter den Bug seiner Kajaks klebt, um den Abrieb zu vermindern. Diese Schiene wird auf Wunsch auch nachträglich auf andere Kajaks verklebt (Preis: ca. 140,- Euro).

Weiterhin wurden Paddelpfötchen des us-amerikanischen Herstellers WildWasser-Sport (www.wildnet.com) angeboten:

Yampa Pogies,

die aus dickerem Neoprenmaterial bestehen und so geformt sind, dass man auch ohne Zuhilfenahme der Zweiten Hand mit einer Hand sehr schnell hineinschlüpfen kann. Wer im Seegang mal versucht hat, seine Paddelpfötchen anzuziehen, wird diesen leichten Zugriff schätzen lernen (Preis: ca. 50,- Euro). Jedoch wiegt das Paar ca. 360 g (zum Vergleich ein Exemplar aus Avilastic: 140 g).

- Hersteller **Lettmann** (Moers) (www.lettmannde.de)

Folgende Seekajaks sind überarbeitet worden:

Eski 530 (530x54 cm; ca. 316 Liter Volumen)

Hanseat (525x58 cm; ca. 350 Liter Volumen)

Nordstern (550x57 cm; je nach Höhe ca. 360 – 415 Liter Volumen)

Das Unterwasserschiff ist etwas verändert worden:

a) weniger Kielsprung (was den Geradeauslauf verbessern soll, wie sich das auf die Kippligkeit bei Seegang auswirkt, muss man wohl selber „erfahren“)

b) volumniöseres Unterwasserschiff im Heckbereich (soll schnelleres Paddeln ermöglichen, da das Heck beim Tempomachen nicht so schnell abtauchen soll).

Außerdem gibt es eine zusätzlich Bug-Tagesluke vor der Sitzluke mit Zugriff von Außen, ohne dass dadurch die Ablesbarkeit der Seekarte erschwert wird. Diese Luke ermöglicht den Zugriff in eine Box, die unter das Kartendeck geklebt ist (Volumen: ca. 8 Liter).

Schließlich ist das Achterdeck hinter der Sitzluke so flach geformt, dass die Option besteht, eine zusätzliche Hecke-Tagesluke (mit eigener Abschottung) einzubauen, und zwar mit einem Durchmesser von bis zu 24 cm, wobei der Kunde selber bestimmen kann, ob der Deckel mittig oder an den Seiten positioniert wird.

Der Zweier **Pacific** ist ebenfalls verändert worden:

590x68 cm statt 575x69 cm. Außerdem ist auch der Kielsprung etwas herausgenommen und das Heck im hintern Achterschiff etwas voluminöser geworden.

U.a. wurde auch ein Paddelfloat des us-amerikanischen Herstellers WildWasserSport angeboten:

Paddle Buddy (ca. 33x62 cm, ca. 280 g, mit ca. 7-8x Luftholen aufblasbar, Zwei-Kammer-System mit 2 Ventilen, inkl. einer auf dem Float aufgedruckten 5 Zeichnungen umfassenden Erläuterung eines üblichen Paddelfloat-Wiedereinstiegs, ca. 45,-€).

Es empfiehlt sich für alle jene, die zumindest im Hallenbad rollen können und das Float als Hilfe beim „Reentry & Roll“ (richtiger: „Reentry & Float-Roll“) einsetzen möchten & können.

Das Float ist sehr kompakt (nicht größer, nicht schwerer, nicht voluminöser (ca. 10-12 Liter) und nicht teurer als das kleine Zölzer-Paddelfloat (Größe: S), und wahrscheinlich auch haltbarer.

- Hersteller **Willy Neumann** (Raunheim) (www.willyneumann.de)

Er hat sein Kajak **Tümmler** (480x61 cm) mit einer kleineren Sitzluke und einer zweiten Abschottung ausgerüstet. Das Seekajak hat eine Heckumklappsteueranlage und 2 Lukendeckel aus Weichplastik: Bug (19 cm Durchmesser), Heck (44x26 cm)

Text: Udo Beier

20.10.2004 **Rettingstechniken (Lenzen/Wiedereinsteigen)** (Ausbildung)

In KANU-MAGAZIN erläutert Jürgen Hoh in dem Beitrag:

„Aus dem Wasser zurück ins Boot“

über die Anwendung der „T-Lenz-Methode“ und der „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“.

Als **Voraussetzungen** für die erfolgreiche Anwendung dieser beiden Methoden wurden aufgezählt:

- ein Retter, Boote mit (mind.) doppelter Abschottung, Pumpe, Rundumleine und angeleinte Paddel sowie ständiges Training.

Anzumerken ist dabei, dass die Bugrettungshalteleinen möglichst bis zur vorderem Süllrand der Sitzluke reichen, möglichst 6 mm dick und straff gespannt sind; denn nur auf diese Weise ist fester Halt gewährleistet, der bei der Anwendung der obigen beiden Rettungsmethoden unbedingt erforderlich ist.

Außerdem hat J.H. darauf hingewiesen, dass man in der Brandungszone diese Rettungsmethoden nicht kontrolliert anwenden kann. Tut man es dennoch, sind Personen- & Sachschäden nicht ausgeschlossen. Der gekenterte Kanute (kurz: „Kenterbruder“) sollte daher bei zu hoher Brandung sein Kajak halten und sich an den Strand treiben lassen. J.H. versäumt es jedoch darauf hinzuweisen, dass es unter Umständen genügt, sich in Bereiche mit schwächerer Brandung treiben zu lassen bzw. – z.B. bei Untiefen weit draußen – sich aus dem Bereich der Brandung (Grundseen) treiben zu lassen und dort auf Kameradenhilfe zu warten. In dem Beitrag wird empfohlen, bei einer solchen Schwimmaktion, sein Kajak *„nie am Tragegriff zu halten, sondern am Süllrand oder mit den Armen zu umklammern“*. Nun, verfügt das Kajak über keinen Bug-Toggle, sondern nur über einen starren Tragegriff, so kann das Festhalten an einem solchen Griff zu Handverletzungen führen, sofern das Kajak in der Brandung sich um die Längsachse dreht. Ist das Kajak jedoch mit einem Bug-Toggle ausgerüstet, der so viel Abstand vom Kajak hat, dass sich das Kajak um den Toggle drehen kann, ist jedoch das Halten am Toggle vorzuziehen; denn die Brandung hat i.d.R. solch ein Kraft, dass man – sofern man kein „Reckturner“ ist – kaum imstande ist, sein Kajak am Süllrand zu halten. Von einem Umklammern des Kajaks in der Brandung ist ebenfalls abzuraten. Wird nämlich erst einmal das Kajak vom Brecher gedreht, sind Gesichtsverletzungen nicht mehr auszuschließen, sofern man nicht das Kajak sofort los lässt.

Am Anfang steht die „T-Lenzung“

Sie läuft schrittweise in 5 Schritten ab. J.H. erläutert das wie folgt, ohne jedoch die folgenden Schritte als solche herauszuheben. Zur Veranschaulichung der Schritte der „T-Lenzung“ werden insgesamt 3 Fotos abgebildet:

Schritt 1a: Der „Kenterbruder“ lässt nach dem Ausstieg sein Kajak umgedreht liegen, damit möglichst viel Luft im Cockpit eingeschlossen bleibt.

Anmerkung: Das hat m.E. bei Seegang keine praktisch Bedeutung, da ohnehin das gekenterte Kajak (kurz: „Kenterkajak“) einmal in Normallage zurück gedreht werden muss und dann läuft die Sitzluke sowieso voll!

Außerdem hat der „Kenterbruder“ bei Seegang kaum eine Möglichkeit, sich an seinem kieloben schwimmenden Kajak festzuhalten!

Folglich sollte im Schritt 1a das Kenter-Kajak umgedreht und der „Kenterbruder“ sollte – ohne den Griffhalt zu seinem Kajak zu verlieren, sich an der Rettungshalteleine zum Bug-Toggle vorhangeln und dort auf seinen „Retter“ warten.

Das sofortige Umdrehen des gekenterten Kajaks ist auch deshalb wichtig, damit der Retter ohne große zeitliche Verzögerung möglichst schnell den Griffhalt zum Kajak des „Kenterbruders“ herstellen, d.h. eine feste Einheit bilden kann!

Übrigens, es wird davon ausgegangen, dass der „Kenterbruder“ sein Paddel angeleint hat, ansonsten ist entweder der Paddel- oder Kajak-Verlust vorprogrammiert.

Schritt 1b: Gleichzeitig nähert sich der Retter von Luv, nimmt Kontakt mit dem „Kenterbruder“ auf, verschafft sich einem Überblick und unterrichtet den „Kenterbruder“, wie die Rettung ablaufen soll. Währenddessen ergreift der die Bugspitze des in Normallage schwimmenden Kenter-Kajaks.

Anmerkung: Ob der Retter immer die Zeit hat, sich von Luv zu nähern, sei dahingestellt. Hat er erst einmal die Bugspitze des gekenterten Kajaks ergriffen, spielen Luv oder Lee ohnehin keine entscheidende Bedeutung mehr.

Ebenfalls ist es nicht nötig, dass der Retter nur die Bugspitze des Kenter-Kajaks ergreift. Wichtig ist vielmehr, dass er möglichst schnell Griffkontakt zum Kenter-Kajak bekommt. Wenn er das geschafft hat, muss er sich jedoch anschließend Richtung Bugspitze vorhangeln.

Schritt 2: Der Retter fordert den „Kenterbruder“ auf nachdem das Kajak wieder in Normallage liegt, ans Heck seines Kajaks zu schwimmen ... damit er später das Heck seines Kajaks herunterdrücken kann und somit den Bug entlastet und dem Retter so die Arbeit erleichtert, den Bug des Kenter-Kajaks anzuheben.

Anmerkung: Erstens ist das dirigieren des „Kenter-Bruder“ hin zum Heck des Kenter-Kajaks nur praktikabel, wenn das Kajak des „Kenterbruders“ nicht über ein angehängtes Steuer verfügt, ansonsten besteht nicht nur z.B. bei Seegang Verletzungsgefahr, sondern auch die Gefahr, dass der „Kenterbruder“ bei einer eintretenden Verletzung sein Kajak im Seegang lässt und dadurch den Retter vor dem Problem steht, um was er sich nun kümmern soll, um den abtreibenden „Kenterbruder“ oder um das abtreibende Kenter-Kajak! Insofern sollte man diesen Schritt 2 höchstens bei „Ententeichbedingungen“ empfehlen. Aber wer kentert dann schon?

Zweitens ist Schritt 2 in dieser Variante i.d.R. nicht nötig, und zwar auch nicht bei einem beladenen Kenter-Kajak. Auf diesen Schritt sollte man wirklich erst zurückgreifen, wenn ansonsten die „T-Lenzung“ nicht klappt. Stattdessen sollte der Retter den an der Bugspitze seines Kajaks hängenden „Kenterbruder“ bitten, nach Übergabe des Kenter-Kajaks an den Retter zur Bugspitze des Retter-Kajaks zu schwimmen und dort sich so daran fest zu halten, dass er das Retter-Kajak etwas stabilisieren kann. Dort wartet der „Kenterbruder“ ab, bis sein Kajak gelenzt ist.

Schritt 3: Der Retter lässt sein angeleintes Paddel neben seinem Kajak schwimmen, ergreift die Bugspitze (des in Normallage schwimmenden) Kenter-Kajaks, zieht dieses an den Rettungshalteleinen so weit auf seine Spritzdecke, wie er das Kajak noch bequem mit beiden Armen umfassen kann.

Anmerkung: Schritt 3 funktioniert nur dann, wenn sich Retter-Kajak und Kenter-Kajak ungefähr in einer „T-Stellung“ sich befinden. Bei dem entsprechenden Foto 2 geht wohl J.H. davon aus, dass diese Position automatisch mit dem Erfassen des Bugs des Kenter-Kajaks durch den Retter eingenommen wird. Dem ist aber nicht so. Meist liegen beide Kajaks eher in einer Parallel-Stellung als in einer T-Stellung. D.h. der Retter muss in Schritt 3. nach dem Ergreifen der Bugspitze des Kenter-Kajaks das Kenter-Kajak so seitswärts drehen, dass beide Kajak ungefähr eine T-Stellung einnehmen (deshalb spricht man auch von „T-Lenz-Methode“). Erst dann sollte der Retter gemäß Schritt 3 mit dem Hochziehen des Bugs des Kenter-Kajaks auf die Spritzdecke des Retter-Kajaks beginnen. Dabei genügt es vollkommen, wenn der Retter das Kajak an den Rettungshalteleinen hält. D.h. es ist nicht nötig, dass er versucht, mit beiden Armen das Kenter-Kajak zu umfassen. Auf den Fotos 2 und 3 sieht man deutlich, dass das Festhalten und Ziehen an den Rettungshalteleinen ausreichen. Entscheidend ist dabei nicht das umfassen des Kenter-Kajaks mit beiden Armen, sondern dass das Kenter-Kajak in etwa bis zur Bugluke über das Retter-Kajak gezogen wird, was auch in Foto 3 deutlich zum Ausdruck kommt (wegen des Überkreuzens beider Kajaks wird auch diese Lenz-Methode gelegentlich auch als „X-Lenz-Methode“ bezeichnet).

Schritt 4: Um das geflutete Kajak zu leeren, wird es nun um die Längsachse gedreht. Das Wasser läuft dann über die Sitzluke heraus. Das Umdrehen des Kenter-Kajaks wird dadurch

erreicht, dass der Retter das Kenter-Kajak mit beiden Armen umklammert und sich dann möglichst zurücklegt.

Anmerkung: Das Wasser läuft nur über die Sitzluke heraus, wenn es zunächst über 90° und anschließend ungefähr 180° um die Längsachse gedreht wird und wenn das Kenter-Kajak über eine Heckabschottung verfügt. Fehlt diese Heckabschottung, läuft ein großer Teil des Wassers ins Heck, was ein Lenzen praktisch unmöglich macht. Verfügt das Kenter-Kajak nur über eine Heck-, aber nicht über eine Bugabschottung, ist schon Schritt 3 praktisch nicht durchführbar, da das eingedrungene Wasser den Bug so schwer macht, dass er vom Retter nicht angehoben werden kann.

Übrigens, sollte die Drehung nicht klappen, kann der Retter auch versuchen, nur mit Hilfe der Arme (eine Hand ergreift die Rettungshalteleine auf der Backbordseite, die andere die an der Steuerbordseite) das Kenter-Kajak herumzudrehen.

Gelingt Schritt 3+4 nicht, wird zu Recht darauf hingewiesen, dass dann der „Kenterbruder“ einfach in das nicht gelenzte Kajak steigt und dann anschließend per Pumpe (was natürlich eine festinstallierte bzw. tragbare Lenzpumpe voraussetzt) sein Kajak lenzt. Insbesondere bei Kaltwasserbedingungen bzw. nicht kältefester Bekleidung sollte man sich überlegen, ob dieses „Reentry & Pump“ einer „T-Lenzung“ vorzuziehen ist. Das T-Lenzen kostet nämlich etwas Zeit, während der die Leistungsfähigkeit des „Kenterbruders“ immer mehr abnimmt, und stellt bei Seegang auch nicht sicher, dass nach dem im folgenden noch zu beschreibenden „Wiedereinstieg“ die Sitzluke wegen des Seegangs bzw. Fehler beim Wiedereinstieg erneut geflutet wird, so dass praktisch die ganze Lenz-Aktion umsonst war!

Schritt 5a: Das Kenter-Kajak wird vom Retter wieder zurück ins Wasser geschoben ...

Anmerkung: Schritt 5a beendet die T-Lenzung und leitet den Wiedereinstieg (Schritt 5b) ein. D.h. zunächst muss natürlich das auf dem Retter-Kajak liegende Kenter-Kajak in Normallage zurückgedreht werden. Erst dann ist es zurück ins Wasser zu schieben.

... dann folgt der Parallel-Wiedereinstieg

Er umfasst insgesamt 4 Schritte und wird auf 4 Fotos anschaulich dargestellt.

Schritt 5b: ... anschließend wird das Kenter-Kajak vom Retter parallel zu seinem Kajak gelegt, und zwar so, dass die beiden Kajaks Bug zu Heck, d.h. in entgegengesetzter Fahrtrichtung zum Liegen kommen. Auf diese Weise kann der Retter nämlich den „Kenterbruder“ ständig beim Wiedereinstieg beobachten, beraten und leichter unterstützen.

Anmerkung: Übrigens, auf diese Bug zu Heck-Lage der beiden Kajaks ist nicht nur strikt zu achten, damit der Retter den „Kenterbruder“ beim Wiedereinstieg unterstützen kann, sondern auch deshalb, damit der Retter in der Lage ist, das Kenter-Kajak so stabil zu halten, dass beim im Folgenden noch zu beschreibenden Wiedereinstiegsvorgang nicht erneut Wasser in die Sitzluke des Kenter-Kajaks eindringen kann. Vernachlässigt der Retter diesen zweiten Aspekt, sitzt der „Kenterbruder“ am Ende dieser ganzen Aktion in einer Sitzluke, die randvoll mit Wasser gefüllt ist. Dann aber hätte man sich die Schritte 2 – 4 ersparen können.

Schritt 6: Der Retter legt sich nun mit seinem ganzen Oberkörper auf das Vorderschiff des Kenter-Kajaks und hält es mit beiden Händen an der Rundumleine oder am Süllrand fest, und zwar so lange, bis der „Kenterbruder“ wieder sicher in seinem Kajak sitzt und fahrbereit ist.

Anmerkung: Es empfiehlt sich für den Retter, möglichst lange mit einer Hand den Süllrand des Kenter-Kajaks und mit der anderen die Rettungshalteleine zu ergreifen. Auf diese Weise

hat man das Kenter-Kajak am festesten im Griff und kann am leichtesten verhindern, dass das Kenter-Kajak beim Wiedereinstieg vom Kenter-Bruder nicht um die Längsachse gedreht wird, was erneuten Wassereintritt in die Sitzluke zur Folge hätte.

Übrigens, je lockerer und je dünnere die Rettungshalteleinen sind, desto schwerer wird es den Retter fallen, das Kenter-Kajak stabil zu halten. Insofern war J.H. gut beraten, bei der Fotoserie den „Barracuda“ (Prijon) als Retter- und nicht als Kenter-Kajak auszuwählen und vorsorglich auch noch die Steueranlage abzumontieren.

Schritt 7: Der Kenter-Bruder zieht sich aufs Achterdeck seines Kajaks und auf das Vorschiff des Retter-Kajaks. Im Foto wird es deutlicher: der Kenter-Bruder zieht sich in Höhe der Sitzluke seines Kajaks bäuchlings aufs Achterdeck. Dabei ergreift er die Rettungshalteleine und zieht sich immer weiter über sein Kajak und das des Retters, bis er mit seinen Füßen in seine Sitzluke „einfädeln“ kann. Anschließend dreht er sich um und rutscht langsam soweit in seine Sitzluke, bis er zum Sitzen kommt. Bei dieser ganzen Aktion achtet der „Kenter-Bruder“ darauf, dass er möglichst flach über den beiden Kajaks liegt. Ein Aufrichten des Körpers, etwa beim „Einfädeln“ der Beine in die Sitzluke, könnte nämlich dazu führen, dass der Retter Probleme mit der Stabilisierung des Kenter-Kajaks bekommt.

Anmerkung: Ist dem Wiedereinstieg die T-Lenzung vorausgegangen, müssen Retter und Kenter-Bruder alles daran setzen, dass bei der Durchführung von Schritt 7 nicht wieder erneut Wasser in die Sitzluke Kenter-Kajaks eindringen kann.

Übrigens, gelingt dem Kenter-Bruder nicht dieser „Parallel-Wiedereinstieg“, weil er zu schwach oder zu unbeweglich bzw. weil auf dem Achterdeck verstautes Gepäck einen am Hochziehen auf die Kajaks hindert, so bietet sich noch der „V-Einstieg“ zwischen den Seekajaks an. Klappt das ebenfalls nicht, fängt es an, kritisch zu werden. D.h. sollte ein Kanute schon bei Wiedereinstiegs-Übungen im Hallenbad oder bei Ententeichbedingungen nicht in der Lage zu sein, per Parallel-Wiedereinstieg (oder V-Einstieg) nach einer Kenterung nicht zurück in sein Kajak zu kommen, dann ist er nicht „kentertüchtig“ und sollte nicht hinaus aufs Meer paddeln. In der Literatur werden wohl für solche „Leute“ diverse andere Wiedereinstiegsmethoden bzw. -techniken vorgeschlagen (z.B. „Schwimm-Wiedereinstiegs-Methode“; Trittschlingen-Technik). Aber man sollte sich nicht so viel Hoffnung machen, dass diese Methoden dann funktionieren; denn meistens ist ein solcher unsicherer „Kenterbruder“ dann schon nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg so stark geschwächt, dass er – sofern er überhaupt noch bereit ist, auf seinen Retter zu hören und die Rettungsmethoden anzuwenden – körperlich höchstens noch für einen Wiedereinstiegsversuch die Kraft hat.

Allein in der 2004er Saison hatte ich es 3x erlebt, dass die „Kenterbrüder“ nach der Kenterung so geschockt bzw. geschwächt waren, dass sie jegliche Aufforderung zum Wiedereinstieg ignorierten. Am Strand angetrieben lagen sie erst einmal keuchend auf dem nassen Sand und erbaten sich eine „Auszeit“. Ja, Küstenkanuwandern hat nicht nur etwas mit erholsamen entlang Wandern, sondern auch etwas mit sportlichem Einsatz zu tun. Insbesondere wenn es windet & wellt und anschließend braust & bricht sollte eine gehörige Portion Grundkondition vorhanden sein, wenn man nicht dazu beitragen möchte, dass die geplante Tour unterwegs abgebrochen wird.

Schritt 8: Hat der Kenter-Bruder genügend Sitzhalt in seinem Kajak gefunden, wird die Spritzdecke geschlossen und das Restwasser aus der Sitzluke abgepumpt.

Anmerkung: Ein entsprechendes Foto, das diesen Schritt 8 erläutert fehlt, da weder das Retter-Kajak noch das Kenter-Kajak mit einer Lenzpumpe ausgerüstet ist.

Das ist nicht weiter verwunderlich, denn die Hersteller liefern ihre Seekajaks i.d.R. nicht serienmäßig mit fest installierten Lenzpumpen aus (der Verkaufspreis ist dann halt etwas niedriger) und die sog. Seekajak-Händler bieten i.d.R. Vorführboote ohne Lenzpumpe an (um diese später zu einem möglichst günstigen Wiederverkaufspreis weiterverkaufen zu können). ... und da die Autoren dieses Beitrages eher in Süddeutschland beheimatet sind, scheinen sie noch nicht einmal auf tragbare Handlenzpumpen in ihrer Sicherheitsausrüstung zu haben. Das zeugt von wenig Seemannschaft; denn so versäumen sie es, dem interessierten

Leser zu erläutern, wie eine solche tragbare Handlenzpumpe einzusetzen ist, und damit zu demonstrieren, wie wichtig zumindest eine Handlenzpumpe ist, wenn man hinaus aufs Meer paddelt.

Auf was ist nun beim Einsatz und nach dem Einsatz einer tragbaren Handlenzpumpe zu achten:

- a) Die tragbare sollte stets auf Deck verstaut und immer fest angebunden werden; denn unter Deck ist sie nicht schnell genug erreichbar und das auch nur bei geöffneter Spritzdecke, und bei einer Kenterung während des Lenzvorganges geht eine nicht an einer Leine gesicherten Handlenzpumpe diese i.d.R. über Bord und somit verloren.
- b) Die Handlenzpumpe wird bei geschlossener Spritzdecke eingesetzt, damit im Seegang nach dem Wiedereinstieg nicht erneut Wasser in die Sitzluke eindringen kann.
- c) Die Handlenzpumpe wird durch die Spritzdeckenschacht in die Sitzluke geführt. Das ist manchmal etwas umständlich und unbequem. Dadurch verhindert man jedoch erneuten Wassereinbruch. Sollte das nicht möglich sein, da die Pumpe zu kurz ist, kann man notfalls die Spritzdecke seitwärts auf der dem Seegang abgewandten Seite seitwärts am Süllrand etwas öffnen und dort die Handlenzpumpe einführen.
- d) Während des ganzen Lenzvorgangs wird der „Kenter-Bruder“ vom Retter gesichert.
- e) Nach Abschluss des Lenzvorgangs wird die Handlenzpumpe wieder ordentlich auf Deck verstaut und die Spritzdecke – sofern beim Lenzen seitlich geöffnet - die endgültig geschlossen.
- f) Anschließend wird – gegebenenfalls so weist J.H. zu Recht darauf hin – nach einer kurzen Erholungspause, das „Päckchen“, welches Retter- und Kenter-Kajak bilden, vom Retter, der sich ja als der sicherer Kanute erwiesen hat, kontrolliert aufgelöst, und zwar nicht dergestalt, dass sich beide seitwärts wegschieben (und dabei vom Seegang wieder umgeschmissen werden, da man nicht beide Hände am Paddel hat!!), sondern der Retter schiebt das Kenter-Kajak längsseits weg, und zwar erst dann, wenn der „Kenter-Bruder“ sein Paddel in beiden Händen hält, damit er bereit ist, sofort los zu paddeln und gegebenenfalls zu stützen, wenn sein Kajak Fahrt aufnimmt. Zurück bleibt übrigens, der Retter, der beim wegschieben des Kenter-Kajaks in Fahrtrichtung selber mit seinem Kajak rückwärts treibt, ohne dabei das Paddel zum Stützen griffbereit in den Händen hält. Aber – wie oben erwähnt – gehen wir davon aus, dass der Retter der bessere Paddler ist und folglich den letzten Schritt auch ohne Kenterung übersteht. Ansonst kann man nur sagen „Kehre zurück zu Schritt 1!“

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.56-57 – www.kanumagazin.de

20.10.2004 **Trockenanzugs-Test** (Ausrüstung)

In KANU-MAGAZIN berichtet Manuel Arnu in dem Beitrag:

„Alle Schotten dicht? Sechs Trockenanzüge für einen warmen Paddelwinter“

über einen Trockenanzugs-Test. Wer jetzt zur beginnenden Kaltwetter- & -wassersaison zum Küstenkanuwandern immer noch auf keinen Trockenanzug zurückgreifen kann, sollte sich bewusst sein, dass die Wassertemperaturen vom 20.10.05 für die nächsten Monate Maximalwerte sein werden:

Elbmündung bis Helgoland: +12° C
 Nordfriesische Küste: +12° C
 Kieler und Eckernförder Bucht: +10°C
 Lübecker Bucht: +11° C

die einen bei einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg schnell in arge Bedrängnis bringen können, wenn man nicht eine entsprechende Kälteschutzbekleidung, ideal: Trockenanzug inkl. Füßlinge und mit entsprechendem Unterzeug sowie Neoprenkopfhaube, trägt. Wer

Näheres über die Probleme & Gefahren der **Unterkühlung** erfahren möchte, möge den auf der DKV-Homepage zu findenden Beitrag:

„Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung“

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

KANU-MAGAZIN berichtet über die Ausstattung & Materialeigenschaften der folgenden Trockenanzüge:

- **Radiator Drysuit** (von Bomber Gear)
Vertrieb: Blueandwhite – www.kajak.de – Preis: ca. 600 €
Ausstattung: u.a. Pinkler (100,- €), keine Füßlinge;
Materialdichtheit: Nähte partiell undicht;
Atmungsaktiv: sehr atmungsaktiv (MVTR = 6842)
Material: Toray/dreilagig
- **Expedition Drysuit** (von Kokatat)
Vertrieb: Kanu-Out-Door – www.kanu-out-door.com – Preis: ca. 1200 – 1500 €
Ausstattung: u.a. Sturmhaube, Gore-Tex-Füßlinge;
Materialdichtheit: Nähte dicht;
Atmungsaktiv: außerordentlich atmungsaktiv (MVTR = 8592);
Material: Gore-Tex/dreilagig;
- **Stikine Extreme Suit** (von Palm)
Vertrieb: Paddle-People – www.paddle-people.com - Preis: 1.175 €
Ausstattung: u.a. Rückenreißverschluss aus Metall; mit Füßlingen;
Materialdichtheit: Nähte partiell undicht;
Atmungsaktiv: sehr atmungsaktiv (MVTR = 4962);
Material: XP200/dreilagig;
- **Heavy Duty Paddlingsuit** (von Shockwave)
Vertrieb: Kanu-Out-door - www.kanu-out-door.com – Preis: ca. 670 €
Ausstattung: u.a. Rückenreißverschluss T-Zip; keine Füßlinge (?);
Materialdichtheit: Nähte partiell undicht;
Atmungsaktiv: sehr atmungsaktiv (IMVTR 5077)
Material: Dupont Ripstop/dreilagig;
- **Asco Drysuit** (von Artistic)
Vertrieb: Artistic – www.artistic-sports-wear.de – Preis: ca. 500,- €
Ausstattung: u.a. keine Füßlinge (?);
Materialdichtheit: Nähte partiell undicht;
Atmungsaktiv: gering atmungsaktiv (MVTR 1808)
Material: Tritex/dreilagig;
- **Trockenanzug** (von Zölzer)
Vertrieb: Sport Zölzer – www.zoelzer.de – Preis: ca. 450,- €
Ausstattung: u.a. PVC-Füßlinge; Neo- statt Latexhalsmanschette; Front-Reißverschluss reicht vom Oberschenkel bis zur Halsmanschette; Neo-Halsmanschette hat hohen Tragekomfort, aber Dichtigkeitsprobleme, daher sollte man „lange Schwimmelagen vermeiden!“.
Materialdichtheit: Nähte dicht
Atmungsaktiv: nicht atmungsaktiv (MVTR 600)
Material: Purlastic

(Fast) alle Anzüge verfügen über:

- 1) eine Art **Doppelkamin** o.ä., um den bei Seegang möglichen Wassereinbruch über die Spritzdecke zu vermindern;
- 2) über einen **Pinkler** (Ausnahme: Shockwave, Artistic), der allein es möglich macht, es unterwegs auf dem Wasser mal schnell ohne Kameradenhilfe zu „machen“;
- 3) **abgedeckte Latexmanschetten**, als Schutz gegen Sonnenstrahlen zur Verlängerung der Haltbarkeit;
- 4) **diagonalen Frontreißverschluss** (Ausnahme: Palm, Shockwave), der den Ein-/Ausstieg ohne Kameradenhilfe sehr erleichtert bzw. überhaupt erst möglich macht;
- 5) **wasserdichtes Material** (über 10.000 m Wassersäule), jedoch sind die **Nähte** bei den meisten Anzügen nicht immer dicht;
- 6) mehr oder weniger **atmungsaktives Material**, jedoch wird Zölzer-Anzug als „nicht atmungsaktiv“ eingestuft, was im Widerspruch zu den Aussagen im Zölzer-Katalog 2003/04 steht.

Die **Atmungsaktivität** (= MVTR = Moisture Vapor Transmission Rate) wurde im Labor gemessen (sog. Bechertest): „Wasserdampf diffundiert durch das Material und wird auf der anderen Seite von einem Becher mit einer Salzlösung aufgefangen. Aus dem Gewichtsunterschied errechnet sich dann der MVTR-Wert (je höher, desto besser).“

Der Beitrag enthält auch ein paar Warnungen, sowie Praxis- u. Pflegetipps, z.B.

- Die Wärmeisolierung eines Trockenanzugs erfolgt über die Unterbekleidung.
- Aktives Schwimmen mit dem Anzug „kann ganz schön hinderlich sein“.
- „Frische Sonnencreme lässt Latexmanschetten schneller altern.“
- „Nach dem Schließen des Anzugs unbedingt Luft aus dem Anzug pressen ansonsten gibt es beim Schwimmen eine böse Überraschung, wenn die Restluft in die Beine steigt.“ – Dieser Tipp bezieht sich wohl auf ein altes Gerüchte, dass die Restluft in die Beine steigt und man kopfüber wie eine Boje hilflos im Wasser treibt. Versuche widerlegten jedoch dieses Gerücht.
- Anzug im dunklen, kühlen und trockenen Raum lagern, zuvor Latexmanschetten mit z.B. Talkum einreiben.

Übrigens, die Feststellung von KANU-MAGAZIN, dass man beim Zölzer-Anzug „*lange Schwimmeinlagen meiden sollte*“ decken sich mit den Aussagen des Zölzer-Katalogs: „*Der Anzug ist nicht für Kajakfahrer konzipiert, die ständig mit dem Kopf nach unten hängend paddeln oder ständig hinter ihrem Boot herschwimmen.*“ Bei dem Seenotfall, der im August vor Baltrum sich ereignete, bewahrheitete sich diese Eigenschaft. Der „Kenterbruder“ trug nämlich solch einen Zölzer-Trockenanzug. Nach einer ca. 1 ½-stündigen Schwimmeinlage bekam er schon Probleme mit dem eigentlich nur mäßig kalten Wasser: „*Das Wasser ist mit der Zeit (über den Neopren-Halsabschluss) reingelaufen und es wurde später ziemlich kalt. ... völlig erschöpft und trotz Trockenanzug verkühlt (wurde ich) nach anderthalb Stunden aus dem Wasser gefischt.*“

Abschließend ist zu bemerken, dass es sich beim KANU-MAGAZIN mit dem „Trockenanzugs-Test“ so verhält, wie mit seinen meisten „Seekajak“-Tests. Die getesteten Produkte treffe ich praktisch nicht auf der Nordsee an. Anders sieht es da aus mit den Anzügen von „Dry Fashion“ (Hamburg-Halstenbek) und Pflüger (Neumünster), die jedoch über keinen Doppelkamin verfügen. Aber dort hat man wenigstens die Möglichkeit – bei Zölzer-Produkten jedoch auch – vor Ort zu reklamieren und mögliche Schäden in angemessener Zeit Schäden repariert zu bekommen. So gehen die Latexmanschetten je nach Einsatz alle 2-3 Jahr kaputt. Wer dann nicht imstande ist, sich die Ersatzmanschetten zu beschaffen und selber einzukleben, könnte dann Probleme bekommen. D.h. wer sich für eines der oben aufgeführten Anzüge entscheiden sollte, möge sich mal bei seinem Händler erkundigen, wie es mit den Reparaturmöglichkeiten aussieht.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.48-52 – www.kanumagazin.de

Weitere Infos: Siehe hierzu den Beitrag auf der DKV-Homepage: „Trockenanzüge – Ein Muss fürs Küstenkanuwandern? – Kauf-, Trage- und Pflegeempfehlungen“
www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf

20.10.2004 **Schenkelstützen** (Ausrüstung)

KANU-MAGAZIN verweist auf eine Schenkelstütze („Synergy Thighbrace“) des Wildwasserbootsbauers Riot, die beim Ein- und Aussteigen in die richtige Position klappt.

Nachdem die Firma Prijon verstellbare Schenkelstützen entwickelt hat, ist dies eine weitere Variante, um die Passgenauigkeit von Schenkelstützen zu verbessern.

Es wird wirklich Zeit, dass die Hersteller von Seekajaks sich endlich auch einmal etwas in dieser Hinsicht ausdenken; denn nur passende Schenkelstützen sorgen für entsprechenden Schenkelhalt und nur wer über einen festen Schenkelhalt verfügt, kann im Seegang effizient paddeln & stützen und gegebenenfalls auch rollen. Bislang verfügen die meisten Seekajaks – wenn überhaupt – bloß über fest eingebaute Schenkelhaltausbuchtungen, die nur für eine Körpergröße passen und das auch meist nur höchst unbefriedigend, da sie im befeuchteten Zustand nicht mehr für genügend Halt sorgen.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.54-55 – www.kanumagazin.de

20.10.2004 **Seayak überarbeitet** (Ausrüstung)

KANU-MAGAZIN meldet, dass Prijon seinen **Seayak** überarbeitet hat. Folgendes soll verändert worden sein:

- Das Heck wurde abgesenkt, um die Wirkung des Steuerblatts im Seegang zu verbessern.
- Die Sitzluke wurde auf 88 cm verlängert.
- Eine neue Tagesluke wurde vor der Sitzluke installiert.
- Außerdem wurde hinter der Sitzluke eine Form ins Achterdeck integriert, die die Halterung des Paddels beim Paddelfloat-Einsatz verbessert.

Leider sind die dünnen und losen Rettungshalteleinen geblieben. Weiterhin fehlen (wenigstens als Option):

- eine fest installierte Lenzpumpe;
- ein fest installierter Kompass;
- die Möglichkeit, die Seekarte vor sich auf dem Vorderdeck gut einsehbar zu befestigen;
- der Einbau der Bugschottwand nach Maß, was nämlich voraussetzt, dass Prijon über verschiedene Schottwandgrößen verfügt.

Geblichen ist:

- dass sehr haltbare PE-Material;
- die feststellbaren Schenkelstützen,
- der Preis (ca. 1.229,- €)

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.54-55 – www.kanumagazin.de

Link: www.prijon.com

 20.10.2004 **Wingpaddel fürs Küstenkanuwandern** (Ausrüstung)

KANU-MAGAZIN verweist auf ein neues Paddel, das für das Tourenpaddeln geeignet sein soll:

- **„Kinetik Wing“ von Lendal.**

Ob das Paddel für ca. 335,- € wirklich etwas taugt, und zwar nicht nur zum Tempo machen, sondern auch zum Stützen, Ziehen, Kontern & Rollen, muss jeder selber mal ausprobieren. Wer lange genug mit diesem Paddel übt, wird es wohl beherrschen lernen, und wer intensiv genug damit trainiert, wird wohl anschließend auch schneller paddeln. Ob das nun auf das neue Paddel oder auf die durch das Training verbesserte Kondition zurückzuführen ist, wird wohl ein Normalpaddler kaum herauskriegen.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.55 – www.kanumagazin.de

20.10.2004 **Butang-Inseln (Thailand)** (Revier/Ausland)

In KANU-MAGAZIN berichtet Lars Schneider in dem Beitrag:

„Mit dem Faltboot durch Thailand: Einmal Sonne satt, Bitte!

über eine 8-tägige durch entlang der Butang-Inseln im Tarutao-Nationalpark von Thailand. Die insgesamt 51 Inseln liegen ca. 40 km vom Festland entfernt und wurden per Fähre angefahren (von Pakbara nach Ko Lipe). Gepaddelt wurde mit Faltbooten.

Beste Reisezeit: November – April

Ausrüstung: u.a. ausreichender Sonnenschutz (auch für die Hände), Sonnenhut, langärmeliges Hemd, Handtücher zum bedecken der Beine und Schultern im Boot plus Sonnencreme, Schnorchelausrüstung, Zelt mit viel Moskitonetzanteil, Baumwolltuch als Schlafsackersatz.

Literatur/Karten:

Segelführer „Sail Thailand“, Artasia Press;
 Seekarte (1.200.00): „Ko Lanta Yai to Ko Tarutao“

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.12-20 – www.kanumagazin.de

Link: www.thailandtourismus.de

20.10.2004 **Fernreisen mit Boot** (Revier/Ausland)

In KANU-MAGAZIN berichtet S.G. in dem Beitrag:

„Ein Kanu im Gepäck: Tipps für Fernreisen mit dem Boot“

wie man sein Boot ins ferne Ausland transportieren kann:

- **Mieten:** Zunächst einmal bietet es sich jedoch an zu prüfen, ob man nicht vor Ort bei einem Kanu-Veranstalter sein Kajak mieten kann. Per Internet-Suchmaschine kann man u.U. jemanden finden. Bevor man mietet, sollte man sich jedoch über den Ausrüstungsstand der Kajaks informieren.
- **Schifftransport:** Das erfordert ein paar Monate Vorlauf, ordentliche Verpackung und Papierkram.

- **Bahn- bzw. Flugzeugtransport (light):** Das bietet sich für Faltboote bzw. „Luftboote“ an.
- **Bahn- bzw. Flugzeugtransport (lang):** Das kommt für Festrumpf-Kajaks infrage, aber nicht jede Bahn- bzw. Flugzeuggesellschaft nimmt solche Sportgeräte als „Sportgepäck“ mit. Bei Fluggesellschaften ist ein solcher Transport anmeldepflichtig und vielfach gegen mäßigen Aufpreis möglich, z.B. Condor, LTU, Hapag Lloyd, Ryan Air. Länge und Gewicht sind vorher anzugeben und gegebenenfalls sollte man nicht von Kanu oder Paddelboot, sondern von „Surfkajaks“ sprechen. Schließlich ist auch an den Weitertransport per Auto im Ausland zu denken. Meist scheitert das am fehlenden Dachgepäckträger.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 7/04, S.22-23 – www.kanumagazin.de

14.10.2004 **WWF-Infos zum Thema Meer & Küste** (Natur)

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

- **„Bilanz der Weltartenschutzkonferenz“:**
Der WWF zieht eine sehr positive Bilanz der Weltartenschutzkonferenz CITES, die heute in Bangkok endet. Große Erfolge konnten zum Beispiel bei Handelskontrollen für Wale und Weiße Haie erzielt werden. Lesen Sie hier Aktuelles und Hintergrundinformationen:
è www.wwf.de/naturschutz/arten/handel-traffic/cites-artenschutzkonferenz04/

Das Konferenz-Tagebuch: Eindrücke von der Artenschutzkonferenz in Bangkok: Jen- ni Glaser vom WWF Deutschland berichtet:
è www.wwf.de/eventticker/event_02126.html

Alle WWF-Pressemeldungen zu CITES auf einen Blick:
è www.wwf.de/cites-presse
- **„Den Darß erwandern und Kraniche beobachten“:**
Die Sonne stand noch tief und tauchte alles in ihr warmes Licht, als wir uns morgens zusammenfanden, um die Natur auf dem Darß zu genießen und Kraniche zu beobachten. Die ersten flogen bereits weit oben über uns hinweg, als wir in unseren Bus stiegen und uns auf den Weg nach Prerow/Darß machten... Den vollständigen Exkursionsbericht und Bilder, die auch Kanuten interessieren dürften, die nicht nur den ganzen Tag auf dem Wasser unterwegs sein möchten, gibt es hier:
è www.wwf.de/aktive-hilfe/mitglied-werden/anfassen/kraniche04/
- **„Korallen der Azoren vorerst gerettet“:**
Umweltschutzorganisation, begrüßt EU-Entscheidung zum Schutz der Kaltwasserkorallen rund um die Azoren, aber auch Madeira und Kanaren. Ab sofort dürfen keine zerstörerischen Bodenschleppnetze für den Fischfang in den sensiblen Riffgebieten eingesetzt werden. Ganze Meldung:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02152/index.html

Quelle: WWF-INFO-NEWSLETTER v. 14.10.04

11.10.2004 **"Life-Line": Ein Muss beim Solo-Küstenkanuwandern** (Ausrüstung)

In der Aktuellen Info vom 31.08.04 wurde über einen Seenotfall vor Baltrum berichtet, der zum Glück dank des Einsatzes eines SAR-Rettungshubschraubers ohne Personenschaden endete. Das ist nicht ganz selbstverständlich; denn wäre es dem Kanuten nach seiner Kente-

rung mit anschließendem Verlust des Seekajaks nicht gelungen, wieder Griffkontakt zum Wind & Seegang abtreibenden Kajak zu bekommen, hätte dieser Fall auch tragischer enden können. Wie will ein allein ohne Kajak im Wasser treibender Kanute nicht nur Dritte auf sich aufmerksam machen, sondern auch die Retter zu sich hin lotsen. Die eine Seenotfallschirmrakete und die 6 Leuchtkegeln des Nico-Signals sind im Stress und in der Angst schnell verschossen. Wer dann nicht auffällig gekleidet ist (z.B. gelber Südwester) und nicht über ein funktionstüchtiges sowie wirklich wasserdicht verpacktes Handy verfügt, hat kaum noch Chancen, auf sich aufmerksam zu machen.

Wie kann man es nun vermeiden, nach einer Kenterung von seinem Kajak getrennt zu werden. Im Folgenden sollen einige Ausrüstungsgegenstände erläutert werden, mit denen man das Risiko der Trennung des Kanuten von seinem Seekajak vermindern kann: „**Life-Line**“ und „**Treibanker**“.

Die "Life-Line" hat die Aufgabe zu verhindern, dass das Seekajak eines Küstenkanuwandlers, der unterwegs auf dem Meer kentert und aussteigt, vom Wind & Seegang fortgetrieben werden kann, nur:

- weil es der Kanute **versäumt** hat, während des Ausstiegs bzw. nach dem Aussteigen sein Kajak festzuhalten;
- bzw. weil ihm **die Kraft fehlt**, das Kajak zu halten.

Ist der Kanute solo unterwegs und paddelt er weitab von der sicheren Küste, ist bei einem Verlust des Kajaks der Seenotfall vorprogrammiert. Das gilt aber auch bei Gruppentouren, wenn die Kameraden die Kenterung nicht bemerken bzw. wegen des Seegangs nicht in der Lage sind, dem „Kenterbruder“ zu helfen.

Zwei Varianten:

Folgende beiden Varianten der "Life-Line" sind geläufig:

1) Die elastische Paddelhalterungsleine wird zur Life-Line umfunktioniert:

- Die ca. 1 – 1,5 m lange elastische Paddelhalterungsleine wird durch die Spritzdeckenschlaufe geführt und mit einer Steckschnalle am Vorderdeck befestigt. Im Falle einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg bleibt der Kenterbruder über seine Spritzdecke und die Paddelhalterungsleine mit seinem Seekajak verbunden, vorausgesetzt die Befestigung am Kajak bzw. Paddel löst sich nicht.
- Im Notfall kann sich der Kanute von dieser Art Life-Line befreien, in dem er die Steckschnalle, mit der die Paddelhalterungsleine z.B. in Höhe des Kartendecks befestigt ist, vom Kajak löst.
- Nachteilig ist wohl, dass eine solche Life-Line zu kurz ist, so dass der Kenterbruder u.U. bei brechender See, wenn das Kajak mitgerissen wird und sich dabei dreht, um sein eigenes Kajak "gewickelt" werden könnte. Verhindern könnte man dies, wenn die dann 2 – 3 m lange Paddelhalterungsleine am Bug befestigt wird.

2) Die Life-Line stellt eine extra elastische Leine dar:

- Diese elastische Leine wird zum einen hinten am Heck und zum anderen mit einem mit einer Hand zu öffnenden Karabiner griffbereit hinter der Sitzluke (z.B. am Gepäcknetz) befestigt wird.
- Zusätzlich trägt der Kanute um seinen Spritzdeckenkamin herum eine ebensolche Elastikleine, welche mit einem Steckverschluss zu einer Art "Gürtel" verschlossen wird.

- Will der Kanute sich mit der Life-Line sichern, greift er nach hinten zum Gepäcknetz, öffnet den Karabiner und hackt ihn mit samt der Life-Line an der Elastikschnur ein, die man um den Spritzdeckekamin herum trägt.
- Stört einen nach einer Kenterung diese Life-Line, löst man entweder die Steckschnalle des Elastikkleingürtels oder den Karabiner der Life-Line.
- Eine Zeit lang verwendete ich diese Art der Life-Line. Bei Rettungsübungen hat sie sich ab und an mal am Gepäcksack, den ich auf dem Achterdeck transportierte, bzw. an der hinten am Heck angebauten Steueranlage, verhakt. Aber das wäre weniger problematisch, als wenn ich unterwegs auf einer Solo-Tour nach einer Kenterung mit Ausstieg den Griffhalt zu meinem Seekajak verloren hätte. Wann kentert man denn? Bei hartem Wind und kabbligem Seegang. Wer da nach dem Ausstieg den Griffhalt zu seinem Kajak verliert, der wird wohl in einem Trockenanzug bzw. Neoprenanzug kaum in der Lage sein, hinter seinem von Windböen forttreibendem bzw. von Brechern wegtransportierendem Kajak her zu schwimmen.

Übrigens, wer eine bessere Idee für eine Life-Line hat, sollte bei ihrer Konstruktion u.a. auf Folgendes achten:

- Die Life-Line sollte es ermöglichen, dass das gekenterte Seekajak **nicht quer sondern längs zum Wind & Seegang** treibt, damit es nicht so leicht vom z.B. transportierenden Seegang mitgenommen wird und den im Wasser treibenden Kenterbruder nicht mit demselben Tempo hinterher zieht.
- Die Life-Line sollte sich nicht am Gepäck, welches auf dem Achterdeck transportiert wird (z.B. Bootswagen, Gepäcksack, Reserverpaddel), bzw. an der am Heck angehängten Steueranlage **verheddern** können. Das würde nämlich dazu führen, dass u.U. das sich in einer transportierenden Welle um die Längsachse drehende Seekajak die Life-Line aufrollt, so dass der Kenterbruder anschließend Probleme beim Wiedereinstieg bekommen kann. Er müsste sich nämlich dann vor dem Wiedereinstieg von der Life-Line lösen, was das Risiko erhöht, von seinem Seekajak endgültig getrennt zu werden.
- Die Life-Line sollte es dem Kenterbruder ermöglichen, in die Sitzluke seines Seekajaks einzusteigen, ohne **vor oder nach dem Wiedereinstieg die Life-Line klarieren** zu müssen.

Zwei Alternativen?

1) Hand- & Haltearbeit:

Aber warum soll man denn sein Kajak nach einer Kenterung nicht mit den Händen festhalten können? Folgende Schwierigkeiten kann es dabei geben. Hält der Kenterbruder sein Kajak fest am:

- **Süllrand**, bekommt er, sofern er z.B. nicht den Griff eines "Reckturners" bzw. "Steilwandkletterers" hat, über kurz oder lang Probleme, das im Wind quer getriebene Kajak zu halten, wenn der nächste Brecher heranrauscht und es mitreißt.
- **Heck**, bekommt er Probleme, sofern sich dort eine angebaute Steueranlage befindet; denn dann hat der Kenterbruder kaum eine Chance, sein Kajak, welches von einem Brecher mitgerissen wird, dort am Heck festzuhalten, da die scharfkantige Steueranlage ihm die Hand aufreißen kann. - Es könnte nun eingewandt werden, dass der Kenterbruder ja stattdessen gleich zum Bug schwimmen kann. Aber es ist zu bezweifeln, ob der Kenterbruder in der Hektik einer Kenterung immer daran denken wird, wohin er zu schwimmen habe, bzw. immer genau weiß, wo der Bug und der Heck seines Seekajaks sich befindet!
- **Bug**, bekommt er Probleme, wenn sich dort kein Toggle (Halteknauf) befindet, der es auf Grund der Länge seiner Halterung erlaubt, auch ein - durch einen Brecher - dre-

hendes Kajak zu halten; denn spätestens dann, wenn sich das Kajak dreht, verrenkt oder bricht er sich bei einer zu kurzen Toggle-Halterung seine Hand und lässt dann unweigerlich sein Kajak los. - Übrigens, eine Toggle-Halterung ist dann zu kurz, wenn der Toggle nicht über die Bugspitze hinaus reicht. Leider trifft dies für viele Toggles zu. Sie sind dann nur als "Trage"- nicht aber als "Halte"-Toggles geeignet.

2) Treibanker:

Ob es nun ratsamer ist, statt einer Life-Line einen **Treibanker** zu verwenden, sollte jeder für sich abwägen.

- Problem des Treibankers ist, dass er nur nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg in Aktion treten sollte. Jochen Grikschat berichtete im SEEKAJAKFORUM.de (27.03.03) von einer amerikanischen Idee, bei der der Treibanker über eine Leine am Bug befestigt wird und dessen anderes Ende, an dem sich der Treibanker befindet, nicht unter einem Netz vorne auf Deck, sondern z.B. in einer an der Spritzdecke befestigten Tasche verstaut wird.
- Nach einer Kenterung mit Ausstieg und Bootsverlust wird der Treibanker vom abtreibenden Kajak aus dieser Spritzdecken-Tasche gezogen, fällt ins Wasser, entfaltet sich und verhindert so, dass das Seekajak allzu schnell forttreibt.
- Auf alle Fälle ist bei dieser Treibankerlösung die Verhedderungsgefahr geringer als bei der Life-Line (i.d.R. hat man auf dem Vorderdeck kein sperriges Gepäck verstaut), dafür muss man u.U. eine etwas längere Strecke schwimmen, um z.B. das von einem Brecher weggespülte Boot wieder einzuholen. Zumindest Trockenanzugträger werden da Probleme bekommen.

Text: Udo Beier

Literatur:

M.Panknin, Life-Line für Seekajakfahrer. Seekajak Nr. 71/99, S.26f.

Links:

Infos zum Seenotfall: [↪ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfall-II.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfall-II.pdf)

Infos zur allgemeinen Ausrüstung: [↪ www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/) > Allgemeines > Ausrüstung

10.10.2004 **Dehnen: In or Out?** (Gesundheit)

Ist nun das Dehnen in oder out? Es gibt eine Menge Literatur darüber, wie man dehnen oder stretchen soll und man sieht unterwegs immer wieder Leute, die beim Sport Dehnübungen machen. Nutzt und hilft das? Lebt das Dehnen nur vom „Placebo-Effekt“ oder schädigt es sogar? Bis sich die „Wahrheit“ herumgesprochen hat, dauert es immer einige Zeit, und bis dann auch der Letzte nicht mehr sich dehnt & streckt, dauert es noch eine Weile länger.

Wolfgang Bisle hat im SEEKAJAKFORUM.de (8.10.04) auf Links verwiesen, die das Dehnen gar nicht so positiv sehen. Ich möchte die Ergebnisse vorweg nehmen:

- Das Verletzungsrisiko beim Sport minimiert man am besten, wenn man sich auf- & abwärmt, dabei die sportarttypischen Drehungen & Wendungen integriert und vor, während & nach dem Sport genug trinkt!
- Will man mit seinen Muskeln Maximalkraft erbringen (z.B. rein in die Brandung und hinaus über die Brecher), dann sollte man nicht statisch Dehnen, aber dynamisch aufwärmen.
- Die Leistungsfähigkeit nach statischem Dehnen kann innerhalb der nächsten Stunde sinken.

- Möchte man jedoch nur seine Beweglichkeit erhöhen, dann kann man durchaus die dafür zuständigen Muskelpartien statisch dehnen.
- Durch Dehnen kann man keine Verletzungen vorbeugen.
- Auch nach dem Sport sollte lieber locker laufen als statische Dehnübungen zu machen.
- Muskelkater kann man nicht durch Dehnübungen vor dem Sport verhindert werden.
- Dehnen hilft mehr der Psyche und weniger dem Körper!

Wer nun neugierig geworden ist, kann das alles in den folgenden Links nachlesen:

„Dehnübungen schaden oft mehr als sie nutzen“

è www.aerztlichepraxis.de/aktuell/artikel/1079688875/allgemeinmedizin/ernaehrung

„Wer vor dem Sport seine Muskeln dehnt, steigert angeblich seine Leistungsfähigkeit und reduziert zudem das Verletzungsrisiko, heißt es seit Jahrzehnten.

Wissenschaftliche Untersuchungen widersprechen den landläufigen Meinungen jedoch weitgehend, konstatiert Prof. Dr. Jürgen Freiwald, Wuppertal, in einer Meldung der Gesellschaft für Orthopädische-Traumatologische Sportmedizin (GOTS). „Dehnübungen steigern die Leistung nicht in Sportarten, die schnelle Bewegungen und starke Muskelkraft erfordern.“ Werden Muskeln direkt vor dem Training statisch gedehnt, nimmt die Leistungsfähigkeit gar bis zu 23 % ab.

Deshalb sollte man Muskeln, die Sprung- oder Maximalkraft erbringen sollen, nicht direkt vor dem Wettkampf und auch keinesfalls statisch dehnen. Besser ist, sie kurz und mit dynamischen Bewegungen aufzuwärmen. Muskelpartien, die in erster Linie für die Beweglichkeit verantwortlich sind sollten hingegen durchaus gedehnt werden.

Den Zweck, Verletzungen vorzubeugen, scheinen die Übungen ebenfalls nicht zu erfüllen. Eine Menge von Studienresultaten belegen die Sinnlosigkeit solcher Bestrebungen; in manchen Studien – die allerdings nicht alle wissenschaftlichen Standards entsprechen – wurden gar erhöhte Verletzungsraten ermittelt.

„Muskeln in Gefahr. Vor Freizeit-Sport nicht dehnen!“

è www.medicaltribune.de/GMS/bericht/muskelgefahr

„Dehnübungen vor oder nach dem Sport sollen angeblich die Leistung steigern, Verletzungen verhindern und die Regeneration fördern. Trifft das auch für den Freizeitsport zu?

Muskelgruppen bis zur Schmerzgrenze strecken und dann (statisch) halten oder dynamisch durch schwunghafte Bewegung immer wieder bis zur Schmerzgrenze dehnen: Bisher wurde dies vor oder nach dem Sport allgemein empfohlen. Doch eine Metaanalyse internationaler Studien kam jetzt zu verblüffenden Ergebnissen: Bei den meisten Freizeitsportarten reduzieren vorbereitende Dehnübungen das Verletzungsrisiko nicht, erhöhen es zum Teil sogar, erklärte Prof. Dr. Jürgen Freiwald Die Leistungsfähigkeit kann nach statischem Dehnen sogar für 30 – 60 Minuten um 3 – 5 % sinken, da es sich die Bindegewebsstrukturen der Muskeln plastisch verformen. ..

Dass Dehnübungen nach dem Sport nicht unbedingt Positives bewirken, wies der Sportwissenschaftlicher in einer eigenen Studie nach. ... „Am schnellsten regenerierten die Muskeln der Studienteilnehmer, die nach der Maximalbelastung locker gelaufen waren!“ ... Statisches Dehnen schnitt am schlechtesten ab: „Wir konnten im Ultraschall zeigen, dass dadurch die Gefäße verengt und die Durchblutung gedrosselt wurde. Bei einem übersäuerten Muskel verzögert sich dadurch die Erholung.“ Dynamisches Dehnen und auf der Massagebankliegen beeinflussten die Muskelgeneration weder positiv noch negativ. „Wer sein Verletzungsrisiko beim Sport minimieren will, sollte sich sportartspezifisch auf- bzw. abwärmen, sowie während und nach dem Sport genug trinken.“ ... In der Aufwärmphase kann koordinatives Training sinnvoll sein, bei dem man die für die sportliche Betätigung wichtigen Drehungen und Wendungen integriert. ... Einen guten Grund fürs Dehnen gibt es dennoch: Wer sich dabei psychisch entspannt, sollte es ruhig ausgiebig tun – aber nicht direkt nach dem Sport, sondern erst nach dem Duschen.“

„Verhindert statisches Dehnen das Auftreten von Muskelkater nach exzentrischem Training“ (K.Wiemann/M.Kamphöfner) (aus: Dt. Zeitschrift für Sportmedizin, 1995)

è <http://www2.uni-wuppertal.de/FB3/sport/bewegungslehre/wiemann/mukade.pdf>

„Dehnungsübungen werden häufig als Maßnahmen zur Vorbereitung des Muskels auf Kraftbeanspruchungen empfohlen, um Muskelbeschwerden vorzubeugen. Zur Prüfung dieses Wirkungszusammenhanges (wurden über 7 Tage 24 weibliche Personen untersucht), ob statisches Dehnen das Entstehen von Muskelkater beeinflusst. ... Als Ergebnis zeigte sich, dass im Mittel der Muskelkater im gedehnten Bein höher eingestuft wurde als im Kontrollbein. ... Es kann gefolgert werden, dass (kurzfristige) Dehnübungen, unmittelbar vor Kraftbeanspruchungen durchgeführt, die Gefahr von Muskelbeschwerden eher steigern als vermindern. ...“

9.10.2004 **LAT: Neues Seekartennull (SKN)** (Ausbildung)

Ab 2005 wird das Seekartennull (SKN), d.h. jene Bezugsgröße der deutschen Seekarten, auf die sich alle Tiefen- und Watthöhenangaben beziehen, neu festgesetzt. SKN liegt dann nicht mehr auf dem Niveau des:

- **mittleren Springniedrigwassers (MSpNW),**

sondern entspricht dem

- **niedrigsten astronomischen Niedrigwassers (LAT)**
(LAT = Lowest Astronomical Tide).

Dadurch ergeben sich lt. Bundesverkehrsministerium für die Schifffahrt folgende Vorteile, die jedoch für das Küstenkanuwandern ohne tourenentscheidende Relevanz sind:

1. Nordseeweit einheitliches SKN;
2. einheitliches Bezugssystem für internationale Seekarten; denn bislang entsprachen nur die französischen und norwegischen SKN ungefähr dem LAT, während die SKN von Belgien Niederlande, Deutschland und Dänemark darüber und das SKN von Großbritannien je nach Region mal unter und mal über LAT lagen;
3. keine negativen Werte in den Gezeitentafeln;
4. sichere Tiefenangaben in den Seekarten, weil sie nur noch bei sehr extremen Windlagen unterschritten werden können.

Wie wirkt sich das auf deutsche Seekarten & Gezeitentafeln aus?

Nach Infos einer Broschüre des Bundesverkehrsministerium:

è www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/InfoLAG.pdf (10/04)

„liegt im Bereich der deutschen Nordseeküste das LAT etwa 50 cm unterhalb des MSpNW.“
Das führt dazu, dass

- die **Tiefenangaben** in den **Seekarten** der Deutschen Bucht kleiner werden (d.h. 0,50 m niedriger liegen) und die „**Watthöhen**“-Angaben in den Seekarten der Deutschen Bucht (hier: Trockenfallende Höhe über SKN) höher liegen, aber an den tatsächlichen Wassertiefen bzw. Watthöhen ändert sich natürlich nichts, es sieht halt – was die Wassertiefen betrifft - alles nur flacher und – was die „Watthöhen“ betrifft – alles etwas höher aus!

- die Wasserstandshöhen „**Mittleres Hochwasser**“ (MHW SKN)) und „**Mittlers Niedrigwasser**“ (MNW SKN) in den **Gezeitentafeln** größer werden (und zwar um 0,50 m). Der „Mittlere Tidenhub“ (MTH) bleibt i.d.R. unverändert, da er die Differenz zwischen MHW und MNW darstellt.

Übrigens, die **Gezeitentafeln** werden ab 2005 komplett auf LAT umgestellt, d.h. der ab Okt. 2004 erhältliche und i.d.R. beim Küstenkanuwandern eingesetzte:

- „*Gezeitenkalender. Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete*“

geht bei der Veröffentlichung der Werte für „Mittleres Hoch- und Niedrigwasser“ für insgesamt 163 Orte von einem SKN ausgehen, der bei LAT liegt. Z.B. haben sich folglich die entsprechenden MHW- und MNW-Werte für die unten aufgezählten Orte wie folgt verändert, wobei die Änderungen zwischen 0,40 und 0,60 m liegen:

Ort	Tidenhub MTH/neu	Hochwasser MHW/LAT	Hochwasser MHW/alt	Niedrigwasser MNW/LAT	Niedrigwasser MNW/alt
Helgoland	2,4	3,0	2,6	0,6	0,2
Schlüttsiel	3,2	3,7	3,3	0,5	0,0
Scharhörn	3,0	3,7	3,3	0,7	0,2
Hamburg St.Pauli	3,6	4,0	3,5	0,4	-0,1
Spieka- Neufeld	*	3,8	*	3,3	*
Mellum	3,0	3,7	3,3	0,7	0,2
Neuharlinger- siel	2,9	3,5	3,1	0,6	0,2
Juist Hafen	2,5	3,1	2,7	0,6	0,2
Leybucht	2,8	3,4	2,9	0,6	0,2

Dagegen wird die Umstellung der Tiefen- und Wathöhenangaben in den **Seekarten** erst ab 2005 beginnen, und zwar jeweils mit den Neuausgaben der Seekarten. Insgesamt wird die Umstellung 6 Jahre – also bis **2011** – dauern, bis alle Seekarten des BSH entsprechend dem LAT angepasst sind. Wer also mit einer Seekarte von 2004 und älter arbeitet, muss sich stets bewusst sein, dass der SKN immer MSpNW entspricht. Und wer mit einer Seekarte von 2005 und jünger arbeitet, sollte überprüfen, ob das SKN dieser neuen Seekarte schon dem LAT entspricht.

Gibt es Probleme für das Küstenkanuwandern?

Wer stets im tiefen Wasser paddelt und keine Wattfläche überfährt, braucht sich um LAT genauso wenig kümmern wie um MSpNW.

Wer aber des Öfteren Wattflächen quert und dabei mit Hilfe der „**12er-Regel**“ versucht abzuschätzen, wann er spätestens bzw. frühestens die angepeilte Wattfläche überfahren kann, ohne eine Grundberührung mit anschließender „Wattpause“ bzw. „Wattwanderung“ in Kauf nehmen zu müssen, der sollte den SKN-Bezug seiner Seekarte beachten (findet man unter der Titelangabe der jeweiligen Seekarten).

- Ist seine Seekarte 2005 ff. herausgegeben und bezieht sich das SKN auf LAT gibt es keine neuen Probleme, d.h. der Kanute arbeitet wie bisher mit Seekarte, Gezeitenkalender und „12er-Regel“.
- Bezieht sich jedoch der SKN-Wert seiner alten bzw. auch neuen Seekarte noch auf MSpNW, dann heißt es angepasst:

- (a) Am einfachsten ist es dann, wenn er den Wert des „Mittleren Hochwassers SKN“, den ihm sein Gezeitenkalender ab 2005 vorgibt, um 0,50 m vermindert, d.h. ihn ungefähr auf den alten SKN-Wert (= MSpNW) setzt. Die über die „12er-Regel“ ermittelten Wert für die Wasserstände kann er dann mit den „Watthöhen SKN“ seiner Seekarte wie bisher vergleichen und davon seine Entscheidung abhängig machen, bis wann bzw. ab wann eine Watthöhe zu überfahren ist.
- (b) Man kann stattdessen auch den Wert der „Watthöhe“, der sich noch auf MSpNW bezieht um jeweils 0,50 m erhöhen und ihn so ungefähr an den LAT-Wert anpassen und dann seine Berechnungen nach der „12er-Regel“ vornehmen.

In Anbetracht dessen, dass bei Variante (a) nur einmal an einem Fahrtentag eine Korrektur beim MHW-Wert vorzunehmen ist, während bei der Variante (b) jede auf der Seekarte angegebene Watthöhe, die man während einer Tages-Tour überfahren möchte, umrechnen muss, bietet sich die Anwendung der Variante (a) an.

Übrigens, arbeitet man unterwegs mit Seekartenkopien sollte man für die nächsten Jahre auf ihr nicht nur das Ausgabedatum, den Maßstab, und – wichtig für jene, die mit GPS navigieren - den zentralen Breiten-/Längengrad vermerken, sondern auch Hinweis darüber bringen, auf was sich das SKN bezieht: LAT oder noch MSpNW

Text: Udo Beier

Link: Aktueller Wasserstand nach 12er-Regel. Berechnungstabelle mit Beispiel
 è www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf

8.10.2004 „Kentertest“ – Zur Kippligkeit vollgelaufener Seekajaks (Ausrüstung)

Spätestens bei dem im August sich ereigneten Seenotfall vor Baltrum

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

stellt sich die Frage, inwiefern die „**Kippligkeit**“ eines Seekajaks (hier: Anfangs- und Endstabilität) nicht nur ein Aspekt der „**Seegangstüchtigkeit**“, sondern auch der „**Kentertüchtigkeit**“ ist.

So ist ein besonders kippliges Seekajak weniger seegangstüchtig als ein weniger kippliges. Wie verhält es sich nun mit der Kippligkeit eines Seekajak, dessen Sitzluke nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg randvoll mit Wasser gefüllt ist? Wird es dadurch derart kipplig, dass der „Kenterbruder“ ohne Kameradenhilfe nicht mehr in der Lage ist, die Sitzluke im kabbligen Seegang zu lenzen, so kann man dem Seekajak die entsprechende „Kentertüchtigkeit“ absprechen. Ein solches nicht kentertüchtiges Seekajak mag wohl bis zur Kenterung seegangstüchtig sein. Nach einer Kenterung aber ist der „Kenterbruder“ auf fremde Hilfe angewiesen, um seine Tour fortsetzen zu können. Folglich ist es nicht mehr kentertüchtig.

Bislang zählen zu den Kriterien der Kentertüchtigkeit:

- mindestens doppelte Abschottung,
- griffeste Rettungshalteleinen & Toggles,
- (fest installierte) Lenzpumpe,

nun kommt noch Folgendes dazu:

- genügend Anfangsstabilität bei gefluteter Sitzluke.

Bei dem Anfangs erwähnten Seenotfall scheint die nicht mehr beherrschbare Kippligkeit des Seekajaks vom Typ „Esplora“, bei dem nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg

die Sitzluke geflutet war, dazu geführt haben, dass der „Kenterbruder“ nicht mehr in der Lage war, nach dem Wiedereinstieg per Kameradenhilfe sein Kajak ohne Kameradenhilfe zu lenzen bzw. mit gefluteter Sitzluke sicher aus dem kritischen Seegangsbereich zu paddeln, d.h. der „Kenterbruder“ kenterte mehrmals und gab schließlich auf, in sein Kajak wiedereinzusteigen.

Natürlich könnte man das wiederholte Kentern dem kritischen Seegang zuschreiben, der immerhin so gefährlich erschien, dass die Kameraden es aus Gründen der eigenen Sicherheit vorzogen, den „Kenterbruder“ allein zurück zu lassen. Auch könnte man die Schuld am wiederholten Kentern statt beim Seekajak bei dem mangelnden Paddelvermögen (hier: Seegangstüchtigkeit) des gekenterten Kanuten suchen. Einiges spricht jedoch dafür, dass die Ursachen der Kenterungen nicht allein am Seegang bzw. am „Kenterbruder“ lagen. Im Rahmen der Diskussion zu diesem Seenotfall im SEEKAJAKFORUM.de (Diskussionspunkt „Rettung“ v. 15.09.04) wurde nämlich von einem Kanuten die Meinung vertreten, dass gerade der „Esplora“ extrem kipplig ist, wenn die Sitzluke randvoll Wasser ist: *„Bei dem ... Boot erschreckten mich allerdings die Nasslaufeigenschaften. ... Meine Erfahrung ist, dass ein Esplora mit vollgelaufener Sitzluke katastrophal instabil ist, ständig Schlagseite bekommt und das schon bei weitaus harmloseren Bedingungen als die ... geschilderten.“* (Mark, 7.09.04)

Daraufhin antwortete der betroffene Kanute wie folgt: *„... ich kann sagen, dass es nur wirklich brenzlich wurde, weil eine Weiterfahrt mit dem nicht komplett gelenzten Cockpit nahezu unmöglich war. Ich habe gepumpt, was die (tragbare) Handpumpe hergab. Da die großen Wellen eine dauerhafte „Päckchenbildung“ aber nicht zuließen, musste ich bald die Maßnahme einstellen und versuchen mit der nicht akzeptablen Wassermenge am Po zu fahren – was mir nicht gelungen ist. Ich kann (die) Meinung zu den Nasslaufeigenschaften nur bestätigen. ... ich konnte das Boot nicht lenzen, weil sich mit Sicherheit meine (tragbare) Handpumpe in der Situation als lächerlich dargestellt hat und weil möglicherweise das Cockpitvolumen (von ca. 200 Liter) sehr groß ist.“* (Gottfried Huesmann, 8.09.04)

Mangels eigener Erfahrung mit dem „Esplora“ habe ich mich an Peter Unold, Mitglied der dänischen Seekajakvereinigung „Havkajakroerne“, gewandt, der ein erfahrener Seekajakfahrer ist, bekannt durch seine Touren rund Dänemark und entlang der vollständigen schwedischen Küste. P.Unold fuhr jahrelang den

- **„Esplora“** (Francesconi) (530x52cm; ca. 350 Liter Volumen):
mit folgender Volumenverteilung: ca. 60 Liter Bug, 200 Liter Cockpit + 90 Liter Heck,

und ist in diesem Jahr umgestiegen auf den

- **„Inuk“** (Kirton/GB) (550x50cm; ca. 305 Liter Volumen):
mit folgender Volumenverteilung: ca. 70 Liter Bug, 135 Liter Cockpit + 100 Liter Heck.

Ich fragte ihn, *„ob er irgendwelche Erfahrungen darüber hat, dass der „Esplora“ extrem kipplig ist, wenn seine Sitzluke randvoll Wasser ist? Ist der geflutete „Esplora“ kippliger als der geflutete „Inuk“?“*

P.Unold antwortete: *„Ja absolut. Der „Esplora“ ist definitiv sehr, sehr kipplig, wenn sein Cockpit geflutet ist. Viel kippliger als ein „Inuk“, dessen Cockpit ebenfalls geflutet ist. Das war eine große Überraschung für mich, als ich das entdeckte. Man muss das Cockpit nach „Reentry & Roll“ lenzen, bevor man weiter paddeln kann. Der „Inuk“ dagegen ist bei geflutetem Cockpit nur wenig kippliger, als bei leerem Cockpit. Das ist schon seltsam, denn der „Inuk“ ist nur 50 cm breit, während der „Esplora“ 52 cm misst.“*

Ob es sich hierbei nur um subjektive Eindrücke handelt, die nicht verallgemeinert werden dürfen, sei dahingestellt. Eckehard Schirmer, Referent für Küstenfahrt des LKV Schleswig-

Holstein, wundert sich nicht über solche Aussagen; denn der „Esplora“ verfügt im Mittschiff über einen ausgeprägten **U-Spant**, welcher für eine hohe Anfangsstabilität aber eine niedrige Endstabilität sorgt. Da ein Seekajak mit einem gefluteten Cockpit ohnehin etwas kipzelt, wird die Kippligkeit eines Seekajaks nach einer Kenterung mit anschließendem Wiedereinstieg in die randvoll mit Wasser gefüllte Sitzluke in erster Linie von seiner Endstabilität geprägt und die ist anscheinend beim mit ca. 160 Liter Meerwasser beladenem „Esplora“ (Hinweis: das Cockpitvolumen beträgt ca. 200 Liter, wovon vom Kanuten nach dem Wiedereinstieg nur ca. 40 Liter verdrängt werden können!) im Seegang nicht für jedermann/-frau beherrschbar.

Ich empfehle daher jedem Kanuten, der einen „Esplora“ oder ein anderes Seekajak kaufen möchte, den **„Kentertest“** zu machen, d.h. die Sitzluke des zum Kauf infrage kommenden Seekajaks randvoll mit Wasser zu füllen und dann während einer kurzen Probefahrt (möglichst bei Seegang) zu prüfen, wie kipplig es sich verhält. Auf diese Weise kann jeder recht einfach prüfen, ob für ihn die oben geäußerten Vermutungen zutreffend sind.

Text: Udo Beier

6.10.2004 **Südtürkei (Marmaris – Kemer)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet B.Müller in dem Beitrag:

„Segelferien unterm Halbmond“

über „türkische Riviera“ zwischen Marmaris und Kemer. Es handelt sich um ein Labyrinth aus Inseln und Felsen. Einlandend sicherlich nicht nur für Segler.

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

Die Küste zwischen Bodrum und Antalya ist touristisch voll erschlossen. Anziehungspunkte sind besonders die Region rund um die Mündung des Dalyan sowie der Golf von Fethiye. In dem Gewirr aus dicht bewaldeten Buchten und Inseln ist es im Sommer oft voll, doch die Küste ist optimal geschützt. Weiter gen Osten ist die Küste weniger zerklüftet, dennoch sind Orte wie Kalkan, Kas oder Kale lohnende Etappenziele. Entlang des gesamten Küstenabschnitts bieten sich zudem immer wieder Exkursionen zu den zahlreichen Ausgrabungsstätten an. Lediglich auf Fallböen, die auch nachts auftreten können, sollte man gefasst sein. Die Hauptwindrichtung ist Nordwest. Je weiter östlich man sich aufhält, desto weniger ist der sonst so dominierende Meltemi spürbar. Spätestens ab Finike muss während des Sommers gar des Öfteren mit Flaute gerechnet werden. Die Temperaturen klettern im August auf weit über 30° C.

Quelle: YACHT, Nr. 21/04, S.24-33 – www.yacht.de

4.10.2004 **Seenotfall vor Baltrum** (Ausbildung)

In KANU SPORT berichtete Udo Beier in dem Beitrag:

„Seenotfall vor Baltrum (Teil I): „Ende gut, alles gut!““

von einem ohne Personenschaden ausgegangen Seenotfall, bei dem ein Küstenkanuwanderer vor der Seeseite Baltrum per SAR-Hubschrauber gerettet wurde. Der vollständige Beitrag kann auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 10/04, S.26-27 – www.kanu-verlag.de

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

 4.10.2004 **Sardinien (Italien)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet Wolfgang Prause in dem Beitrag:

„Kajakfahren an der Küste Sardinien“

über eine Tour entlang der sardinischen Küste (Küstenlinie: ca. 1.800 km).

Gepaddelt wurde:

- entlang der **Ostküste**: Porto San Paolo (Zeltplatz südl. von Olbia) – Santa Lucia - Orosei (Passage auf dem Fluss Fiume Cedrino) – Cala di Luna – Santa Maria Navarrese – Marina di Gairo – (Cala di Murtas – teilweise militärisches Sperrgebiet) – Porto Corallo – Punta di Santa –Giusta – Nottori/Villiasimius (Zeltplatz).
- entlang der **Westküste**: Alghero (Zeltplatz) – Foradada (Tages-Retour-Tour); Alghero – Cala Ittiri – Bosa Marina (2-Tages-Tour).
- entlang der **Nordküste** (Costa Smeralda): Palau (Zeltplatz) – Villaggio Piras (Biwak) – Porto Liccia (Biwak) – Cannigione – Palau (3-Tages-Rundtour).

Beste Reisezeit:

Mai (Üppige Vegetation, nicht so heiß, weniger Touristen)

Paddelrevier:

Empfohlen wird die Ostküste (Golf von Orosei) und die Nordküste (Maddalena Archipel und Costa Smeralda).

Nord- und Westküste sind oft starken Winden ausgesetzt und daher nicht so geeignet.

Wetter:

Sommer: warm und trocken, starke Winde eher selten (?; jedoch können thermische Winde (Seewind) gegen Mittag zu einer Erhöhung der Windstärke führen und zu einem Seegang führen, den nicht jeder so ohne weiteres beherrscht!)

Frühjahr: abwechslungsreiches Wetter, die Winde könnten teilweise stark blasen.

Seewetterbericht: Deutsche Welle (6075 MHz um 17.55 Uhr)

Übernachtung:

Freies Zelten ist in Sardinien verboten. Wenn aber bei einer Wanderfahrt, eine Nacht frei gezeltet wird, gibt es i.d.R. keine Schwierigkeiten. Campingplätze sind zum Teil nur in den Sommermonaten (ab Ende Mai) geöffnet.

Verpflegung:

Direkt an der Küste gibt es kaum Einkaufsmöglichkeiten. Trinkwasser überall erhältlich.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 10/04, S.12-17 – www.kanu-verlag.de
