

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 34/11)

(Aktuelle Infos: 1.11.11 – 29.02.12)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,  
informiert zu den folgenden Themen:

Ausbildung, Ausrüstung, Befahrensregelung/Recht, Geschichte, Gesundheit,  
Literatur/Links, Natur, Revier/Inland, Revier/Ausland, Wetter

-----  
20.02.2012 Motorola Smartphone „Defy+“ (Ausrüstung)  
17.02.2012 Freya Hoffmeister: Zwischenbilanz Rund Süd-Amerika (Geschichte)  
12.02.2012 Link-Liste Kroatische Küste (Revier/Ausland)  
10.02.2012 Von Wittenberg (D) in 24 Tagen nach Göteborg (S) (Revier/Ausland)  
05.02.2012 Zwei neue Seekajaks: Lettmann „Biskaya“ (Ausrüstung)  
31.01.2012 Marktübersicht: Einer-Seekajaks (Ausrüstung)  
27.01.2012 650 km Baja California (Revier/Ausland)  
25.01.2012: Marktübersicht: Zweier-Seekajaks (Ausrüstung)  
20.01.2012 Seenotfall bei ablandigem Wind & Strom (Ausbildung)  
18.01.2012 Gefahren & Risiken beim Küstenkanuwandern (Ausbildung)  
10.01.2012 Dalmatinische Inseln (Kroatien) (Revier/Ausland)  
01.01.2012 Freya Hoffmeister vor Kap Horn (Geschichte)  
28.12.2011 TIDERACE-Seakayaks – Neuheiten (Ausrüstung)  
19.12.2011 Kann ein Kleinflussskajak ein Seekajak sein? (Ausrüstung)  
18.12.2011 Extreme Sea Kayaking (Literatur/Links)  
16.12.2011 Britische Seekajak-Marktübersicht downloadbar (Ausrüstung)  
15.12.2011 OCEAN PADDLER: Heft 28 zur Ansicht downloadbar (Literatur/Links)  
08.12.2011 Nordirland: Coast-Canoe-Trails (Revier)  
07.12.2011 Sichtprobleme: Dunkelheit (Ausbildung)  
06.12.2011 Mittelmeer: Hurrikangefahr? (Wetter)  
05.12.2011 „Pyro-Schein“ für Küstenkanuwanderer (Ausrüstung)  
20.11.2011 Schutzhüllen (Ausrüstung)  
17.11.2011 Sichtprobleme: Nebel (Wetter)  
15.11.2011 OCEAN PADDLER: Heft 27 zur Ansicht downloadbar (Literatur/Links)  
02.11.2011 OCEAN PADDLER: Heft 26 zur Ansicht downloadbar (Literatur/Links)  
-----

20.02.2012 Motorola Smartphone „Defy+“ (Ausrüstung)

In der YACHT wird in dem Beitrag:

„Nicht ganz dicht“

Motorola bewirbt sein Defy+ als robustes, wasserdichtes Handy. Wir probierten es aus!

festgestellt, dass das „Defy+“:

sehr widerstandsfähig ist; denn „die speziell behandelte Oberfläche verzeiht sogar Attacken mit Schraubenzieher ...“,  
den „Sturz aus Tischkantenhöhe völlig unbeschadet übersteht“;  
über eine lange Akku-Standby-Zeit (bis zu 16 Tage)“ verfügt;

aber nicht – wie die Werbung verspricht – „wassergeschützt bis zu 1 m über die Dauer von 30 Minuten“ ist, sondern nur „spritzwasserfest“!?

In Anbetracht dessen, dass man ein solches Gerät sowieso zusätzlich in einem wasserdichten Beutel stecken sollte, wenn man es griffbereit auf Deck lagern möchte, müsste man eigentlich mit diesem Mangel leben können. Aber es einfach ungeschützt in die Tasche der Schwimmweste stecken, nein das geht nicht. Spätestens nach einer Kenterung wird es dann nicht mehr funktionieren.

Quelle: YACHT, Nr. 5/12, S.94 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----  
17.02.2012 Freya Hoffmeister: Zwischenbilanz Rund Süd-Amerika (Geschichte)

Nachdem Freya Hoffmeister:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#570392733772438962>

nun schon in ihrem Seekajak „Valkyrie del Mar“ über 5.000 km entlang der süd-amerikanischen Küste gepaddelt ist, bietet es sich an, mal eine erste Zwischenbilanz zu ziehen:

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/south-america/sa-trip-table/>

Das letzte Mal wurde hier über Freya berichtet, als sie am 1. Januar 2012 die Isla Hornos, auf der das Kap Horn liegt, erreicht hatte. Das gelang ihr am 125. Tag nach ihrem Start am 30. August 2011 von Buenos Aires (Argentinien) aus. Bis dahin war sie 82 Tage (= 65,5 %) auf dem Wasser und hat dabei in 770:37 Std. insgesamt 3.854 km zurückgelegt. Rein statistisch können dabei die folgenden Durchschnittswerte abgeleitet werden:

Tab. 1: Zwischenbilanz Südamerika nach dem 125. Tag (km 3.854):  
Paddelkilometer pro Tag: 47 km/Tag (bei insgesamt 82 Paddeltagen)  
Paddelstunden pro Tag: 9:23:51 Std./Tag  
Paddelkilometer pro Stunde/Tag: 5,00 km/h (durchschnittliche Tagesleistung)

Nachdem Freya nun insgesamt 5.019 km zurückgelegt hat, sieht ihre Zwischenbilanz wie folgt aus:

172 Tag ist sie nun schon unterwegs, wovon sie 110 Tage (= 64,0 %) gepaddelt ist.  
5.019 km hat sie bisher zurückgelegt, und zwar in 1.034:47 Std.

Daraus lassen sich die folgenden Durchschnittswerte ableiten:

Tab. 2: Zwischenbilanz Südamerika nach dem 172. Tag (km 5.019)  
Paddelkilometer pro Tag: 45,6 km/Tag (bei insgesamt 110 Paddeltagen)  
=> min. 3,5 km/Tag / max. 161 km/Tag (in 32:15 Std.)  
=> 21x über 60 km/Tag  
Paddelstunden pro Tag: 9:24:25 Std./Tag  
=> min. 1:05 Std./Tag / max. 17:30 Std./Tag  
=> 21x über 12:00 Std./Tag

Paddelkilometer pro Stunde/Tag: 4,8 km/h (durchschnittliche Tagesleistung)  
=> min. Ø 2,8 km/h während einer 14:00 h-Tagesetappe / max. Ø 11,5 km/h  
während 4:50 h-Tagesetappe)  
=> 11x über Ø 6 km/h während einer Tagesetappe  
=> und davon 7x über Ø 7 km/h während einer Tagesetappe

Übrigens, seit Kap Horn (125. Expeditionstag) fällt es Freya schwerer, Strecke zu paddeln.

Schlechtes Wetter zwingt sie immer häufiger dazu, einen Pausentag einzulegen: Bis Kap Horn hatte sie noch an 65,5 % der Tage paddeln können, seit Kap Horn sind es nur noch 59,6% der Tage.

Außerdem kommt sie, wenn sie sich schon aufs Wasser traut, immer langsamer und weniger voran:

Ihre durchschnittliche Geschwindigkeit pro Tag ging runter von 5,0 km/h auf 4,4 km/h und die durchschnittlich zurückgelegten Paddelkilometer pro Tag verminderten sich ebenfalls von 47,0 km auf 41,6 km, und das, obwohl sie ihre durchschnittlichen Paddelstunden pro Tag von 9:23:51 Std. auf 9:43:20 erhöht hat.

Und last & least Und hat ihr GPS-Gerät sie nun schon an zwei Tagen in die Irre geführt, d.h. in Sackgassen (Fjorde) gelotst.

Interessant dürfte ein Datenvergleich mit ihrer Tour Rund Australien (18.1.-15.12.09) sein:

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/australia-2008/oz-trip-table-pc-fh/>

332 Tage war sie damals unterwegs gewesen, wovon sie 245 Tage paddelte (= 73,8 %).

13.790 km hatte sie dabei zurückgelegt, und zwar in 2.638 Std.

Insgesamt lassen sich daraus die folgenden Durchschnittswerte ableiten:

Tab. 3: Schlussbilanz Australien nach dem 332. Tag (km: 13.790):

Paddelkilometer pro Tag: 56,3 km/Tag (bei insgesamt 245 Paddeltagen)

Paddelstunden pro Tag: 10:46 Std./Tag

Paddelkilometer pro Stunde/Tag: 5,2 km/h/Tag (durchschnittliche Tagesleistung)

Quintessenz

Am bemerkenswertesten ist nicht nur die Zahl der Kilometer, die Freya durchschnittlich am Tag gepaddelt ist (=> 45,6 km/Tag im Vergleich zu 56,3 km/Tag in Australien), die Dauer, die sie durchschnittlich am Tag unterwegs war (inkl. Pausen) (=> 9:24 Std./Tag im Vergleich zu 10:46 Std./Tag in Australien), bzw. die Zahl der Tage (in % der Gesamttage), die sie überhaupt paddeln konnte (=> 64,0 % im Vergleich 73,8 % in Australien), sondern die Kilometer je Stunde, die sie im Durchschnitt (inkl. Pausen) schaffte (=> 4,8 km/h/Tag im Vergleich zu 5,2 km/h/Tag in Australien)!

Wer hätte das gedacht, dass Freya bei beiden Touren im Durchschnitt eines Tages nicht mit mehr als 5 km/h unterwegs war!? Aber bedenkt man, dass Freya:

sich nicht auf einer Rallye befindet, die spätestens nach 12 Stunden zu Ende ist, sondern dass sie auf einem „Endlos-Marathonlauf“ unterwegs ist, der tagtäglich im Schnitt an die 10 Std. dauert und über mehrere Monate geht; nicht mit einem auf Gewicht getrimmten Touren-Kajak, sondern mit einem auf Haltbarkeit ausgelegtem Expeditions-Kajak (= > EPIC 18 X Sport mit 549x56 cm und ca. 369 Liter Volumen) paddelt; zudem noch bis zu 75 kg Gepäck an Bord hat (= > 38 kg Ausrüstung, 25 kg Verpflegung, 12 kg Trinkwasser); diese Leistung nicht bei „Ententeichbedingungen“, sondern bei „All-Wetter-Bedingungen“ erbracht wird, also auch bei Seegangs-, Gegenstrom-, Gegenwind-, Fallwind- & Seitenwind- und Starkregen- & Hagelbedingungen;

dann ist diese Tourengeschwindigkeit von 5 km/h durchaus beachtenswert.

Wenn wir Küstenkanuwanderer uns während unserer Touren auch nicht mit viel mehr als 5 km/h fortbewegen, so befinden wir uns also in „guter Gesellschaft“.

In Anbetracht dessen, dass bei einer solchen Geschwindigkeit die Wasserwiderstände aller Seekajaks (ab 475 cm Länge und bis 62 cm Breite) sehr eng beieinander liegen (lt. Testberichten des SEA KAYAKER-Magazin beginnen erst ab 4,5 kn = ca. 8 km/h sich die Wasserwiderstände der schnellen Seekajaks von denen der langsameren Seekajaks merklich zu unterscheiden!),

[www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Resistance.pdf)

sollte wir beim Kauf eines Seekajaks in erster Linie nicht auf „Schnelllaufeigenschaften“, sondern auf „Allroundeigenschaften“ achten. Solche Eigenschaften finden wir am ehesten bei Seekajaks, die so zwischen 500 – 550 cm lang, zwischen 52 – 58 cm breit und zwischen 300 und 375 Liter Gesamtvolumen haben.

Text: U.Beier

Link: Bericht von ihrem 172. und 173. Expeditionstag. An beiden Tagen hatte sie sich „verfranzt“:

<http://freyahoffmeister.com/2012/02/18/fri-1702-2012-day-172/>

<http://freyahoffmeister.com/2012/02/19/sat-1802-2012-day-173/>

Nachtrag (Stand: 11.3.12):

Tab. 4: Zwischenbilanz Südamerika nach dem 194. Tag (km 5.795)

Ø Paddelkilometer pro Tag: 45,6 km/Tag (bei insgesamt 127 Paddeltagen)

= > min. 3,5 km/Tag / max. 161 km/Tag (in 32:15 Std.)

= > 52x über 50 km/Tag

Ø Paddelstunden pro Tag: 9:23:28 Std./Tag

= > min. 1:05 Std./Tag / max. 17:30 Std./Tag

= > 21x über 12:00 Std./Tag

Ø Paddelkilometer pro Stunde/Tag: 4,9 km/h (durchschnittliche Tagesleistung)

= > min. Ø 2,8 km/h während einer 14:00 h-Tagesetappe / max. Ø 11,5 km/h während 4:50 h-Tagesetappe)

= > 11x über Ø 6 km/h während einer Tagesetappe

= > und davon 7x über Ø 7 km/h während einer Tagesetappe

-----

12.02.2012 Link-Liste Kroatische Küste (Revier/Ausland)

Der Tourenbericht von Lee Gerl (Suomalee):

„Dalmatinische Inseln – mein Seekajakherz auffüllen“

kann nun als zusammenhängender Beitrag downgeloaded werden:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf)

Wer an weiteren Infos über Kroatien interessiert ist, der möge mal die folgenden Links anklicken:

Stritzky, O.v.:

Jugoslawien – Wasser, Berge und ein Partisan (1953 / 24 S.)

=> [www.paddel-buecher.de/PDF/Jugoslawien.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Jugoslawien.pdf)

Müller, B.:

Kornaten kulinarisch (11 Pausenplätze)

aus: Yacht 14/02, S.46-49 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

s. auch Infos über Landschaft & Nationalpark

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/020801\\_h.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020801_h.html)

Kupfer, W.:

Durch die kroatische Inselwelt. Mit dem Faltboot von Rijeka nach Zadar (ca. 260 km)

aus: Kanu Sport 6/03, S.28-33 + 7/03, S.28-34 - [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

Arnu, M.

Robinson für Anfänger (Kroatien)

aus: Kanu Magazin 6/02, S.74-81 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

s. auch Kurzinfos über die Windverhältnisse:

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/020903\\_e.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020903_e.html)

Victor, C.:

Bora & Cevapcici (Kroatien)

aus: Segeln 2/04, S.100-107 – [www.segelnmagazin.de](http://www.segelnmagazin.de)

s. auch Kurz-Infos über Wind & Wetter, Gezeiten & Strom:

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040120.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040120.html)

Beier, U.:

Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls an der kroatischen Küste (4/2004)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf)

Hagelstein, O.:

Sommergewitter über den dalmatinischen Inseln

aus: Kanu Sport 7/04, S.16-21

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040705\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040705_b.html)

Nehrhoff, B.:

An der Küste Dalmatiens 2004 (eine Foto-Sammlung)

=>

[www.liquidmedicine.de/html\\_data/Touren\\_HTMLs/seekajak\\_o/kroatia/kroatien\\_04.htm](http://www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/kroatia/kroatien_04.htm)

Victor,C.:

Kalte Bora, heißer Törn (Süd-Kroatien: Split – Dubrovnik)

aus: Segeln 2/05, S.104-111 – [www.segelnmagazin.de](http://www.segelnmagazin.de)

s. auch Kurz-Infos über Wind & Wetter, Gezeiten & Strom, Klima

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050122.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050122.html)

Beier,U.:

Bora: ein kroatischer Fallwind. Erläuterungen zu ihrer Entstehung

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf) (2/05/04)

Cunningham;Chr.:

A Restless Adriatic: Paddling Croatia's Elafiti Islands

aus: Sea Kayaker June/05, S.38-51 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050511\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050511_b.html)

Rieger,Ch. & Scholz,G.:

Annäherung an ein adriatisches Paddelrevier (Kroatien)

aus: Kanu Sport 7/05, S.14-18 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050703\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050703_b.html)

Kachler,M.:

Kroatien: 2 Touren

Rijeka – Richtung Zadar (2005) - 5-Tage-Tour bis zur Insel Silba

Murter (Mitteldalmatien)

=> [http://kachler.net/\\_seekayak\\_deutsch/pages/kroatien.php](http://kachler.net/_seekayak_deutsch/pages/kroatien.php)

Traub,E.:

Kroatien – Blitz und Bora (Kroatische Adria)

aus: Kanu Sport 10/05, S.16-19 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/051002\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/051002_b.html)

Wiederabdruck: Seekajak 101/06, S.38-41 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060509\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060509_b.html)

Amme,M.:

Verkannte Werte (Istriens Adriaküste) (Nord-Kroatien)

aus: Yacht 7/06, S.22-29 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060322\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060322_b.html)

Müller,B.:

Umlaufende Winde: Krk (Kroatien)

aus: Yacht 13/06, S.44-49 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060614\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060614_a.html)

Thomann,G.:

Auf Schnupperkurs in den Adriasturm

aus: Kanu Sport 5/06, S.22-26

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060502.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060502.html)

Popp,G.:

Durchs Reich der Tränen. Inselhüpfen auf den Kornaten.  
aus: Kanu Magazin 6/07, S.18-21 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)  
=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/071024.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071024.html)

Schneider, L.:  
Wind im Gesicht, Sonne im Nacken. Herbstliche Seekajaktour in Dalmatien  
aus: Kanu Magazin 6/07, S.22-29 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)  
=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/071024.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071024.html)

Beier, U.:  
Traumtour: Split (Kroatien) – Pescara (Italien) (ca. 330 km)  
=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110226.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110226.html)

Zusammenstellung: U.Beier  
-----

10.02.2012 Wittenberg (D) – Göteborg (S) (Revier/Ausland)

Im KANU-MAGAZIN berichten Florian Steinig & Christian Bölter in dem Beitrag:

Mission Göteborg. Mit dem Seekajak von Sachsen-Anhalt nach Schweden

über ihre Tour, die von ihrem Bootshaus in Wittenberg begann und dann die Elbe hinunter führte, rechts ab in den Elbe-Lübeck-Kanal und dann weiter auf der Trave durch Lübeck bis nach Travemünde, der Mündung der Trave in die Ostsee. Von dort ging es immer der Ostseeküste entlang bis nach Puttgarden auf der Insel Fehmarn und dann in 3 Stunden hinüber nach Rödbyhavn auf Lolland. Anschließend paddelten sie durch den Guldborg Sund, der Lolland von Falster trennt, und danach durch die Flachwasserzonen zwischen Seeland auf der nördlichen und Falster bzw. Mön auf der südlichen Seite hinauf nach Kopenhagen. Der Öresund wird zwischen Helsingör und Helsingborg gequert. Später geht es mit einer Straßenkarte im Maßstab 1:800.000 immer der westschwedischen Küste entlang hoch nach Varberg und dann weiter durch das immer dichter werdende Schärengeviert vor Göteborg:

„Hatten wir gestern noch das Gefühl, das Wasser wäre von Inseln durchsetzt, so scheint heute das Land von Seen und Kanälen durchzogen.“

Nach 24 Tagen erreichten sie Göteborg, 6 Tage bevor sie die Fähre zurück nach Kiel brachte.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 1/12, S.70-75 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)  
-----

05.02.2012 Zwei neue Seekajaks: Lettmann „Biskaya“ (Ausrüstung)

Lettmann hat ein neues Seekajak entwickelt, dass in zwei Varianten und in erster Linie mit Skeg angeboten wird:

BISKAYA MV (535x54 cm; 325 Liter Gesamtvolumen)  
mit folgender Volumenverteilung: 55 Liter (Bug), 175 Liter (Cockpit), 95 Liter (Heck)

Mindestkörpergewicht bei Tagestouren auf dem Meer: ca. 63 kg

BISKAYA LV (535x53,5 cm; 295 Liter Gesamtvolumen)  
mit folgender Volumenverteilung: 50 Liter (Bug), 160 Liter (Cockpit), 85 Liter (Heck)

Mindestkörpergewicht bei Tagestouren auf dem Meer: ca. 54 kg

Beide Seekajaks verfügen über die folgende Ausstattung:

Skeg: serienmäßig (Flip Off Steueranlage auf Wunsch)

Sitzluke: 84x48 cm (mit 79 cm Innen-Länge)

Materialien: überwiegend aus Diolen- bzw. Carbon-Aramidfasern

Gewicht: 20-25 kg

Gepäcklukendeckel: 2 ovale Gummi-Deckel

Außennahtverklebung: 20 mm

Toggel: 2

Rettungshalteleinen: Bug und Heck (5 mm)

Fußhalterung: Stemmbock auf Mittelschiene

Sitz: verstellbar

Schenkelstützen: verstellbar

Tagesstaufach: vor Sitzluke (Option)

Tagesluke: hinter Sitzluke mit dritter Schottwand (interessant, wenn überwiegende Tagestouren unternommen werden) (Option)

Kompass: eingebaut (Option)

Bugschottwand: auf Maß einbaubar (Option)

Deckfittings: 18 (weitere als Option)

Lenzpumpe: eingebaute Fußlenzpumpe (Option) oder E-Pumpe (Option)

Diese beiden BISKAYAs zählen zu den typischen Seekajaks, die so zwischen 500-500 cm lang und 52-58 cm breit sind und im Volumen so zwischen 300 und 375 Liter liegen. Von der „Papierform“ sind beide Seekajaks kaum zu beanstanden, wenn auch:

im Bugbereich die Rettungshalteleinen zu kurz sind (sie sollten bis Höhe Vorderkante Sitzluke reichen) und mit 5 mm (statt mindestens 6 mm) Durchmesser etwas dünn ausfallen, was beides nach einer Kenterung die Hilfestellung durch Dritte erschwert;

das Gepäcknetz besser hinter statt vor der Sitzluke platziert werden sollte; denn vorne gehörte die Seekarte hin;

ein weiteres Kartenhaltegummi (inkl. 2 Deckfittings) kurz vor der Sitzluke fehlt; sodass man die Karte etwas dichter vor sich lagern kann, ohne dass die nächste Welle oder ein Windstoß gleich die Karte vom Deck spülen bzw. wehen kann;

das Angebot einer fest eingebauten Handlenzpumpe auf dem Kartendeck (statt des Tagesstaufachs) fehlt; denn nur mit diesen Handlenzpumpen kann die Sitzluke effizient (d.h. schnell & wenig anstrengend) gelenzt werden, da die angebotene Fußlenzpumpe (=> langsam & anstrengend) nur etwas für eingefleischte Solo-Paddler etwas taugt und die E-Pumpe (=> sehr schnell, aber unzuverlässig) zu wartungsintensiv ist und langfristig nur jenen zu empfehlen ist, die in der Lage sind, solch eine E-Pumpe auch selber zu reparieren;

die 84 cm langen Sitzluke das Ablesen der Seekarte erschwert, was eigentlich nur behoben werden kann, wenn LETTMANN auch eine Spritzdecke für diese beiden Seekajaks anböte, auf deren Spritzdeckenteller 4 Ösen für zwei Kartenhaltegummis eingenäht sind.

Ob diese beiden Seekajaks zum Küstenkanuwandern „taugen“, muss letztlich jeder selber ausprobieren, und zwar zunächst per Sitzprobe an Land – und wenn die positiv ausfällt – per Probefahrt im Seegang. Sollten diese beiden Boote sich als etwas kipplig erweisen, hat das jedoch erst dann etwas zu sagen, wenn sie auch am Ende einer ganztägigen Tour noch zu kipplig sind.

Übrigens, diese beiden BISKAYA-Seekajaks sind die ersten beiden Kajaks, die LETTMANN in der Werbung als Skeg-Seekajaks herausstellt, obwohl beide Boote auch mit „FlipOff“-Steuer ausgerüstet werden können. Gleichermäßen als Skeg-Seekajaks geeignet müssten eigentlich auch die weiteren beiden Seekajaks von LETTMANN sein; obwohl diese in der Werbung als Steuer-Seekajaks vorgestellt werden; denn LETTMANN bietet für alle seine laminierten Seekajaks als Option auch ein Skeg an:

ESKI 530 (530x55 cm; 316 Liter Gesamtvolumen  
mit folgender Volumenverteilung: 55 Liter (Bug), 174 Liter (Cockpit), 85 Liter (Heck)  
Sitzluke: 76,5x48 cm (mit 79 cm Innen-Länge)  
Gewicht: 25-19,5 kg

ESKI 475 (475x55 cm; 270 Liter Gesamtvolumen  
mit folgender Volumenverteilung: 40 Liter (Bug), 150 Liter (Cockpit), 80 Liter (Heck)  
Sitzluke: 76,5x48 cm (mit 79 cm Innen-Länge)  
Gewicht: 21-17 kg

Text: U.Beier

-----

31.01.2012: Marktübersicht: Einer-Seekajaks (Ausrüstung)

Die

„DKV Marktübersicht: Seekajaks (Einer)“

ist aktualisiert worden (Stand: 31/01/12) und kann auf der DKV-Homepage eingesehen werden:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf)

Insgesamt enthält die Marktübersicht die Daten von über 300 Einer-Seekajaks, die von mehr als 100 europäischen Herstellern/Händlern/Importeuren angeboten werden.

Es werden – mit wenigen Ausnahmen – nur Seekajaks aufgeführt, die mindestens 470 cm lang sind. Ansonsten werden die Boote nach Volumen sortiert; denn beim Küstenkanuwandern wird das Seekajak in erster Linie als „Transportmittel“ und nicht als „Renn- bzw. Rallyboot“ eingesetzt.

Wer dennoch ein „schnelles“ Transportmittel haben möchte, dem sollte jedoch bewusst sein, dass die Unterschiede zwischen den einzelnen Seekajaks erst dann offensichtlich werden, wenn man schneller als 8 km/h paddelt, d.h. erst dann macht sich die „Länge“ (ab 550 cm) bemerkbar (= „Länge läuft“), sofern die

„Breite“ (max. 55-58 cm) (= „Breite brems“) und natürlich die persönliche Leistungsfähigkeit/Kondition stimmt.

Für jene, die wissen möchten, auf was alles beim Seekajakkauf zu achten ist, wird der Beitrag „Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise“ empfohlen:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)

-----  
27.01.2012: 650 km Baja California (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet Bill Bailey in dem Beitrag:

„A 400-Mile Kayak Journey Along the Coast of Baja California“

über eine mit seiner Frau Julie geplante Tour von San Felipe bis Loreto. Gepaddelt wurde in Einer-Seekajaks.

Insgesamt stand ihnen mit An- und Abreise 2 Monate zur Verfügung.

Zunächst fuhren sie nach San Felipe (im Norden der Sea of Cortez). Dort ließen sie ihre beiden Boote und das Gepäck zurück. Dann ging es mit ihrem Auto hinunter nach Loreto. Unterwegs versteckten sie 2x insgesamt 13 Verpflegungskisten in der Wildnis, dort wo die Straße besonders dicht entlang der Küste verlief, und zwar nahe Bahia de los Angeles und Santa Rosalia. In Loreto parkten sie ihr Auto und fuhren dann 24 Std. mit dem Bus zurück zum Startort.

In San Felipe angekommen stellte sich heraus, dass Julie sich während der langen Auto- und Busfahrten über die vielfach unebenen Straßen die Bandscheiben derartig schädigte, dass sie zunächst einmal in San Felipe in einem Hotel zurück blieb.

Bill paddelte daher also erst einmal alleine los in seinem u.a. mit 80 Liter Trinkwasser und 70 kg Gepäck beladenem Seekajak. Schon am ersten Tag nahm der Wind zu und die Wellen wurden immer höher (1,80 m). Seit 5 Jahren regnete es hier mal wieder. Am zweiten Tag blies es immer noch. Der Start durch die Brandung klappte, aber beim Anlanden bei Brandungsbedingungen geriet er ins Surfen, sein Seekajak lief auf Grund und knickte in der Mitte fast durch. Er sprang aus seinem Boot und versuchte vergeblich, es aus der Brandungszone zu ziehen. Zum Glück parkte in der Nähe ein Fischer mit seinem Auto. Er kam herangefahren, warf Bill ein Seil zu und zog – wie die Fischer es dort halt tun – dessen lädiertes Boot aus dem Wasser übers Watt hinauf auf trockenes Land. Nachdem Bill seine verstreuten Gepäckstücke zusammen gesammelt hatte, packten sie das Seekajak auf sein Auto. Anschließend fuhr er Bill samt Gepäck zurück zum Startort und lieferte ihn völlig verdreht bei seiner Frau ab.

Nach einer Woche (am 15. Urlaubstag) ging Bill wieder aufs Wasser. In dieser Zeit besorgte er sich das nötige Reparaturmaterial, klebte sein Seekajak wieder zusammen, kaufte für Julie einen ganz alten Pickup-Truck und stattete es als „Baja-Mobile“ aus. Mit beiden Booten auf dem Dach fuhren sie ins 80 km entfernte Puertecitos (knapp 35 km davon war Bill schon in den ersten beiden Tagen gepaddelt). Dort setzte Bill wieder ein, während Julie mit ihrem „Baja-Mobile“

langsam zum ca. 210 Paddel-Kilometer entfernt liegenden Bahia de los Angeles vorfuhr. 12 Tage später trafen sich beide dort wieder. Das „Baja-Mobile“ wurde verkauft; denn Julie wollte die letzte Passage bis Loreto mit paddeln. Geschafft hatten sie es jedoch „nur“ bis Mulege, ca. 130 km vor Loreto.

Insgesamt wurde 42 Tage an die 650 km gepaddelt und über 4.000 km mit Autos zurückgelegt. Immer wieder gerieten sie in Stürme, die tagelang anhielten. Ab und an zogen Windhosen an ihnen vorbei. Einmal sogar erlebten sie am Strand ein Erdbeben. Sie standen – wie es sich später herausstellte – mitten im Epizentrum:

„Es rumpelte immer stärker, als ob ein schwer beladener Güterzug sich näherte. Es ächzte, rührte, donnerte und knarrte unvorstellbar laut. Dann bebte es. Wir kämpften, aufrecht stehen zu bleiben, als der Erdboden sich aufwellte. An dem nahen Kliff rutschten Hänge ab. Riesige Staubfahnen stiegen gen Himmel. Dann stand die Erde wieder still und das Donnern verzog sich so schnell, wie es kam.“

Dafür erlebten sie, wie ein Seelöwe aufs Heck von Bills Seekajak sprang und eine kurze Weile dort verharrte. Ein anderes Mal suchte sich Bill eine zweite Insel zum Biwakieren auf (gezeltet wurde nie!), da die erste Insel nebenan eine Seelöwenkolonie beherbergte. Als er anderentags früh morgens wach wurde, lag er inmitten dieser Seelöwen, die wohl nachts zu ihm herüber kamen. Vor Staunen erstarrt verharrte er regungslos noch einige Zeit in seinem Schlafsack. Erst als er dann den Reißverschluss öffnete, flüchteten die Seelöwen laut schreiend ins nahe Wasser.

Ein anderes Mal begegneten sie beide am Ufer einen Luchs. Keine 6 m entfernt lief er langsam bei ihnen vorbei, legte sich in die Felsen und beobachtete sie an ihrem Lagerplatz. Mitten in der Nacht weckten Bill ein paar Geräusche. Als er um sich schaute, entdeckte er den Luchs direkt neben ihm, wie dieser das aus seiner Trinkwasserflasche leckende Wasser aufschleckte. Nach einer halben Stunde erhob sich der Luchs und verschwand für immer in der Wüste.

Immer wieder waren sie vom klaren Wasser begeistert. Von ihren Seekajaks aus konnten sie unter sich im Wasser unzählige Fische, Rochen und Schildkröten beobachten. Einmal verdunkelte sich bei Bill unter sich im Wasser der weiße Sand. Zunächst war es nur ein großer Schatten. Dann tauchte ein Walhai auf, rammte ihn mit seinem großen dunklen Rücken und schwamm weiter, als ob nichts gewesen wäre. Unerschrocken verfolgten ihn Julie und Bill und konnten so miterleben, wie schließlich 4 weitere Walhaie zusammen im flachen Wasser entlang schwammen und nach Nahrung suchten.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: SEA KAYAK, Nr. Febr. 2012, S.15-23 – [www.seekayakermag.com](http://www.seekayakermag.com)

-----  
25.01.2012: Marktübersicht: Zweier-Seekajaks (Ausrüstung)

Im Folgenden wird eine kurze & knappe Übersicht über Zweier-Seekajaks gebracht:

Bis 549 cm Länge:

Current Designs: Double Vision (507x71 cm) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)

Lettmann: Emotion I (505x75 cm; 666 Liter Volumen) – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)  
Prijon: Poseidon (PE) (518x68 cm; 505 Liter Volumen) – [www.prijon.com](http://www.prijon.com)  
Prijon: Excursion (PE) (518x72 cm; 525 Liter Volumen) – [www.prijon.com](http://www.prijon.com)  
Helmi: Touring (520x65 cm; 562 Liter Volumen) – [www.helmi-sport.de](http://www.helmi-sport.de)  
Lettmann: Fjord Touring (525x74 cm; 575 Liter Volumen) – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)  
Aquarius: Voyager 525 (525x68 cm) – [www.aquarius.gda.pl](http://www.aquarius.gda.pl)  
Plasmor: Belouga Caugek 2 (525x65 cm) – [www.plasmor.fr](http://www.plasmor.fr)  
Welhonpesa: Star Duo (530x65 cm) – [www.welhonpesa.fi](http://www.welhonpesa.fi)  
Welhonpesa: Dag Biwok (530x67 cm) – [www.welhonpesa.fi](http://www.welhonpesa.fi)  
CS-Canoe: Alaska K2 530 (530x64 cm; 518 Liter Vol.) – [www.kanu-out-door.com](http://www.kanu-out-door.com)  
CS-Canoe: Mariner 535 (535x65 cm; 540 Liter Volumen) – [www.cscanoe.com](http://www.cscanoe.com)  
Tahe: Tandem Mini (535x71 cm) – [www.tahemarine.com](http://www.tahemarine.com)  
Rainbow: Atlantis (545x64 cm; 470 Liter Volumen) – [www.kanu-out-door.com](http://www.kanu-out-door.com)  
MAR: Berleugas (545x70 cm) – [www.mar-kayaks.pt](http://www.mar-kayaks.pt)  
Prijon: Yukon K2 Sport 546x68 cm; 510 Liter Volumen) – [www.prijon.com](http://www.prijon.com)

Bis 599 cm Länge:

Lettmann: Ozean KII (550x76 cm; 680 Liter Volumen) – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)  
Necky: Looksha T (PE) (550x76 cm) – [www.neckykayaks.com](http://www.neckykayaks.com)  
Wilderness: North Star (PE o. GFK) (554x74 cm) – [www.wildernesssystems.com](http://www.wildernesssystems.com)  
Polyform: K2000 (560x68 cm; 530 Liter Volumen) – [www.polyform.fr](http://www.polyform.fr)  
Current Designs: Crosswind (PE) (564x76 cm; 697 Liter Vol.) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)  
Kirton: M-Ocean (565x66 cm) – [www.kirton-kayaks.co.uk](http://www.kirton-kayaks.co.uk)  
Aquarius: Explorer 565 (577x69 cm) – [www.aquarius.gda.pl](http://www.aquarius.gda.pl)  
Necky: Amaruk (580x72 cm) – [www.neckykayaks.com](http://www.neckykayaks.com)  
Lettmann: Atlantik KII (585x69 cm; 670 Liter Volumen) – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)  
Plasmor: Beluga 2 (590x68 cm) – [www.plasmor.fr](http://www.plasmor.fr)  
Lettmann: Pacific (590x69 cm; 670 Liter Volumen) – [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)

Bis 649 cm Länge:

Polyform: Calypso (600x65 cm); 605 Liter Volumen) – [www.polyform.fr](http://www.polyform.fr)  
North Shore: Calypso II (600x65 cm) – [www.northshoreseakayaks.com](http://www.northshoreseakayaks.com)  
MiksKayaks: Unalaska (604x65 cm; 685 Lit. Vol.) – [www.mikskayaks.fi](http://www.mikskayaks.fi) (Kajak-sport)  
CS-Canoe: Unalaska (604x65 cm; 685 Liter Volumen) – [www.cscanoe.com](http://www.cscanoe.com)  
Wilderness: NorthStar Pro (607x74 cm) – [www.wildernesssystems.com](http://www.wildernesssystems.com)  
Point65: Double Shot (610x66 cm) – [www.point65.com](http://www.point65.com)  
Helmi Sport: Baidarka 2 (611x73 cm; 640 Liter Vol.) – [www.helmi-sport.de](http://www.helmi-sport.de)  
Welhonpesä: Atlantik (630x63 cm) – [www.welhonpesa.fi](http://www.welhonpesa.fi)  
Welhonpesä: Arctic Star 630 (630x62 cm; 580 Liter Vol.) – [www.welhonpesa.fi](http://www.welhonpesa.fi)  
Current Designs: Unity (640x66 cm) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)  
Polyform: Adonf (645x54 cm) – [www.polyform.fr](http://www.polyform.fr)  
Welhonpesä: Kap Horn 2 (645x59 cm) – [www.welhonpesa.fi](http://www.welhonpesa.fi)  
Tahe: Tandem Maxi (645x69 cm) – [www.tahemarine.com](http://www.tahemarine.com)

Bis 690 cm Länge:

Pietsch & Hansen: Hooge (650x63 cm; 560 Liter Volumen) – [www.tourenkajak.de](http://www.tourenkajak.de)  
KayakPro: Zazzza (650x57 cm) – [www.kayakpro.com](http://www.kayakpro.com)  
Tahe: Wind Duo (650x60 cm) – [www.tahemarine.com](http://www.tahemarine.com)  
CS-Canoe: Calypso 21 (650x59 cm; 675 Liter Volumen) – [www.cscanoe.com](http://www.cscanoe.com)

Plasmor: Belouga Grand Raid (650x68 cm) – [www.plasmor.fr](http://www.plasmor.fr)  
Nelo: Waterman (670x60 cm) – [www.mar-kayaks.pt](http://www.mar-kayaks.pt)  
Current Designs: Libra XT (660x81 cm; 685 Liter Volumen) – [www.cdkayak.com](http://www.cdkayak.com)  
Plasmor: Phantom 2 (670x50 cm) – [www.plasmor.com](http://www.plasmor.com)  
Necky: Nootka Plus (680x69 cm) – [www.neckykayaks.com](http://www.neckykayaks.com)  
Valley: Aleut Sea II (684x64 cm; 685 Liter Volumen) –  
[www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)  
Nigel Dennis: Triton II (673x57 cm; 477 Liter Volumen) –  
[www.seakayakinguk.com](http://www.seakayakinguk.com)  
Kirton: Njord II (690x64 cm) - [www.kirton-kayaks.co.uk](http://www.kirton-kayaks.co.uk)

Zusammenstellung: U.Beier  
-----

## 20.01.2012 Seenotfall bei ablandigem Wind & Strom (Ausbildung)

Die größten und unberechenbarsten Gewässerschwierigkeiten beim Küstenkanuwandern sind bei auflandigem Wind zu beobachten. Wir brauchen uns bei einem mit 5-6 Bft. blasenden auflandigen Wind nur mal am Spülsaum eines Strandes oder einer kleinen Bucht inmitten einer Felsküste hinstellen. Von dort aus können wir einen Seegang mit all seinen Facetten beobachten, z.B. aufbäumende Grundseen, hineinlaufende Brecher, quer laufende Kreuzseen sowie explodierende Klapotis, und das alles vermengt mit Gischt, die kein Auge trocken lässt. Kein „Freizeitpaddler“ käme bei dem Anblick eines solchen Wellentohuwabohus auf die Idee, mit seinem Kajak dort hinaus zu paddeln.

Anders sieht das schon aus, wenn es mit 5 – 6 Bft. ablandig bläst. Am Spülsaum merkt man davon meist nur wenig. Hügel, Dünen, Bäume bzw. Büsche verhindern, dass sich am Boden der Wind so richtig entfalten kann. Ab und an fegen wohl Böen über die Köpfe, aber die See ist nur leicht gekräuselt, zumindest unmittelbar am Ufer. 1 Kilometer weiter draußen sieht es aber schon anders aus.

Ablandiger Wind ist tückisch und kann deshalb gefährlicher sein als auflandiger Wind. Insbesondere weniger erfahrene Küstenkanuwanderer, denen es gar nicht bewusst ist, dass es nur wenige hundert Meter weit draußen sehr viel heftiger winden & wellen kann, können bei ablandigem Wind schnell in Schwierigkeiten geraten. Sie achten bei einer Tour entlang der Küste gar nicht darauf, bei ablandigem Wind ganz bewusst, ganz dicht entlang der Küste zu paddeln. Stattdessen paddeln sie einfach ihren einmal eingeschlagenen Kurs und erlauben es so, dass der zunächst harmlos erscheinende Wind sie hinaus treiben lässt in einen Bereich, wo der Wind plötzlich so stark bläst, dass man nur noch mit viel Paddeltechnik, Entschlossenheit, Kraft & Ausdauer dagegen an und wieder zurück ans Ufer paddeln kann. Wehe, wenn dann eine kräftige Böe sich am Paddelblatt verfängt. Eine Kenterung mit Ausstieg ist nicht mehr ausgeschlossen und ein Wiedereinstieg nur dann möglich, wenn das gekenterte Seekajak nicht vom Wind mitgenommen wird und die Mitpaddler die nötigen Wiedereinstiegs- und Lenztechniken beherrschen. In der Zwischenzeit treibt aber der Wind den Kenterbruder und seine Helfer immer weiter hinaus in den immer rauer werdenden Seegang. ....!?

Einen solchen Fall schilderte 2005 John Kraske im SEA KAYAKER:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-X.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-X.pdf)

Nun berichtet Nick Scoville im SEA KAYAKER über einen ähnlich gelagerten Fall, bei dem gleichzeitig auftretender ablandiger Strom für zusätzliche Schwierigkeiten sorgte:

„Guide to the Rescue:

A kayak tour guide spots a family caught far from shore in strong winds“

Drei Deutsche, Vater (57) und Mutter (<50) paddelten jeweils in breiten und nur 4 m langen Einer-Faltbooten mit ihrem Kind (9), welches in einem kurzen Einer-PE-Seekajak (470x56 cm) saß, entlang der Küste nahe Seattle, und zwar von Port Townsend Richtung Point Wilson Lighthouse (s. Google Earth)). Obwohl der Verleiher des Seekajaks die Eltern darauf hinwies, sich beim Paddeln nicht mehr als 150 m vom Ufer zu entfernen, querten sie eine Bucht auf dem kürzesten Weg. Ihr Ziel war wohl der am Ende der Bucht liegende Leuchtturm. Sie machen sich dabei wohl keine Gedanken darüber, dass der ablandige Wind (4 Bft. in Böen 5 Bft.) und der zur Küste zunächst parallel verlaufende Strom (2,7 km/h) sie langsam aber stetig auf die offene See hinaus treiben ließ. Als sie das schließlich merkten, waren sie ca. 1,5 km vom Ufer entfernt. Dort aber wehte, wellte & strömte es so stark, dass die Familie es nicht mehr gemeinsam zurück an den nahen Strand schaffte.

Nick (26), ein Guide, der mit seiner Gruppe gerade an Land zurückkehrte (18.00 Uhr), bemerkte schon vorher die dort draußen sich allmählich immer mehr von der Küste entfernenden drei Paddler. Da er die kritischen Gewässerbedingungen vor Ort kannte, beschloss er, sofort wieder hinaus zu paddeln und zu den fremden Kanuten zu eilen.

Unterwegs begegnete er der Mutter, die alleine versuchte, das Land zu erreichen, was sie schließlich auch schaffte! Nach einem kurzen Informationsaustausch paddelte Nick weiter Richtung Vater & Sohn.

Schon von weitem bemerkt Nick, dass die beiden in dem immer höher werdenden Seegang kaum noch paddelten. Er teilte dem Vater mit, dass er seinen Sohn zurück an Land schleppen werde und bat ihn, ihm zu folgen. Dann schleppte er los, ohne den – wohl panisch reagierenden (!?) - Vater daran hindern zu können, in die falsche Richtung zu paddeln. Der Vater hatte wohl Probleme mit dem Seegang und paddelte gegen Wind & Strom auf den nahen Leuchtturm am Ende des Kaps zu, ohne jedoch zu bemerken, dass er sich immer mehr vom Land entfernte. Um wenigstens zunächst das Kind zu retten, behielt Nick seinen Kurs bei und erreicht um 18.30 Uhr das Land. Dort warteten schon die Mutter auf ihr Kind und der Boss des kommerziellen Küstentourenunternehmens auf Nick, seinen Guide.

Anschließend paddelte Nick wieder hinaus, um den total erschöpften Vater im draußen fast 1 m hohen Seegang zu entdecken und „einzufangen“. Er befestigte seine Schleppleine an seinem Falboot und schleppte los. Nach 15 Minuten kenterte jedoch der Vater in der rauen See. Im Nu lief das Falboot bis zum Süllrand voll Wasser ... trotz „Seasock“ (Seasock = eine am Süllrand befestigte Hülle, in dem der Kanute sitzt und die dafür sorgt, dass bei einer Kenterung Wasser nur in die Hülle, nicht aber in den Bootsrumpf eindringen kann; das funktioniert jedoch nur dann, wenn der „Seasock“ dicht ist und bei einer Kenterung mit Ausstieg nicht zusammen mit der Spritzdecke vom Süllrand gelöst wird!). Das Falboot schwamm plan an der Wasseroberfläche und konnte daher nicht mehr mit einer

Handpumpe gelenzt. Zwei Kenterschläuche hielt es an der Wasseroberfläche. Wiedereinstiegsversuche scheiterten jedoch daran, dass das Faltboot unterging, sobald der Vater sein Gewicht auf sein Boot verlagerte. Abgesehen davon war der Vater durch die lange Paddelei und die Kälte (bei 12° C Wassertemperatur war er nur mit einem T-Shirt bekleidet!) zur erschöpft, um selber noch aktiv zu seiner Rettung beizutragen. Das Faltboot wurde daher aufgegeben und Nick forderte den Vater auf, sich am Bug seines Seekajaks festzuhalten. Dann öffnete er seine Handluke, ergriff sein Handy und versuchte, um 18.56 Uhr die Polizei zu alarmieren.

Die Zeit drängte; denn in 1:40 h war Sonnenuntergang. Die Verständigung per Handy war wegen des Windes sehr schlecht und die Polizei anscheinend auf solch einen Seenotruf nicht vorbereitet. Zum Glück kam 5-10 Minuten später ein größeres Segelboot vorbei mit einem Schlauchboot im Schlepp. Aber irgendwie traute sich die durchweg etwas ältere Segelbootmannschaft (>80!) die Rettungsaktion nicht zu. Immerhin rief sie über UKW-Kanal 16 den Seenotfall aus („Mayday“) und benachrichtigte so die Coast Guard und die Schifffahrt. Ansonsten war sie peinlich darauf bedacht, mindestens 10 m Abstand zu Nick und dem Vater zu halten. Dabei hatte das Segelboot eine Hecktreppe, die Badende den Zu- und Abgang erleichtert.

Dann ging alles recht schnell: Vom nahen Hafen aus legte ein Fährschiff ab, änderte seinen Kurs und fuhr auf die beiden Kanuten zu. Gerade als ein Rettungsboot heruntergelassen wurde, eilte ein „Lotsenboot“, ein 5-Meter-Schlauchboot, heran, zog den insgesamt ca. 30 Minuten im Wasser schwimmenden Vater an Bord, fragte Nick nach seinem Befinden, brauste an den nahen Strand, wo ein Krankenwagen schon wartete, und kehrte wieder zu Nick zurück, um ihm bis zum Strand Begleitschutz zu geben! Nach 20 Minuten war auch Nick angelandet.

Zwei Tage später bot Nick einen Rettungskurs im Schwimmbad an. Drei Teilnehmer kannte er schon, nämlich die drei aus Deutschland.

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Febr. 2012, S.50-54 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

## 18.01.2012 Gefahren & Risiken beim Küstenkanuwandern (Ausbildung)

Küstenkanuwandern ist immer mit Gefahren verbunden. In Anbetracht der bislang an der deutschen Küste sich ereigneten äußerst geringen Anzahl von Unfällen mit tödlichem Ausgang:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf)

könnte man jedoch zu der Auffassung kommen, dass es sich bei den Gefahren wohl nur um „Kopfgeburten“ handelt. Kopfgeburten, die jedoch bei manchen Kanutinnen und Kanuten mehr oder weniger berechtigte und mehr oder weniger starke Ängste auslösen können.

Das Risiko, dass wir beim Küstenkanuwandern Schaden erleiden können, ist von Kanute zu Kanutin unterschiedlich große. Es hängt letztlich von den Kenntnissen, Fertigkeiten, Fähigkeiten und der Ausrüstung eines Kanuten sowie den realen

Gewässerschwierigkeiten und einem Quäntchen Pech ab. Aber auch wenn das Risiko, beim Küstenkanuwandern entlang der deutschen Nord- bzw. Ostseeküste zu verunglücken, recht klein ist, heißt das jedoch nicht, dass wir seine Gefahren ignorieren können.

### Zentrale Gefahren

Die 10 zentralen Gefahren beim Küstenkanuwandern möchte ich daher hier zur Veranschaulichung auführen:

So besteht immer die Gefahr, in schlechtes Wetter und schwierige Gewässerbedingungen zu geraten (1) sowie vom geplanten Kurs abzukommen (2). Wer sich jedoch entsprechend vorbereitet und in der Lage ist, auch bei kritischen Bedingungen mit Karte & Kompass zu arbeiten, wird eher solche Gefahren „umschiffen“ können.

Auch besteht stets Kentergefahr (3). Jedoch ist sie bei gleichen Seegangs- & Windbedingungen bei einem erfahrenen Kanuten, der z.B. über den nötigen Sitzhalt in seinem Seekajak verfügt und die flache & hohe Paddelstütze beherrscht, nicht so groß, wie bei einem Anfänger. Abgesehen davon ist für einen erfahrenen Kanuten das Risiko, durch eine Kentierung geschädigt zu werden, minimal; denn für ihn bedeutet das Kentern nichts anderes, als mal etwas nasser als sonst zu werden. Bei Anfängern kann das natürlich schon ganz andere Folgen haben!

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf)

Die Gefahr des „Nassen Ausstiegs“ (4), also nach einer Kentierung aussteigen zu müssen, ist bei jenem, der die Rolle beherrscht, nicht groß, während eine „Nicht-Roller“ garantiert aussteigen muss. Und ein völliger Anfänger hat sogar mit der Gefahr zu kämpfen, nicht aussteigen zu können, wenn er zuvor nicht wenigstens einmal den Unterwasserausstieg geübt hat:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Unterwasserausstieg.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Unterwasserausstieg.pdf)

Wer aussteigt, muss mit der Gefahr leben, nach dem Ausstieg nicht mehr wieder einsteigen zu können (5), wenn er vorher nie den Wiedereinstieg (z.B. Parallel- oder V-Wiedereinstieg) geübt und – um das alles zu toppen – bei seiner Küstentour darauf verzichtet hat, mit Kameraden zu paddeln, die einem beim Wiedereinstieg helfen könnten:

=> <http://ger.kayakpaddling.net/?go> > Sicherheitsgrundlagen  
siehe auch:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Solo-Wiedereinstieg.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Solo-Wiedereinstieg.pdf)

Wem der Wiedereinstieg gelingt, der ist jedoch noch längst nicht „gerettet“; denn es besteht danach die Gefahr, nicht lenzen zu können (6); sei es, dass der Seegang einen daran hindert oder einem die dafür nötige Ausrüstung fehlt (hier: mindestens doppelte Abschottung und effiziente Lenzpumpe). Wer aber nicht lenzen kann, der muss mit dem erhöhten Risiko leben, mit der mehr oder weniger mit Wasser gefüllten Sitzluke erneut zu kentern:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf)

Wer letztendlich nicht mehr zurück in sein Kajak kommt, muss im Wasser verweilen und auf Rettung durch Dritte hoffen. Die damit verbundene Gefahr, den Griffkontakt zu seinem Kajak zu verlieren (7) bzw. keine Helfer alarmieren zu können (8), ist bei jenen, die auf die Ausrüstung ihres Seekajaks mit Toggles und Rettungshalteleinen sowie auf die Mitnahme einer „Life-Line“ und von Seesignalmitteln verzichten, größer als bei denen, die z.B. eine Seenotbake griffbereit mit sich führen: Und die Gefahr zu unterkühlen (9) bzw. zu ertrinken (10), ist bei jenen, die keinen Kälteschutz (z.B. Trockenanzug) und keine Rettungsweste tragen, am größten.

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-Geraete.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-Geraete.pdf)

Im SEEKAJAK, Nr. 128/11, S.11-13, geht nun Mathias-H. Weber in dem Beitrag

R i s i k o !?

näher auf die Risiken des Küstenkanuwanderns ein. Er schreibt – wenn auch anfangs etwas pauschal – sehr überzeugend darüber, dass er sich seit Anbeginn seiner Küstentouren „immer an der Grenze bewegt hat“ (also immer am Rande des „Abgrund“ entlang paddelte?). Anfangs war es des Öfteren pures „Glück“, das ihm half, gefährliche Situation zu meistern. Später waren es seine zunehmenden Erfahrungen, die ihn zunächst dazu verleiteten, gefährliche Situation zu suchen, die ihn aber auch davor bewarnten, unterwegs auf dem Wasser zu scheitern:

„Ich musste die Situation und mein Vermögen einschätzen und beurteilen, ob es verantwortlich ist, eine (Tour) zu wagen oder zu warten. Ich wusste, dass ich eigentlich nie die Kenntnis dazu hatte, die Entscheidung kompetent zu fällen. Es war, als wollte ich unbedingt auf das Eis, ohne zu wissen, ob es mich tragen würde, und die einzige Möglichkeit, es festzustellen, war, es zu betreten. Ich habe seitdem einen langen Weg zurückgelegt und weiß mich heute sicher auf so dünnem Eis zu bewegen, von dem ich damals nicht geglaubt hätte, dass es überhaupt möglich sei, so etwas zu betreten.

Heute bin ich besser vorbereitet, habe größere Chancen, mehr Mittel. Meine Kenntnis und mein Vermögen sind größer geworden, mein Auge schärfer und meine Erfahrung gereift. Ich habe ein gewachsenes Selbstbewusstsein und gleichzeitig immer noch einen gesunden Respekt vor den Bedingungen, denen ich mich aussetze. .. Ich brauche heute in weit weniger Situationen Glück als jemals, kann eine gehörige Portion Pech kompensieren und Bedingungen, in denen die meisten an Land bleiben würden, noch genießen. Aber ich bewege mich immer noch genau so dicht an der Kante wie seit eh und je! Die Lage der Kante hat sich halt stark verschoben.

Wenn mein Auge heute so viel schärfer ist, wenn ich technisch so viel besser bin, wenn ich so viel mehr weiß, wenn ich die Drohung so viel besser beurteilen kann,

dann müsste ich mich doch auch ganz dicht an ihrer Kante noch sicher bewegen können, ohne dass die Drohung Wirklichkeit wird. Das stimmt, aber eben nur im Prinzip. Die Wirklichkeit sieht anders aus.“

Grundsätzliche Fehlerquellen: Selbstüberschätzung & mangelnde Erfahrung

Shit happens! Mathias-H. Weber erläutert beispielhaft, warum aller Erfahrungen zum Trotz Fehler immer mal wieder passieren können:

Kontinuierliche Gefahrenzunahme: Die Gewässerschwierigkeiten verschlechtern sich ganz allmählich. Wenn man schließlich merkt, dass man die ganze Paddelei nicht mehr im Griff hat, ist es zu spät. Es gibt dann meist kein Zurück mehr und Korrekturen können auch nicht mehr vorgenommen werden: Die auf dem Achterdeck gelagerte Rettungsweste kann wegen des Seegangs nicht mehr angezogen werden, die Seenotsignalmittel können nicht mehr griffbereit am Körper verstaut werden, die Life-Line kann nicht mehr am Körper und die Paddelsicherungsleine nicht mehr am Paddel befestigt werden, der Trockenanzug nicht mehr wasserdicht verschlossen werden, „Zwischendurch-Mahlzeiten“ können nicht mehr griffbereit gelagert werden, die Seekarte nicht mehr brandungsfest gesichert werden und die Beleuchtung kann nicht mehr vor der einbrechenden Dunkelheit herausgeholt werden.

Überschätzung der Revierkenntnisse: Das Paddelrevier kennt man wie seine Westentasche. Man hat es x-mal schon befahren und es ist nichts passiert. ... und wenn dann plötzlich doch etwas passiert, dann ist man gar nicht darauf vorbereitet, weil man es sich bislang nicht vorstellen konnte, dass man gerade dort in Bedrängnis geraten kann, sei es, dass man seit Jahren zum ersten Mal in seiner Lieblingsstrandbucht auf fast unüberwindbare Brandung trifft, die außerdem noch all den Sand mit hinausgespült und nur noch Steine zurückgelassen hat.

Mitläufereffekt: Fährt man mit einer Gruppe weniger erfahrener Kanuten, verhält man sich vorsichtiger, als wenn man zusammen mit anderen Experten unterwegs ist. Man setzt auf sein Können, auf seine „bomb proof roll“, ... und wenn es dann doch mal Probleme gibt, geht man davon aus, dass die Mitpaddler einen dann schon helfen werden, diese Probleme zu bewältigen. Das alles führt dazu, dass man mit Optimismus und erhöhter Risikobereitschaft auf Tour geht und ganz vergisst, dass die Gewässerbedingungen manchmal ganz schnell jenes Ausmaß erreichen können, bei dem alle an Ihre Grenzen der Befahrbarkeit stoßen. Spätestens dann paddelt jeder ganz allein für sich und keiner kann mehr auf die Hilfe seiner Mitpaddler hoffen:

=> <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4430>

Der Hauptfehler aller Fehler ist jedoch der, dass man sich überschätzt, und zwar trifft das nicht nur für den „See-Anfänger“, sondern auch für den „Experten“ zu. D.h. man meint, über genug Erfahrungen, Können und Kondition zu verfügen. Dabei lernt man auch beim Küstenkanuwandern nie aus und unserem Können und unserer Kondition können schnell mal Grenzen gesetzt werden.

Das gilt spätestens dann, wenn die eigene Ausrüstung einem Probleme bereitet, z.B. weil:

das Paddel bricht,

der Süllrand ausbricht,

der verstellbare Sitz sich von alleine verstellt,

das Skeg bzw. die Steueranlage klemmt,  
die Spritzdecke aufplatzt,  
die Brille bzw. die Trankflasche verloren geht,  
der Gepäckklukendeckel nicht richtig geschlossen wurde,  
die E-Lenzpumpe streikt  
oder die tragbare Handlenzpumpe über Bord geht,

bzw. der eigene Körper plötzlich schwächelt, z.B.:  
wird es einem schwindlig,  
man wird seekrank,  
bekommt einen Krampf  
oder man verletzt sich bei einer hohen Stütze unterwegs beim Abreiten eines  
Brechers die Schulter  
bzw. schluckt nach dem 5ten Rollversuch Wasser usw. usf.

Außerdem:

Wer Küstenkanuwandern sportlich betreibt, muss dafür trainieren:  
Vom letzten Jahr noch fit zu sein, das zählt nicht.

Wer am nächsten verlängerten Wochenende 150 km und mehr paddeln will, der ist nicht fit, nur weil er die letzten 4 Wochen jeden Tag Holz gehackt hat. Ich kenne einen Bremer Paddler, der fuhr immer vorne weg. In seiner Hoch-Zeit hatte er mal den folgenden Spruch losgelassen: „Vom Paddeln wirst Du nicht fit! Du musst schon noch 3x die Woche Krafttraining machen!“ ... „Und Rollen lernst Du nur dann, wenn Du auf jeder Tour unterwegs mehrmals rollst!“

Und wer hinaus aufs Meer paddelt, der muss immer mal mit brechender See oder gar Brandung rechnen. Wer vorher nicht mal in der Brandung das Stützen und Surfen geübt hat, der ist eigentlich nicht fit für's Meer!

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf)

Neben den von Mathias-H. Weber hervorgehobenen grundsätzlichen Fehlerquellen:

Kontinuierliche Gefahrenzunahme  
Überschätzung der Revierkenntnisse  
Mitläufereffekt

möchte ich hier drei weitere solcher Fehlerquellen hinzufügen, die auf mangelnde Erfahrungen zurückzuführen sind, so erfahren man als „Hobby-Paddler“ auch zu sein meint!? Wann können nun diese mangelnden oder mangelhaften Erfahrungen zu einem Fehler führen?

Geschönte Erfahrungen Dritter: Vernünftig erscheint es, seine eigenen Erfahrungen durch die Erfahrungen anderer zu ergänzen. Problematisch wird es jedoch, wenn die Kameraden bei der Schilderung ihrer Erlebnisse unter- bzw. übertreiben. Z.B. können die Aussagen Dritter, noch bei 8 Bft. zu paddeln oder gar bei 12 Bft. (Nigel Foster), einen dazu verleiten, eine 6er oder 7er Windprognose als wenig problematisch anzusehen.

„Pseudo-Weisheiten“: Man klammert sich an Behauptungen wie:  
„Die zu erwartende Windstärke ist stets geringer, als sie im Seewetterbericht prognostiziert wird. Zieh von der vorhergesagten Windstärke 2 Bft. ab, dann liegst Du nie falsch!“

Oder:

„Gewitterprognosen kannst Du auf dem Meer ignorieren; denn ein Gewitter zieht nie auf's Meer hinaus, da das kalte Wasser dem Gewitter die nötige Energie entzieht!“

Ja, hinter diesen „Wetter-Weisheiten“ steckt wohl ein Körnchen Wahrheit, aber leider nicht die ganze Wahrheit. Aber das wird man wohl erst glauben, wenn man selber mal von einem 7er Wind überrascht wird, obwohl nur 5 Bft. prognostiziert wurde, oder wenn ein prognostiziertes Gewitter plötzlich doch aufs Watt hinauszieht und einen mit seinen Sturmböen und Starkregen- bzw. -hagelschauer in Bedrängnis bringt und mit Blitzen, die unmittelbar dem Donner folgen, in Angst & Schrecken versetzt.

Trugschlüsse: Die gegenwärtig erlebten Gewässerbedingungen werden auf die zukünftigen übertragen.

D.h. man geht bei schwierigen Bedingungen aufs Wasser, ohne sich im Klaren zu sein, dass z.B. schon die Erhöhung der Windstärke um 1 Bft. Gewässerbedingungen erzeugen kann, die man nicht mehr beherrscht.

Oder:

Man paddelt bei „Ententeichbedingungen“ los, ohne sich bewusst zu sein, dass draußen auf der anderen Seite der Insel bzw. hinter dem Kap die einlaufende Dünung Brandungsbedingungen bzw. der auflandige Wind Windeffekte bzw. See-gangsbedingungen entstehen lässt, die nicht jeder gewachsen ist.

Oder:

Man paddelt bei einem 4er Rückenwind mit dem Tidenstrom bei „mäßig schwierigen“ Gewässerbedingungen hinaus und plant, nach dem Tidenwechsel wieder umzukehren, denkt aber nicht daran, dass bei der Rückkehr der Tidenstrom gegen den Wind läuft und dabei eine steile, brechende See entstehen und die Gewässerbedingungen auf „schwierig“ ansteigen lässt. Zu allem Übel nimmt der Wind zu und bläst nun mit 5 Bft., was die Gewässerbedingungen auf „sehr schwierig“ erhöhen lässt. Zusätzlich überholt einen ein Fischerboot in voller Fahrt, und zwar gerade dort wo der Tidenstrom durch eine Rinne gedrückt und von Untiefen abgelenkt wird, ja dann wird man kurzzeitig mit „äußerst schwierigen“ Gewässerbedingungen konfrontiert. Wenn bei solchen Bedingungen dann noch einer kentert und aussteigen muss, dann bereut sicherlich nicht nur der „Kenterbruder“, mitgepaddelt zu sein; denn es ist bei solchen Bedingungen schon ein Unterschied, ob man da „geradeaus durchbrettert“ oder noch Kurven fährt, um einem „Kenterbruder“ zu Hilfe zu eilen, oder als „Kenterbruder“ wieder einsteigen, lenzen und mit einer u.U. nur halb gelenzten Sitzluke sich vom „Rettungspäckchen“ trennen und allein wieder Fahrt aufnehmen und weiter paddeln muss!?

### Fehlervermeidungsalternativen

Jetzt gilt es nur noch zu klären, wie man Fehler unterwegs entlang der Küste vermeiden kann.

Erstens sollte man darauf achten, einen großen Bogen um die oben aufgeführten sechs grundsätzlichen Fehlerquellen zu „paddeln“.

Zweitens sollte man auch nicht die folgenden konkreten Fehler machen:

aufs Meer hinaus zu paddeln, wenn man selber nicht seetüchtig ist:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf)

unvorbereitet zu sein, d.h. über Wetterlage & Gezeitenverhältnisse nicht informiert sein sowie sich nicht der – aus der Seekarte zu ersehenden - potenziellen Gewässerschwierigkeiten auf der geplanten Route bewusst sein:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf)

solo aufs Meer hinaus zu paddeln und somit von Anfang an auf Rat & Hilfe von Mitpaddlern zu verzichten:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf)

sich nicht im Klaren darüber zu sein, dass es für die meisten Küstenkanuwanderer spätestens ab 5 Bft. beginnt, schwierig zu werden;

7-Bft.-Prognosen einfach zu ignorieren, nur weil es draußen nicht so stark windet;

weit außerhalb der „Stillwasserzeit“ gegen die Tide zu paddeln, und zwar auch fernab der Flachwasserbereiche;

bei schlechter Sicht im Fahrwasser zu paddeln (z.B. Nacht, Nebel, Starkregen);

Nachtfahrten vom Hellen ins Dunkle zu unternehmen, d.h. so zu starten, dass frühestens erst nach 5-6 Std. die Morgendämmerung einsetzt;

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf)

nicht auf den Notfall vorbereitet zu sein, d.h. auf Rettungsweste und den Temperaturen angepassten Wind- Nässe und Kälteschutz zu verzichten, Getränke & „Nothappen“, Schleppleine, Reservepaddel, wasserdichte Taschenlampe, ein wasserdichtes Handy und Seenotsignalmittel nicht griffbereit zu lagern, sowie Reservepaddel, Rettungsdecke und „Kenterkleidung“ zurück an Land zu lassen:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsmoeglichkeiten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsmoeglichkeiten.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmitte-Uebersicht.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmitte-Uebersicht.pdf)

last not least allein darauf vertrauen, dass einem die Rolle auch immer gelingt!

Für diejenigen, die etwas mehr über potenzielle Fehler erfahren möchten, die beim Küstenkanuwandern gemacht werden können, sei der folgende Beitrag empfohlen:

„Besser Küstenkanuwandern – 70 Fehler, die gemacht werden können“

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf)

Und drittens?

Nun, Mathias-H. Weber empfiehlt zweierlei:

Einerseits wendet er sich an die Masse der Mitpaddler und rät ihnen, gegenüber dem Ausbilder bzw. Fahrtenleiter ruhig mal als Bedenkenträger aufzutreten, d.h.

„Bedenken offen zu äußern, statt zu unterdrücken“.

Nicht immer ist z.B. ein Fahrtenleiter sicher, die richtige Entscheidung über Startzeitpunkt, Kurs, Tempo, Pause, Zeitraum u.v.a.m. getroffen zu haben. Meist stehen mehrere Alternativen zur Auswahl. Dann genügt oft ein Hinweis aus dem Kreis der Mitpaddler und der Fahrtenleiter passt seine Entscheidung entsprechend an.

Und andererseits wendet er sich an die Ausbilder und Fahrtenleiter und schlägt vor, dass sie „Rituale“ herausarbeiten und pflegen sollten; denn „durch das Herunterbeten und Befolgen der immer gleichen Litanei wird erreicht, dass nicht immer wieder jeder einzelne die Dinge neu durchdenken muss, sondern dass die kollektive Erfahrung genutzt wird, einen sicheren Pfad durch das Minenfeld zu finden.“ Leider zeigt er solche „Rituale“ nur an zwei Beispielen auf, nämlich:

„Schwimmweste immer anlegen – keine Ausnahme!“

„Aktivieren von Knicklichtern bei Sonnenuntergang, wenn damit zu rechnen ist, dass man noch länger als eine halbe Stunde auf dem Wasser ist!“

Letztlich sind Rituale nichts anders als allgemein – also von der Mehrheit aller bzw. wenigstens von den „Experten - anerkannte und zu Regeln manifestierte Tipps.

Ich selber habe früher einmal zusammen mit ein paar anderen solche Regeln für Fahrtenleiter herausgearbeitet und später – nachdem die Kritik laut wurde, solche Regeln könnten bei Seenotfällen als Maßstab dafür herhalten, was beim Küstenkanuwandern unter „guter Seemannschaft“ zu verstehen ist – als Tipps im KANUMAGAZIN (Nr. 5/95), SEEKAJAK (Nr.54/96) und KANU-SPORT (Nr. 9/97) veröffentlicht:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf)

Ich versuche bei meinen Touren entlang der Küste, diese Regeln, Tipps oder Punkte möglichst (!?) zu beherzigen. Meine „Favoriten“ sind dabei die folgenden:

Vor Beginn einer Tour sollen alle Kanuten von allen anderen und der Seenotleitung (124 124) die Handynummern abzuspeichern.

Tourenverlauf in Abhängigkeit von Wetterlage, Gezeiten, Schiffsverkehr & Gewässerschwierigkeiten werden vor dem Start besprochen.

Bei Gruppen mit mehr als 4 Kanuten werden Untergruppen gebildet!

Bei „beängstigenden“Gewässerbedingungen, wird erst einmal eine Probefahrt angesetzt, damit jeder selbst beurteilen kann, ob er der Situation gewachsen ist. Befahrene Schifffahrtsstraßen werden im Pulk gequert.

Beim Starten bzw. Anlanden unter Brandungsbedingungen startet ein erfahrener Kanute als letzter und landet als erster an (um den anderen beim Starten bzw. Anlanden Hilfestellung zu geben) („Last out, first in!“).

Wird ein Kanute unterwegs vermisst bzw. hat ein Kanute den Kontakt zu seiner Gruppe verloren, so wird notfalls angelandet und der Kontakt per Handy gesucht. Gegebenenfalls wird wieder dorthin zurück gepaddelt, wo alle Kanuten das letzte Mal noch zusammen waren.

Nach welchen Regeln die Anderen paddeln, vermag ich nicht zu beurteilen, da andere so etwas wohl nur selten öffentlich kundtun. Vielen bekannt sein dürfte aber sicherlich das

„Abhören des aktuellen Seewetterberichts“,

welches bei manchen Fahrtenleitern in der Tat rituelle Züge annimmt, da jeder seiner Mitpaddler dem Bericht andächtig lauschen muss ... und das ist gut so! Weniger bekannt dagegen dürfte jedoch dagegen jene zu einer Marotte degene-rierte persönliche Verhaltensmaxime sein:

„Der Langsamste wird nach Ablauf einer bestimmten Frist stets geschleppt!“

... Aber auch das ist diskutabel; denn auf diese Weise lernen alle seine Mitpaddler mal kennen, wie nicht nur eine funktionierende Schleppleine auszusehen hat, sondern auch wie man sie unter realen Seegangsbedingungen einsetzt. Außerdem merkt ein Paddler, nämlich der Langsamste, am eigenen Leib, dass es manchmal opportun ist, wenn man sich auf eine Gruppentour entlang der Küste konditionell vorbereiten, damit man sich zum einen unterwegs nicht selber so quälen muss sowie zum anderen den Mitpaddlern nicht zur Last fällt und ihnen die Lust am „Küstenkanugruppenwandern“ nimmt .... außer die Tour ist als „Küstenkanuschlendertour“ ausgeschrieben worden.

Rituale können einen Beitrag zur Verminderung von Seenotfällen leisten. Aber in Anbetracht der schon zu Beginn dieses Beitrages erwähnten äußerst geringen Zahl von Seenotfällen entlang der Deutschen Küste, glaube ich nicht, dass wir viele Kanutinnen und Kanuten finden werden, die motiviert und bereit sind, solche Rituale für das Küstenkanuwandern zu erarbeiten.

Text: U.Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 128/11, S.11-13 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

10.01.2012 Dalmatinische Inseln (Kroatien) (Revier/Ausland)

So erfrischend wie Lee Gerl kann man eigentlich eine Gepäckfahrt mit Seekajak nur dann beschreiben, wenn noch alles recht neu ist, nämlich das Paddeln auf dem Meer und das Revier. Beides trifft bei Lee Gerl zu. Heraus kommt ein le-senswerter Beitrag über eine 14-tägige Adriatour Anfang Oktober entlang der kroatischen Küste:

„Dalmatinische Inseln – mein Seekajakherz auffüllen!“

der unter „suomalee“ auf den OUTDOORSEITEN.net erschienen ist:

<http://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php?56089-HR-Dalmatinische-Inseln-mein-Seekajakherz-auffüllen> > Thread plus Postings 10, 17, 20 + 22 ;  
Fotos auf 23, 24 + 28

Gestartet wurde die Rundtour von Devcic Draga aus (liegt an der Küstenstraße E65 zwischen Karlobag und Starigrad Paklencia unmittelbar am Velebitski Kanal), von einer Pension, die direkten Zugang zum Wasser hat. Von dort aus ging es südlich an der Insel Pag vorbei, hinüber mit einer 17-km-Querung zur Insel Molat, mehrere Tage westlich an der über 50 km langen, bei westlichem Wind keinen Schutz bietenden Insel Dugi Otok entlang und – wegen eines „Landnotfal-les“ - nicht weiter hinein ins „Inselmeer“ der Kornaten, sondern zurück über die

Inseln Lavdara, Iz, Ugljan und erneut Pag zur Pension in Devcic Draga (insgesamt ca. 200 km).

Leider finden wir in dem Beitrag nichts über das verwendete Kartenmaterial. Empfehlenswert ist m.E. Blatt 1 des folgenden Kartensatzes. Er enthält nicht nur nautische Informationen, sondern auch die für eine solche Tour viel wichtigeren topografischen Angaben:

Dalmatinische Küste (1:100.000), Verlag Feytag & Berndt  
Blatt 1: Pag - Zadar – Kornaten - Murter (deckt den obigen Tourenverlauf ab)  
Blatt 2: Sibenik – Split (für jene, die noch bis nach Split vordringen wollen)  
Blatt 3: Split – Brac – Hvar – Korcula (usw.)

Quelle: [www.outdoorseiten.net](http://www.outdoorseiten.net)

Wiederabdruck: [www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf)

-----

01.01.2012 Freya Hoffmeister vor Kap Horn (Revier/Ausland)

Es ist Sonntag, Neujahr. Da hing nun Freya Hoffmeister (47) schon seit 5 Tagen auf der chilenischen Isla Deceit rum und schaute hinüber zum ca. 11 km entfernten, ebenfalls zu Chile gehörendem, auf der Isla Hornos liegendem Kap Horn. Wind & Welle erlaubten ihr jedoch nicht, mal kurz hinüber zur Marinestation auf der Isla Hornos zu paddeln. Kurzzeitig wehte es am Mittwoch, dem Tag nach ihrer "Notlandung", bis 11 Bft. aus westlicher Richtung mit Orkanböen bis 100 Knoten (!?) (Zur Info: 12 Bft. Wind beginnt bei 64 kn) In der Zwischenzeit „flautete“ es wohl mal bis auf 5 Bft. ab, aber an ein Starten war trotzdem nicht zu denken. Die einzige dafür in Frage kommende kleine Bucht mit einem winzigen „Wackerstein“-Strand erlaubte einen Start bloß bei Niedrigwasser (Tidenhub: ca. 2 m) und das auch nur dann, wenn keine Brecher hinein rauschen. Für kommenden Dienstag, also in 2 Tagen, wurde eine Wetterbesserung prognostiziert. Bis dahin musste sie sich wohl oder übel mit den 3-4 m hohen Brechern abfinden, die unablässig tagsüber und in der Nacht im 10-Sekunden-Takt in ihre Bucht donnerten. Ihr Zelt (Hilleberg Staika) hatte sie mit doppelt so viel Leinen vorm Flachlegen abgespannt, mit -zig Steinen vorm Wegfliegen gesichert und einige Meter entfernt vom Spülsaum aufgebaut, weit genug, um nicht weggespült zu werden, aber doch noch so nahe, dass die salzige Gischt es immer mal wieder erreichen konnte:

~~~ Foto-Album:

~~~~~  
~~~~~

Starke Frau:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/BestOfFreyaASelectionFromTheOtherAlbums#5605043245565207554>

Ihre Ausrüstung?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaTripPreparations#5646454017340097282>

Ihre Steueranlage:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaTripPreparations#5635108471298960706>

Ihr „Spleen“: The woman in black

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5663786526993132546>

Schnappschuss:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage3Argentina3#5680903705338870866>

Ihre Campgrounds:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage1Argentina1#5651846802310863586>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage1Argentina1#5663779913318224018>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5669021268648211826>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage3Argentina3#5684662308175427746>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703926339682946290>

Notlandeplatz auf der Isla Deceit:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage4Chile1#5696461662673890226>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage4Chile1#5696458636589755794>

Selbstporträt vorm Kap Horn:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage4Chile1#5696473515916625298>

Ihre Begleiter:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5669031634676621602>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5663790558995514818>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5675968650331696498>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703932151989610066>

Ihre Eskorte:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage1Argentina1#5651848851693009906>

Für ihren Freund:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5673006932689207106>

Weihnachtliche Stimmung:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage4Chile1#5696752692098076002>

Unterwegs .... zu Fuß:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703927498668638226>

It's ever raining in southern America:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703935155818375986>

Sommer oder Winter?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703932884675209666>

Ihr Schicksal?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5675968168154573794>

Kleine Frau:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FotoshootingForKanuMagazin4SeasonsLNNOSPAMag10062010#5605043404968552034>

~~~~~  
~~~~~

Dabei sah es einige Tage vorher noch so gut aus. Am 27.12.2011, ihrem 120. Fahrtentag seit dem Start von Buenos Aires (Argentinien) am 30.08.2011 zur ersten von drei Etappen rund Südamerika, herrschte Flaute, total Flaute am Übernachtungsplatz unterhalb des Punta Guanaco (Chile). Noch ca. 80 km waren es bis zur Isla Hornos, zum Kap Horn. Sie startete schon früh am Morgen um 4.30 Uhr. 2 Stunden später tauchte mal wieder ein Marineboot auf und eskortierte sie dieses Mal für 3 Stunden. Und auch sonst lief alles wie gewohnt & geplant. Freya kam gut voran. Sie träumte schon davon, am selben Tag noch Kap Horn zu umrunden. Da rief sie ihr Kontaktmann, Peter Unold, aus Dänemark über ihre Satelliten-Telefon an und warnte sie vor einer Wetterverschlechterung, die für 18 Uhr prognostiziert wurde.

Schade, so dachte sie wohl, dann reicht es halt „nur“ noch bis zur Marinestation auf der Isla Hornos. Um 14.30 Uhr passierte sie die Isla Deceit (also die Insel, wo sie nun seit 5 Tagen auf Wetterbesserung wartete!). Noch 9 km waren es bis zum Kap Horn. Spätestens um 16.30 Uhr müsste sie bei der Marinestation anlanden ... aber um 15.00 Uhr brieste es auf. Noch 7 km bis zum Kap. 3,5 km davor nahm der Wind an Stärke zu, aber Freya machte immer noch 3 km/h Fahrt über Grund. Nur 1,1 km vor der angepeilten Anlandestelle nahe der Marinestati-

on war dann jedoch Schluss. Der mindestens mit 8 Bft. wehende Sturm aus schräg von vorne, ließ sie auf der Stelle paddeln. Freya musste abbrechen und ... das erste Mal in ihrem kurzen, seit ca. 8 Jahren sie in Beschlag nehmenden Küstenkanuwanderleben umkehren.

Zunächst empfand sie es als eine Erleichterung, sich trotz der haushohen See vom Wind treiben zu lassen vorbei an der Isla Freycinet und Isla Wollaston in Richtung Isla Deceit. Doch dann tauchte vor ihr eine brandungsumtoste Felsbarriere auf, die von der Isla Deceit weit hinaus aufs Meer reichte und ihr den Weg versperrte. Diese Barriere zu umfahren war wegen des inzwischen zu einem schweren Sturm sich entwickelnden Windes mit Orkanböen bis 80 kn (!?) und der 4-5 m hohen See nicht mehr möglich. Außerdem war es zu ungewiss, was sie dahinter zu erwarten hatte. Zur Auswahl standen die Leeseite der Isla Deceit oder - wenn sie diese verpasste - die Antarktis! Sie peilte daher eine kleine, schmale mit Felsen durchsetzte und etwas mit Algen "ausgepolsterte" Bucht an, passte den Augenblick ab, bei dem die Brandung nicht ganz so hoch auflief, und ließ sich auf den Algenteppich spülen. Jetzt musste es schnell gehen, bevor der nächste Brecher heran donnert. Leider klappte das nicht so recht auf den glitschigen Algen, so dass der nächste Brecher ihr das voll beladene Seekajak aus den Händen riss und auf die nahen Felsen schmiss.

Die Uhr zeigte 20.30 an. Vor 16 Stunden war noch alles in Ordnung ... und jetzt? Nun:

Freya hatte lediglich ein paar Kratzer am Bein abbekommen.

Bei ihrem Seekajak, ein EPIC 18X Sport (549x56cm; ca. 370 Liter Vol.), war an einer Seite ein Stück der Außennahtverklebung aufgeplatzt, auf der anderen Seite hatte wohl ein Felsen ein Loch hineingedrückt und vom Steuerblatt war die verstellbare Finne abgebrochen.

Und ihr noch von der Australienumrundung her so vertrautes Wingpaddel war am Schaft glatt durchgebrochen.

Ja, das passierte ihr vor 5 Tagen. In der Zwischenzeit ist alles wieder dank dem 4-Minuten-Zwei-Komponenten-Epoxid-Steel-Kleber repariert. Abgesehen davon verfügte sie noch über ein Reservepaddel und 2 Reservefinnen. Da Sie zum Reparieren ein „No-Rain-Window“ benötigte und zum richtigen Aushärten nochmals 8 Stunden, verpasste sie jedoch die kurzzeitige Wetterbesserung am Donnerstagnachmittag, um hinüber zum Kap zu paddeln.

Mittlerweile war es Sonntag, der 1 Januar 2012. Auf der Insel gab es genügend Trinkwasser, ihre Verpflegung würde noch für 12-14 Tage reichen und ihre Batterien hatten auch noch genügend „Saft“. Solang kein Erdbeben sie verschütten oder kein Felsbrocken vom unmittelbar hinter ihr steil hinaufragenden Kliff auf ihr Zelt, ihr Seekajak oder ihren Kopf fallen würde – diese Gefahr bestand wirklich (!) – dürfte Kap Horn erreichbar sein. Von ihrem Lager aus konnte sie die ca. 11 km entfernt liegende Marinestation sehen und per UKW-Handsprechfunkgerät hatte sie sogar schon mal Kontakt mit dieser Station aufnehmen können, wenn auch die Verständigung etwas unverständlich war.

Mit 3.841 km hat sie bis jetzt fast die Hälfte der insgesamt ca. 8.000 langen 1. Südamerika-Etappe von Buenos Aires (Argentinien) (Atlantik) nach Valparaiso (Chile) (Pazifik) geschafft. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit lag bislang bei etwas über 5 km/h. Alles verlief bisher recht reibungslos – zumindest aus der Sicht

einer „Profi“-Paddlerin. Einen sehr großen Schatten auf ihre Tour warf jedoch der Tod ihres wichtigsten Verbindungsmannes aus Argentinien, Alejandro Daniel Carranza. Er paddelte zur selben Zeit keine 100 km entfernt von ihr mit einem Freund zu der ca. 30 km vor der Küste liegenden Staten Island (Argentinien), kenterte im Sturm und ... ertrank. Sein Partner Juan Pablo Darczency überlebte jedoch und konnte nach Abflauen des Sturmes geborgen werden.

Das ist das gefährliche am Kap Horn und seiner Umgebung. Die Wetterwechsel kommen überwiegend schneller und heftiger als prognostiziert. Freya hatte wieder Mal Glück gehabt, dieses Mal sogar 3-faches Glück!?

Erstens schlug sie die Bitte von Alejandro und Juan aus, die beiden auf ihrer Tour zu der etwas abseits vom Kurs liegenden Staten Island zu begleiten.

Zweitens überlebte sie die mit bis 80 Knoten wehenden Orkanböen vor der Isla Hornos.

Und Drittens?

Gratulation Freya, sie hat es an ihrem 125. Fahrtentag geschafft. In der Neujahrsnacht besserte sich das Wetter ganz unerwartet und sehr plötzlich. Der Wind drehte etwas und ging auf 5 Bft. zurück. Die Brandung verlor an Kraft ...

Und Freya nutzte früh am Morgen um 5.05 Uhr die Chance, hinüber zur Isla Hornos zu paddeln, jener Insel auf der das berühmte Kap liegt. Um 7.05 Uhr landete sie bei der Marinestation an. Kurz nach 11 Uhr nahm der Wind dann wieder zu!

„Jeder ist seines Glückes Schmied!“ so lautet eine deutsche Lebensweisheit. Recht so; denn mit Glück allein kann man wohl z.B. Amrum, aber nicht das Kap Horn umrunden ... und auch nicht Südamerika (2011-14?), Australien (2009-10), Neuseeland (2008), Island (2007). Freya Hoffmeister hat das Zeug dazu, auch dieses Mal ihr Ziel, nämlich 2014 wieder in Buenos Aires anzulanden, zu erreichen. Hoffentlich kommt ihr dabei das Pech nicht in die Quere!

Nachtrag: Freya umrundete am 3.1.12 die Isla Hornos, erreichte am 8.1. Puerto Williams, am 10.1. Ushuaia und am 29.1. Punta Arenas. In der Zwischenzeit (22.2.) liegt Kap Horn schon wieder 1.426 km hinter ihr. Z.Zt befindet sie sich in der Inselwelt der pazifischen Regenwaldküste von Chile („Fjordland“). Insgesamt ist sie nun schon 177 Tage unterwegs und hat bislang 5.280 km zurückgelegt. Ihre durchschnittliche Paddelgeschwindigkeit liegt bei 4,9 km/h.

Übrigens, nach Arved Fuchs & Rainer Neuber (Winter: 7.5.1984) sowie Petra Basch & Christoph Beyer (ACC-Hamburg) (Sommer: 1992/93) ist wohl Freya die fünfte Deutsche, die mit dem Kajak bis zum Kap Horn vorgestoßen ist.

Text: U.Beier

Link: [www.freyahoffmeister.com/freyas-blog/](http://www.freyahoffmeister.com/freyas-blog/)

Link zum 120. Fahrtentag:

<http://freyahoffmeister.com/2011/12/28/tue-2712-2011-day-120/>

Link zum 125. Fahrtentag:

<http://freyahoffmeister.com/2012/01/01/sun-0101-2012-day-125/>

-----

28.12.2011 TIDERACE-Seakayaks – Neuheiten (Ausrüstung)

Der britische Seekajakhersteller TIDERACE hat wohl seine Produktpalette nicht nur vom Farb-Design her überarbeitet, sondern auch zusätzlich durch drei weite-

re Seekajaks ergänzt. Bei der Beschreibung der Bootseigenschaften wird auf folgende Kriterien zurückgegriffen:

V-Spant (1 = schwach / 3 = stark ausgeprägt)

U-Spant (1 = flach / 2 = fast flach)

R-Spant

Kielsprung (1 = niedrig / 5 = hoch)

Kippligkeit (1 = hoch / 5 = niedrig)

Geschwindigkeitspotenzial (1 = hoch / 5 = niedrig)

XCAPE-Serie: ausgeprägter V-Spant / wenig Kielsprung / mäßig kieplig / langsamer

XCAPE S:

513/445\*x54 cm; ca. 332 Liter Vol. (mit 80+6/137\*\*/39+70 Liter)

V-Spant = 3 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 3 / Speed = 4

=> Modell unverändert

XCAPE:

540/466\*x55 cm; ca. 360 Liter Vol. (mit 87+6/150\*\*/45+72 Liter)

V-Spant = 3 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 3 / Speed = 4

=> Modell unverändert

XCAPE X:

535/468\*x58 cm; ca. 406 Liter Vol. (mit 99+6/169\*\*/47+85 Liter)

V-Spant = 3 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 4,5 / Speed = 5

=> Modell nun 5 cm kürzer!

XPLORE-Serie: mäßiger V-Spant / wenig Kielsprung / kiepliger / mäßig schnell

XPLORE S:

530/460\*x51 cm; ca. 330 Liter Vol. (mit 80+6/136\*\*/38+70 Liter)

V-Spant = 2 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 1,5 / Speed = 3,5

=> Modell nun 3 cm kürzer\*\*\*

XPLORE M:

530/460\*x54 cm; ca. 354 Liter Vol. (mit 85+6/146\*\*/44+73 Liter)

V-Spant = 2 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 2,5 / Speed = 3,5

=> NEUES Modell

XPLORE L:

550/470\*x54 cm; ca. 380 Liter Vol. (mit 92+6/169\*\*/48+76 Liter)

V-Spant = 2 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 2,5 / Speed = 4

=> Modell nun 1 cm länger und 1 cm breiter als der bisherige XPLORE\*\*\*

XPLORE X:

550/470\*x61 cm; ca. 430 Liter Vol. (mit 105+6/179\*\*/50+90 Liter)

V-Spant = 2 / Kielsprung = 2 / Kippligkeit = 5 / Speed = 5

=> Modell nun 1 cm länger und 1 cm breiter\*\*\*

XITE-Serie: schwacher V-Spant / mäßiger Kielsprung / kippliger / langsamer

XCITE S:

500/432\*x50 cm; ca. 310 Liter Vol. (mit 73+6/132\*\*/99 Liter)  
V-Spant = 1 / Kielsprung = 3 / Kippligkeit = 2 / Speed = 4,5  
=> Modell nun 3 cm kürzer und 1 cm schmaler\*\*\*

XCITE:

532/456\*x54 cm; ca. 366 Liter Vol. (mit 90+6/152\*\*/42+76 Liter)  
V-Spant = 1 / Kielsprung = 3 / Kippligkeit = 2,5 / Speed = 4,5  
=> Modell nun 7 cm länger und 1 cm breiter\*\*\*

XTREME-Serie: U-Spant / sehr ausgeprägter Kielsprung / mäßig kipplig / sehr langsam

XTREME:

517/440\*x54 cm; ca. 370 Liter Vol. (mit 89+6/155\*\*/46+74 Liter)  
U-Spant = 1 / Kielsprung = 5 / Kippligkeit = 3 / Speed = 5  
=> Modell nun 2 cm breiter\*\*\*

XTRA-Serie: schwacher U-Spant / deutlicher Kielsprung / mäßig kipplig / sehr langsam

XTRA: 505/435\*x57 cm; ca. 369 Liter Vol. (mit 75+6/165\*\*/48+75)  
U-Spant = 2 / Kielsprung = 4 / Kippligkeit = 3 / Speed = 5  
=> NEUES Modell

PACE-Serie: Rundspant / nicht wendig / kipplig / schnell

PACE 18-21:

549/548\*x53 cm; ca. 373 Liter Vol. (mit 110+6/137\*\*/120 L)  
Rund-Spant / Kielsprung = 1 / Kippligkeit = 1,5 / Speed = 1,5  
=> NEUES Modell

-----  
\* = Wasserlinienlänge; \*\* = Cockpitvolumen, abhängig von der Lage der Bugschottwand!

Ob die Veränderungen der Maße auf eine Veränderung der Modelle zurückzuführen sind oder bloß eine Korrektur der alten Werte\*\*\* darstellen, vermag ich nicht zu beurteilen. Der XCAPE X ist jedoch um 5 cm gekürzt worden, um das Verhalten in der Welle zu verbessern.

Übrigens, bemerkenswert ist am PACE 18-21, dass die „Länge über alles“ (L = 549 cm) fast der „Wasserlinienlänge“ (WLL = 548 cm) entspricht. Beim XPLORE L sieht das wegen des größeren Kielsprunges und weniger steiler Bug- und Hecksteven ganz anders aus (L = 550 cm; WLL = 470 cm).

Außerdem verfügt der PACE 18-21 noch über folgende Rumpfeigenschaften:  
große Wasserlinienlänge (548 cm) (= „Länge läuft!“)  
wenig Breite (53 cm) (= „Breite bremst!“)  
Rundspant (= „Rundspant rennt & rollt!“)  
kein Kielsprung (= „Kielsprung kurvt & kein Kielsprung kippelt!“)  
steiler Steven (= „Steiler Steven stampft?“)

Text: U.Beier

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

-----  
19.12.2011 Kann ein Kleinflusskajak ein Seekajak sein? (Ausrüstung)

Im KANU-FORUM wird diskutiert, ob das vom norwegischen Hersteller SEABIRD DESIGNS angebotene Kajak:

DISCOVERY (= > [www.seabirddesigns.com/en/Details/Discovery-kayak.html](http://www.seabirddesigns.com/en/Details/Discovery-kayak.html) )

Länge x Breite: 420cm x 63 cm

Sitzluke: 82,5 cm x 42,5 cm inkl. verstellbarer Schenkelstützen

Volumen: 293 Liter

Gepäcklukendeckel: 3+1 elastische Deckel

Gepäcknetz auf dem Achterdeck

Gewicht: mind. 23 kg

Steuer: Heckumklappsteuerblatt

inkl. starre Haltegriffe an Bug und Heck

ohne Rettungshalteleinen (kann nachträglich montiert werden)

ohne Halterung von Seekarte (kann nachträglich montiert werden)

ohne integrierten Kompass (kann nachträglich montiert werden)

„seetüchtig“ ist.

Ich kenne dieses Kajak nicht, meine aber, dass ich mir auf Grund der „Prospekt-  
daten“ ein erstes Urteil über dieses Kajak machen kann:

Bemerkungen zu den Abmessungen eines Kleinflusskajaks

Allein von seinen Maßen her (= > 420x63 cm), fällt der DISCOVERY etwas aus dem Rahmen der Seekajaks. Deshalb spricht selbst der Hersteller von einem „Mini-Seekajak“, das wohl auf Grund seines niedrigen Volumens eher für „Day-Trips“ geeignet ist, denn „typische“ Seekajaks haben Abmessungen, die so zwischen 500-550cm Länge und 52-58 cm Breite sowie 270-400 Liter Volumen liegen. Es handelt sich hierbei um ungefähre Werte, die auch mal nach oben oder unten abweichen können, sei es, dass man als Küstenkanuwanderer besonders klein & leicht bzw. groß & schwer ist bzw. mit gar keinem oder sehr viel Gepäck unterwegs sein möchte, ... aber 420x63cm fallen dabei sowohl was die Länge als auch die Breite betrifft schon etwas weit aus der „Norm“. Nachteilig wirken sich diese – eher für Kleinflusskajaks typischen - Maße insbesondere auf die „Reise-geschwindigkeit“ bei Gruppenfahrten aus. Wenn:

alle anderen Mitpaddler mit typischen Seekajaks unterwegs sind  
und dann auch noch alle leistungsfähiger & leistungswilliger sind als der Kanute  
in solch einem kleinen und breiten Kajak,

dann wird ein Kanute im DISCOVERY schon bald Schwierigkeiten bekommen, das  
Tempo, das seine Mitpaddler vorgeben, längere Zeit zu halten:

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

Tab.: Wasserwiderstand in Abhängigkeit der gepaddelte Geschwindigkeit  
(Quelle: Sea Kayaker)

-----  
-----

CALABRIA (PE) (439x63cm; ca. 367 Liter Vol.) – Prijon (D)

Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,90 kg / 7,4 km/h = 1,75 kg / 9,3 km/h = 4,72 kg / 11,1 km/h = 8,23 kg

-----

K-1 EXPEDITION (Faltboot) (499x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN)

Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,98 kg / 7,4 km/h = 1,91 kg / 9,3 km/h = 3,80 kg / 11,1 km/h = 8,08 kg

-----

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

Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,89 kg / 7,4 km/h = 1,65 kg / 9,3 km/h = 3,64 kg / 11,1 km/h = 6,52 kg

-----

ROMANY EXPLORER (533x55 cm; ca. 340 Liter Vol.) - Nigel Dennis (GB)

Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,90 kg / 7,4 km/h = 1,65 kg / 9,3 km/h = 3,55 kg / 11,1 km/h = 6,57 kg

-----

18X SPORT (549x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)

Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,95 kg / 7,4 km/h = 1,76 kg / 9,3 km/h = 2,85 kg / 11,1 km/h = 4,66 kg

-----

Aber wenn einer mit seinem DISCOVERY:

solo unterwegs ist

oder mit Kameraden, die im Faltboot sitzen,

oder er ein trainierter Wanderpaddler ist

und die Kameraden eigentlich nur im Urlaub im Kajak unterwegs sind

oder man unterwegs nach 1 ½ bis 2 Std. ohnehin Pause macht,

dann dürfte sich das geringere „Reisgeschwindigkeitspotenzial“ des DISCOVERY, das sich ansonsten ab 4 Knoten (= 7,4 km/h) negativ beim DISCOVERY bemerkbar machen dürfte, doch nicht von Nachteil sein (s. Tab., in der auch die Daten des CALABRIAs aufgeführt werden, der am ehesten mit dem DISCOVERY vergleichbar ist).

Seetüchtigkeit: 5 Kriterien

Ist nun der DISCOVERY von seiner „Papierform“ her SEETÜCHTIG?

Zur Seetüchtigkeit zähle ich u.a. die folgende Kriterien:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf)

Seegangstüchtigkeit,  
Kentertüchtigkeit,  
Navigationstüchtigkeit,  
Verkehrstüchtigkeit  
und Reisetüchtigkeit

wobei diese Kriterien gleichermaßen für ein Seekajak als auch für einen Kanuten gelten müssen; denn ein Kanute ist nicht schon deshalb seetüchtig, wenn allein sein Kajak seetüchtig ist!

Im Folgenden soll sich hier nur mit den die Seetüchtigkeit mit bestimmenden Eigenschaften eines Seekajaks auseinandergesetzt werden. Letztlich hängt es aber immer vom Kanuten ab, ob er in der Lage ist, diese Eigenschaften eines Seekajaks richtig zu nutzen. Probleme gibt es etwa dann, wenn ein Kanute sich in seinem Kajak einfach nicht wohl fühlt, sei es, dass es zu kipplig ist bzw. dass der Sitzhalt nicht stimmt; denn dann kommt er mit einem solchen Seekajak draußen entlang der Küste nicht zu recht und dann ist es – für ihn – nicht seetüchtig!

1. Die Seegangstüchtigkeit betrifft die Eigenschaft eines Seekajaks, mit ihm bei Wind & Welle, insbesondere im brechenden Seegang paddeln zu können!

Bei Brandung dürfte der DISCOVERY einem keine besonderen Probleme bereiten. Irgendwann bricht jedes Kajak beim Surfen aus und irgendwann bohrt & kerzt jedes. Dank der Kürze ist es u.U. wendiger und daher leichter wieder auf Kurs zu bringen.

Und beim Strecke-Paddeln taucht die Frage auf, ob man mit dem DISCOVERY Kurs halten kann. Theoretisch müsste das dank der Steueranlage möglich sein. Letztlich muss die Praxis zeigen, ob sie auch etwas taugt.

Ob der DISCOVERY genügend Sitzhalt bietet, hängt wesentlich von der Sitzluke ab. Zumindest die verstellbaren Schenkelstützen sprechen dafür, dass der Kanute beim Paddeln, insbesondere aber beim Stützen & Rollen genügend Halt finden müsste.

Ob die 63 cm Breite des Kajaks den Kanuten daran hindert, zur brechenden Welle hin zu stützen, ob die Spritzdecke den Wasserdruck eines Brechers stand hält, und ob die Steueranlage stabil genug ist, dem Wasserdruck beim Surfen auszuhalten, muss die Praxis zeigen.

Da man beim Paddeln in der Brandung das Steuer ohnehin hoch zieht, damit es bei Grundberührung in der Brandung nicht abbricht, ist nur zu checken, ob das Steuerblatt so weit hochgezogen werden kann, dass es nicht in den Himmel ragt, sondern parallel auf dem Achterdeck zu liegen kommt. Letzteres ist beim DISCOVERY der Fall; denn er ist mit einer Heckumklappsteueranlage ausgerüstet. Daraus kann man folgern, dass es bedingt „brandungstüchtig“ ist; denn beim Rückwärts-Kerzen kann die Steuerblatthalterung bei Grundberührung abbrechen. Wer also ein 100%ig „brandungstüchtiges“ Seekajak haben will, muss sich halt für ein Seekajak entscheiden, das auch mit einem verstellbarem Skeg bzw. mit einer integrierte Steueranlage (nur erhältlich bei einigen Lettmann-Seekajaks und allen Pietsch & Hansen-Seekajaks!) ausgerüstet ist.

2. Die Kentertüchtigkeit betrifft nicht nur jene Eigenschaft eines Seekajaks, es nach einer Kenterung hochzurollen, sondern auch jene Eigenschaften, die den Wiedereinstieg und das anschließend Weiterpaddeln ermöglichen, und zwar auch bei Seegang.

Das erfordert zum einen eine mindestens doppelte Abschottung (ist beim DISCOVERY vermutlich vorhanden), wasserdichte Gepäckräume (die elastischen Gepäckklukendeckel mögen das leisten), eine möglichst fest installierte Lenzpumpe (wahrscheinlich nicht vorhanden und nur bedingt durch eine tragbare Handlenzpumpe ersetzbar), mehrfach befestigte Rettungshalteleinen wenigstens auf dem Vorderdeck (nicht vorhanden) und frei schwingende Halteknebel („Toggles“) (nicht vorhanden):

[www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf)

Die Sitzluke scheint das Rollen zu ermöglichen, aber was ist, wenn die Rolle doch mal nicht klappt? Dann muss der Kanute aussteigen, sich am Kajak festhalten und auf Kameradenhilfe warten. Um das zu erleichtern, muss das Kajak mit Rettungshalteleinen und Halteknebel zumindest am Bug ausgerüstet sein. Der DISCOVERY verfügt über keine Rettungshalteleinen und nur über zwei Haltegriffe, die es nicht zulassen, ein von der Welle um die Horizontalachse drehendes Kajak festzuhalten. D.h. wer bei leichtem Wind und etwas brechender Welle kentert, wird sehr schnell den Halt an seinem Kajak verlieren. Es hängt dann allein von seinen Mitpaddlern ab, ob sie bei dem Wind & Seegang, bei dem der Kanute im DISCOVERY gekentert ist, in der Lage sind, ihn wieder zurück zu seinem Kajak zu bringen. Und dann taucht das zweite Problem auf: Mangels Rettungshalteleinen hat es ein Mitpaddler sehr schwer, die üblichen Rettungstechniken zum Wiedereinstieg anzuwenden, um den „Kenterbruder“ wieder in sein Kajak zu „bugsie- ren“.

3. Die Navigationstüchtigkeit betrifft jene Eigenschaften eines Seekajaks, die einem ermöglichen, u.a. den geplanten Kurs so verfolgen zu können, dass einem auch plötzlich einsetzender Wind & Seegang keine Probleme beim Navigieren bereiten können:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf)

Das erfordert einen möglichst fest eingebauten Kompass (nicht vorhanden, aber nachträglich montierbar) und 2-3 Seekarten-Haltegummis vor der Sitzluke, um dort die Seekarte wind-/brandungs-/kenterfest lagern zu können (nicht vorhanden, aber nachträglich montierbar).

4. Die Verkehrstüchtigkeit betrifft die optische Auffälligkeit und somit die Chance des „Gesehen-Werdens“, und zwar nicht nur von den anderen Gruppenteilnehmern, sondern auch von der übrigen Schifffahrt:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf)

Ein Kajak in gelblicher bzw. hellblauer Bootsfarbe (der DISCOVERY wird u.a. auch in diesen Farben angeboten), das zusätzlich noch mit einer paar Reflexstreifen

ausgerüstet ist (müssen i.d.R. bei allen Seekajaks nachträglich draufgeklebt werden) erfüllt dieses Kriterium.

5. Die Reisetüchtigkeit umfasst u.a. jene Eigenschaft eines Seekajaks, die es einem unterwegs auf einer Küstentour erlaubt, alle wichtigen Gepäckstücke „griffbereit“ mitzuführen:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf)

Das setzt u.a. ein Gepäcknetz hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck voraus (auf dem Vorderdeck gehört die Seekarte, aber kein Gepäcknetz), das einem ermöglicht, Ausrüstungsgegenstände (z.B. Schleppleine, Blitznotleuchte, Seenotsignalmittel), Getränke und Verpflegung brandungs- und kenterfest zu verstauen. Der DISCOVERY verfügt über solch ein Netz. Es fällt jedoch etwas schmal aus und müsste nachträglich erweitert werden.

Fazit

Der DISCOVERY weist einige Schwachstellen auf, die jedoch meist selber behoben werden können.

Die 293 Liter Gesamtvolumen bestimmen, für wenn der DISCOVERY theoretisch geeignet ist. Geht man davon aus, dass ein Seekajak nach einer Daumenregel mit mindestens 30% des Volumens (gemessen in kg) zu beladen ist (= ca. 88 kg):

[www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf)

sollte der Kanute bei einem Kajakgewicht von sicherlich 25 kg und einem Gewicht von 10 kg für Tagesausrüstung und Bekleidung mindestens ca. 53 kg wiegen, um keine Probleme mit Wind & Seegang zu bekommen. Praktisch muss ein Sitzprobe & eine Probefahrt zeigen, ob er einem einen bequemen aber auch fest Sitzhalt bietet:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf)

Ob er auch für mehrtägige Touren geeignet ist, wird vom Gepäckraumvolumen in Bug und Heck bestimmt. 293 Liter Gesamtvolumen sind – vergleicht man das mit dem Gepäckbedarf von Rucksackwanderern – grundsätzlich nicht zu viel. Letztlich hängt es aber davon ab, wie voluminös die Sitzluke ist. Ich vermute jedoch, dass für den Bug- und Heckgepäckraum nicht viele Liter übrig bleiben.

Wer sich für den Kauf den DISCOVERY entscheiden möchte, sollte vorher wissen, was er alles mit ihm unternehmen möchte. Er sollte sich aber auch fragen, warum er sich gerade für dieses kleine und niedrigvolumig Mini-Seekajak entscheiden möchte, bietet doch SEABIRD DESIGNS weitaus längere und voluminösere PE-Seekajaks an, z.B.:

EXPEDITION LV (480x56cm; 265 Liter),  
EXPEDITION HV (518x59cm; 360 Liter),  
VICTORY HV (525x58cm; 395 Liter).

Übrigens, wer vor dem Kauf eines Seekajaks wissen möchte, auf was alles zu achten ist, möge mal auf die folgende Seite surfen:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)

Text: U.Beier  
-----

18.12.2011 Extreme Sea Kayaking (Literatur/Links)

Im SEEKAJAKFORUM.de hat tom einen Thread über extremes Küstenkanuhopping eröffnet:

[www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,60383,60383#msg-60383](http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,60383,60383#msg-60383)

Der dort erwähnte Link ist schon sehenswert .... und die Links in den anderen Postings auch.

Ähnliches gibt es auch bei uns an der Nordsee, aber meist nur in den Gats und dann erst ab 8 Bft. Wind.

Wenn so etwas bei uns alltäglich wäre und vor unserer Haustüre läge, würden sicherlich mehr deutsche Kanuten vergleichbar leistungsfähig sein und würden wir auch bei uns solche Videos zum Extreme Sea Kayaking aufnehmen und zeigen können.

Link: <http://kayaksnthings.com/sea-kayaking/extreme-sea-kayaking/>  
-----

16.12.2011 Britische Seekajak-Marktübersicht downloadbar (Ausrüstung)

Der Verlag, bei dem auch der OCEAN PADDLER erscheint, gibt die folgende Marktübersicht online heraus, die überwiegend Einer-Seekajaks enthält:

OCEAN PADDLER: Play the Sea – Buyer's Guide (Online)

Der 100-seitige Guide ist downloadbar:

als Übersichtsexemplar:

<http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/3d-online/play-the-sea-buyers-guide-151211/>

als PDF-Datei:

<http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/play-the-sea-buyers-guide-151211.pdf>

Die Seekajaks der folgenden Hersteller werden – mit Ausnahme des Wiederabdrucks einiger OP-Testberichte - meist etwas plakativ aufgeführt:

Tiderace => [www.tideracesekayaks.co.uk](http://www.tideracesekayaks.co.uk)

Seakayaking UK (SKUK) => [www.seakayakinguk.com](http://www.seakayakinguk.com)

Hurricane => [www.hurricaneaquasports.com](http://www.hurricaneaquasports.com) u. [www.systemxeurope.com](http://www.systemxeurope.com)

Rockpool => [www.rockpoolkayaks.com](http://www.rockpoolkayaks.com)  
P&H => [www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)  
Valley => [www.valleyseakayaks.com](http://www.valleyseakayaks.com)  
North Shore => [www.northshoreseakayaks.com](http://www.northshoreseakayaks.com)  
Sea Bird => [www.seabirddesigns.com](http://www.seabirddesigns.com)  
Arrow => [www.arrowkayaks.com](http://www.arrowkayaks.com)  
Tahe => [www.tahemarine.com](http://www.tahemarine.com)

Es fehlen jedoch die Seekajaks z.B. von:

Lettmann => [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)  
Pietsch & Hansen => [www.pietsch-hansen-kajaks.de](http://www.pietsch-hansen-kajaks.de)

Weiterhin gibt der Verlag noch die folgende Marktübersicht heraus:

OCEAN PADDLER: Expedition Buyer's Guide (Online)

Der 200-seitige Guide ist ebenfalls downloadbar:

als Übersichtsexemplar:

<http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/3d-online/exped-buyers-guide-091211/>

als PDF-Datei:

<http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/expedition-buyers-guide-091211.pdf>

Dieser „Expedition Buyer's Guide“ enthält neben diversen Expeditions-Tipps eine Übersicht über die folgenden Artikel: Seekajaks, Paddel, Spritzdecken, Bootswagen, Rettungswesten, Sicherheitsausrüstung, Bekleidung u.a.. Der Informationsgehalt ist jedoch überwiegend dürftig und trägt höchstens zur „Markentransparenz“ bei. Die Seekajak-Übersicht ist dabei etwas umfangreicher als bei „Play the Sea“.

Quelle: [www.paddlepressmedia.com](http://www.paddlepressmedia.com)

-----

15.12.2011 OCEAN PADDLER: Heft 28 zur Ansicht downloadbar (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 28. Ausgabe erschienen. Sie umfasst inkl. Werbung 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut:

M.Sundin: North Reef Expedition 2011 (S.12-18) =>

<http://vimeo.com/27966443>

J.Allen: Expedition Sea Kayaking (S.20-24)

B.Hansel: Expedition Photography (S.26-30)

S.Willis: Shooting Kayakers (Guide to producing a video) (S.32-35)

M.Tozer: Understand Expedition Dynamics (S.36-38) =>

<http://marktozer.blogspot.com>

N.Foster: Expeditions (S.40-41) => [www.nigelkayaks.com](http://www.nigelkayaks.com)

M.DeMuth: Sectional Kayaks (S.42-48)

N.Dennis: Three-Piece Kayaks (S.47)

N.N.: Expeditions Top Tips (S.50-52) (Sammlung von Statements)

R.Avery: Leave No Trace (S.54-56) => [www.Int.org](http://www.Int.org)  
N.N.: Sea Kayaking UK (SKUK) – Pilgrim Expedition (S.58-59)  
N.Dennis: Lendal Kinetik – Touring 600 (EX S), 650 (S) (S.62-63)

Das Heft ist kostenlos downloadbar:

als Übersichtsexemplar:

<http://www.paddlepressmedia.com/3d-online/28OP-oct2011/index.html>

als PDF-Datei:

<http://www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP28-kwyrn49ms67wf/28-OP-oct-2011.pdf>

Ab sofort kann man auch lediglich die digitale Ausgabe abonnieren. Das Abo für 6 Ausgaben/Jahr beläuft sich auf 12,- Pfund (ca. 15,- Euro). Die Papierausgabe kostet demgegenüber jährlich 30,- Pfund (ca. 35,- Euro).

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr.28/11 – [www.paddlepressmedia.com](http://www.paddlepressmedia.com)

-----

08.12.2011 Nordirland: Coast-Canoe-Trails (Revier)

In KANU-SPORT wird auf den folgenden Link verwiesen:

[www.canoeni.com](http://www.canoeni.com)

Es handelt sich dabei um die nordirische Homepage einer Tourismusorganisation, die Informationen verbreitet, welche auch für Küstenkanuwanderer von Interesse sein könnten, z.B. über

Routenplanung,  
Kajakmiete,  
Zeltplätze,  
Kurse,  
geführte Touren.

Insgesamt werden drei Küstenkanuwanderwege vorgestellt, die entlang der gesamten nordirischen Küste führen:

(1) North Coast Sea Kayak Trail (130 km)

[www.canoeni.com/canoe-trails/north-coast-sea-kayak-trail/](http://www.canoeni.com/canoe-trails/north-coast-sea-kayak-trail/)

(2) East Coast Canoe Trail (130 km)

[www.canoeni.com/canoe-trails/east-coast/](http://www.canoeni.com/canoe-trails/east-coast/)

(3) South East Coast Canoe Trail (90 km)

[www.canoeni.com/canoe-trails/south-east-coast/](http://www.canoeni.com/canoe-trails/south-east-coast/)

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/11, S.4 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

-----

07.12.2011 Sichtprobleme: Dunkelheit (Ausbildung)

Die dunkle Jahreszeit hat begonnen. Ihren Höhepunkt erreicht sie Ende Dezember, wenn die Sonne erst um kurz nach 8:30 Uhr auf- und um kurz nach 16 Uhr schon wieder untergeht. Nur noch etwas mehr als 7 Stunden scheint sie dann noch (bezogen auf Cuxhaven), ganze 10 Stunden weniger als Ende Juni, wenn sie etwa kurz vor 5 Uhr auf- und um 22 Uhr untergeht.

### Gefahren & Handlungsmöglichkeiten

In die Dunkelheit kann man freiwillig geraten, aber auch unfreiwillig (z.B. aus technischen, gesundheitlichen oder navigatorischen Gründen). Es ist daher von Nutzen, wenn Küstenkanuwanderer die möglichen Gefahren beim Paddeln in der Dunkelheit kennen und wissen, wie sie sie „umfahren“ können:

Dunkelheit erschwert das Paddeln und die Navigation.

Sie trägt zu einer Erhöhung der Gewässerschwierigkeiten bei und bereitet uns Probleme, rechtzeitig zu erkennen, wenn Schwierigkeiten auf uns lauern.

Außerdem behindert sie uns daran, die Umgebung deutlich wahrzunehmen und Entfernungen genau abzuschätzen. D.h. wir können bei Dunkelheit weder den Seegang & Schiffsverkehr richtig einschätzen, noch Hindernisse (z.B. Untiefen, Felsen, Fischreusen) rechtzeitig entdecken.

Schließlich haben wir große Probleme, beim Anlanden genau erkennen zu können, mit welchen Schwierigkeiten wir u.U. zu rechnen haben (z.B. Sand-, Kies- oder felsiges Ufer; steiler oder flacher Strandabschnitt; Bühnenreste).

Von Vorteil ist es:

wenn wir bei Flauten- & Sternenhimmel-Bedingungen in die Dunkelheit geraten; wenn wir früh morgens bei Dunkelheit starten, da wir dann bei Problemen die Gewissheit haben, dass es bald schon hell werden wird;

wenn wir „Gefahrenstellen“ meiden, also Bereiche umfahren, wo einlaufende Düngung Grundseen bzw. Brandung und der Gezeitenstrom Stromkablung entstehen lassen könnten;

wenn wir nicht darauf hoffen, dass uns das Licht des Vollmondes die Wasserlandschaft besser erkennen lässt; denn das Wasser verschluckt viel Licht, sodass es draußen auf dem Meer viel dunkler ist als an Land - wohl aber erleichtern uns Mond & Sterne, den geplanten Kurs einzuhalten;

wenn es uns bewusst ist, dass die größte Gefahr bei Dunkelheit vom Fahrwasser ausgeht; denn dort können uns Schiffe und – bei Tidengewässern - Tonnen in die Quere kommen. Wir sollten daher Fahrwasser meiden und Flachwasser – sofern dort keine Grundseen bzw. Hindernisse auftreten – suchen.

Was den Kurs außerhalb der Fahrwasser betrifft, sollte für uns aber klar sein, dass es der Schifffahrt nicht verboten ist, jenseits von Fahrwassern zu fahren. Insbesondere Kapitäne (z.B. von Fahrgastschiffen) mit sehr guter Revierkenntnis nehmen auch mal eine Abkürzung. Gefährlich kann es ebenfalls werden, wenn Fischereifahrzeuge unterwegs sind; denn bei denen ist der Kurs nicht so leicht vorhersehbar. Weiterhin empfiehlt es sich, sofern möglich nicht weitab von der Küste, sondern dicht unter Land zu paddeln, zumindest solange dort mit keiner Brandung und Kreuzsee zu rechnen ist; dennoch ist auf ankernde Schiffe, Bühnen, Unterwasserfelsen und Fischerreusen zu achten.

Eine weitere Gefahrenquelle stellen wir selber dar. Sie ist zurückzuführen auf mangelhafte Bootsbeherrschung, mangelhafte Beherrschung der Rettungstechni-

ken (insbesondere der Rolle im Dunklen), mangelhaften Gruppenzusammenhalt und mangelhafte Ausrüstung (z.B. fehlende Beleuchtung; Life-Line, Paddelsicherungsleine und Rettungshalteleinen am Seekajak).

\*\*\* \* \*\*\*

Ein wichtiger Leitsatz beim Paddeln heißt: „Sehen und gesehen werden!“ Er ist bei Tage zu beherzigen, insbesondere aber bei Dunkelheit.

Sehen!

Wer in die Dunkelheit gerät, muss sehen können, wohin er paddelt und was auf ihn zukommt. Das setzt einiges voraus und beginnt teilweise schon zu Hause:

Die Tourenplanung per Seekarte muss besonders gründlich erfolgen. Der Route, die während der Dunkelheit zu paddeln ist, sollte möglichst leicht zu navigieren sein. Landmarken, die während der Dunkelheit auszumachen sind, und Leuchtonnen einschließlich ihrer Kennung sollten wir uns merken und auf der Seekarte besonders hervorzuheben. Wer mit GPS paddelt, sollte den gesamten Kurs als Route eingeben und später auf dem Wasser auch verfolgen können. Die Batterien sollten voll geladen sein, damit sie die ganze Tour durchhalten.

Außerdem sollten wir uns vergegenwärtigen, welche Lichterführung welchen Schiffen zuzuordnen ist. Da die größte Gefahr von Fischerbooten ausgehen kann, weil ihre Fahrtroute für Außenstehende meist nicht vorhersehbar ist, sollten wir uns insbesondere die Lichterführung „fischender Fahrzeuge“ merken:

(a) 2 Rundumlichter senkrecht übereinander, das untere WEISS und das obere: => GRÜN = es wird ein Fanggerät (z.B. Schleppnetz) durchs Wasser geschleppt!  
=> ROT = es wird ohne Fanggerät gefischt!

(b) zusätzlich führt ein solches Schiff bei Fahrt durchs Wasser 2 Seitenlichter (GRÜN/ROT) und 1 Hecklicht (WEISS);

(c) und ab 50 m Länge ist 1 Topplicht (WEISS) über dem grünen Rundumlicht zu führen!

Unterwegs muss es möglich sein, ab und an, d.h. nicht dauernd, Seekarte & Kompass zu beleuchten (z.B. per Stirnlampe) bzw. anzuleuchten. Bevor es aufs Meer hinausgeht, sollten wir die Beleuchtung auf Tauglichkeit prüfen; denn nicht jede Stirnlampe mit Augen schonendem Rotlicht ist hell genug, um das sichtbar zu machen, nachdem wir draußen auf dem Wasser suchen.

Schließlich sollte wir griffbereit eine sehr starke Taschenlampe lagern, um Ausschau nach bestimmten Seezeichen bzw. Landmarken aber auch nach den – u.U. gekenterten - Mitpaddlern halten zu können.

Übrigens, beides, nämlich Stirnlampe und Taschenlampe sollten möglichst wasserdicht sein, um nicht nach einer Kenterung völlig im Dunklen zu „stehen“.

Gesehen werden!

Es ist nicht zulässig, mit einem Seekajak nachts entlang der deutschen Küste zu paddeln, wenn wir nicht die vorgeschriebenen Lichter führen, außer es liegt ein Notstand vor (z.B. ist es uns aus gesundheitlichen, technischen bzw. seemännischen Gründen nicht möglich, vor Einbruch der Dunkelheit anzulanden).

Folgende Lichterführung ist lt. Seeschiffsverkehrsstraßenordnung (SeeSchStrO) und international gültigen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) bei einer Küstentour mit

einem Kajak (fällt unter die Kategorie: „max. 12 m langes Fahrzeug unter Ruder) vorgeschrieben:

Zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA), aber auch bei verminderter Sicht (z.B. Nebel, starke Regenschauer), muss ein Kajak mindestens ein vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zugelassenes, fest angebrachtes weißes Rundumlicht (z.B. mit einer 25 Watt-Birne) führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2 Seemeilen hat.

(KVR 20 (b)+(c), 21 (e) u. 22 (c); SeeSchStrO § 8 (1), § 9 (1), u. § 10 (2))

Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er hat ein weißes Licht ständig (d.h. auch bei Tagestouren) gebrauchsfertig mitzuführen (z.B. wasserdichte Taschenlampe) und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zu zeigen.

(KVR 25 (d) (Iii); SeeSchStrO § 10 (3))

Diese Regelungen gelten auch dann, wenn wir außerhalb eines Fahrwassers paddeln; denn sie sind u.a. vollständig für jene Bereiche der deutschen Nordsee und Ostsee gültig, wo i.d.R. Küstenkanuwandern betrieben wird. Das kann man der SeeSchStrO entnehmen:

„Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen ... Seeschifffahrtsstraßen im Sinne dieser Verordnung sind die (= d.h. alle) Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser ... und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie.“  
die durchgehend durch (laterale Zeichen) begrenzte Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer.“  
(SeeSchStrO § 1 (1))

Da die in Nr. 1 erwähnte „Basislinie“ in der Deutschen Bucht u.a. in etwa seeseitig entlang der ost- und nordfriesischen Inseln und auf der deutschen Ostsee in etwa mit der Küstenlinie des Festlands und der seeseitigen Küstenlinie der Inseln verläuft, zählen u.a. auch die folgenden Bereiche zu den „Seeschifffahrtsstraßen“ im Sinne der SeeSchStrO:

das gesamte Wattenmeer,  
alles was vom Festland bzw. den davor liegenden Inseln seeseitig bis 3 Seemeilen hinaus in die offene See reicht.

D.h. die in Nr. 1 erwähnten mit lateralen Zeichen, d.h. mit Steuerbord- und Backbordzeichen ausgetonnten „Fahrwasser“ sind wohl ein wichtiger, aber ansonsten ein ganz kleiner Teil der „Seeschifffahrtsstraßen“!

Nur wenn wir den Geltungsbereich der SeeSchStrO verlassen, z.B. wenn wir eine größere Querung hinüber zu einer dänischen Insel (z.B. von Rügen nach Bornholm) oder nach Helgoland unternehmen, paddeln wir teilweise in einem Bereich, der allein nur der KVR unterliegt. Die KVR aber erlaubt dort einem „Fahrzeug unter Ruder“ – und somit auch einem Kajak – bei Dunkelheit zu fahren, und zwar unabhängig davon, ob nun ein Notstand vorliegt oder nicht, sofern „eine elektrische Lampe ... mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.“ (KVR Regel 25 (d) (ii).

## Unterwegs des Nachts auf (Spritz-)Tour

Wer viel paddelt, wird irgendwann mal mehr oder weniger freiwillig in die Dunkelheit geraten. Ich kann mich insbesondere an jede meiner „wilden“ Nachttouren noch recht gut erinnern, auch wenn sie überwiegend im letzten Jahrtausend passierten. Insgesamt geschah es zwölf Mal, und zwar freiwillig, d.h. ein „Notstand“ lag nicht vor. Na klar, das ist zwölf Mal zu viel; denn in keinem Fall war die Lichterführung ordnungsgemäß. Und warum tat ich es – meist zusammen mit Kameraden – trotzdem? Vielleicht war es Neugier & Langeweile mit einem Schuss Übermut & Abenteuerlust und das gepaart mit dem technischen Unvermögen, das vorgeschriebene „Rundumlicht“ zu führen; denn bislang gibt es kein für Kanuten ohne große Bastelarbeit einsetzbares Licht, das vom BSH zugelassen ist. Die Firma HELLA bietet wohl eine geeignete Lampe an (NAVILED 360), die eher für kleine Motorboote gedacht ist, aber ihr fehlt noch die BSH-Zulassung und man muss für die 12-Volt-Stromversorgung selber etwas basteln. Weiterhin bietet der Kanuhandel neuerdings eine „Multistrobe Bootslampe“ mit einem 50 cm Verlängerungsstab an, aber leider auch ohne BSH-Zulassung. „Besser als gar nichts!“ könnte man meinen und selbst ein Alsterkäpt'n hatte mir mal diese Worte von seinem Fahrgastschiff aus zugerufen, als er mich im Dunkeln überholte und meine Lichterkonstruktion „bewunderte“.

Die fehlende BSH-Zulassung ist jedoch nur die erste Hürde eines solchen Rundumlichts.

Die zweite Hürde ist jene, dass es nicht reicht, wenn nur der Fahrtenleiter mit solch einem Licht ausgerüstet ist, sondern jedes Seekajak der ihn im Dunkeln begleitenden Kameraden muss ebenfalls mit einem Rundumlicht ausgerüstet sein.

Und die dritte Hürde? Nun, ein Licht, das mindestens 2 Seemeilen (= 3,7 km) leuchten soll, stört nicht nur den Kanuten, der dieses Licht führt, bei seiner Navigation, sondern es stört auch die Kameraden und letztlich vielleicht auch die gerade sich auf Kollisionskurs befindende Schifffahrt, die mit solch einem „Glühwürmchenschwarm“ vor sich zunächst nichts anzufangen weiß!?

In Anbetracht dessen, dass nicht wenige Küstenkanuwanderer das Bedürfnis haben, mal im Dunkeln entlang der Küste zu paddeln, und im Bewusstsein, dass dieses Bedürfnis nicht immer im Einklang zu bringen ist mit der SeeSchStrO, möchte ich hier nicht auf einen Kurzbericht über meine zwölf „wilden“ Nachttouren verzichten. Kann man doch nicht nur aus „guten“ Beispielen (Nr. 7), sondern auch aus „schlechten“ Beispielen etwas lernen! Oder?

1. Ost-schwedische Schärenküste: Wir befanden uns auf der kleinen Insel Häfsö in den ost-schwedischen Schären. Es war warm und windstill. Wir langweilten uns und kamen so auf die Idee, mal unsere Insel zu umrunden. Gesagt, getan! Eine Karte hatte ich auf Deck, aber ich würdigte sie keines Blickes. Weshalb auch, waren wir doch schon ein paar Stunden auf ihr. Dann ging's los. Draußen auf dem Wasser hatte man wohl uns sofort das Licht ausgeschaltet; denn da war es einfach viel dunkler als an Land. Aber was soll schon passieren, paddelten wir doch stets ganz dicht entlang des Ufers immer im Uhrzeigersinn. Irgendwann müssen wir doch wieder dort ankommen, wo wir gestartet waren. Nach der x-ten Bucht, in die wir hinein und wieder hinaus gepaddelt waren, weil sie sich als Sackgasse erwies, kam schließlich die x-1-te Bucht, die uns freien Wasserblick bis in die Dunkelheit gewährte. Aber es war wieder nur eine Bucht, die uns je-

doch immerhin die Sicht über die Insel hinüber zur anderen Inselfeite gewährte. „Hat jemand eine Taschenlampe dabei?“ fragte ich, um mal einmal auf die Karte schauen zu können; denn irgendwie brachten uns die vielen Buchten durcheinander. „Ja, hier!“ rief ein Kamerad und warf seine Taschenlampe zu mir hinüber. Zum Glück hatte er sie vorher eingeschaltet und zum Glück war sie waserdicht. Sie landete nämlich nicht in meinen Händen, sondern im Wasser und versank, um dann jedoch wieder aufzutauchen ... und erneut wieder unter zu gehen, bevor ich sie endlich aus dem Wasser fischen konnte. Im Schein der Taschenlampe erkannte ich dann auf der Karte, was für eine buchtenreiche Insel wir gerade umrunden wollten. Das nächste Mal würde ich die Buchten vorher zählen, um sie dann danach unterwegs Bucht für Bucht abhaken zu können.

2. Smalandsfahrwasser (Dänemark): Bei meiner nächsten Nachtfahrt um die dänische Insel Femö herum nahe des Großen Belt war ich dann schon etwas vorbereitet. Ich schaute mir vorher ganz genau unsere Insel an - sie sah quasi aus wie Afrika - und besprach vorher die Umrundung mit meinen Kameraden. Meine waserdichte Taschenlampe hingte ich an meine Rettungsweste. Sorgen machte sich keiner; denn der Vollmond leuchte hell und der Wind war eingeschlafen. Dann ging's los. Und wieder war es so, als ob jemand das Licht ausgeschaltet hätte. Der Vollmond schien wohl noch, aber er leuchtete nichts mehr an, als ob sein Licht von der Dunkelheit des Wassers verschluckt wurde. Auch jetzt paddelten wir wieder dicht entlang des Ufers. Nur mit Mühe konnten wir die vielen Stangen erkennen, an denen die Fischer ihre Netze und Reusen sicherten. Auch meine Kameraden konnte ich in der Dunkelheit kaum ausmachen, aber immerhin hören. Damit wenigstens ich besser erkannt werden konnte, schaltete ich mein Blitz-Rettungslicht ein, das 2x in der Sekunde aufblitzte. In der Zwischenzeit hatten sich jedoch unsere Augen so an die Dunkelheit gewöhnt, dass dieses Blitzfeuerwerk regelrecht störte. Dank eingebautem Kompass war es mir möglich aus der Richtung den Abschnitt auf der Insel zu erkennen, wo wir uns gerade befanden und irgendwann sind wir auch angekommen ... problemlos; denn es herrschten bei Vollmond Ententeichbedingungen und wir paddelten alle hoch motiviert – die anderen blieben bei den Zelten – und immer dicht am jederzeit zugänglichen Sandufer entlang.

3. Spiekeroog: Seit 3 Tagen blies es mit mindestens 8 Bft. An Paddeln war nicht mehr zu denken. Meine Kameraden konnten wegen des Windes nicht nachkommen. Für Sonntag ganz in der Frühe, kündigte der Seewetterbericht an, dass der Wind kurzzeitig abnehmen sollte, um dann auf 10 Bft. „aufzufrischen“. Sobald die Tide es erlaubte, wollte ich zurück ans Festland paddeln, d.h. die Option per Bootswagen zum Hafen zu rollern und dann per Fährschiff zurück nach Neuharlingersiel zu fahren, mochte ich vorerst nicht nutzen. Im Dunkeln baute ich das Zelt ab, im Dunkeln packte ich das Boot, im Dunkeln fuhr ich los und bei einsetzender Dämmerung kam ich an. Es blies so mit 4 Bft. aus Nordwest. Da ich den Wind, die Welle und die Dampfer fürchtete, nahm ich direkten Kurs auf den Hafen von Neuharlingersiel, d.h. ich paddelte über den gerade erst überspülten Janssand ... und musste folglich halb paddelnd und halb treidelnd die Wattfläche überwinden. Ja, wenn ich schon nicht die richtigen Lichter führen konnte, wollte ich wenigstens auf der „sicheren Seite“ paddeln.

4. Süd-norwegische Küste: Wir befanden uns unterwegs von Kristiansand nach Larvik. Bei der abendlichen Suche nach einem Platz für unsere Zelte kam Hektik auf. Ein Kamerade wurde von einer Muschelbank zwischen zwei Inseln festgehalten, verlor den Anschluss und im grellen Licht der untergehenden Sonne schließ-

lich die Gruppe aus den Augen. Nachdem wir einen Platz gefunden und unsere Zelte aufgebaut hatten, meinte plötzlich einer der Kameraden: „Wo ist Kai?“ Ich schickte drei Kameraden los auf die Suche: Einer paddelt zurück zur Muschelbank, einer suchte jede Bucht unserer Insel ab und einer geht in der Mitte der Wasserfläche vor unserer Insel auf Position! Aber der Kamerad war wie vom Wasser verschluckt. Kurz vor Mitternacht begab ich mich dann mit zwei Kameraden auf die Suche. Wir wollten zunächst einmal zu einem ca. 5 km entfernten Zeltplatz paddeln. Da es bei unserer Rückkehr sicherlich stockdunkel sein wird, gab ich einem der zurückgebliebenen Kameraden ein Blitz-Rettungslicht in die Hand und bat ihn in einer halben Stunden auf einem hohen Felsen am Wasser mit angeschaltetem Blitzlicht auf Position zu gehen, um uns die Rückkehr zu erleichtern; denn damals gab es noch keine GPS-Geräte ... aber auch noch keine Handys. Irgendwo auf unserer Insel haben wir dann unseren Vermissten aufgefunden. Er war in die Nachbargbucht gepaddelt, die über eine weitere Bucht verfügte, wo sich noch eine kleinere Bucht anschloss. Ja, und am Ende dieser Bucht saß er auf seinem Gepäck, als ob er auf uns gewartet hätte.

5. Westfriesische Watt (Niederlande): Bei einer Tour ins niederländischen Wattenmeer musst wir wegen der frühen Tide noch vor Einsetzen der Morgendämmerung starten, die ersten 2 Kilometer mit östlichem Kurs, dann die nächsten 3 Kilometer mit südlichem Kurs. Wir hatten die Nacht auf der damals noch etwa 3 m hohen Sandbank Simonszand verbracht, was heute nicht mehr erlaubt ist. Bei der morgendlichen Fahrtenbesprechung sahen wir am Horizont ein Licht, welches auf unserem Kurs lag. Das wollten wir beim Paddeln zunächst einmal anpeilen ... nur als wir in unseren Seekajaks saßen, war es verschwunden. Es war nämlich das Licht des Schornsteins des ca. 20 km entfernt liegenden Ortes Eemshaven, das gerade so über dem Horizont schaute, aber nur sichtbar war, wenn wir aus ca. 5 m Höhe hinüberschauten. So blieb uns nichts anders übrig, als per Kompass und Karte unsere ersten unbeleuchteten Fahrwassertonnen anzufahren, was nicht weiter schwierig war; denn bald dämmerte es.

6. Pilsumer Watt: Wir wollten vom Pilsumer Watt aus Richtung Borkum (Ost) starten. Das tut man am besten kurz nach Hochwasser, aber da war es noch tief-schwarze Nacht. Also setzen wir den Startzeitpunkt so spät fest, dass am Startort die ersten 500 m Wattfläche noch gerade so befahrbar war und wir bis zur einsetzenden Morgendämmerung nur ca. 1 Stunde paddeln mussten. Noch am Abend zuvor bekam jeder Kamerad eine Nummer und auf jedes der Seekajak wurde ein Leuchtstab geklebt. Frühmorgens wurde die Zelte abgebaut, gefrühstückt, das Gepäck in den Booten verstaut und die Seekajaks auf die Bootswagen gepackt. Dann ging es los durch die immer noch stockdunkle, windstille Nacht zur ca. 500 m entfernt liegenden Einsatzstelle. Unterwegs schwächelte ein Bootswagen und ein anderer streikte. D.h. ich musste zurückkehren und meinen Bootswagen zur Verfügung stellen. Die anderen sollten schon mal die Leuchtstäbe „knicken“, mit ihren Seekajaks einsetzen, sich im etwas tieferen Wasser im Päckchen sammeln und auf mich und den letzten Kameraden warten. Dass das Wasser praktisch weg war, merkte ich erst beim Einsetzen. Aber in der Not kommt man mit einem echten Seekajak auch ohne Wasser voran. Draußen rief ich die im Päckchen liegenden an, ließ durchzählen, da ich nicht alle Lichter sah und dann schlugen wir unseren geplanten Kurs entlang der Osterems ein und genossen die einsetzende Morgendämmerung.

7. Borkum: Wir biwakierten im Norden von Borkum und wollten hinüber ins niederländische Wattenmeer. Wenn es nach der Tide gegangen wäre, hätte wir im

Stockdunkeln starten und die Wattfläche im Nordwest samt Brandungszone umfahren müssen. Das wären 8 km Paddeln im kritischen Bereich. Ja, das war wirklich nicht nötig. Also packten wir unsere Boote auf die Bootswagen und rollerten über die Dünenwege entlang Borkum Stadt zum Badestrand im Westen. Als wir später mit den Seekajaks einsetzten Richtung Noorderpolderzijl war es schon hell ... und jeder von uns hat von Borkum etwas mehr gesehen als nur Sand und Wasser!

8. Fanö (Dänemark): Dieses Mal wollte ich südlich von Fanö auf der Sandfläche Peter Meyers Sand die Zelte aufbauen. Laut Expertenmeinung sollte das damals möglich sein. Wir hatten Niptide, d.h. das Wasser sollte nicht so hoch auflaufen, sodass die Chancen sehr groß waren, dass die Sandfläche nicht überspült werden wird. Aber bis auf einen Kameraden waren die anderen nicht nur „Warmduscher“, sondern auch „Wiesencamper“! Wir vereinbarten mit den zurückgebliebenen Kameraden für den nächsten Tag einen Treffpunkt im Watt und paddelten danach los in die Dunkelheit hinein. Es wurde immer dunkler, aber die von uns gesuchte Sandfläche nicht trockener. Irgendwann wurde das uns so unheimlich, dass wir beschlossen, zurück zu den Kameraden zu paddeln. Gesagt, getan, aber unterwegs lief das Wattfahrwasser trocken. Wir holten unsere Bootswagen heraus, packten unsere Seekajaks drauf und zogen los, um bald darauf im Schlick stecken zu bleiben. Also zogen wir gemeinsam erst das eine Seekajak hoch zum ca. einen gefühlten Kilometer entfernten Sandstrand von Fanö. Dann ging's zurück zum im Watt zurückgelassenen zweiten Seekajak. Aber wo war es? Nirgendwo in der Dunkelheit konnten wir es ausmachen, bis schließlich doch noch im Lichtstrahl unserer Taschenlampen ein auf dem Seekajak geklebter Reflexstreifen das Licht auffing und zurückstrahlte. Gott sei Dank! Aber wo ist denn das schon auf den Sandstrand gezogene erste Seekajak? Trotz Übung fanden wir es nicht sofort. Die restliche Strecke bis zu unseren Kameraden war dann ein Klax. Spät nach Mitternacht standen dann endlich unsere Zelte.

9. Römö (Dänemark): Wir kamen von Varde und biwakierten im Südwesten von Römö direkt hinterm Spülsaumen. Für den nächsten Tag war ein Frühstart nach Höjer angesetzt. Das bedeutete, im Dunkeln die Zelte abzubauen und bei Morgendämmerung zu starten. Aber die Kameraden wollten vorher noch unbedingt eine dritte Insel, nämlich Sylt, anlaufen. Dass wir dafür alles um 1 Stunde vorverlegen müssten, störte nur mich, aber ich war ja als einziger schon öfter auf Sylt angelandet. Abends war die Wasserfläche hinüber nach Sylt eine ebene graue Fläche, sehr früh morgens war sie einfach nur konturenlos schwarz. Bei Enteneichbedingungen paddelten wir los, gerieten dann aber recht bald in flacheres Wasser, wo sich Grundseen aufbäumten und brachen. Mit solch einem See-gang hatten wir bei Flaute gar nicht gerechnet, obwohl die Untiefen auf der Seekarte eingezeichnet waren. Aber wir hatten wohl nur das Ziel vor Augen und der Zustand des Weges dorthin interessierte uns wenig. Da wir die Grundseen eigentlich nur spürten und hörten, aber praktisch nicht sahen, rief ich recht bald zum Rückzug auf. Wer weiß, wie hoch sie weiter draußen noch aufliefen!? Wir paddelten dann noch einige Zeit entlang der Wattkante von Römö ... immer dicht an der Brandungszone vorbei. Bald darauf setzte die Morgendämmerung ein

10. St. Peter-Ording: Anlässlich der jährlichen Brandungsübungen setzte ich für hochmotivierte Küstenkanuwanderer nach dem abendlichen Grillen am Strand eine kurze Spritztour entlang der „brandungsfreien“ Brandungszone an. Wir wollten das Meeresleuchten erleben. Jeder war mit Stirnlampe bzw. wasserdichtem „Blinklicht“ ausgerüstet. Dann ging es in Dreier-Gruppen los und auch bald wie-

der zurück; denn es leuchte nirgends. Als wir wieder angelandet waren, bat ich um „Entschuldigung“ dafür, dass ich alle mit „falschen Versprechungen“ mit aufs Wasser gelockt hätte ... und trat mit meinem rechten Fuß einen Haufen feuchten Sand weg ... und mit dem Sand kullerten plötzlich -zig kleine Lichter über die Wattfläche.

11. Langeness: Mit der Abenddämmerung ging es los von Schlüttsiel nach Hilligenley (Langeness). 17 km Dunkelheit standen uns bevor. Jeder war mit einem Blinklicht und einer Stirnlampe ausgerüstet. Einer hatte den Kurs in seinem GPS-Gerät eingegeben und ich hatte eine wasserdichte Taschenlampe zur Hand, die so stark leuchtet, dass ich mit dem Strahl noch in 100 m Entfernung „Möwen von den Pricken schießen“ konnte. Damit war sichergestellt, dass wir bei den vorherrschenden Flautenbedingungen andere Schiffe auf uns aufmerksam machen konnten ... wenn auch nicht auf die „legale“ Art & Weise. Als wir das Langenesswattfahrwasser erreicht, war es stockdunkel, d.h. einzelne Seezeichen waren eigentlich erst dann zu sehen, wenn sie eine Bootslänge vorher vor uns auftauchten, aber „verfransen“ konnten wir uns nicht, denn nun lagen die Lichter der Warften von Langeness stets auf unserer Steuerbordseite. Dank GPS fanden wir die Tonnen und trafen sie beinahe auch. Irgendwann liefen wir auf eine Wattfläche auf. Ich wollte rüber treideln (und wäre dann in einem „Nebenfahrwasser“ gelandet), aber die Kameraden waren wohl zu faul zum Aussteigen und wollten lieber zurück. Und das war richtig so; denn so kamen wir wieder ins richtige Fahrwasser. Unterwegs lag vor uns plötzlich ein helles weißes Licht. Wir wurden nervös. War's ein Schiff oder nur „E:S.“ aus Kiel? Dann wurden wir nochmals nervös. Da stiegen am Rande Lichter auf, als ob auf einem beleuchteten Förderband Sand in die Höhe transportiert wurde. Schließlich identifizierte einer die Lichter als Teile eines Feuerwerks auf Pellworm, welches über den Horizont hinaus schoss. Ja, manchmal kann es in der Dunkelheit sehr unheimlich sein ... manchmal aber auch unheimlich spannend und schön.

12. Alster: Dieses Mal sollte es aufs Süßwasser gehen, nämlich auf die Außen- und Binnenalster (was die Lichterführung betrifft, gilt auch hier die SeeSchStrO), um den weihnachtlichen Glitzerglanz von Hamburg zu erleben. Wegen der kalten Jahreszeit musste jeder möglichst Neo oder Trockenanzug tragen, Schwimmweste anziehen, mit angeschalteter Stirnlampe paddeln, und zwar in Zweiergruppen. Von mir bekam jeder noch einen Leuchtstab, der aufs Heck geklebt wurde .... jedoch wegen der Kälte nur glimmen, aber nicht leuchten wollte, und einen gelben Reflexstreifen, der nicht um die Beine ,wie bei den Fahrradfahrern üblich, sondern um den rechten Arm gebunden werden sollte. So konnte ich im Falle einer Kenterung den „Kenterbruder“ mit meiner wasserdichten Taschenlampe schneller finden, sofern er mit seinem rechten Arm winkte. Zum Glück waren nur – und das vereinzelt – ein paar andere Kanuten unterwegs; denn meine Gruppe, die im „Entenmarsch“ hintereinander dicht am Ufer entlang paddelte, war wohl gut erleuchtet, aber ob uns der Führer eines Fahrgastschiffs hätte sehen und im sonstigen Lichtermeer am Rande der Alster als Kanuten erkennen können, da bin ich mir nicht so sicher. Zum Glück hatte ich ja meine stark leuchtende Taschenlampe dabei, mit der ich beim Start schon das Ziel hätte anleuchten können.

Text: U.Beier

Links:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf)

[www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Navigationslichter/Broschuere.pdf](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Navigationslichter/Broschuere.pdf)

-----  
06.12.11 Mittelmeer: Hurrikangefahr? (Wetter)

In der YACHT bezieht der Meteorologe Dr.M.Sachweh Stellung zum Thema:

„... ziehen bald Hurrikans über das Mittelmeer?“

Seine Kernaussage lautet:

„... Bestimmte Zutaten bei der Entstehung des Sturms und auch sein Aussehen im Satellitenbild sind einem tropischen Hurrikan sehr ähnlich: Sehr feuchte und verhältnismäßig warme Luftmassen, wie sie für das Mittelmeer im Herbst typisch sind, geraten durch Tiefdruckeinfluss in Rotation. Es bilden sich dadurch riesige Gewitterzellen, die dem jungen Tief erst den richtigen „Kick“ geben und den Wirbel verstärken. Entscheidend für eine solche Entwicklung ist das im Herbst noch ziemlich warme Wasser. Diese Extremstürme im Mittelmeer beziehen ihre Energie wesentlich aus der feuchtwarmen Luft über dem Meer. Da die Temperaturen des Mittelmeers aber niedriger sind als in der Karibik und die Gewässer auch nicht genügend Strecke für die Entwicklung des Wirbelsturms bieten, werden die Stürme auch nicht die Gewalt eines Hurrikans wie in der Karibik erreichen.“

Quelle: YACHT, Nr. 25-26/11, S.30 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)  
-----

05.12.11 „Pyro-Schein“ für Küstenkanuwanderer (Ausrüstung)

Das letzte Mal wurde hier am 31.07.08 Stellung zum „Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel“ bezogen:

[www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/080731.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/080731.html)

Der besitzt des „Fachkundenachweises“ (FKN), der auch als „Pyro“-Schein bezeichnet wird, erlaubt den Erwerb von pyrotechnischen Signalmitteln der Klasse T2 (z.B. Fallschirmsignalraketen mit einer Steighöhe von ca. 300 m und einer Brenndauer von ca. 30 sek., einer Helligkeit von 30.000 cd und einer Leuchtreichweite nachts von bis zu 55 km).

Seit einigen Jahren konnten lt. Sprengstoffverordnung (SprengV) u.a. nur noch Besitzer eines „Sportbootführerscheins“ diesen FKN erbringen. Das Bundesministerium des Inneren (BMI) wies auf Einspruch des DKV darauf hin, dass es für Kanuten möglich ist, sich bei der zuständigen Sprengstoffbehörde eine „Erlaubnis“ nach § 27 SprengG zu beantragen, um dann bei einer staatlich anerkannten Prüfung das Vorliegen der nötigen Fachkunde nachzuweisen.

Diskussionen im Internet haben auf den „PA-Bremen“ aufmerksam gemacht. Es handelt sich hier um einen staatlich anerkannten „Prüfungsausschuss“, der auch den „Pyro-Schein“ abnehmen und vergeben darf. Für Interessenten über 18 Jahre, die über keinen „Sportbootführerschein“ verfügen, bietet er einen „Sachkundenachweis“ (SKN) (mit integriertem „Fachkundenachweis“ (FKN)) an, den man nach bestandener theoretischer Prüfung (20 Fragen aus einem Fragenkata-

log aus 123 Fragen) und praktischer Prüfung erhält. Die Prüfung dauert 30 Minuten und kostet je nach Prüfungsort mind. 50,- Euro.

Wer also am Erwerb eines solchen „Pyro-Scheins“ interessiert ist, möge sich an den PA-Bremen wenden: [www.pa-bremen.de](http://www.pa-bremen.de) / Tel. 0421-4094390. Die Prüfungen werden auch außerhalb Bremens durchgeführt. Auf besonderem Wunsch hin, kann auch ein Prüfungstermin an einem bestimmten Ort nur für Kanuten angesetzt werden. Die Kosten des Kurses werden so kalkuliert, dass neben der Prüfungsgebühr auch die Spesen des Prüfers gedeckt sind.

Text: U.Beier  
-----

20.11.2011 Schutzhüllen (Ausrüstung)

In der YACHT stellt M.S.Kreplin in dem Beitrag:

„Dünne Haut, harte Schale: Test i-Phone-Schutzhüllen“

die Ergebnisse eines Tests von insgesamt 6 Schutzhüllen vor.

Die Hülle von AQUAPAC schnitt insgesamt bzgl.:  
Wasserdichtigkeit (IPX8 = dicht bis 5 m unter Wasser),  
Bedienbarkeit (seitlich angebrachte Tasten sind jedoch schwerer zu bedienen!),  
Ablesbarkeit & Abhörbarkeit  
Verschleiß  
und Preis (ca. 30 Euro)  
am besten ab. Die Wasserdichtigkeit wird über einen Press-Verschluss mit zwei Knebeln erreicht. Außerdem bietet der Hersteller verschiedene Größen an (z.B. geeignet für Handys, Digitalkameras und GPS-Geräte).

(Anmerkung: Das Hüllmaterial besteht aus einer sehr elastischen Folie, die nicht vergilbt und an Faltstellen nicht mehr so leicht bricht, wie es früher noch der Fall war.)

Die OTTERBOX (Defender) schnitt ebenfalls mit „gut“ ab, aber bietet nur einen „leichten Spritzwasserschutz“.

Der PELI (Hartschalenkoffer) ermöglicht keine Bedienung bei geschlossener Hülle. Außerdem macht der Hersteller keine Angaben zur Wasserdichtigkeit.

Das X-GEAR (Liquid Shield) ist wohl wasserdicht (IPX8), aber schlechter ablesbar und die Hülle verkratzt leicht.

Das MARINEPOOL (Mobile Pouch) hat nur einen Klettverschluss ist scheint wohl nur gegen Spritzwasser zu schützen.

Das MAGELLAN (Toughcase) ist nur bedingt wasserdicht (IPX7). Die verwendete Folie ist jedoch kratzempfindlich und der Preis von 200 Euro gewöhnungsbedürftig.

Quelle: YACHT, Nr. 24/11, S.88-92 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)  
-----

17.11.2011: Sichtprobleme: Nebel (Wetter)

Sichtprobleme beim Küstenkanuwandern sind nichts Neues. Die Ursachen sind vielfältig. Sie können an einer fehlenden, veralteten, wenig informativen bzw. nur unzureichend ablesbaren (See-)Karte liegen oder auch einfach daran, dass das Revier so unübersichtlich bzw. weitläufig ist, dass man nicht das findet, was man anpeilen möchte. Ein weiterer Grund kann in der mangelnden Sicht, d.h. der eingeschränkten Sichtweite, liegen, verursacht durch Staub, Sprühregen, Regen, Schnee oder Nebel/Dunst .... oder auch nur einer beschlagenen, nassen bzw. salzverkrusteten Brille.

Ursachen

Im Folgenden soll uns hier nur der Nebel als Ursache für die Sichtweitereinschränkung interessieren. Dabei ist Nebel nichts anders als eine Schichtwolke (= „nahezu strukturlose, einheitlich graue Wolkenschicht“), die bis ins „tiefste Wolkenstockwerk“, also bis zur Meeres- bzw. Landoberfläche reicht. (Vgl. zum Folgenden: Autorenteam des Seewetteramtes: Seewetter, DSV-Verlag (3.Aufl. 2009))

Nebel entsteht dann, wenn eine Luftschicht unter ihrem Taupunkt abgekühlt wird. Der in der Luft enthaltene Wasserdampf kondensiert dann zu Tröpfchen: Je dicker die Tröpfchen, desto „dicker“ der Nebel und desto dicker die Probleme.

Von Nebel wird dann gesprochen, wenn die Sichtweite unter 1 km liegt.

Beträgt die Sichtweite dagegen nur max. 200 m, herrscht „sehr dichter“ Nebel. Spätestens ab dann werden die vor einem liegenden Pricken eines Wattfahrwassers vom Nebel einfach „verschluckt“.

Die Sichtprobleme fallen jedoch viel früher an, nämlich schon bei „schlechter Sicht“ (Sichtweite zwischen 1- 4 km). Den Prickenweg können wir dann noch verfolgen. Beim Übergang aber ins tiefere Wasser, wo nicht mehr Pricken sondern Fahrwassertonnen gesetzt werden, und zwar für das deutsche Wattenmeer üblich im Abstand von 1 – 3 km, kann es schon bei „schlechter Sicht“ vorkommen, dass man beim Passieren einer Tonne die nächste Tonne noch nicht sehen kann, und zwar auch nicht mit einem Fernglas! Auch ist dann keine Orientierung an der Festlandsküste mehr möglich. Ist die doch meist mehr als 1 km entfernt bzw. so konturenlos, dass man sie im Dunst nicht mehr erkennen kann.

Die Gründe, warum Nebel an der Küste entstehen kann, sind unterschiedlich:

Grundsätzlich gilt bei Nebelbildung, dass die relative Luftfeuchtigkeit auf 100 % ansteigt (sog. Wasserdampfsättigung), sei es etwa, dass die nebelbildende Luftschicht abgekühlt wird bzw. ihr Luftfeuchtigkeit zugeführt wird:

- (1) „Warmwassernebel“: Kalte Luft strömt über warmes Wasser.
- (2) „Mischungsnebel“: Kalte, feuchte Luft trifft auf warme, feuchte Luft.
- (3) „Advektionsnebel“/„Kaltwassernebel“: Warme, feuchte Luft strömt über kaltes Wasser.
- (4) „Strahlungsnebel“/„Bodennebel“: In einer schwachwindigen, sternklaren Nacht kühlt warme, feuchte Luft am Boden ab.

(5) „Driftnebel“: Bodennebel treibt hinaus aufs Meer.

Und genauso wie Nebel entstehen kann, kann er auch wieder verschwinden, nämlich immer dann, wenn die neblige Luftschicht sich soweit erwärmt, dass die Temperatur über den Taupunkt ansteigt. Das trifft z.B. zu, wenn die Sonne die Luft aufwärmt und so dafür sorgt, dass sich der „Bodennebel“ wieder auflösen kann. Oder der nebligen Luftschicht wird Luftfeuchtigkeit dadurch entzogen wird, dass z.B. sehr trockene Luft über die neblige Luftschicht strömt und sich mit ihr vermischt. Schließlich kann aber auch bei „Driftnebel“ die Nebelschicht einfach weiter driften.

Übrigens, gerade im Herbst ist bei einer Hochdruckwetterlage über Land morgens Bodennebel zu beobachten, der dann aufs Meer hinaus treibt.

Was ist erlaubt?

Was machen wir, wenn wir plötzlich in Nebel geraten. Welche Route sollten wir paddeln?

Nun; der Regel 8 der „Zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler“ (hrsg. vom „Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ (BSH)) können wir vier Verhaltensempfehlungen entnehmen:

„Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel.“ D.h. wenn es neblig ist, sollten wir nicht starten, und wenn wir irgendwo angelandet sind, sollten wir dort solange bleiben, bis der Nebel sich wieder gelichtet hat.

„Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen.“ Das gilt auch dann, wenn wir die Position der Fahrwassertonnen in unserem GPS-Gerät gespeichert haben und meinen, genau am Fahrwasserrand entlang paddeln zu können.

„Zum eigenen Schutz ist ein sicherer Ort aufzusuchen und die Fahrt zu unterbrechen.“ Am sichersten für uns ist es dort, wohin keine Motor- und Segelboote hinkommen können, nämlich im flachen Wasser (z.B. Wattflächen, Brandungszone). Wir sollten folglich die nächste Wattkante bzw. den nächsten Strand anpeilen, dort anlanden und warten, bis ein „Paddeln auf Sicht“ wieder möglich wird.

Ist dieser „Ort“ nicht auf Dauer sicher, weil das Wasser steigt und die Wattfläche bzw. der Strand überspült wird, dann sollte ganz dicht entlang der Wattkante bzw. des Strandes getreidelt bzw. gepaddelt werden, aber möglichst nur dann, wenn wir die Wattkante oder den Strand noch sehen bzw. den Flachwasserbereich beim Paddeln mit dem Paddel noch spüren können.

Nur in großer Not sollte der Flachwasserbereich bei Nebel verlassen werden, und zwar auf dem sichersten Weg. D.h. es sollte um die Gefahr von Schiffskollisionen zu vermindern ein möglichst einfacher, d.h. gerader Kurs gewählt werden, der möglichst kein belebtes Fahrwasser kreuzt und dessen Ziel möglichst der nächste Ort ist, der nicht überspült werden kann (Festland bzw. Insel).

Führt dabei unser Kurs über noch trockengefallene Wattflächen, so könnten wir warten, bis diese Wattflächen überspült werden und ein Treideln bzw. Paddeln zulassen oder wir holen unseren Bootswagen heraus und rollern unser Seekajak über die Wattfläche.

„In jedem Fall sind bei verminderter Sicht die vorgeschriebenen Schallsignale zu geben.“ Für Boote unter 12 m Länge heißt das, alle 2 Minuten ein kräftiges Schallsignal abzugeben, z.B. mit einem x-beliebigen aber lauten Schallsignalgerät (z.B. Pfeife, Nebelhorn). Wer über ein UKW-Sprechfunkgerät verfügt, sollte zumindest solange, wie er meint, im Fahrwasser zu sein, in Abständen über Kanal 16 auf sich aufmerksam machen, ohne daraus jedoch die Berechtigung abzuleiten, sich länger als nötig im Fahrwasser aufzuhalten.

Was nun?

Wer schon länger auf dem Meer unterwegs ist, wird unweigerlich irgendwann mal was mit Nebel zu tun gehabt haben. Mich treibt es nun schon seit knapp 30 Jahren aufs Meer hinaus. Insgesamt fünf Mal geriet ich dabei in Nebel:

1983 passierte es das erste Mal. Es geschah im Juli vor Mariehamn (Alandinseln). Wir paddelten von einer Felseninsel, auf der wir unsere Zelte zurückließen, ca. 6 km hinüber zum Hafen von Mariehamn. Als wir uns mitten im Fahrwasser befanden, legte sich über uns eine schier undurchsichtige Nebelwand. Der unser Zielpunkt größer war als der Startpunkt, hielten wir unseren Kompasskurs und streiften bald darauf das nahe Ufer der Hauptinsel. Bald danach war der Spuk genauso schnell wieder vorbei wie er kam.

1994 kehrte ich im Mai mit einer Gruppe von einer größeren Helgolandrunde (Spieka-Neufeld, Neuwerk, Helgoland, St.Peter-Ording, Büsum, Neuwerk, Spieka-Neufeld) gerade nach Neuwerk zurück. Wir hatten die Vogelschutzinsel Trischen hinter uns gelassen und landeten am Gelb-Sand an. Als wir wieder weiter Richtung Neuwerk paddeln wollten, setzte Nebel ein (knapp 500 m Sicht). Ich ließ abstimmen, ob wir es wagen sollten, das ca. 3,5 km breite Unter-Elbe-Fahrwasser (sog. „Mittelrinne“) jetzt oder später zu queren, wenn es nur noch ca. 2 km breit ist!? Die Mehrheit entschied sich für später. Also paddelten wir am Rande des Fahrwassers Richtung Leuchtturm Vogelsand und besichtigten die nahe gelegenen Wracks. Mit dem Tidenkipp verbesserte sich plötzlich die Sicht und wir konnten ohne Sichtprobleme das Fahrwasser hinüber nach Neuwerk queren.

1998 wollte ich ebenfalls im Mai mit einer Gruppe von Spiekeroog aus zunächst übers Langeooger Watt und später seeseitig entlang Baltrum bis zum Ort paddeln. Gestartet werden sollte um 17.30 Uhr; denn es war Pfingstsonntag und auf dem Zeltplatz war viel los. Beim Packen der Seekajaks am Watt setzte plötzlich ein kühler Luftstrom und dann dicker Nebel ein. Voller Elan holte ich mein gerade erst erworbenes GPS-Gerät heraus und gab die Koordinaten der Tonnen ein, die wir auf der geplanten Route passieren wollten. Als ich so nach einer halben Stunde mit der Eingabe fertig war, wurde die Sicht auch wieder besser. So wie ich mich daran noch erinnere, wäre ich damals durch den Nebel gepaddelt, zumal auch keiner meiner Mitpaddler dagegen protestierte. Heute, 14 Jahre später, sehe ich das natürlich anders.

2005 wollte ich .... im Mai mit einer Gruppe von Spiekeroog kommend Langeoog entgegen dem Uhrzeigersinn umrunden mit Neuharlingersiel als Ziel. In Höhe Langeoog Ort machten wir Pause. Nachdem wir wieder in unseren Seekajaks saßen, setzte dicker Nebel ein, was uns nicht weiter unsicher machte; denn wir konnten uns stets dicht entlang der Wattkante um das Westende von Langeoog hangeln. Unterwegs wunderten wir uns, wie plötzlich riesig wirkende dunkle Gestalten vor uns auftauchten. Dabei waren es nur Wattwanderer, die sich ebenfalls

an der Wattkante orientierten. Ca. 2 km östlich des Hafens von Langeoog landeten wir an und diskutierten unsere Alternativen:

immer entlang der A-Fahrwassertonnen Richtung Neuharlingersiel paddeln;  
immer entlang der LW-Fahrwassertonnen des Langeooger Wattfahrwassers paddeln ... und dann weitersehen;

abwarten und dann entweder per Bootswagen bzw. per Boot in den Hafen von Langeoog fahren, um mit der Fähre weiter nach Bengersiel, den Hafen am nahen Festland zu kommen.

Mitten in der Diskussion lichtete sich der Nebel und wir konnten unsere Tour fortsetzen.

2009 wollte ich – natürlich wieder im Mai und wieder mit einer Gruppe - seeseitig von Langeoog nach Baltrum queren, als uns draußen am Rande der Wattfläche ganz plötzlich Nebel erwischte. Wir paddelten gerade entlang einer lang gestreckten, noch zu Langeoog gehörenden Sandbank im Gatt der Accumer Ee. Das Wasser lief noch ab. Als die Sandbank zu Ende war, landeten wir an und warteten auf Sichtbesserung, die sich dann auch nach etwa einer halben Stunde einstellte. Wenn die Sicht nicht besser geworden wäre, hätten wir mit beginnendem auflaufenden Wasser direkten Kurs auf das östlich gelegene Langeoog genommen. Sandbänke hätten wir dann treidelnd oder per Bootswagen überwunden bzw. einfach umpaddelt!?

Text: U.Beier

Links zu weiteren Nebelfahrten:

[www.seakayakermag.com/2007/August07/Safety01.htm](http://www.seakayakermag.com/2007/August07/Safety01.htm)

[www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070904\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070904_a.html)

[www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070201\\_c.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070201_c.html)

-----

15.11.2011 OCEAN PADDLER: Heft 27 zur Ansicht downloadbar (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 27. Ausgabe erschienen. Sie umfasst inkl. Werbung 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut:

G.Callahan: The Sea of Cortez (S.12-16)

D.Wilcox: Culling Mountains of Skye (S.18-22)

J.Allen: Around Ireland (S.24-28)

J.Allen: Going Hard. An Alpinistic Approach to Sea Kayaking (S.30-32)

Eila Wilkinson (Interview) (S.34-38)

L.Bird: Preventing Injuries (S.40-42)

N.Foster: New Foundland Squid (S.44-45)

D.Smith: 4 Star Training (S.46-50)

S.Osborne: The Pop-Out – How & Why (S.52-54) ("Kerzen" in der Brandung)

N.N.: Valley Etain 17-5 and RM (Kayak-Werbung!?) (S.56-58)

N.N.: Werner Corryvreckan and Shuna (Paddel-Werbung!?) (S.60-61)

Das Heft ist kostenlos downloadbar:

als Übersichtsexemplar:

<http://www.paddlepressmedia.com/3d-online/OP27-aug11/index.html>

als PDF-Datei:

<http://www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP27-wia23hco459aoiuy/OP27-digi-0811.pdf>

Ab sofort kann man auch lediglich die digitale Ausgabe abonnieren. Das Abo für 6 Ausgaben/Jahr beläuft sich auf 12,- Pfund (ca. 15,- Euro). Die Papierausgabe kostet demgegenüber Jährlich 30,- Pfund (ca. 35,- Euro).

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr.27/11 – [www.paddlepressmedia.com](http://www.paddlepressmedia.com)  
-----

02.11.2011 OCEAN PADDLER: Heft 26 zur Ansicht downloadbar (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 26. Ausgabe erschienen. Sie umfasst inkl. Werbung 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut:

S.Osborne: Kayaking Korea (S.12-18)

D.Wilcox: Return to Islay - The Wild Rhinns Coast (S.20-26) =>

[www.seakayakphoto.com](http://www.seakayakphoto.com)

R.Rovira Rius/A.Mata Cortada: The Kingdom of Tramuntana. The North Costa Brava (S.28-34)

Jon Turk: Interview (S.36-39) => [www.jonturk.ne/content/Blog](http://www.jonturk.ne/content/Blog)

M.Tozer: The Art and Science of Leadership (S.40-44) =>

<http://marktozer.blogspot.com>

D.Smith: Essential Course Two: Coastal Navigation and Tidal Planning (S.46-48)

A.Williams (Tiderace): Kayak Design (S.50-51)

A.Matthews: Assisted Sling Re-Entry - Stepping up (S.52-53)

N.N.: Yak Xipe Schwimmweste (S.56) (Werbung?)

D.Brown: Tiderace XTREME (517x55 cm; Vol. 370 Lit.) (S.58-60) =>

[www.tideraceseakayaks.com](http://www.tideraceseakayaks.com)

M.Pohla: Zegul Marine 530 (530x52 cm) (S.52-63) (Werbung) =>

[www.zegulmarine.com](http://www.zegulmarine.com)

Das Heft ist kostenlos downloadbar:

als Übersichtsexemplar:

[www.paddlepressmedia.com/3d-online/OP-26-0611/index.html](http://www.paddlepressmedia.com/3d-online/OP-26-0611/index.html)

als PDF-Datei:

<http://www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP26-ke78qi7333tdg71j/OP26-digi-iss.pdf>

Ab sofort kann man auch lediglich die digitale Ausgabe abonnieren. Das Abo für 6 Ausgaben/Jahr beläuft sich auf 12,- Pfund (ca. 15,- Euro). Die Papierausgabe kostet demgegenüber jährlich 30,- Pfund (ca. 35,- Euro).

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr.26/11 – [www.paddlepressmedia.com](http://www.paddlepressmedia.com)  
-----