

# Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 36/12)

(Aktuelle Infos: 1.06.12 – 31.08.12)

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

-----  
31.08.2012 BISKAYA MV (535x54cm; ca.360 Lit.Vol.) von Lettmann (D) (Ausrüstung)  
30.08.2012 PACE 18 (546x54 cm; ca. 340 Liter Vol.) von TIDERACE (Ausrüstung)  
28.08.2011 Freya ist wieder unterwegs (2. Etappe rund Süd-Amerika) (Geschichte)  
22.08.2012 ... und noch 'ne 3-Tages-Rundtour im Osten (Hiddensee) (Revier/Inland)  
21.08.2012 9. Seekajaktreffen Usedom & Co. (Revier/Ausland)  
20.08.2012 Ausrüstung – griffbereit verstaut? (Ausbildung)  
15.08.2012 Feststoffwesten (Schwimmhilfen) (Ausrüstung)  
14.08.2012 Rhodos (südlicher Dodekanes) (Griechenland) (Revier/Ausland)  
13.08.2012 Nebel (Wetter)  
12.08.2012 EPP 3 (Küste) – Kurs: Langeness & Co. (Revier/Inland)  
06.08.2012 XCAPE (540x55 cm; ca. 348 Liter Vol.) von TIDERACE (GB)  
05.08.2012 Rund Cres (Kroatien) im Outrigger (Revier/Ausland)  
04.08.2012 Seekajaktreffen im Halligmeer (Revier/Inland)  
03.08.2012 Rund Sylt: Vom Winde verweht (Kurs:EPP 4 (Küste)) (Revier/Inland)  
01.08.2012 Im Kajak von Grönland nach Kanada (Revier/Ausland)  
30.07.2012 Gruppenzusammenhalt bei Küstentouren (Ausbildung)  
15.07.2012 Bericht über einen Kurs „EPP 3 (Küste)“ (Ausbildung)  
08.07.2012 Neuwerk (Revier/Inland)  
30.06.2012 Hohe Paddelstütze (Ausbildung)  
14.06.2012 Thailand (Revier/Ausland)  
08.06.2012 Laguentour: Grado – Venedig (Revier/Ausland)  
06.06.2012 “Freya did it” – F.H. umrundet “Südzipfel” Südamerikas (Geschichte)  
05.06.2012 Fitness-Formel & Co. (Ausbildung)  
03.06.2012 12 wasserdichte Digitalkameras im Test (Ausrüstung)  
01.06.2012 „Fearless“ Freya: Buch über ihre Australienumrundung (Geschichte)  
-----

31.08.2012 **BISKAYA MV** (535x54cm; ca.360 Lit.Vol.) von Lettmann (D) (Ausrüstung)

Zunächst erst einmal einige Daten zum „**Biskaya MV**“ (MV = Medium Volume):

<p><u>Länge x Breite:</u> 535x54cm <u>Sitzluke:</u> 79x40cm (innen); 29 cm Höhe (vorne/innen); 23 cm (hinten/außen) <u>Volumen:</u> ca. 325 Liter lt. Herstellerangabe (eher jedoch: ca. 360 Liter (mit Wasser ausgelitert!)) <u>Volumenverteilung</u> (Bug + Tagesstaufach vorne / Cockpit / Tagesstauraum hinten + Heck): 78,5+8 / 169 / 33,5+71 Liter <u>Abschottung:</u> doppelt oder dreifach (Option) <u>Lukendeckel:</u> elastisch Deckel à la Kajak-Sport <u>Lukendeckelmaße:</u> Bug/Heck = je 1 großer ovaler Deckel (42x30 cm bzw. 44x26 cm); <u>Tagesluken (Option):</u> 2x je 1 runder Deckel (mit 15 cm Ø (vorne) bzw. 15-24 cm Ø (hinten)) <u>Schenkelstützen:</u> verstellbar <u>Sitz:</u> verstellbar mit Sitzpolster und Rückengurtpolster <u>Außennahtverklebung:</u> 20 mm <u>Toggle:</u> 2x (zu kurz!)</p>
---

Gepäcknetz: vorne und/oder hinten (das zweite hintere Netz als Option)  
Steuerung/Trimm: im Unterschiff integriertes Skeg (2 Varianten) bzw. als Option: im Unterschiff integriertes Multifunktions-Steuer, welches auch als Skeg verwendet werden kann (Aufpreis: ca. 150,-) bzw. „Flip Off-Steueranlage“ (nicht empfehlenswert)  
Kompass(Option): integriert (= Silva 70 P)  
Lenzpumpe (Option): der Hersteller empfiehlt eine fest eingebaute E-Pumpe; ohne dem Staufach vor der Sitzluke ist eine Fuß- oder Handlenzpumpe (z.B. „Compaq 50“) einbaubar; bei kleinem Staufach (6 Liter) lässt sich auch für Leute unter 180 cm eine Fußpumpe einbauen.  
Sonstiges: inkl. Kartenhaltgummis und Rettungshalteleinen  
weitere Optionen: 2 unterschiedliche Materialien; geringeres Volumen (Variante „LV“ = Low Volume); zusätzliche Deckfittings, Teilung; Bugschottwand auf Maß  
Farben: große Auswahl  
Grundpreis: ab 2.039,- Euro  
Infos: [www.lettmann.de](http://www.lettmann.de)

## Testgebiet/-bedingungen

Ich (170 cm; 78 kg) habe den **„Biskaya MV“** getestet anlässlich:

- einer im Juli 2012 durchgeführten 4-tägigen Tour im dem nordfriesischen Wattenmeer von Südwesthörn über Föhr (West), vorbei an Amrum hinüber zum Japsand und weiter nach Hooge, Langeness sowie Oland und zurück nach Südwesthörn bei Wind um die 4 bis 6 Bft.,
- einer im August 2012 durchgeführten eintägigen Tour auf dem Greifswalder Bodden von Freest (nahe Wolgast) über Insel Ruden nach Thiessow (Süd-Ost Rügen) und re-tour bei max. 3 Bft.

### (1) Beschreibung der „Papierform“

Das Besondere am **„Biskaya“** ist seine Steueranlage, die nicht – wie sonst bei LETTMANN üblich - am Ende des Hecks, sondern unter dem Unterwasserschiff im Rumpf integriert ist und sowohl als Skeg als auch als Steuer (= ganz heraus gelassenes Skeg) eingesetzt werden kann!! Bislang gab es so etwas nur beim **„Polar“**, einem Seekajak von LETTMANN, welches nicht mehr in seinem Prospekt angeboten wird. Als Steueranlage wird neuerdings das „Balance-Steuer“ eingebaut, welches jedoch nicht hinten am Heck festgeschraubt wird (wie z.B. bei den LETTMANN-Seekajaks **„Magellan“**, **„Archipel“** und **„Aurora“**), sondern so in den Rumpf integriert ist, dass das Steuerblatt im hochgezogenen Zustand nicht mehr zu sehen ist und folglich z.B. in der Brandung nicht mehr beschädigt werden kann.

Der **„Biskaya MV“** ist ein **seetüchtiges** Seekajak. Das **Material** ist gut verarbeitet und macht in der DCS-Ausführung einen sehr soliden Eindruck.

Er ähnelt etwas der „Eski“-Serie von Lettmann, ist aber eine **vollständige Neuentwicklung**. Es ist mit 54 cm Lettmanns schmalstes Seekajak (zum Vergleich: „Godthab XL“, „Eski 475“, „Eski 530“ = 55 cm; „Nordstern“, „Hanseat“, „Magellan“, „Archipel“, „Aurora“, „Tasman“ = 57-58 cm; „Meridian“ = 59 cm; „Baikal“ = 61 cm; „Sea Tour“ = 62 cm; „Explorer KI“ = 66 cm (Ausnahme: der 585 cm lange u. schlanke „Speedliner“ = 53 cm)).

Im **Bugbereich** weist er etwas mehr „Kielsprung“ auf (mehr als z.B. beim „Archipel“), was die Fahrt im Seegang bzw. das Kurven erleichtern soll, und im **Sitzbereich** verfügt er über einen „abgerundeten U-Spant“, und zwar gerade so viel U-Spant, dass das Seekajak nicht zu kipplig wirkt, weder beim bloßen Sitzen (= Anfangsstabilität), noch beim Kanten bis zum Süllrand knapp im Wasser (= Endstabilität). Am Rand des Sitzbereichs ist eine „sanfte Kante“ eingebaut, die dafür sorgen soll, dass man den **„Biskaya“** durch Ankanten leichter um die Kurve bekommt. Bei manchen britischen Seekajaks ist diese Kante jedoch sehr viel stärker ausgeprägt (z.B. von ROCKPOOL).

Das **Oberdeck** im Bugbereich ist nur schwach gerundet, d.h. nicht „gefirset“, was dazu führen könnte, dass der „**Biskaya**“ leichter beim Surfen „bohrt“, d.h. in die Welle sticht und dann nicht sofort wieder auftauchen will. Besonders deutlich könnte man so etwas feststellen, wenn man mit Brandungswellen surft. Leider lagen keine Brandungsbedingungen vor. Beim Surfen bei max. 60-cm-Seegang bohrte der „Biskaya“ jedoch nicht und lief zudem recht geradeaus!

Die **Volumen-Angaben** sind zweifelhaft. LETTMANN gibt 320 Liter an, ich selber habe mit einer Wasseruhr 360 Liter Volumen ausgemessen, wobei ich das Kajak randvoll mit Wasser füllte und es so auf dem Boden legte, dass möglichst keine Luftblasen im Rumpf zurückblieben. Beim Abfüllen eines 10-Liter-Wassereimers zeigte die Wasseruhr 10,2 Liter an, was einem Fehler von 2 % entspricht. Übertragen auf die 360 Liter wären das 7,2 Liter. D.h. weniger als 353 Liter dürfte der „**Biskaya MV**“ nicht haben.

### **Für wen ist nun solch ein 360-Liter-Kajak geeignet?**

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

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

1. Für alle, die genügend **Halt in der Sitzluke** finden; wobei zu bedenken ist, dass man in einem Seekajak nur im Seegang paddeln und rollen kann, wenn man über einen festen Sitz-, Fuß- und Schenkelhalt verfügt! Insbesondere die für den „**Biskaya**“ angebotenen verstellbaren Schenkelstützen bieten einem die Chance, ohne viel Bastelei den richtigen Schenkelhalt zu bekommen.
2. Für alle, die mit ihm auch bei einer **Probefahrt im Seegang** zurechtkommen; wobei zu berücksichtigen ist, dass anfangs jedes unbeladene Kajak etwas kipplig ist, aber man sich an die Kippligkeit gewöhnen kann und diese Kippligkeit abnimmt, wenn man mit Fahrtengepäck paddelt!
3. Für alle, die ihr **Fahrtengepäck** im „**Biskaya MV**“ verstauen können, wobei es eigentlich empfehlenswert ist, sein Gepäck am Seekajak auszurichten ... und nicht umgekehrt; denn ein Seekajak ist kein Kanadier in dem man 7-kg-Zelt, Tisch, Stuhl, Kühltasche, 2-Flammen-Kocher, Wock usw. usf. unterbringen kann!? Da der Gepäckraum (hier: ca. 191 Liter) eigentlich immer zu klein ist, empfiehlt es sich, gegen Aufpreis die Bug-Schottwand auf Maß einbauen zu lassen, d.h. auf die persönliche Beinlänge auszurichten. Dabei schlägt z.B. eine 170 cm große Person zwei Fliegen mit einer Klappe; denn zum einen vermindert sie dadurch das Cockpitvolumen von z.Zt. 169 Liter auf ca. 140 Liter, was bedeutet, dass im Falle einer Kenterung an die 30 Liter Wasser weniger zu lenzen ist, und zum anderen erhöht sich das Bug-Gepäckvolumen von 78,5 Liter auf ca. 108 Liter und das Gesamt-Gepäckvolumen von ca. 191 Liter auf ca. 221 Liter.
4. Für fast alle, die nur **Tagestouren** unternehmen wollen. Sie sollten jedoch darauf achten, dass das Gesamttransportgewicht (hier: Boots-, Körper-, Ausrüstungsgewicht) (gemessen in Kilogramm) mindestens bei 30% des Volumens des Seekajaks (gemessen in Liter) liegen sollte, was ca. 108 kg entspricht. Lt. Hersteller soll der „**Biskaya MV**“ max. 25 kg wiegen. Bei 3-facher Abschottung, 2 zusätzlichen Lukendeckeln, Kompass, Lenzpumpe und Skeg/Steuer kommt der „Biskaya MV“ sicherlich auf max. 30 kg. Wird dann noch für eine Tagestour ca. 10 kg Ausrüstung, Gepäck & Verpflegung/Getränke mitgeschleppt, sollte die Kanutin bzw. der Kanute mindestens 68 kg wiegen, wenn mit dem „**Biskaya MV**“ auch noch ab 4 Bft. Wind auf dem Meer gepaddelt werden soll; denn bei einer Beladung von unter 30 % fängt ein Seekajak an, immer windempfindlicher zu werden, so dass es im Extremfall im Seegang nicht mehr kontrolliert zu paddeln ist. Wer nun leichter als 68 kg ist und bevorzugt Tagestouren auf dem Meer mit seinem Seekajak unternehmen möchte, der sollte auf den „**Biskaya LV**“ (= Low Volume) zurückgreifen. Er hat wahrscheinlich ca. 30 Liter weni-

ger Volumen (sowie weniger Gepäckraumvolumen!) und „passt“ auch noch Personen, die ca. 10 kg weniger - also knapp unter 60 kg - wiegen.

## (2) Die erfahrenen Eigenschaften: „Seetüchtigkeit First“

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

### (a) Sitz-, Schenkel- & Fußhalt

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

Der richtige Halt von Gesäß, Schenkel und Füßen trägt zur Seegangstüchtigkeit bei und ermöglicht erst den Einsatz der flachen & hohen Paddelstütze bzw. das Eskimotieren.

Ich (170 cm; 78 kg) hatte von Anfang an einen guten **Sitz- und Schenkelhalt**. Lediglich der **Fußhalt** ist zu bemängeln, da die Fußpedalen des „Ergo-Steuerbocks“ etwas zu elastisch/schwammig sind und zur Verformung der Füße (= auf Dauer ungewohnt und schmerzhaft!) und zum Verrutschen der Füße in Richtung Mitte führen, was zur Folge hat, dass man ständig die Füße wieder nach außen drehen muss, um die Steuerpedalen effizienter bedienen zu können.

Etwas ungewohnt fand ich auch das „herausnehmbare Sitzpolster“. Als ich mit Trockenanzug paddelte, fiel mir es noch nicht auf, aber in dünner Nylon-Hose merkte ich jedoch plötzlich, dass sich das Sitzpolster mit jeder Gesäßbewegung verschob. Beim Eskimotieren könnte das u.U. von Vorteil sein, da dies die Rückenlage erleichtert, ansonsten mag dadurch der gezielte Einsatz der „hohen Paddelstütze“ erschwert werden!?

### (b) Kippligkeit

Ein kippliges Seekajak lässt sich nicht stressfrei paddeln. Spätestens im kabbeligen Seegang und beim Surfen gibt es dann Probleme. Genügt es doch, wenn man mit dem Seegang kämpfen muss! Warum soll man dann noch mit dem Seekajak bei Seegang Probleme bekommen ... nur weil es bei Flachwasserbedingungen etwas schneller läuft?! Meist erscheint einem zu Anfang ein Seekajak recht kipplig. Man gewöhnt sich jedoch daran. Diese Gewöhnungsphase sollte aber nach einer Wochenendtour endgültig abgeschlossen sein ... ansonsten wäre es das falsche Seekajak!

Der „Biskaya MV“ hat eine gute Anfangs- und Endstabilität. Ohne große Eingewöhnungszeit kam ich mit ihm bei der 4-tägigen Gepäcktour im Seegang gut zurecht. Trotz 5-6er Wind von vorn, von der Seite bzw. von hinten und dem dazugehörigen Seegang im Wattenmeer brauchte ich nur selten mit der Paddelstütze dafür zu sorgen, nicht zu kentern.

### (c) Seegangsverhalten

Wichtig ist es, dass man mit einem Seekajak den vorgegebenen Kurs einhalten und das geplante Ziel erreichen kann, und zwar auch dann, wenn es windet & wellt.

Bei **Flachwasser** hatte ich keine Probleme mit dem „**Biskaya MV**“. Er fährt auch ohne Steuer bzw. Skeg gut geradeaus. Lediglich bei kleineren Kabbelwellen von achtern hatte ich den Eindruck, dass das Heck etwas zu lebendig hin & her schwingt (= schwoit). Auch spritzen – für mich etwas ungewohnt – solche kleine Wellen im Bugbereich etwas höher als üblich, was vielleicht daran liegt, dass sich am Bug in Höhe der Außennahtverklebung eine Kante befindet. Ohne Gepäck konnte ich ihn gut beschleunigen. Erst ab 10 km/h begann der Bug aufzusteigen. Für einen kurzen Moment konnte ich im Sprint 12 km/h erreichen. Kurven konnten bei eingezogenem Steuer/Skeg mit Kanten und Bogenschläge prompt eingeleitet werden. Der Kurvenradius war eher kleiner als beim Kurven mit Steuer.

Bei **Seegang & Wind** sah das alles aber etwas anders aus: Bei Windstärken von 4 – 6 Bft. spritzen alle Seekajaks und kommt die Welle von achtern schwoit der „**Biskaya MV**“ nicht stärker als die übrigen Seekajaks.

#### → Probleme mit dem „Ergo-Steuerbock“:

Bei solch einem Wind und dem dazugehörigen Seegang kommt enormer Druck aufs Steuerblatt und somit auch auf die Steuerpedalen. Gerade beim Surfen kann man immer wieder erleben, dass die „Flip-Off“-Steueranlagen an ihre Grenzen stoßen, nicht nur weil das Steuerblatt vom Seegang ständig aus dem Wasser gehoben wird, sondern weil es hin & her wackelt und sich schließlich verbiegt.

Der „Ergo-Steuerbock“, der im „**Biskaya**“ eingebaut wird, stößt hier an seine Grenzen. Er reagiert dabei – wenn überhaupt - nicht sehr direkt, als ob die elastischen Steuerpedalen und die Steuerseile den Druck der Füße abdämpfen. Später an Land untersuchte ich mit Kameraden die Übertragung des Fußdrucks über die Pedalen und der Steuerseile auf das Steuerblatt. Wir konnten das Steuerblatt trotz Druck auf die Pedale mit einem Finger festhalten, ohne dass wir mit dem Finger einen stärkeren Gegendruck erzeugen mussten. Woran das liegt, kann ich nur vermuten:

1. Unter dem enormen Druck des Wassers auf das Steuerblatt (und zwar nicht nur beim Surfen, sondern auch bei raumem und seitlichem Wind bzw. wenn das Kajak luv- oder leegierig ist, verbiegen sich die sehr elastischen Pedalen und neutralisieren dadurch fast den Druck der Füße. Das bisschen Druck, das dann noch beim Steuerblatt ankommt, wird wohl anschließend noch von dem Steuerseil (aus Dyneema) abgedämpft.
2. Außerdem hatte ich den Eindruck, dass das wohl rundum laufende Steuerseil, welches sich automatisch nachspannt, wenn der „Ergo-Steuerbock“ in der Längsrichtung verstellt wird, bei starken Fußdruck durchrutschen kann, so dass der Druck nicht beim Steuerblatt ankommt!?

Zu Anfang der Tour bei 5-6 Bft. Gegenwind machte sich dieser Nachteil des „Ergo-Steuerbocks“ noch nicht so recht bemerkbar. Als aber dann der Kurs geändert wurde und der Wind seitlich von vorne blies, wurde der „**Biskaya MV**“ extrem leegierig; denn das Steuerblatt hing voll draußen und konnte bei dem Wasser- & Winddruck nur noch gerade gehalten, aber nicht mehr bewegt werden, da jeglicher Fußdruck von den Pedalen (?!), der Seilführung (?!) bzw. den Seilen (?!) neutralisiert wurde. Ich paddelte also wie mit einem Seekajak, dessen Skeg voll ausgefahren war. Wenn ein solches Seekajak vorher neutral getrimmt war, wird es dann mit herausgelassenen Skeg automatisch leegierig. Die Folge: Ich konnte das geplante Ziel mit dem „Biskaya MV“ nicht erreichen. Dazu wäre es erforderlich gewesen, etwa 30° gegen den Wind zu paddeln, der „**Biskaya MV**“ ließ aber nur noch einen Kurs von 90° seitab vom Wind zu, also „halber Wind“. Zudem musste ich meine Kameraden bitten, mich auf meinem Kurs zu begleiten, da ich nicht mehr manövrierfähig war.

Da ich zunächst im Unklaren war, warum das Steuerblatt nicht funktionierte, bat ich unterwegs zweimal einen Mitpaddler, das Steuerblatt herauszuziehen, aber es war herausgezogen. Dann zog ich das Skeg herein, aber wie ich später an Land feststellte, ließ es sich gar nicht mehr ganz hineinziehen. Ich bockte an Land das Heck des „**Biskaya MV**“ auf und prüfte die Beweglichkeit des Steuerblatts. Wenn kein Druck aufs Steuerblatt ausgeübt wurde, bewegte es sich, sonst jedoch nicht. Auch ließ sich das Steuerblatt wie ein Skeg verstellen. Als ich es jedoch ganz hinein ziehen wollte, riss das Steuerhochziehseil und das Steuerblatt hing ab dann uneinziehbar aus dem Heck heraus! Da ich nicht die Verklebung des Deckels, über den man Zugang zum Steuermechanismus im Heck hat, lösen wollte, klebte ich der Einfachheit halber den Steuerschacht zu und versuchte die nächsten 3 Tage ohne Skeg und Steuer zu paddeln. Ab dann war der „**Biskaya MV**“ nur noch bei direktem Gegenwindkursen

beherrschbar. Bei seitlichem, raumem bzw. achterlichem Wind war er zunächst sehr stark luvgerig. Durch Gewichtsverlagerung nach hinten konnte die Luvgerigkeit vermindert werden. Leider reichte jedoch die Zeit nicht aus, den Trimpunkt zu finden, bei dem der „**Biskaya MV**“ neutral läuft. So blieb mir nichts anderes übrig, als mit wiederholten Powerpaddelrundschlägen auf der einen Seite und sporadischen Heckruder- bzw. Konterschlägen auf der anderen Seite das Seekajak auf Kurs zu halten; ab und an, wenn der Seegang es erlaubte, konnte auch mit Ankanten eine minimale Steuerwirkung erzielt werden, wenn auch nur am Anfang und nicht stundenlang.

In Anbetracht dieser Erfahrungen kann ich nur empfehlen, auf einen Metallsteuerbock mit Alupedalen und Fersenablage (zur Erhaltung der Beinarbeit beim Paddeln) inkl. Niro-Stahlseilen (mit 2 mm Ø) zurückzugreifen, damit der Fußdruck beim Steuern am effizientesten aufs Steuerblatt übertragen werden kann.

Um diese Empfehlung auf ihre Richtigkeit zu überprüfen, bat ich LETTMANN, mir nochmals den „**Biskaya MV**“ als Testboot zur Verfügung zu stellen, dieses Mal aber ausgerüstet mit einem Steuerbock aus Metall. Bei einer anlässlich des 9. Seekajaktreffens des Bezirks Ostseeküste (LKV Mecklenburg-Vorpommern) ca. 35 km langen Tour von Freest (Wolgast) nach Rügen und zurück bei max. 3 Bft. hatte ich kein einziges Mal den Eindruck gehabt, dass die Kraftübertragung von den Füßen über die Steuerpedalen hin zum Steuerblatt irgendwie abgemildert wurde. D.h. der Fußdruck wurde sofort wirksam auf das Steuerblatt übertragen, und das obwohl die Steuerseile aus Dyneema war. Insofern kann wohl davon ausgegangen werden, dass die integrierte Steueranlage des „**Biskaya MV**“ voll funktionstüchtig ist, wenn statt des „Ergo-Steuerbocks“ ein Steuerbock aus Metall verwendet wird.

#### → Probleme mit dem Drehmechanismus des integrierten Balance-Steuerblatts:

Außerdem konnte ich feststellen, dass der Drehmechanismus des Steuerblatts recht ungeschützt im Steuerblattschacht montiert ist. Die Folgen: Beim Anlanden kann Sand bzw. Schlack den Drehmechanismus so verschmutzen, dass man das Steuerblatt nicht mehr herunterschieben kann. Okay, damit man das Steuerblatt aus dem Steuerschacht wieder herausziehen kann, hat der Hersteller ein dünnes Seil – wie es auch bei vielen Skeg-Seekajaks anzutreffen ist - am Steuerblatt befestigt. Leider fällt dann das Steuerblatt nach dem Herausziehen nicht immer ganz bis zum Anschlag hinunter, d.h. es bleibt ca. 20° vorher in Schräglage hängen, was zusätzlich dazu führt, dass das Steuerblatt nur mit kräftigen Fußdruck zu bewegen ist. Ich empfehle daher, den Drehmechanismus des Steuerblatts ca. 2 cm höher zu befestigen, um so ihn etwas mehr vor direkten Grundberührungen zu schützen.

Übrigens, bei der integrierten Steueranlage, welches im „**Biskaya**“ Verwendung findet, handelt es sich um eine Variante der von LETTMANN neuerdings angebotenen „Balance Steueranlage“. Die Empfehlung, diese Anlage am Heck ca. 2 cm höher zu befestigen, möchte ich daher auch für all seine Seekajaks aussprechen, die mit der „Balance Steueranlagen“ ausgerüstet sind, damit diese nicht nur vor Verschmutzungen durch Sand bzw. Watt, sondern auch vor Grundberührung beim Starten und Anlanden geschützt werden. Habe ich es doch beim „**Archipel HV**“ erlebt, dass sich im Uferbereich fest sitzende Steine, Wurzeln o.ä. hinter dem unteren Teil der Steueranlage so verfangen können, dass man – wenn man nicht nochmals aussteigen möchte - dann nur noch mit Kameradenhilfe starten kann.

#### **(d) Navigationstüchtigkeit**

Zumindest auf Tidengewässern ist mit **Seekarten** zu paddeln, die so geschnitten sind, dass man möglichst bis zum nächsten Landgang nicht das Kartenblatt wechseln muss. Um die Seekarte zu schonen, bietet es sich an, aus der Seekarte entsprechend Ausschnitte zu kopieren (am besten: **DIN-A3-Format**) und danach einzulaminieren. Anschließend sollte man

dann die einlamierte Seekarte sicher vor Brandung & Wind auf dem Kartendeck lagern und einsehen können, und zwar sowohl im Hoch- und Querformat.

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

Bei dem ausgeliehenen „**Biskaya MV**“ war diese Lagerung nicht möglich, weil zum einen ein Gepäcknetz störte, welches etwas vor der Sitzluke auf dem Kartendeck befestigt war. Es waren aber keine weiteren Gummis verfügbar, die die Seekarte hätten halten können. Dieser Mangel ist jedoch leicht behebbar, und zwar durch den Einbau 2 zusätzlicher Deckfittings ca. 10 cm vor dem Süllrand (Im LETTMANN-Prospekt 2012, S.8, findet man ein Foto vom „**Biskaya**“, wo solche Deckfittings zusätzlich angebracht sind!). Auf diese Weise ist es möglich, die Seekarte mit 2 Gummis zu befestigen, wobei das 2. Gummi zugleich das Gepäcknetz hält. Aber das ist zunächst nicht weiter kritisch, denn der letzte Rest der Seekarte wird halt unter das Gepäcknetz gelegt. Aber was ist, wenn gerade auf diesem Seekartenteil die Infos stehen, die man zur Navigation braucht. Nun, dann muss die Seekarte etwas weiter Richtung Sitzluke auf die Spritzdecke gezogen werden, was jedoch dazu führt, dass die Seekarte nur noch von einem Kartenhaltegummi gehalten wird und somit leicht vom Deck gespült oder geweht werden kann. Um das zu verhindern, schafft man sich eine Spritzdecke mit einem Kartenhaltegummi an, bei der auch die DIN-A3-Seekarte im Querformat gelagert werden kann, oder man sorgt dafür, dass die beiden Bug-Rettungshalteleinen nicht vor dem Süllrand enden, sondern bis zu jenen beiden Deckfittings läuft, die beim „**Biskaya**“ serienmäßig etwa im ersten Drittel unterhalb der Sitzluke befestigt sind. Anschließend verbindet man die beiden Rettungshalteleinen mit 1 bis 2 zusätzlichen Kartenhaltegummis, die man frei entlang der Rettungshalteleine hin und her verschieben kann, so wie wir es brauchen. Und wenn wir diese zusätzlichen Gummis nicht brauchen, schieben wir sie vor den Süllrand, so dass sie nicht beim Ein- bzw. Wiederaussteigen – egal ob an Land oder im Wasser – stören. Auf diese Weise hat man die Möglichkeit, die Seekarte etwas näher vor sich zu platzieren, so dass man auf ihr wirklich all die Seezeichen finden kann, nach denen man sucht, ohne dass Wind & Welle allzu leicht einem die Seekarte von Deck wehen bzw. spülen kann!

Der gut sichtbar zwischen Gepäcknetz und Buglukendeckel auf dem Vorderdeck integrierte **Kompass „Silva 70 P“** erleichtert einem die Navigation.

### **(e) Kentertüchtigkeit**

Ein Seekajak ist kentertüchtig, wenn es nach einer Kenterung hochrollbar ist bzw. wenn man nach einer Kenterung mit Ausstieg wiedereinsteigen und weiterpaddeln kann. Das setzt einen entsprechenden Halt in der Sitzluke und eine Spritzdecke voraus, die sich beim Kentern nicht vom Süllrand löst (sofern man eskimotieren will), bzw. eine mindestens doppelte Abschottung, Rettungshalteleine, Toggles und eine Lenzpumpe.

Der „**Biskaya MV**“ bot mir den entsprechenden Sitzhalt, der zum Rollen erforderlich ist. Da mir keine Spritzdecke zur Verfügung gestellt wurde, griff ich auf meine elastische Spritzdecke „Aquatherm Spray Deck“ (Größe: Keyhole A inkl. 4 Halterungen für die Befestigung von 2 Kartenhaltegummis) vom britischen Hersteller REED-CHILLCHEATER zurück, die zufällig passte.

Der „**Biskaya MV**“ verfügt über ausreichende Rettungshalteleinen, sofern – wie im Prospekt abgebildet – 2 weitere Deckfittings ca. 10 cm vor dem vorderen Süllrand befestigt und mit der Rettungshalteleine verbunden werden. Die beiden Toggles an Bug und Heck sind im Prinzip okay, müssen jedoch über ein längeres Befestigungsseil verfügen, damit man nach einer Kenterung mit Ausstieg beim Halten des „**Biskaya**“ im Wasser nicht die Hand abgedreht bekommt, wenn sich das Seekajak z.B. in der Brandung mal um die Längsachse drehen sollte.

→ [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)

Die Abschottungen sind okay. Die Schottwand hinter der Sitzluke ist dicht genug am Süllrand platziert und gegen Aufpreis kann die Bugschottwand nach Maß eingebaut werden, so dass mit der Verkleinerung des Cockpitvolumens zugleich das zu lenzende Wasser vermindert werden kann.

Zum Lenzen bieten sich Lenzpumpen an. LETTMANN baut als Option eine E-Lenzpumpe ein und auf extra Wunsch auch – sofern kein Tagesstaufach vor der Sitzluke eingebaut wird – eine Fußlenzpumpe (nur bei Solo-Touren empfehlenswert) oder eine Handlenzpumpe (= „Compaq 50“). Ich persönlich ziehe die eingebaute Handlenzpumpe vor, da sie effizienter und leichter handhabbar ist. Die vielfach eingesetzten tragbaren Handlenzpumpe sind demgegenüber die „letzte“ Wahl, da sie unhandlich, nicht schnell verfügbar, verlierbar und nur bei wenig Seegang effizient eingesetzt werden können. Da die E-Lenzpumpe nur unwesentlich teurer als die integrierte Handlenzpumpe ist, gilt es, das Risiko abzuwägen, dass sie u.U. reparaturanfälliger ist als eine integrierte Handlenzpumpe.

#### **(f) Reisetüchtigkeit**

Ein Seekajak ist reisetüchtig, wenn es über genügend Stauraum verfügt, um die nötige Ausrüstung inkl. Verpflegung & Getränke mehr oder weniger griffbereit transportieren zu können.

Der „**Biskaya**“ bietet zwei große Stauräume im Bug und Heck an, die mit je einem großen elastischen ovalen Lukendeckel (à la KAJAK-SPORT der Größe 42x30 bzw. 44x26 cm) wasserdicht verschlossen werden können. Der „**Biskaya MV**“ verfügt nach meinen Berechnungen über ein Gepäcktransportvolumen von ca. 191 Liter (und zwar: Bug = ca. 86,5 Liter / Heck = ca. 104,5 Liter). Das ist zumindest aus der Sicht eines Fuß- bzw. Rad-Wanderers genug. Im Vergleich zu meinem von PIETSCH & HANSEN gebauten „**Oland**“ (530x55 cm; Gesamtvolumen = ca. 322 Liter; Gepäcktransportvolumen = 190 Liter (und zwar: Bug = 87 Liter / Heck = 103 Liter)) könnte man jedoch vom „**Biskaya MV**“ bei 360 Liter Gesamtvolumen etwas mehr als 191 Liter Gepäcktransportvolumen erwarten. Die Lösung liegt hier in der auf Maß eingebauten Bug-Schottwand. Gerade Leute bis 175 cm Größe hätten hier die Chance, das Bugvolumen um mindestens 30 Liter zu erhöhen.

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

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

Weiterhin wird als Option für den Heckbereich eine dritte Schottwand angeboten, um den Stauraum zu unterteilen. Auf diese Weise wird ein kleinerer Stauraum direkt hinter der Sitzluke geschaffen, welcher insbesondere bei Tagesfahrten von großem Vorteil ist, da man dann das wenige Gepäck, das man hat, dicht hinter der Sitzluke lagern kann, ohne dass es im ganzen Heckbereich hin & her rutscht. Beim „**Biskaya MV**“ verteilt sich dadurch das Stauvolumen im Heck in Höhe von 104,5 Liter auf ein Stauraum hinter der Sitzluke mit 33,5 Liter (zugänglich über einen runden Lukendeckel mit 15 bis 24 cm Ø) und einem weiteren Stauraum, der bis zum Heck reicht, mit 71 Liter (zugänglich über einen großen ovalen Lukendeckel der Größe 44x26 cm). Hierbei ist anzumerken, dass der hintere Heckstauraum durch den Einbau von Skeg bzw. Steuer im hinteren Bereich etwas eingeengt ist. Man kann jedoch damit leben, sofern man es schafft, schmalere Gepäckstücke dort zu verstauen. Wenn man diese Gegenstände wieder problemlos herausholen möchte, sollte man sie vorher mit einem Seil sichern.

Für was man sich entscheidet, ist eine ganz persönliche Angelegenheit. Wer mit seinem Seekajak nur Tagesfahrten unternimmt, wird mit solch einem Heck-Tagesstauraum sehr zufrieden sein; denn nun kann sein Tagesgepäck wohl geordnet in diesem Stauraum direkt hinter der Sitzluke lagern.

Wer mit seinem Seekajak fast nur Gepäckfahrten unternimmt und über wenige große Päckchen verfügt (z.B. für Zelt und Schlafsack), der wird feststellen, dass bei einem weiteren Heck-Tagesstauraum für diese Säcke dann kaum noch Platz mehr im hinteren Heckstauraum ist. Auf der anderen Seite kann er sich freuen, dass er sein ganzes „Gerödel“ (also alles Kleinzeug wie WC-Papier, Regenschirm, Schuhe, Gaskartusche, Wasserflaschen, Verpflegung usw. usf.) dort im Heck-Tagesstauraum – jedoch nur lose – verstauen kann. Das finden mache prima, auch wenn dadurch der größte Stauraum eines Kajaks (nämlich dicht hinter der Sitzluke) für die kleinsten Gepäckstücke reserviert wird, Gepäckstücke, die man sonst irgendwo und überall in einem Seekajak - wenn auch ungeordnet – unterbringen könnte.

Schließlich gibt es als weitere Option eine „Tagesstaufach vor der Sitzluke“. Es ist recht praktisch und eignet sich dafür, z.B. Seenotsignalmittel, Kamera, Sonnencreme, Mückenmittel, Brieftasche, Schlüssel usw. usf. zu verstauen. LETTMANN bietet solche Fächer in der Größe 6 Liter bzw. 9 Liter an. Wenn man unterwegs schnellen Zugriff zu den verstauten Sachen haben möchte, sollte man sich für das kleinere Staufach entscheiden; denn in dem 9-Liter-Fach passt so viel Kleinzeug hinein, dass man unterwegs im Seegang kaum in der Lage sein wird, mit einem Handgriff genau das zu finden, wonach man sucht! Ob man ein solches Staufach wirklich haben möchte, sollte man sich gut überlegen; denn man muss dann auf die integrierte Fuß- bzw. Handlenzpumpe verzichten und stattdessen auf eine effiziente aber pflegebedürftige E-Lenzpumpe bzw. die unhandliche tragbare Handlenzpumpe zurückgreifen.

Last not least sollte ein Seekajak über mindestens ein Gepäcknetz verfügen, das geschützt vorm Seegang hinter der Sitzluke liegt, wo griffbereit Gegenstände verstaut werden können, auf die man auch bei stärksten Seegang Zugriff haben möchte (z.B. Seenotblinklicht, Seenotsignalmittel, Schleppleine, Trinkflasche, Tagesverpflegung, Paddelfloat). Als Option werden solche Gepäcknetze angeboten, und zwar im genügenden Abstand vor der Sitzluke, damit die Seekarte sichtbar gelagert werden kann, bzw. hinter der Sitzluke. Für den Fall, dass hinter der Sitzluke ein dritter Stauraum eingerichtet ist, sollte jedoch eine Ecke des Gepäcknetzes per Haken aushängbar sein, damit der Zugang zu dem dritten Lukendeckel nicht erschwert wird.

Ich paddelte eine Version mit insgesamt 4 Lukendeckel. Alle Deckel hielten so dicht, dass kein Wasser in die Stauräume eindrang.

Bei der Platzierung der großen ovalen Gepäcklukendeckel hat sich jedoch folgendes Problem gezeigt:

Die Rettungshalteleine laufen sehr dicht an diesen Lukendeckeln entlang. Beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung könnte es daher passieren, dass der „Kenterbruder“ so heftig an der Rettungshalteleine zieht, dass die Rettungshalteleine sich am Gepäcklukendeckel verhakt und ihn öffnet. Als Lösung bietet sich dafür eine Verlegung der Deckfittings an, um die Rettungshalteleine etwas weiter weg vom Lukendeckel laufen zu lassen. LETTMANN hat sich aufgrund meiner Kritik dazu entschieden, zusätzlich je 2 Hacken im Bug- und Heckbereich festzuschrauben, die dafür sorgen sollen, dass die Rettungshalteleinen nicht zu dicht an den Gepäcklukendeckeln entlang laufen.. Ich selber hatte mich bei dem Testboot damit beholfen, eine Elastikleine an beiden Seiten der Rettungshalteleine zu befestigen, um diese dann anschließend so über die Gepäcklukendeckel zu verschieben, dass die Rettungshalteleinen über den Gepäcklukendeckel entlang liefen und auf diese Weise zusätzlich die Lukendeckel vor dem Verlust sicherten. Für den Bug-Gepäcklukendeckel hatte das den Vorteil, dass ich bei Pausen unterwegs auf dem Wasser oder an Land das Paddelblatt unter diese Elastikleine schieben und das Paddel dort lagern konnte, ohne dabei das Oberdeck im Bugbereich zu verkratzen.

## Fazit

Der „**Biskaya MV**“ ist ein seetüchtiges Seekajak, das bei genügend Trimm-Erfahrungen auch ohne Skeg bzw. Steuer paddelbar ist. Die hier von mir kritisierten Punkte sind alle mit wenig Aufwand und wenig Zusatzkosten behebbar. Wenn LETTMANN bereit ist, seine „**Balance-Steuerbock**“ durch einen Steuerbock aus Metall zu ersetzen, dürfte die integrierte Steueranlage effizient funktionieren, und zwar nicht nur bei Ententeichbedingungen, sondern auch auf hoher & rauer See.

Link: [www.lettmann.de/catalog/product\\_info.php/cPath/21/products\\_id/1376](http://www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/1376)  
-----

30.08.2012 **PACE 18 (546x54 cm; ca. 340 Liter Vol.)** von TIDERACE (Ausrüstung)

Der us-amerikanische SEA KAYAKER hat jetzt auch das sechste Seekajak von TIDERACE (GB) getestet, und zwar nach dem: (\* = Wasserlinienlänge)

- XPLORE (getestet im Juni 2011) (547/478\*cmx53 cm; ca. 326 Liter Vol. – lt. Hersteller = 380 Liter)
- XCAPE (getestet im Aug. 2012) (540/472\*cmx55 cm; ca. 313 Liter Vol. – lt. Hersteller = 360 Liter)
- XCITE (getestet im April 2011) (530/455\*cmx55 cm; ca. 310 Liter Vol. – lt. Hersteller = 366 Liter)
- XTREME (getestet im Oktober 2011) (516/443\*cmx55 cm; ca. 335 Liter Vol. – lt. Hersteller = 370 Liter)
- XTRA (getestet im April 2012) (505/433\*cmx57 cm; ca. 321 Liter Vol. – lt. Hersteller = 369 Liter)

nun auch den:

- PACE 18 (getestet im Oct. 2012) (546/501x54 cm; ca. 340 Liter Vol. – lt. Hersteller = 373 Liter, serienmäßig mit „SmartTrack Rudder“)

**Lt. TIDERACE soll der PACE 18 geeignet sein für Leute bis 188 cm, die bis zu 100 kg wiegen und es vorziehen, mit ihrem Seekajak möglichst schnell zu paddeln.**

Im SEA KAYAKER findet man Infos über diverse **technische Daten** einer großen Vielzahl von Seekajaks, wie z.B. über:

- **Wasserwiderstand** in Abhängigkeit von der Beladung und der Geschwindigkeit,
- **Wasserlinienlänge** in Abhängigkeit von der Beladung,
- sowie über das **aufrechtende Moment** in Abhängigkeit von der Beladung.

Diese technischen Daten sind **objektiv, neutral & reproduzierbar**, aber bilden die Wirklichkeit nicht immer zu 100 % ab. Sie werden beim SEA KAYAKER per Computersimulation ermittelt und können mit Ausnahme der Wasserwiderstandswerte auch im Internet abgerufen werden: [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com) >Articles >Kayak Reviews

Möchte man etwas über das **Geschwindigkeitspotenzial** der 6 Seekajaks erfahren, muss man die Wasserwiderstandswerte miteinander vergleichen (s. auch Übersicht):

- Bei 4 kn (= 7,4 km/h) sind die Unterschiede zwischen den 6 Seekajaks minimal:

<ul style="list-style-type: none"><li>➔ 1,63 kg bei XPLORE, XCITE und XCAPE,</li><li>➔ 1,65 kg bei XTREME,</li><li>➔ 1,66 kg bei XTRA</li></ul>
---

→ 1,71 kg bei PACE 18

wobei jedoch deutlich wird, dass der stärkere Kielsprung des XTREME und XTRA, aber auch die längere Wasserlinienlänge des PACE 18 zu einer minimalen Erhöhung des Wasserwiderstandes führt.

- Insbesondere aber ab 6 kn (= 11,1 km/h) sind die Unterschiede jedoch „geschwindigkeitsentscheidend“:

→ 5,41 kg bei PACE 18, (546/501\*cm x 54cm)  
→ 6,24 kg bei XPLORE (547/478\*cmx53 cm);  
→ 6,55 kg bei XCAPE,  
→ 6,63 kg bei XCITE ,  
→ 6,83 kg bei XTRA (505/433\*cm x 57cm),  
→ 7,05 kg bei XTREME (516/443\*cm x 55cm).

D.h. das kürzere und mit mehr Kielsprung ausgestattete „Playboat“ XTREME ist dann merklich langsamer, der längere und schmalere „Cruiser“ XPLORE merklich schneller und der auf Wasserlinienlänge und „Rundspant“ ausgelegte „Racer“ PACE 18 sehr deutlich schneller, aber nicht so schnell, wie die wirklich schnellen Konkurrenz-Modelle:

→ 5,32 kg bei EXTREME von CURRENT DESIGNS (CDN) (577/510\*cm x 55cm).  
→ 5,22 kg bei VIVIANE von KAJAK-SPORT (FIN) (580/538\*cm x 55cm),  
→ 5,22 kg bei INUK von KIRTON (GB) (550/535\*cm x 51 cm),  
→ 4,92 kg bei BAIDARKA von TAHE (EST) (547/533\*cm x 55cm),  
→ 4,79 kg bei FW 2000 MOSKITO von NELO (P) (562/548\*cm x 44cm),  
→ 4,66 kg bei 18X SPORT von EPIC (USA) (549/540\*cm x 56cm),  
→ 4,12 kg bei RAPIER 20 von Valley (GB) (607/598\*x45cm),

wobei ich mich jedoch „wundere“, dass der kürzere, breitere und mit mehr Kielsprung konstruierte XTRA ab 5 kn bessere Wasserwiderstandswerte aufweist als der XTREME; und dass der PACE 18 trotz geringem Kielsprungs eine geringere Wasserlinienlänge aufweist als die Konkurrenz-Modelle der 18-Fuß-Klasse (= ca. 549 cm Länge).

## Übersicht: Technische Daten lt. SEA KAYAKER (2012)

-----  
Zum Vergleich die Daten eines Renn-Seekajaks: (\* Wasserlinienlänge)

-----  
RAPIER 20 (607/598\*x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 2,64 kg** / 6 kn = 4,12 kg

+++++

PACE 18 (546/501\*cm x 54cm; ca. 340 Liter Vol.) - Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,71 kg / 5 kn = 3,06 kg / 6 kn = 5,41 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 13 Nm bei 17°

-----  
XPLORE (547/478\*x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,43 kg / 6 kn = 6,24 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,7 Nm bei 25°

-----  
XCAPE (540/472\*x55cm; ca. 313 Liter Vol.) - Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,56 kg / 6 kn = 6,55 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23 Nm bei 27°

-----  
XCITE (530/455\*x55 cm; ca. 310 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / 6 kn = 6,63 kg  
=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,1 Nm bei 25°

-----  
XTRA (505/433\*x57cm; ca. 321 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,93 kg / 6 kn = 6,83 kg  
=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 23°

-----  
XTREME (516/443\*x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,96 kg / 6 kn = 7,05 kg  
=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 25°

++++  
Zum Vergleich die Daten von Seekajaks mit Bestwerten in der jeweiligen Geschwindigkeitsstufe:

-----  
EXTREME (577/510\*x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN):

Wasserwiderstand bei: **4 kn = 1,59 kg** / 5 kn = 2,93 kg / 6 kn = 5,32 kg

-----  
BAIDARKA (547/533\*x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / **5 kn = 2,83 kg** / 6 kn = 4,92 kg  
=> Schwerpunkt: 52,53 % (leicht „hecklastig“)

-----  
18X SPORT (549/540\*x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,76 kg / 5 kn = 2,85 kg / **6 kn = 4,66 kg**  
=> Schwerpunkt: 50,40 % (mittig)

++++  
Zum Vergleich die Daten des wahrscheinlich in Deutschland am meisten verkauften Seekajaks:

-----  
SEAYAK (PE) (485/434\*x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,87 kg / 5 kn = 3,95 kg / 6 kn = 6,99 kg

## Zwei Testfahrerurteile:

Daneben ließ SEA KAYAKER das Seekajak von 2 Kanuten testen:

MC (185 cm / 73 kg):

Tagestour mit 2 kg Gepäck / bis 2-4 Bft. Wind, in Böen 7 Bft. / bis 61 cm Welle;

TE (185 cm / 91 kg):

Tagestour ohne Gepäck / bis 5 Bft. Wind / bis 92 cm Welle;

und veröffentlicht deren **subjektive** Beurteilungen. Diese Urteile liefern Infos über die praktischen Eigenschaften eines Seekajaks. Im Folgenden will ich ein paar – insbesondere „negative“ - Eigenschaften des PACE 18 aufzählen, die ich für erwähnenswert halte:

Schlüsselloch-Sitzluke (77x42 cm; Höhe vorne/hinten: 31/19 cm): TE = genügend Platz für Neo-Fußlinge Gr. 13; TE = Schenkelhalt bedarf zusätzlicher Abpolsterung;

Bug-Toggle: zu kurz angebunden!

Steuerpedalen: MC = wenig komfortabel bei längeren Touren; TE = kein fester Halt, mehrmals mit den Füßen abgerutscht;

Anfangsstabilität: MC = okay für solch ein schnelles Seekajak, d.h. unterwegs zu essen und zu fotografieren ist möglich (auch wenn es von den technischen Daten her das kippligste Seekajak von TIDERACE ist;

Endstabilität: TE = es kann fast bis zum Süllrand im Wasser gekantet werden;

Geradeauslauf: MC = okay, wenn das Steuerblatt heruntergelassen wird; MC + TE = stark luvgerig bei hochgezogenem Steuerblatt;

Kurven: bei Flachwasser lässt sich mit hochgezogenem Steuer leichter kurven als mit heruntergelassenem;

Geschwindigkeitspotenzial: MC = Durchschnittlich 8,1 km/h über 30 km; 13,7 km/h Sprintgeschwindigkeit; TE = Durchschnittlich 9,3 km/h; 13,6 km/h Sprintgeschwindigkeit;

Seegang: MC = trockenes paddeln; TE = Wasser, welches über den Bug-Lukendeckel spült, spritzt direkt in die Augen;

Surfen: MC + TE = bei höheren Wellen ist das Steuer nicht mehr wirksam genug;

Rollen: okay, aber das Seekajak liegt etwas zu stabil in der Kenterlage (MC);

Cruising (Gepäckfahrten): (Lt. Hersteller = Bug-Gepäckraumvolumen: 110 Liter; Heck-Gepäckraumvolumen: 120 Liter);

Zusammenfassung: Der PACE 18 ist wohl eher für erfahrener Kanuten geeignet.

#### Anmerkungen U.B.:

Um mit einer Seekarte (z.B. im Format DIN A3) zu paddeln, bedarf es zusätzlich 2 Fittinge vor dem Süllrand zur Befestigung eines Kartenhaltegummis und/oder Kartenhaltegummis, mit der die Spritzdecke ausgerüstet ist.

In Anbetracht dessen, dass die beiden Testfahrer 185 cm groß sind, ist es kaum vorstellbar, dass Personen unter 175 cm ohne zusätzliche Auspolsterung genügend Schenkelhalt finden werden.

Das SmartTrack-Steuerblatt ist nicht „brandungstüchtig“, d.h. beim Kentern in der Brandung dürfte das Steuerblatt beschädigt werden, wenn die Brecher das Seekajak ins Flache treiben. Außerdem ist davon auszugehen, dass beim Starten durch die Brandung ein Kerzen rückwärts mit Bodenberührung das Steuerblatt beschädigt wird.

Der PACE 18 ist nicht „kentertüchtig“. Der Hersteller bietet keine eingebaute Lenzpumpe an. Der Einbau einer Fußlenzpumpe bzw. Handlenzpumpe ist wegen der „Tageslücke“ vor dem Süllrand i.d.R. nicht möglich. Der Einbau einer E-Pumpe wäre möglich, wird aber nicht angeboten. Was übrig bleibt ist eine tragbare Handlenzpumpe, die weniger leicht und effizient handhabbar ist und bei einer erneuten Kenterung während des Lenzen zusätzliche Probleme bereitet. Warum die Briten überwiegend auf fest eingebaute Lenzpumpen verzichten, ist aus deutscher Sicht nicht vorstellbar. Wollen Sie Gewicht einsparen oder Geld sparen oder demonstrieren, dass sie auf wegen ihrer Rollkenntnisse auf keine Lenzpumpe angewiesen sind, oder paddeln sie immer so dicht entlang der Küste, dass sie nach einer Kenterung gleich an Land gehen können, um dort zu lenzen? – Okay, der PACE 18 soll ein Seekajak für Leute sein, die viel Wert auf Spitzengeschwindigkeit legen, aber das erfordert doch ein leichteres Seekajak und nicht eines, welches lt. SEA KAYAKER 25, 4 kg wiegt!?

**Zusammenfassung:** U.Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. October 2012, S.10-12

Technische Daten: [www.seakayakermag.com/2012/techspecs/Pace18.pdf](http://www.seakayakermag.com/2012/techspecs/Pace18.pdf)

**Link:** [www.tideraceseekayaks.co.uk/index.php/kayak-models/pace18.html](http://www.tideraceseekayaks.co.uk/index.php/kayak-models/pace18.html)

**Link** zu älteren Berichten über die Seekajaks von TIDERACE:

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/110909.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/110909.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/111228.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/111228.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120410.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120410.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120806.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120806.html)

-----  
28.08.2011 **Freya ist wieder unterwegs (2. Etappe rund Süd-Amerika)** (Geschichte)

Freya Hoffmeister ist wieder unterwegs, um ihre 2. Etappe rund Südamerika zu meistern:

→ <http://freyahoffmeister.com/freyas-blog/>

Die 1. Etappe (30.8.11 – 2.5.12) ging von Buenos Aires (Argentinien) bis nach Valparaiso (Chile). Sie dauerte 247 Tage, während der sie in insgesamt 167 Paddeltagen solo 7.676 km zurücklegte. Nun sitzt sie seit dem **25.8.12** wieder im Seekajak. Gestartet ist sie genau dort, wo sie am 2.5.12 aufgehört hatte, nämlich in Valparaiso. Ihr Plan ist es, den „Rest“ der süd-amerikanischen Pazifik-Küste hoch zu paddeln .... bis zum Panama-Kanal ... und dann weiter bis Georgetown (Guayana). Ein Jahr später wird sie sich dann wohl an die 3. und letzte Etappe (August/September 2013 bis Mai 2014) machen. Sie hofft, am 10.5.14 – anlässlich ihres 50. Geburtstags - in Buenos Aires die Umrundung ihres nunmehr zweiten Kontinents zu Ende zu bringen.

### Ihr neues Seekajak

Während der 2. Etappe paddelt sie nicht mehr in dem us-amerikanischen „18X SPORT“ von EPIC, sondern in einem neuen, extra auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen schwedischen, jedoch etwas kippligeren Seekajak von POINT 65°N (mit im Heck integrierter Steueranlage à la EPIC sowie fest installierter E-Lenzpumpe), welches anschließend unter dem Modellnamen „FREYA“ in Serie gehen soll. Übrigens, die Maße dieses Seekajak sind noch nicht veröffentlicht worden, es ähnelt jedoch dem „XP 18“ von POINT 65°N, das die folgenden Maße hat: 549x54 cm; 390 Liter Volumen.

Ob Freya mit diesem Seekajak das bislang mit dem „EPIC 18x SPORT“ vorgelegte Tagesdurchschnittstempo von ca. 5 km/h steigern kann, wird sich bald herausstellen; denn bei den vorherrschenden rauen Seegangsbedingungen, denen sie stundenlang ausgesetzt ist, wird sie u.U. in einem „kippstabileren“ Seekajak schneller vorankommen als mit einem Seekajak, dessen vom Rundspant geprägten Geschwindigkeitspotenzial erst ab 10 km/h so richtig zur Geltung kommen kann. Bislang bereitet jedoch der Freya die „FREYA“ von POINT 65°N diesbezüglich noch keine Probleme. Auch scheint das Volumen dieses Seekajaks groß genug zu sein; denn ihr Gepäck (inkl. Trinkwasser) im Umfang von ca. 70 kg konnte sie wohl problemlos unterbringen. Demgegenüber könnte es sein, dass POINT 65° N beim Bau der „FREYA“ zu viel Wert auf Leichtigkeit und zu wenig auf Haltbarkeit gelegt hat? Aber kann man wirklich ein aus Glasfasermischgewebe bestehendes Seekajak so haltbar bauen, dass das Unterwasserschiff im Bugbereich auch einen Surf durch die Brandung auf steinigtes Ufer aushält?

### Nicht mehr solo!

Außerdem wird Freya bis Weihnachten 2012 von ihrem dänischen Freund **Peter Unold** begleitet. Peter ist ein „echter Wikinger“, der schon rund Dänemark und „rund“ Schweden gepaddelt, aber auch den Kattegat von Onsala (S) über Insel Laesö nach Frederikshavn (DK) gequert ist:

→ <http://blog.unold.dk/>

Einigen Deutschen ist er bekannt, da er über mehrere Jahre hinweg jährlich eine Tour „Rund Samsö“ im DKV-Sportprogramm angeboten hatte.

### Endlich auf Tour

Die ersten 3 Tage liefen planmäßig ab. Zunächst paddelten **Freya & Peter** 34 km am Tag und steigerten sich dann auf 43 km und 53 km. Gepaddelt wird stets von kurz nach Sonnenaufgang bis in den späten Nachmittag hinein... sofern das Wetter es erlaubt und sich Anlandemöglichkeiten bieten. An die Gewässerbedingungen haben sich beide wohl schnell ge-

wöhnt, obwohl sie bislang nur beim Anlanden am ersten Abend (bei 5 Bft. Wind und 3 m Dünung) so richtig gefordert wurden. Nicht gewöhnen können sie sich jedoch an die vielen Kontrollen durch die Navy. Bis zu acht (= 8!) Teams suchen sie täglich an Land und auf dem Wasser auf, um zu erfahren, ob alles in Ordnung ist, was ihr nächstes Ziel sei, wann sie dort anlanden und wann sie dann am nächsten Tag von dort wieder starten werden, und zwar wohin! Am liebsten hätte es wohl die Navy, wenn sie sich alle 4 Std. meldeten.

Übrigens, beim „Ausrüstungscheck“ der Navy zu Beginn der Tour, wurden sie gefragt, ob sie einen Windmesser dabei hätten. Freya nickt, benetzt ihren rechten Zeigefinger und hielt ihn hoch!

Lassen wir uns überraschen, wie dieses deutsch-dänische Pärchen vorankommen wird? Ob Freya zäher ist als Peter und ob es Peter überhaupt bis Weihnachten durchhält? Bedeutet es doch, nicht nur die nächsten 110 Tag mit Freya aus- & mitzuhalten, sondern auch tagaus, tagein voranzupaddeln stets mit dem prüfenden Blick nach links, ob sich nicht inmitten der 3-4 m hohen Dünung plötzlich ein Kaventsmann auftut, um einen mit fortzureißen und auf die nahe Felsküste zu spülen ... und zwar an einem Küstenstreifen, der nicht trockener sein kann, nämlich die Atacama Wüste im Norden von Chile. Diese Wüste ist immerhin so lang, dass sie noch auf einer Weltkarte 1:60.000.000 deutlich zu erkennen ist.

**Text:** U.Beier

-----  
22.08.2012 ... **und noch 'ne 3-Tages-Rundtour im Osten (Hiddensee)** (Revier/Inland)

Nach der Rundtour vom KSV Wolgast über Insel Ruden, Rügen, Greifswalder Oie, Zempin (Usedom) und Achterwasser zurück zum KSV Wolgast (ca. 96 km in 3 Tagen):

→ <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6324> > Posting #4

möchte ich folgende ca. 72 km lange 3-Tages-Tour rund Hiddensee vorstellen. **Gero Meinen** vom Berliner TKV hatte sie Anfang Oktober 2011 angeboten, wahrscheinlich von dem Wunsch beeinflusst, diese interessante Passage im Westen von Rügen mal nicht in einem einzigen Tag zurücklegen zu müssen (zu denken ist hier an den jährlich im Juni vom Stralsunder Kanu-Club veranstalteten „**Hiddenseemarathon**“):

=> <http://zirpelspinner.me/2012/06/>

Auf **Gero's** 3-Tages-Tour durfte ich freundlicherweise dabei sein.

Die Tour beginnt und endet beim Stralsunder KC.

1. **Tag:** Stralsunder KC – Barhöft (Hafen; Ausstieg am östlichen Sandstrand, Zelten nach Absprache mit dem Hafenmeister auf der dahinter liegenden Wiese) = ca. 14 km
2. **Tag:** Barhöft – östlich an „Der Bock“ vorbei – Seeseite Hiddensee bis hinauf zum Dornbusch (20 km) – Schaprode (Zeltplatz „Am Schaproder Bodden“) = ca. 35 km
3. **Tag:** Schaprode – Stralsunder KC = ca. 23 km

Diese Tour ist nur etwas für seetüchtige Küstenkanuwanderinnen und –wanderer. Spätestens ab 5 Bft. (→ „frischer“ Wind) beginnt es, schwierig zu werden (SSG III), und spätestens ab einem 4er Wind aus westlicher Richtung (NW – SW) dürften entlang der Seeseite von Hiddensee Brandungsbedingungen herrschen, die entsprechende Seegangstüchtigkeit voraussetzen.

Mit Ausnahme der Seeseite von Hiddensee wurde überwiegend entlang der Fahrwasser gepaddelt; denn nur so kann man verhindern, in eines der vielen Flachwasserbereiche, die zu- meist auch als Naturschutzgebiete ausgewiesen sind, zu geraten.

Die 2. Tagesetappe begann bei Nebel, genauer „Strahlungsnebel“ (= „Bodennebel“). Kein Wunder; denn die Nacht zuvor war sternenklar und schwachwindig, sodass die feucht- warme Luft über Nacht am Boden abkühlen und kondensieren konnte. Die Sonne löste ihn aber bald wieder auf und die einsetzende Morgenbrise ließ ihn verdriften. Beeindruckend war es zu erleben, wie die Kraniche durch die Nebelschwaden flogen. Meist hörte man sie nur, doch manchmal tauchten sie urplötzlich aus den Nebelschwaden auf, um danach sofort wie- der vom Nebel verschluckt zu werden.

Zur Navigation bietet sich das Kartenmaterial von **JÜBERMANN** an, und zwar:

- **Tourenatlas Wasserwandern, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommer** (Maßstab: 1:75.000), Blatt Nr. 36+35+38+36.

Wenn man sich diese DIN A4-Blätter auf DIN A3 vergrößern, als Farbkopie ausdrucken und anschließend einlaminiert lässt, müsste man unterwegs stets über den Tourenverlauf im Bilde sein, sofern man diese Lamine auf dem Kartendeck oder der Spritzdecke unterbrin- gen kann.

Und wer mehr über „Rund Hiddensee“ erfahren möchte, der findet hierüber etwas in dem folgenden Buch:

- **B. Nehrhoff von Holderberg**: Dänische Südsee / Deutsche Ostsee (Th.Kettler- Verlag 2011, S.235-246).

**Text:** U.Beier  
-----

21.08.2012 **9. Seekajaktreffen Usedom & Co.** (Revier/Ausland)

Das **9. Seekajaktreffen des LKV Mecklenburg-Vorpommern, Bezirk Ostseeküste** fand vom 17.-19.8.12 statt. Veranstaltet wurde es von **Benno Schmuggerow** (KSV Wolgast).

Übernachtet wurde dieses Mal nicht in Peenemünde sondern direkt beim KSV Wolgast (liegt auf der Wolgaster Schloßinsel direkt gegenüber Usedom, und zwar nördlich neben der Auto- und Eisenbahnbrücke).

Die Wetterlage war optimal: max. 2-3 Bft. Wind, wenn auch die Lufttemperaturen etwas zu hoch waren.

- Wer am **Freitag**, 17.8.12, anreiste, der wurde abends vom "Käpt'n" persönlich mit Grillgut versorgt. Ansonsten wurden die Teilnehmer Samstag- und Sonntagmittag mit "Rudenwurst" satt verwöhnt.
- Am **Samstag**, 18.8.12, wurde per PKW bzw. Anhänger zum 12 km entfernt liegenden Hafen von Freest umgesetzt, um dann von dort aus über die Insel Ruden (Anlanden nur im Hafen (Ostseite der Insel)) erlaubt) hinüber nach Thiessow (Südostende Rügen) zu paddeln. Zurück ging es dann wieder Non-Stop zurück nach Freest. (ca. 36 km)
- Am **Sonntag**, 19.8.12, wurde zur Seeseite von Usedom zu einem gebührenpflichti- gen Parkplatz umgesetzt, der ca. 3 km nördlich von Karlshagen liegt. Von dort aus wurde mit dem Bootswagen zum ca. 300 m entfernt liegenden Strand gerollt. An-

schließlich ging es mit einem kleinen Umweg (wg. Umfahrung eines Naturschutzgebietes an der Nordostspitze von Usedom) hinüber zur Greifswalder Oie. Nach einem kleinen Rundgang zum Leuchtturm und dem Info-Zentrum wurde anschließend wieder retour zum Parkplatz gepaddelt. Wer den Startort anfangs der Tour in seinem GPS-Gerät markiert hatte, fand ihn auch auf Anhieb, ansonsten musste den Einheimischen gefolgt werden. (ca. 26 km)

Übrigens, die **Greifswalder Oie** wird auch als das Helgoland der Ostsee bezeichnet. Als einzige der Küste vorgelagerte Insel in der süd-östlichen Ostsee hat die Oie eine besondere Bedeutung für den Vogelzug (ca. 20.000 Vögel werden jährlich beringt). Sie ist ca. 1,5 km lang, max. 570 m breit und 17 m hoch, steht unter Naturschutz und wird seit 1993 vom "Ver- ein Jordsand" betreut. Bei der Oie handelt es sich um den Rest eines sonst nur submarin vorhandenen Moränenrückens. Ursprünglich war die Insel mal größer, was noch an dem ca. 3 km langen Riff im Süden zu erkennen ist. Angelandet werden darf mit Seekajaks nur im Schutzhafen, der im Süden der Insel liegt. Ein kleiner Sandstrand erleichtert dabei das An- landen. Er bietet sich auch zum Biwakieren an, was jedoch leider nicht erlaubt ist. Wer an einer naturkundlichen Führung interessiert ist, sollte sich vorher anmelden (Tel. 038371- 21678).

Und die **Insel Ruden**? Diese 2 km lange, ehemalige Lotseninsel liegt in der Mündung des Peenestroms vor der Insel Usedom und steht ebenfalls unter Naturschutz. Sie gehört der "Deutschen Bundesstiftung Umwelt" (DBU) (genauer: "DBU Naturerbe"), einer gemeinnützi- gen GmbH, die dafür zuständig ist, den Naturschutz in ehemals militärisch genutzten Gebie- ten zu sichern. Seit 2009 ist sie auch für die Insel Ruden zuständig. Seitdem ist das Baden auf der ganzen Insel verboten, das Wandern jedoch auf einem Rundweg erlaubt. Für mich am beeindruckendsten ist der 1,2 km lange Wellenbrecher südlich der Insel. So viele Kormo- rane wie dort habe ich bislang nirgendwo gesehen.

### **Individuelles Alternativprogramm: 3-tägige Gepäckrundtour**

Natürlich kann man das alles auch unorganisiert paddeln. Es bietet sich dabei für seetüchti- ge Küstenkanuwanderinnen und -wanderer bei entsprechender Wetterlage (max. 3-4 Bft. Wind) z.B. die folgende Gepäcktour an:

1. **Tag:** KSV Wolgast – (12 km) Fresst o. Peenemünde – (9 km) - Insel Ruden (Hafen auf der Ostseite) – (11 km) - Südostspitze Rügen (Zeltplatz „Surf Oase“ nahe Thiessow) = ca. 32 km;
2. **Tag:** Thiessow – (15 km) - Greifswalder Oie – (16 km) - Karlshagen – (8 km)- Zempin (Zeltplatz „Am Dünengelände“) = ca. 39 km;
3. **Tag:** Zempin (Camping) – (2 km) – Umtragestelle (vorher erkunden!) – Achterwasser (12 km) – Peenestrom (11 km) – KSV Wolgast = ca. 25 km

Als Navigationshilfe hinüber nach Rügen bzw. zur Oie und retour wird die folgende Seekarte empfohlen:

- "Einzelkarte Greifswalder Bodden" (Maßstab 1:80.000) (Delius Klasing- Sportbootkarte) (ca. 10 Euro)

Für die Navigation 'rum um den Nordzipfel von Usedom bieten sich dagegen z.B. die folgen- de Landkarten an:

- Wander- und Freizeitkarte Deutsche Ostseeküste, Blatt Nr. 7: Usedom mit Bod- denküste (Maßstab 1:75.000) (hrsg. v. Nordland);
- Tourenatlas Wasserwandern, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern, Blatt 44 und 45 (hrsg. v. Jübermann).

Übrigens, wenn die Wetterlage einem Probleme bereiten sollte, braucht man nicht an Land zu bleiben:

- **kleine Ersatzlösung (der Wind weht alle 3 Tage zu stark):** Entweder wird vom KSV Wolgast aus lediglich entlang des mehr oder weniger geschützten Peenestroms gepaddelt oder es wird umgesetzt z.B. zum Zeltplatz nahe Zempin. Dort gibt es dann zwei Varianten: Bei ablandigem Wind (→ anhaltender Wind aus West bis Süd) geht es entlang der Seeseite von Usedom bzw. bei auflandigem Wind (→ anhaltender Wind aus Nord bis Ost) wird etwas in der Brandung vor dem Zeltplatz geübt & gespielt.
- **mittlere Ersatzlösung (es weht erst ab dem 2. Tag zu stark):** Es wird darauf verzichtet, hinüber nach Rügen bzw. zur Oie zu paddeln, stattdessen geht es von Wolgast aus über Insel Rügen die Seeseite von Usedom entlang nach Zempin (ca. 37 km) und am nächsten Tag weiter über das Achterwasser zurück zum KSV Wolgast.
- **große Ersatzlösung (es weht nur am 1. Tag zu stark):** Die Rundtour wird anders herum durchgeführt, d.h. es geht von Wolgast aus zunächst über das Achterwasser nach Zempin, am nächsten Tag über die Oie nach Rügen und am letzten wieder zurück zum KSV Wolgast.

Wen es interessiert: Eine Revierbeschreibung zur „mittleren Ersatzlösung“ findet man in dem folgenden Buch:

- **B. Nehrhoff von Holderberg:** Dänische Südsee / Deutsche Ostsee (Th.Kettler-Verlag 2011, S.265-275).

**Text:** U.Beier

-----

## 20.08.2012 **Ausrüstung – griffbereit verstaut?** (Ausrüstung)

Anlässlich meiner Bemerkungen zur Bedeutung von Feststoffwesten für das Küstenkanuwandern, insbesondere deren Möglichkeit, wichtige Ausrüstungsteile griffbereit zu verstauen:

[www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120517.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120517.html)

ist die Frage aufgetaucht, ob nicht die Gefahr bestände, sich mit Ausrüstungsteilen zu überladen ähnlich wie bei Seekajaks, in die soviel Ausrüstung verstaut wird, bis nichts mehr in die Gepäckluken bzw. aufs Deck passt? Nun, diese Gefahr ist nicht unbegründet ...

Ich habe deshalb mal selber überprüft, was ich so alles in die 8 Taschen meiner Feststoffschiffweste packe oder an die 11 Haken meiner Feststoffweste hänge:

Nico-Signal = 220 Gramm (hängend)
UKW-Handsprechfunkgerät = 290 Gramm
Seenotbake = 140 Gramm
Handy = 130 Gramm
Rettungsdecke = 60 Gramm (im Rückenfach)
Feuerzeug = 15 Gramm (im Rückenfach)
wasserdichter Behälter mit Pflaster & Geld = 55 Gramm
Lippenstift = 20 Gramm (hängend)
Schokoladendose = 140 Gramm (im Rückenfach)
Fotoapparat = 230 Gramm

-----

Gesamtgewicht: 1,3 Kilogramm

=====

Meine Feststoffschwimmweste Modell „**Kaikoura Tour**“ (Hersteller: PALM) hat bei Größe L insgesamt 70 N Auftrieb (entspricht 7 kg). Sie selber wiegt 1,4 kg. Inklusive der 1,3 kg für meine oben aufgezählten Ausrüstung komme ich auf 2,7 kg Abtrieb, so dass diese Schwimmweste noch einen Netto-Auftrieb von 43 N (= 4,3 kg) bieten kann.

Bis zum letzten Jahr trug ich noch eine Rettungsweste von SECUMAR (Gewicht: ca. 1,0 kg). Dazu kamen die folgenden Ausrüstungsteile, die entweder in oder an der Rettungsweste verstaut waren bzw. mangels Unterbringungsmöglichkeit am Körper hingen:

Nico-Signal = 220 Gramm (hängend)  
UKW-Handsprechfunkgerät = 290 Gramm  
Handy = 130 Gramm (am Körper getragen)  
Lippenstift = 20 Gramm (hängend)  
Fotoapparat = 230 Gramm (am Körper getragen)

-----  
Gesamtgewicht: 0,890 Kilogramm  
=====

D.h. beim Tragen der Rettungsweste plus obiger Ausrüstungsteile komme ich auf ein Gewicht von 1,890 kg (→ Abtrieb). Im Vergleich zu meiner Feststoffschwimmweste von PALM (Netto-Auftrieb = 4,3 kg) bietet mir also meine Rettungsweste von SECUMAR einen Auftrieb, der rein rechnerisch 6,190 kg niedriger liegt. Das ist ein Manko der Rettungswesten, das erst dann ausgeglichen wird, wenn die Reißleine zum Auslösen der CO<sub>2</sub>-Patrone gezogen und die mindestens 150 N (= 15 kg) umfassende Schwimmblase aufgeblasen wird. Leider ist das sofort mit einem anderen Manko verbunden, nämlich jenem, dass man mit solch einer aufgeblasenen 150-N-Rettungsweste recht hilflos – dafür aber praktisch „ohnmachtssicher“ im Wasser treibt. Weder wird man in der Lage sein, nach einer Kenterung (mit Ausstieg) schnell genug hinter seinem vom Wind oder Seegang abgetriebenen Seekajak her zu schwimmen, noch wird einem problemlos der Wiedereinstieg z.B. per Parallel- bzw. V-Methode oder der „Cowboy“-Wiedereinstieg gelingen.

Last not least bleibt die Frage, ob es wirklich nötig ist, sich mit solcher Ausrüstung abzuschleppen? Wer immer nur entlang des Sandstrandes oder Deiches paddelt und das auch nur bei schwachen Winden, u.U. sogar immer nur mit Kameradinnen und Kameraden auf die er sich verlassen kann bzw. gar unter der Obhut eines Fahrtenleiters, der denkt darüber sicherlich anders nach, als ein Fahrtenleiter, der mit einer Gruppe ihm nur flüchtig bekannter Küstenkanuwanderinnen und –wanderer unterwegs ist und Kilometer weit hinaus aufs offene Meer bei 4-5 Bft. Wind in Böen 5-6 Bft. paddelt.

**Text:** U.Beier  
-----

## 15.08.2012 **Feststoffwesten (Schwimmhilfen)** (Ausrüstung)

In der YACHT stellt **M.-S.Kremlin** in dem Beitrag:

### „Für Spaß und Sport: Regattawesten – eine Marktübersicht“

20 Schwimmhilfen (Auftrieb: 50 Newton) vor. Gleich einleitend ist Folgendes zu lesen:

- *„Es muss nicht immer die teure und wartungsintensive Automatikweste sein. Für Jolensegler, Binnenschiffer und Regattapiloten reicht oft auch eine Nummer kleiner:*

*REGATTAWESTEN; die mit ihren Feststoff-Füllungen bis zu 50 Newton Auftrieb bieten.“*

Und weiter:

- Schwimmhilfen (50-N-Feststoffwesten) „erfüllen im Wasser eher die Aufgaben eines Auftriebhelfers, der es dem Gekenterten erlaubt, entspannter sein Boot zu klarieren, ohne sich ständig aus eigener Kraft an der Wasseroberfläche halten zu müssen.“

Folgende Anforderungen werden an solch eine Schwimmhilfe gestellt:

- Schnelles und bequemes anlegen (z.B. mit Hilfe eines Frontreißverschlusses).
- Durch körperbetonten Schnitt sollte der Auftriebskörper auch ohne Schrittgurt nicht hochrutschen dürfen.
- Gute Beweglichkeit von Rumpf und Armen, d.h. der Auftriebskörper solle möglichst weit über dem Becken enden und dort gut fixiert werden können, und die Armausschnitte sollten möglichst groß sein.
- Problem: Je lockerer die Schaumstoffeinlagen in der Weste vernäht werden, desto mehr Wasser kann eine Weste aufnehmen (was beim Wiedereinstieg störend sein kann!).
- Möglichkeit der Justierung der Weste mittels Klettverschluss (→ flach, aber leichter lösbar) bzw. Schnallen (→ sollten den Wiedereinstieg nicht behindern!).

Anmerkungen U.B.: Wer sich als Küstenkanuwanderer:

- durch eine Feststoffweste nicht beengt fühlt
- und ansonsten nicht solo paddelt
- sowie die nötigen Rettungstechniken zum Wiedereinstieg oder die Rolle beherrscht,

der sollte sich für solch eine Feststoffweste entscheiden, die je nach Größe zwischen 50 – 70 N Auftrieb bietet. Bei der Auswahl sollte dabei darauf geachtet werden, dass man eine Weste mit möglichst mehreren Taschen auswählt, in denen man die nötige Ausrüstung (z.B. UKW-Handsprechfunk, Seenotbake, Nicosignal, Handy, Kamera, Rettungsdecke, Sonnencreme) und Notverpflegung verstauen kann. Zu empfehlen ist z.B. die Weste von „**Kaikoura Tour**“ von PALM. Sie verfügt über 8 Taschen und diverse Halteschlaufen. Ab Größe M bietet sie einen Auftrieb von 70 N statt 60 N. Zu schließen ist sie per Frontreißverschluss. Für den nötigen Halt sorgt insbesondere ein Steckverschluss, der so unter dem Reißverschluss platziert ist, dass man mit ihm nicht beim Wiedereinstieg z.B. am Süllrand bzw. den Rettungshalteleinen hängen bleibt:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6596> (Posting #1)

**Quelle:** YACHT, Nr. 18/12, S.88-94 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)  
-----

14.08.2012 **Rhodos (südlicher Dodekanes) (Griechenland)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **A.Fritsch** in dem Beitrag:

**„Am Ende der Ägäis (südlicher Dodekanes: Rhodos, Karpathos und Kassos)“**

über das Revier des südlichen Dodekanes.

Interessant für das Küstenkanuwandern mögen die folgenden Hinweise sein:

- **Wind & Wetter:**

„Im Sommer dominiert Meltemi aus Nordwest bis West den südlichen Dodekanes. Er baut sich im Juni auf, erreicht im Sommer im Mittel 4 - 6 Bft., kann aber auch stärker wehen.

In der Vor- und Nachsaison schwächere thermische Winde aus West, aber auch aus Südost um die 2 – 3 Bft.

Sturmtiefs sind ab Mitte Oktober bis Anfang Mai möglich.“

Besonders bei Meltemi sind die Kap-, Fall- und Düseneffekte der Inseln zu berücksichtigen. Sie sorgen in lokal begrenzten Arealen schnell für Starkwind bei sonst mittlerem Wind.“

**Quelle:** YACHT, Nr. 18/12, S.42-51 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

13.08.2012 **Nebel** (Wetter)

In der YACHT wird unter dem Titel:

**„Segeln ohne Sicht“**

der Meteorologe **M.Schrader** von **H.Schmidt** zum Thema „Nebel“ interviewt.

Folgendes mag von Interesse sein:

- Definition: Nebel ist nichts anderes als eine Wolke, die bis zum Boden hinabreicht. Verschlechtert sich dabei die Sicht auf unter 1.000 m, wird von Nebel gesprochen.
- Zeitraum: Seenebel im Sommer ist nichts Ungewöhnliches, aber im Frühjahr und Winter ist das Nebelrisiko am größten. Im Juli und August ist bei uns in der Nord-/Ostsee wegen der höheren Wassertemperaturen seltener mit Nebel zu rechnen.
- Voraussetzungen: Feuchtigkeit & wenig Wind, d.h. zum einen benötigt man für Nebel viel feuchte Luft (Wasserdampf → diesige Sicht), z.B. hervorgerufen durch vielen Regen am Vortage, und wenig Wind (max. 3 Bft.), damit sich die verschiedenen Luftschichten nicht vermischen. Nun muss bloß noch der Wasserdampf kondensieren, was passiert, wenn die feuchte Luft über kälteres Wasser driftet und dabei abkühlt. „Da die Luft von einem anderen Ort herbeigeführt wird, nennt man diesen Nebel Advektions-Nebel, abgeleitet vom Lateinischen „heranbewegen“. Solange dieser Nebel weiterziehen kann, also er sich nicht vor einem Gebirge oder einer Steilküste aufstaut, ist er nicht von langer Dauer.
- Nebelbänke: Es handelt sich um örtlich begrenzte Nebelschwaden, die auch über das Meer treiben und zeitweise für Nebel sorgen. Die Ursache dafür liegt darin, dass feuchte Luft langsam über das Meer driftet. Stößt es dabei auf kalte Meeresströmungen, bildet sich kurzzeitig Nebel.
- Landnebel: Wenn der Nebel aufs Meer hinaus driftet, löst er sich im Sommer im allgemeinen auf, da das Wasser wärmer ist. Im Frühjahr jedoch, wenn das Wasser noch kälter ist, kann sich dieser „Landnebel“ länger über dem Wasser halten.
- Neufundland-Nebel: In Höhe von Neufundland trifft der wärmere Golfstrom auf den kälteren Labradorstrom. Wenn die über dem Golfstrom liegende wärmere Luft über den Labradorstrom treibt, kühlt sie sich ab und lässt Nebel entstehen, der mehrere Tage andauern kann.
- Verhaltensempfehlung: Die Fahrwasser der Berufsschifffahrt sind zu meiden. Es ist in flacheres Wasser auszuweichen. Je näher man sich dem (wärmeren) Land nähert, desto eher besteht die Chance, dass der Nebel nicht ganz so dicht ist bzw. sich sogar auflöst.
- Besonderheit: Nebel überträgt den Schall besser als pure Luft.

**Quelle:** YACHT, Nr. 18/12, S.38-41 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

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

-----

## 12.08.2012 EPP 3 (Küste) – Kurs: Langeness & Co. (Revier/Inland)

Küstenkanuwandern steckt voller Imponderabilien! Der größte Einflussfaktor, der für das Gelingen einer Tour bestimmend ist, ist das Wetter, insbesondere der Wind und die daraus resultierende Welle. So war es auch mal wieder anlässlich des 4-tägigen Kurses EPP 3 (Küste) (9.-12.8.12).

Geplant war:

- **Donnerstag früh** vom kleinen Fährhafen Schlüttsiel über Hallig Oland und Hallig Gröde zur Hallig Hooge (Seglerhafen) und dann weiter zur Warft Hilligenley (→ DKV-Kanustation) nach Hallig Langeness zu paddeln (ca. 27 km).
- Am **Freitag** sollte es dann von Langeness zum Japsand und dann über das Rütergat hinüber zum Kniepsand von Amrum gehen. Je nach Wetterlage sollte dann entweder auf der Seeseite von Amrum hoch zur Amrum Odde und dann weiter nach Föhr (West) (ca. 34 km) oder entlang der Wattseite vorbei an Wittdün und Steenodde übers Watt hinüber nach Föhr (West) (ca. 27 km) gepaddelt werden.
- **Samstag** sollte es dann von Föhr (West) nach Langeness (Hilligenley) und weiter zum Seglerhafen (→ DKV-Kanustation) nach Hooge gehen (ca. 25 km).
- Am **Sonntag** wäre dann von Hooge zurück nach Schlüttsiel gepaddelt worden (ca. 20 km).

Da für Donnerstagvormittag und –nachmittag 5-6 Bft. Wind prognostiziert wurde und für Freitag 4-5 Bft., wurde die Planung korrigiert und Folgendes gepaddelt, wobei jeder der Kursteilnehmer mindestens 1 Tag für die Fahrtenplanung & –durchführung (Tide & Kurs) zuständig war:

- **Donnerstag spät abends** (kurz vor 19 Uhr) wurde vom kleinen Fährhafen von Schlüttsiel aus bei 4 Bft. Wind Hallig Oland (Kanustation) angesteuert (ca. 5 km); denn eine Weiterfahrt zur 17 km entfernt liegenden Warft Hilligenley (Hallig Langeness) war wegen des frühen Sonnenuntergangs (ca. 21 Uhr) nicht ratsam.
- **Freitag früh** ging es dann – wegen des niedrigen Wasserstandes im kleinen Hafen von Hallig Oland - gleich bei Nipp-Hochwasser nach Hallig Langeness (Anlanden an der Bühne neben dem Fähranleger der Rixwarft). Nachdem die Hallig per Rad erkundet wurde, übten wir dann nachmittags 3 Std. vor Hochwasser bei 5 Bft. das Paddeln ohne Strom- und Windabdrift hinüber zum nicht mehr trocken gefallen Seglerhafen der Hallig Hooge (ca. 17 km). Übernachtet wurde auf der Wiese beim „Hallig-Segel-Club-Hooge“ (HSCH) (→ DKV-Kanustation).
- **Samstagvormittag** wurde bei max. 1-2 Bft. Wind per Bootswagen der trocken gefallene Hafen von Hooge umrundet, um an der Ostseite der Hafeneinfahrt einzusetzen. Vor dort aus wurde entlang der Süderau der Japsand angefahren. Die Zeit bis dahin wurde genutzt für Rettungs-, Roll- & Schleppübungen. Mit Tidenkipp ging es dann hinüber zum Nordmarsch Fahrwasser, vorbei an den Seehundsbänken (wir ließen insgesamt 4 Touristendampfern den Vortritt, um ja nicht den Vorwurf anhören zu müssen, die Seehunde vor Eintreffen der Ausflugsdampfer ins Wasser „gescheucht“ zu haben!) hinüber zur Norderau (teilweise wurde über das Watt mangels Wasser gerollert & getreidelt) und dann weiter nach Oland (Nord) (ca. 26 km). Dort wurden die Seekajaks auf die Bootswagen geladen und quer über die Hallig hinüber zum Hafen gerollert; denn wir Küstenkanuwanderer dürfen nur an der Westseite des kleinen Hafens zelten.

- **Sonntagvormittag** wurde schließlich gemütlich bei max. 2-3 Bft. Wind hinüber zum Schlütt-Fahrwasser (Tonne Schl 16) und weiter zum Hafen von Schlüttsiel (Südseite) gepaddelt. Kurz nach 10 Uhr war alles vorbei.

Die Tour verlief nicht wie geplant, dafür aber zur Zufriedenheit aller. Obwohl die Kursteilnehmer das erste Mal auf der Nordsee paddelten, fanden sie sich gut zurecht ... letztlich wohl dank der 70 Fragen, die im Rahmen der zu bearbeitenden Hausaufgaben vorher zu lösen waren und die hauptsächlich auf die angesetzte Fahrt vorbereiten sollten:

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Fragen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Fragen.pdf)

**Text:** U.Beier  
-----

06.08.2012 **XCAPE (540x55 cm; ca. 348 Liter Vol.)** von TIDERACE (Ausrüstung)

Der us-amerikanische SEA KAYAKER hat nun auch das 5. Seekajak von TIDERACE (GB) getestet, und zwar nach dem:

- XCITE (getestet im April 2011) (530x55 cm; ca. 310 Liter Vol. – lt. Hersteller = 366 Liter)
- XPLORE (getestet im Juni 2011) (547x53 cm; ca. 326 Liter Vol. – lt. Hersteller = 380 Liter)
- XTREME (getestet im Oktober 2011) (516x55 cm; ca. 335 Liter Vol. – lt. Hersteller = 370 Liter)
- XTRA (getestet im April 2012) (505x57 cm; ca. 321 Liter Vol. – lt. Hersteller = 369 Liter)

nun auch den:

- XCAPE (getestet im Aug. 2012) (540x55 cm; ca. 313 Liter Vol. – lt. Hersteller = 360 Liter)

Daneben gibt es noch die folgenden beiden Varianten:

- XCAPE S (513x54 cm; lt. Hersteller = 332 Liter Vol.)
- XCAPE X (535x58 cm; lt. Hersteller = 406 Liter Vol.)

**Lt. TIDERACE soll der XCAPE geeignet sein für Leute von 165 bis 188 cm, die bis zu 95 kg wiegen und es vorziehen, mit ihrem Seekajak auf Tour zu gehen.**

Im SEA KAYAKER findet man Infos über diverse **technische Daten** einer großen Vielzahl von Seekajaks, wie z.B. über:

- **Wasserwiderstand** in Abhängigkeit von der Beladung und der Geschwindigkeit,
- **Wasserlinienlänge** in Abhängigkeit von der Beladung,
- **Schwerpunkt** („Center of buoyancy / % of length from bow“)
- sowie über das **aufrichtende Moment** in Abhängigkeit von der Beladung.

Diese technischen Daten sind **objektiv, neutral & reproduzierbar**, aber bilden die Wirklichkeit nicht immer zu 100 % ab. Sie werden beim SEA KAYAKER per Computersimulation ermittelt und können mit Ausnahme der Wasserwiderstandswerte auch im Internet abgerufen werden: [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com) >Articles >Kayak Reviews

Möchte man etwas über das **Geschwindigkeitspotenzial** der 5 Seekajaks erfahren, muss man die Wasserwiderstandswerte miteinander vergleichen (s. Übersicht):

- Bei 4 kn (= 7,4 km/h) sind die Unterschiede zwischen den 4 Seekajaks minimal:  
→ 1,63 kg bei XPLORE, XCITE und XCAPE, 1,65 kg bei XTREME und 1,66 kg bei XTRA
- Ab 5 kn (= 9,3 km/h), insbesondere aber ab 6 kn (= 11,1 km/h) sind die Unterschiede jedoch „geschwindigkeitsentscheidend“:  
→ 6,24 kg bei XPLORE; 6,55 kg bei XCAPE, 6,63 kg bei XCITE , 6,83 kg XTRA sowie 7,05 kg bei XTREME:  
D.h. das kürzere und mit mehr Kielsprung ausgestattete „Playboat“ XTREME ist dann merklich langsamer und der längere und schmalere „Cruiser“ XPLORE merklich schneller, aber nicht so schnell, wie die wirklich schnellen Konkurrenz-Modelle von CURRENT DESIGNS, TAHE und EPIC:  
→ 5,32 kg bei EXTREME, 4,92 kg bei BAIDARKA und 4,66 kg bei 18X SPORT.

### Übersicht: Technische Daten lt. SEA KAYAKER (2012)

-----  
Zum Vergleich die Daten eines Renn-Seekajaks: (\* Wasserlinienlänge)  
-----

RAPIER 20 (607/598\*x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 2,64 kg** / 6 kn = 4,12 kg

+++++

XCAPE (540/472\*x55cm; ca. 313 Liter Vol.) - Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,56 kg / 6 kn = 6,55 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23 Nm bei 27°

-----  
XPLORE (547/478\*x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,43 kg / 6 kn = 6,24 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,7 Nm bei 25°

-----  
XCITE (530/455\*x55 cm; ca. 310 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / 6 kn = 6,63 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,1 Nm bei 25°

-----  
XTRA (505/433\*x57cm; ca. 321 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / 5 kn = 3,93 kg / 6 kn = 6,83 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 23°

-----  
XTREME (516/443\*x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / 5 kn = 3,96 kg / 6 kn = 7,05 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 25°

+++++

Zum Vergleich die Daten von Seekajaks mit Bestwerten in der jeweiligen Geschwindigkeitsstufe:  
-----

EXTREME (577/510\*x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN):

Wasserwiderstand bei: **4 kn = 1,59 kg** / **5 kn = 2,93 kg** / 6 kn = 5,32 kg

-----  
BAIDARKA (547/533\*x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / **5 kn = 2,83 kg** / 6 kn = 4,92 kg

=> Schwerpunkt: 52,53 % (leicht „hecklastig“)

-----  
18X SPORT (549/540\*x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,76 kg / **5 kn = 2,85 kg** / **6 kn = 4,66 kg**

=> Schwerpunkt: 50,40 % (mittig)

++++  
Zum Vergleich die Daten des wahrscheinlich in Deutschland am meisten  
verkauften Seekajaks:

-----  
SEAYAK (PE) (485/434\*x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D):  
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,87 kg / **5 kn = 3,95 kg** / 6 kn = 6,99 kg  
-----

### **Drei Testfahrerurteile:**

Daneben ließ SEA KAYAKER das Seekajak von 3 Kanuten testen

<p><u>GL (180 cm / 75 kg):</u> Tagestour mit 20 kg Gepäck / bis 4-5 Bft. Wind / bis 61 cm Welle; <u>MC (185 cm / 73 kg):</u> Tagestour ohne Gepäck / bis 6 Bft. Wind / bis 91 cm Welle; <u>BP (180 cm / 75 kg):</u> Tagestour mit 9 kg Gepäck / bis 3 Bft. Wind / bis 30 cm Welle und bis 13,5 km/h Strom.</p>
--

und veröffentlicht deren **subjektive** Beurteilungen. Diese Urteile liefern Infos über die praktischen Eigenschaften eines Seekajaks. Im Folgenden will ich ein paar – insbesondere „negative“ - Eigenschaften des XCAPE aufzählen, die ich für erwähnenswert halte:

Schlüsselloch-Sitzluke (77x43 cm; Höhe vorne/hinten: 30/19 cm): GL = Knie drücken; BP = Tagesluke (vorne) stört; MC = genügend Platz für Füße Gr. 10,5;

Rettungshalteleine: okay

Skeg: MC = Skeg klemmt, nachdem es mit Sand in Berührung kam;

Anfangsstabilität: MC = sehr komfortabel auch bei rauer See.

Endstabilität: BP = sehr stabil;

Geradauslauf: BP = okay; GL = Luvgierigkeit kann durch Skeg beherrscht werden; MC = völlig herausgelassenes Skeg führt zur kontrollierter Leegierigkeit;

Geschwindigkeit: okay;

Rollen: okay;

Rettung: GL = musste beim nassen Ausstieg konzentriert ein Bein nach dem anderen aus der Sitzluke holen;

Cruising (Gepäckfahrten): (Lt. Hersteller = Bug-Gepäckraumvolumen: 87 Liter; Heck-Gepäckraumvolumen: 45+72 Liter); Die Gepäckklukendeckel leckten ein wenig.

**Zusammenfassung:** U.Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. August 2012, S.8-10

Technische Daten: [www.seakayakermag.com/2012/techspecs/Xcape.pdf](http://www.seakayakermag.com/2012/techspecs/Xcape.pdf)

**Link:** [www.tideraceseekayaks.co.uk/index.php/kayak-models/xcapeseries.html](http://www.tideraceseekayaks.co.uk/index.php/kayak-models/xcapeseries.html)

**Link** zu älteren Berichten über die Seekajaks von TIDERACE:

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruet/110909.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruet/110909.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruet/111228.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruet/111228.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruet/120410.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruet/120410.html)  
-----

05.08.2012 **Rund Cres (Kroatien) im Outrigger** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Stefan Meuwly** in dem Beitrag:

## „Im Wellengeschaukel von Cres“ (Insel Cres / Kroatien)

über eine 9 Tage dauernde Umrundung der Insel Cres (südlich von Rijeka) (ca. 200 km). Gepaddelt wurde im Mannschaftsboot, nämlich einem teilbaren Outrigger-Canoe.

Gestartet wurde vom Zeltplatz in Beli (Nordosten von Cres) mit 4 Leuten, 2 Hunden inkl. Gepäck und Verpflegung, umrundet entgegen dem Uhrzeigersinn, gezeltet meist „frei“ unter „freiem Himmel“. Nachts wurde sie auch mal von der Bora überrascht, ansonsten lief alles wie geplant. Der Bericht enthält 9 Fotos und eine Kartenskizze.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 8/12, S.24-27 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

-----

## 04.08.2012 Seekajakertreffen im Halligmeer (Revier/Inland)

Paddeln im Allgemeinen trägt – nicht nur, aber auch - zur Geselligkeit bei ... und Küstenkanuwandern im Besonderen erst recht; denn die Gefahren, mit denen man auf dem Meer konfrontiert wird, schweißen & schmelzen einen – ähnlich wie beim Wildwasserpaddeln – zusammen. Ja, das ist wohl auch der Grund, warum sich einmal im Jahr die Mitglieder der Salzwasserunion e.V. (SaU) für eine Woche am oder auf dem Meer treffen, um gemeinsam zu paddeln, zu klönen, zu diskutieren und zu demonstrieren, wie leistungsfähig sie mit ihre schlanken Seekajaks eigentlich sind.

Letztes Jahr trafen sie sich in Wismar (Ostsee) beim TSG Wismar e.V. und dieses Jahr auf Hallig Hooge (nordfriesisches Wattenmeer) (27.07.-05.08.12) beim HSC Hooge e.V. Im regionalen NDR-Fernsehen („SCHLESWIG-HOLSTEIN MAGAZIN“) wurde darüber am 30.07.12 berichtet:

→ <http://www.ndr.de/mediathek/index.html?media=shmaq16895> > (Mediathek starten)

und auch im „NORDFRIESLAND TAGEBLATT“ (03.08.12). **Swantje Paprotta** verfasste dort über diese „Seekajakwoche“ einen ausführlichen Beitrag:

### „Eine Hallig im Paddelfieber“

der im Internet nachzulesen ist:

→ <http://www.shz.de/nachrichten/lokales/nordfriesland-tageblatt/artikeldetails/artikel/eine-hallig-im-paddelfieber.html>

Dort findet man auch die Meldung, dass der 1. Vorsitzender der SaU **Hakola Dippel** von Schlüttsiel nach Hallig Hooge mit einem „**Umiak**“ anzureisen versuchte. Bei dem „Umiak“ handelt es sich um ein langes offenes Ruderboot (zusammengehalten von Spanten, Leisten und Stoff), welches von den Inuits früher als Transportboot benutzt wurde. Die damaligen „Umiaks“ waren zwischen 6,30x1,46 m und 10,42x2,45 m groß und hatten einen Tiefgang von 0,45 bis 0,69 m. Laut Zeitungsbericht soll Hakolas „Umiak“ 5,50 m lang sein. Zumindest zeigte es sich, dass nicht alles, was von den Inuits stammt, auf allen Meeren seegangs- und kentertüchtig ist. Hakolas „Umiak“ lief nämlich unterwegs auf der ca. 20 km Strecke hinüber nach Hallig Hooge im Seegang innerhalb von Minuten voll Wasser. Dank wasserdichter Gepäcksäcke ging es jedoch nicht unter, sondern trieb - wenn auch nur knapp - an der Wasseroberfläche. Dank UKW-Handsprechfunkgerät konnte der einheimische Postschiffer **Fiede Nissen** (zugleich Bürgermeister von Hallig Langeneß/Oland) herbeigerufen werden, der dann alles auffischte, was nicht untergegangen war.

Ja, da sieht man mal wieder, dass für uns Küstenkanuwanderer eine „*Hand breit Wasser unterm Kiel*“ nicht so wichtig ist, wie eine „*Hand breit Luft unterm Kinn*“!

**Text:** Udo Beier  
-----

03.08.2012 **Rund Sylt: Vom Winde verweht (Kurs:EPP 4 (Küste))** (Revier/Inland)

**Gero Meinen** hat auf seiner Homepage unter dem Titel:

**„Föhr, Hooge, Langeneß, Oland – eine EPP-4-Ausbildungsfahrt“**

über den Ablauf einer Tour berichtet, die im Rahmen eines Kurses „EPP 4 (Küste)“ veranstaltet wurde:

→ <http://zirpelspinner.me/2012/07/>

Dieser Kurs baut auf den Kurs „EPP 3 (Küste)“ auf. Zur Vorbereitung auf die geplante Tour waren Hausaufgaben zu erledigen, die vor allen Dingen auf die Tour vorbereiten sollten

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-Sylt-Fragen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-Sylt-Fragen.pdf)

Der Kurs ging über 4 Tage (12.-15.07.12).

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-Sylt-Info.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-Sylt-Info.pdf)

Geplant war, von Südwesthörn (ca. 5 km nördlich von Dagebüll) nach Hörnum (Sylt) zu paddeln (ca. 26 km) und dann weiter die Brandungsseite von Sylt hoch über Wenningstedt bis zum Sylter Ellenbogen und gegebenenfalls bis Römö (Süd) (Dänemark) (ca. 71 km). Am letzten Tag sollte dann Vida Sluse (nahe Höjer (Dänemark)) angefahren werden (ca. 30 km):

Bei einem Wind von 4-5 Bft. aus westlicher Richtung wäre u.U. als Variante die Wattseite von Sylt in Frage gekommen inkl. einer ca. 5 km langen Bootswagen-Passage über Feldwege und Straßen von „Kreuz Wehle“ an Keitum vorbei; denn weder ist ein Übertragen über den „Hindenburgdamm“ erlaubt noch darf das Wasser davor und danach befahren werden, da es als „Vogel- & Robben-Schutz-Gebiet“ (VSG/RSG) ausgezeichnet ist (1.4.-1.10.).

Die Realisierung dieses Plans hing vom Wind und den daraus resultierenden Gewässerbedingungen ab. Die Prognosedaten für Sylt rief ich per SMS bei WETTERWELT.DE für jeweils 36 Std. ab.

**Wind-Prognose Mittwoch, 11.07.12 von 18.00 Uhr (Anreisetag):**

Do. 06 Uhr = SW 5 Bft. / in Böen 6 Bft.; 12 Uhr = W-NW5/6-7; 18 Uhr = W5-6/7;  
Fr. 06 Uhr = SW-W4/6-7;

- Mittwochabend sah es nicht so aus, dass am Donnerstag, ab 8.30 Uhr, die Fahrt über das Hörnum Tief von Südwesthörn nach Hörnum (Sylt) (ca. 26 km) möglich sein wird. 5 Bft. Gegenwind in Böen 6 Bft. und mehr sind einfach zu viel, um stundenlang dagegen an Strecke zu paddeln.
- Wir wollten die Windprognose von Donnerstagmorgen abwarten und dann entscheiden, wo es lang geht.

**Wind-Prognose Donnerstag, 12.07.12 von 06.00 Uhr**

**Starttag: Südwesthörn → Föhr (West):**

Do. 06 Uhr = SW-W5/6; 12 Uhr = W5/6; 18 Uhr = W5-6/7;  
Fr. 06 Uhr = SW-W4/7; 12 Uhr = S-SW3-4/5; 18 Uhr = E-SE1-2/4;

- Donnerstagmorgen hatte sich die Windprognose für Donnerstag nicht verändert. Dafür schien der Wind im Laufe des Samstags etwas abzunehmen.
- Wir entschieden daher, Föhr südlich zu umfahren (ca. 31 km). In Föhr (West) wollten wir dann abwägen, ob eine Querung des Gats hinüber nach Hörnum (Sylt) noch möglich ist (ca. 9 km); denn sollte der Wind schon in der Nacht zu Freitag abnehmen, bestünde durchaus eine Chance, entlang der Seeseite von Sylt zu paddeln. Wir müssten dann aber am Freitag die Brandungsseite von Sylt hinter uns bringen und am Samstag schon nach Vida Sluse (Höjer) paddeln; denn WETTERONLINE.DE prognostizierte für Sonntag 7-8er Windböen aus West.
- Die Fahrt bei heftigem Gegen- und später Seitenwind war recht kräftezehrend. Da der Wind Donnerstagnachmittag immer noch heftig blies, in Böen mit 6-7 Bft., biwarkierten wir in Föhr (West) und warteten die nächste Windprognose ab.

#### **Wind-Prognose Donnerstag, 12.07.12 von 18.00 Uhr:**

Fr. 06 Uhr = SW4/6; 12 Uhr = S-SW4/5; 18 Uhr = S4/4-5; Sa. 06 Uhr = SW-W4/5 (Gewitter);
--

- Die Windprognose am Freitagabend versprach für Freitag einen nur geringen Windkrückgang. Von der Umfahrung von Sylt wurde Abstand genommen (ca. 80 km von Föhr (West) bis hoch nach Römö (Süd)). Ein 4er Wind aus West plus der 5-6er Dünngung aus West ließ eine Brandung erwarten, die nicht zum Streckepaddeln taugt.
- Außerdem war die Windprognose für Samstag/Sonntag nicht „paddlerfreundlich“ genug.
- Schließlich genügte es, dass wir uns am Donnerstag „gequält“ hatten. Noch solch einen Tag wollten wir uns nicht antun.
- Last & least hatte der Fahrtenleiter bei seinem „Testboot“ Probleme mit dem Skeg/Steuer hatte. Ein Seekajak aber, dessen Skeg-/Steuer-Schacht zugeklebt werden musste und bei dem noch nicht der richtige Trimpunkt gefunden wurde, sollte nicht unter den zu erwartenden Gewässerbedingungen entlang solch einer langen kritischen Passage gepaddelt werden.
- Ob wir stattdessen am Freitagmorgen ab 8.00 Uhr Amrum westlich umfahren werden, um dann übers Rütergat hinüber zum Japsand zu paddeln (ca. 27 km), wollten wir von der Windprognose am Freitagmorgen abhängig machen.

#### **Wind-Prognose Freitag, 13.07.12 von 06.00 Uhr**

##### **2. Fahrtentag: Föhr (W) → Japsand → Hooge:**

Fr. 06 Uhr = S-SW4/6; 12 Uhr = S4/5; 18 Uhr = S-SW4-5/6; Sa. 06 Uhr = S-SW3-4/5; 12 Uhr = SW3-4/5; 18 Uhr = NW5/7;
---

- Die Windprognose am Freitagmorgen hatte sich für Freitag nicht verändert. Da vor Amrum – von Ausnahmen mal abgesehen; denn 5-6er Böen wurden vorhergesagt - weniger mit Winddruck, wohl aber auf ca. 16 km mit stärkerer Brandung zu rechnen war, entschieden wir, in Anbetracht der harten Tour am Vortag nicht Amrum westlich zu umfahren.
- Stattdessen planten wir, von Föhr (West) zum „Trittstein“ auf Japsand (Nord) (ca. 16 km) und dann weiter zur „DKV-Kanustation“ beim HSC Hooge e.V. nach Hallig Hooge zu paddeln (ca. 5 km).
- Freitagabend machte uns die Windprognose keine Sorgen. Abgesehen davon, hätten wir jederzeit per Fähre zurück ans Festland übersetzen können.

#### **Wind-Prognose Samstag, 14.07.12 von 06.00 Uhr**

##### **3. Fahrtentag: Hooge → Hilligenley (Langeneß) → Oland:**

Sa. 06 Uhr = SW3-4/5; 12 Uhr = W3/4; 18 Uhr = NW4-5/6; So. 06 Uhr = W-NW4/5; 12 Uhr = W-NW4-5/5-6; 18 Uhr = W4/5-6;
--

- Die Windprognose am Samstagmorgen war okay, zumindest für einen Kurs EPP 4 (Küste)
- Wir planten eine Stunde vor HW von Hooge hinüber zur „DKV-Station“ nach Hilligenley (Hallig Langeness) zu paddeln (ca. 5 km). Die Zeit bis zum nächsten auflaufenden Wasser wollten wir auf Hallig Langeness verbringen, u.a. anlässlich der Hallig-Olympiade mit „Gummistiefel-Weitwurf“ bzw. mit Fahrradfahren. Anschließend paddelten wir sehr früh weiter zur Hallig Oland, um mal zu erleben, wie verschlickt so ein Hafen zur Niedrigwasserphase und wie verzwickt ein Ausstieg im Schlick sein kann (ca. 13 km).
- Alles verlief problemlos. Zum Glück überraschten uns die für 18 Uhr angekündigten 6er Böen früher, nämlich als wir noch per Rad unterwegs waren und eine Kirche besichtigten, dann jedoch mit 7 Bft.

### **Wind-Prognose Sonntag, 15.7.12 von 06.00 Uhr**

#### **Letzter Fahrtentag: Oland - Südwesthörn:**

So. 06 Uhr = W-NW4/5; 12 Uhr = W-NW4-5/5-6; 18 Uhr = W4-5/6; Mo. 06 Uhr = W5/6-7; 12 Uhr = SW-W5/7; 18 Uhr = SW5/6-7;
--

- Die Windprognose am Sonntagmorgen von 4-5 Bft. beunruhigte uns noch nicht.
- Wir setzen per Bootswagen von der Südseite zur Nordseite der Hallig Oland über und rollerten dann weiter ins Watt dem Wasser entgegen. Unser Ziel hieß Südwesthörn, war ca. 15 km entfernt und sollte bei HW (12.07 Uhr) angelaufen werden.
- Ende gut, alles gut! Der nächste Tag wäre lt. Windprognosen wieder anstrengender geworden.

**Text:** Udo Beier

-----

### **01.08.2012 Im Kajak von Grönland nach Kanada (Revier/Ausland)**

**Elke Grunwald & Markus Ziebell** sind zurzeit unterwegs von Grönland nach Kanada. Sie berichten darüber auf ihrer Homepage:

→ <http://www.icekayaking.com/files/aktuelles.html>

Gestartet sind sie am 25.07.12 von Qaanaaq (Thule) aus. Ihr Ziel ist ca. 600 km entfernt und liegt auf der Ellesmere Island. Dazwischen liegt eine 60 km breite Querung des Nordpolarmeeres.

Schon an ihrem 5. Fahrtentag (31.07.12) setzten sie bei Kap Alexander zur Querung an hinüber zum Kap Isabella. Unterwegs begegneten sie einen Eisbären und immer mal wieder Walrosse & Narwale und natürlich Eisschollen. Bis 12 km konnten sie sich Ellesmere Island nähern. Geschlossene Treibeisfelder hindern sie jedoch am Weiterpaddeln, so dass sie umkehren und die 45 km zurück nach Grönland paddelten mussten, wo sie 18 ½ Stunden später am 1.08.12 auch wieder anlandeten.

Lassen wir uns überraschen, wie viel Querungsversuche ihnen noch so bevorstehen!? Vielleicht sollte sie beim nächsten Versuch eine Eisscholle entern und per Anhalter gen Kanada treiben ... aber nur dann, wenn es Richtung Süd strömt! Wie ich mich erinnern kann, sollen Memminger & Co. Ähnliches gewagt haben!?

**Text:** U.B.

-----

### **30.07.2012 Gruppenezusammenhalt bei Küstentouren (Ausbildung)**

Ja, wie behält man als Fahrtenleiter bei einer Gruppen von Küstenkanuwanderinnen und –wanderern die Übersicht ... und wie hält man all seine Mitpaddler zusammen?

## Lösungen, Varianten, Grundsätze ...

Nun, ganz einfach. Die Lösung lautet: „Last First“, d.h.

- **„Der Langsamste bestimmt das Tempo!“**

Funktionieren tut das eigentlich nur dann, wenn der Langsamste vorne paddelt und alle anderen sich sehr diszipliniert zurück halten .... was beim Stunden langen Paddeln den meisten schon recht schwer fällt:

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf)

Eine Variante davon ist die „Nordfriesische Formation“:

- **„Alle fahren nebeneinander her, keiner paddelt vor und keiner lässt sich zurückfallen!“**

Aber solch eine „Parallelfahrt“ lässt sich ab einer Gruppengröße von 4-5 Kanuten nur kurzzeitig erreichen, nicht aber erzwingen. Wind & Seegang und die kleinste Unachtsamkeit eines Kanuten beim Kurshalten sprengen sehr schnell eine solche Formation. Abgesehen davon, dass sie die Kommunikation der Kanuten untereinander erschwert – kann man sich doch nur mit seinen beiden unmittelbaren Nachbarn unterhalten – stellt sie bei Seegang ein Sicherheitsrisiko dar (→ Kollisionsgefahr!); denn wenn einer nicht aufpasst und z.B. nach links abdriftet, müssen sofort alle Mitpaddler auf seiner linken Seite reagieren und ebenfalls nach links abdriften.

Was bleibt, ist für viele der „lockere Gänsemarsch“ (sog. „Entenpolonäse“):

- **„Ein erfahrener Kanute fährt vorne weg und weist den Kurs. Ein weiterer erfahrener Kanute paddelt hinterher und passt auf, dass niemand verloren geht!“**

Funktionieren kann das jedoch nur, wenn die Gruppe eine bestimmte Größe nicht überschreitet.

## Gruppenprobleme

Zwei Kanuten reichen schon aus, um den ganzen Gruppenzusammenhalt wie eine Seifenblase zerplatzen zu lassen. Gründe dafür gibt es genug, z.B. Probleme mit

- der Kondition (→ Kanute paddelt zu langsam oder zu schnell),
- der Gesundheit (→ Kanute bekommt Sehnenscheidenentzündung),
- dem Seegang (→ Kanute kann nur gegen die anrauschenden Wellen paddeln),
- dem Steuer (→ Kanute kann die Steueranlage nicht effizient einsetzen, sei es, dass die Steuerpedalen bzw. -seile falsch eingestellt sind oder der verstellbare Sitz sich plötzlich unterwegs verschiebt),
- dem Trimm (→ Kanute hat nicht auf den Trimm geachtet und kann nun mit dem Skeg nicht die Leegierigkeit seines Seekajaks neutralisieren),
- der Gleichgewicht (→ Kanute kentert und verliert den Griffhalt bei seinem Seekajak),
- dem Bootsmaterial (→ Kanute hat Probleme mit der Kippligkeit bzw. mit der Geschwindigkeitspotenzials seines Bootes, die Folge ist, dass er nur einen bestimmten Kurs bzw. ein minimales Tempo paddeln kann),

- der Angst (→ Kanute ist vom Seegang, dem Winddruck bzw. der Weite des Meeres so „verschreckt“, dass er in Panik gerät und irgendwo hin paddelt bzw. das Paddeln einstellt),
- der Disziplin (→ Kanute ist hungrig und hört – ohne etwas zu sagen – einfach mit dem Paddeln auf, um etwas zu essen bzw. zu trinken)!

Gerade der letzte Punkt gibt häufig Anlass, die Mitpaddler „verzweifeln“ zu lassen. Da bleibt ganz plötzlich und unerwartet ein Mitpaddler zurück, um sich z.B. eine Jacke oder Mütze überzuziehen oder sich das Gesicht einzucremen oder sich einen Überblick auf der Seekarte zu verschaffen oder sein „kleines“ Geschäft zu erledigen, ohne das dem Gruppenverantwortlichen zu sagen. Ist der Gruppenzusammenhalt endlich wieder hergestellt, beginnt der nächste, unangemeldet seine Jacke überzuziehen .... usw. usf.

## Konsequenzen & Ausnahmen

Erfahrenen Küstenkanuwandern sind sich dieser Probleme bei Gruppenfahrten mit nicht bekannten Mitpaddlern bewusst. Die meisten von ihnen ziehen daraus die Konsequenz, nur noch mit „seetüchtigen“ Kanuten aufs Meer hinaus zu paddeln, von deren „Gruppentauglichkeit“ sie überzeugt sind ... und das auch nur bis zu max. 4-5 Bft. Wind (→ max. „Salzwasserschwierigkeitsgrad“ (SSG) III). Das ist vernünftig; denn nicht seetüchtige Kanuten haben mit einem Kajak nichts auf dem Meer zu suchen, außer sie fahren so dicht entlang der Küste, dass sie jederzeit nach einer Kenterung schwimmend das sichere Ufer erreichen können ... und das auch nur bis maximal 3 Bft. auflandigem Wind.

Ausnahmen bestätigen jedoch die Regel: Zwei erfahrene Küstenkanuwanderer können sich durchaus zutrauen, einen dritten, weniger erfahrenen Kanuten bis 3 Bft. Wind mit aufs Meer hinaus zu nehmen. Das sollten sie jedoch nur dann tun, wenn:

- sie über eine Schleppleine verfügen
- der unerfahrenere Kanute kein Paddelanfänger ist, sondern über Seegangserfahrungen verfügt, die Rettungstechniken beherrscht und sein Kajak seegangs- und kentertüchtig ist
- und alle Drei unterwegs zusammenbleiben.

Für manche mag das etwas übertrieben klingen, aber andere sehen das ähnlich. Z.B.:

- Die „Salzwasserunion e.V.“ (SaU) bietet für ihre Mitglieder ein „Regionales Sicherheitstraining“ (RST) auf dem Süßwasser an, bei dem die ersten Grundkenntnisse des Küstenkanuwanderns vermittelt werden. Dieses RST ist dann Eingangsvoraussetzung für die Teilnahme an einem meist 5-tägigen „A-Kurs“ auf dem Salzwasser. Wer diesen „A-Kurs“ erfolgreich absolviert hat, ist dann befähigt, „im Rahmen von Gruppenfahrten unter einfachen Bedingungen bzw. in Begleitung eines Fahrtenleiters auch unter schwierigen Bedingungen auf tidenabhängigen Gewässern zu paddeln.“
- Ich selber biete für den DKV als Einstieg einen 2-tägigen „Workshop zum Küstenkanuwandern“ (inkl. Rettungsübungen im Hallenbad) an, in dem die Grundlagen des Paddelns & Rettens auf dem Meer vermittelt werden. Dem folgen 2-tägige „Brandungsübungen“, wo das Paddeln im brechenden Seegang und zwangsläufig auch die Anwendung von Rettungstechniken geübt werden. Nur wer beides erfolgreich absolviert hat, kann an einer 4-tägigen „Einweisungsfahrt“ hinüber zu den ostfriesischen Insel bzw. nordfriesischen Halligen teilnehmen. Nach „bestandener“ Einweisungsfahrt (→ EPP 3 (Küste)) ist hoffentlich jeder Teilnehmer so kompetent, dass er die Schwierigkeiten, mit denen er auf dem Meer konfrontiert werden kann, richtig einschätzen und zusammen mit mindestens zwei seetüchtigen Kanuten auch bewältigen kann.

Ja, nicht seetüchtige Kanuten sind einfach nicht fit fürs Meer. Ihnen kann eine Gruppe – wenn überhaupt – nur unter extrem einfachen Bedingungen Schutz bieten. Deshalb ist, wenn im Folgenden von Gruppenzusammenhalt gesprochen wird, immer nur an Gruppen gedacht, deren Teilnehmer seetüchtig (d.h. zumindest seegangs-, kenter-, reise- und seenottüchtig) sind:

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

Wie aber kann der der Zusammenhalt einer Gruppe von seetüchtigen Küstenkanuwanderern positiv beeinflusst werden?

### **10-Punkte-Programm zur Förderung des Gruppenzusammenhalts**

1. Die Gemeinschaft gleich gesinnter Kanuten wird vom Fahrtenleiter vor Fahrtantritt unterteilt in Gruppen zu je 3-5 Kanuten. Die Unterteilung nimmt der Fahrtenleiter nach Absprache mit den Teilnehmern vor. Befreundete Teilnehmer sind möglichst derselben Gruppe zuzuordnen.
2. Damit der Gruppenzusammenhalt gewährleistet ist, wird für jede Gruppe ein erfahrener Kanute als Verantwortlicher (Gruppenverantwortlicher) ausgewählt, der auf den engen Zusammenhalt innerhalb seiner Gruppe und den eher lockeren Zusammenhalt mit den anderen Gruppen aktiv zu achten hat.
3. Eine Gruppe fährt voraus und bestimmt den Kurs. Die anderen Gruppen folgen im Abstand, ohne dabei sich gegenseitig zu stören oder gar zu behindern. Die Reihenfolge der Gruppen untereinander nimmt der Fahrtenleiter nach Absprache mit den Gruppenverantwortlichen vor.
4. Jede einzelne Gruppe sollte so zusammengesetzt sein, dass sie zur Not – d.h. bei immer schwieriger werdenden Gewässerbedingungen – auch in der Lage ist, selbstständig, also ohne den Zusammenhalt mit den anderen Gruppen aufrechtzuerhalten, so paddeln zu können, das kein Kanute der Gruppe zurückgelassen wird.
5. Der für eine Gruppe verantwortliche Kanute sollte so paddeln bzw. seine 2-4 Gruppenteilnehmer so positionieren, dass er sie in seiner Gruppe ständig im Blickfeld hat. Er sollte weiterhin die ihm benachbarten Gruppe im Auge behalten, um ihnen letztlich folgen und bei Bedarf zu Hilfe kommen zu können.
6. Der Abstand zwischen den Gruppen sollte so bemessen sein, dass eine Kommunikation (z.B. Rufen, Pfeifen, Sichtzeichen, weißes Achtung-Signal) zwischen den benachbarten Gruppen möglich ist. Ideal wäre es bei mehr als drei Gruppen, wenn die Gruppenverantwortlichen mit Sprechfunkgeräten ausgerüstet sind, damit diese bei Bedarf schnell Kontakt untereinander aufnehmen können. Meist muss man sich jedoch damit begnügen, den Blickkontakt zu den anderen Gruppen zu suchen bzw. nicht zu verlieren.
7. Die Gruppeneinteilung braucht nur dann eingehalten zu werden, wenn die Gewässerbedingungen anfangen, „kritisch“ zu werden. Der Fahrtenleiter bestimmt, ab wann in Gruppen zu paddeln ist (z.B. bei Wind ab 4-5 Bft., Grundseen, Stromkabelung (Tide Races), Untiefen) bzw. ab wann alle Gruppen zu einer eng zusammenhängenden Gruppe (Pulk) zusammenkommen sollen (z.B. bei Querung eines dicht befahrenen Fahrwassers).
8. Auch wenn nicht in Gruppen zu paddeln ist, d.h. jeder mit jedem zusammen paddeln kann und „darf“, sollte jeweils der für eine Gruppe verantwortliche Kanute die Mitpaddler seiner Gruppe nicht aus den Augen verlieren.
9. Wenn wegen der zunehmenden Gewässerschwierigkeiten der Kontakt zum Fahrtenleiter nicht mehr aufrechterhalten werden kann, entscheidet letztlich jeder Gruppenverantwortliche für sich, wann er mit seiner Gruppe den Zusammenhalt mit den anderen Gruppen aufgibt und versucht, seine Gruppe allein sicher zurück an Land zu bringen.
10. Der Fahrtenleiter hat darauf zu achten, dass der Zusammenhalt zwischen den einzelnen Gruppen gewährleistet ist und alle Gruppen der ersten Gruppe, die den Kurs

vorgibt, folgen können. Bei zwei bis drei Gruppen kann der Fahrtenleiter auch zugleich verantwortlich für eine Gruppe sein. Ab vier Gruppen bietet es sich an, dass der Fahrtenleiter - möglichst mit Unterstützung einiger erfahrener Kanuten - allein nur für die Aufrechterhaltung des Zusammenhalts der einzelnen Gruppen untereinander bzw. für die Unterstützung der Gruppenverantwortlichen zuständig ist.

## Last not Least

Je größer die Teilnehmerzahlen und je mehr Gruppen es gibt, desto schwerer wird es, für den nötigen Gruppenzusammenhalt zu sorgen. Jeder Fahrtenleiter sollte es sich daher überlegen, ob er es wirklich verantworten kann, Küstenkanuwandertouren mit mehr als 2-3 Gruppen zu veranstalten. Die Gefahr, dass einzelne Kanuten den Gruppenzusammenhalt sprengen oder den Anschluss zur Gruppe verlieren, ist einfach zu groß. Vielfach ist ohne Rücken- deckung durch motorisierte Hilfskräfte die Sicherheit der einzelnen Teilnehmer nicht mehr zu gewährleisten.

Je höher die Gewässerschwierigkeiten werden, desto eher ist mit Problemen zu rechnen, die den Gruppenzusammenhalt in Frage stellen können. Der Fahrtenleiter sollte daher schon beim Angebot einer Küstentour z.B. in einem Info-Blatt zur Tour deutlich machen, mit welchen Schwierigkeiten (→ Wind, Welle, Strömung; Fahrtstrecke/-dauer) zu rechnen ist und welche Erfahrungen (z.B. 5er-Wind-, Brandungs-, Rollerfahrten; Ausdauer) vorausgesetzt werden. Er kann auf diese Weise erreichen, dass u.U. jene Interessenten von sich aus auf die Teilnahme verzichten, die nicht so leistungsfähig sind. Weiterhin bietet es sich an, von den ihm nicht bekannten Interessenten einen Personalbogen ausfüllen zu lassen, in dem Auskunft über den Ausbildungs- und Leistungsstand zu geben ist. Wie das aussehen kann, ist dem Info-Blatt eines EPP 3 (Kurses) zu entnehmen:

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Info.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Info.pdf)

Den Gruppenzusammenhalt zu gewährleisten erfordert „Disziplin“ von jedem einzelnen. Der Fahrtenleiter und die einzelnen Gruppenverantwortlichen können jedoch dazu beitragen, dass es den Teilnehmern leichter fällt, „diszipliniert“ zu paddeln:

- Schon vor der Tour können sie Hinweise zum Trinken & Essen unterwegs auf dem Wasser geben (→ Alle Stunde wird getrunken und gegebenenfalls gegessen. Legt euch daher griffbereit eine Trinkflasche und einen Apfel/Banane unter ein Gepäcknetz auf dem Achterdeck. Wer zwischendurch zusätzlich noch etwas trinken muss, sollte sich einen Trinkbehälter mit Schlauchverbindung aufs Deck installieren!).
- Vor dem Start können sie Bekleidungstipps geben (→ Zieht eure Paddeljacken schon jetzt an, denn das Wetter wird sich bald verschlechtern bzw. wir verlassen in Kürze den ablandigen Bereich und dann wird es windig & wellig, spritzig & kalt!).

Schließlich sollte der Fahrtenleiter ausdrücklich darauf hinweisen, dass jeder Kanute seinen Gruppenverantwortlichen persönlich darüber zu informieren hat, wenn er aus welchen Gründen auch immer (z.B. Fotografieren, Seehundwatching), pausieren bzw. die Gruppen verlassen möchte.

Gruppenfahrten hinaus aufs Meer, die als Wanderfahrt ausgeschrieben sind, sollten nicht zu Wettfahrten „entarten“. D.h. man startet gemeinsam, paddelt gemeinsam und landet auch wieder gemeinsam an. Zwischenspurts stressen nur die schwächeren Mitpaddler und schon Kilometer vor dem Ziel angesetzte Endspurts sprengen den Gruppenzusammenhalt und stellen u.U. ein Sicherheitsproblem dar, tragen aber zumindest zur Demotivation der Letzten bei.

Gruppen bei „Schönwetter“ zusammenzuhalten, ist meist kein Problem, wohl aber bei „Schlechtwetter“. Wenn man gegen einen 5er Wind anpaddeln muss und das zu allem Überfluss auch noch über Flachwasserbereiche, dann muss die Geschwindigkeit über Grund

stimmen, wenn man nicht auf der Stelle paddeln möchte. Es gibt dann Momente, wo es besser ist, umzukehren als weiter zu paddeln. Wenn man sich aber für das Weiterpaddeln entschieden hat, weil das angepeilte Ziel zum Greifen nahe ist, muss ab & an mal der Zusammenhalt zur nächst folgenden Gruppe – jedoch nicht auf Kosten der Sicherheit -etwas gelockert werden, damit alle Mitpaddler sehen, dass es doch vorangehen kann, wenn man seine letzten Kräfte mobilisiert.

**Text:** Udo Beier

**Links:**

- [www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewältigung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewältigung.pdf)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf)

-----

15.07.2012 **Bericht über den Kurs „EPP 3 (Küste)“** (Ausbildung)

**Sebastian Rusch** hat auf der Homepage des TEGELER-KANU-VEREINS einen Bericht über den Kurs „EPP 3 (Küste)“ verfasst:

- [www.tegeler-kanu-verein.de/index.php/fahrtenberichte/183-epp3-mit-udo-beier](http://www.tegeler-kanu-verein.de/index.php/fahrtenberichte/183-epp3-mit-udo-beier)

Berichtet wird über alle drei Kursabschnitte:

- Workshop
- Brandungsübungen
- Einweisungsfahrt (hier: Spiekeroog & Co.)

-----

08.07.2012 **Einmal Neuwerk seh'n ... und überleben** (Revier/Inland)

In KANU-SPORT berichtet **Detlev Henschel** in dem Beitrag:

**Einmal Neuwerk seh'n im blauen Meer ...  
... und den letzten noch lebenden Strandpiraten Deutschlands treffen**

auf 8 Seiten sehr unterhaltsam, ausführlich, anschaulich (13 Fotos) und informativ (mit Kartenskizze) von einer Tour Neuwerk, die in Spieka-Neufeld begann und ein paar Tage später dort wieder endete.

Während der Tour hat er allerhand Wind & Seegang abbekommen und sich, obwohl ein Kumpel ihn begleitete, anscheinend sehr alleingelassen gefühlt. Dabei erinnerte er sich an einen Spruch von Graf Moltke, der, sofern dieser Küstenkanuwanderer gewesen wäre, wie folgt hätte lauten können:

- *„Wenn der erste Brecher dich überspült, kannst du die ganze Theorie vergessen!“*

Nun, Ch. Harms hat mal gesagt:

- *„Seekajakfahren ist eine situative Sportart!“*

... und ich meine:

- „Die Theorie liefert uns den Roten Faden, aber ihn entlang zu paddeln, das müssen wir schon selber!“

Wer auch mal nach Neuwerk paddeln möchte, sollte auf alle Fälle seetüchtig sein ... und zur Vorbereitung bzw. „Abschreckung“ die folgenden beiden Beiträge von der Homepage des DKV downloaden:

**DKV-Tourentipp: Richtung Neuwerk (3 Tage mit max. 135 km)**

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Neuwerk.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Neuwerk.pdf)

**Risiko Küstenkanuwandern: Seenotfall bei Sturmböen oder: Neuwerk ... einfach nur Pech gehabt?**

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

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KANU-SPORT, Nr. 7/12, S.16-23 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

-----

14.06.2012 **Thailand** (Revier/Ausland)

Auf der Homepage des TEGELER KANU VEREINS berichten **Catharina & Mario** in dem Beitrag:

**Thailandexpedition Februar 2012**  
**Khop khun khae, Thailand**

über eine 12-tägige kommerzielle Tour über die Bucht von Phang Nga (nordöstlich von Phuket). Insgesamt sind sie 220 km zwischen Ban Kho En und Phra Nang Cave) gepaddelt.

→ <http://www.tegeler-kanu-verein.de/index.php/fahrtenberichte/168-thailandexpedition-februar-2012>

Zuvor wurde mal im KANU-SPORT (Nr. 12/10) von **Ludwig Nitsch** über dieses Revier berichtet:

„**Thailändische Robinsonade**“

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/101206\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/101206_b.html)

Am informativsten scheint mir jedoch der Beitrag von **Wolfgang Bisle** zu sein:

„**Blauwasser paddeln: Kajaktour in der Andamanensee**“ (2007)

der auf der Homepage des KVV e.V. (Bremerhaven) (inkl. ausführlicher Literaturliste) abgerufen werden kann:

→ <http://kvu.der-norden.de/kajak/NZ/Thailand.html>

**Text:** Udo Beier

**Link:**

Kommerzieller Anbieter: <http://paddleasia.com> bzw. [www.aex-reisen.de/](http://www.aex-reisen.de/)

Karteninformationen: [http://paddleasia.com/map\\_phang\\_nga\\_bay.htm](http://paddleasia.com/map_phang_nga_bay.htm)

-----

08.06.2012 **Lagunentour: Grado – Venedig** (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Heinrich Breidenbach** in dem Beitrag:

### **„Litoranea Veneta. Auf historischen Inlandswasserwegen von Grado nach Venedig.“**

über eine ca. 110 km lange Tour, die von Grado (liegt im Osten zwischen Triest und Venedig) aus über fünf Lagunen und diverse Kanäle, einsame Inseln und zugewachsene Flüsse führt. Es handelt sich hier fernab von der Adria um die alte Binnenwasserstraße „Litoranea Veneta“.

Es werden in dem Bericht die einzelnen Etappen mit den in Anspruch genommenen Zeltmöglichkeiten aufgezählt. Höhepunkt ist natürlich die Befahrung der Kanäle von Venedig. Wer seine Fahrt so einteilt, dass er Pfingstsamstag Venedig erreicht, könnte am nächsten Tag, dem Pfingstsonntag, an der „Vogalonga“ teilnehmen, einer ca. 35 km Stadtrundfahrt für Kaja-, Kanadier-, Drachboot-, Ruderboot- und Gondelfahrer. Tagsüber sind an diesem Tag die Kanäle für die meisten Motorboote gesperrt. Wer nicht an der „Vogalonga“ teilnimmt, hätte die Möglichkeit, Venedig ohne Motorbootwellen zu erleben. Wer mitmacht, der bekommt natürlich etwas vom Canale Grande mit, aber auch von den benachbarten „Vorort-Inseln“ Venedigs, wie z.B. Murano, Burano, Sant’ Erasmo und Sant’ Andrea ... und zusätzlich noch das hektische Treiben einer fast unüberschaubaren Schar von „Bootswanderern“.

Übrigens, die Strecke zwischen Grado und Venedig ist mehr oder weniger sehenswert. Es ist alles sehr flach. Norddeutsche würden – wenn sie nicht ab und zu an einem Fischerdorf oder einer Stadt vorbeikämen – den Eindruck bekommen, dass es „wie dahäm“ aussieht.

Zur Navigation eignen sich u.a. die Karten „Carte Nautico-Turistiche“ (Verlag: Belletti Editore):

N1	Golfo	di	Trieste	1:50.000
N2	Lagune	di	Grado e marano	1:50.000
N3	Laguna	di	Caorle	1:50.000
N4	Idrovia	Pordenone -	Caorle, fiume Piave	1:50.000
N5		Idrovia	Sile	1:50.000
N6		Laguna	Veneta	1:50.000
N7		Idrovia	Brenta	1:50.000
N8	Delta del Po			1:50.000

Näheres kann man auch dem Buch des Autors entnehmen:

### **„Die Lagunen von Venedig bis Grado, mit Po-Delta, Häfen-Inseln-Wasserweg“** (Ein nautischer Reiseführer) (Edition Maritim 2008)

Ja, per Bahn und Bus kann dann wieder nach Grado zurückgefahren werden, um die Autos zu holen bzw. – sofern man Küstenkanuwanderer ist, also entsprechend seetüchtig – über die Adria zurück nach Grado paddeln bzw. – sofern man Faltbootfahrer ist – gleich ganz nach Hause gereist werden bzw. – sofern man „Zeitmillionär“ ist – einfach weiter paddeln, Richtung Süd, Richtung Po-Delta.

Gibt es unter diesen „Zeitmillionären“ welche, die ihre Routenplanung so timen können, dass sie an einem Ort auch ankommen, wenn sie dort da sein möchten, empfiehlt es sich, eine Woche vor Pfingsten, am Po-Delta anzulanden. Dort startet nämlich Isa-Winter-Brand ihre im DKV-Sportprogramm unter Italien angekündigte einwöchige internationale Wanderfahrt:

### **„Girovagando: Delta del Po al Launa di Venezia“**

Es handelt sich dabei überwiegend um Tagesfahrten zu ausgewählten Orten, Stränden, Inseln, Häfen, Vereinen und Restaurants, wobei sowohl das Paddeln als auch das gemeinsame Essen mit gleichgesinnten Italienerinnen und Italienern im Vordergrund steht: [www.isa-brando.de](http://www.isa-brando.de). Natürlich, der Gegensatz dieser Gemeinschaftsveranstaltung zur privaten „Anfahrt“ von Grado zum Po-Delta kann nicht größer sein!

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KAJAK-MAGAZIN, Nr. 2/12, S.26-32 – [www.kajakmagazin.com](http://www.kajakmagazin.com)

**Links:**

Faltboot-Wiki:

**Kanäle und Lagune von Venedig**

→ <http://www.faltboot.org/wiki/index.php/Venedig>

Hoh,J.:

**Mit dem Faltboot von Triest nach Venedig** (2003)

→ [http://www.faltboot.org/wiki/index.php/Mit\\_dem\\_Faltboot\\_von\\_Triest\\_nach\\_Venedig](http://www.faltboot.org/wiki/index.php/Mit_dem_Faltboot_von_Triest_nach_Venedig)

Zaunhuber,A.:

**Kanuziele an der nördlichen Adria**

**DKV-Tourenvorschlag: Im Umfeld der Serenissima**

aus: Kanu Sport 2/07, S.8-13 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070201\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070201_a.html)

Neumann,M.:

**Boot in Venedig**

aus: 4-Seasons, Nr. Nov.(13)/06, S.62-67

→ <http://4-seasons.de/magazinartikel/boot-venedig>

Neumann,M.:

**Paddeln in der Lagune von Venedig**

→ <http://4-seasons.de/magazinartikel/paddeln-der-lagune-von-venedig>

Greve,A.:

**Im Faltboot durch Venedig. Leinwand für traumverlorene Bilder**

→ [www.spiegel.de/reise/kurztrip/0,1518,295997,00.html](http://www.spiegel.de/reise/kurztrip/0,1518,295997,00.html)

Hoh,J.:

**Auf einer Welle durch Venedig. Die Vogalonga im Kajak erlebt**

aus: Kanu-Magazin 1/04, S.28-31 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

Link: [www.vogalonga.it](http://www.vogalonga.it)

s. auch Kurzinfos zum Beitrag:

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/031115\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/031115_b.html)

Völk, R.:

**Girovagando: Zwischen Po-Delta und der Lagune von Venedig**

aus: Kanu Sport 8/07, S.12-17- [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070801\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070801_b.html)

06.06.2012 **“Freya did it” – F.H. umrundet “Südzipfel” Südamerikas** (Geschichte)

In KANU-SPORT ist der folgende Beitrag von **Udo Beier** über Freya Hoffmeisters erfolgreiche Umrundung der Südspitze Südamerikas erschienen:

Die Husumer „Global Seakayakerin“ **Freya Hoffmeister** (48) hat es mal wieder geschafft, was sie sich in den Kopf gesetzt hat. Nach der Umrundung von Island (2007: 1.620 km in 25 Paddeltagen), der Südinsel von Neuseeland (2007/08: 2.386 km in 48 Paddeltagen), Australien (!) (2009: 13.790 km in 245 Paddeltagen) (s. KS 1/10) ist sie seit dem 30.08.11 wieder unterwegs. Sie will von Buenos Aires aus bis 2014 ihren zweiten Kontinent, nämlich Südamerika, im Uhrzeigersinn umrunden (ca. 24.000 km in 3 Etappen). Die erste Etappe hat sie vollbracht: Eine wahrhaft „olympische“ Leistung! Stürme, Kaventsmänner, Steilküsten, Sümpfe, Eis, Kälte und Dunkelheit konnten sie nicht davon abhalten. Am 2.05.12 landete sie in Valparaiso (Chile) an. Für die bislang zurückgelegten 7.676 km war sie 247 Tage unterwegs. Die Umrundung komplett machen möchte sie am 10. Mai. 2014, exakt zu ihrem 50sten Geburtstag! Dazu wünscht der DKV ihr stets eine handbreit Luft unterm Kinn!

Gratulation Freya! Zum Kap Horn sind schon manche Seakayaker gepaddelt, aber von Buenos Aires (Argentinien) über Kap Horn nach Valparaiso (Chile) zu paddeln, das hat noch kein Mann und auch keine Frau geschafft. Dazu gehört nicht nur ein Quäntchen Glück und der nötige Respekt vor den beiden Naturgewalten Wind & Welle, sondern schon auch ein Stück Zielstrebigkeit & Durchhaltevermögen, verbunden mit einer Portion „Besessenheit & Verrücktheit“, gepaart mit fast unmenschlichem Leistungsvermögen & nahezu übermenschlicher Leidensbereitschaft und unterstützt durch mehrere High-Tech-Ausrüstungsgegenstände (gedacht ist hier z.B. an ihr Seekajak „Epic 18X Sport“, ihr Zelt „Hilleberg Staika“, ihr Satelliten-Telefon „Motorolla 9555“ und ihr UKW-Handsprechfunkgerät „ICOM M23“), sowie viele helfende Hände daheim, im World-Wide-Web, insbesondere aber auch vor Ort.

Fotos: „Ihr Seekajak und ihre Ausrüstung“ sowie „Finish in Valparaiso“ (s. Anlage)

### Statistik zum Staunen

Nun ist sie am Ziel ihrer ersten Etappe angekommen, nämlich der an der chilenischen Pazifik-Küste liegenden Hafenstadt Valparaiso. 247 Tage war sie dafür unterwegs, wovon sie 167 Tage (= 68 %) gepaddelt ist. Insgesamt hat sie mit ihrem Seekajak ca. 7.676 km zurückgelegt, wofür sie 1.560 Stunden benötigt hat.

Daraus lassen sich die folgenden Durchschnittswerte ableiten:

**Ø Paddelkilometer pro Tag: 46 km/Paddeltag (bei insgesamt 167 Tagen im Seekajak)**

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

=> 64x über 50 km/Paddeltag

**Ø Paddelstunden pro Tag: 9:21 Std./Paddeltag**

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

=> 22x über 12:00 Std./Paddeltag

=> davon: 6x über Tag und Nacht gepaddelt mit 30:45 h, 13:45 h, 32:15 h, 17:30 h, 24:50 h + 16:25 h

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

=> min. Ø 2,8 km/h während einer 14 h-Tagesetappe / max. Ø 11,5 km/h während 5 h-Tagesetappe), sowie Ø 1,6 km/h bei einer Landportage (!)

=> 16x über Ø 6 km/h während einer Tagesetappe

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

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

Freya war ihres eigenen Glückes Schmied! Ihr wurde unterwegs nichts geschenkt, aber sie wurde auch nicht vom Pech verfolgt! Sie fuhr nicht einfach ins Blaue! Wind- und Dünungsprognosen wurde nicht in Frage gestellt, nur weil es am Startort säuselte & plätscherte! Wenn sie aufs Wasser ging, hatte sie sich vorher über GOOGLE EARTH die möglichen Anlandeplätze ausgekundschaftet.

Wer sich dafür interessiert, wie sie sich mit jedem Paddelschlag unaufhörlich ihrem sich selbst gesteckten Ziel „Valparaiso“ näherte, konnte und kann das auf ihrem Blog verfolgen:

<http://freyahoffmeister.com/freyas-blog/>

Pünktlich mit jeweils einem Tag Verspätung berichtete Freya seit Ende August – quasi wie der Reporter einer Tageszeitung, der tagtäglich seine Zeilen abzuliefern hat – über das, was sie zuvor erlebt hat und wie weit sie wie schnell vorangekommen ist.

### **Höhe- & Tiefpunkte:**

Wen das interessierte und englische Texte versteht, konnte dank ihres Blogs stets auf dem Laufenden bleiben und Freya's Highs & Lows so erleben, als ob man selbst dabei war.

### **Versumpft im Watt**

Ihr erster großer Tiefpunkt geriet schnell in Vergessenheit. Schon am **5. Fahrtentag** blieb Freya im Delta von Buenos Aires am Eingang des Salado Rio bei niedrigem Wasserstand im Watt stecken und konnte nur sehr müüühsam den Spülsaum mit dem trockenen Land dahinter erreichen. Einen Tag später erlebt sie jedoch bereits ihren ersten Höhepunkt, als sie in knapp 12 Std. über 100 km zurücklegen konnte. Noch schneller und weiter ging es dann am **37./38. Fahrtentag**, als es vom Golfo San Mathias zur Peninsula Valdez ging: Innerhalb von 32 Stunden paddelte Freya 161 Kilometer.

Foto: Am Spülsaum (s. Anlage)

### **Vom Winde verweht (Kap Horn)**

Über den nächsten großen Tiefpunkt wurde schon in KS 2/12 berichtet, als sie nach einer 86-Kilometer-Tagesetappe wegen einsetzenden stürmischen Windes 1,5 km (!) vor Kap Horn abbrechen und zur Isla Deceit umkehren musste. Dort wetterte sie bei 12er Windböen 5 Tage lang (vom **120.-124. Fahrtentag**) ab. Aber bei Freya folgt nach einem Tiefpunkt immer ein Höhepunkt. Das galt auch vor Kap Horn. Plötzlich besserte sich kurzzeitig an ihrem **125. Fahrtentag** das Wetter. Sie nutze diese Chance und startete um 5.05 Uhr früh, um ihren spektakulärsten Höhepunkt auf dieser 1. Südamerika-Etappe nicht zu verschlafen, nämlich die Querung hinüber zur Isla Hornos in nur 2 Stunden.

### **Verirrt im chilenischen Fjordland**

Einen weiteren Tiefpunkt erlebte Freya im Chilenischen Fjordland an ihrem **172./173. Fahrtentag**. Ihr elektronisches Kartenmaterial führte sie 2x in die Irre. –zig Kilometer paddelte sie doppelt und –zig Kilometer nahm der dann einzuschlagende Umweg in Anspruch. Wer da nicht verzweifelt, der kann noch mehr aushalten. Und wer sich dann nicht mehr freut, wenn er wieder auf dem rechten Kurs ist, der sitzt wohl im falschen Boot.

### **Verschaut im Leuchtturm (Isla San Pedro)**

Der nächste Tiefpunkt ließ nicht lange auf sich warten. Ihr „Wetterfrosch“ prognostizierte für die nächsten Tage stürmisches Wetter. Ans Paddeln war dann nicht mehr zu denken. Rechtzeitig erreichte Freya die Isla San Pedro, auf der ein Leuchtturm mit Navy-Station lag. Leider landet sie dort an, wo ein verlassener Leuchtturm stand. Sie musste sich daher noch einige Kilometer mit ihrem Gepäck über Land bis zur anderen Seite der Insel durchschlagen. Dort wurde sie schon von der Leuchtturmmannschaft erwartet, und zwar dieses Mal nicht wie üblich vom Leuchtturmwärter und seiner Familie, sondern einer Gruppe von Junggesellen, ... die ihr respektvoll begegneten und sie für 6 Tage (**184.-190. Fahrtentag**) versorgten, sodass aus dem Tiefpunkt doch noch ein Höhepunkt wurde. Zum Dank hat Freya den Leuchtturm aufgeräumt und als „Eisverkäuferin in Führungsposition“ den Gefrierschrank so enteist, wie sie es ihren Mitarbeitern in Husum stets erklärte.

Fotos: Isla San Pedro (s. Anlage)

### **Orientierungslos, aber nicht ziellos!**

Der anstrengendste Abschnitt war wohl die knapp 2 km lange Landpassage vom Meer über den Rio Negro hinüber zur Lagune San Rafael (**194./195. Fahrtentag**). Freya ersparte sich dadurch einen längeren Umweg draußen entlang der ausgesetzten Pazifik-Küste. Der Preis dafür war absolute Wildnis: versumpft, verwuchert, spurenlos und ohne „Zielmarken“. Zwei Tage hatte sie gebraucht, um sich mit ihrem Seekajak im Schlepp dort durchzukämpfen. Unterwegs erlebt sie jedoch einen Höhepunkt, nämlich als ihr plötzlich zwei italienische Bergsteiger mit aufblasbaren WW-Kajaks begegneten, die von der Lagune hinunter zum Meer wollten. Es sollten die einzigen Kanuwanderer sein, die ihr unterwegs auf ihrer 1. Etappe begegneten. Und am Ende gab es dann den nächsten Höhepunkt: einen Gletschersee mit allem Drum & Dran (Eisbrüche am Rand, Eisberge im türkisfarbigem Wasser, Eis im Kochtopf).

Foto: Unterwegs zur Lagune (s. Anlage)

### **„Nomads of The Seas“**

Vom **204. - 207. Fahrtentag** erlebt Freya einen Höhepunkt der Extra-Luxus-Klasse. Schon von Weitem entdeckte sie eine eigenartige Plattform im Wasser, über der Hubschrauber kreisten. Als sie sich näherte, entpuppte sich das Ding als das kleine Kreuzfahrtschiff „Nomads of The Seas“. Es hat Platz für 23 Gäste, die von 34 Leuten und 2 Hubschrauberpiloten samt 2 Hubschraubern betreut wurden. Z.Zt. waren nur 6 Gäste an Bord, die per Hubschrauber zu den verschiedenen Highlights geflogen wurden (z.B. Gletscherbesichtigungen, Baden in natürlichen Warmwasserpools, Rafting, Paddling, Grilling ...). Ja, und ein solches Luxusgefährt durfte Freya „entern“ und dort auf Kosten des Käpt'ns 4 Tage und 3 Nächte verbringen. Zwischenzeitlich entfernte sich das Schiff über 200 km von der Stelle, wo Freya an Bord geholt wurde. Nach den 4 Tagen sollte sie der Hubschrauber wieder dorthin zurückbringen, dann ging es aber doch mit der nächsten, dieses Mal 23köpfigen Gastgruppe, per Schiff zurück; denn Freya wollte nicht damit anfangen, „per Anhalter“ Südamerika zu umrunden.

Foto: Das „Traum“-Schiff (s. Anlage)

### **Zwischen Kreuzseen, Kaventsmännern & „Dumpers“**

Den nächsten, tourenentscheidenden Höhepunkt erlebte Freya am **217./218. Fahrtentag**, also den ersten beiden Tagen, an denen sie begann, entlang der verbleibenden insgesamt ca. 1.150 km langen ungeschützten Pazifik-Küste bis hinauf zum Ende ihrer ersten großen Etappe zu paddeln. Was für Gewässerbedingungen würde sie hier überstehen müssen und wie viele Tage lang. Vielleicht schafft sie es bis Valparaiso schon in 20 oder erst in 35 Tagen? Das hängt davon ab, was die chilenische Felsküste mit der anwehenden Windsee und der anrollenden Dünung macht. Nach der bei VI (= sechs) endenden „Salzwasserschwierigkeitsskala“ war es nicht unwahrscheinlich, wenn Freya spätestens dann, so bald sie starten bzw. anlanden wollte, jeweils ein Gemenge von „fischerhüttenhohen“ Grundseen, kabbelnden Kreuzseen, aufbäumenden Kaventsmännern, explodierenden „Klapotis“ und alles unter Wasser drückenden „Dumpers“, also das reinste Wellentohuwabohu durchqueren musste, und zwar nicht nur einmal, sondern – wenn sie Pech hat - jeden Tag, und das 2x, nämlich morgens und abends. Die erste Anlandung an diesem **217. Fahrtentag** verlief – Neptun sei Dank! - problemlos, auch wenn draußen die Dünung bis 3-4 m hoch war. Und ebenfalls am **218. Fahrtentag** kam sie gut „raus“ (auf's offene Meer) und 12 Stunden später wieder sicher „rein“ (an's rettende Ufer), wenn auch im letzten Moment bevor die Dunkelheit einsetzte; denn 58,9 km bis zur Caleta Quedal müssen nicht nur erst einmal nonstop bei Gegenwind,

Dünung und Regen zurückgelegt, sondern auch verkraftet werden. Die psychische Anspannung war enorm. Rechts - nicht weit weg von ihr - lief den ganzen Tag lang die Dünung gegen die Steilküste an und stieg dort am Fels –zig Meter empor, um mit einem großen Tosen weiß aufschäumend zu explorieren, bevor sie dann als Kreuzsee „getarnt“ wieder zurücklief und kurz vor ihr beim Zusammentreffen mit der als nächstes einlaufenden Dünung als „Klapotis“ endete. Nein, das den ganzen Tag mit anzusehen, das kostet Nerven. Aber mit dem Anlanden war der psychische Druck erst einmal gewichen. Zufriedenheit paarte sich mit Zuversicht. Was konnte jetzt noch schief gehen!? Die Gefahr, die von neugierigen Haien, bissigen Salzwasserkrokodilen, heimtückischen Seeschlangen bzw. giftigen Quallen ausging, war doch – anders als bei Rund Australien – vernachlässigbar klein. Lediglich an Land könnte es jetzt noch Probleme geben ... mit Bullen (!), Pumas(!?) ... und Menschen (?).

## Träume & Brandungsschäume

Allmählich wurde auch diese „Dünungs-Achterbahnfahrt“ zur Routine. Freya bekam den Kopf frei und konnte von der Ankunft in Valparaiso träumen: Noch ca. 1.000 km fehlten ihr bis dorthin. In den letzten beiden Tagen war sie mit Ø 55 km vorangekommen. Hochgerechnet könnte sie in 19 Tagen in Valparaiso anlanden ... und wenn sie, wie damals bei Rund Neuseeland (Süd) den letzten Tag zum 40-Stunden-Tag werden ließe und 150 km am Stück paddelte, dann könnte sie schon in 18 Tagen, also am 21. April 2012, ihre 1. Etappe von Rund Südamerika beenden ... ja, wenn nicht unmittelbar nach dem Höhepunkt am 217. und 218. Fahrtentag der nächste Tiefpunkt kam. Das Wetter verschlechterte sich. Die Windprognose sagte für die nächsten Tage 6 Bft. Wind aus SW voraus (25 Knoten) und die Dünungsprognose verkündete 7 Meter hohen „Swell“. Freya wäre nicht Freya, wenn sie solche Prognosen ignorierte, nur weil die Bedingungen am Startort gerade noch akzeptabel ausschauten. Aber in 50 km Entfernung müsste es ja für sie eine ebenso akzeptable Anlandemöglichkeit geben!? Da geht sie kein Risiko ein. 4-Meter-Dünung ist ihr Limit! Für die nächsten drei Tage (**219.-221. Fahrtentag**) war daher „Landurlaub“ angesagt. Anders als im Fjordland konnte sie jetzt wenigstens zu Fuß die Umgebung erkunden, natürlich mit einem Bambusstock in der Hand, um die frei herumlaufenden Kühe und Pferde auf Abstand zu halten.

Fotoserie: Ab durch die Brandung (s.Anlage)

## Kotzen, kämpfen, kentern, kapitulieren

Ja, auch der beste Seakayaker und natürlich auch die beste Seakayakerin ist dagegen nicht gefeit, seekrank zu werden, zu kentern und aussteigen zu müssen. Zumindest Freya hat das alles zusammen an einem einzigen Tag, an ihrem **222. Fahrtentag**, erlebt: Sie startete Oster-Samstag eine halbe Stunde nach Sonnenaufgang, so um 8.45 Uhr. Frühstück wollte sie draußen unterwegs auf dem Wasser. Als es Zeit gewesen wäre, etwas zu essen, war sie jedoch in der 4 Meter hohen Dünung schon seekrank und somit auch appetitlos geworden. Nachdem sie über 30 km schon zurückgelegt hatte, entschloss sie sich nachmittags dazu, an der nächst möglichen über Google ausspionierten Stelle, nämlich Rada Ranu-Beach, anzulanden. Gedacht, gesucht, getan. Es galt jedoch, insgesamt fünf Brandungsketten zu überwinden. Zuvor machte sie sich dafür bereit: Life-Line und Paddelsicherungsleine lösen, Schwimmweste und Schutzhelm anziehen sowie Steuerfinne halb hochziehen. Dann wurde sie auch schon von der ersten Brecherreihe mitgenommen, quer gedrückt und ... umgeschmissen. Erst der zweite Rollversuch klappte. Sie war okay, jedoch gab es Probleme mit dem Steuerblatt: Es stand auf Kurve und ließ sich nicht wieder zurückstellen. Da kam schon die nächste Brecherkette. Sie kenterte erneut und fühlte sich plötzlich zu schwach, um zu rollen! Alle ihre Rollfertigkeiten (immerhin beherrscht sie über 30 Varianten der Greenlandrolle) nutzten ihr nichts. Sie musste aussteigen und sich zu Fuß zum Spülsaum vorkämpfen... genau vor den Augen von vier zufällig vorbei kommenden Zuschauern! – „Embarrassing!“

## 24-Stunden-Einsatz

Über diese 2-Tagestour-am-Stück wurde schon in KS 5/12 berichtet. Freyas Gefühle sollten an diesem Tag „Achterbahn“ fahren. Der erste Tag, der **227. Fahrtentag**, begann schwachwindig, wellig, regnerisch & neblig und endet mit schwachwindig, wellig, regnerisch & diesig: Erst zwang der Nebel, der über der Bahia Nihue lag, zu einem Spätstart (11.20 Uhr) und später machte die Dünung ein Anlanden unmöglich. Es blieb Freya nichts anders übrig, als die Nacht „durchzumachen“, d.h. weiter zu paddeln bis zum 127 km entfernt liegenden Fischerort Quidico. Um 19.30 Uhr ging die Sonne unter, da hatte sie 41 km „abgespult“. Der Mond ging am **228. Fahrtentag** um 0.48 Uhr auf. 75 km hatte sie bis dahin auf dem „Tacho“. Bei Sonnenaufgang um 8.18 Uhr lagen noch 20 km vor ihr. Schließlich erreichte sie um 12 Uhr Quidico. Inmitten von 4-5 m hoher, aufsteilender und zum Brechen bereiter Dünung, suchte sie vergeblich nach jener geschützten Anlandestelle, die laut Google vorhanden sein müsste, gleich hinter einer größeren Felsnase. Aber die Dünung lief einfach um die Landzunge herum, um dann am Strand weiß aufschäumend zu explodieren. War der ganze 24-Stunden-Einsatz vergeblich. Was sollte sie nun 200-300 m vor ihrem Ziel tun? Quidico war doch eine Fischersiedlung, aber wo lag die Anlandestelle der Fischerleute? Vielleicht könnte sie per UKW Sprechfunk ein paar Fischer um Rat fragen? Gedacht aber noch nicht ausgeführt, da preschte schon ein kleines offenes Fischerboot besetzt mit 3 jungen „Teufelskerlen“ - oder waren es „Schutzengel“ - mit voller Fahrt und großen Luftsprüngen durch und über die Dünung auf sie zu. Die Navy hatte sie alarmiert und Freya's Ankunft angekündigt. Sofort gingen sie längsseit, nahmen erst Freya an Bord, dann ihre schweres Seekajak, was nicht viel kleiner war als das „Mutterschiff“, und motorten mit viel Fingerspitzengefühl im Gleichschritt der Dünung, sich stets zwischen zwei Brechern haltend, zurück in eine etwas geschützter gelegene Bucht. Am Strand standen an die 15 Locals, die nur darauf warteten, ihr Seekajak aus dem Wasser zu holen und hinauf ins Trockene zu tragen.

Übrigens, insgesamt war Freya 31 Tage unterwegs entlang der ungeschützten knapp 1.200 km langen Pazifikküste. 21 Tage davon saß sie in ihrem Seekajak. D.h. insgesamt 42x musste sie durch die Brandung starten und durch die Brandung anlanden. Am 228. Fahrtentag erlebt sie in Quidico das erste Mal, dass sie ohne fremde Hilfe nicht an Land kam. Weitere 5x musste sie die Hilfe der Fischerleute beim Starten bzw. Anlanden in Anspruch nehmen .... und am letzten Tag, dem **247. Fahrtentag**, war bei der Ankunft im Hafen von Valparaiso der Seegang so unangenehm und die Anlandemöglichkeiten so schlecht, dass sie ein letztes Mal „per Anhalter“ anlanden musste. Auch das klappte. Der Navy sei Dank!

Fotos: Fischerleute von Quidico und ihre Boote (s. Anlage)

## **Dies & Das**

Das waren m.E die großen Highlights bei Freya's Tour. Sicherlich gab es noch eine Vielzahl weiterer Höhepunkte. Zu denken ist dabei:

- nicht nur an die achterlichen Wind- & Dünungsbedingungen am letzten Fahrtentag, bei denen sie teilweise mit über 20 km/h die Wellen herunter surfte;
- sondern auch an die Telefonate mit ihren Lieben daheim via Satellit weitab jeglicher Zivilisation;
- an die Beobachtung von Robben, Seelöwen, Seebären, Pinguinen, Delphinen, Fröschen, Geiern und Pelikanen;
- an das Erleben der unmittelbaren Nähe von Gletschern, Wasserfällen, Felsenhöhlen und hoch aufragenden Steilküsten mit ihren Felsnadeln und -höhlen;
- an die Begegnung mit den gastfreundlichen Argentinern und Chilenen (immerhin bekam sie 7x Start-/Anlandehilfe, übernachtete sie 41x bei Privatleuten und 25x bei der Perfectura oder Navy);
- an das allabendliche Errichten ihres Zelttes (172 Nächte (= 70% aller Nächte) verbrachte sie im Zelt)
- und an das Genießen der Nachtruhe in einem trockenen und Sandfly-freien Zelt, dass fernab der lärmenden Brandung windgeschützt aufgestellt ist.

Fotos: Campground & Pausenplätze satt (s. Anlage)

Fotos: Landschaft & Natur pur (s. Anlage)

### **Tages-Touren-Durchschnitts-Tempo: 4,9 km/h**

Bemerkenswert ist m.M. auch ein Punkt, der nicht bloß als ein kleines Zahlenspiel angesehen werden sollte, nämlich die Kilometer je Stunde, die Freya im Tages-Durchschnitt (inkl. Pausen) schaffte (=> 4,9 km/h/Tag im Vergleich zu 5,2 km/h/Tag bei ihrer Tour Rund Australien (2009)!

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 sie:

- sich nicht auf einer Rallye befand, die spätestens nach 12 Stunden zu Ende ist, sondern dass sie auf einem „Endlos-Marathonlauf“ unterwegs war, der tagtäglich im Schnitt an die 10 Std. dauerte und über mehrere Monate ging;
- 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) paddelte;
- und zwar mit bis zu 75 kg Gepäck (= 35 kg Ausrüstung + 25 kg für 14-Tage-Verpflegung + 12 Liter Trinkwasser) an Bord;
- diese Leistung nicht bei „Ententeichbedingungen“, sondern bei „All-Wetter-Bedingungen“ erbrachte, also auch bei Windsee-, Grundsee-, Kreuzsee-, Gegenstrom-, Gegenwind-, Fallwind- & Seitenwind- und Starkregen- & Hagelbedingungen;

dann ist diese Tourengeschwindigkeit von rund 5 km/h durchaus beachtenswert. Wenn wir Küstenkanuwanderer uns während unserer Touren auch nicht mit viel mehr als 5 km/h fortbewegen, sollten wir daher nicht an unserem Seekajak und auch nicht an uns selber zweifeln. Befinden wir uns doch in „guter Gesellschaft“.

### **Freya, was nun?**

„*Nach der Tour, ist immer auch vor der Tour!*“ Zunächst einmal wird Freya wohl über ihr Satellitentelefon Kontakt mit der Heimat und ihrem dänischen Freund aufgenommen haben, um all ihre Angehörigen & Freunde zu „beruhigen“, aber auch selbst von denen „beruhigt“ zu werden – muss doch der ganze, während 8 Monaten aufgebaute Expeditionsstress abgebaut werden! Dann wird sie sicherlich vor Ort in Valparaiso ihren Start zur 2. Etappe vorbereiten, auch wenn bis dahin noch 4-5 Monate vergehen werden. Erst danach kommt sie zurück nach Europa, um schließlich nach dem Ende der „Speise-Eissaison“ (besitzt sie doch in Husum zwei Eisdielen) wieder zurück nach Chile zu fliegen. Ob Freya Hoffmeister bei dieser 2. Etappe von Valparaiso (Chile) über Panama nach Georgetown (Guyana) wieder so erfolgreich vorankommen wird? Wir wünschen es ihr! Aber wir hätten auch Verständnis dafür, wenn sie nach dem Motto: „*Was genug ist, ist genug!*“ nicht mehr die 2. Etappe anträte; denn diese ihre „Erstbefahrung“ der Südhälfte Südamerikas ist eine Spitzenleistung sonder Gleichen. Das muss einer oder eine erst einmal nachmachen!?

Vor etwa 80 Jahren bekamen ein paar Bergsteiger für die Erstbesteigung der Eiger Nordwand olympisches Metall. Schade, dass sich daraus nicht die Tradition entwickelt hat, außerordentliche Leistungen von Extremsportlern als olympische Leistungen anzuerkennen, auch wenn sie keiner olympische Disziplin zuzuordnen sind! Freya Hoffmeister hätte sicherlich im Rahmen des Kanusports dieses Jahr eine solche Olympia-Medaille h.c. verdient!? Vielleicht nimmt das der DKV zum Anlass, jährlich nicht bloß seine „schnellsten“ Wettkampfsportler zu ehren, sondern auch jeweils die drei „zähesten“ Extremsportler im Rahmen des „Kanu-Freizeitsports“!?

## **Anhang: Fotos zur Auswahl von Freya über Freya:**

Fotos: Finish Valparaiso

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5738657115483302306> (Navy-Empfangskomitee)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5738657057618617682> (Siegerpose)

Foto: Selbstporträt

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

Foto: Ihr Seekajak

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/BestOfFreyaASelectionFromTheOtherAlbums#5605043245565207554> („Kopfgeburt“)

Fotos: Isla San Pedro

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722743208119594434> (Wetterwechsel: 6 Bft.)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722741751244368658> (statt 0 Bft.!)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722743693269921058> (Das Bachelor-Camp vom Leuchtturm San Pedro)

Foto: Unterwegs zur Lagune San Rafael

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722792326834553458> (Lieber schlecht gepaddelt als gut über Land transportiert)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722794228825296386> (Unterwegs über Land)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722760698012263890> (Unterwegs übers Wasser)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722793119466955778> (inkl. Regenschutz)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722773095776577794> (Gletscherzunge an der Lagune San Rafael)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5725662329277794962> (Rocks ohne Whiskey)

Foto: Das „Traum“-Schiff

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722786499158577170> („Nomads of the Seas“)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722777901054833282> (2 Hubschrauber für 23 Gäste)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722786078295707906> (schneller, trockener, komfortabler aber lauter)

Fotos: Campground & Pausenplätze satt

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage1Argentina1#5651846802310863586> (Im endlosen Watt vor Buenos Aires)

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

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

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722770835596025314> (Gletscherlandschaft)

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

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722775896943769570> (Stillleben mit Zelt, Boot, Gras, Bäumen, Sand und Wasser)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722736004467722546> (Kieslandschaft)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722773762569528274> (Anlandestelle zu Albträumen)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722776873771706242> (Fjordlandschaft)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722774304616739474> (Skandinavische Idylle)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722744598561313138> (Wackersteinlandschaft)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731648012195083170> (Küstenkanuwanderers Stillleben)

Fotos: Landschaft & Natur pur

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703927337772438962> (Gletscherlandschaft)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722746006789049986> (1 Felsen, -zig Bäume)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722745883164203650> (Wasserfall)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722751743631854178> (Seelöwen)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722758481141065026> (Versunkene Wälder)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5738256675932541890> (Vogelinseln)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5733501311419155378> (Felsen mit Baum)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731644543568360258> (4 Felsen, 1 Baum)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722755860913145874> (Vergänglichkeit)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722768711805477746> (Wer quakt denn da?)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina#5663790558995514818> (Seeelefant)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina#5675968650331696498> (Delfin)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731644543568360258> (Felsengarten von Punta Puga)

Foto: Die Fischersleute von Quidico und ihre Boote:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731651806541274258> (Im Hafen von Quidico)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731651784083975650> (Transportgemeinschaft)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5732438455149716034> (Transportgemeinschaft)

Fotoserie: Ab durch die Brandung nur mit Hilfe Dritter möglich (z.B. Neuseeland)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043251759197010> (So sieht Starthilfe aus: 4 Fotos in Folge)

**Quelle:** KANU-SPORT, Nr. 6/12, S.16-19 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

05.06.2012 **Fitness-Formel & Co.**(Ausbildung)

Auf der T-ONLINE.de-Homepage berichtet **Netdokter.de** in dem Beitrag:

**„10-20-30-Formel macht Läufer schneller“**

über ein Trainingskonzept für Amateur-Läufer. Gerade Küstenkanuwanderinnen und –wanderer sollten sich davon angesprochen fühlen. Warum? Nun, wer auf dem Meer paddelt und unterwegs von härteren Gewässerbedingungen überrascht wird, kann nicht immer einfach am nahen Ufer anlanden und abwarten, bis die Bedingungen sich ändern. Vielmehr muss er durchhalten können. Mit genügend Fitness, Kondition & Seegangstüchtigkeit hat er dann die „besseren Karten“, kann die Wetterverschlechterung mit mehr „Gelassenheit“ und weniger Stress begegnen und mit größerer Wahrscheinlichkeit „überleben“.

**Konditionstraining: Streckepaddeln allein genügt nicht immer**

Wer wirklich fit für eine Tour entlang der Küste sein möchte, muss also etwas dafür tun. Den Teilnehmern meiner „Einweisungsfahrten Nordsee“ (EPP 3-Küste) gebe ich daher als Teilnahmevoraussetzung vor, in den letzten 6 Wochen vor der Fahrt mindestens ca. 100 km gepaddelt zu haben.

D.h. wer fit fürs Paddeln sein will, muss vorher paddeln. Bei anderen Sportarten ist das selbstverständlich. Ein Marathonläufer trainiert ja vorher auch, indem er läuft .... und das Maß für sein Training sind die Kilometer die er wöchentlich zurücklegt.

Um nun auf das Küstenkanuwandern zurückzukommen: Wer sich mit Streckepaddeln allein nicht begnügen möchte, weil nicht immer die Devise „**Viel hilft viel!**“ den Effekt hat, den wir uns wünschen, der kann seine Fitness durch folgendes – an das „Intervall- Zirkel-Training“ erinnernde - Trainingskonzept effizienter steigern:

### **Konditionstraining: nach der „10-20-30-Formel“**

Vor-Stufe: Zum Warm-up wird erst einmal 1 km gepaddelt (= ca. 15 Minuten)

Dann geht es los mit der ersten Trainingseinheit (= 1 Minute)

1. Stufe: 10 Sekunden wird mit hoher Geschwindigkeit gepaddelt!

2. Stufe: 20 Sekunden wird mit moderater Geschwindigkeit gepaddelt!

3. Stufe: 30 Sekunden wird mit sehr langsamer Geschwindigkeit gepaddelt!

(Insgesamt wird diese 1 Minute dauernde Trainingseinheit (2.-4. Stufe) 5x durchlaufen! (= 5 Minuten))

4. Stufe: Nach diesem aktiven 5-minütigen Trainingsblock wird für 2 Minuten pausiert.

Insgesamt sollte dieser inkl. Pausen 7-minütige Trainingsblock 2x bis 4x durchlaufen werden (= 14 – 28 Minuten)

Nach summa summarum 29 – 43 Minuten (inkl. ca. 15 Minuten Warm-up) wäre dann das Trainingsprogramm abgeschlossen.

Wenn meine Kursteilnehmer ein solches Trainingsprogramm in den letzten 6 Wochen vor meinen Fahrten tagtäglich (mindestens 5x die Woche) realisierten, müssten sie eigentlich genügend Kondition für das Meer mitbringen. ... und wenn sie die Zeit nicht dazu haben - denn nicht jeder wohnt gleich hinterm Bootshaus und kann ohne Anfahrt gleich ins Kajak steigen – dann sollten sie stattdessen sich für 1 Std. anderweitig sportlich betätigen (z.B. Laufen, Rad fahren, Schwimmen, Ball spielen) ... sofern sie sich nicht mit „Küstenkanuschlendern“ begnügen möchten!?

### **Und wo bleibt die Seegangstüchtigkeit?**

Die „10-20-30-Formel“ macht einem bloß fit, um die entsprechend Strecke von 80-100 km in 3-4 Tagen zurückzulegen. Sie reicht jedoch nicht aus, um etwaige Brandung zu meistern; denn das erfordert ein anderes Trainingskonzept.

Die nötige „Brandungstüchtigkeit“ als Basis jeder „Seegangstüchtigkeit“ erlangen wir z.B. über die „40-80-120-Formel“:

### **Brandungstraining: nach der „40-80-120-Formel“**

Vor-Stufe: Zunächst üben 1 Std. lang die flache und hohe Paddel-Stütze sowie Heckruder!

Dann wird es ernst:

1. Stufe: 1 Std. üben wir in bis zu 40 cm hoher Brandung!  
2. Stufe: 1 Std. üben wir in etwa 80 cm hoher – d.h. Kopf hoher – Brandung!  
3. Stufe: 1 Std. üben wir in bis zu 120 cm hoher Brandung!

Zum Übungsprogramm gehört dabei zunächst:

- das Hinauspaddeln durch die Brandung,
- dann kommt der Seitwärts-Surf mit der Brandung
- und schließlich das Hineinsurfen mit der Brandung.

Leider tut uns das Meer nicht immer den Gefallen und bietet uns im Stunden-Takt die von uns gewünschte Brandungshöhe. Aber das ist auch nicht weiter schlimm. Wir müssen dann halt nur etwas häufiger auf dem Meer paddeln und jede Gelegenheit zum Brandungstraining nutzen, und zwar solange bis wir dieses Trainingsprogramm absolviert haben.

## Fazit

Natürlich können wir auch mit weniger Kondition und fehlender Brandungserfahrung entlang der Küste paddeln. Aber dann sollten wir konsequent Wind mit mehr als 3 Bft. sowie Küstenabschnitte, die der Dünung ausgesetzt sind, aus dem Weg gehen bzw. so paddeln, dass wir bei einer Verschlechterung der Gewässerbedingungen, rechtzeitig an einem sicheren Ort (z.B. Strand) anlanden können.

**Text:** U.Beier

**Link:** [http://lifestyle.t-online.de/effektives-training-weniger-ist-mehr/id\\_56927330/index](http://lifestyle.t-online.de/effektives-training-weniger-ist-mehr/id_56927330/index)

**Literatur:** Gunnarsson,T.P./Bangsbo,J.: The 10-20-30 training concept improves performance and health profile in moderately trained runners. in: Journal of Applied Physiology (2012)

## 03.06.2012 **12 wasserdichte Digitalkameras im Test** (Ausrüstung)

In „test“, der Zeitschrift der Stiftung Warentest, erschien unter dem Titel:

### „Urlaubsreif“

u.a. auch ein Überblick von Testergebnissen jener Kameras, die **„wasserdicht & stoßfest“** sind.

Zwei Kameras schnitten mit dem test-Urteil „gut“ ab:

- **Nikon Coolpix AW 100** (→ 2,4)
- **Panasonic Lumix DMC-FT4** (→ 2,5)

Es waren auch die einzigen Kameras, die bei der Bildqualität, der Handhabung und der Vielseitigkeit je ein „gut“ bekamen.

Alle anderen Kameras schnitten höchstens mit „befriedigend“ ab:

- Olympus Tough TG-820, TG-620 und TG-320 (→ 2,8 bzw. 2,9 bzw. 3,3)
- Pentax Optio WG-2 und WG-2 GPS (→ 2,9)
- Fujifilm FinePix XP100, XP150 und XP50 (→ 3,4)
- Nikon Coolpix S30 (→ 4,0)
- Ricoh PX (→ 4,1)

Das gerade erst erschienene Modell **Canon PowerShot D20** wurde noch nicht getestet.

Quelle: test, Nr. 6/12, S.54-55 – [www.test.de](http://www.test.de)

01.06.2012 „Fearless“ Freya: Buch über ihr Australienumrundung (Geschichte)

Joe Glickman hat das folgende Buch über Freya Hoffmeisters (1964\*) Australienrundtour geschrieben:

**Fearless. One Woman, One Kayak, One Continent**  
**Freya Hoffmeister's Record-Setting Circumnavigation of Australia**  
Verlag FalconGuides 2012 (198 S.; ca. 13,- Euro)

auf dessen Titelseite das folgende Foto von Freya zu sehen ist:

Foto: Most sexy Seakayaker  
<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/BestOfFreyaASelectionFromTheOtherAlbums#5605043245183509058>

Der US-Amerikaner **Joe Glickman** ist Reiseschriftsteller und Marathon-Paddler. Er hat Freya kennen gelernt, als sie als Paddlerin in den USA „auftauchte“ und anfang, den Rest der paddelbaren Welt zu „erobern“.

Warum **Joe Glickman** den „Job“ von Freya übernahm, über diese „**Australienküstenkanuwanderrundtour**“ zu schreiben:

Zeitraum: 18. Januar bis 15. Dezember 2009  
Seekajak: Epic 18X Sport (549x56 cm; ca. 369 Liter Volumen plus max. 75 kg Gepäck)  
Bootsname: „Freya Shakti“  
Start-/Zielort: Queenscliff/Melbourne  
Paddelkilometer: 13.790 km  
Tage unterwegs: 332 Tage  
Paddeltage: 245 Tage (= 73,8 %)  
Nachtfahrten: 13 Nächte  
Paddelstunden: 2.638 Std.  
Paddelkilometer pro Tag: 56,3 km/Tag  
Paddelstunden pro Tag: 10:46 Std./Tag  
Paddelkilometer pro Stunde/Tag: 5,2 km/h/Tag

s. auch: Kanu-Sport, Nr.1/10, S.16ff.

kann nur spekuliert werden. Freya kann doch nicht nur schnell viel und auf charmante Art & Weise erzählen. Auf ihren vielen Fotovorträgen im Anschluss an ihre Australien-Tour hat sie das zumindest bewiesen. Sie kann auch während ihrer Touren ausdauernd, intensiv, spannend und manchmal sehr anschaulich „bloggen“:

*„Paddling around Australia is like eating an elephant – you take only one bite each day.“*

Aber sie hat wohl nicht die Ausdauer & Lust, sich nach einer jeden Tour hinzusetzen und alles Revue passieren zu lassen und schriftlich festzuhalten. Zumindest kenne ich keinen Tourenbericht, den sie selber verfasst und dann in irgendeiner Kanu- oder Publikumszeitschrift veröffentlicht hat. .... Sie bat daher **Joe Glickman**, ihr in dieser Angelegenheit zu helfen. Und das ist gut so!!

**Zur Person**

**Joe Glickman** gelingt es nämlich mit seinem Buch, nicht bloß das zu wiederholen, was wir in Freya's unzähligen auf Englisch verfassten Tagebucheinträgen ohnehin nachlesen können:

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/australia-2008/race-around-australia-trip-report/>

sondern er schreibt auch über die Hintergründe, also wer Freya früher mal war und jetzt noch ist:

- Mutter,
- Turnerin,
- 6. Platz bei den Miss-Germany-Wahlen,
- Bodybuilderin,
- 1.500fache Fallschirmspringerin (inkl. Absprung über dem Nordpol),
- 32-fache Greenlandvariantenrollerin,
- 8-fache Goldmedaillengewinnerin bei den Greenland Kayaking Championship in Sisimuit/Grönland 2006,
- Umrundung von Island in Bestzeit (1.620 km in 25 Paddeltagen zusammen mit **Greg Stamer**),
- Solo-Umrundung von Neuseelands Südinsel in Bestzeit (2.386 km in 48 Paddeltagen),
- und last & ever: „Eisverkäuferin“ (d.h. Besitzerin von zwei Eisläden in Husum).

und ... wie sie sich behauptete innerhalb der Surf-Ski-Szene auf Hawaii, wo die „Lady in Black“ neugierig von Hawaii-Hemden & -Hosen tragenden Surf-Ski-Champions beäugt wurde, die fast doppelt so schnell paddeln können wie Freya, aber dafür nach 4 Std. nicht mehr genug Sitzfleisch zum Weiterpaddeln haben.

## Ihre Persönlichkeit

In dem Buch erfahren wir natürlich etwas über:

- ihren „Spleen“: Freya kennt nur eine Farbe, nämlich „black“, und wohl nur ein einziges Adjektiv. Bei ihr ist alles „sexy“: „black is sexy“, ihr Boot ist sexy, rauher Seegang ist sexy, Rollen ist sexy, Nachtpaddeln ist sexy, und natürlich auch sie selber ist sexy. Auf einem Nacktfoto, aufgenommen an der australischen Ostküste, auf dem man nichts sieht (!?):

Foto: Wasserfall-Nymphe

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/BestOfFreyaASelectionFromTheOtherAlbums#5605043247394082194>

zeigt sie sich als „Wasserfall-Nymphe“. Das nimmt der wohl etwas „prüde“ amerikanische Autor zum Anlass, sich eine ganze Seite darüber zu „mokieren“.

- ihren Hang zur Übertreibung: Sie bezeichnet sich selber als „man-eater“, dabei gelang es ihr innerhalb eines knappen Jahres nur, einen einzigen Aussie „unglücklich“ zu machen.
- ihre Launen: Sie „feilt“ wohl noch etwas an ihrem Image oder wie ist es zu verstehen, dass sie anlässlich eines Surf-Ski-Wettbewerbs in Costa Rica einer Landsmännin, die sie ansprach, geantwortet haben sollte: „*I'm sorry, I don't speak German on holiday!*“ Sprach's, drehte sich um und verschwand! In der Zwischenzeit hat sie wohl diese Seite ihrer „Persönlichkeit“ ad acta gelegt; denn z.B. anlässlich eines Australienvortrags in Hamburg stand sie zu Beginn dieser Veranstaltung am Eingang und begrüßte jeden Zuhörer (und natürlich auch jede Zuhörerin) mit Handschlag!

- ihre Eitelkeit: Bevor sie sich anschickte, die nächsten 8 Tage inkl. 7 Nächte auf dem Wasser zu verbringen, um den Gulf of Carpentaria zu queren, hat sie sich ihre Beine rasiert und ihre Fingernägel rot (warum eigentlich nicht „black“?) lackiert!
- ihre Bissigkeit: Als mal der 11-fache Gewinner des hawaiianischen Molokai-Surf-Ski-Race **Oscar Chalupsky** die Gewässerbedingungen bei Freya's Rekordumrundung der Südinsel von Neuseeland als „bullshit!“ abtat, konterte sie mit: „*Oscar is a big pampered boy in a little lighth boat who wouldn't last a week in a self-supported expedition.*“

Aber auch etwas über:

- ihren Hang zur Untertreibung: Der Hautkontakt mit Bluebottle-Quallen ist äußerst schmerzhaft. In ihrem Blog lesen wird dazu bloß: „Erste Bluebottle-Berührung, aber OK!“ .... obwohl sie später zugab, dass es höllisch brannte! Und wenn unterwegs Haie bzw. andere Seeungeheuer“ ihr Seekajak mehr oder weniger heftig anstupsten, sprach sie nur von „love taps“!
- ihre Kaltblütigkeit: Bei 7-8 Bft. Gegenwind verließ sie bei einer Nachtfahrt –zig Kilometer weitab von der Küste ihr Cockpit, krabbelt auf dem Oberdeck zum Bug, korrigierte dort die Befestigung des Treibankers und krabbelte wieder zurück in ihre Luke.
- ihre Furchtlosigkeit: „Eine ihrer größten Stärken als Expeditions-Paddlerin ist wohl ihre Fähigkeit, keine Energie damit zu verschwenden, sich vor etwas zu fürchten, was auch nicht eintreten könnte.“ Bei den ersten der drei im Südwesten liegenden dicht hintereinander folgenden Monstercliffs, den knapp 200 km langen Zuytdorp Cliffs, wurde einem diese Eigenschaft von Freya besonders deutlich. **Paul Caffyn** war bislang der erste, der diese Cliffs Non-Stopp entlang gepaddelt ist. Das genügte ihr, daran zu glauben, dass sie das auch schaffen könnten als zweiter Solo-Paddler! Nach 32,5 Std. hatte sie dann auch diese Passage hinter sich gebracht. Unterwegs in der Nacht blies der Wind mehrmals mit bis zu 40 Knoten (= 8 Bft.). Müde, durch Seekrankheit geschwächt - und das alles bei stockdunkler Nacht - kämpfte sie das erste Mal ums Überleben. Sie legte sich nach hinten aufs Achterdeck, ihre Paddel quer über die Brust zum Stützen bereit, um die alle 30 Sekunden heranzischenden und danach vorbeirauschenden Brecher daran zu hindern, sie zu kentern.

Foto: Zuytdorp Cliffs - 200 km lang und bis zu 250 m hoch

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043251824034466>

- ihre „Nehmerqualitäten“: Obwohl Freya sicherlich alle „Schattenseiten“ des „Long-distancetouring“ erlebt hat, jammerte & klagte Freya nicht, und zwar auch dann nicht, wenn sie stundenlang fast auf der Stelle paddeln muss, da Tide & Wind ihr im Weg standen; Brecher sie im 30-Sekunden-Takt überspülten; sie so seekrank wurde, dass sie immer und immer wieder die „Fische füttern“ musste; ein über +50° C heißer Wüstenwind aufs Meer hinaus wehte; sie bis zu 5 Brecherzonen durchfahren musste, um anzulanden bzw. auf Strecke zu gehn. .... Liegt das etwa daran, „dass es für Freya sehr wichtig war, die Internetgemeinde in dem Glauben zu lassen, dass der Trip ihr so easy fällt!?“ Lediglich gegen Ende ihrer Tour fing sie etwas an zu „schwächeln“. Sie schaffte wohl weiter tagtäglich ihr –zig Kilometer, aber die Begeisterung schwand allmählich. Schuld daran hatte wohl der ständig mit 5 Bft. wehende Gegenwind: „*Gegenwind, Gegenwind, Gegenwind. 14 Stunden auf dem Wasser. Ich bin todmüde. Immer nur paddeln. Kaum Schlaf. ...Ich fühle mich ausgelaugt und nichts mehr tun*“

*als paddeln, Zelt aufbauen, kochen, eMail lesen und schlafen. Ich habe keine Lust mehr, meinen Blog upzudaten.“*

Foto: „Good Night“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/BestOfFreyaASelectionFromTheOtherAlbums#5605043245026869362>

- ihren „Glauben“ an den Wetterfrosch: Sie riskierte viel und handelte aus der Sicht mancher „Sesselpaddler“ selbstmörderisch. Ein Risiko versucht sie jedoch zu minimieren, nämlich vom steifen oder gar stürmischen Wind (7-8 Bft.) überrascht zu werden. Sie vertraute dabei voll den Wetterprognosen ihres israelischen „Wetterfrosches“ **Karel Vissel**. Einmal wartete sie am Eingang der auf 160 km sich erstreckenden Baxter Cliffs 5 Tage auf Wetterbesserung. Ihr 20-Tage-Vorsprung zu **Paul Caffyn** schmolz. Doch dann kam das Zeichen für GO. Um 2 Uhr nachts sollte für mindestens 24 Std. der Wind auf 4-5 Bft. zurückgehen und von achtern kommen.. Um 4.30 Uhr paddelte sie durch die Brandung. 35 Std. später konnte sie erst wieder am Ende dieser Cliffs anlanden. Die letzten 3 Std. davon weht es mit 5 Bft. gegenan!
- ihre Ungeduld: Was sie heute kann besorgen, das verschiebt sie nicht auf morgen! Sie hatte gerade in 5 Tagen knapp 300 km gepaddelt und wollte sich am liebsten einen Pausentag gönnen, bevor sie die nächste 190-km-Non-Stopp-Ultra-Marathon-Etappe, die Bunda Cliffs, meistern wollte, da meldete ihr „Wetterfrosch“ ruhigeres Wetter für die nächsten Tage. Also macht sie alles für den Frühstart fertig, da sie die letzte „unfreundliche Herausforderung so bald wie möglich hinter sich bringen wollte.“ Um 3 Uhr in der Nacht, 3 Std. vor der Morgendämmerung kämpfte sie sich durch die Brandung und dann paddelte sie los in den Tag hinein und wieder hinaus in die Nacht. Um 21 Uhr holte sie sich ihre beiden Paddelfloats heraus, funktionierte sie als Ausleger um und versuchte etwas zu schlafen. Um Mitternacht nahm der Wind zu. Statt mit 3 Bft. blies es nun mit 7 Bft. Da er von achtern kam, ließ sie sich treiben ... mit bis zu 6,5 km/h! Um 2 Uhr drehte der Wind und kam mit 3 Bft. von vorn. Sie fühlte sich genügend ausgeruht und paddelte wieder los und durch bis 17 Uhr. Nach insgesamt 27 Std. hatte sie wieder festen Boden unter ihren Füßen.
- ihre Geschäftstüchtigkeit: Ein konkretes Beispiel hierfür möchte ich selber hier einbringen: Etwa 2001 wies ich **Heinz Zölzer** auf einen Bootswagen hin, den zwei Kieler Studenten konstruiert hatten und der sich dadurch auszeichnete, dass das Gestell nicht viel mehr Platz einnahm als die 4 Stangen eines 2-Personen-Kuppelzeltes. 8 Jahre später hatte er ein vergleichbares Modell im Angebot („Oker I Edelstahl“). Freya dagegen erfuhr von diesem Kieler Bootswagen 2004, lieh ihn sich von einem Mitpaddler für 1 Woche aus und ließ ihn 1 Monat später in Serie bei einem Husumer Metaller zusammenschweißen. In der Zwischenzeit hat sie die halbe SaU mit ihrem Bootswagen ausgestattet und es kursiert seitdem in Deutschland der Spruch: *„Zeig mir nicht dein Boot, sondern deinen Bootswagen, und ich sag dir, was für ein Küstenkanuwanderer du bist!“*

Foto: „Küstenkanuwandern“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043252350356338>

- ihre allzu menschliche Einstellung zum „Longdistancepaddling“: Nach knapp der Hälfte der Strecke gönnte sie sich ab dem 121. Fahrtentag einen 10tägigen Urlaub und flog von Darwin aus zu **Greg Bethune**, ihren auserwählten Aussie im Nordosten von Australien.

- und die Qualen einer Solo-Paddlerin: Gleich am ersten Tag ohne „Support Crew“ musste Freya allein sehen, wie sie beim Start durch die Brandung hinaus aufs offene Meer kommt: *„Vor ihr fünf Brecherreihen. Sie sitzt in ihrem schwer beladenen Seekajak und versucht, ohne freundliche Hilfe ins tiefe Wasser zu robben. Der erste Brecher trieb sie seitwärts, der nächste ließ sie kentern und der dritte trieb sie kopfüber zurück an den Strand. Sie versuchte zu rollen. Als sie aber mit dem Kopf den Sand berührte, stieg sie aus und sah gerade noch, wie ihr Seekajak von dem zurückströmenden Wasser mitgenommen wurde, dann wurde auch sie vom Stromzug ergriffen und in die Brecher gespült. Als sie wieder nach Luft schnappen konnte, sah sie ihr Seekajak himmelwärts wie ein springender Wal an ihr vorbei schießen. Schließlich konnte sie ihr Boot ergreifen und sich durchkämpfen zurück an den Strand. Dann versuchte sie nochmals zu starten und erfuhr dieselbe unfreundliche Behandlung. Sie versuchte es erneut ... und schaffte es endlich. ... 10 Std. später landete sie wieder an.“*

Foto: „Bad Timing“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043252944583218>

Von diesem „Drumherum“ wird das ganze Buch geprägt. Eine Geschichte folgt der anderen. Stichwortgeber sind Freya's Blog-Einträge und die Orte, an denen sie vorbei paddelte.

## Geschichten & Zitate

**Joe Glickman** greift Erlebnisberichte anderer Kanuten auf, wie z.B. jenen Bericht von **Paul Caffyn**, der 1981 unterwegs durchs Great Barrier Reef von den Ausläufern eines Cyclon überrascht wurde und auf einer kleinen, unbewohnten, nur 1 m hohen Insel Zuflucht suchte und allein deshalb überlebte, weil er all seine Ausrüstung an dem einzigen Baum auf dieser Insel festbinden konnte. Oder die Story von der Australierin **Sandy Robson**, die 2006 ein Jahr lang um ihren Kontinent paddeln wollte, und zwar so weit, wie es ihr in diesem Zeitraum möglich war, aber „schon“ nach 5 Monaten entnervt & verängstigt ihre Freunde anflehte, dafür zu sorgen, dass ein Motorboot sie sofort von einer Insel holte; da sie die so unmittelbare Nähe der Krokodile nicht mehr aushielt. Nicht minder aufregend ist das, was **Andrew McAuley** 2004 erlebte, einen Tag bevor er den Gulf of Carpentaria queren wollte: Ein Hai rammte sein Seekajak so stark, dass es in die Luft geschleudert wurde. Dabei ging lediglich seine Steueranlage zu Bruch.

Er zitiert die einheimischen **Dale Ponsford** („Immer wenn du dich auf den Ozean hinaus traust, bist du ein Glied der Nahrungskette!“), **Dean Gardiner**, ein Fischer, Lebensretter und Paddellegende zugleich („She'll die!“) und **Hayden Kenny**, Ironman und Marineretter („Australia is a bastard of a place. Everything wants to kill you, even the sun ...“)

## Apropos Krokodile (Crocs, Salties)

Er schildert die „eifersüchtigen“ Kommentare ihrer aus Südafrika stammenden hawaiianischen „Paddelmachos“, die schlichtweg leugneten, dass von den australischen Krokodilen jegliche Gefahr ausgeht, zumindest im Vergleich zu den südafrikanischen, die doch doppelt so lang und 10x so gefährlich seien!? Er bringt Fakten über Krokodile, z.B. dass sie an die 18 km/h schnell laufen, aber auch sehr geduldig warten können, da sie notfalls mit 1 Mahlzeit/Jahr auskommen. Er weist darauf hin, dass während der Aufzuchtzeit der Jungechsen die männlichen Krokodile am Eingang von Buchten „patrouillieren“ und jeden Eindringling angreifen. Und er spricht über Freya's Mut & Gottvertrauen, wenn er ihre Schilderungen aufgreift, wie sie nicht weit weg von Krokodilen ihr Zelt aufschlägt und sich dort bis zum Sonnenaufgang verkriecht, oder wie sie in der Dunkelheit nahe der Küste plötzlich trocken fällt

und auf dem Weg zurück ins Wasser sich von allerhand aufschreckendem Getier selber erschrecken lässt.

Dennoch war sich Freya der tödlichen Gefahr bewusst, die von diesen „Crocs“ (auch „Salties“ genannt) ausging. Sie hat deshalb möglichst Flussmündungen und Buchten gemieden und ist am liebsten entlang der der Küste weit vorgelagerten Inseln gepaddelt. Was ihr nicht schwer fiel, da das meist auch der kürzeste Weg war. Beides – zu viele Crocs und zu viele Kilometer – hat sie auch dazu veranlasst, die ca. 575 km breite „Bucht“, nämlich den Gulf of Carpentaria im Norden in 8 Tagen und 7 Nächten zu queren. Sparte sie doch dadurch knapp 1.400 km und ebenso viele Crocs-Begegnungen ein. Aber sicher fühlen konnte sie sich dort draußen natürlich auch nicht. Erwarteten sie doch weitab von der Küste nicht nur „Kaventsmänner“ in tiefdunkler Nacht, sondern auch neugierige Haie, giftige Seeschlangen, vagabundierende Crocs und noch giftiger Box Jellyfishes (Quallen).

## Support Crew

**Joe Glickman** spricht auch jenen Punkt an, dass Freya an 49 Tagen von Land aus unterstützt wurde u.a. einige Zeit von ihrem australischen Freund. Sie brauchte dann nicht mehr mit vollem Gepäck zu paddeln. Den Gewinn an Komfort & Geselligkeit und die Versorgungssicherheit wusste sie sehr zu schätzen, auch wenn das auf Kosten ihrer Freiheit ging; denn nun konnte sie nur noch dort anlanden und übernachten, wo auch ihre 1-Mann-Crew Zugang mit dem Auto hatte, und wenn dann dort gefährliche Brandung ein Anlanden verbot, kam Stress auf. Dank Satellitentelefon war sie jedoch nie völlig isoliert von der Umwelt. Und ab dem 96. Fahrtentag hatte sie täglich Kontakt mit ihrem Aussie. Die Gewissheit, dass er sie ab der Passage von Walpole aus durch die Great Australian Bight von Land aus unterstützen wollte (ab dem 256. Fahrtentag), gab ihr sicherlich eine extra Portion Power, die sie benötigte, um immer weiter voran zu paddeln.

Land & Leute, Freya's Familie und die Historie kommen in **Joe Glickman's** Buch ebenfalls nicht zu kurz. In Anbetracht dessen, dass es für Freya kein „Sightseeing“ around Australia, sondern ein „Race“ war (wollte sie doch schneller als der Neuseeländer **Paul Caffyn** Australien umrunden, der 1980/81 dafür 257 Paddeltage benötigte und insgesamt 360 Tage unterwegs war), und eingedenk dessen, dass Freya spätestens ab einem mit 5 Bft. auflandig blasendem Wind, den stets links neben ihr liegenden australischen Küstenstreifen nicht mehr im Blick hatte, da sie ihre ganze Aufmerksamkeit dem anrollenden und weiß aufschäumenden Seegang schenken musste, ist sogar Freya dieses Buch zu empfehlen. Denn mancher dieser Geschichten, Storys, Anekdoten, Kommentare und „bissigen“ Bemerkungen daheim gebliebener Paddel-Gurus sind ihr sicherlich noch nicht zu Ohren gekommen.

## Ausblick

In ihrer Anfangszeit als Seakayakerin (2003ff.) hat Freya Hoffmeister an einigen meiner Einweisungsfahrten entlang des west-, ost- und nordfriesischen Wattenmeeres teilgenommen. Ich habe sie als unterhaltsame, disziplinierte, hilfsbereite, aufgeschlossene, begeisternde, kritische, ehrgeizige, kameradschaftliche und aufreizende Küstenkanuwanderin kennen gelernt, die nicht nur von den teilnehmenden Männern bewundert und geschätzt wurde. Nun, keine 6 Jahre später zählt sie sicherlich schon zu den 10 Kanuten, die die historisch bedeutendsten Kajak-Touren auf dem Meer unternommen haben, d.h. sie steht in der ersten Reihe neben **Franz Romer** (Atlantiküberquerung 1928 im Faltboot mit Segel), **Oskar Speck** (Longdistancetour von Deutschland nach Australien 1932-1939 im Faltboot), **Hannes Lindemann** (Atlantiküberquerung 1956 im Faltboot mit Segel), **Paul Caffyn** (Australienumrundung 1981 im Seekajak), **Ed Gillet** (Pazifikquerung von USA nach Hawaii 1987 im Zweier-Kajak mit Drachensegel aber kaum Wind), **Erhard Jübermann** (Longdistancetour Uelzen – Rund Skandinavien 1985 im Seekajak), **Peter Bray** (Nord-Atlantiküberquerung von Neufundland nach Irland 2001 im „Kajüt“-Kajak), **James Castrisson/Justin Jones** (Longdistancetour von Australien nach Neuseeland 2007/08 im „Kajüt“-Zweier-Kajak), **Jurek Arsoban** (Süd-

Atlantiküberquerung von Afrika nach Südamerika 2010/11 im „Kajüt“-Kajak mit Segel ) und nun **Freya Hoffmeister** (Australienumrundung 2009 im Seekajak) .....

Freut sich nun Freya darüber? Ist sie „glücklich“? **Joe Glickman** scheint bemerkt zu haben, dass Freya beim Durchfahren der „Ziellinie“ am 15. 12. 2009, ihrem 332. Fahrtentag, in Queenscliff nicht groß „jubelte“ und „*sich weniger zu freuen schien, als jener, der in der City Manhattans einen Parkplatz gefunden hat.*“ Sie musste sogar von den Fotografen dazu aufgefordert werden, nochmals die Ziellinie zu queren, aber dieses Mal bitte mit etwas mehr Freude & Begeisterung!?

Foto: „Bitte recht freundlich“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043255145094690>

Freya bestätigt damit die Erkenntnisse der Psychologie, dass man wohl am meisten Glücksgefühle auf dem – nicht immer ganz leichten - Weg zum Ziel empfindet und dass nach dem Erreichen dieses Zieles sehr schnell wieder Normalität eintritt, ... der man nur entgehen kann, wenn man sich wieder ein neues Ziel setzt und versucht, auch dieses zu erreichen. Wie der eine oder andere weiß (, hat sich Freya Hoffmeister nicht nur schon ein neues Ziel gesetzt, nämlich Südamerika in 3 Etappen zu umrunden, sondern sie ist seit ihrem Start in Buenos Aires am 30.8.11 bereits schon wieder über 192 Tage unterwegs und hat dabei knapp 5.700 Kilometer zurückgelegt (Stand: 8.3.12):

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

<http://freyahoffmeister.com/freyas-blog/>

**Text:** U.Beier

**Literatur:**

Caffyn,P.: **The Dreamtime Voyage** (1982/1994)

Stiller,E.: **Keep Australia on Your Left** (2000/2002) (zusammen mit Brown,T.)

Stiller,E.:**Crossing Gulf of Carpentaria** (Nord-Australien)

SeaKayaker, Spring 94, S.13-16.

Gunn,M.: **A Fortnight in Tropical Queensland** (Australien NO)

Sea Kayaker, June 99, S.44-56.

Allen,L.: **Paddling Australia's Rugged Southwest Coast** Swearing at the Wind

Sea Kayaker, Dec. 2000, S.36-46

Williams.T.: **Back to the Wall. Paddling West Australia's Treacherous Zuytdorp Cliff's.**

Sea Kayaker, Febr. 03, S.34-46 - [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/020230.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020230.html)

Cunningham,C. (C.C.): **Australia Ahead: Freya and her Solo Circumnavigation**

SeaKayaker, Febr.09, S.19-21

C.C.: **Australian Odyssey: Freya Begins**

SeaKayaker, April09, S.21-22

=> [www.seakayakermag.com/2009/April09/feature-frieda.htm](http://www.seakayakermag.com/2009/April09/feature-frieda.htm)

C.C.: **2,000 Miles Down Under: Freya Continues North**

SeaKayaker, June09, S.23-26

C.C.: **The Great Gulf: Carpentaria**

SeaKayaker, Aug.09, S.14-19

=> [www.seakayakermag.com/2009/Oct09/great-gulf.htm](http://www.seakayakermag.com/2009/Oct09/great-gulf.htm)

C.C.: **Halfway**

SeaKayaker, Oct.09, S.15-17

C.C.: **Leaving Australia's West Coast in her Wake**

SeaKayaker, Dec.09, S.14-17

=> [www.seakayakermag.com/2010/Feb10/westcoast.htm](http://www.seakayakermag.com/2010/Feb10/westcoast.htm)

C.C.: **Expedition Down Under. Freya: The Great Australian Bight**

SeaKayaker, Febr.10; S.46-50

=> [www.seakayakermag.com/2010/April10/AustralianBight.htm](http://www.seakayakermag.com/2010/April10/AustralianBight.htm)

**C.C.: Freya Completes Circumnavigation**

Sea Kayaker, April 2010, S.16-18

=> [www.seakayakermag.com/2010/Jun10/freyaCompletes.htm](http://www.seakayakermag.com/2010/Jun10/freyaCompletes.htm)

**Glickman,J.: Black Widow: Chasing Greatness with Freya Hoffmeister**

Canoe & Kayak Aug.09, S.12-13 – [www.canoekayak.com](http://www.canoekayak.com)

**Beier,U.: Freya Hoffmeister umrundet Australien im Kajak. Freya Did it!**

Kanu Sport 1/10, S.16-17

=> <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=3382>

=> [www.kuestenkanuwandern./revier\\_a/091205l.html](http://www.kuestenkanuwandern./revier_a/091205l.html)

-----  
\*\*\* \* \*\*\*

**Weitere Infos zum Küstenkanuwandern bieten u.a. die folgenden Links:**

Homepage (D):

**Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV)** (Seite: Küstenkanuwandern)

→ [www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)

Homepage (D):

Aktuelle Infos des **DKV-Referent für Küstenkanuwandern**

hrsg. v. Udo Beier, Hamburg (Webmadam: Ulrike Ewald)

→ [www.kuestenkanuwandern.de](http://www.kuestenkanuwandern.de) > Aktuelle Infos

Homepage (D):

**Kanu-Verein Unterweser e.V. (KVU-Bremerhaven)**

→ [www.kvu.der-norden.de](http://www.kvu.der-norden.de)

Homepage (D):

**Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)**

→ [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

**DKV-Forum (D):**

→ <http://forum.kanu.de>

→ <http://forum.kanu.de/forumdisplay.php?f=41> (Unterforum „Küste“)

**Europäischer Paddelpass**

→ <http://www.europaddlepass.com/home/awards>

**Seekajakforum (D):**

→ [www.seekajakforum.de](http://www.seekajakforum.de) > Wissen

**Seekajak Web-Magazin (D):** (letzter Eintrag 2008)

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ [www.skeg.de](http://www.skeg.de)

**Paddel-Suchmaschine (D):**

→ [www.paddelweb.de](http://www.paddelweb.de)

**Paddel-Portal (D):**

→ [www.kajak-channel.de](http://www.kajak-channel.de)

**Kayak-Wiki** (hrsg. von Michael Daly, USA/CDN):

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

**Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)**

→ [www.bsh.de](http://www.bsh.de)

BSH-Broschüre:

„Sicherheit im See- und Küstenbereich - Sorgfaltsregeln für Wassersportler“

→ <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf>

### **ELWIS (Elektronisches Wasserstraßen Informationsservice)**

hrsg. v. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

→ [www.elwis.de](http://www.elwis.de)

### **Bekanntmachungen für Seefahrer**

→ [www.elwis.de/BfS/bfs\\_start.php.html](http://www.elwis.de/BfS/bfs_start.php.html)

### **Maritime & Coastguard Agency (GB)**

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

→ <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home.htm> > Press releases

Homepage (USA):

**David W. Zimmerly – Arktische Kajaks**

→ [www.arctickayaks.com](http://www.arctickayaks.com)

-----

## **Infos zur Seemannschaft:**

**Gezeitenprognose weltweit** (2-Jahres-Vorhersage):

→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi>

**Gezeitenprognose Helgoland** (2-Jahres-Vorhersage):

→ <http://tbone.biol.sc.edu/tide/tideshow.cgi?site=Helgoland,+Germany>

**BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:**

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

→ [www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp)

**BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands**

(von Fanö bis Borkum sowie westliche Ostsee) (2-Tage-Vorhersage)

→ [www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/Modell1.htm](http://www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/Modell1.htm)

**Gezeitenprognose für das Niederländische Wattenmeer** hrsg. vom Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

→ [www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels](http://www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels)

(Suche dabei unter „Locatie“ den gewünschten Ort aus und unter „Referentievlak“ den Bezugspunkt „LAT“ (Lowest Astronomical Tide) heraus.)

**Gezeitenprognose Großbritannien**

→ [www.pol.ac.uk/ntsl/tides/](http://www.pol.ac.uk/ntsl/tides/)

→ [www.bbc.co.uk/weather/coast/tides/](http://www.bbc.co.uk/weather/coast/tides/) (6-Tage-Prognose)

Lehrfilm (Zeichentrick) (Finnland):

**Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen)** von Niko Hakkaraine

→ [www.kayakpaddling.net](http://www.kayakpaddling.net)

Homepage (USA):

**Atlantic Kayak Tours** (Organisation): Ausbildungsthemen

→ [www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml](http://www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml)

**„Sicherheit im See- und Küstenbereich. Sorgfaltsregeln für Wassersportler“**

hrsg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (6. Aufl. 2006, 83 S.)

→ [www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit\\_auf\\_dem\\_Wasser/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf](http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit_auf_dem_Wasser/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf)

**„Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler“**

hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (55 S.)

→ [www.bmvbs.de/Anlage/original\\_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf) (15.10.04)

-----

### **Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:**

**Nationalpark Wattenmeer (für NS, HH, SH)**

→ [www.wattenmeer-nationalpark.de](http://www.wattenmeer-nationalpark.de)

**Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:**

→ [www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de](http://www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de)

**Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)**

→ [www.nationalpark-jasmund.de](http://www.nationalpark-jasmund.de)

**Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:**

→ [www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de](http://www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de)

**Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:**

→ [www.wattenmeer-nationalpark.de](http://www.wattenmeer-nationalpark.de)

**Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:**

→ [www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de](http://www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de)

-----

### **Gesetze & Verordnungen:**

**Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich Nordsee (NPNordSBefV) (1992/1997)**

→ <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/npnordsbefv/gesamt.pdf>

**Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (11.07.01)**

→ [www.nds-](http://www.nds-vo-)

[vo-](http://www.nds-vo-)

[ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WattenmeerNatPG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true](http://www.nds-vo-ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WattenmeerNatPG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true)

-----

### **Infos über Tiere & Pflanzen:**

→ [www.natur-lexikon.com](http://www.natur-lexikon.com)

→ <http://de.wikipedia.org>

→ [www.seehund.de](http://www.seehund.de)

-----

### **Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:**

Newsletter (Australien):

**The New South Wales Sea Kayaker**

hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker"

→ [www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm](http://www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm)

Rot-Weißes Band von Dänemark (DK)

**("Havkajakroernes rød-hvide band")**

=> [www.havkajakroerne.dk/?page\\_id=17](http://www.havkajakroerne.dk/?page_id=17)

=> [www.havkajakroerne.dk](http://www.havkajakroerne.dk) > „Rødhvide Bånd“

Blau-Weißes Band von Finnland (FIN):

(„Blue-White Ribbon“)

→ [www.retkimelojat.fi](http://www.retkimelojat.fi)

Homepage (Frankreich):

**Connaissance du kayak de mer (CK/mer)** (Verein)

→ [www.ckmer.com](http://www.ckmer.com)

→ [www.kayakdemer.eu](http://www.kayakdemer.eu) (andere Organisation?)

Homepage (Frankreich):

**Pagayeurs Marins** (Verein)

→ [www.pagayeursmarins.org](http://www.pagayeursmarins.org)

Homepage (Frankreich):

?????

→ [www.kayakdemer.eu](http://www.kayakdemer.eu)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

→ [www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html](http://www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html)

**Le sites des passionés kayak de mer en Méditerranée** (Frankreich):

→ [www.chez.com](http://www.chez.com)

**Ocean Paddler** (britische Zeitschrift)

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

**Canoe & Kayak** (britische bzw. US-Zeitschrift)

→ [www.canoekayak.co.uk](http://www.canoekayak.co.uk)

→ [www.canoekayak.com](http://www.canoekayak.com)

Newsletter (Großbritannien):

**Sea Paddler** (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ [www.seapaddler.co.uk](http://www.seapaddler.co.uk) (eingestellt?)

**The UK Sea Kayak Guide Book (Almanach)** (div. Artikel zum Thema Küstenkanuwandern)

→ <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/almanac.htm>

**Britisches Seekajak-Forum**

→ <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk> > Community > Sea & Surf

**Britisches Küstenreviere (Artikel über Schotland, Wales, England, Irland)**

→ [http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea\\_trips.htm](http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea_trips.htm)

Homepage (inkl. Newsletter) (Irland)

**Irish Sea Kayaking Association**

→ [www.irishseakayakingassociation.org](http://www.irishseakayakingassociation.org)

Homepage (Japan):

**Qajaq Japan** (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ [www.qajaqjpn.org](http://www.qajaqjpn.org)

Newsletter (Kanada)

**Qayaq**

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

→ <http://glska.freehostia.com/Archives.html>

Homepage (Neuseeland)

**Kiwi Association of Sea Kayakers** (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ [www.kask.co.nz](http://www.kask.co.nz)

Homepage (Niederlande):

**Peddelpraat** (niederländischer Verein)

→ [www.peddelpraat.nl](http://www.peddelpraat.nl)

Homepage (Niederlande):

**Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission**

→ [www.nkbzeevaren.nl](http://www.nkbzeevaren.nl)

Blaues Band von Schweden (S):

(„Havspaddlarnas Blå Band“)

→ [www.havspaddlarnasblaband.se](http://www.havspaddlarnasblaband.se) (für Einer)

→ [www.k2bandet.se](http://www.k2bandet.se) (für Zweier)

**Sea Kayaker** (US-Zeitschrift):

→ [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

Homepage (USA):

**Atlantic Kayak Tours** (Organisation): Ausbildungsthemen

→ [www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml](http://www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml)

Aktuelle Infos aus WWW (hrsg. von **Sea Paddler**):

→ [www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm](http://www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm)

Newsletter: **WWF**

→ [www.wwf.de/newsletter/](http://www.wwf.de/newsletter/) (Anmeldung)

-----

## **Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:**

Bergström, Lennart (Schweden):

→ [www.seayak.eu](http://www.seayak.eu)

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

→ [www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/](http://www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/)

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt):

→ [www.cackletv.com](http://www.cackletv.com)

Demuth, Marcus (USA):

(Berichte über Island, Irland, Australien, Wales, Chile etc. und teilbare Kajaks)

→ <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

(Berichte und Fotos über alles, was nördlich des Polarkreises liegt)

→ [www.quillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html](http://www.quillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html)

Half, Wolfgang (Hrsg.) (D):

**Virtuelles Kajak-Museum**

→ [www.vikamus.de](http://www.vikamus.de)

Jøergensen, Erik B. (DK)

→ <http://komud.dk>

Hoffmeister, Freya (D):

→ [www.qajaqunderground.com](http://www.qajaqunderground.com)

→ [www.freyahoffmeister.com](http://www.freyahoffmeister.com)

Kachler, Manfred (D)

→ [www.kachler.net](http://www.kachler.net)

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Meinen, Gero (D) (Blog)

→ <http://zirpelspinner.me/>

Morley, S.:

→ [www.expeditionkayak.com](http://www.expeditionkayak.com)

Rainsley, Mark (South-West England) (2007)

(Buchprojekt: Isle of Wight to the Severn Estuary / Bristol Channel)

→ [www.southwestseakayaking.co.uk](http://www.southwestseakayaking.co.uk)

Redecke, Niklas

→ [www.kanuwanderungen.de](http://www.kanuwanderungen.de)

Rutzick, J.

Traditional Arctic Kayaks

→ <http://traditionalarctickayaks.com/index.htm>

Schoevers; Axel (NL):

→ [www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm](http://www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm)

Stritzky, Otto v. (D):

→ [www.paddel-buecher.de](http://www.paddel-buecher.de)

Unold, Peter (Havkajakroerne/DK) (Blog):

→ [www.unold.dk/paddling/php/wordpress/](http://www.unold.dk/paddling/php/wordpress/)

Walpole, Jonathal

→ <http://web.cecs.pdx.edu/~walpole/kayaking.html>

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)

→ [www.jasperwinn.com/blog/](http://www.jasperwinn.com/blog/)

Ziebell, Markus & Grunwald, Elke:

→ [www.icekayaking.com](http://www.icekayaking.com)

Zollitsch, Reinhard (CDN):

→ [www.zollitschcanoeadventures.com](http://www.zollitschcanoeadventures.com)

-----  
\*\*\* \* \*\*\*