

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 37/12)

(Aktuelle Infos: 1.09.12 – 15.11.12)

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

-
- 13.11.2012 Bora (Kroatien) (Wetter)
 - 12.11.2012 OCEAN PADDLER: Heft 32 zur Ansicht downloadbar (Literatur)
 - 09.11.2012 Freya Hoffmeister: Mut erzeugt Unmut!? (Geschichte)
 - 08.11.2012 Ionische Inseln: ein weiteres Traumziel (Revier/Ausland)
 - 07.11.2012 Grönland: ein Traumziel? (Revier/Ausland)
 - 31.10.2012 Freya: 10.000 km unterwegs und noch kein bisschen müde (Geschichte)
 - 25.10.2012 Inuit-Kajaks: Was haben wir uns von diesen Qayaqs abgeschaut? (Ausrüstung)
 - 21.10.2012 Freya kann nun Chile „abhaken“ (Geschichte)
 - 19.10.2012 Rund Rügen in 7 Tagen (Revier/Ausland)
 - 17.10.2012 TOURYAK 500 (500x63 cm; 460 Lit. Vol.) von PRIJON (Ausrüstung)
 - 16.10.2012 Fast halb rum um Mallorca (Revier/Ausland)
 - 15.10.2012 Rund Insel Orust (west-schwedische Schärenküste) (Revier/Ausland)
 - 14.10.2012 Rund Großbritannien & Co. (Revier/Ausland)
 - 11.10.2012 Ups! Freya's & Peter's 295. Fahrtentag (Ausbildung)
 - 09.10.2012 Vor-Frühlingstour von Harlesiel nach Wangerooge (Revier/Inland)
 - 08.10.2012 Herbstfahrt: Neuharlingersiel – Wangerooge – Harlesiel (Revier/Inland)
 - 07.10.2012 Freya Hoffmeister: Same Procedure as Every Day? –
Freya's 290. + 291. Fahrtentag (Ausbildung)
 - 30.09.2012 IP-X7: Wirklich Wasserdicht? (Ausrüstung)
 - 29.09.2012 Wassertiefen & Watthöhen lt. Seekarte (Ausbildung)
 - 27.09.2012 Rund Hiddensee in 2 Tagen (Revier/Ausland)
 - 18.09.2012 OCEAN PADDLER. Heft 31 (2012) zur Ansicht downloadbar (Literatur)
 - 06.09.2012 Rund Mön in ein paar Tagen (Revier/Ausland)
 - 03.09.2012 Hohe Paddelstütze (Ausbildung)

13.11.2012 **Bora** (Kroatien) (Wetter)

Die Bora wird ausgelöst, wenn ein Hoch über Mitteleuropa bzw. ein Tief über Süd-Italien bzw. Griechenland den Wind über Kroatien auf Nord-Ost bis Ost drehen lässt. Dieser Wind weht dann über das Küstengebirge von Kroatien und schiebt die kalte Luft, die über diesem Gebirge liegt, vor sich her, bis sie hinunter auf die Adria „fließt“. Manchmal jedoch „fließt“ die über dem Gebirge liegende Kaltluft auch von alleine - einer „Lawine“ gleich - herunter (sog. „katabatischer Wind“):

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

Wie können wir als Küstenkanuwanderer, die zwischen Rijeka und Dubrovnik unterwegs sind, erkennen, dass die Bora, die meist mit mehr als 7 Bft. bläst und zusätzlich durch Kap- und Düseneffekte verstärkt wird, unmittelbar bevorsteht? Nun, wir sollten:

1. ... uns angewöhnen, täglich Fischersleute, Gastronomen bzw. andere Sportbootfahrer nach der Wetterlage zu befragen.
2. ... übers Internet (→ www.seewetter.de bzw. www.windfinder.com) bzw. per SMS-Dienst (→ www.wetterwelt.de) die Wetterprognose abrufen. Werden östliche Winde prognostiziert und eine Winderhöhung auf über 4 Bft. angekündigt, sollten wir besonders achtsam werden; denn die automatisierten Windprognosen prognostizieren nur den Gradient-Wind (ergibt sich aus den Abstand zwischen den Isobaren), nicht aber deren Folgeerscheinungen entlang der kroatischen Küste, nämlich die eigentliche Bora: das immer schneller werdende Abfließen kalter Luft aufs Meer hinaus!
3. ... die Wetterlage beobachten. Besonders vorsichtig sollten wir bei folgenden Wetteranzeichen sein:
 - (a) der Wind dreht auf östliche Richtung,
 - (b) die Sicht wird besonders klar, z.B. ist das ferne Küstengebirge (etwa das Velebit-Gebirge) deutliche zu erkennen,
 - (c) knapp über dem Gebirgsgipfeln legt sich eine dicht zusammenhängende kumulussartige Wolkenkette.

Übrigens, der Grund für die extreme Sichtverbesserung ist uns vom Föhn her bekannt: (1.) enthält kalte Luft weniger Luftfeuchtigkeit und (2.) erwärmt sich die kalte Luft beim Abfließen, was dazu führt, dass die relative Luftfeuchtigkeit sich zusätzlich vermindert.

Zweimal habe ich bislang die Bora erlebt. Ich möchte dieses Erlebnis nicht missen!

Ich möchte aber die Bora nicht unterwegs auf dem Wasser erleben, schon gar nicht entlang der Ostseite der kroatischen Inseln. Denn dort tritt die Bora als aufländiger Wind in Erscheinung, der nicht nur eine hohe, brechende Windsee, sondern beim Auftreffen auf die Küste zugleich auch eine fast ebenso hohe Reflexionswelle erzeugt, die noch Kilometer weit draußen die Windsee durcheinander mischt. Wer da mit seinem Seekajak hineingerät, möchte am liebsten sofort anlanden ... aber Anlanden ist an einer solch rauen Küste selbst bei Flaute nicht so einfach möglich.

Ob wir als Küstenkanuwanderer auf der Westseite der kroatischen Inseln sicherer sind, hängt von verschiedenen Punkten ab. Hier bläst die Bora ablandig. Wenn dicht unter Land gepaddelt wird, haben wir in der Regel nicht mit Seegang zu kämpfen, wohl aber mit dem vom Land mehr oder wenig stark abgebremsten Wind. Ist die Insel kahl, d.h. frei von Bäumen wie bei einigen kroatischen Inseln, dann bietet die Landabdeckung nur Wellen- aber keinen Windschutz. Ansonsten könnten uns noch zusätzlich Fallwinde in Bedrängnis bringen bzw. lokal bedingte Düseneffekte, die zu einer plötzlichen Erhöhung des Windes um 2-3 Bft. führen können. Kritisch wird es aber auch dann, wenn wir uns aus Unwissenheit langsam immer weiter vom Wind aufs offene Meer bis dort hinaus treiben lassen, wo Wind & Welle fast nicht mehr beherrschbar sind, weder beim Paddeln und erst recht nicht mehr während der Rettungsaktionen, die nötig sind, um einen gekenterten Kanuten wieder zurück in sein Seekajak zu bringen.

Text: U.Beier

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

12.11.2012 **OCEAN PADDLER: Heft 32 zur Ansicht downloadbar** (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 32. Ausgabe erschienen. Sie umfasst 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut, u.a.:

- D.Wilcox: A Fyne time in Argyll – Part two: The Mouth of Loch Fyne (S.12-18)
→ www.seakayakphoto.com
- S.Edwards: Birding from a sea kayak (S.20-25)

- R.Rushton: Sideways on the Move (inkl. 27 Fotos) (S.26-30)
- N.Castro: Go Pro: How to get the most from your GoPro (Camera) (S.32-35)
- L.Luddington: Seasonal Delights: High Sommer (S.38-39)
- Chr.Salisbury: Seashore foraging (S.40-42)
- S.Sayer: Grey seals. Make the most of your unforgettable experience (S.44-47)
- B.Hansel: Understand, Do and Reflect (S.48-49)
- J.Allen: Cornwall – Classic UK Paddling Destination (S.50-54)
→ www.seakayakingcornwall.com
- Seekajak (verdeckte Werbung?): Tahe Marien Tandem Mini (540x71 cm, 35-41 kg) (S.56-57) → www.tahemarine.com
- Paddeljacke (verdeckte Werbung?): Palm Thalassa (S.58)
→ www.palmequipmenteurope.com
- Schwimmweste (verdeckte Werbung?): Palm Halo PFD (S.59)
- DVD-Vorstellung: This is the Roll by J.Curgenvan
→ www.cackletv.com
- DVD-Vorstellung: Expedition Skills by N.Robinson/O.Sanders
→ www.rockandseaproductions.com

Das Heft ist kostenlos als PDF-Datei downloadbar:

→ www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP32-hwir82malvr1/OceanPaddler32-jun280612.pdf

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

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 32/2012 – www.paddlepressmedia.com

09.11.2012 **Freya Hoffmeister: Mut erzeugt Unmut!?** (Geschichte)

Im KANU-FORUM äußert sich **Robert Kartler** kritisch über **Freya Hoffmeisters** Expeditionstouren. Ihn stört dabei, wie unkritisch von mir als DKV-Referent für Küstenkanuwandern über sie berichtet wird:

- *„Bei Deinen Schilderungen im Fall (Freya Hoffmeister) ist für mich die.. fachliche Distanz und kritische Erörterung jedoch in keiner Weise zu erkennen. Ist Dir nicht bewusst, dass beispielsweise im Norden Australiens die Kajaktour Frau Hoffmeisters blanke Blödheit war? Bei ernsthafter Diskussion mit dort Ansässigen (Australiern) ist nur ein Schluss möglich: sie ist mit Glück durchgekommen. Haie und „submarine crocodiles“ ... haben nichts mit Paddelsport zu tun, sondern nur mit Lebensgefahr und Blödheit. ... Es steht frei, darüber zu berichten. Ich finde jedoch als Referent unserer Sportart gebührt sich entweder kritischer Diskurs oder Zurückhaltung. Stattdessen erfahre ich nur minutiöse einseitige Schilderungen.“*

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=27126&postcount=13> (8.11.12)

Robert Kartler kritisiert meine Südamerika-Berichterstattung mit einem Beispiel (→ sharks & crocs), die er **Freyas** Australienumrundung entnommen hat?

Ist ihm kein Beispiel aus ihrer Südamerikaumrundung eingefallen? Und ist ihm gar nicht aufgefallen, dass ich zumindest bezüglich **Freyas** Australienumrundung die von ihm geforderte Zurückhaltung ausgeübt hatte? Während ihrer 332-tägigen Tour hatte ich nur ein einziges

Mal – nämlich nach Abschluss der Tour – im KANU-FORUM kurz & knapp, d.h. 1-seitig (!), unter ferner liefen als Posting #9 darüber berichtet:

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=13556&postcount=9> (16.12.09)

und nochmals anlässlich der Besprechung „ihres“ Buches:

**„Fearless. One Woman, One Kayak, One Continent.
Freya Hoffmeisters' Record-Setting Circumnavigation of Australia”**
(2012, 198 S., ca. 13,- Euro)

Die Buchbesprechung fiel jedoch schon etwas umfangreicher (7 Seiten) aus:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6930> (5.08.12)

Ich habe dort aber nicht nur „Schmeichelhaftes“ über **Freya**s Persönlichkeit berichtet, wenn auch meine Kommentare über ihre Qualitäten als Leistungssportlerin überwogen, wie z.B. ihre Kaltblütigkeit, Furchtlosigkeit, Nehmerqualitäten, Besonnenheit, Ungeduld, Leidenschaftlichkeit und ihr Gottvertrauen. Zudem habe ich dort auf die Zitate einiger mehr oder weniger kompetenten Australier deutlich hingewiesen, z.B.:

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

Ich selber habe nicht daran geglaubt, dass **Freya** die vielen Begegnungen auf dem Wasser mit Haien, Krokodilen und Quallen bzw. auf dem Land mit Krokodilen, Spinnen und Schlangen auf Dauer überleben würde. Trotzdem wäre ich nicht auf die Idee gekommen, in diesem Zusammenhang Freya „BLÖDHEIT“ vorzuwerfen.

- *Warum ist man „blöd“, wenn man sich Gefahren aussetzt?*
- *Oder: Ab welcher Gefahrenstufe ist es gerechtfertigt, eine Handlung als „blöd“ einzustufen?*

Insbesondere beim Sport lauern lauter Gefahren. Zu denken ist hier an die vielen Unfälle z.B. beim Geräteturnen, Fahrradfahren, Alpinski fahren, Klettern, Fallschirmspringen, Gleitschirmfliegen, Drachenfliegen, Wellenreiten, Kitesurfen, Reiten; Schwimmen, Tauchen, Winterpaddeln, Wildwasserpaddeln, Wandern in den Bergen (=> Felsrutsch, Stolpern), Skitourengehen (=> Lawinen). Aber sind deswegen die Leute „blöd“, die diese Sportarten ausüben?

Indirekt hatte ich auf **Robert Kartlers** Posting #5 schon in meinem Posting #8 dazu Stellung bezogen. Dort hatte ich meinen Bericht **„Freya kann nun Chile 'abhaken'“** mit den folgenden Sätzen abgeschlossen:

- *„Ja, ja, die „Verrückten“ sterben nicht aus!? ... aber ist es nicht so, dass man zu jeder besonderen Leistung eines Menschen mindestens einen anderen Menschen finden kann, der diese Leistung für „verrückt“ erklärt?! – Genug der Worte. Das muss reichen, sonst werde ich noch für „verrückt“ erklärt, dass ich hier schon wieder über Freya & Friend berichte.“*

Mehr möchte ich heute am liebsten nicht dazu sagen, außer dass wir doch ein wenig toleranter & geduldiger mit unseren Mitmenschen & Mitpaddlern umgehen sollten:

- Lasst doch **Freya** nach ihrer Fassung glücklich werden, solange wir durch ihre Handlungen keinen Schaden erleiden und solange wir nicht gezwungen werden, ihr nachzueifern!
- Akzeptiert einfach, dass es eine Frau gibt, die leistungsfähiger ist als wir!
- Hört damit auf, nach Gründen zu suchen, die ihre Leistungen ins „falsche“ Licht rücken könnten.

Freya betreibt seit ca. 2007 Expeditionsküstenkanuwandern. Dabei hat sie an die 30.000 Kilometer im Seekajak zurückgelegt, und zwar unfallfrei! Dass Sie sich in Australien freiwillig - zumindest aus unserer unmaßgeblichen Sicht - in Lebensgefahr begeben hat, mag für den einen oder anderen ein Grund sein, ihr nicht zuzujubeln, aber das dürfte kein Grund sein, sie für „blöd“ zu erklären. Unsere deutsche Sprache ist doch so wortreich, dass man seine Kritik auch präziser formulieren könnte!?

Mich wundert eigentlich nicht, dass **Robert Kartler** meine Berichterstattung über **Freya's Südamerikatour** mit Hinweisen kritisiert, die – mehr oder weniger berechtigt - ihre Australienumrundung betreffen; denn an ihrer nunmehr 10.306 km dauernden Südamerika-Expedition ist bislang aus der Sicht „Guter Seemannschaft“ nichts auszusetzen.

Freya hat sich während der bisherigen 323 Expeditionstagen sehr umsichtig & besonnen verhalten und ist Gefahren – soweit wie möglich – aus dem Weg gegangen ... und sollte sie mal dennoch sich – aus unserer Sicht – in Lebensgefahr befunden haben, hat sie stets das Beste aus der gefährlichen Situation gemacht.

Sie hat sich aber bislang nicht nur mit Erfolg entlang der südamerikanischen Küste von Argentinien über Chile bis Peru durchgekämpft:

<https://www.google.com/fusiontables/...z=4&t=3&l=col2> (Tourenübersicht)

sondern sie hat auch nachträglich so darüber berichtet, dass wir Küstenkanuwanderer eine Menge davon lernen können. Um genau das zu vermitteln, habe ich hier im KANU-FORUM etwas häufiger als üblich über **Freya** gepostet, z.B.:

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=26812&postcount=2>

Dennoch: Auch ich bin immer noch skeptisch, ob **Freya** ihre Südamerikaumrundung überleben wird. Ihre beiden Hauptgefahren gehen von der Brandung und von „Kriminellen“ aus. Auf „Kriminelle“ ist sie bislang nicht gestoßen. Und die „Brandung“ hat sie bis jetzt stets gemeistert, auch wenn sie dabei immer mal wieder Gewässerbedingungen erlebt hat, die wir „Wochenendküstenkanuwanderer“ mit „Grenze der Befahrbarkeit“ (→ Salzwasserschwierigkeitsgrad VI) einstufen würden. Trotzdem möchte ich ihr nicht empfehlen, Südamerika stattdessen in ihrem 3-Achser-Wohnmobil zu umfahren; denn das ist gewiss nicht weniger gefährlich, lediglich die Gefahren sind andere.

P.S.: **Freya** sitzt seit 2 Tagen mit ihrem dänischen Freund **Peter Unold** in einer Bucht nahe Puerto Caballas (Peru) fest:

<http://maps.google.com/?q=-14.9405,-75.4964>

Die Gewässerbedingungen erlauben keinen Start. Lest Euch mal ihre beiden Tagesberichte durch. So handelt und schreibt keine, die ihr Leben leichtsinnig aufs Spiel setzt oder die „blöd“ ist:

<http://freyahoffmeister.com/2012/11/...-2012-day-322/>

<http://freyahoffmeister.com/2012/11/...-2012-day-323/>

Text: U.Beier

08.11.2012 **Ionische Inseln: ein weiteres Traumziel** (Revier/Ausland)

KANU-MAGAZIN möchte uns mit dem folgenden Link

www.kanumagazin.de/touren/touren-tipps-fluesse/griechenland/3-traumziel-ionische-inseln/

die IONISCHEN INSELN (West-Küste Griechenland) als Traumziel empfehlen.

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag:

Puyfoulhoux, T.:

Ionische Inseln: Spätsommertagtraum

Drei Mehrtagestouren in Griechenland (Westküste)

aus: Kanu-Magazin 7/11, S.36-43 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110920.html

Die Anreise erfolgt per Pkw z.B. nach Venedig. Von dort geht es dann per Bootswagen und Fähre nach Igumenitsa und weiter mit einer Regionalfähre auf eine Ionische Insel.

Aber es gibt noch weitere Links über Küstenkanuwanderungen entlang der Ionischen Inseln bzw. der griechischen Küste:

Kanne, N./Bollinger-Kanne, J.:

Revier ionische Inseln

sowie:

Ionische Inseln. Symphonie des Lichts

→ www.kajak-abenteuer.de

Zicke, Chr.:

**Wenn Wildwasserfahrer Wandern. Eine Lehrstunde des Mittelmeeres
(Insel Kefalonia, Winter 2010)**

→ www.outdoordirekt.de/reiseberichte/seekajak-kefalonia-griechenland.html

Sea Kayak Kefalonia (kommerzielles Tourenangebot)

(Inseln: Kefalonia, Ithaka, Lefkas, Meganisi, Kalamos, Kastos, Atokos,

→ www.seakayakingkefalonia-greece.com/de/seekajakgriechenland.htm

o.V.:

Ionische Inseln (Windverhältnisse)

aus: Segeln 10/02, Beilage: S.74-75 – www.segelnmagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020926_b.html

o.V.:

Stein, S.:

Mit dem Kajak um die Insel der Venus (Milos)

aus: Kanu Sport 9/04, S.4-7 – www.kanu-verlag.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040905_b.html

Wolf, V.:

Milos im Frühjahr (Griechenland) (Mai 2010)

→ www.wolfsrudel-online.de/Urlaube/2010_Milos/Milos2010.htm

Feldtmann,R.:

Milos (Kommerzielles Tourenangebot)

→ www.seakayakgreece.com

Marukusu's Homepage:

Solopaddeltour mit einem Faltboot an der Südküste Kretas

→ www.marukusu.de/kreta/kretatour.htm (10/2000)

Öllinger,E.:

Paddeltour Kreta Südküste (mit Luftboot „Grabner Explorer 1+2“)

→ www.grabner-sports.at/fileadmin/daten/reisen/kreta.htm (2004)

Zimmermann,U.:

English Waltz mit Poseidon.

Das besondere Griechenland – die Nördlichen Sporaden

aus: Kanu Sport 10/06, S.8-15 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/061002.html

Stecher,J.:

Am Rande der Brandung: Eine Küstentour an der Ägäisküste der Insel Euböä/Evia

aus: Kanu Sport 7/08, S.12-19 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080701_b.html

Wolf,V.:

Halbinsel Sithonia (Chalkidiki) (Griechenland) (Herbst 2012)

→ www.wolfsrudel-online.de/Urlaube/2012_Sithonia/Sithonia2012.htm

o.V.:

Ägäis (Wind & Tide)

aus: Segeln 10/02, Beilage: S.76-77 – www.segelnmagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020926_a.html

Zusammenstellung: U.Beier

07.11.2012 **Grönland: Ein Traumziel** (Revier/Ausland)

Der folgende Link von KANU-MAGAZIN:

www.kanumagazin.de/touren/touren-tipps-fluesse/groenland/traumtour-1-groenlands-westkueste/

möchte uns dazu anregen, die west-grönländische Küste in die engere Auswahl unserer Traumziele einzubeziehen.

Schade nur, dass Grönland so weit entfernt liegt!

Wirklich?

Brauchen wir, um z.B. mit dem Auto nach Athen (Griechenland) zu kommen, nicht länger, als mit dem Flugzeug nach Kangerlussuaq (Grönland)?

Text: U.B.

Link: <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=5868>

31.10.2012 **Freya: 10.000 km unterwegs und noch kein bisschen müde** (Geschichte)

Freya Hoffmeister hat die ersten 10.000 km rund Südamerika hinter sich gebracht. Ca. 14.000 km stehen ihr noch bevor:

<https://www.google.com/fusiontables/embedviz?viz=MAP&q=select+col2+from+1h9sVNllg7g5Yebw8TfKdfHipRzCKVcfPdkWb1Jk&h=false&lat=-21.304380456207124&lng=-66.28651903962408&z=4&t=3&l=col2>

Ohne den „Sommerurlaub“, den sie vom 3.5.-24.8.12 in Deutschland verbrachte, ist sie nun schon 315 Tage auf Tour. 217 Tage (genauer: 2.009 Stunden) davon erlebte sie auf dem Wasser. Daraus ergibt sich, dass sie bislang im Durchschnitt je Paddeltag 9.15 Std. unterwegs war und dabei durchschnittlich 46 km gepaddelt ist, und zwar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h (inkl. Pausen).

Sind nun 10.000 Paddelkilometer erwähnenswert? Aus meiner Sicht schon, habe ich doch für meine letzten 10.000 km knapp 10 Jahre benötigt. Andere möge das anders sehen. Z.B. kenne ich den Hamburger Kanuten **Jürgen Bollensen**, der in seinem ersten Rentnerjahr gleich an die 12.000 km gepaddelt ist. Da gibt es auch einen Clubkameraden von mir, **Christian Hoffmeister**, der im letzten Jahr die 111.111 Paddelkilometer voll gemacht hat. Für solche Leute ist das nichts Besonderes, obwohl es doch schon ein Unterschied ist, ob man stets mit dem Strom flussabwärts paddelt immer am sicheren Ufer entlang oder frau bei Wind & Welle immer entlang der Küste kämpft, egal in welche Richtung die Tide gerade mal strömt! Nicht zu vergessen sind die vielen Nächte in der „Pampa“; denn Freya macht ja eine Gepäckfahrt. Die meiste Zeit zeltet sie – seit Beginn der 2. Etappe vor 98 Tagen zusammen mit ihrem dänischen Freund **Peter Unold** - unmittelbar hinter dem Spülsaum:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage9Chile6AntofagastaArica#5799101413543848322> (Caleta Atala / Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5803326019007632082> (Caleta Yerba Buena / Peru)

Was uns da **Freya** vorpaddelt, ist ein komplexes Produkt aus „Erlebnishunger“, Leistungsfähigkeit, Ausdauer und Zähigkeit bis zur „Selbstaufopferung“ gepaart mit Ehrgeiz, Organisationstalent und einer außerordentlichen Portion Seemannschaft. Natürlich setzt das alles ein beträchtliches Plus auf dem persönlichen Zeit- und Finanzkonto voraus, obwohl die wirklich unfassbaren und unbeschreiblichen Leistungen von Paddlern erbracht wurden, die in den schlechten Zeiten zwischen den beiden Weltkriegen das „Weite“ gesucht hatten. Zu denken ist hier beispielhaft an **Oskar Speck**, der 1932 in Deutschland mit dem Faltboot startete und 1939 in Australien anlandete. Meines Wissens bekam **Oskar** von KLEPPER das nötige Bootsmaterial gesponsert. **Freya** wird es wahrscheinlich etwas besser gehen. Ob sie aber insgesamt auf einen Stundenlohn kommt, der an den Mindestlohn von Gebäudereinigern heranreicht, möchte ich bezweifeln.

Text: U.Beier

25.10.2012 **Inuit-Kajaks: Was haben wir uns von diesen Qayaqs abgeschaut?** (Ausrüstung)

HARVEY GOLDEN führt auf seiner Homepage insgesamt 40 unterschiedliche Typen von Inuit-Kajaks (= „Circum-Polar Kayak Typen“) und ihre Herkunftsorte auf:

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html

In Anbetracht der Entwicklung moderner Seekajaks stellt sich die Frage, inwiefern die Kajaks der Inuit gerade die Bootsform unserer Seekajaks im Guten wie im Schlechten geprägt haben? Im Folgenden soll auf einige Eigenschaftsmerkmale eingegangen werden, die besonders auf einzelne Inuit-Kajaks zurückzuführen sind: z.B. auf die Stevenform, Form des Vordrücks, den Geradauslauf, die Spantenform, die Wasserlinienlänge und den Variantenreichtum einzelner Modelle.

Am Anfang war das Qayaq mit positiv geneigten Steven

Prägend für die Bootsform der heutigen Seekajaks aus Faserverbundstoffen in Europa war das **west-grönländische Kajak** (→ aufgezogene Steven, Knickspanter mit 1 Sente je Seite; ca. 500 cm lang und 51 cm breit, kleine, runde Sitzluke, 200 bis 250 Liter Volumen):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #27
www.baidarka.eu/html/gronlander.html

Insbesondere die Briten nahmen bei der Entwicklung von Bootsformen für ihre Seekajaks diese **grönländischen Kajaks** zum Vorbild (sog. british styled sea kayaks). Zu denken ist hier z.B. an die Seekajaks von VALLEY (→ „Anas Acuta“ (mit Knickspant) (523x51 cm; 275 Lit. Vol.) und den erstmals 1974 gebauten „Nordkapp“ (mit U-Spant) (545x54 cm; 310 Lit. Vol.):

www.valleyseakayaks.co.uk/?range=greenland-and-classic-kayaks

McNULTY sah jedoch bei seinem „Huntsman“ (487x57 cm) einen senkrechten Achtersteven vor, den es schon bei den Inuit-Kajaks der **Aleuten** und der **Behring-See** gab:

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #7 + #8

Und NIGEL DENNIS imitierte bei seinem „Greenlander“ (537x53 cm, 310 Lit. Vol.):

www.seakayakinguk.com/seakayaks/?mode=range&item=GREENLANDER

– nicht jedoch bei seinen weiteren Seekajaks „Explorer“ und „Romany“ - ein anderes Inuit-Kajak, zumindest was die Form des Achtersteven betrifft, und zwar entweder eine Variante (von insgesamt über 100 Varianten) des grönländischen Kajaks (nämlich das „**Avisisaatoq-Kajak**“ (575x44 cm):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #34

oder das Kajak der Inuit vom **Mackenzie-Delta**, das sog. „**gehörnte**“ Kajak (501x48 cm).

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #17
www.nomadboatbuilding.com/frames.html > Kajaks > Mackenzie

Andere Nationen gingen beim Seekajakbau zunächst ihre eigenen Wege, wie z.B. in Deutschland und Österreich, wo schon viel früher versucht wurde, diese arktischen Fellboote möglichst naturgetreu in Holz & Stoff (→ Skin-on-Frame) nachzubauen (erst später wurde hierfür der Begriff „Zuckersackboote“ geprägt). Zu denken ist hier EDI HANS PAWLATA, der den ersten Falt-Eski konstruiert haben soll, den „Aijuk“ (490x47 cm), der von OTTO HARTEL dann in Kleinserie gebaut wurde:

<http://faltbootbasteln.de/fbb-hartel-faltboote.html>

Oder an das „Grazer Kajak“ (528x51 cm; 3 Senten auf jeder Seite), der in den 30er Jahren von OTTO HARTEL entworfen und später in Graz und Berlin gebaut wurde:

<http://home.arcor.de/d.fronia/selbstbau%20links/mitderflosse.pdf>

<http://home.arcor.de/d.fronia/hartel/Hartel05.jpg>

Dann gibt es da noch „Drau“-Eski (520x47 cm) von FRANZ VON ALBER (?) und den darauf aufbauenden Falteski „Möll“ (530x60 cm)(3 Senten je Seite, also 2 Senten mehr je Seite als die „Grönländer“), der von HERBERT SLANAR und FRANZ VON ALBER entwickelt und später vom österreichischen Hersteller GESA in Kleinserie nachgebaut wurde:

<http://faltbootbasteln.de/fbb-gesa-57-wildwasser-fb.html#gesadrau>

<http://faltbootbasteln.de/fbb-gesa-57-wildwasser-fb.html#gesamoell>

<http://home.arcor.de/d.fronia/selbstbau%20links/Moell.pdf>

Dabei ist anzumerken, dass diese Boote nicht nur auf dem Meer, sondern auch im Wildwasser eingesetzt wurden (siehe hierzu: *L.Mayr: Eskimokajaks auf Gebirgsflüssen*).

Abgesehen von HERBERT BASSIN, der schon Ende der 50er Jahre versuchte, den „Drau-Eski“ in Faserverbundstoffen nachzubauen, wurde mehr oder weniger zeitgleich mit den Briten auch in Deutschland Seekajaks aus Faserverbundstoffen gebaut, z.B. Ende der 60er Jahre (?) von engagierten norddeutschen Küstenkanuwanderern (→ „Tönning-Eski“, der JÜRGEN PIETSCH als Modell für seinen „Habel“ (528x61 cm; 410 Lit. Vol.) gedient haben soll). Süddeutsche fanden – wahrscheinlich angeregt durch den „Möll“ - ebenfalls Gefallen an solchen Seekajaks und entwarfen eigene Modelle, z.B. PAVEL BONE (→ „Nanuk“ (500x62 cm)):

<http://wellenbergemeer.wordpress.com/2011/10/04/pavel-bone-nanuk/>

und JOSEF APPEL (→ „Appel Eski“ (500x63 cm; 320 Lit. Vol.), ein teilbares Seekajak, bei dem zur Erleichterung z.B. des Transports mit der Bahn das Heck-Teil im Bug-Teil verstaut werden konnte):

http://de.wikipedia.org/wiki/Josef_Appel

GATZ darf hier mit seinem „Eski“ (→ „Labrador“ (460x60 cm)) nicht unerwähnt bleiben:

www.secure.kanu-gatz.de/index.php?id=56&lang=d&art_nr=GK-K-LABRADOR

und HELMI/JARMER mit seinem – im Laufe der Jahrzehnte immer wieder überarbeiteten - „Touring-Exklusiv“ (502x61 cm, 378 Lit. Vol.) auch nicht:

www.helmi-sport.de/HELMIBOOTSEITEN/TEx1.html

Andere deutsche Konstrukteure folgten (→ TOMAS MEIER mit „Umiak“ (560x48 cm; 350 Lit. Vol.) und „Muktuk“ (520x60; 470 Lit. Vol.):

http://shop.sport-wolter.de/product_info.php/info/p410_KI-Umiak.html

Besonders hervorzuheben ist hier auch WOLFGANG HALF, der 1979 den „Godthab“ nach einem **west-grönländischen Modell** in Faserverbundstoff konstruierte. Später hat LETTMANN diese Form übernommen (→ „Godthab“ (522x52 cm; 268 Lit. Vol.):

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/65

und weiterentwickelt (→ „Godthab XL“ (530x55 cm, 316 Lit. Vol.); mit größerer Sitzluke und integrierter Steueranlage):

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/66

Zuvor hatte LETTMANN jedoch schon selber versucht, eigene Seekajaks zu entwickeln (→ die ersten Versionen vom „Asiak“ und „Nordstern“), die den britischen Seekajaks ähnelten. Während die britischen Seekajaks jedoch damals allesamt um die 300 Liter Volumen hatten, kamen die LETTMÄNNER auf etwa 400 Liter.

In Sachen „Kentertüchtigkeit“ wurden jedoch die britischen Seekajaks Wegebereiter (→ VALLEY, P&H, McNULTY). Sie waren wohl die ersten, die z.B. doppelte Abschottungen in ihre Seekajaks einbauten, während die Deutschen sich noch lange Zeit mit großen Spitzenbeuteln (verwendbar gleichzeitig als Kleidersack) bzw. mit „Sackabschottungen“ (insbesondere: TOMAS MEIER) bzw. den von den Inuits verwendeten „Kentersocken“ (Kajaksocken, Pod) begnügten.

Alle diese Modelle hatten dabei eines gemeinsam mit dem grönländischen Kajak: den positiv geneigten Vor- Achtersteven. D.h. Bug und Heck liefen spitz zusammen und ragten dabei mehr oder weniger weit aus dem Wasser heraus.

Übrigens, neuerdings ist ein „Nostalgie“-Trend zurück zu den Bootsformen der Inuit-Kajaks zu beobachten, der wohl bei den Serienbooten z.Zt. seinen Höhepunkt in der Entwicklung des „Greenland“ von TAHE (neuerdings vertrieben von: ZEGUL) erreicht hat; denn der „Greenland“ (545x50 cm, ca. 224 Liter Vol., Knickspant) scheint wie ein „getunetes“ **süd-grönländische Kajak** (530x52 cm) auszusehen:

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-greenland/

Da mit dieser Kopie auch die Handicaps der **Grönländer** übernommen wurden (z.B. zu geringem Volumen, zu kleiner Sitzluke (sog. „Mannloch“), zu extremen Bug- und Hecküberhängen (→ 118 cm), zu flachem Vordeck, zu mittiger Position des verstellbaren Skegs), entwickelte ZEGUL die Variante „Greenland T“ (545x53 cm; ca. 250 Liter, Knickspant; insgesamt 91 cm Überhang):

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-greenland-t/

Da aber auch diese „Grönlandimitation“ immer noch zu „extrem“ ausfällt, eigentlich nur „rolltüchtig“, aber nur sehr bedingt „torentüchtig“ ist und sicherlich nicht den allgemeinen Geschmack & Wünschen jener Kanuten entspricht, die sich eigentlich nur ein Seekajak kaufen möchten, mit dem sie alles machen können (→ Rollen, Spritztouren, Gepäckfahrten), wurde die Bootsform nochmals völlig überarbeitet. Herausgekommen ist der „Greenland GT“ (545x54 cm):

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-greenland-gt/

Er sieht praktisch wie ein völlig eigenständiges Seekajak aus, das nunmehr eher dem **west-grönländischen Kajak** ähnelt. Es verfügt nicht mehr über solch extreme Überhänge, dafür über mehr Kielsprung, über eine effizientere Position des verstellbaren Skegs und sicherlich auch über mehr Volumen. Ob er auch weiterhin einen Knickspant hat, ist den Fotos nicht zu entnehmen.

Übrigens, der norwegische Kajakhersteller SEABIRD DESIGNS hat denselben Weg wie TAHE/ZEGUL beschritten. Konstruierte er doch 4 Seekajaks, wovon zwei sehr stark den grönländischen Kajaks ähneln:

“Black Pearl LV” (546x50 cm; 222 Liter Vol.)
“Black Pearl HV” (559x52 cm; 259 Liter Vol.)

und zwei weitere, die – wie der „Greenland GT“ von ZEGUL - etwas “europäisiert” wurden:

„Qanik“ (546x52 cm; 313 Liter Vol.)
„Sea Pearl“ (543x52 cm; 290 Liter Vol.)

<http://seabirddesigns.com/de/kajaks/verbundmaterial.html>

Flach auslaufendes Heck und sein Einfluss auf den Geradeauslauf

Da die grönländischen Bootsformen recht windempfindlich sind (was i.d.R. zur „Luvgierigkeit“ führte), versuchten ab 1850 die Inuit:

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #36
<http://www.vikamus.de> > Kajakbau

und in den 80er Jahren auch die Briten, mit großen starrten Heckflossen den Geradeauslauf zu verbessern, z.B. VALLEY (→ „Nordkapp HM“):

www.ukseekayakguidebook.co.uk/nordkapp/art_nordkapp.htm

und LETTMANN (→ „Godthab“) Als sie merkten, dass das nicht bei jeder Windstärke und bei jeder Fahrtengeschwindigkeit funktioniert, und dann auch nur, wenn das Seekajak richtig getrimmt wurde und der Kanute die nötigen Paddeltechniken beherrschte, erfanden sie das verstellbare Skeg als einen Kompromiss zwischen „unten ohne“ und „Steuer“.

Für den ambitionierten Kanuten, der überwiegend Tagestouren unternimmt und mit seinem Seekajak im Seegang „spielen“ möchte, ist das Skeg wohl die erste Wahl. Für einen Kanuten, der auf Strecke gehen bzw. auf Geschwindigkeit paddeln oder der sich beim Paddeln nicht so anstrengen möchte, kommt dagegen eher das Steuer in Frage.

Statt die Bootsform so zu ändern, dass das Steuer effizient genutzt werden kann, schnitten lange Zeit die Briten (→ VALLEY, NORTHSHORE, P&H) einfach etwas vom Heck ihrer Seekajaks ab und befestigten dann an dem „Stummel“ den Steuerkopf samt Steuerblatt (das sog. Trimm Rudder“). VALLEY war wohl in Europa der erste, der die Heckumklappsteueranlage bei Seekajaks einsetzte. Sie war aus solch dicken Plastikteilen zusammengesetzt, dass – im Gegensatz zu den meisten heutigen Heckumklappsteueranlagen - der Seegang das Steuerblatt nicht verwinden bzw. verdrehen konnte. Außerdem hatte sie den Vorteil, im hochgezogenen Zustand bei einer Kenterung (z.B. in der Brandung) mit Grundberührung nicht so leicht beschädigt zu werden

Die deutschen Seekajakhersteller entschieden sich zunächst für andere Lösungen. Am innovativsten reagierte JÜRGEN PIETSCH. Er entwickelte die im Heck integrierte Steueranlage. Die hatte den Vorteil, dass an der Bootsform nichts herumgesägt bzw. sonst wie verändert werden musste. Leider war das die aufwändigste und folglich teuerste Lösung. LETTMANN, TOMAS MEIER u.a. zunächst auch VALLEY entschieden sich daher anfangs für die einfachere unter dem Heck angebrachte Flossensteueranlage und nahmen damit in Kauf, dass bei Grundberührung die Flosse beschädigt werden konnte. Bis auf PIETSCH (→ „Habel“ (546x58 cm, 350 Lit. Vol.), „Oland“ (530x55 cm, 320 Lit. Vol.), „Amrum“ (532x54 cm, 330 Lit. Vol.), „Gröde“ (580x52 cm, 340 Lit. Vol.)):

z.B. Amrum: www.pietsch-hansen-kajaks.de/amrum.htm

landeten alle anderen deutschen Seekajakhersteller irgendwann schließlich bei der Heckumklapp-Steueranlage („Flipp-off“-Steueranlage), einer Variante wie sie einst von VALLEY entwickelte wurde.

www.phseakayaks.com/skegRudder.php

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/348

www.prijon.com/produkte/ausruestung/steueranlagen/steuer-luxus-ki.html

bzw. verwendeten die gute, alte nicht brandungstüchtige Flusssteueranlage, die im hoch gezogenen Zustand nicht – wie bei der Heckumklappsteueranlage - auf dem Achterschiff liegt, sondern senkrecht in den Himmel ragt (→ „Smart Track“ und „Vario-Blade“ als die aktuellsten Varianten einer solchen Steueranlage):

www.clcboats.com/shop/products/boat-gear/kayak-footbraces-rudders/smart-track-rudder-system.html

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-velocity/ (Smart Track im Kajak eingebaut)

<http://vario-blade.de/>

Bei dem hoch aus dem Wasser ragenden Heck haben jedoch diese Steueranlagen den entscheidenden Nachteil, dass das Steuerblatt nur etwa zu einem Drittel ins Wasser taucht und bei Seegang manchmal überhaupt nicht ins Wasser reicht.

In Deutschland hat PRIJON als erster daraus Konsequenzen gezogen. Vielleicht hatte er über den großen Teich geschaut und bei den nordamerikanischen Seekajaks entdeckt, dass sie damals erstens – im Gegensatz zu den Briten - überwiegend mit Steuer ausgerüstet waren und zweitens eine Heckform hatten, die am Ende nicht hoch in den Himmel ragte, sondern so flach auslief, dass das Steuerblatt zu mehr als zwei Drittel ins Wasser tauchen konnte.

Das gerade die nordamerikanischen Seekajakhersteller die Bedeutung des flach auslaufenden Hecks erkannten, hat wahrscheinlich etwas auch damit zu tun, dass die Inuits im Norden des amerikanischen Kontinents überwiegend arktische Fellboote bauten, deren Heck ebenfalls flach auslief (zu denken ist an die Kajaks, die es auf den **Aleuten**, auf **Kodiak** und der **Bering-See** sowie auf Labrador gab).

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #7 bis #15

Daraufhin hat wohl PRIJON bei seinem „Seayak“ (490x58 cm, 360 Lit. Vol.) die Bootsform so korrigiert, dass das Heck ebenfalls entsprechend flach ausläuft und mit einem nahezu senkrechten Steven endete, um somit eine besser Steuerwirkung zu erzielen. Bei seinen später entwickelten Seekajaks hat PRIJON gleich darauf verzichtet, das Heck hoch aufragen zu lassen (→ „Toureyak 500“ (500x63 cm, 460 Lit. Vol.), „Kodiak“ (518x59 cm, 390 Lit. Vol.), „Seayak 500 LV“ (500x55 cm, 329 Lit. Vol.), Seayak „520 HV“ (518x58 cm, 380 Lit. Vol.):

z.B. „Seayak 520 HV“: www.prijon.com/produkte/tourenkajaks/schnelleeiner/seayak-520-hv.html

LETTMANN beschritt demgegenüber zwei unterschiedliche Wege. Zum einem rüstete er ein Teil seiner Seekajaks – in Anlehnung an PIETSCH - mit der im Heck integrierten Steueranlage aus (→ „Nordstern HV“ (555x58 cm, 425 Lit. Vol.), „Godthab XL“ (530x55 cm; 316 Lit. Vol.), „Hanseat HV“ (525x58 cm, 360 Lit. Vol.)), sodass die Überhänge an Bug und Heck bestehen bleiben konnten:

z.B. „Nordstern“: www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/69

Zum anderen änderte er die Seekajaks seiner „Eski-Serie“ (Ausnahmen: → „Eski 475“ (475x55 cm, 270 Lit. Vol.), „Eski 530“ (530x55 cm, 316 Lit. Vol.):

z.B. „Eski 530“: www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/252

so, dass deren Hecks ebenfalls nicht mehr hoch in den Himmel ragten (→ „Magellan HV“ (550x58 cm, 367 Lit. Vol.), „Archipel HV“ (525x58 cm, 350 Lit. Vol.), „Aurora HV“ (500x58 cm, 305 Lit. Vol.), „Baikal“ (540x61 cm, 413 Lit. Vol., 93 cm Cockpitlänge), „Tasman“ (525x58 cm, 355 Lit. Vol.), „Meridian“ (520x59 cm, 180 Lit. Vol.):

z.B. „Archipel HV“: www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/812

Genau für diese Seekajaks entwickelte LETTMANN eine neue Steueranlage, nämlich das „Balance Steuer“, das im heruntergelassenen Zustand nahezu genauso effizient wirkt wie die im Heck integrierten Steueranlagen von LETTMANN:

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/134_31/products_id/1094

Leider ist sie nicht ganz brandungstüchtig, da sie im hochgezogenen Zustand im Falle einer Kenterung in der Brandung bei Grundberührung abbrechen kann. Außerdem verträgt sie nicht immer den „Robbenstart“ vom Strand aus durch die Brandung hinaus aufs Meer.

Flaches Vordeck und sein Einfluss aufs Stechen & Bohren

Die Anlehnung an das grönländische Kajak brachte noch ein anderes Handicap mit, nämlich das recht flache Deck des Vorschiffs: Je flacher das Vordeck ist, desto schwerer läuft das Wasser ab und desto schlechter ist sein Nasslauf- bzw. Auftauchverhalten.

Wenn bei einem Gegenwindkurs die Welle über den Bug läuft, schwappt das Wasser bis zum Kanuten und platscht dann gegen Brust und Kopf, manchmal so stark, dass man für Sekunden die Augen schließen muss. Und bei einem Rückenwindkurs kann es passieren, dass beim Surfen mit der Welle, der Bug in die vordere Welle sticht und dann so tief ins Wasser bohrt, dass der ganze Bugbereich bis zum Spritzdeckenschacht untertaucht und dann nur ganz langsam wieder auftaucht. Wenn der Kanute Pech hat, drückt die von hinten anrollende Welle sein Kajak quer bzw. lässt es kerzen. Eine Kenterung ist dann nicht mehr ausgeschlossen.

Seekajaks, die ein gewölbtes, insbesondere ein gefistetes Vordeck haben, laufen trockener und tauchen beim Bohren viel schneller wieder auf als Seekajaks mit einem relativ flachen bzw. wenig gewölbten Vordeck.

Bei den europäischen Seekajaks hat sich dennoch nicht das gefistete Vordeck durchgesetzt, letztlich wohl deshalb, weil auf einem flacheren Vordeck sich der Gepäcklukendeckel leichter einbauen lässt. Besonders deutlich fiel das beim „Habel“ von PIETSCH auf. Beim unabgeschottete Urmodell wurde noch ein gefistetes Vordeck verwendet. Die Nachfolgemodelle mit Abschottung und Gepäcklukendeckel hatten dagegen nur noch ein leicht gewölbtes Vordeck.

Stattdessen wurde die Neigung zum Nasslauf bzw. Bohren auf andere Weise bekämpft. Z.B.:

VALLEY versah seinen derzeit nicht mehr gebauten „Selkie“ (503x60 cm; 330 Lit. Vol.) mit einem zunächst sehr schmalen Bug, der jedoch dann in Höhe der Außennahtverklebung in Form einer Art seitlichen Bug-Wulst sich zu den Seiten ausbreitete. Auf diese Weise wollte man wohl zum einen für mehr Volumen im Bugbereich und somit für mehr Auftrieb sorgen

und zum anderen über eine Art physikalischen Widerstand das Untertauchen des Bugs verhindern. Bei einigen australischen Surfski (z.B. „Gruppie Jounior Surfski“) wurde das wohl „perfektioniert“:

http://www.surfskisport.com/epages/62132843.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/62132843/Products/%22KRK%20Guppie%20Surfski%22

Übrigens, ähnliche Varianten zur Erhöhung des physikalischen Auftriebs findet man schon bei einigen Inuit-Kajaks auf den **Aleuten**, und zwar in Form eine T- bzw. gabelförmigen Vorstevers (z.B. „**Okvik**“-Kajak):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #5
www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/okvik.html (Nachbau)

Andere Hersteller wie z.B. PIETSCH und PAVEL BONE versuchten mit einem verstärkten Kielsprung u.a. auch das Bohren in den Griff zu bekommen. Insbesondere PIETSCH und LETTMANN versahen ihre Seekajaks auch mit mehr Volumen (→ 400 Liter und mehr), um den Nasslauf zu verbessern, jedoch auf Kosten der Windempfindlichkeit.

Seit einigen Jahren haben auch die Briten die nachteiligen Nasslauf- & Auftaucheigenschaften insbesondere beim Spielen in der Brandung bzw. bei Tidalraces erkannt und spezielle Seekajaks dafür entwickelt. Sie zeichnen sich aus durch ein höheres Bugvolumen, einen stärkeren Kielsprung im Vorschiff, ein kürzeres Boot und/oder eine Sitzluke, die nicht mehr im Zentrum liegt, sondern leicht nach achtern verschoben ist. Zu denken ist hier insbesondere an einige Seekajaks von P&H (→ „Delphin“-Serie und „Aries“-Serie):

z.B. „Delphin 150“ (457x55 cm): www.phseakayaks.com/kayaks.php?kayak=Delphin_150

der mit seinem ausgeprägten Kielsprung im Vorschiff dem Kajak aus **King-Island** (450x67 cm) ähnelt:

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #13

Erwähnt werden sollten hier aber auch TIDERACE (→ „Xtreme“, „Xtra“ (505x57 cm)):

z.B. „Xtra“: www.tideraceseakayaks.co.uk/index.php/kayak-models/xtra.html

und VALLEY (→ „Gemini Sports Play“ (452x56 cm)):

<http://solentseakayaking.co.uk/2012/04/video-valley-gemini-twins/>

Übrigens, es gibt eine Vielzahl von Inuit-Kajaks, die sich durch ihre Länge hervorheben, z.B. die Kajaks von **Atka-Island** (581x43 cm), vom **Coronation Gulf** (575x47 cm), von **Nord-West-Labrador** (665x59 cm), von **Nord-Labrador** (792x59 cm) und von **Süd-Baffin-Island** (686x63 cm):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #24 und #25

Die europäischen Seekajakersteller nahmen davon kaum Notiz, wohl aber die kanadischen. So baute NECKY ein besonders langes Modell, das über wenig Kielsprung verfügte und dem **Nord-Labrador-Kajak** ähnelte (→ „Looksha III“ (610x51 cm)):

<http://www.nwhikers.net/forums/viewtopic.php?p=512284>

Aber es gab auch kürzere Inuit-Kajaks, z.B. bei den **Tschuktschen** (NO-Sibirien) (463x63 cm), den **Pazifik-Eskimos** (435x65 cm), von **Nunviak Island** (460x78 cm), von **King Island** (450x67 cm), vom **Norton Sound** (523x72 cm):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #8 bis #13

Die kurzen Kajaks wurden von den Inuits bei schwierigen Gewässerbedingungen benutzt. Insofern kann man sagen, dass sie Vorbild für die heutigen britischen Schwerwasser-Kajaks sind. Zu denken ist hier an manche Seekajaks von P&H, VALLEY und TIDERACE: z.B. „Aries 150“ (458x55 cm; 242 Liter Vol.), „Aries 155“ (485x57 cm; 290 Liter Vol.); „Delphin 150“ (457x55 cm; 247 Liter Vol.), „Delphin 155 Surf“ (285x57 cm; 267 Liter Vol.); „Gemini Sports Play“ (452x56 cm); „Xtra“ (505x57 cm; 360 Liter Vol.).

Selbstverständlich gab es auch in den 80er Jahren schon kurze Seekajaks, z.B. von NORTHSHORE (→ „Shoreline“ (475x55 cm; 275 Liter Vol.):

→ z.B. Nachfolgemodell „Atlantic LV“: www.northshoreseekayaks.com > Atlantic LV

und P&H:

→ „Vela“ (474x54 cm; 275 Liter Vol.): www.phseekayaks.com/kayaks.php?kayak=Vela

Aber die wurden wohl eher für kleinere bzw. leichtere Kanuten konstruiert und nicht für schweres Wasser.

In Deutschland gibt es noch nichts Vergleichbares, vielleicht auch deshalb, weil bei uns nicht das Spielen in Gezeitenströmungen (Tidalraces) sondern das Streckepaddeln, also das Küstenkanuwandern im Vordergrund steht.

Ähnlich scheint es in Nordamerika zu sein, wobei jedoch deren Seekajaks – solange sich ihre Bootsbauer nicht die „british styled“ Kajaks zum Vorbild nahmen – sich durch einen besseren „Trockenlauf“ hervortaten. Erreicht wurde das zum einen durch höheres Volumen und zum anderen durch stark gefistetem Vordeck, zu denken ist z.B. an mehrere Seekajaks von CURRENT DESIGNS (→ „Solstic“-Serie, „Squall“, „Storm“):

z.B. „Solstic GT“:

www.cdkayak.com/products/template/product_detail.php?IID=141&SID=ffe0be02018b8f323c2afe3c8b282000

Warum gerade der kanadische Seekajakhersteller CURRENT DESIGNS bei einigen Seekajaks auf ein gefistetes Vordeck besonderen Wert legt, mag vielleicht daran liegen, dass er sich die Inuit-Kajaks der **Behring-See** zum Vorbild nahm, die nicht nur über ein „aufgestelltes Deck“ (→ gefistet), sondern auch über ein Heck verfügten, das flach und ohne Überhang auslief.

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/USNM160175.html

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/1938YKdelta.html

Knickspant und sein Einfluss aufs Kurven & Kanten

Seekajaks sollen nicht nur einen guten Geradeauslauf haben, sondern man sollte mit ihnen auch Kurven fahren können, um z.B. Hindernissen ausweichen bzw. Mitpaddlern zu Hilfe eilen zu können. Beim Seekajak mit Steuer ist das i.d.R. kein Problem. Solange eine Welle das Steuerblatt nicht aus dem Wasser hebt, erleichtert es insbesondere jenen, die nicht die nötigen Paddeltechniken beherrschen, das Kurven. Beim Seekajak mit/ohne Skeg sieht das

schon etwas anders aus. Wer da nicht über die genügende Paddeltechnik (→ Bogenschläge; Bug- bzw. Heckruder) und Bootsbeherrschung verfügt (→ Ankanten auch bei Kenterbedingungen), muss wohl mit Konterschlägen versuchen, seine gewünschten Kurskorrekturen zu erzielen. Seekajaks mit Knickspant erleichtert wesentlich die Wirkung des Ankantens auf den Kurvenverlauf. Inbesondere die grönländischen Kajaks verfügten alle über einen durch eine Sente (je Seite) geprägten markanten Knickspant, der das Kanten & Kurven am wirksamsten unterstützt.

Beim Bau der Seekajaks aus Glasfaserverbundstoff verzichtete man anfangs vielfach auf den Knickspant zugunsten eines glatten Unterwasserschiffs mit mehr oder weniger stark ausgeprägten U-Spant, z.B. entwickelte VALLEY aus den „Anas Acuta“ (523x55 cm, 288 Lit. Vol.) den „Pintail“ (523x53 cm; 300 Lit. Vol.) Dann aber erinnerte man sich wohl an die Vorteile der Spantenform der grönländischen Kajaks und konstruierte wieder häufiger Knickspanter. Zu denken ist hier an VALLEY (→ „Qajariaq“ (548x53 cm)):

www.zeekajaks.info/blog/r_weblog.php?subaction=showfull&id=1342029600

und Nigel Dennis (→ „Greenlander“ (537x53 cm)),

P&H (→ „Vela“ (477x54 cm, 275 Lit. Vol.):

www.phseakayaks.com/kayaks.php?kayak=Vela

NORTHSHORE (→ „Polar“ (500x55 cm, 325 Lit. Vol.):

www.northshoreseakayaks.com/ > Polar

CURRENT DESIGNS (→ „Rumour“ (488x50 cm, 263 Lit. Vol.):

http://www.cdkayak.com/products/template/product_detail.php?IID=152&SID=ffe0be02018b8f323c2afe3c8b282000

Trotz dieses Vorteils wurde der Knickspanter wieder vom „Glattspanter“ verdrängt und die Erkenntnisse der **Grönländer** gerieten erneut fast in Vergessenheit. Vielleicht lag das auch daran, dass die überwiegende Zahl der Inuit-Kajaks eher den „Glattspanter“ ähnelten, die meisten von ihnen 3 bis 4 Senten je Seite hatten. Es mussten wohl erst die WW-Fahrer und Wellensurfer kommen, um bei den Seekajak-Herstellern die Bedeutung der Kanten in der Bootsform wieder deutlich zu machen. Der britische Hersteller ROCKPOOL (→ „Alaw“, „Isle“):

z.B. „Alaw“: <http://www.rockpoolkayaks.com/alaw.php>

griff das als erster auf und entwickelte eine Bootsform, bei dem das Unterwasserschiff nur in Höhe der Sitzluke seitlich links und rechts mit je einer Kante versehen wurde. Mit Hilfe dieser Kanten sollte das Kurven bzw. das Surfen seitwärts auf einer Welle erleichtert werden. TIDERACE zog nach und bot fast nur noch Seekajaks mit solchen Kanten an. Ebenso folgte Valley (→ „Gemini Sports Play“). P&H entwickelte das bei einigen seiner Seekajaks fort (→ „Aries“-Serie, „Delphin“-Serie):

z.B. „Aries 150“: www.phseakayaks.com/kayaks.php?kayak=Aries_150

und stattete deren Bugbereich links und rechts mit je einer scharfen Kante und den Heckbereich mit je eine soften Kante aus. LETTMANN wollte da wohl nicht im Abseits stehen und stattet sein erstes Skeg-Seekajak (→ „Biskaya“):

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/1376

ebenfalls im Sitzbereich mit einer Kante aus. In seinem Prospekt spricht er von einer „sanften Kante“, die jedoch so „sanft“ ist, dass man sie kaum sieht; dennoch lässt sich das Seekajak durch Ankanten leicht steuern, zumindest bei „Ententeichbedingungen“.

Wasserlinienlänge und sein Einfluss auf die Schnelllaufeigenschaften

Seekajaks werden zunehmend für zwei verschiedene Zwecke eingesetzt. Zum einen will man mit ihnen möglichst sicher im schweren Wasser paddeln, zum anderen möchte man es zur möglichst schnellen Überwindung längerer Strecke verwenden. Das war früher bei den Inuits so (→ Kajak als Arbeitsgerät) und ist auch noch bei uns heute so (→ Kajak als Sportgerät). Zum Thema „Schwerwasserkajak“ wurde oben schon Stellung bezogen. Zum Thema „Speedkajak“ gab es hier bislang nur Andeutungen, nämlich jene dass die Inuits teilweise mit Kajaks unterwegs waren, die zwischen 575 cm und 792 cm lang waren (→ **Nord-Labrador-Kajak**):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #25

Es gab jedoch auch kürzer Inuit-Kajaks, die nicht weniger schnell waren, weil sie über eine ebensolch lange Wasserlinienlänge verfügten. Erreicht wurde das durch das Weglassen des Stevenausfall, d.h. des positiv geneigten Stevens und Hecks. Z.B. betrug der Stevenausfall bei dem 665 cm langen Kajak aus **Nord-West-Labrador** 145 cm! Anscheinend hatten es auch schon die Inuits gemerkt, dass nicht die Länge, sondern die „Wasserlinienlänge läuft!“, und zwar in Verbindung mit möglichst wenig Kielsprung.

Es ist daher nicht verblüffend, dass schon die Inuits Kajaks mit senkrechtem Vor- und Achtersteven konstruierten. In Verbindung mit einem wenig ausgeprägten Kielsprung erreichten sie so, dass die Wasserlinienlänge nahezu identisch mit der Rumpflänge war. Zu denken ist hier insbesondere an die Kajaks von **Atka-Inland** (581x43 cm):

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #7

die sich durch lange Wasserlinienlänge, wenig Kielsprung, fast senkrechte Steven und gefirtesten Vordeck auszeichneten,

Die Seekajakhersteller hatten daher durchaus die Möglichkeit, sich bei den Inuit-Kajaks abzuschauen, wie man schnellere Seekajaks bauen kann. Die **grönländischen Kajaks** sind als Modell dafür nicht geeignet, wohl aber das weiter westlichen auf den **Akun-Inlands** (Aleuten) eingesetzte Kajak. Ob das der britische Seekajakonstrukteur KIRTON bei der Entwicklung des „Inuk“ (550x51 cm; 270 Liter Vol.):

www.kirtonkayaks.co.uk/home/index.php/catalogue3/sea-kayaks/62-inuk (15 cm Überhang)

tat, vermag ich nicht zu beurteilen. Zumindest entwickelte er als erster ein Seekajak, das ganz und gar nicht dem Modell eines **grönländischen Kajaks** entsprach; denn es verfügte über nahezu senkrechte Vor- und Achtersteven sowie über wenig Kielsprung. Vermutlich hat er das jedoch bei den auf Speed gebauten Flachwasserrennkajaks abgeschaut und die wiederum von den früher vorherrschenden Faltbooten und die von den bis dahin genutzten Holzbooten ... und die vom Inuit-Kajak der **Tschuktschen** (NO-Sibirien) (463x63 cm)!?

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html > Typ #4

Erst lange nach dem „Inuk“ wagte sich z.B. der US-amerikanische Kajakhersteller EPIC daran, ebenfalls ein Seekajak mit senkrechten Vor- und Achtersteven zu bauen, und zwar den „18X Sport“ (549x56 cm; 369 Liter Vol.):

www.epicsurfskis.de/18xsport.htm (9 cm Überhang)

den Freya Hoffmeister bei ihrer Australienumrundung (2008) und bei ihrer ersten von drei Etappen rund Südamerika (2011/12) einsetzte. Davor entwickelte schon der portugiesische Kajakerhersteller NELO das Rennseekajak „Moskito FW“ (563x44 cm; ca. 350 Liter Vol.):

www.mar-kayaks.pt/en/kayaks/details/moskito_fw/ (14 cm Überhang)

Danach folgten z.B. die Briten ROCKPOOL (→ „Taran“ (549x52 cm, 383 Liter Vol.):

www.rockpoolkayaks.com/taran.php

und TIDERACE (→ „Pace 18“ (549x53 cm, 373 Liter Vol.):

<http://tideraceseekayaks.com/index.php/kayak-models/pace18.html> (9 cm Überhang)

... und nun auch die Schweden POINT 60 N° (→ „XP 18“ (549x54 cm, 390 Liter Vol.; sowie das Modell „Freya“, welches seit dem 25.08.12 anlässlich der Umrundung von Südamerika von FREYA HOFFMEISTER getestet wird):

www.point65.com/Default.asp?page=kayaks&cat=3&kayak=37

Nicht zu vergessen ist hier LETTMANN mit seinem „Speedliner“ (585x53 cm, 389 Liter Vol.) der dieser Entwicklung folgte:

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/610

Schaut man sich aber den relativ hohen Bug und die Rumpflänge des „Speedliner“ an, gewinnt man den Eindruck, dass sich LETTMANN eher von den Surfski inspirieren ließ.

Ebenfalls ZEGUL bietet einen solchen „Schnellläufer“ an, den von einem Australier entworfenen „Velocity“ (550x54 cm):

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-velocity/

Etwas aus dem Design-Rahmen fällt hier jedoch der von ZEGUL angebotene „Baidarka“ (547x55 cm; ca. 356 Liter Vol.):

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-baidarka/ (14 cm Überhang)

Die Steven sind fast senkrecht, sodass die Wasserlinienlänge nur 14 cm kürzer als die Rumpflänge ist. Und ... nicht nur beim Namen, sondern auch bei der Bootsform, insbesondere dem Vorsteven standen die Inuit-Kajaks der **Aleuten** und der **Pacific-Eskimo** Modell:

www.baidarka.eu/html/atka.html

Welches Modell besser gelungen ist, das von Zegul bzw. das der Inuits, lässt sich aus unserer Sicht leicht beurteilen, wenn uns bewusst wird, dass insbesondere die Kajaks von **Atka-Island** (ca. 581x43 cm; 12-18 kg leicht) mit ca. 25 kg Steinballast gepaddelt wurden.

Maßgeschneiderte Qajaqs und ihr Einfluss auf die Modellpolitik

In den 80er Jahren gab es für ein Seekajak-Modell nur eine Variante. Wenn ein Modell einem gefiel, aber das Seekajak nicht passte, wurde die Sitzluke „ausgepolstert“ und so pas-

send gemacht. Bei den Inuit-Kajaks sah das anders aus. Jedes Modell wurde maßgeschneidert auf die Größen seines Kanuten angepasst. Z.B. galten die folgenden Maßangaben:

- „Die Länge des Bootes beträgt drei Manneslängen.
- Die Breite des Bootes entspricht der Hüfte des Besitzers plus 3-4 Fingern.
- Die Höhe der Spanten im Vorschiff werden durch den ausgestreckten Fuß bzw. die Fußhöhe bestimmt.
- Es soll so passen, dass der Fahrer sich nicht darin verdrehen kann, aber er muss sich mit den Füßen und der Hüfte stützen und eine sichere Balance halten können.“
(→ <http://www.vikamus.de> > Kajakbau)

Seekajaks werden heutzutage in kleinen Serien hergestellt, und zwar als Massenprodukt und nicht als Maßanfertigung. Dennoch sollte man sich damit nicht begnügen, ein Seekajak-Modell nur in einer Größe für einen Vielzahl unterschiedlich schwerer und großer Kanuten anzubieten, die damit mehr oder weniger viele Tage bzw. Wochen auf Tour gehen möchten. Der britische Hersteller P&H hatte dies wohl als erstes erkannt und seinen „Sirius“ in drei Größenvarianten angeboten, und zwar als „Sirius LV“ (ca. 280 Liter Vol.) (LV = Low Volume), „Sirius MV“ (ca. 300 Liter Vol.) (MV = Middle Volume) und „Sirius HV“ (ca. 340 Liter Vol.) (HV = High Volume). In der Zwischenzeit hat P&H den „Sirius“ weitgehend durch andere Modelle ersetzt. Z.B. wird der „Cetus“ in drei verschiedenen Längen mit drei verschiedenen Volumen angeboten.

NIGEL DENNIS folgt mit seinen drei „Explorer“-Varianten, die bis auf das Cockpitvolumen fast identisch sind.

In Deutschland hat LETTMANN nachgezogenen, zumindest mit seiner „Eski“-Serie: „Eski 475“, „Eski 500“*, „Eski 520“*, „Eski 530“, „Eski 550“* (* = nicht mehr im Angebot), die in Länge, Breite und Volumen variierte. In der Zwischenzeit bietet er für fast jedes seiner Modell bei derselben Länge eine LV- und HV-Variante an (LV = Low Volume; HV = High Volume). Außerdem scheinen die Modelle „Aurora“ (500x57/58 cm; 285/305 Lit. Vol.), „Archipel“ (525x57/58; 320/350 Lit. Vol.), „Tasman“ (525x58 cm; 355 Lit. Vol.), „Magellan“ (550x57/58 cm, 337/367 Lit. Vol.) und „Baikal“ (540x61 cm, 413 Lit. Vol.) aufeinander aufzubauen, wobei je nach Modell unterschiedlich Lange Sitzluken angeboten werden (und zwar von 71 cm Innenlänge („Aurora“) bis 93 cm („Baikal“).

TIDERACE hat es dabei auf die Spitze getrieben. Der britische Hersteller bietet insgesamt 6 verschiedene Seekajak-Modelle an. Wobei es für 3 Modelle 2-4 Varianten gibt.

Und VALLEY zeigt mit seiner „Gemini“-Serie eine neue Variationsmöglichkeit auf. Der Brite bietet zwei Seekajaks in gleicher Länge und Breite an. Das eine Modell „Gemini Play“ unterscheidet sich lediglich von dem anderen Modell „Gemini Tourer“, dass es über etwas mehr Kielsprung und Bugvolumen verfügt.

Und P&H bietet mit der „Arius“- und „Delphin“-Serie zwei Modelle mit jeweils 2 Varianten an, wobei beide Modell sehr ähnlich sind und sich eigentlich nur durch das verwendete Bootsmaterial unterscheiden, nämlich Glasfaserverbundstoffe bzw. PE.

Ausblick

Ist die Entwicklung der Bootsformen für Seekajaks abgeschlossen? Wird nur noch die Länge/Breite bzw. das Volumen variiert, wird aber nicht mehr mit wirklich neuen Formen experimentiert? Haben die Inuit-Kajaks als Vorbild ausgedient:

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html

Gibt es andere Vorbilder?

Nun, POINT 65°N bietet den Surfski „Bourbon Orca“ (640x45 cm) an und SEABIRD den Surfski „Wave 6.1“ (610x48 cm), die beide über einen negativen Vorsteven verfügen:

www.point65.com/default.asp?page=kayaks&cat=8&kayak=54

<http://seabirddesigns.com/de/kajaks/verbundmaterial.html?sobi2Task=sobi2Details&catid=3&sobi2Id=36>

ZEGUL hat den „Baidarka“ zusätzlich mit einem negativen Achtersteven ausgestattet.

www.zegulmarine.com/kayaks/zegul-baidarka/

In Kanada gibt es einen Canoe-Prototypen, das „**Sturgeon nosed**“-Canoe (= Stör-Nasen-Kanadier), bei dem die negativen Steven genauso extrem herausragen wie die positiven Steven bei manchen Inuit-Kajaks:

www.traditionalkayaks.com/kutenai.html

Schließlich gibt es bei VALLEY Surfkajaks, z.B. den „Nemesis“ (303x59 cm):

www.desperate-measures.co.uk/canoes-online/Valley_Nemesis.html

dessen kantige Flanken ebenfalls die Konstrukteure von „Schwerwetterkajaks“ inspirieren könnten.

Lassen wir uns von der Experimentierfreude der Seekajak-Hersteller überraschen, wie uns ja auch der Formenreichtum des „Eskimokajaks“, also der „arktischen Fellboote“ zwischen Sibirien bis Grönland überrascht hat. Allein vom **grönländischen Qayaq** soll es lt. HARVEY GOLDEN; Autor des 579 Seiten umfassenden Buches:

„Kayaks of Greenland.

***The History and Development of the Greenlandic Hunting Kayak, 1600-2000*“**

an die 104 Varianten geben. Last & least finden wir unter diesen „Eskis“ auch ein Vorbild für die heutigen kurzen Wildwasserkajaks, z.B. das Kajak der **Koryaken** (nördlich der Kamtschatka-Halbinsel) mit den Maßen 322x70 cm:

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/Koryak.html

.... welches jedoch mit 48 kg Steinballast und zwei mit einem Seil verbundenen „Handpaddeln (42x12 cm) vorwärts bewegt wurde.

Exkurs: Wann ist ein Kajak ein Seekajak?

Im SEEKAJAKFORUM.de wurde Ende 2005 in einem Thread ausgiebig die Frage diskutiert, wann ein Kajak ein Seekajak ist? Ich skizzierte dort ein paar Antwortmöglichkeiten (hier: Formeigenschaften vs. Gebrauchseigenschaften). Die Reaktionen darauf waren schon recht bemerkenswert. Obwohl wir meinen könnten, dass jeder Kanute auf Anhieb in der Lage ist, aus einer beliebigen Anzahl von Kajaks die Seekajaks zu identifizieren, machte es sich die Mehrzahl der Poster nicht so einfach. Vielmehr versuchten sie, aus den verschiedensten Blickwinkeln zu erklären, auf was es bei der Definition eines Seekajaks ankommt.

Ich habe in der Nacherzählung eines Traums mal die meisten Diskussionsbeiträge zu diesem Thema auf insgesamt über 20 Punkte kondensiert und anschließend „szenisch“ aufbereitet. Wen meine Erzählung interessiert, der findet sie auf der Homepage des DKV:

www.kanu.de/nuke/downloads/Faszinosum-Seekajak.pdf

Text: U.Beier

Literatur:

L.Mayr: Eskimokajaks auf Gebirgsflüssen

G.Dyson: Baidarka (1986)

D.W.Zimmerly: Qayaq. Kayaks of Alaska and Siberia (2000)

J.D.Heath/E.Arima u.a.: Eastern Arctic Kayaks. History, Design, Technique (2004)

H.Golden: Kayaks of Greenland (2006)

J.Kreyser, Arktische Fellboote von Sibirien bis Grönland (2003) (Broschüre)

Link:

www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,6037,6049#msg-6049 (Godthab) (2003)

www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,10983,10983#msg-10983 (2004)

21.10.2012 **Freya kann nun Chile „abhaken“** (Geschichte)

Freya Hoffmeister (48) hat an ihrem 304. Fahrtentag die „Umfahrung“ Chile's abgeschlossen:

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

Bekanntlich ist sie am 30.08.11 von Buenos Aires (Argentinien) aus zu ihrer **1. Etappe rund Süd-Amerika** gestartet. Nach 114 Tagen und 3.665 km entlang der argentinischen Küste überpaddelte sie am 21.12.11 bei Puerto Williams die Grenze zu Chile, erreichte am Neujahrstag, ihrem 125. Fahrtentag, das Kap Horn, die Südspitze von Chile:

→ www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120101.html

und paddelte dann – mehr oder weniger durch Inseln geschützt - entlang der pazifischen Küste Chiles bis hoch nach Puerto Montt und dann weiter immer der Brandungsseite entlang bis nach Valparaiso, wo sie nach 7.676 km am 02.05.12, ihrem 247. Fahrttag, eintraf.

Nach einem „Sommer-Urlaub“ in Deutschland startete **Freya** am 25.08.12 von Valparaiso aus zu ihrer **2. Etappe rund Süd-Amerika**. Dieses Mal paddelte sie nicht solo, sondern zusammen mit ihrem dänischen Freund **Peter Unold**, der sie bis Weihnachten begleiten will. Sitzen tun beide jeweils in einem schwedischen Einer-Seekajak von POINT 65° N. Das ca. 550 cm lange und ca. 57 cm breite Kajak (Gesamtvolumen: ca. 390 Liter) stellt eine Sonderanfertigung dar und soll später unter der Modellbezeichnung „**Freya**“ in Serie gehen. Übrigens, während ihrer 1. Etappe paddelte sie noch in einem „**18X Sport**“ (549x56 cm; ca. 360 Liter Vol.) des us-amerikanischen Herstellers EPIC.

57 Tage brauchten beide, bis sie ca. 20 km hinter Arica am 20.10.12 Chile verließen, um Peru zu betreten. Es geschah an Freya's 304. Fahrtentag.

Freya ist damit wohl die erste Paddlerin, die die gesamte Küste Chile's abgepaddelt ist. Insgesamt hat sie für die ca. 5.900 km 191 Fahrtentage bzw. 132 Paddeltage benötigt. Damit hat sie durchschnittlich an ihren Paddeltagen jeweils 45 km gepaddelt (mit einmal maximal 161 km nonstop). 3096 km bzw. 64 Paddeltage davon führten entlang der ungeschützten chilenischen Pazifikküste:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120407.html

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120413.html

einer Küste, von der alle meine Paddelfreunde, die dort schon einmal als Auto-Touristen vorbei fuhren, behaupten, dass sie nicht „paddelbar“ sei!?

Freya wäre nun nicht **Freya**, wenn sie selber nicht auf den US-Amerikaner **Ed Gillet** verwies, der zum einen 1984 ebenfalls entlang der chilenischen Küste paddelte, wohl nicht vom Kap Horn aus, aber immerhin von Punta Arena, und dann weiter die pazifische Küste hoch bis nach Panama schaffte, und der zum anderen 1987 von Kalifornien nach Hawaii paddelte (ca. 3.800 km in 64 Tagen):

→ <http://www.canoekayak.com/touring-kayak/gillet/>

... und ich wäre keine ACCer, wenn ich nicht auf meine beiden Vereinskameraden **Christoph Beyer & Petra Basch** verwies, die 1992/93 ein knappes halbes Jahr in Einer-Seekajaks von Puerto Mont hinunter zum Kap Horn und dann zurück bis Puerto Williams paddelten, und zwar beide jeweils in einem „Habel“ (530x60 cm; ca. 360 Liter Vol. von PIE-TSCH & HANSEN).

Lassen wir uns überraschen, wie **Freya & Peter** vorankommen werden. Z.Zt. nähern sie sich „langsam aber sicher“ mit etwa 5 km/h und etwa 50 km/Tag dem Äquator. Es scheint so, dass sie nichts mehr aufhalten kann. Dennoch hat die chilenische Presse seit Beginn ihrer 2. Etappe kaum mehr Notiz von ihr genommen. Liegt das wohl daran, dass die „Woman in Black“ nicht mehr solo durch die chilenische Brandung surft?

Lasst uns hoffen, dass **Freya & Peter** auch die ca. 2.200 km lange Küstenpassage von Peru überleben werden. Bislang hatte jeder Paddeltag ein „Happy End“. Lebensbedrohlich ist es wohl höchstens vor Kap Horn gewesen. Nach den Berichten von **Ed Gillet** scheint bei einer solchen Tour die größte Gefahr vom Menschen auszugehen. Zumindest wurde er mal in Peru vom Land aus beschossen („Friendly Fire“?). Einmal geriet er sogar dort während der Übungszeit in ein militärisches Schießgebiet. Später wurde er in Kolumbien von Drogenhändler plötzlich gekapert, an Land gebracht, durchsucht, für eine Nacht gefangen gehalten und dann – genau so plötzlich - samt Gepäck wieder freigelassen. Nun, Freya hat sicherlich auch noch von anderen Vorkommnissen gehört und selbst – zumindest bei ihrer Australienumrundung (2009) – noch Bedrohlicheres erlebt (zu denken ist hier an ihre Begegnungen mit Crocs & Sharks). Für sie ist das anscheinend kein Grund, sich auf ihren Lorbeeren auszuruhen und daheim am Rezept einer neuen Eiskremkreation zu tüfteln (z.B. Geschmacksrichtung Anden-Beere)! Wenn alles so abläuft wie bisher, wird sie wohl zusammen mit **Peter** in 2 Monaten auch Peru „abgehakt“ haben, d.h. kurz vor Weihnachten werden sie mit etwas Fleiß & Glück die noch über 2.000 km entfernt liegende Grenze nach Ekuador überpaddeln.

Ja, ja, die „Verrückten“ sterben nicht aus!? ... aber ist es nicht so, dass man zu jeder besonderen Leistung eines Menschen mindestens einen anderen Menschen finden kann, der diese Leistung für „verrückt“ erklärt?! – Genug der Worte. Das muss reichen, sonst werde ich noch für „verrückt“ erklärt, dass ich hier schon wieder über **Freya & Friend** berichte.

Text: U.Beier

19.10.2012 **Rund Rügen in 7 Tagen** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Niko Tessin** in dem Beitrag:

Rügen im Uhrzeigersinn

über eine Solo-Umrandung dieser größten und abwechslungsreichsten Insel Deutschlands.

Seine ganze Familie war irgendwie eingebunden und dennoch war es ein untypischer – auf 10 Tage angesetzter – Familien-Urlaub auf Rügen. Das Kind verbrachte die Zeit nahe des Startortes auf einem Ponyhof. Die Frau umrundete mit dem Fahrrad die Insel und der Mann begleitete sie mit seinem „Nordkapp“ aus PE.

Die 211 km lange Tour begann vom Zeltplatz in **Schaprode** und führte - wegen des stärkeren westlichen Windes und den unweigerlich damit verbundenen Brandungsbedingungen auf den letzten 20 km bis Kap Arkona - nicht außen um's Kap herum, sondern „binnen“ durch die Bodden nach **Breege/Juliusruh**. Übernachtet wurde auf dem im Inland liegenden Zeltplatz „Am Wasser“. (23 km)

Am 2. Tag wurde auf der Ostsee ein Abstecher zum **Kap Arkona** und retour zum Zeltplatz unternommen. (20 km).

Am nächsten Tag ging es wieder auf Strecke vorbei an Glowe hinüber zum kleinen **Hafen von Lohme** mit Übernachtungsmöglichkeit auf dem Hafengelände, jedoch nicht im Zelt sondern in der Dachkammer des Hafenmeisterhauses. (18 km)

Dann folgte die 4. Etappe entlang der Kreidefelsen, vorbei an Sassnitz bis nach **Prora**. Übernachtet wurde auf dem Zeltplatz des Bundeswehr-Sozialwerkes (Soll vom Wasser aus zu sehen sein. Wanderer sind willkommen.) (30 km)

Am 5. Tag wurde über Binz, Sellin und Göhren, vorbei an Lobbe hinein in den Zickersee zum **Hafen von Thiessow** gepaddelt, kurz vor Schluss bei 150 Welle. Gezeltet wurde am nahen Zeltplatz „Oase“. (30 km).

Nach zwei Tagen windbedingter Zwangspause ging es am 6. Paddeltag schon vor 8 Uhr aufs Wasser; denn das Ziel **Altefähr** (gegenüber von Stralsund) war 60 km entfernt. Nach 30 km ging es vorbei am Zeltplatz „Pritzwald“, der auf der Halbinsel Zudar liegt. Zuvor wurde die Insel Vilm passiert und danach Palmer Ort und die Fähre Glewitz – Stahlbrode. 13 Std. später landete er im angepeilt Hafen an und „verdrückte“ sich auf einer nahen Wiese. (60 km)

Der letzte und 7. Paddeltag ging vorbei an der Insel Umanz zurück zum Startort **Schaprode**. (30 km).

Der Beitrag ist wie ein Tagebuch geschrieben. Mit 11 Seiten ist er jedoch etwas lang geraten (Früher hatte mal die SEEKAJAK-Redaktion beschlossen, dass kein Beitrag länger als 6 Seiten sein sollte!?) Aber er ist informativ geschrieben und zumindest für jemanden, der das auch schon mal gepaddelt ist, kurzweilig zu lesen. Dafür enthält er 17 Fotos (leider in s/w), 1 Kartenskizze und 2 Seiten „Kurz-Infos“ über Zeltplätze; Wetter, Wind & Welle und Karte.

Zur Navigation wurde übrigens auf die Karten Nr. 38, 39, 40, 41, 42, 37 und 36 (Maßstab 1:75.000) zurückgegriffen, die in **JÜBERMANNs „Tourenatlas Wasserwandern, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern“** (Neuaufgabe soll im Herbst erscheinen) zu finden sind. Ich hatte bei meiner Tour die Karten auf DIN A3 vergrößert (Farbkopie) und einlaminiert. Denn die Originalkartenkopien sind einfach zu klein, um sie bei Wind & Seegang ohne Verlustgefahr auf dem Kartendeck zu transportieren.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 132/12, S.64-74 – www.salzwasserunion.de

17.10.2012 **TOURYAK 500 (500x63 cm; 460 Liter Vol.) von PRIJON** (Ausrüstung)

Das Programm an PE-Kajaks, die zum Küstenkanuwandern geeignet sind, ist bei PRIJON recht vielfältig. Am bekanntesten ist wohl der „**Seayak**“ (490x58 cm; 360 Liter Volumen), der im Laufe der Jahre die verschiedensten inneren Veränderungen erfuhr (z.B. bzgl. der Steueranlage, Heckform, Art der Abschottung, Sitzanlage, Schenkelstützen, Gepäckklukendeckel). Aber auch äußerlich erfuhr er entsprechende Anpassungen. Zu denken ist hier an den „**Seayak 500 LV**“ (500x55 cm; 329 Liter Volumen) und „**Seayak 520 HV**“ (518x58 cm; 380 Liter Volumen), die beide parallel zum „**Seayak**“ angeboten werden.

Recht lange wird auch schon der „**Touryak**“ (470x63 cm; 440 Liter Volumen) angeboten. Er erfuhr jetzt auch eine Veränderung, letztlich weil wohl lt. KANU-MAGAZIN die Negativform beim Blasen dieses PE-Kajaks zersprungen sein soll. Ab sofort wird stattdessen der „**Touryak 500**“ (500x63 cm; 460 Liter Volumen) angeboten.

460 Liter (!) Volumen – der alte kam jedoch auch schon auf 440 Liter – machen den „**Touryak 500**“ – und nicht den „**Kodiak**“ (518x59 cm; 390 Liter Volumen) - wohl zum voluminösesten deutschen Einer-Kajak, mit dem man auch auf dem Meer paddeln kann ... wenn der Paddler es kann! Aber ist damit der „**Touryak 500**“ auch das Einer-Kajak, in dem auch das meiste Gepäck passt?

Nun, ich kenne noch nicht die Volumenverteilung des „**Touryak 500**“ auf Bug- und Heckstauraum sowie Cockpit, aber dafür noch die Daten seines Vorgängers, dem „**Touryak**“. Seine 440 Liter Gesamt-Volumen verteilten sich folgt:

„Touryak“ (470x63 cm; Gesamtvolumen = 440 Liter / Gepäckvolumen = 175 Liter)
→ **Bugvolumen = 50 Liter + Heckvolumen = 125 Liter / Cockpitvolumen = 265 Liter**

Zum Vergleich:

„Kodiak“ (518x59 cm; Gesamtvolumen = 395 Liter / Gepäckvolumen = 177 Liter)
→ **Bugvolumen = 63 Liter + Heckvolumen = 114 Liter / Cockpitvolumen = 218 Liter**

„Nordstern HV“ (LETTMANN) (555x58 cm; Gesamtvol. = 425 Liter / Gepäckvol. = 210 Liter)
→ **Bugvolumen = 70 Liter + Heckvolumen = 140 Liter / Cockpitvolumen = 215 Liter**

„Xplore-X“ (TIDERACE) (550x61 cm; Gesamtvol. = 430 Liter / Gepäckvol. = 251 Liter)
→ **Bugvolumen = 111 Liter + Heckvolumen = 140 Liter / Cockpitvolumen = 179 Liter**

„Explorer K1“ (LETTMANN) (500x66 cm; Gesamtvol. = 455 Liter / Gepäckvol. = 255 Liter)
→ **Bugvolumen = 95 Liter + Heckvolumen = 160 Liter / Cockpitvolumen = 200 Liter**

„C-Trek 18“ (KIRTON) (566x58 cm; Gesamtvol. = 490 Liter / Gepäckvol. = 300 Liter)
→ **Bugvolumen = 130 Liter + Heckvolumen = 170 Liter / Cockpitvolumen = 190 Liter**

„Oland“ (PIETSCH&HANSEN) (530x55 cm; Gesamtvol. = 320 Liter* / Gepäckvol. = 175 Liter)
→ **Bugvolumen = 75 Liter + Heckvolumen = 100 Liter / Cockpitvolumen = 145 Liter**
(* = persönlich mit Wasser ausgelitert)

Wie wir sehen, gibt es neben „**Touryak**“ und „**Kodiak**“ noch einige andere „voluminöse Kajaks, die zudem unzweifelhaft den Seekajaks zuzurechnen sind. So ist sogar mit dem hier voluminösesten Seekajak, dem „**C-Trek 18**“ Großbritannien umrundet worden, wenn auch nicht in der angestrebten Rekordzeit, was der Brite **Sean Morley** nicht nur auf das Wetter, sondern auch auf das doch etwas zu volumige Seekajak zurückführte.

Dass der „**Touryak**“ trotz seines großen Gesamtvolumens (440 Liter) ein relativ geringes Gepäckvolumen (= 177 Liter) aufweist, liegt daran, dass das Cockpitvolumen (= 265 Liter) einfach zu groß ausgelegt ist. Ein Grund dafür ist darin zu finden, dass der „**Touryak**“ im

Cockpitbereich sehr breit und sicherlich auch sehr hoch ist, so dass es im Cockpit so viel Volumen hat wie viele Seekjakas der Volumenklasse „S“ insgesamt an Volumen haben:

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

Der Hauptgrund liegt aber darin, dass die Bugschottwand zu weit vorn positioniert ist, damit auch ja noch die größten Kanuten Platz im Cockpit finden. Das ist okay für solche Kanuten, alle anderen Kanuten mit kürzeren Beinen aber verschenken Gepäckvolumen zugunsten Cockpitvolumen, der gar nicht oder nur bedingt zusätzlich genutzt werden kann.

Natürlich kann man versuchen, die nicht genutzten freien Räume im „**Touryak**“ mit Gepäck auszufüllen (z.B. Wassersäcke, Bootswagenräder, -gestell bzw. Zelt könnten vor den Steuerpedalen bzw. hinter dem Sitz gelagert werden). Aber das stellt keine Alternative für die Lagerung im Bug- oder Heckstauraum dar. Außerdem ist ein großes Cockpitvolumen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns als kritisch anzusehen, da nach einer Kenterung u.U. zum einen 50 bis 100 Liter Wasser zusätzlich zu lenzen sind und zum anderen die Gefahr besteht, dass bei einer allzu heftigen Kenterung (z.B. in der Brandung) die Gepäckstücke sich von ihrer Befestigung lösen (sofern sie überhaupt richtig befestigt wurden) und verloren gehen oder den Wiedereinstieg behindern können.

Es ist daher nicht überraschend, dass der alte „**Touryak**“ trotz seines Gesamtvolumens von 440 Liter nur ein Gesamtgepäckvolumen von 177 Liter hat, also nur 3 Liter mehr als mein „**Oland**“, der ein Gesamtvolumen von 320 Liter hat. Zurückzuführen ist das auf das auf meine Beinlänge ausgerichtete auf Maß eingebaute Bugschott.

PRIJON hat im Laufe der Jahre vieles an seinen PE-(See)-Kajaks verändert. Ich verstehe nicht, warum er es bislang nicht versucht hat, zumindest für zwei verschiedene Beinlängen (z.B. Kanuten bis 170 cm bzw. 195 cm Größe) je eine alternative Bugschottwand zum Einbau ab Werk anzubieten, und zwar nicht nur für den neuen „**Touryak 500**“, sondern auch für seine anderen PE-Kajaks Seekajaks wie:

- „**Seayak**“ (Cockpitvol. 208 Liter),
- „**Kodiak**“ (Cockpitvol. 213 Liter),
- „**Seayak 500 LV**“ (Cockpitvol. 221 Liter),
- „**Seayak 520 HV**“ (Cockpitvol. 254 Liter).

Nun, andere Hersteller von PE-Seekajaks bieten ein solches Extra auch nicht an, auch nicht gegen Aufpreis. Aber ist das ein Grund, um auf solch ein leicht realisierbares Eigenschaftsmerkmal zu verzichten?

Alle anderen gängigen Seekajakmodell weisen ein Cockpitvolumen auf, das mit Ausnahme des „**Nordstern HV**“ (Cockpitvol. 215 Liter) unter 200 Liter liegt, wobei für all diese Seekajaks zusätzlich die Möglichkeit besteht, für einen Aufpreis von unter 100,- Euro das Bugschott auf Maß einzubauen und somit das Cockpitvolumen noch weiter zu drücken, teilweise bis auf unter 150 Liter.

Für den „Binnenpaddler“ ist das wohl nicht so wichtig, aber ein „engagierter“ Küstenkanuwanderer merkt das und entscheidet sich – Ausnahmen bestätigen die Regel – zumindest für kein PE-Seekajak von PRIJON, auch wenn das verwendete HTP-PE unschlagbar widerstandsfähig ist! Wir haben es gerade erst wieder bei den beiden „Südamerikarundern“ **Freya Hoffmeister & Peter Unold** erlebt, wie leicht & schnell Laminat-Seekajaks bei Felsberührung beschädigt werden können:

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=26858&postcount=4>

Ob das hohe Cockpitvolumen der Grund ist, warum man z.B. auf der Nordsee, einem recht anspruchsvollen Küstenrevier, relativ wenige PE-Seekajaks von PRIJON antrifft, kann ich nicht belegen. Sicherlich kommen noch ein paar – mehr oder weniger subjektiv gefärbte oder gar „imaginäre“ - weitere Gründe dazu, wie z.B.:

- gewöhnungsbedürftiges Design von Unter-/Oberschiff,
- zu kurze bzw. zu breite bzw. zu voluminöse Bootsform,
- zu große Sitzluken,
- nur ein bedingt funktionelles Steuer,
- kein verstellbares Skeg,
- kein funktionelles Kartendeck,
- kein integrierter Kompass,
- keine integrierte Lenzpumpe,
- zu dünne und labberige Rettungshalteleinen,
- nicht funktionelles Bugtoggle (Halteknopf),
- gewöhnungsbedürftige Gepäcklukendeckel,

und das, obwohl auch etwas für ein PE-Seekajak von PRIJON spricht:

- das äußerst widerstandsfähige HTP-Material,
- die verstellbaren Schenkelstützen (sofern immer noch eingebaut),
- hohe Anfangsstabilität,
- günstiger Preis (?).

Zumindest sehe, höre und erlebe ich es so! Abgesehen davon beobachte ich, dass die oben erwähnten Gründe immer öfter „zweitkaufentscheidend“ werden. D.h. beim Kauf seines ersten Seekajaks achtet man vielfach noch auf andere Eigenschaftsmerkmale als beim „Zweitkauf“, d.h. beim Kauf seines nächsten, seines zweiten Seekajaks!?

Text: U.Beier

16.10.2012 **Fast halb rum um Mallorca** (Revier/Ausland)

Ich habe bislang keinen Bericht über eine Mallorca-Umrundung per Kajak gelesen. Jedoch kenne ich jemanden, der mal rum um Mallorca, und zwar im Sommer und mit dem eigenen Seekajak. Also ist er mit dem Auto losgefahren, hat mit der Fähre von Barcelona nach Mallorca übergesetzt ... und ist dann irgendwann wieder zurück gefahren ohne überhaupt gepaddelt zu sein. Seine Begründung:

„Das war mir einfach viel zu heiß, viel zu windig und die Strände viel zu belebt!“

Mit Interesse las ich daher in KANU-SPORT den Bericht von **Frank Raumel**:

„Sa volta del sol: Mallorca Süd- und Ostküste“

Sehr lebendig schildert er seine auf 9 Tage angesetzte Tour. Inkl. der 7 Fotos hat KANU-SPORT dafür 6 Seiten zur Verfügung gestellt. Leider fehlt einem, der noch nie auf Mallorca war, etwas die Orientierung. Natürlich, **Palma** kenne ich, aber **S'Estanyol de Migjorn, Cala Pi, Cala Beltram, Sa Rapita, Colonia De Sant Jordi, Na Moltana, Cap des ses Salines, Cala des Marmols, Cala Llombards, Cala Giguerras, Amarabor, Cala d'Or, Porto Colom, Cala Brafí, Cala Magraner, Cala Barques, Cala Sequer, Porto Christo, Cala Millor, Canyamel, Cala Roja, Kap Vermell, Platja de sa Font Salada, Talaia de Moreia, Cala Rajada, Cala Moll, Punta de Cala Gat, Cap de Capdepera, Cala Agulla, Punta de na Foguera, Cap des Freu, Platja de ses Convasses, Platja de sa Mesquida, Cala Ratjada?** Dank

GOOGLE EARTH konnte ich jedoch einigermaßen orientieren und die Tour entlang der Südost-Küste verfolgen. Eine Kartenskizze hätte dem sicherlich abgeholfen und dazu beigetragen, die Tour besser nachvollziehen zu können!

Zu Dritt wurde die zunächst als Rundfahrt (?) geplante Tour begonnen, und zwar wohlweislich im Oktober; denn dann ist es nicht mehr so heiß, teilweise wohl noch max. 30° C warm, aber 10° C wärmer wären schon viel heißer gewesen. Die Seekajaks wurden auch nicht von Deutschland aus mitgenommen, sondern vor Ort bei **Matthias Soeder** (s. Literaturstelle) ausgeliehen: 3 gelbe RAINBOW „Laser“ (aus PE, 3-fach abgeschottet, ohne Steuer und ohne Skeg, aber mit Schwimmweste, Ersatzpaddel und tragbarer Handlenzpumpe). Navigiert wurde wohl u.a. nach einem Küstenreiseführer mit Luftaufnahmen, der einem half, nicht so belebte Plätze für die Nacht zu finden; denn freies Zelten soll auf Mallorca nicht gern gesehen sein.

Gestartet wurde im Süden in **S.Estanyol de Migjorn**. Zur Übernachtung boten sich meist kleinere Sand-, Kies-Stränden und 1x in **Porto Christo** ein Hotel an. Als dann der Seegang bei prognostizierten 4-5 Bft. Wind aus Nord bis Nordost und 1,70-Meter-Welle kaum noch beherrschbar war, wurde – in Anbetracht dessen, dass es auf den nächsten 40 km entlang der **Peninsula Levante** keine Strandzufahrt mit Abbruchmöglichkeit mehr gab - nach 6 Tagen kurz vor **Cap des Freu** vorzeitig die Tour im Nordosten am Nacktbadestrand der **Cala Ratjada** beendet. Aber zunächst einmal musste angelandet werden:

„Welle für Welle paddeln wir Richtung Land. Langsam können wir zwei kleinere Buchten unterscheiden, die durch Felsen getrennt sind. Rechts davon sieht alles steinig aus. Die Gischt spritzt dort mit jeder ankommenden Welle hoch hinaus. Also eher links halten. Schnell nähern wir uns dem Ufer, wo sich die Wellen brechen und das Donnern der Brandung ohrenbetäubend anschwillt. Wer traut sich voraus zu fahren? Wir paddeln rückwärts und beobachten, wie Hans sich so vorsichtig wie möglich vortastet. Gegen die Sonne und bei dem ständigen Auf und Ab sehen wir, das er es ganz links probiert und jetzt in den Brandungsbereich einfährt – Wellental – plötzlich schießt sein Boot pfeilschnell nach rechts – Wellental – er paddelt wie wild Richtung Ufer des rechten Strandes – Wellental – steigt aus und wird von einer Brandungswelle erfasst, das Boot dreht quer – Wellental – er steht im Wasser und zerrt das gelbe Kajak auf den Strand – Uff, jetzt Anni, deren Ziel nun gelb markiert ist“

Eine für die Umrundung geeignete Land- oder See-Karte wird nicht empfohlen. Es gibt da aber z.B. eine „**Kompasskarte Mallorca**“ (1:75.000) von 2012. Vielleicht zeigt sie den einen oder anderen Pausen- und Übernachtungsplatz bzw. kritische Küstenpassagen (z.B. Steilküste) auf und ermöglicht so eine erste Planung der täglichen Streckenabschnitte.

Erkundigungen über die Wetterentwicklung wurden in den Häfen eingeholt. So trafen sie gleich zu Beginn der Tour unterwegs einen Segler, der von sich aus bereit war (!), den Dreien jeden Tag die Wetterprognose per SMS zuzuschicken. Zuverlässiger wäre es natürlich gewesen, z.B. über einen **SMS-Wetterdienst** sich täglich für 36 Std. im Voraus die nötigen Wetterinfos vor Ort und über die mittelfristige Wetterlage abzurufen, z.B. www.wetterwelt.de

Literatur wurde in dem Beitrag nicht aufgeführt. Vielleicht helfen einem bei der Planung die folgenden Literaturhinweise weiter:

Geo Planeta: **Mallorca**, Küstenreiseführer aus der Luft. 1999.
Bartholmes, B.: **Die Balearen**. Pläne und Luftbilder von Häfen und Ankerplätzen. 2003.
Radspieler, G.: **Törnführer Balearen. Mallorca/Menorca u.a.** 7. Aufl. 2005.
Kinzelmann, P./Syange, M.: **Mallorca für Sportschiffer**. 2005 (164 Pläne)
Muth, M.: **Mallorca – Häfen und Küsten von oben**. 2007 (250 Fotos)
Soeder, M.: **Alle mal nach Malle** (Mallorca). Kanu Magazin 5/04, S.70-73
→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040618_f.html

Rixen,M.:**Gepäcktour an der Ostküste von Mallorca im Februar** (4 Tage u. 70 km von Cala Gat nach Cala Figuera). Seekajak 130/12, S.38-41 → www.salzwasserunion.de

Text: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 10/2012, S.14-19 → www.kanu.de

15.10.2012 **Rund Insel Orust (west-schwedische Schärenküste)** (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Orust mit Abstechern. Eine gemütliche Urlaubsrunde an Schwedens Westküste“

über eine 10tägige Tour um die Insel **Orust** herum.

Die Insel **Orust**, die drittgrößte Insel Schwedens, liegt knapp 100 km nördlich von **Göteborg**, und zwar oberhalb der etwas kleineren Insel **Tjörn**.

Gestartet wurde von **Unda** aus, einem kleinen Ort der ca. 6 km südwestlich von **Uddevalla** auf der Nordseite des **Byfjorden** liegt. Da man bei der Umrundung von Orust „nur“ auf 100 km kommt, wurde wohl in die Rundtour noch **Lysekil** und die nördlich davon gelegene Insel **Stora Kornö** einbezogen.

Die Rundtour ist (ohne den Abstecher nach **Lysekil**) eher interessant für weniger seegangstüchtige Kanuten; denn nur die Westseite von **Orust** ist etwas offener, d.h. eher Wind & Wellen ausgesetzt, dafür aber typischer für die durch unzählige kahle Felsinseln geprägte west-schwedische Schärenlandschaft, die im Wesentlichen von **Marstrand** im Süden bis über **Strömstad** im Norden reicht. Die Nord-, Ost- und Südseite von Orust hat demgegenüber eher typischen schwedischen Binnenseecharakter, also nichts für „echte“ Küstenkanuwanderinnen und –wanderer.

Wer also beim Paddeln nicht nur mal Küstenluft schnuppern, sondern auch tief einatmen möchte, dem empfiehlt es sich, dann gleich auf die **Westeseite von Orust** zu fahren und beim Zeltplatz (inkl. Kanuvermietung) in **Stocken** einzusetzen.

Wer genau navigieren möchte, dass heißt jede Insel, so klein sie auch sein mag, auf der Karte erkennen will, dem rate ich, statt der vom Autor empfohlenen topografischen Karten mit dem Maßstab 1:100.000, jene mit dem Maßstab 1:50.000 zu verwenden. In Frage kommen dabei die folgenden schwedischen „**Terrängkartan**“:

- Nr. 552 (Norra Göteborg) (reicht von Göteborg (Nord) bis Ende Insel Tjörn)
- Nr. 564 (Udevalla) (deckt die östliche Hälfte von Insel Orust ab)
- Nr. 563 (Lysekil) (deckt die westliche Hälfte von Orust ab und reicht dann weiter über Lysekil und Kungshamn hinaus bis nach Smögen)
- Nr. 573 (Fjällbacka) (reicht vom Sötekanalen vorbei an Grebbestad bis hoch nach Havstensund)
- Nr. 584 (Strömstad) (deckt den Rest inkl. der Kosterinseln bis zur norwegischen Grenze ab).

Diese Karten sollte man sich schon vorher in Deutschland beschaffen, z.B. bei:

→ www.geobuchhandlung.de

auch wenn sie etwas teurer sind (je 14,50 Euro); denn nicht immer bekommt man sie vor Ort. Außerdem hat man dann noch zu Hause die Möglichkeit, von den zentralen Küstenpassagen Farbkopien zu machen und anschließend wasserfest & beschlagsfrei im Format DIN-A 3 einzulaminieren.

Dabei sollte nicht vergessen werden, sich über:

→ www.orust-kajak.se

die drei kleinen, aber recht teuren Broschüren „**Paddla kajak och tälta i Bohuslän**“ (insgesamt 250,- skr) zu bestellen, und zwar

- Heft A (Marstrand till Lysekil) (40 S.)
- Heft B (Lysekil till Grebbestad) (28 S.)
- Heft C (Grebbestad till norska gräsen) (32 S.)

Auch wenn man meint, in der Lage zu sein, allein mit Hilfe von topografischen Karten Zeltmöglichkeiten erkennen zu können, sollte man sich dennoch diese drei Hefte besorgen (jedoch jene Ausgaben in englischer Sprache). Ich bin dort schon –zig Mal für ca. 10 Tage auf Gepäcktour unterwegs gewesen. Fast alle „meine“ Plätze, die ich mir im Laufe der Jahr mühsam erkundschafft hatte, finden sich auch in den Kartenskizzen dieser Broschüren wieder und noch viel mehr (insgesamt 140 Lagerplätze). Die Leute vom Kanuverleih Orust-Kajak, untergebracht auf dem Zeltplatz in Stocken, haben halt ganze Arbeit geleistet.

Übrigens, wer die Ruhe sucht, sollte dort nicht von Anfang Juli bis Mitte August auf Tour gehen. „Dank“ dieser 3 Broschüren kennen nämlich nun auch andere Kanuten diese Plätze und da passiert es dann öfters, dass in der Hauptsaison andere den angepeilten Platz schon angefahren haben. Wer das aber in Kauf nimmt, hat die einmalige Gelegenheit zu erleben, wie Schweden und Norweger in den Schären Urlaub machen: In fast jeder geschützten Bucht ankern nämlich dann meist mehr als eine Handvoll Segler bzw. Motorbootfahrer und genießen gemeinsam die Schären, ihre Schären.

Text: U.Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/12, S.44-49 – www.kajak-magazin.com

Literatur-Links „West-schwedische Schärenküste“:

Beier,U.:

Allemansrätten: Die schwedische Variante des Jederemansrecht

aus: Kanu Sport 9/05, S.37 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 7.09.04 (Revier/Ausland)

→ www.naturvardsverket.se/allemansratten

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Allemansraetten.pdf (8/09/04)

Schwedisches Staatliches Amt für Umweltschutz (Naturvårdsverket):

Allemansrätten (Jedermannsrecht/Gemeingebrauch)

→ www.naturvardsverket.se/allemansratten/

o.V.: **Tourenkurzbeschreibungen von Schweden (Küste, Seen, Flüsse)**

→ www.kanotguiden.com

Beier,U.:

Schwedische Schärengärten: Übernachtungsmöglichkeiten u.a.

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/100707.html

Literatursammlung „Schweden“

hrsg. von faltboot.de > Wiki

→ www.faltboot.de/wiki/index.php/Literatursammlung => Schweden

Beier,U.:

Fährverbindungen Skandinavien & Kajaktransport

→ www.kuestenkanuwandrn.de/revier_a/021102.html

Orust Kajak:

Right of Public Access (Sweden)

→ www.orust-kajak.se/english/allmruk.html

Beitzel,V.:

Schwedens Westküste 2002

→ www.volker-beitzel.de/seekajak/sverige2002.html

Vogler,H.:

Schweden – Westschären (6/04)

→ www.nanuk.de/inhalt/berichte/westschaeren_05/westschaeren_05.htm

Nehrhoff,B.:

Kanuführer Schweden (Flüsse Seen Meer entdecken)

u.a.: **Orust / Tjörn (westschwedische Schären)**

→ www.liquidmedicine.de/htmls/kanufuehrer.htm

Stecher,J.+U.:

Tausend Inseln und zwei Kajaks (Bohuslän)

aus: Kanu Sport 11/06, S.10-15 – www.kanu.de

→ www.kvu.der-norden.de/kajak/Europa/StecherSchwedSchaeren.html

Gunkel,F.:

Schwedens Schären. Eine Segelreise durchs Felsenlabirinth bei Göteborg (Bohuslän)

aus: Yacht 9/06, S.28-34 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060419.html

Beier,U.

Skagerrak: Wind & Strömungen

aus: Scheidt,H.: **Schwedens Westküste – Norwegdens Südküste;**

Cassens,H.: **Historische Bezeichnungen in Seekarten**

in: NV.Navigators 1/06

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060702.html

Kolde,Chr.:

Schwedische Westküste (Insel Orust/nördl. Göteborg)

→ <http://christoph.im-faltboot.de/tour0906/index1.html>

Nehrhoff,B.:

Wie die Wikinger. Per Seekajak von Göteborg nach Oslo

aus: Kanu Magazin 5/07, S.16-24 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070822.html

Seekajakvermietung:

Orust Kajak in Stocken (Insel Orust) (west-schwedische Schärenküste)

→ www.orust-kajak.se

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080620.html

Steinig,F./Bölter,Chr.:

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

aus: Kanu Magazin 1/12, S.70-75 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120210.html

14.10.2012 **Rund Großbritannien & Co.** (Revier/Ausland)

Sie sterben wohl nie aus, jene Leute, die immer & immer wieder versuchen, ihre Grenzen kennen zu lernen und davon träumen, sie immer & immer höher anzusetzen. **Freya Hoffmeister** (derzeit für drei Monate zusammen mit ihrem dänischen Freund **Peter Unold**) hat das – was das Küstenkanuwandern betrifft – wohl auf die Spitze getrieben. Zu denken ist hier an ihre Rekordtouren rund Island, Neuseeland (Südinsel), Australien und nun Südamerika (on Tour), die eigentlich fast alles bisher Gepaddelte in den Schatten stellt.

Es gibt nur wenige, die an **Freyas** Leistung heranreichen oder gar übertreffen. Mir fallen dazu spontan z.B. die Atlantiküberquerungen von **Peter Bray** (2001) bzw. **Jurek Arsoban** (2010/11) ein, die jeweils den Nord- bzw. Südatlantik mit Kajak (richtiger: paddelbares Kajütboot) bezwangen, und natürlich **Oskar Speck**, der im Faltboot von Deutschland nach Australien paddelte (1932-39).

Trotz allem hält das andere nicht davon ab, weiter nach ihren persönlichen Grenzen zu suchen und dann bis dorthin vorzustößen wie etwa **Timo Palo & Audun Tholfsen**, die sich am 23. April 2012 am geografischen Nordpol von einem Hubschrauber absetzen ließen (!), um sich dann autark – d.h. ganz auf sich alleine gestellt - 72 Tage mit PE-Kajaks „Lifestyle“ von TAHE MARINE nach Spitzbergen (!) vorzukämpfen. Sie legten dabei insgesamt 1.600 km zurück, 1.200 km davon über Schnee & Eis mit den Kajaks als Schlittenersatz:

→ www.explorersweb.com/polar/news.php?id=20909

Im KAJAK-MAGAZIN berichtet nun **Philipp Mayer** in dem Beitrag:

„In Rekordzeit um Großbritannien“

über den britischen Profiseekayaker **John Willacy**, der sich als fünfzehnter Kanute vornahm, Großbritannien (ca. 3.284 km) zu umrunden, und es trotz widriger Wetter- und folglich auch Gewässerbedingungen in der Rekordzeit von 72 Tagen schaffte. Gratulation, auch wenn **Joe Leach** 14 Tage später der nächste „Circumnavigator“ anlandete und den Rekord mit 67 Tagen unterbot! Gratulation aber auch den anderen acht Kanuten, die ebenfalls 2012 (!) die GB-Umrundung schafften, und zwar in max. 120 Tagen.

John Willacy paddelte übrigens im „Taran“ (549x52cm, 383 Liter Volumen, mit Steuer), produziert vom britischen Hersteller ROCKPOOL. Es gehört zu jenen britischen Seekajaks (siehe auch „Inuk“ (550x50cm; 305 Liter Volumen; mit Steuer) v. KIRTON; „Pace 18“ (549x53; 373 Liter Volumen) von TIDERACE), deren Wasserlinienlänge sich möglichst der Gesamtlänge annähert, um von der Bootsbauerweisheit „Länge läuft!“ zu profitieren. D.h. auf die sonst für Seekajaks so typischen spitz in die Luft ragenden Bug- und Heckpartien wurde gänzlich verzichtet. Dafür ist die Lösung für die Steueranlage (es wird eine „Smart-Trek“-Steueranlage angebaut) nur suboptimal, zumindest was die Brandungstüchtigkeit betrifft; denn wenn mit einem Seekajak mit solch einer Steueranlage rückwärts gesurft wird und kerzt, bricht man sich bei Grundberührung die Steueranlage ab, und wer in der Brandung kentert und nicht verhindern kann, dass die Brandung sein quer getriebenes Seekajak ins Flache treibt und dort über den überspülten Strand kullert, verbiegt sich zumindest das Steuerblatt (egal, ob es nun hochgezogen oder runtergelassen ist).

Aufschlussreich ist ein Foto, wie **John Willacy** in seinem „Taran“ sitzt, sagt es doch einiges mehr über seine Ausrüstung aus:

- sein Seekajak ist farblich von Bug bis Heck mit einem rot-weißen Schachbrettmuster versehen, was sicherlich für maximale Sichtbarkeit am Tage sorgt;
- seitlich vor der Sitzluke befinden sich Reflexstreifen, um die Sichtbarkeit während der Nacht zu erhöhen;
- das Seekajak verfügt über keinen ins Deck integrierten Kompass, stattdessen ist ein Kompass auf dem runden Buglukendeckel (von Kajak-Sport) montiert;
- die Reservepaddel sind nicht auf dem Achterdeck, sondern – was für Solopaddler empfehlenswert ist - auf dem Vordeck befestigt, wenn auch die Befestigung, wie man sie auf dem Großfoto sieht, nicht sehr solide, d.h. brandungstüchtig, aussieht;
- die Rettungshalteleinen erscheinen recht dünn, max. 4 mm Durchmesser (?); wer sich anlässlich einer Rettungsaktion daran festhalten muss, der wird sich nicht nur bei widrigen & kalten Wetterbeindung seine Hände einschneiden;
- eine Lenzpumpe ist nirgends zu entdecken, auch nicht eine Paddelsicherungsleine;
- dafür ist ein Schutzhelm an Bord;
- und eine Schwimmweste plus UKW-Sprechfunk am Mann;
- sowie ein Smartphone irgendwo versteckt;
- viel versprechend sieht die Befestigung der Seekarte (etwa DIN A-3-Format) aus: Sie liegt auf der Spritzdecke und wird mit 3 Haltegummis befestigt. Das erste Gummi läuft über das Deck kurz vor dem Süllrand, das dritte Gummi wird auf der Spritzdecke befestigt (dort befinden sich 2 Ösen) und das zweite Gummi liegt dazwischen und wird an der Rettungshalteleine so befestigt/verknötet, dass sie bei Bedarf nach vorne bzw. hinten verschoben werden kann. Das macht es jedoch erforderlich, dass die Rettungshalteleine nicht in Höhe des vorderen Süllrandes endet, sondern um das Seekajak herumläuft (Rundumleine mit 18 Haltepunkten) mit je einem zusätzlichen Haltepunkt seitlich in Höhe Spritzdeckenkamins. Auf diese Weise kann erreicht werden, dass die Seekarte auch bei Wind & Wellen abgelesen werden bzw. nicht verloren gehen kann! Die Seekarte und das zweite Kartenhaltegummi erschweren wohl das Öffnen der Spritzdecke nach einer Kenterung, aber machen ihn nicht unmöglich. Wer das schon vorher weiß, gerät nachher nicht in Panik.

Was gibt sonst noch Erwähnenswertes? Nun:

- **John Willacy's Trainingspensum** betrug vorher 10-11 Std. Paddeln in der Woche einschließlich ein paar längere Touren. Ansonsten spurtete der sicherlich konditionell fitte Seakayaker in den ersten Tagen nicht gleich los, sondern steigerte seine Kilometerleistung allmählich von Tag zu Tag.
- Sein Seekajak selber wog inkl. Ausrüstung ca. 61 kg plus ca. 8-10 kg Wasser und ca. 10 kg Verpflegung, so dass er auf gut 80 kg Gesamttransportgewicht zzgl. Körpergewicht kam!
- Die Wetterbedingungen waren so widrig zwischen April und Juni, dass er die Hälfte der Zeit mit Winterausrüstung paddelte.
- Von den 72 Tagen konnten 11 Tage nicht gepaddelt werden. Durchschnittlich legte er 64,3 km pro Paddeltag zurück und durchschnittlich war er pro Paddeltag 8:13 Std. unterwegs. Maximal erreichte er auch mal 100 km am Tag, und zwar in 11:49 Std., was einem Durchschnittstempo von 8,4 km/h entspricht. Einmal musste er eine 20-Kilometer-Passage mit 30-Meter-Klippen bei 30-km/h-Wind (= 5 Bft.) und 3-4-Meter-Kreuzsee nonstop bewältigen.

Übrigens, ein Vergleich mit **Freyas** Leistungen zeigt wohl die „Liga“ auf, der sie zuzuordnen ist! Sie paddelte während der 245 Paddeltage bei ihrer Tour rund Australien durchschnittlich jeden Paddeltag 10:46 Std. und legte dabei täglich durchschnittlich 56 km zurück. Maximal schaffte sie über 500 km am „Stück“ (= 8 Tage und 7 Nächte) (Gulf of Carpentaria) bzw. 200 km in 32,5 Std. bei bis zu 8 Bft. Windböen (Zuytdorp Cliff) bzw. 160 km in 35 Std. (Baxter Cliffs) bzw. 190 km in 27 Std. (Bunda Cliffs). Und bei ihrer 1. Etappe rund Südamerika paddelte sie durchschnittlich 46 km/Paddeltag und durchschnittlich 9:21 Std./Paddeltag, wobei

sie 6x die Nacht durchgepaddelt ist. Das ist so unbeschreiblich, dass in der Zwischenzeit selbst den Briten und auch Amis die Worte fehlen, um darüber in ihren Kajak-Zeitschriften (z.B. OCEAN PADDLER oder SEA KAYAKER) zu berichten.

Text: U.Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/12, S.14-15 – www.kajak-magazin.com

Link:

www.clockwisekayak.com

www.performancesekayak.co.uk

www.performancesekayak.co.uk/Pages/UKCirc.html

11.10.2012 **Ups! Freya's & Peter's 295. Fahrtentag** (Ausbildung)

Eigentlich war der Donnerstag, der 12. Oktober 2012, der ideale Paddeltag für **Freya Hoffmeister & Co.** Er begann um 7.10 Uhr und endete um 17.20 Uhr. Bei recht ruhiger See konnte auf „Tempo“ (max. 8 km/h) gepaddelt und „Strecke“ (knapp 60 km) gemacht werden. Gestartet wurde von der **Caleta Arenas** aus und angelandet in einer kleinen Bucht der **Punta Chomache**. Eigentlich war es geplant, in die geschützte Bucht des nächsten Ortes zu paddeln, da „lachte“ sie nur wenige Kilometer vorher ein kleiner Sandstrand an, der zwischen einer Felsdurchfahrt so verlockend heraus schaute, dass sie beschlossen, stattdessen dort anzulanden und ihr Nachtlager aufzuschlagen:

→ <http://freyahoffmeister.com/2012/10/12/thu-1110-2012-day-295/>

Der Strand hatte jedoch einen „Haken“; denn er lag am Ende eines Felskorridors. Bevor sie anlanden konnten, mussten sie eine nur 3-4 m breite Felsdurchfahrt passieren, durch die auch die letzten schwachen Ausläufer der Dünung schwappten:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage9Chile6AntofagastaArica#5799103880733804066>

Aber das sah nicht weiter schwierig aus, zumindest nicht für jene, die es bislang gewohnt waren, durch 1-2 Meter hohe Brandung anzulanden:

- **Freya** sollte wie immer als erste anlanden. Sie wartete ab, bis gerade Mal die Dünung nicht so hoch auflief, und paddelte dann hurtig durch die Felsenenge. Bei leichter Brandung landete sie mehr oder weniger elegant an.
- Nun war **Peter** dran. Auch er warte ab, bis die einlaufende Dünung wieder etwas niedriger anrollte. Dann startet er „nackt“ (d.h. Schwimmweste und Schutzhelm waren sicher auf dem Achterdeck verstaut!?) los. Eine einlaufende Welle war jedoch schneller als er. Aufgrund der Verengung durch den Felskorridor baute sie sich höher auf, als **Peter** wohl erwartet hatte. Die Folgen: Als die Welle unter seinem Seekajak durchlief, brach sein Boot 10 m vor dem Strand etwas nach rechts aus. Ups! Da hing der Bug auch schon fest auf den Felsen. Sofort trieb die einlaufende Welle sein Seekajak quer ... und ups! Da landete auch das Heck auf jenen Felsen, die auf der anderen Seite der 3-4 m breiten Durchfahrt lagen. Anschließend fiel mit dem Rücklauf der Wasserstand und **Peter** ... schwebte in der Luft. Lediglich Bug und Heck hatten noch Grundberührung!

Bei einem PE-Seekajak hätte wohl **Freya** die Ruhe weg gehabt und wenigstens ein Schnappschuss von diesem „Brückenschlag“ gemacht. So aber eilte sie über die Felsen zu Hilfe, wartete die nächst höhere Welle ab und beförderte **Peter's** Bug wieder zurück ins Wasser. Nach zwei, drei Paddelschlägen landete er dann schließlich sicher an.

Ja, aus Schaden wir man klug:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage9Chile6AntofagastaArica#5799103884845719714>

... und aus möglichen Schäden natürlich auch (z.B. Löcher im Bug- Heckbereich bzw. Abbruch der ungeschützt im Heck befindlichen Flossensteueranlage) auch! Das „Dumme“ daran ist nur, das man immer erst nach dem Schaden klüger wird. Natürlich kann man auch aus den Schäden Dritter lernen – das ist genau der Grund, warum ich hier auf diese Schadensmöglichkeit hinweise – aber von wem können denn **Freya & Peter** noch etwas lernen? Etwa von der Bugsierschiffahrt?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage9Chile6AntofagastaArica#5799106548554870242>

Text: U.Beier

09.10.2012 **Vor-Frühlingstour von Harlesiel nach Wangerooge** (Revier/Inland)

Wangerooge ist immer eine Reise wert! – Wie eine Anreise per Seekajak aussieht, und zwar Anfang März bei Schnee und dicht am Gefrierpunkt entlang, kann dem folgenden Bericht von **Gero Meinen** entnommen werden:

„The Silent Tour – Frühjahrsputz 2010 auf Wangerooge“

Um es vorwegzunehmen:

- Kälte zerrt an den Kräften.
- Brandung zeigt einem die eigenen Grenzen auf.
- Spätestens wenn die „bombproof“ Rolle nicht mehr klappt, hat man die Grenzen überschritten und ist auf die Hilfe der Mitpaddler angewiesen.

Link: <http://zirpelspinner.me/2010/03/06/the-silent-tour-fruhjahrputz-2010-auf-wangerooge/>

08.10.2012 **Herbstfahrt: Neuharlingersiel – Wangerooge – Harlesiel** (Revier/Inland)

3 Küstenkanuwanderer sind 3 Tage lang im ostfriesischen Wattenmeer gepaddelt (30.9.-2.10.12), und zwar von Neuharlingersiel nach Wangerooge (Übernachtung DJH) und zurück nach Harlesiel.

Zwei von ihnen haben je einen Bericht darüber verfasst. Der eine stammt von einem Kanuten, der das erste Mal auf der Nordsee paddelte. Kein Wunder dass sein Bericht voll auf das Paddeln im Seegang fokussiert ist:

Mario Rehse: Seefahrt tut not - - Herbstwochenende auf Wangerooge

→ <http://groenlandpaddel.wordpress.com/2012/10/>

Der andere Bericht stammt von einem erfahrenen Küstenkanuwanderer, der auch noch Augen für das Drumherum einer Küstentouren hat, was in seinem Bericht deutlich zum Ausdruck kommt:

Gero Meinen: Welle, Wind und Wangerooge

→ <http://zirpelspinner.me/2012/10/07/welle-wind-und-wangerooge/>

Vielleicht stoßen diese beiden Beitrag auf Interesse bei jenen, die auch mal dort gepaddelt sind bzw. paddeln wollen.

Text: U.B.

07.10.2012 **Freya Hoffmeister: Same Procedure as Every Day?** **Freyas 290. + 291. Fahrtentag** (Ausbildung)

Was macht denn **Freya Hoffmeister**? Eigentlich passierte bislang nichts Aufregendes! (Stand: 6.10.12) Liegt das etwa daran, dass sie nun bei der 2. Etappe ihrer auf 3 Etappen angesetzten Tour rund Südamerika seit 43 Tagen von ihrem dänischen Freund **Peter Unold** begleitet wird und im Team Gefahren eher umschiffen werden, als wenn solo gepaddelt wird? Oder haben wir uns - zumindest ich mich - daran gewöhnt, dass die beiden seit dem 25.08.12 fast jeden Tag von 8 bis 17 Uhr unterwegs sind in Richtung Nord, und sich langsam aber stetig mit 30-50 km/Tag Peru nähern und folglich auch dem Äquator?

Wann wird gestartet?

Dabei paddeln die beiden doch in einem der schwersten Seekajakreviere der Welt, nämlich der Pazifikküste Südamerikas. Zurzeit kämpfen sie sich seit ihrem Start in **Valparaiso** noch entlang der endlosen chilenischen Brandungsküste. Insgesamt haben sie bisher über 1.300 km zurückgelegt. Bislang ist alles gut gelaufen. Kein einziges Mal benötigten sie fremde Hilfe, um mit ihren Seekajaks z.B. durch die Brandung raus bzw. rein zu kommen. Auf der ca. 1.100 km langen „Endspurt“-Strecke der 1. Etappe zwischen Puerto Montt und Valparaiso war das noch anders. Insgesamt 7x nahm **Freya** damals beim Starten bzw. Anlanden die Hilfe chilenischer Fischersleute in Anspruch.

Das Rezept für „Safer-Surf-Sea-Kayaking“ (I):

1. Wenn die Brandung zu hoch ist, wird einfach nicht gestartet.
2. Außerdem geht es nur aufs Wasser, wenn die Wetterprognose zumindest so weit okay ist, dass gute Chancen bestehen, beim nächsten ausgesuchten Anlandeplatz auch anlanden zu können.
3. Ansonsten wird geduldig auf eine Verbesserung der Seegangsverhältnisse gewartet.

Wie werden Anlande- bzw. Startplätze gefunden?

Freya hat bezüglich des Aussuchens von Anlande- und Startplätzen jahrelange Erfahrungen. Hat sie doch Island, Neuseelands Südinsel und Australien nicht non-stop umrundet. GOOGLE EARTH ist ihr dabei eine unverzichtbare Hilfe; denn die von ihr mitgeführten topografischen Karten 1:400.000 liefern nicht jene Informationen, die wir von Karten 1:50.000 gewöhnt sind. Warum aber greift sie nicht auf 1:50.000er Karten zurück? Nun, erstens sind Karten mit solchem Maßstab in Südamerika nicht immer erhältlich, und zweitens würden die Transportkapazitäten ihrer Seekajaks überfordert, wenn für eine 2-3 Monate dauernde Zwischenetappe die nötigen Karten 1:50.000 mitgeschleppt werden müssten. Aber warum auch? **Freya** hat ein Notebook dabei und dank GOOGLE EARTH zoomt sie sich an die Pazifikküste von Südamerika heran und hält täglich Ausschau nach dem nächsten Anlandeplatz.

Wie solch ein Anlandeplatz auszusehen hat, weiß sicherlich **Freya** am besten. Bei einer 2-4 m hohen Dünung, die sich an der Küste zu einer noch höheren Brandung aufbäumt, bevor sie über die Felsen bzw. den Strand tost, müssen nämlich schon ein paar Bedingungen erfüllt sein.

Das Rezept „**Safer-Surf-Sea-Kayak**“ (II) dazu lautet:

- erstens muss der in Frage kommende Anlandeplatz eine Bucht sein,
- zweitens muss am Eingang dieser Bucht ein Felsvorsprung, eine Felsennase liegen, die so groß ist und so weit ins Meer reicht, dass die anrollende Dünung nicht in der Lage ist, vollständig um diesen Felsvorsprung zu laufen,
- und drittens muss im Wellenschutz dieses Felsvorsprungs ein Strand liegen, der ein Anlanden auch bei mäßig hoher Brandung, erlaubt.

Manchmal kann man das über GOOGLE EARTH erkennen, aber nicht immer. Das weiß auch **Freya**, so dass sie sich nicht damit begnügt, vorher nur einen einzigen Anlandeplatz auszusuchen. Vielmehr kundschaftet sie vor dem Start mehrere Anlandeplätze aus, die während einer Tagesetappe zu erreichen sind, und paddelt dann am Ende eines Tourentages nacheinander die ausgesuchten Plätze an. Derjenige Platz, der als erster einen „zufriedenstellenden“ Eindruck macht, an dem wird dann angelandet.

GOOGLE EARTH liefert aber nicht nur topografische Hinweise über die Eignung eines Anlandeplatzes, sondern auch noch weitere. Stehen z.B. am Rande der Bucht Häuser, kann u.U. davon ausgegangen werden, dass es in der Bucht auch Ecken gibt, wo der Seegang nicht so stark brandet ... und gehören diese Häuser zu einer Fischersiedlung, dann gibt es mit großer Wahrscheinlichkeit auch dort einen geeigneten Landeplatz - wenn **Freya** Pech hat - jedoch nur für Motorboote.

Auch am 290. Tourentag seit dem Start in Buenos Aires (Argentinien) Ende August 2011 haben die beiden auf diese Weise ihren Anlandeplatz, die **Caleta Atala** im Norden von Chile ausgesucht:

<http://maps.google.com/?q=-22.2816,-70.2424> (Wer die Karte bzw. das Satellitenfoto genügend vergrößert, erkennt deutlich, dass dieser Bucht mehrere Felsvorsprünge vorgelagert sind, die jenen Schutz vor Brechern bieten, die **Freya & Peter** benötigen, um sicher anlanden zu können! Außerdem ist diese Bucht besiedelt!)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage9Chile6AntofagastaArica#5799101413543848322>

Die **Punta Copaca** war wohl die erste Anlandealternative, aber sie wurde bei der Besichtigung vor Ort verworfen:

<http://freyahoffmeister.com/2012/10/07/sat-0610-2012-day-290/>

*„Hinter der **Punta Copaca** lag lt. GOOGLE EARTH ein kleiner geschützter Strand und vor Ort wurde auch der Strand entdeckt, aber der Felsvorsprung am Rand der Bucht bot keinen ausreichenden Schutz vor der 3-Meter-Dünung, die vom Südwesten her anrollte; denn die Dünung lief einfach um die eigentlich geschützte Ecke der Bucht herum und überspült mit seinen Brechern die gesamte Bucht.“*

*„Als nächstes kam die Bucht hinter der **Punta Atala** in Frage. Der Felsvorsprung ragte steil aus dem Meer heraus. Die Dünung brach davor mit viel Getöse, aber sie rollte nicht um die Ecke herum. Dahinter lag nicht nur ein geschützter Strand, sondern es lagen dort noch 6 Fischerboote. Ein gutes Zeichen ... auch wenn der Strand recht steil und mit Felsen durchsetzt war und kleinere Dünungswellen immer und immer wieder den Strand hochspülten!“*

Wie wird angelandet?

Nachdem sie sich fürs Anlanden in der **Caleta Atala** entschieden hatten, mussten sie nur noch den richtigen Moment zum Anlanden abpassen. Üblich ist es bei Gruppenfahrten, dass beim Anlanden unter Brandungsbedingungen:

- der erfahrenste Kanute als erster anlandet,
- sein Kajak außer Reichweite der Brandung zieht
- danach dem nächsten Kanuten das Zeichen zum Anlanden gibt,
- u.U. mit einem Hinweis, wo genau anzulanden ist,
- um ihn dann beim Anlanden Hilfestellung zu leisten (mögliche Gefahr: der Kanute wird von der Brandung mit seinem Seekajak quer zum Strand getrieben, kentert und wird dann anschließend – immer noch in seinem Seekajak sitzend - wieder zurück ins tiefere Wasser gespült ... wenn's dumm läuft: „gerollt“!).

Übrigens, beim Starten ist es genau umgekehrt:

- Der erfahrenste Kanute startet als letzter, nachdem er hintereinander allen seinen Mitpaddlern geholfen hat, durch die Brandung hinaus zu paddeln.
(→ Fahrtenleiterregel: „First in, last out!“)

Ohne Zweifel ist keiner erfahrener als **Freya**. Deshalb paddelte sie beim Anlanden vor, wartet den richtigen Moment ab, um hinter einem gerade durchrauschenden Brecher an den Strand zu paddeln, sprang aus ihrer Sitzluke heraus ins hüfttiefe Wasser, bevor die anrollende Brandungswelle wieder zurück ins Meer rauschte, ergriff den Bugtoggle ihres Seekajaks und zog es mit Hilfe des nächsten anrollenden Brechers hoch hinauf auf den trockenen Strand.

Anschließend war **Peter** dran. Geduldig wartete er – im Gegensatz zu früher - dieses Mal, bis **Freya** für ihn bereit stand, dann spurtete er hinter einem Brecher her, landete an, sprang aus seiner Sitzluke (während **Freya** nach dem Bugtoggle griff und sein Seekajak sicherte), stolperte wohl, verlor sein Gleichgewicht und wurde auf allen Vieren vom nächsten Brecher hoch auf den Strand gespült.

In der Tat, das kann auch eleganter ablaufen. Aber woher wissen wir, ob der steile Strand der **Caleta Atala** zu diesem Zeitpunkt eine trockenere Landung überhaupt zugelassen hätte?!

Nachtrag

Nach dem Lesen der ersten 43 Berichte der 2. Etappe rund Südamerika hatte ich den Eindruck, dass bislang nichts Aufregendes passiert ist. Lediglich der letzte Bericht vom 290. Tourentag erschien mir erwähnenswert zu sein, da **Freya** hier andeutete, an was sie alles denkt, wenn sie durch die Brandung sicher anlanden bzw. starten möchte.

Da ich ihre Schilderung vorbildhaft fand, hatte ich versucht, die Kernpunkte insbesondere sicheren Anlandens unter Brandungsbedingungen herauszuarbeiten ... um dann festzustellen, dass schon am nächsten Tourentag, dem 291. Tag, **Freya** selber sich nur noch teilweise daran hielt:

→ <http://freyahoffmeister.com/2012/10/08/sun-0710-2012-day-291-6/>

Ja, so schnell kann es passieren, dass die eigenen Grundsätze ignoriert werden:

Freya & Peter wollten im chilenischen Hafenort **Tocopilla** einen Zwischenstopp einlegen, um u.a. ihre Trinkwasservorräte aufzufüllen. Zum Anlanden kam aber nur ein etwas steilerer

Sandstrand infrage, der ungeschützt der Brandung ausgesetzt war. Auf GOOGLE EARTH ist bei entsprechender Vergrößerung das deutlich zu erkennen:

→ <http://maps.google.com/?q=-22.0878,-70.1978>

Statt zum Hafen zurückzupaddeln, riskierten aber beide mit dem Anlanden das „Stranden“ am Sandstrand:

- **Freya** versuchte es als erste. Kaum dass sie – jedoch viel zu nah am Strand - auf Position gegangen war, um von dort aus den rechten Moment zum Anlanden durch die vor ihr liegende Brandungszone abzapfen, bauten sich unbemerkt hinter ihr ein paar größere Dünungswellen zu „Sturzbrechern“ auf, die so plötzlich kurz hinter ihr brachen, dass sie kerzte und kenterte (das erste Mal mit ihrem neuen Seekajak). Als sie wieder hoch rollte, kam schon die nächste Dünungswelle herein, steilte auf, brach, überspülte sie, schlug sie quer und nahm sie im Seitwärtssurf mit auf den Strand. Mit etwa Glück & Geschicklichkeit kam sie aus ihrer Sitzluke raus und konnte mit Hilfe des an den Strand rauschenden Wassers des nächsten Brechers ihr Seekajak ins Trockene ziehen.
- Nun war **Peter** dran. Da er erlebte, unter welchen Umständen **Freya** den Strand erreicht hatte, war er gar nicht mehr so sicher, ob das der richtige Anlandeplatz für ihn war. Per UKW-Sprechfunk nahm er Kontakt mit **Freya** auf, die ihn trotz allem dazu überredete, zu versuchen anzulanden. Er möge nur auf ihr Signal zum Anlanden achten. Ab dann lief alles wieder vorbildhaft ab. Wohl wissend, dass die Dünung immer im Gruppen angerollt kommen, wobei nicht nur jede „siebte“ Gruppe besonders hoch aufläuft, sondern auch jede „siebte“ besonders niedrig ausfällt, beobachteten beide den Seegang und warteten und warteten sehr geduldig darauf, dass irgendwann mal, wenn auch nur für einen kurzen Moment, etwas niedrigere Dünung angerollt kam. Als es endlich so weit war, gab **Freya**, die von Land aus den Seegang besser überblicken konnte, schließlich das Okay-Zeichen zum Anlanden. **Peter** spurtete los und surfte kurz darauf problemlos durch kleinere Brecher hindurch hinauf auf den Strand. „*Lucky Peter today!*“, meinte **Freya**. Nun, jeder ist seines Glückes Schmied. Ohne die nötige Portion „Geduld“ hätte dieser Strandgang auch als „Strandung“ enden können!

Lassen wir „Daheimgebliebene“ uns überraschen, wie sich **Freya & Peter** weiter vorkämpfen werden Richtung Äquator. Am 29.2. Tourentag lief zumindest alles wieder vorbildhaft ab:

Die Wind- und Swell-Prognose (Swell = Dünung) versprach für die nächsten beiden Tage schwierige Gewässerbedingungen. Folglich blieben beide vorsichtshalber an Land, auch wenn am frühen Morgen noch alles unschwierig aussah.

Jetzt hatten sie wenigstens etwas Zeit, sich um ihre Homepage, Lebensmittelversorgung und Ausrüstung (hier: Steuerblattersatzbeschaffung) zu kümmern.

Text: U.Beier

Link:

Freya's Blog: <http://frehoffmeister.com/freyas-blog/>

s. auch: www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/120426.html

Fotos:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793986002377024866>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793996501508349986>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793983521388407410>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793983503142780290>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793982886924161954>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793982566089593026>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793981964328555906>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5789127093989938194>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5789125599751213394>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5785434202094968642>

30.09.2012 IP-X7: **Wirklich Wasserdicht?** (Ausrüstung)

In der YACHT erläutert **O.Schmidt** in dem Beitrag:

„**Dicht oder nicht?**“

die normierten Bezeichnungen für die **Schutzarten nach IP**, wobei IP für „Ingress Protection“ = „Schutz gegen Eindringen“ steht.

Das Vorliegen einer konkreten Schutzart wird wie folgt gekennzeichnet: IP-XY

Das X sagt etwas über den Schutz vor Fremdkörpern aus:

- Die höchste Stufe ist „**6**“ (= „staubdicht“). Auch bei einem Unterdruck von 20 Millibar soll kein Staub mehr ins Gerät eindringen können.

Das Y betrifft den Schutz vor Wasser:

- Ab Stufe „**4**“ (= „Spritzwasser aus jeder Richtung“) könnte es für das Küstenkanuwandern interessant werden. Wir dürfen jedoch nicht hoffen, dass ein Gerät der Stufe IP-X4 bei einem Gegenwindkurs dauerhaft Gischt und bei einer Fahrt durch die Brandung jeden Brecher aushält.
- Ab Stufe „**5**“ (= „Wasserstrahl aus jeder Richtung“) muss das Gerät 5 Minuten lang den Wasserstrahl eines Gartenschlauchs (12 Liter/Minute) aushalten.
- Stufe „**6**“ (= „Druckwasserstrahl“) schließt kurzes überfluten des Gerätes oder einen starken Wasserstrahl ein.
- Stufe „**7**“ (= „zeitweises Untertauchen“) setzt die Bedingungen der vorhergehenden Stufen nicht voraus, sondern verlangt bloß, dass das Geräte einen 30minütigen Tauchgang bis 1 m Tiefe überstehen muss. Diese Norm berücksichtigt jedoch nicht Druckunterschiede, die durch Temperaturdifferenzen entstehen können, z.B. ein von der Sonne auf 30-40° C aufgeheiztes Gerät wird bei einer Wassertemperatur von 15° C von einer Welle überspült.
- Stufe „**8**“ (= „dauerhaftes Untertauchen“) verlangt aber lediglich, dass die Anforderungen höher liegen müssen als bei Stufe „**7**“. Ein Geräte also, dass 31 Minuten bis

zu 1,10 m untergetaucht werden kann, dürfte sich folglich schon mit IP-X8 schmücken (mit X = nicht geprüft).

Fazit

„Für Geräte, die auch mal im ständigen Wasserkontakt, beispielsweise im Schlauchboot, betrieben oder aufbewahrt werden, ist selbst „7“ als höchste vollständig definierte Stufe nicht ausreichend.“

Wer also lange etwas von seinem Gerät haben möchte, sollte es nicht ungeschützt offen z.B. auf dem Kartendeck seines Seekajaks oder der Spritzdecke befestigt transportieren (z.B. **GPS-Gerät**), so dass es von jeder 40+-cm-Welle überspült werden kann. Vielmehr ist es empfehlenswert, das Gerät in eine wasserdichte Hülle zu stecken, die jedoch über einen Druck- und keinen Klettverschluss verfügt; denn Klettverschlüsse sind nicht 100%ig dicht. Wenn dann die eingedrungenen Wassertropfen in der Hülle von der Sonne aufgeheizt werden und in Wasserdampf übergehen, kann es passieren, dass das Gerät dieses feuchte Klima nicht stundenlang übersteht. Ich selber habe das schon häufiger erlebt. Meist hatte ich die Möglichkeit, während einer Pause am Strand das Gerät auszupacken und in die Sonne zu legen. I.d.R. reichte ein 15-minütiges „Sonnenbad“ aus. Es sei aber dahingestellt, ob ein solches Gerät auf Dauer immer & immer wieder solchen Salznebel übersteht.

Übrigens, ich verfügte mal über die „NIKONOS“, eine Taucherkamera von NIKON, die bis zu 50 Meter Wassertiefe aushalten sollte, richtige Pflege vorausgesetzt (z.B. nach jedem Tauchgang musste sie stundenlang gewässert werden, damit sich wohl die Salzreste auflösen, und die Dichtungsringe mussten gereinigt, z.B. von Sandkörnern gesäubert, und eingefettet werden).

Anders ist das zu beurteilen, wenn das Gerät (z.B. **Digitalkamera**) vor Spritzwasser geschützt in einer Tasche der Paddeljacke bzw. Schwimmweste gelagert und nur kurzzeitig (z.B. zum Schnappschuss) herausgeholt wird. Zumindest Kameras, die mittlerweile fast alle bis zu 10 Meter Tauchtiefe aushalten sollen, müssten das bei entsprechender Pflege schon überstehen können. D.h. überprüft also mal nach einer Küstenkanutour, wie viel Sandkörner an den Dichtungsringen der beiden Funktionsklappen eurer Kamera noch kleben, und entfernt sie spätestens vor der nächsten Tour)?!

Zum Vergleich: Zur Wasserdichtigkeit von Uhren

Ob eine Uhr wasserdicht ist, hängt letztlich von der Höhe des Wasserdrucks (gemessen in bar bzw. atm) ab, den sie für eine bestimmte Zeitdauer aushält, wobei 1 bar bzw. 1 atm dem Druck von 10 m Wassersäule entspricht. Es sollte uns jedoch bewusst sein, dass bei Schwimmbewegungen bzw. einem Sprung ins Wasser der Druck auf die Uhr höher ausfällt, als die Wassertiefe es vermuten lässt. Deshalb wird auch eine Uhr:

- die **3 bar** aushält, nur als „wasserabweisend“ eingestuft;
- die **5 bar** aushält, nur für den täglichen Gebrauch geeignet sein, d.h. sie hält gerade mal Baden, Duschen und Händewaschen aus;
- die **10 bar** aushält (entspricht dem Wasserdruck in einer Tiefe von 100 m), zum Schwimmen und Schnorcheln geeignet sein.

In Anbetracht dieser Kriterien sind wir u.U. eher in der Lage, die praktische Bedeutung von **IP-X7** einzuschätzen. Übertragen auf eine Uhr heißt das nämlich, dass sie gerade mal einen Druck von 0,1 bar aushält, und zwar 30 Minuten lang. Und Kameras, die bis 10 Meter Wassertiefe „waterproof“ sind, dürfen höchstens einen Wasserdruck ausgesetzt werden, der 1 bar nicht übersteigt.

Text: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 20/12, S.92-95 – www.yacht.de

Link:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Schutzart>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Wasserdichtigkeit>

29.09.2012 **Wassertiefen & Watthöhen lt. Seekarte** (Ausbildung)

Die Kenntnis der Wassertiefen bzw. Watthöhen sind für das Küstenkanuwandern von gewisser Relevanz, da sie z.B. etwas aussagen über mögliche Untiefen und den dadurch verursachten Seegang (hier: Grundseen; Brandung (steil oder flach auslaufend), Klapotis; Stromkabelung) bzw. über die Befahrbarkeit insbesondere von Wattflächen in Abhängigkeit von der Höhe der Gezeit.

Die auf einer Seekarte angegebenen Wassertiefen bzw. Watthöhen (hier: trockenfallende Höhe) beziehen sich auf Seekartennull (SKN) und dieses i.d.R. auf LAT (Lowest Astronomical Tide / Niedrigster (astronomischer) Gezeitenwasserstand). Die tatsächlichen Tiefen bzw. Höhen unterliegen jedoch Wasserstandsschwankungen, die u.a. abhängen:

- vom Tidenstand (tatsächlichen Gezeitenwasserstand),
- von topografischen Besonderheiten (hier: Meerengen, Buchten, Fjorde; z.B. liegt das Mittlere Hochwasser vor Gibraltar bei 0,8 m, vor Helgoland bei 3,0 m, vor Bremerhaven bei 4,5 m und vor Saint Malo bei 10,5 m),
- von astronomischen Besonderheiten (hier: Tidenarten wie Nipp-, Mitt- oder Springtide bzw. sonstigen astronomischen Konstellationen; z.B. lag vor Helgoland das Springtidenhochwasser am 7.7.12 mittags bei 3,4 m, aber noch 12 Std. früher bei 3,1 m; und das Nipptidenhochwasser lag am 15.5.12 vormittags bei 2,6 m und abends wieder bei 2,9 m).
- von der meteorologische Besonderheiten (hier: Windstärke/-richtung wie z.B. starker Wind aus Nordwest erhöht an der Küste der Deutschen Bucht den Wasserstand),
- von sonstigen Imponderabilien (z.B. der Veränderung der Wassertiefe durch verdrifteten von Sand bzw. ausgeprägten Seegang, z.B. vermindert eine 3-Meter-Dünung die Wassertiefe zeitweise um 1,5 m).

Insofern muss uns bewusst sein, dass die tatsächlichen Tiefen/Höhen zu einem bestimmten Zeitpunkt Schwankungen unterliegen, d.h. i.d.R. nicht exakt mit den Angaben der Seekarte übereinstimmen werden. Selbst wenn eine Seekarte auf dem neuesten Stand ist, kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere außerhalb der offiziellen Wattfahrwasser die Tiefen-/Höhenangaben nicht 100 %ig der Realität entsprechen und innerhalb solcher Fahrwasser immer damit zu rechnen ist, dass durch Sandtransport die Wassertiefe mal höher, aber auch mal niedriger als angegeben sein kann.

Für das Küstenkanuwandern ist das nicht weiter kritisch. Notfalls müssen schwierige Seegangsbereiche umfahren bzw. trocken gefallene Passagen zu Fuß überwunden werden, auch wenn lt. „12er-Regel“ genügend Wasser unterm Kiel hätte sein müssen:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel-II.pdf

Lediglich wer mal beabsichtigt, ein Wattenhoch zu queren:

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Wattenhoch.pdf

oder auf einer Sandbank oder am Strand zu biwakieren – was wegen der vielen Naturschutzbeschränkungen kaum noch möglich ist – sollte über die Wasserstandsveränderungen durch die Gezeiten informiert sein:

→ www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp

und sich zusätzlich vorher über den voraussichtlich zu erwartenden Wasserstand beim BSH erkundigen:

→ www.bsh.de/aktdat/wvd/wahome.htm oder Tel. 040-31903190

Für die größeren Schiffe sieht das aber schon anders aus. In der YACHT berichtet **H.Peterson** in dem Beitrag:

„Wildes weißes Wasser“

dass die Fischersleute im Wattenmeer, insbesondere in den Gatts lieber selber die Wassertiefe loten: „Auf die Tonnen verlassen wir uns nicht!“ ... letztlich weil durch die Verlagerung von Sandflächen selbst im Fahrwasser sich Untiefen bilden und somit Grundseen entstehen können, die in Verbindung mit Windsee, Strom und Seegangshöhe nicht nur ein Schiff aus dem Kurs bringen, sondern auch plötzlich auf Grund setzen können. So sank nach heftiger Grundberührung im Seegatt Accumer Ee (zwischen Norderney und Baltrum) am 26.7.12 ein niederländisches Segelboot, letztlich weil wegen der Verlagerung einer Sandbank die befahrbare Rinne außerhalb des gekennzeichneten Fahrwassers lag.

Aber das alles ist noch kein Grund, beim Küstenkanuwandern die Tiefen- und Höhenangaben in der Seekarte einfach zu ignorieren. Bis auf die eigenen Erfahrung bzw. die Erfahrungen Dritter, die kurz vorher gemacht wurden, liefert keine andere Info-Quelle zuverlässigere Informationen als die aktuell gültige Seekarte in Verbindung mit den mit Tonnen bzw. Pricken ausgezeichneten (Watt-)Fahrwassern. Wie jedoch der obige Seenotfall zeigt, sollten wir uns insbesondere im Wattenmeer nicht 100 % darauf verlassen und stets – natürlich unter Einbeziehung der Karteninformationen - vorausschauend paddeln, d.h. das Wasser vor uns beobachten, ob nicht der Seegang auf Untiefen hindeutet, die bei plötzlich höher einlaufender Windsee bzw. Dünung oder „Dampferwellen“ Grundseen entstehen lassen, die den einen oder anderen von uns zum Kentern bringen könnten.

Gerade was dieses Gefahrenpotenzial „Dampferwellen & Untiefen“ betrifft, denke ich noch mit etwas „Schrecken“ an die Fähre Hirtshals (DK) – Kristiansand (N) zurück, die uns bei der Einfahrt nach Kristiansand begegnete. Die See war nur etwas gekräuselt. Nichts deutete auf Untiefen hin. Wir näherten uns gerade der Insel mit dem Leuchtturm „Grønningen Fyr“, als die auslaufende Bug- und Heckwellen der Fähre plötzlich 2-3 Meter hoch aufstiepen und immer und immer wieder brachen. Zum Glück befanden wir uns im sicheren Bereich etwas seitab einer Untiefe, die am Rand der topografischen Kartenkopie (1:50.000) wenig auffällig eingezeichnet war. Wären wir statt nördlich südlich um diesen Leuchtturm gepaddelt, dann wären wir da mitten hineingeraten und hätten nachher sicherlich etwas zu erzählen, wenn nicht gar zu beklagen gehabt.

Quelle: YACHT, Nr. 20 v. 2012, S. 38-42 – www.yacht.de

27.09.2012 **Rund Hiddensee in 2 Tagen** (Revier/Ausland)

Gero Meinen hat dieses Jahr mit einigen Mitgliedern seines Tegler-Kanu-Vereins (Berlin) in 2 Tagen Hiddensee umrundet (ca. 55 km). Gestartet wurde vom südlich von Hiddensee gelegenen Hafen Barhöft und übernachtet nach 36 km am Ende der ersten Etappe auf dem Zeltplatz in Schaprode:

→ <http://zirpelspinner.me/2012/09/10/rund-hiddensee-september-2012/>

18.09.2012 OCEAN PADDLER: Heft 31 zur Ansicht downloadbar (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 31. Ausgabe erschienen. Sie umfasst 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut, u.a.:

- D.Wilcox: A Fyne time in Argyll – Part one: Upper Loch Fyne (S.12-18)
- L.Luddington: Sex & Slugs & Rockypools. Marine Life Discovery on the Pembrokeshire Coast (S.20-25)
- N.Cunliffe: Are you sitting comfortably? (S.26-29)
- H.Jeffs (Interview) (S.30-34)
- N.Dennis: Search and rescue: training never stops! (S.36-40)
- Chr.Salisbury: Wen the tide sit out, the table is laid! (S.42-45)
- P.Clegg: Turning in Wind (S.46-49)
- "Sea-Kayak-Guides": Classic UK Paddling Destination – Pembrokeshire (S.50-54)
- Seekajakvorstellung: Tahe Marine Coast Spirit (PE) (503x56cm; 26-28 kg) (S.56-57 / Werbung?)
- Buchvorstellung: D.Cooper, Rough Water Handling (S.58)

Das Heft ist kostenlos als PDF-Datei downloadbar:

→ <http://www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP31-bvl276smfqp2h/OceanPaddler31-apr23042012.pdf>

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

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 31/2012 – www.paddlepressmedia.com

06.09.2012 Rund Mön in ein paar Tagen (Revier/Ausland)

In KANU-MAGAZIN berichtet **Björn Nehrhoff** in dem Beitrag:

„Kreidezeit: Rund um die Insel Mön“

über eine Rundtour um die Insel Mön herum (ca. 100 km), wofür man – je nach Wetterlage, Windrichtung, Kondition & Ehrgeiz – schon 3 bis 5 Tage benötigt.

Mön zählt wohl neben Bornholm zu den interessantesten Inseln Dänemarks. Verdanken tut sie das „**Möns Klint**“, den Kreidefelsen im Osten, die direkt gegenüber – aber ca. 80 km entfernt – von den Kreidefelsen Rügens liegen.

Gestartet wurde die Tour in Klintholm Havn. Von dort aus ging es entgegen dem Uhrzeigersinn herum vorbei an den Kreidefelsen zum Zeltplatz nahe Ulvshale.

Am nächsten Tag wurde weiter gepaddelt durch den Ulvshale Løb östlich an der kleinen Insel Nyord vorbei durch die Flachwasserbereiche der Stege Bugt entlang der kleinen Insel Lingham bis zum Ort Stege und weiter durch den Ulv Sund unter der Mönbrücke hindurch vorbei an den Inseln Langö und Taerö nach Bogö. Von dort aus ging es unter dem Grönsunddamm hindurch zum Fanöfjord und danach weiter zum Zeltplatz nahe Harbölle.

Am letzten und dritten Tag wurde dann immer die Küste entlang zurück nach Klintholm Havn gepaddelt.

Der Bericht ist informativ geschrieben und enthält 9 Fotos sowie ein paar Kurzinfos. Empfohlen wird eine Karte 1:100.000 („Mön & Sydsjaelland Rundt“).

Übrigens, in seinem Buch: „Dänische Südsee – Deutsche Ostsee“ (Th.Kettler Verlag 2011) hat er ebenfalls Rund Mön ein Kapitel gewidmet (S.125-140).

Text: U.B.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 6/12, S.50-55 – www.kanumagazin.de

03.09.2012 **Hohe Paddelstütze (Video)** (Ausbildung)

Dan Caldwell bringt auf der Homepage des kanadischen ADVENTURE-KAYAK-MAGAZINE ein Video, welches uns zeigt, auf was wir zu achten haben, wenn wir die „hohe Paddelstütze“ üben und später einsetzen, um zu verhindern, beim Paddeln im Seegang das Gleichgewicht zu verlieren und zu kentern:

„Video - Learn the high brace the safe way“

<http://www.adventurekayakmag.com/blogs/flotsam-a-jetsam/features-skills/1554-video-learn-the-high-brace-the-safe-way.html> (21.06.12)

Die Filmsequenzen sehen – wie immer, wenn Experten uns einzelne Paddeltechniken demonstrieren wollen – leicht & locker aus. Um zu verhindern, dass wir beim Üben der „hohen Stütze“ gleich beim ersten Versuch kentern, gehe ich beim Üben der „hohen Stütze“ wie folgt vor:

1. Zunächst wird auf dem Land geübt: Wir setzen uns noch auf dem trockenen Strand in unser Seekajak und versuchen so lange nach links und rechts zu „kentern“ und danach zu „stützen“. Geübt wird dabei zunächst die „flache Paddelstütze“ und danach die „hohe Paddelstütze“.
2. Danach geht es ins ca. 50 cm tiefe Wasser. Dort wiederholen wir die „Trockenübungen“, nun aber im Wasser. Wir üben so lange, bis dass es uns gelingt, ohne Grundberührung flach und hoch zu stützen.
3. Nun geht es ins tiefe Wasser. Wir nehmen mit unserem Seekajak richtig Fahrt auf und üben dann das flache und hohe Stützen, und zwar erst nacheinander auf jeder Seite, dann abwechselnd hintereinander auf jeder Seite und schließlich kombiniert, und zwar wir versuchen erst flach und gleich danach – ohne erneute mit unserem Seekajak Tempo aufzunehmen – hoch zu stützen.
4. Schließlich werden beide Stützen im Stehen geübt, d.h. wenn das Seekajak keine Fahrt macht.

Rollen & Stützen

Übrigens, bei Varianten der Stütze erfordern den Einsatz des Hüftknicks. Wer schon die Rolle kann, wird relativ schnell das Stützen lernen, und wer die Stütze kann, wird schneller die Rolle lernen.

Stützen in der Brandung

Stützen müssen wir können, wenn wir nicht beim Verlust des Gleichgewichts kentern wollen. I.d.R. paddeln viele Binnenseepaddler Jahrzehnte, ohne zu kentern. Entsprechend sind sie nicht immer motiviert, die beiden Varianten der Paddelstütze zu erlernen. Anders sieht das beim Paddeln z.B. in der Brandung aus. Die Brecher wollen einem ständig aus dem Gleich-

gewicht bringen. Dann ist es von Vorteil, wenn wir gelernt haben, richtig und rechtzeitig zu Stützen:

- Paddeln wir z.B. seitwärts zur Brandungswelle, so dass die Brecher z.B. von links auf uns zugerauscht kommen, müssen wir lernen, die Stütze genau dann einzuleiten, wenn der Brecher als schäumende Welle uns erreicht hat (d.h. wir legen uns zur Welle und stützen, während der Brecher uns im selben Moment mittransportiert (→ Seitwärtssurf)). Je schneller uns die Welle mitnimmt, desto stärker können und müssen wir uns nach links ins Wasser legen.
- Während der Brecher uns seitwärts mitnimmt, verharren wir stützend in der Schräglage, und zwar solange wie die Transportkraft des Brechers anhält.
- Irgendwann nimmt jedoch diese Transportkraft ab. Das ist genau der Zeitpunkt, wo wir langsam mit Hilfe des auf dem Wasser abstützenden Paddels wieder aus der Schräglage in die Senkrechte gehen. Passiert das zu langsam, bleiben wir im Wasser hängen, versinken und kentern. Richten wir uns dagegen zu schnell auf, dreht uns der Brecher nach rechts und lässt uns dann nach rechts kentern.

Text: U.Beier

Link: <http://ger.kayakpaddling.net/?go> > Stützen und Eskimorolle
