

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 38/12-13)

(Aktuelle Infos: 16.11.12 – 15.02.13)

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

-
- 15.02.2013 Küstenkanuwanderveranstaltungen: International & National (Ausbildung)
 - 14.02.2013 Kiel – Timmendorfer Strand im Oktober (Ostsee) (Revier/Inland)
 - 12.02.2013 NORSAQ 2013 – Traditional Kayak Games (Ausbildung)
 - 10.02.2013 Adiós Ecuador – Helau Colombia: Freya Hoffmeister unterwegs durch Ecuador (363.-388. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 08.02.2013 GREENLAND GT (545x54 cm) von ZEGUL (Ausrüstung)
 - 07.02.2013 Brandungspaddeln (Ausbildung)
 - 05.02.2013 International Sea Kayak Symposium in Llançà (Katalonien/Spanien) (Ausbildung)
 - 04.02.2012 Brittany Kayak Festival in France / Bretagne (10.-18.8.13) (Ausbildung)
 - 03.02.2013 Maligiaq Padilla – ein grönländischer Kanute (Geschichte)
 - 31.01.2013 Freya Hoffmeister überquert den Äquator (378. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 28.01.2013 Grönland: Fotos satt (Revier/Ausland)
 - 19.01.2013 Freya's Stilleben: Zelt auf Sand, Kies oder Fels (Revier/Ausland)
 - 04.01.2013 Warum ein zuhause gelassenes Buch einen Seenotfall auslösen kann! (Ausbildung)
 - 30.12.2012 „Greenland Kayak Guide“ (Revier/Ausland)
 - 29.12.2012 Peruanisches Schilf-Seekajak (Geschichte)
 - 27.12.2012 „Blutiges“ Silvester? 10 Infos für lebensbejahende Kanuten (Ausrüstung)
 - 21.12.2012 OCEAN PADDLER. Heft 33 (2012) zur Ansicht downloadbar (Literatur/Links)
 - 18.12.2012 Achtung Wal & Co.! (Natur)
 - 13.12.2012 Freya Hoffmeister: X-Mas-Holiday (357. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 10.12.2012 Sardinien (Ostküste) (Italien) (Revier/Ausland)
 - 08.12.2012 9 Stirnlampen zur Auswahl (Ausrüstung)
 - 06.12.2012 Das sollte nicht unerwähnt bleiben – Freya's 349. + 350. Fahrtentag (Revier/Ausland)
 - 05.12.2012 Brandungsstart: Hinaus durch die Brecher (Ausbildung)
 - 03.12.2012 Vor der Tour steht der Start – Freya's 340. + 343. Fahrtentag (Ausbildung)
 - 01.12.2012 Anno 1877: „Ein grönländischer Jäger“ (Geschichte)
 - 30.11.2012 Geradeauslauf (Ausrüstung)
 - 25.11.2012 Stützen beim Seitwärtssurf in der Brandung (Ausbildung)
 - 18.11.2012 Team-Towing an Freya's 328. Fahrtentag (Ausbildung)
 - 17.11.2012 Welches ist die optimale Länge eines Seekajaks? (Ausrüstung)
 - 16.11.2012 Griechenland im Winter: Kefalonia (Revier/Ausland)

Anhang: Link-Sammlung

15.02.2013 Küstenkanuwanderveranstaltungen: International & National (Ausbildung)

Im In- und Ausland (z.B. Dänemark, Großbritannien, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Spanien) werden immer mal wieder Veranstaltungen für eine größere Zahl von Küstenkanuwanderinnen und –wanderer angeboten. Damit deren Ankündigungen nicht im falschen Ordner unwiederauffindbar abgelegt werden und somit bald in Vergessenheit geraten, habe ich im KANU-FORUM unter der Rubrik „KÜSTE“ einen extra Thread

„Küstenkanuwanderveranstaltungen: International & National“

eingrichtet, in dem solche Veranstaltungen aufgeführt und gesammelt werden können:

23.-30.3.13:

V. International Sea Kayak Symposium (Spanien)

Ort: Llançà, Katalonien (Costa Brava / Mittelmeer)

→ www.pagaia.cat/symposium/index.php/en/ (englischer Text)

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=28023&postcount=4>

4.-12.05.13:

Anglesey Sea Kayak Symposium 2013 (Großbritannien)

Ort: Holyhead, Anglesey (Wales)

→ <http://seakayaksymposium.co.uk/>

11.-19.05.13:

Girovagando: Lagnuna Nord – Grado bis Venezia (Italien)(ausgebucht)

Ort: Laguna di Venezia (Adria)

→ www.isa-brande.de

19.05.13:

Vogalonga di Venezia (Italien)

Ort: Venedig (Laguna di Venezia / Adria)

→ www.vogalonga.eu/

14.-16.06.13:

23. Fahrt „Rund um Poel“ (TSG Wismar)

Ort: Wismar (Ostsee)

→ holger.steinhagen@gmx.de

28.-30.6.13:

54. Internationale Woche des Kanusports Norden (WSV Norden)

Ort: Norden (ostfriesisches Wattenmeer)

→ www.wsv-norden.de

29.06. + 1.-5.07.13:

12. Hiddenseemarathon / Stralsunder Kanuwoche (SKC Stralsund)

Ort: Stralsund (Ostsee)

→ www.stralsunder-kanu-club.de/home/kanuwochen/einladung-2012.html

21.-26.07.13:

Arctic Sea Kayak Race (ASKR) (Norway)

Ort: Vesteralen/Lofoten (Nordmeer)

→ www.askr.no/

→ <http://kayakr.net/2011/11/19/arctic-sea-kayak-race/>

27.07.-4.08.13:

Seekajakwoche Salzwasserunion

Ort: Stralsund (Ostsee)

→ www.salzwasserunion.de

27.07.-3.08.13:

Zeekamp PeddelPraat (Niederlande)

Ort: Westfriesisches Wattenmeer

→ www.peddelpraat.nl > Zeekamp

→ info@pauldehaas.com

28.07-3.08.13:

Sea Challenge Fyn (Dänemark)

Ort: Svendborg, Insel Fünen (Großer und Kleiner Belt)

→ www.seachallengefyn.dk/

9.-11.08.13:

Paddeln in Wilhelmshaven und umzu (WKK-Wilhelmshaven)

Ort: Wilhelmshaven (Jadbusen)

→ vorstand@wkk-whv.de

10.-11.08.13:

Priwall Kanutentreff (VKL Lübeck)

Ort: Priwall (gegenüber von Travemünde) (Ostsee, Trave u.a.)

→ barai@t-online.de

10.-18.08.13:

3. Brittany Kayak Festival (Frankreich)

Ort: Lampaul Plouarzel (Bretagne) (ca. 30 km nordwestlich von Brest)

→ www.kayakdemer.eu/festival

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=27988&postcount=2>

18.-25.08.13: **(Veranstaltung gestrichen)**

2° Jeux NORSAQ du Kayak Traditionnel (Frankreich)

Ort: Penn-enez (Landéda / Aber Wrac'h-Küste / Bretagne)

→ www.norsaq.fr / eMail: norsaq@aol.com

→ <http://camping-penn-enez.com>

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=28069&postcount=5>

16.-18.08 2013:

10. Seekajaktreffen in Peenemünde (KSV-Wolgast)

Ort: Wolgast, Peenemünde, Insel Usedom) (Ostsee u.a.)

→ benno.schmuggerow@web.de

→ <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6324> (Infos von 2012)

8.-15.09.13:

Girovagando: Laguna Süd – Delta del Po bis Laguna di Chioggia (Italien)

Ort: Laguna di Venezia /Delta del Po

→ www.isa-brando.de

Zusammenfassung: U.Beier

Link: <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7485>

14.02.2013 **Kiel – Timmendorfer Strand im Oktober** (Ostsee) (Revier/Inland)

In KANU-SPORT veröffentlicht **Detlev Henschel** die folgende Beitragserie:

**„Sapphire Blue“ oder „Vom Winde zerlegt“
Kajak-Episoden entlang der Deutschen Küste**

Insgesamt sind seit Heft 12/12 drei Episoden erschienen und für Heft 3/13 ist die vierte angekündigt.

Das Küstenkanuwandern betrifft insbesondere der Beitrag in Heft 2/13:

„Teil III: Schleswig-Holstein: „Die Ostsee“

Hier wird sehr lebendig und humorvoll der Streckenabschnitt zwischen Kiel und Timmendorfer Strand beschrieben, den **Detlev Henschel** im Oktober 2012 im Seekajak zurückgelegt hat. Dabei ist er die ganze „Härteskala“, die die Ostsee so um diese Zeit bietet, hoch & runter und wieder hoch gepaddelt bzw. hat am Spülsaum abgewettert.

Insgesamt paddelte er in 32 Tagen von der Weser durch Ostfriesland, von Greetsiel nach Norddeich, später „per Anhalter“ zum und dann allein durch den Nord-Ostsee-Kanal, vorbei an Kiel, zum Priwall bis nach Rerik (ca. 264 km). Eine Weiterfahrt bis Warnemünde ließ jedoch die Wetterlage nicht mehr zu. Auf seiner Homepage finden wir dazu seine Tagebuchaufzeichnungen.

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 2/13, S.14-19 – www.kanu.de

Link: www.detlev-henschel.com/TGB_Sapphire.html

12.02.2013 **NORSAQ 2013 – Traditional Kayak Games** (Frankreich) (Ausbildung)

(Veranstaltung gestrichen und vermutlich auf 2014 verlegt!)

Vom 18.-25. August 2013 bietet die **NORSAQ** in Zusammenarbeit mit der französischen Seekajakvereinigung **CK/Mer** für Freunde traditioneller arktischer Kajaks ein Treffen an. Im Mittelpunkt dieser Veranstaltung stehen:

- neben der Entdeckung der Wurzeln moderner Seekajaks,
- die Information über und die Handhabung mit traditionellen Techniken (Rolltechniken, Rettungsübungen, Harpunenweit- & -zielwurf, Seilbalanceübungen, Malerei),
- Teamwettkampf (u.a. Wettfahrt über 10 km in Dreiergruppen mit Rettungs- & Rollübungen sowie Harpunenweitwurf),
- das Paddeln entlang der Aber Wrac’h-Küste.

Eigene Beiträge und Mitarbeit der Teilnehmer sind ausdrücklich erwünscht.

Folgende **Workshops** werden angeboten:

- Schreinern eines eigenen Greenland-Paddels (17.-18.8.) (90,-€)
- Schneidern eines eigenen Seesocken für das eigene Skin-on-Frame-Kajak (17.-18.8.) (60,-€)
- Schnitzen mit Knochen (20,-€)

Ort: Übernachtet wird auf dem – nur ca. 100 m vom Strand entfernt liegenden - Zeltplatz „Penn Enez“ (nahe Landéda / Aber Wrac’h-Küste / nordwestliche Bretagne): <http://camping-penn-enez.com/> (4,-€ Person/Nacht)

Kosten: Die Anmeldegebühren belaufen sich auf 60,-€ zzgl. Workshops

Infos/Auskunft: www.norsaq.fr bzw. norsaq@aol.com

Tipp: Es bietet sich an, diese Veranstaltung mit der folgenden davorliegenden Veranstaltungen zu kombinieren:

10.-18.08.13: **3. Brittany Kayak Festival**

Ort: Lampaul Plouarzel (Bretagne) (ca. 30 km nordwestlich von Brest)

→ www.kayakdemer.eu/festival

Kurzfassung: U.Beier

10.02.2013 **Adiós Ecuador – Helau Colombia: Freya Hoffmeister unterwegs durch Ecuador und Kolumbien** (363.-388. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

Am 14. Januar 2013, ihrem 363. Fahrtentag, ließ **Freya Hoffmeister** auf ihrer „Kontinental-tour“ rund Südamerika ihr drittes Land hinter sich, nämlich nach **Argentinien** und **Chile** nunmehr **Peru**. Jedoch schon am 7. Februar 2013, ihrem 387. Fahrtentag, wechselte sie hinüber nach **Kolumbien**. Dazwischen lag **Ecuador**.

Nun ist auch Ecuador abgehakt

Für die 851 km lange ecuadorianische Küstenpassage benötigte sie 25 Fahrtentage, von denen sie insgesamt 20 Tage auf dem Wasser verbrachte. Im Schnitt hat sie also je Paddeltag 42,5 km (davon 9x mit über 50 km/Tag) zurückgelegt, und zwar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,7 km/h (min. 3,9 km/h und max. 5,6 km/h).

Das Bemerkenswerte an dieser Tour war zum einen natürlich die Querung des Äquators am 29. Januar 2013, ihrem 378. Fahrtentag, und zum anderen der „Begleitschutz“ durch die ecuadorianische Navy bzw. Coastguard. Fast jeden Tag wurde sie zumindest für jeweils einige Stunden begleitet und von den 24 Nächten verbrachte sie zu ihrem eigenen Schutz 14 Nächte auf dem Gelände der Navy und 1 Nacht auf Einladung des Bürgermeisters von **La Tola** in einem Hotel.

Willkommen in Kolumbien

Nun hat sie schon ihren ersten Tag in **Kolumbien** hinter sich gebracht. Am 7.2.13 war sie um 6.40 Uhr in **La Tola (Ecuador)** gestartet. Zwischendurch gab es noch etwas Stress am Telefon; denn die versprochene Begleitung durch die kolumbianische „**Guardia Costas**“ ließ wohl etwas auf sich warten. Da sie weder über UKW-Sprechfunk noch Satelliten-Handy jemanden von der Navy erreichte, kontaktierte **Freya** ihren „Verbindungsmann“ in Dänemark, **Peter Unold**. Er bekam dann heraus, dass das Coastguard-Boot:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843397919026247186> („Guardia Coastas“)

da war, war nicht „hier“. Sie hatten sich unterwegs auf dem Meer einfach verpasst. Das ist nicht weiter verwunderlich; denn ein Abstand von 1-2 km reicht aus, um als „Women in black“ vom Dunst der Wasseroberfläche „verschluckt“ zu werden.

Als **Freya** ihr Tagespensum von 50 km überschritten hatte, passierte sie gerade das **Cabo Manglares (Kolumbien)**. Es war 17 Uhr. Zum nächsten Ort, der weit im Hinterland an einem Fluss lag, wollte sie nicht mehr paddeln. Sie hätte dann gegen die Tide ankämpfen müssen. Außerdem gab es dort im Hafen keine Navy-Station. Was tun? Freya „enterte“ ihr Begleitschiff, ein offenes Boot mit einem kleinen Unterstand für die 4-köpfige Besatzung:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843397795698721778> (An Bord)

... suchte sich im Freien auf Deck einen Koch- und Schlafplatz:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843397818154706306> (Koch- & Schlafplatz)

... und ging am nächsten Morgen, den 8.2.13, um 6.45 Uhr genau dort wieder von Bord, wo die „Jungs“ sie am Abend zuvor vom Wasser geholt hatten.

11 Stunden später landete **Freya** dann nach 51 km Paddelstrecke bei der Navy in **Tumaco** an:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843398200884888658> (Safety first)

... erledigte die Einreiseformalitäten:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843398114880831938> (“Migración Colombia”)

... und besuchte – wohl als ihren ersten kulturellen Höhepunkt - mit ihren Begleitern von der „**Guardia Costas**“ den Karnevalsumzug, der natürlich auf dem Wasser stattfand:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843398881119955362> (Carnevals de Tumaco 2013)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399074266440498> (Karnevalsparade)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399030461823170> („Schneewittchen“)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399972304630226> (Lärmende Musik)

„Be happy, don't worry!?“

Ist ein Land, das so fröhlich Karneval feiern kann, wirklich so gefährlich? Auf der gerade in Hamburg stattfindenden Reisemesse meinte ein Reiseveranstalter, der Reisen durch Kolumbien anbietet, dass nur einzelne Regionen im östlichen Hinterland von Kolumbien gefährlich seien, nicht aber der ca. 900 km lange Küstenstreifen. Nun, spätestens Anfang März, wenn **Freya** die Grenze nach **Panama** überpaddeln wird, werden wir alle klüger sein. Zumindest deutet die Ansammlung von Schmuggler-Booten, die die Navy aufbrachte und in **Tumaco** an die Kette legte, an, dass es auf dem Wasser nicht immer ganz ungefährlich zugeht:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843398367893741538> (Benzinschmuggler-Boot)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843398277442852930> (Drogenschmuggler-,U“-Boot)

Obwohl man das bei der Freundlichkeit der Leute an der Küste am liebsten verdrängen möchte:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399561734921746> (freundliche „Canadier“-Mannschaft)

Freya

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399848403876098> (Porträt)

setzt zumindest im Moment voll auf ihren "Begleitschutz" und deren "Kollegen" von der bewaffneten Zunft:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399712901819298> („Bis an die Zähne“)

Ausblick

Freyas Ziel ihrer 2. Etappe rund Südamerika ist Georgetown. Es liegt noch ca. 4.500 Paddel-Kilometer entfernt. Wenn sie weiterhin ihren Schnitt von ca. 42 km/Tag schafft und 7 von 10 Tagen in ihrem Seekajak sitzt, wird sie dieses Mal nicht schon wie im letzten Jahr Anfang Mai ihre Etappe beenden können, sondern erste Mitte Juli. Das bedeutet, dass **Freya Hoffmeister** ihren Sommerurlaub etwas kürzen muss, wenn sie Ende August 2013 ihre 3. und letzte Etappe antreten möchte, um – wie angekündigt - im Mai 2014 pünktlich zu ihrem 50sten Geburtstag (10.05.14) in **Buenos Aires** (Argentinien) die erste Umrundung von Südamerika mit einem Kajak beenden möchte.

Text: U.Beier

https://spreadsheets1.google.com/a/freya hoffmeister.com/spreadsheet/pub?hl=en_US&hl=en_US&key=0Au6UwfPB_va9dEFXMDfWtGswQXFBWlqzT2VNdTQxcUE&single=true&gid=0&output=html (Freyas Tourentabelle)

<http://freya hoffmeister.com/2013/02/11/fri-0802-2013-day-388/> (Fahrtag # 388)

<http://freya hoffmeister.com/2013/02/12/sat-0902-2013-day-389/> (Fahrtag #389)

08.02.2013 **GREENLAND GT** (545x54 cm) von ZEGUL (Ausrüstung)

Im KAJAK-MAGAZIN veröffentlicht **Björn Nehrhoff von Holderberg** den folgenden Beitrag:

„Zegul Greenland GT: Voluminöser Allrounder in Greenland-Style-Optik“

In dem Bericht stellt er den „Greenland GT“ vor und deutet seine Fahreigenschaften an.

„Greenland GT“: (Knickspant/Skeg) (Zuladung: 135 kg)

Grundmaße: 545x54 cm; ca. 17-24 kg; ??? Liter Vol.; starre Schenkelstützen

Sitzluke: 82x45 cm (Außenmaße?)

elastische Gepäckklukendeckel: Ø 24 cm Bug / Ø 15 cm Tagesluke (hinten) + Oval: 44x26 cm Heck

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

Vom Namen her besteht eine Verwandtschaft zu den beiden folgenden Modellen von ZEGUL (früher unter der Marke „TAHE“ geführt):

„Greenland“: (Knickspant/Skeg) (Zuladung: 100 kg)

Grundmaße: 543x50 cm, ca. 16-22 kg; ca. 224 Liter Vol.

Sitzluke: 47x39 cm (Innenmaße); 22 cm Innenhöhe vorne / 13 cm Außenhöhe hinten

elastische Gepäckklukendeckel: Ø 24 cm Bug / Ø 24 cm Heck

„Greenland T“: (Knickspant/Skeg) (Zuladung: 135 kg)

Grundmaße: 545x53 cm; ca. 17-24 kg; ca. 250 Liter Vol.; starre Schenkelstützen

Sitzluke: 78x40 cm (Innenmaße); 26 cm Innenhöhe vorne / 15 cm Außenhöhe hinten

elastische Gepäckklukendeckel: Ø 24 cm Bug / Ø 15 cm Tagesluke (hinten) + Oval: 44x26 cm Heck

Der Unterschied dieser 3 Seekajaks liegt hauptsächlich im Volumen. Während die beiden als erstes auf dem Markt gekommenen Boote mit ca. 224 Liter Volumen und ca. 250 Liter Volu-

men noch sehr dicht beieinander liegen und der Volumenklasse „XS“ zugeordnet werden können (→ nasslaufend, wenig Windwiderstand, eher geeignet als „Rollmaschine“ und nichts für Gepäcktouren), gehört der „**Greenland GT**“ einer höheren Volumenklasse an.

Leider erfahren wir jedoch aus der Homepage www.zegulmarine.com nichts über das Volumen, sondern nur etwas über die (max.?) Zuladung („approx. Capacity“) (→ 135 kg). Und auch der Autor dieses Berichts macht sich nicht die Mühe, das neueste Seekajak von Zegul/Таhe auszulitern. Schade, handelt es sich doch um eine zentrale Maßangabe, die man z.B. mit Hilfe einer geeigneten Wasseruhr (für ca. 15,- Euro) ermitteln kann.

Dem Leser dieses Berichts bleibt also nichts anderes übrig, als aus der Überschrift des Artikels „*Voluminöser Allrounder*“ und aus dem konkreten Hinweis des Autors „*Das Cockpit bietet wirklich viel Platz für große Paddler. Mit meinen 189 cm bekomme ich die Beine ohne Änderung der Sitzposition heraus und herein.*“ in Verbindung mit dem vagen Hinweis „... das ausgeprägte Volumen sorgt dafür, dass mit dem GT auch längere Touren mit mehr Gepäck durchgeführt werden können.“ auf das tatsächliche Volumen zu schließen.

Dabei könnte die Angabe über die (max.?) Zuladung/Kapazität/Tragfähigkeit von 135 kg einen weiteren Hinweis liefern?! Wenn man aber berücksichtigt, dass beim „**Greenland**“ (ca. 224 Liter Vol.) die Zuladung lt. Hersteller bei 100 kg und beim „**Greenland T**“ (ca. 250 Liter Vol.) bei 135 kg liegen soll, dann dürfte beim „**Greenland GT**“, dessen Zuladung ja lt. Hersteller ebenfalls bei 135 kg liegt, das Gesamtvolumen keine 275 Liter übersteigen ...wenn, ja wenn nicht ein anderes Seekajak von ZEGUL, nämlich der „**Baidarka**“ (548x55 cm; ca. 357 Liter Vol.) lt. Hersteller eine Zuladung von 140 kg hätte. Nun, irgendwas stimmt hier nicht mit den Daten von ZEGUL. Wahrscheinlich wurden die Werte für die maximale Zuladung nur geschätzt, wobei diese Schätzung wohl stark von dem Wunsch beeinflusst wurde, dass möglichst viele Kanuten diese Kajaks als für sich geeignet ansehen sollen.

Es ist bedauerlich, dass eine Fachzeitschrift, die ja in erster Linie von ihren Lesern lebt, hier für so wenig Aufklärung sorgt. Natürlich möchte der Leser etwas über die Fahreigenschaften eines Seekajaks erfahren, aber technische Daten sollten sich nicht nur auf Länge und Breite von Kajak und Sitzluke beschränken. Weitere Daten sind wünschenswert (z.B. Volumen und Volumenverteilung auf Bug und Heck, tatsächliches Gewicht, Innenmaße für die Sitzluke (und zwar: Länge/Breite, Innenhöhe vorne, Außenhöhe hinten), Wasserlinienlänge, Wasserwiderstand). Der us-amerikanische SEA KAYAKER zeigt mit seinen Testberichten („Kayak Reviews“), dass das möglich ist. Leider hat sich das bei KAJAK-MAGAZIN; KANU-MAGAZIN, KANU-SPORT und OCEAN PADDLER noch nicht herumgesprochen.

Genug der „Datenschelte“, welche (Fahr-)Eigenschaften hat nun lt. **Björn Nehrhoff von Holderberg** der „**Greenland GT**“?

Folgendes ist hier erwähnenswert:

- „Ein Allrounder für große und schwere Paddler ...“
- Die Sitzluke ist so groß, dass „das Paddeln in sportlicher Rennposition mit den Knien nach oben möglich ist.“
- „Die Schenkelstützen ... bieten gleichzeitig angenehmen Halt, wenn er benötigt wird.“ Leider wird versäumt zu bemängeln, dass die Schenkelstützen starr und nicht verstellbar sind. So versäumt der Hersteller, dass auch kleinere Kanuten über festen Schenkelhalt verfügen können.
- „Angekantet bis zum Süllrand dreht es ... willig und schnell.“
- „... das Boot ist (mit seinen 545 cm Länge) kein Renner, denn dafür sind die Überhänge an beiden Enden zu lang.“ Aber auch der „ausgeprägte Kielsprung“ hat einen bremsenden Effekt, zu Gunsten einer besseren Drehfreudigkeit.
- Tourengeschwindigkeit: „5 bis 6 km/h“, max. „8 km/h“.
- Sprintgeschwindigkeit: „etwa 10,5 km/h (GPS-Messung)“.
- Das verstellbare „Skeg funktioniert tadellos“.

- In kleinen Wellen platscht und spritzt es.
- „Gute Manövrierfähigkeit in der Brandungswelle.“
- „Bei Rollen über das Achterdeck (stört) ein ziemlich hoher hinterer Süllrand.“ Leider gibt es keine Info darüber, wie hoch der hintere Süllrand ist. Der Hersteller verspricht wohl, den Süllrand hinten niedriger einzubauen, was u.U. dazu führen könnte, dass dann die Spritzdecke hinten nicht mehr so leicht zu befestigen ist.
- „Die Verarbeitung ist durchweg sehr hochwertig.“
- Zum „Glück“ fehlt ein Hinweis auf die fehlende Gepäckluke auf dem Kartendeck, erschwert bzw. verhindert doch eine solche Luke den Einbau einer Fuß- bzw. Handlenzpumpe, was für das Küstenkanuwandern ein Sicherheitsmanko darstellt.

Der Autor – ein erfahrener Küstenkanuwanderer und „Haus“-Autor von KAJAK-MAGAZIN – ist also voll des Lobes. Leider berichtet er nicht, bei welchen Gewässerbedingungen er mit wie viel Gepäck gepaddelt ist. Außerdem wäre es interessant gewesen zu erfahren, wie das seine Lebensgefährtin, die ja auch eine Küstenkanuwanderin ist, sieht.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 2/13, S.94 – www.kajak-magazin.com

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

07.02.2013 **Brandungspaddeln** (Ausbildung)

Die Beherrschung des Paddelns in der Brandung ist eine wichtige Voraussetzung für das unbeschwerte Küstenkanuwandern. Wenn wir wissen, wie in der Brandung zu paddeln ist, brauchen wir uns nicht mehr so viele Gedanken darüber machen, was ist, wenn der Wind zunimmt und die Gewässerbedingungen kritischer werden, vorausgesetzt wird sind ansonsten seetüchtig.

Im Folgenden soll vorgestellt werden, durch was Brandung erzeugt wird und wann welche Brandungsbedingungen vorliegen. Anschließend sollen die Probleme aufgezeigt werden, mit denen wir konfrontiert werden, wenn wir durch Brandung hinaus aufs Meer starten wollen.

1) **Brandungsbedingungen**

Brandung kann entstehen durch:

- **Windsee:** Sie wird vom aktuellen Wind erzeugt. Es rollt dann in steter Regelmäßigkeit und dicht hintereinander eine Welle nach der anderen Richtung Strand. Wenn die Wassertiefe abnimmt, beginnen sich die Wellen aufzusteilen und schließlich zu brechen. Windsee ist vorhersehbar und berechenbar und Wassertiefen auch. Die Windsee wird von der Windstärke (ab 3-4 Bft. Wind beginnt die Brandung schwieriger zu werden) der Windwirkdauer und dem Fetch (Windwirklänge) bestimmt. Sie beginnt sich aufzusteilen und anschließend zu brechen, wenn die Wassertiefe die halbe Wellenlänge unterschreitet. Schon wenn wir im ablandigen Bereich z.B. einer Insel bzw. Landzunge paddeln, sollte uns bewusst sein, dass wir im auflandigen Bereich der Insel bzw. Landzunge mit Brandungsbedingungen zu rechnen haben.
- **Dünung:** Es handelt sich hierbei um die Windsee vergangener Tage, deren Wellen große Strecken überwinden können und langsam auslaufen. Sie rollt in mehr oder weniger großen Abständen in Gruppen an den Strand, wobei die Höhe der Dünung wechselt, d.h. nach einer Serie höherer Dünung folgt eine Serie niedrigerer Dünung. Dazwischen liegen immer wieder mehr oder weniger kurz anhaltende Phasen, während denen keine Dünung einläuft.

Dünung ist für uns Küstenkanuwanderer nur bedingt vorhersehbar und – zumindest an Nord-/Ostsee - kaum berechenbar; denn der Seewetterbericht der Nord- und Ostsee weist nicht explizit auf die Dünung hin. Er nennt lediglich die Höhe der Windsee. Wir müssen daher entsprechend vorsichtig unsere Tour entlang eines Küstenstreifens planen. Liegt vor einer solchen Küste eine z.B. über 500 km lange Wasserfläche und herrschten die Tage vorher stärkere Winde die über diese Wasserfläche Richtung unseres Küstenstreifens wehten, kann Dünung nicht ausgeschlossen werden, auch wenn momentan Flaute herrscht. Bevor wir entlang eines solchen Küstenabschnitts paddeln, ist daher schon von weitem zu prüfen, ob dort Dünung anrollt und ob die dabei erzeugte Brandung bzw. Grundsee von jedem Mitpaddler auch beherrscht werden kann. Wenn wir unsicher sind, sollten wir beim Eingang in den Dünungsbereich anlanden, um von einem erhöhten Standpunkt aus die Gewässerbedingungen zu beobachten und abzuschätzen.

Brandung beeinflusst in starkem Maße die **Gewässerschwierigkeiten**. Diese sind abhängig:

- von der Höhe der Windsee bzw. Dünung,
- ob die Brandung zugleich auf Windsee und Dünung zurückzuführen ist,
- und ob Windsee und Dünung aus unterschiedlicher Richtung angeweht bzw. gerollt kommen.

Je mehr dieser Bedingungen zutreffen, desto mehr haben wir mit dem Seegang zu „kämpfen“. Der letzte Punkt macht sich jedoch direkt am Strand nicht so sehr bemerkbar, denn dort laufen die Wellen stets parallel zum Strand an. Aber schon etwas weiter draußen können wir ein Gemisch aus Windsee und Dünung erleben, welches zu besonders unruhigem und unberechenbarem Seegang führen kann (→ Kreuzsee).

Die Brandungsverhältnisse werden auch vom **Meeresuntergrund** gestimmt:

- Trifft die Windsee bzw. Dünung auf eine **Steilküste**, brandet es erst kurz vorm Kliff/Steilhang. Freiwillig sollten wir in diese Zone nur bei „Ententeichbedingungen“ hinein paddeln. Wer bei kritischem Seegang als Kenterbruder dort mit seinem Seekajak hineintreibt, wird auf den Fels geschleudert und befindet sich in Lebensgefahr. Wer zu wenig Abstand zu diesen Brechern hält, gerät in die von der Steilküste reflektierten Brecher, u.U. genau dann, wenn diese auf den nächsten anrollenden Brecher treffen. Beim Zusammenklatschen der beiden Wellen, wird das Wasser senkrecht in die Luft geschleudert (→ Klapotis). Kein Küstenkanuwanderer kann dann mehr sicher sein, solch ein Seegang ohne Kenterung zu überstehen. Aber auch der, der genügend Abstand hält, wird mit dem Seegang zu kämpfen haben; denn dort laufen nämlich z.B. nicht nur aus unterschiedlichen Richtung Windsee & Dünung Richtung Steilküste (→ Kreuzsee), sondern quasi als Schwierigkeitsgradsteigerung wird dieses Wellengemisch sofort wieder von der Steilküste reflektiert (→ reflektierende Kreuzsee).
- Liegt eine **Felsenküste** vor uns, also ein Gemenge an Felsen, die nicht nur den Strand voll bedecken, sondern auch überall im Wasser und unter Wasser verteilt sind, dann ist Anlanden nur bei wenig Seegang (z.B. Flaute bzw. ablandigem Wind) oder hinter größeren Felsklötzen bzw. in verwinkelten Buchten möglich. Je größer der Seegang wird, desto besser müssen wir in der Lage sein, unser Seekajak punktgenau zu steuern, wenn wir in solchen Bereichen paddeln bzw. gar anlanden wollen. Grundsätzlich ist für einen erfahrenen Küstenkanuwanderer eine solche Felsenküste ein aufregendes Revier, denn in allen Richtungen werden von den unzähligen Fels Hindernissen die anrollenden Wellen reflektiert. Zusätzlich explodiert dazwischen immer mal wieder das Wasser, weil sich über einer nicht sichtbaren Untiefe aufbäumen (→ Grundsee). Diese Grundseen entstehen aber nicht zufällig und unerwartet; denn wer das Wasser vor sich beobachtet, wird feststellen, dass sich an bestimmten Stel-

len nicht ständig, aber öfters Grundseen bilden. Bei der aktuellen Routenplanung durch einen solchen Felsengarten (→ rock hopping) sollten daher solche Stellen unbedingt umfahren.

- Handelt es sich bei dem vor einem liegenden Küstenabschnitt um einen **steilen Sandstrand**, bildet sich ungünstigstenfalls nur ein einziger Brecher. Das bedeutet, dass die ganze Kraft, die in der anrollenden Welle steckt, von einem einzigen Brecher freigesetzt wird (→ Dumper). Gerät ein Faltboot in einen solchen Brecher, würde es von den Wassermassen zerdrückt werden. Bei einem Plastik-Seekajak könnte die Spritzdecke aufgerissen und die Sitzluke mit einem Sand-Wasser-Gemisch gefüllt werden.
Ein kontrolliertes Starten bzw. Anlanden ist bei solchen Dumperbedingungen nicht möglich. I.d.R. schlägt sowohl beim Starten als auch beim Anlanden das Seekajak sofort quert und kullert dann samt Kenterbruder mit jedem Brecher den Strand hoch und runter, bis das Dritte einen aus dieser miesen Lage befreien. Versucht der Kanute sich aus dieser Lage selber zu befreien, ist nicht auszuschließen, dass er vom eigenen Seekajak umgehauen und überrollt wird sowie anschließend vom Rücksog des Brechers zurück ins Wasser gespült wird!?
- **Läuft der Strand flach aus**, rollen i.d.R. mehrere und immer kleiner werdende Brecher Richtung Strand, d.h. die Kraft der anrollenden Welle verteilt sich auf mehrere kleinere und daher weniger wuchtige Brecher. Beim letzten Brecher vor dem Strand schwappt das Wasser schließlich weiß aufschäumend mehr oder weniger weit den Strand hoch. Anschließend fließt das Wasser mit großem Sog wieder solange zurück, bis es auf das Wasser des nächsten Brechers trifft.

Wenn ein Starten & Anlanden in der Brandung möglich ist, dann bei flach auslaufenden Stränden ... aber wann beginnt der Übergang zum steilen Strand? Letztlich hängt es von der Höhe und der Wucht der Brecher, aber auch von der Geschicklichkeit, Kraft und Glück ab, ob einem die Befahrung gelingt.

Übrigens, je nachdem wie flach der Strand ins Meer hinaus läuft und ob unterwegs Sandbänke sich bilden (→ Untiefen), können sich mehrere Brandungsketten bilden, die es als Küstenkanuwanderer gilt, hintereinander zu durchpaddeln, sofern er nicht bereit ist, parallel zwischen zwei Brandungsketten am nahen Strand entlang zu paddeln.

2) Solo-Start durch die Brandung

Solo gestartet werden kann auf mehrfache Weise, z.B. per

1. Rampenstart: Wir legen unser Seekajak parallel zur „Rampe“ (hier: Steg, Böschung, Felsen, Hafenummauer) und steigen mehr oder weniger geschickt bzw. elegant ein, ohne dabei zu kentern, letztlich um zu verhindern, dass wir beim Einsteigen nass werden.
2. Nassstart: Wir tragen bzw. ziehen das Seekajak ins knietiefe Wasser, positionieren es zwischen unsere Beine und setzen uns in die Sitzluke, bevor wir unsere Beine dann nachziehen, letztlich um zu verhindern, dass das Unterwasserschiff durch Grundberührung verkratzt wird.
3. Hangstart: Wir legen das Seekajak an einem Hang (hier: Felsen, Böschung) ab, schließen die Spritzdecke und rutschen den Hang hinunter ins Wasser.
www.youtube.com/watch?v=HbkXw5RcL9Y (Hangstart über Felsen)
4. „Robbenstart“: Wir legen das Seekajak so im Strandbereich ab, dass es nicht mehr aufschwimmt, wenn wir uns hineinsetzen, dann schließen wir die Spritzdecke und

„robben“ mit dem Paddel in einer Hand los, und zwar so, dass wir uns abwechselungsweise mit einer Hand bzw. mit dem Paddelblatt auf dem Grund nach vorne Richtung Meer abstützen.

Wenn wir durch die Brandung solo hinaus aufs Meer paddeln wollen, dann erfolgt das i.d.R. per „**Robbenstart**“. Wenn die Brandung nicht bis an den Strand reicht, kann auch ein **Nassstart** versucht werden.

Der „**Robbenstart**“ solo durch die Brandung ist nicht immer ganz einfach. Schon ein nur 50 cm hoher Brecher, der auf den Strand spült, kann einem Schwierigkeiten bereiten, und zwar aus vier Gründen:

- 1. Der heranstürzende Brecher hat so viel Wucht, dass wir in unserem Seekajak sitzend immer wieder zurück an den Strand gespült werden.** Um das zu verhindern, ist es wichtig:
 - (a) beim Nähern des Brechers mit voller Kraft vorwärts zu paddeln,
 - (b) und beim Durchlauf des Brechers den Oberkörper nach vorne zu neigen und nicht voll aufzurichten, um den Brecher weniger Widerstand zu bieten,
 - (c) und zugleich das Paddel nicht über den Kopf, sondern stattdessen ein Paddelblatt im Wasser zu halten, damit ein möglicher Rückwärtssurf gestoppt oder zumindest abgebremst werden kann.Dabei ist auf das richtige Timing zu achten. Wir sollten also nicht gerade dann durch einen Brecher paddeln, wenn er am größten ist.
- 2. Der Brecher zieht nach seinem Durchlauf stets soviel Wasser vom Strand ab, dass es uns nicht möglich ist, unser Seekajak vom Strand zu lösen und aufschwimmen zu lassen.** Die Folge: Der nächste Brecher transportiert uns und unser Seekajak noch ein Stück weiter hinauf auf den Strand, bevor wir überhaupt unsere Chance zum Starten nutzen können.

Übrigens, besonders schwierig wird es für jene Kanuten, deren Seekajaks über ein Heck verfügen, welches sich regelrecht im Sand „festkrallen“ kann. Das trifft z.B. für feste Flossen zu oder eine nicht im Heck integrierte Unterheckflossensteueranlage, ein Steuerblatt aus verbiegbarem Hartgummi (sog. Activ-Rudder bei den finnischen Seekajaks von Kajak-Sport/Miks-Kayaks) oder ein Steuer, dessen tiefster Punkt unter der Kiellinie liegt (so etwas finden wir bei manchen LETTMANN-Seekajaks); denn solche nach unten ragenden Enden verankern sich regelrecht im Untergrund und erschweren das Rutschen des Seekajaks ins Wasser.
- 3. Wenn wir unser Seekajak nicht genau senkrecht gegen die einlaufenden Brecher ausrichten, treibt es in der Regel quer zum Brecher.** Dann müssen wir entweder im Seekajak sitzenden versuchen, es wieder senkrecht zum Brecher hin auszurichten (→ am leichtesten wird es uns gelingen, unser Seekajak wieder hin zum Brecher zu drehen, wenn wir es auf die Seite legen (kanten)), oder wir müssen aussteigen, es im Stehen wieder ausrichten, erneut einsteigen und nochmals versuchen zu starten.

Bei kleinerer und weniger wuchtiger Brandung gelingt es erfahrenen Kanuten manchmal, in ihrem Seekajak sitzend ihr Boot statt vorwärts rückwärts zum Brecher auszurichten und folglich rückwärts durch die Brandung hinaus zu paddeln!
- 4. Besonders schwierig wird uns das Ausrichten des Seekajaks fallen, wenn die Brecher etwas seitwärts einlaufen bzw. wenn das Wasser seitwärts am Strand entlang strömt,** was auf die Tiden- bzw. Bodenverhältnisse vor Ort zurückgeführt werden kann.

Brandungsprophylaxe

Haben wir Start-Schwierigkeit, bietet es sich u.U. an:

- **einen anderen Startplatz auszusuchen**, wo der Strand weniger steil ist und die Brecher weniger wuchtig, weniger seitwärts einrollen bzw. wo die Strömung geringer ist;
- - sofern es sich um ein Tidengewässer handelt - **etwas früher oder später zu starten**, denn im Verlauf der Dauer (hier: Steig- bzw. Falldauer) einer Tide ändert sich die Wucht der Brecher, und zwar zum einen weil die Tidenströmung nicht immer gleich stark ist, und zum anderen weil tidenbedingte Wasserstandsschwankungen zur Änderung der Strandverhältnisse führen können (hier: flacher bzw. steiler Strand);
- - sofern die Brandung in Ketten vor dem Strand liegt und das Wasser anfangs nicht zu tief ist – **unser Seekajak durch die erste Brandung zu treideln und dann erst einzusteigen**, um anschließend mit Kraft und Tempo die nächste Brandungskette in dem Moment durchzupaddeln, wenn die Brecher gerade mal weniger hoch sind.
<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7326>

Abgesehen davon sollte wir bei einer Tour unter Brandungsbedingungen in Erwägung ziehen nur an solchen Streckenabschnitten **zu rasten bzw. zu übernachten**, wenn wir uns sicher sind, dass beim Starten nach der Pause bzw. am nächsten Tag keine schwierigen Brandungsbedingungen vorherrschen werden. D.h. wir sollten solche Plätze meiden, bei denen bald:

- höhere Dünung (ab 50 cm) einlaufen könnte, bzw.
- - lt. Seewetterbericht - der Wind mit mehr als 3-4 Bft. auflandig blasen könnte.

Sonst erleben wir vielleicht das, was **Freya Hoffmeister** am 23.01.13 bei ihrer Tour rund Südamerika passiert ist:

<http://freyahoffmeister.com/2013/01/26/wed-2301-2013-day-371/>

Unterwegs mit Freya irgendwo an der Küste Ecuadors

*An dem Tag rollte eine nicht weiter kritisch erscheinende Dünung an den Strand von Ecuador. Der Untergrund entlang der pazifischen Küste Südamerikas war bislang so, dass **Freya** ihr Seekajak vor der ersten Brecherkette ins Wasser ziehen konnte, und zwar so, dass es keine Grundberührung mehr hatte. Dort nahm sie in ihrem Boot Platz und wartete nun den Moment ab, bis die Dünung etwas schwächer anrollte, dann startete sie mit voller Kraft voraus hinaus durch die erste Brecherkette, anschließend nach entsprechend nötiger Wartezeit durch die zweite Brecherkette ... bis sie draußen außerhalb der Brandungszone auf Kurs gehen konnte.*

Schon als sie sich an ihrem 372. Fahrtentag in ihre Sitzluke setzte, merkte Freya, dass der Bereich zwischen Strand und erster Brecherkette nicht tief genug war. Die Folge: Ihr Seekajak konnte nicht aufschwimmen und Freya nicht auf Warteposition gehen, um dann bei entsprechend niedriger Dünung sofort durchzustarten. Stattdessen wurde sie vom rücklaufenden Wasser in den nächsten Brecher gezogen und dann immer und immer wieder zurück an den Strand gespült. Zweimal kenterte sie sogar und zerrt sich dabei den Hals. Also musste sie immer wieder und wieder aussteigen, die Sitzluke vom sandhaltigen Wasser befreien. Anschließend begann alles von vorne. Zwischendurch versuchte ein Marineoffizier, ihr Starthilfe zu geben. Aber auch das half nichts; denn er verpasste es jeweils, sie rechtzeitig und mit genügend Schwung Richtung Brecher zu schieben. Schließlich treidelte sie, denn der Strandbereich war recht flach, durch die erste Brecherkette, schwang sich danach in ihr hoch auf schwimmendes Seekajak und paddelte hinaus, so wie sie es früher häufiger gemacht hatte. Manchmal musste das wegen der anrollenden Brecher so schnell gehen, dass sie weder die Zeit hatte, ihre Beine in die Sitzluke zu stecken noch die Spritzdecke zu schließen. Hauptsache sie kam durch die Brecher. Draußen hinter der Brandung konnte sie dann immer noch ihre Sitzluke lenzen.

3) „Anschub- & Anschupshilfe“ durch die Brandung

... und was ist, wenn einem Solo-Paddler der Start durch die Brandung nicht gelingen will, so sehr:

- er sich auch abmüht,
- er auch andere Strandabschnitte in der Nähe nach leichteren Brandungsbedingungen absucht,
- er sich auch Zeit nimmt, in der Hoffnung dass während der Dauer einer Tide sich die Brandungsbedingungen abnehmen.

Nun, wir könnten die Meinung vertreten, dass ein Küstenkanuwanderer, der nicht allein durch die Brandung paddeln kann, so lange an Land bleiben sollte, bis die Brandungsbedingungen einen Solo-Start ermöglichen!

Gilt das auch bei „Gruppenfahrten“? D.h. dürfen einem die Mitpaddler beim Start durch die Brandung nicht helfen? Aber welche Bedeutung hätte solch eine Ansicht auf den Gruppenzusammenhalt? Hieße es doch, dass die leistungsfähigeren Kanuten auf Tour gehen und ihre „schwächeren“ Mitpaddler zurücklassen dürften!? Okay, bei einer Tagestour wäre solch eine Auffassung diskutabel; denn abends wäre die Gruppe wieder vollständig am Strand versammelt! Wenn jedoch über mehrere Tage Strecke gepaddelt werden sollte, können jedoch die „Schwachen“ nicht einfach zurückgelassen und sich selbst überlassen werden!?

D.h. bei mehrtätigen Touren entlang der Küste, muss sich die Gruppe etwas einfallen lassen. Folgende Alternativen sind abzuwägen:

- **Die geplante Tourenetappe wird abgesagt.** Es wird ein „Ruhetag“ mit Standquartier eingelegt, wobei den „brandungstüchtigen“ Kanuten jedoch zugestanden wird, eine „Spritztour“ zu unternehmen.
- **Die geplante Tourenetappe wird umgelegt.** Die Seekajaks werden auf die Bootswagen gepackt und es wird – sofern möglich - hinüber zu einem anderen Küstenabschnitt gerollt, wo keine Brandungsbedingungen herrschen.
- **Die geplante Tourenetappe wird beibehalten.** Den „Schwächeren“ wird Starthilfe durch die Brandung angeboten, aber nur dann, wenn die Gruppe sich sicher ist, dass alle Teilnehmer nicht nur draußen vor dem Strand die Brandungsbedingungen beherrschen, sondern auch am Ende der Tagesetappe wieder sicher durch die Brandung anlanden können.

Wie sieht nun solch ein Gruppen-Start durch die Brandung aus? Wenn alle wollen, dass möglichst zügig gestartet werden soll, dann bietet es sich nicht an, nur den „Schwächeren“ Starthilfe zu geben und die anderen sich selbst zu überlassen; denn ein Brandungsstart kostet Kraft und ein gescheiterter Brandungsstart kostet viel Kraft. Wer zwei- - dreimal vergeblich versuchte, hinaus durch die Brandung zu kommen, dem fehlt schließlich auch die Kraft, um nun mit Starthilfe den vierten Versuch zu vollenden. Abgesehen davon kosten solche Fehlstarts nicht nur viel Kraft, sondern auch viel Zeit (→ Klarmachen des Seekajaks nach einer Kenterung, Fertigmachen zum nächsten Start). Außerdem ist eine Kenterung beim Starten durch die Brandung nicht ganz ohne Risiko (→ Verletzung von Armen, Oberkörper bzw. Kopf).

Deshalb empfiehlt es sich bei Gruppenstarts durch die Brandung, dass jeder Kanute von einem Mitpaddler Starthilfe erhält ... bis schließlich nur noch einer übrig bleibt. Das sollte ein sehr leistungsfähiger Kanute sein, für den die folgende „Regel“ gilt:

- **„Last out“:** Beim Start durch die Brandung steigt der leistungsfähigste Kanute als letzter in sein Seekajak, und zwar nachdem er den anderen Starthilfe gegeben hat.

denn vom „leistungsfähigsten“ Kanuten kann am ehesten erwartet werden, dass es ihm gelingen wird, auch ohne Hilfe Dritter durch die Brandung hinaus aufs Wasser zu kommen. Das bedeutet natürlich nicht, dass der „leistungsfähigste“ Kanute allein für die Starthilfe zuständig ist. Nein, solange andere Kanuten noch am Strand sind, sollte auch sie aktiv beim Starten ihre Hilfestellung anbieten. Und ... jeder andere, der starten will, sollte diese Hilfestellung auch annehmen, und zwar um solchen einen Startvorgang ohne viel Zeit- & Kraftverlust und ohne zusätzlichem Gesundheitsrisiko zum Abschluss zu bringen.

Starthilfetipps

Auf was ist zu achten, wenn wir einem Kanuten beim Start durch die Brandung helfen wollen:

- Das Seekajak des Kanuten soll so zur Welle und zur Strömung ausgerichtet werden, dass es nicht quer treibt. Dabei ist es meist hilfreich, wenn das Seekajak noch nicht ganz aufschwimmt.
- Der Helfer hält dabei das Seekajak möglichst am Heck fest. Notfalls muss ein zweiter Helfer am Bug des Seekajaks das Quertreiben verhindern.
- Das Seekajak wird erst dann ins tiefere Wasser geschoben und sehr kräftig beschleunigt, wenn die Brandung etwas weniger stark angerollt kommt und der letzte Brecher schon vollständig gebrochen ist und sein Wasser beginnt, den Strand hochzuspülen.
- Scheitert der Startvorgang und schlägt das Seekajak quer, ist unter allen Umständen darauf zu achten, dass der Helfer sich nicht im Wellenlee des Seekajaks aufhält; denn ungünstigstenfalls könnte sonst der nächste anrauschende Brecher das quer getriebene Seekajak auf den Helfer spülen. Ein Beinbruch ist dann nicht mehr auszuschließen.

Wie eine solche Starthilfe bei härteren Brandungsbedingungen aussehen kann, ist den folgenden 4 Fotos zu entnehmen. Sie zeigen **Freya Hoffmeister** beim Brandungsstart anlässlich ihrer Umrundung der Südinsel von Neuseeland (2007):

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums?banner=pwa&gpsrc=pwr1#photos/112133179186774955122/albums/5605043255880733537/5605043251759197010>

(Am rechten Rand ist der Pfeil anzuklicken, um sich die nächsten 3 Fotos anzuschauen!)

4) „Schlepphilfe“ durch die Brandung?

Im SEEKAJAK (Nr. 132/12, S.32-33) schlägt **Kai Urban** in dem folgenden Beitrag:

„Den Letzten beißen die Hunde ...

Hilfe beim Brandungsstart – ein Erfahrungsbericht“

vor, für den Fall, dass wir nicht in der Lage sind, einem Kameraden per **„Anschubs- & Anschupshilfe“** den Start durch die Brandung zu erleichtern, es einmal mit **„Schlepphilfe“** zu versuchen. Auf diese Weise könnte z.B. erreicht werden, dass der „letzte“ Kanute, der vorher all seinen Mitpaddlern Starthilfe gewährt hat, nun gemäß der Regel **„Last out“** nicht als „Letzter“ beim Brandungsstart allein auf sich selber gestellt ist, d.h. allein auf seine Kraft, seine Geschicklichkeit und sein Glück angewiesen ist.

Vorgeschlagen wird Folgendes:

- Der „vorletzte“ Kanute verbindet, bevor er vom „Letzten“ in die Brandung geschoben wird, zwei Schleppleinen miteinander (zusammen ca. 16-24 m lang), bindet diese am

Seekajak des „Letzten“ fest und lässt sich dann vom „Letzten“ in die Brandung schieben.

- Der „Vorletzte“ paddelt anschließend durch die ersten großen Brecher und geht danach auf Warteposition, damit der „Letzte“ die Gelegenheit hat, in sein Seekajak zu steigen und es startbereit vor der Brandungszone auszurichten.
- Dann passen beide den richtigen Moment zum Starten & Schleppen ab und paddeln bzw. „robber“ los, bis sie die Brandungszone bzw. die erste Brandungskette hinter sich haben, lösen die Schleppleine, packen die Schleppleine ein und schlagen mit ihren Seekajaks den gewünschten Kurs ein.

Der Einsatz der Schleppleine dient im Wesentlichen dazu zu verhindern, dass das Seekajak des „Letzten“ während der Startphase – d.h. also beim „**Robbenstart**“ - quer treibt. Ob die Zugkraft des „Vorletzten“ auch dazu ausreicht, um den „Letzten“ zusätzlich durch die Brandung zu ziehen, möchte ich bezweifeln. Letztlich wird das aber von der Wucht der Brecher abhängen.

Ich halte ein Schleppen in der Brandung für gefährlich, egal ob nun durch die Brandung hinaus oder mit der Brandung hinein geschleppt wird. Es spricht nicht für das Mitgliedermagazin der Salzwasserunion, dass ein solcher Beitrag kommentarlos abgedruckt wird und dass auch im nachfolgenden Heft kein Kommentar dazu erschienen ist.

Eine solche „**Schlepphilfe**“ sollte – wenn überhaupt – höchstens dann in Erwägung gezogen werden, wenn nur ein bis zwei Brecher auf den Strand spülen und wenn es sichergestellt werden kann, dass der „Vorletzte“ beim Hinausschleppen nicht vom „Letzten“ wieder zurück in die Brecher gezogen werden kann. Aber auch dann ist diese ganze Schleppaktion nicht ganz ungefährlich; denn was ist, wenn:

- der „Letzte“ es nicht schafft, durch die Brandung hinauszupaddeln, sondern stattdessen – trotz der „**Schlepphilfe**“ – vom Brecher quer getrieben wird, kentert, nicht aussteigen kann, den Strand hoch und runter kullert und sich dabei die Schleppleine um seinen Körper wickelt?

Alle anderen Situationen sind nicht minder kritisch zu beurteilen, z.B.:

- dem „Vorletzte“ gelingt es nicht, im ersten Versuch durch die Brandung hinauszupaddeln. Schon der erste Brecher schmeißt ihn zurück, lässt ihn kentern
- dem „Vorletzten“ gelingt es wohl, die ersten Brecher zu überwinden, aber er schafft es nicht mehr, beim Schleppen gegen die anrollenden Brecher anzupaddeln, d.h. er wird von einem Brecher rückwärts mitgenommen, kentert ...

In beiden Fällen ist nicht auszuschließen dass sich der „Vorletzte“ nach der Kenterung in der eigenen Schleppleine verheddert, und zwar u.U. genau in dem Moment, als auch der „Letzte“ sich in der Schleppleine verheddert.

Abgesehen davon gibt es Kommunikationsprobleme. Wie verständigen sich die beiden, wann mit dem Schleppen begonnen werden soll, wenn jeder Zuruf bzw. jedes Pfeifensignal vom Lärm der Brandung bzw. vom Rauschen des Windes übertönt wird?

Natürlich sind immer Situationen denkbar, bei denen eine solche „**Schlepphilfe**“ mit Erfolg eingesetzt werden kann, wie aber auch Situationen nicht ausgeschlossen werden können, bei denen die „Schlepphilfe“ ungünstigstenfalls zu Personenschäden führt. Insbesondere bei kritischer Brandung und voll beladenem Seekajak würde ich das Risiko, welches mit einer „**Schlepphilfe**“ verbunden ist, nicht eingehen, solange ich über Alternativen verfüge. z.B.

- Vorbeugung: Wir landen erst gar nicht an dem kritischen Strandabschnitt an.

- Startverschiebung I: Wir verschieben den Start und warten darauf, dass mit der Veränderung der Gezeit sich die Brandungsbedingungen zu unseren Gunsten verändern.
- Startverschiebung II: Wir verschieben den Start und warten darauf, dass der Wind bzw. die Dünung sich legt.
- Ortswechsel: Wir suchen nach einem Strandabschnitt, wo es weniger stark brandet.
- Kräfteerschöpfung: Der „letzte“ Kanute soll wirklich jener sein, der über die meiste Kraft und Geschicklichkeit verfügt. Er wird daher während der ganzen „Anschubhilfe“-Aktion geschont, d.h. er hilft seinen Mitpaddlern – mit Ausnahme des „Vorletzten“ - nicht beim Start durch die Brandung, damit er dann, wenn er dran ist, noch über seine vollen Kräfte verfügt.

5) Paddeln in der Brandung (Brandungsübungen)

Auf YOUTUBE gibt es ein Video zum Brandungspaddeln:

www.youtube.com/watch?v=aBYKNB-P8_M

Gezeigt wird kein Surfen bei „Kaventsmännerbedingungen“, sondern bei einer Brandung, die bei entsprechender Übung & Sportlichkeit jeder Küstenkanuwanderer meistern können müsste. Das Video ist mit seinen 8:35 Minuten wohl etwas lang geraten. Dafür ermöglicht es uns, das Brandungssurfen in allen möglichen Varianten zu beobachten, z.B.:

- der Einsatz des Heckruders beim Surfen,
- das kontrollierte Ausbrechen zum Seitwärtssurf mit Stützen zur Welle,
- das Anlanden mittels Seitwärtssurf,
- das Hinauspaddeln durch einen Brecher,
- das Rückwärtssurfen.

Leider gibt es bei uns an Nord- und Ostsee selten solch kontrollierte, von einlaufender Dünung geprägte Brandungsbedingungen. Bei uns wird die Brandung meist von der Windsee hervorgerufen, was dazu führt, dass es etwas unruhiger und schneller brandet.

(Fortsetzung folgt: 15.03.13)

Text: U.Beier

Links zum Brandungspaddeln:

Anleitungen zum Brandungsfahren

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

Brandungstaktik: 10 vermeidbare Schwachstellen

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

Brandungsübungen bei starken bis steifen Winden: 10 sicherheitsrelevante Aspekte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pdf

06.02.2013 **International Sea Kayak Symposium in Llançà** (Katalonien/Spanien)

Der „**Club de Caiac Pagaia Cap de Creus**“ (Pagaia Sea Kayaking Club Cap de Creus) bietet auch in diesem Jahr wieder ein großes 1-wöchiges Veranstaltungsprogramm für Küstenkanuwanderinnen und -wanderer an:

- **V. Symposium (23.-25.03.13)**
- **Paddelwoche (26.-30.03.13)**

Veranstaltungsort:

Llançà, Nordwestküste des Mittelmeeres (Costa Brava/Katalonien/Spanien),
Eingang des „Cap de Creus Natural Park

Programm:

Im Rahmen des Symposiums werden insgesamt 16 Workshops angeboten, und zwar zu folgenden Themen:

- Sea kayak discovery
- Coaching personal
- Techniques with wind
- Incident management
- Rescues and self-rescues
- Crash and repair
- Rock hopping
- Fishing
- Kayak repair
- Kind of kayak
- Core training
- Expedition preparation
- Navigation
- Leadership
- European paddle (techniques, manoeuvres, paddle sizing, roll)
- Greenland paddle (techniques, manoeuvres, storm paddle technique, Greenland rolls)

Während der Paddelwoche werden geführte Touren angeboten, um das zu vertiefen, was während der Workshops gelernt wurde.

Außerdem besteht die Möglichkeit 3- und 4-Star BCU-Kurse zu besuchen.

Betreut werden die einzelnen Veranstaltungen von über 20 mehr oder weniger „kommerzielle“ Coaches (Ausbildern/Fahrtenleitern) aus Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Spanien, USA, aber auch Deutschland.

Weitere Infos:

www.pagaia.cat/symposium/index.php/en/workshops (englischer Text)

www.pagaia.cat/symposium/index.php/en/paddleweek (englischer Text)

Übernachtung:

u.a. auf einem eigens für diese Veranstaltung eingerichteten Campingplatz

Kosten: (für Anmeldungen bis 22.2.13 für aktive Teilnehmer inkl. Camping)

Symposium: 119,- €

Paddelwoche: 49,- €

Anmeldung:

www.pagaia.cat/symposium/index.php/en/registration (englischer Text)

Ansprechpartner:

José Calderon (Tel. 0034 654 430 570;

eMail: symposium@pagaia.cat)

Homepage: www.pagaia.cat/symposium/index.php/en/ (englischer Text)

Kurzfassung: U.Beier

04.02.2012 **Brittany Kayak Festival in France / Bretagne** (10.-18.8.13)
(Ausbildung)

Na, vielleicht ist die folgende Seekajakwoche an der bretonischen Atlantikküste etwas für jene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die unter Begleitung Gleichgesinnter ein neues Küstenrevier kennenlernen möchten. Nicht zu vernachlässigen ist dabei die Chance, ganz so nebenbei – d.h. bei An- und Rückreise – anlässlich einer Tagestour noch andere Küstenbereiche der Bretagne, aber auch der Normandie zu erkunden, z.B. Kreidekliffs von Étrata (Normandie), Klosterinsel von Mont St. Michell (Bretagne), Ile de Batz, Halbinsel von Crozon, Tidenfluss L'Odet nach Quimper, Bucht von Concaneau, Halbinsel Quiberon, Golfe du Morbihan, Ile de Ré, Gironde-Mündung, Bassind'Arcachon.

An der Westküste der Bretagne veranstaltet nun die französische Seekajakvereinigung **Kayakdemer.eu** vom 10.-18. August 2013 ein internationales Seekajak-Festival, und zwar am nahen Strand von Lampaul-Plouarzel (ca. 30 km nordwestlich von Brest).

Das Ziel dieser Seekajakwoche ist es, Seekajakfahrerinnen und -fahrern aller Niveaustufen und unterschiedlichster Abstammung (z.B. Frankreich, Irland, Wales, Cornwall, Katalonien, Italien, Niederlande und Deutschland) eine Woche in der Bretagne zusammenbringen. Es soll zusammen gepaddelt und die Beziehungen untereinander geknüpft und gepflegt werden. (Insgesamt gibt es schon 35 Voranmeldungen.)

Schon im Juni 2009 hatte **Kayakdemer.eu** ein sehr erfolgreiches Treffen in der Bretagne veranstaltet. Daraufhin organisierte **Kayakdemer.eu** zusammen mit anderen Verbänden im August 2011 eine Seekajakwoche an der Aberküste der Region Finistère in der Bretagne (daran hatten insgesamt 9 Deutsche teilgenommen). Nun wird für 2013 die zweite Seekajakwoche in der Bretagne geplant!

Das Basislager liegt direkt an der Küste nahe Lampaul-Plouarzel. Zum Zelten wird ein allein für diese Seekajakwoche reservierter Naturplatz direkt am Strand zur Verfügung gestellt. Ob für Wohnmobile bzw. Wohnwagen Platz (max. 5,8x2,1m) vorhanden ist, sollte vorher mit dem Organisationsteam geklärt werden. Die sanitären Anlagen (inkl. einiger Duschen) und Steckdosen bieten der nahe Fußball- und Tennisverein, wo man abends auch Schutz bei allzu schlechten Wetterverhältnissen finden kann.

Führer mit Ortskenntnis werden jeden Tag Touren leiten, aber natürlich kann jeder auch auf eigene Faust den Tag gestalten.

Auf Wunsch kann man sich auch gegen Entgelt von einem französischen BCU-5-Star-Coach betreuen lassen.

Vor allem natürlich ist gewünscht, jeden Abend zusammenzukommen, Erfahrungen auszutauschen und zu feiern.

Am ersten Abend gibt es zur Begrüßung einen kleinen bretonischen Stehimbiss und danach ein „Fest-Noz“ (bretonische Live-Musik mit Tanz) und die Woche wird ausklingen mit einem traditionellen Abendessen: gebratenes Wildschwein, ganz wie bei Asterix!

Anfänger, fortgeschrittene Anfänger und Nicht-Paddler brauchen sich nicht vernachlässigt zu fühlen: Die Aberküste bietet ideale Strecken für sanfte Paddeltouren mit wunderbaren Ausblicken und der Gelegenheit, Vögel und Meerestiere zu beobachten. Erfahrene Paddler können in der näheren und weiteren Umgebung eine Vielfalt an Seebedingungen erleben (Strömungen, fette Atlantikwellen, Brandung...)

Angemeldet werden kann ab 1.3.13. Für Erwachsene kostet die Woche 80€ und für Teenager (12-18 J.) 40 €; Kinder gratis.

Weitere Infos liefert ein Video-Clip <http://youtu.be/maXjL1xxhvA> und die Homepage www.kayakdemer.eu/festival

Ansprechpartner ist **Philippe Landrein** (Rennes, Frankreich) / Tel. +33-299 63 65 94 / eMail: festival@kayakdemer.eu (Korrespondenz auf Englisch)

Text: U.Beier

03.02.2013 **Maligiaq Padilla: ein grönländischer „Qayaqer“** (Geschichte)

Geschichte reicht bis in die Neuzeit. Insofern ist der Grönländer **Maligiaq Padilla** von Interesse; denn er ist mindestens schon zum 8. Mal grönländischer Kanute des Jahres geworden.

Moritz verweist kurz im Seekajakforum.de auf **Mark Jenkins**, der auf der Homepage der us-amerikanischen Zeitschrift CANOE & KAYAK über:

„The Revivalist – Maligiaq Padilla“

berichtet. Letztlich geht es aber über einen Bericht über die „Grönländische-Kajak-Meisterschaft“. Insgesamt wird Mitte Juli in Ilulissat (Grönland) eine Woche lang in insgesamt 9 Disziplinen gekämpft, z.B. 500-Meter-Sprint, Rennen über 3-5 Kilometer und eines über 15-20 Kilometer, Harpunen Weit- und Zielwurf vom Kajak aus, Rennen mit beladenen Kajaks, Seilgymnastik, Rollwettkampf.

Übrigens, jeder Wettkämpfer tritt mit 3 Kajaks an. Eines benötigt er für's Rollen, eines für's Sprinten und eines für das Langstreckenrennen.

Beim Rollwettkampf muss der einzelne Kanute innerhalb von 30 Minuten 33 verschiedene Rollen vorführen. Interessant dabei ist, dass eigentlich jede einzelne Rolle eine praktische Bedeutung im Leben eines Grönländers hatte, der mit seinem Kajak auf Jagd ging. So konnte es durchaus passieren, dass sich ein Jäger bei der Jagd in seinen Leinen verhedderte. Er überlebte nur dann, wenn er in der Lage war, allein durch die Bewegung mit seinem Oberkörper, d.h. ohne Paddel und mit am Körper angelegten Armen, rollen konnte. Eine solche Rolle wird mit dem höchsten Schwierigkeitsgrad 10 bewertet, während die bei uns geläufige Bogenschlagrolle 2 Punkte bringt.

Link: www.canoekayak.com/touring-kayak/revivalist-greenland-kayak-championships-maligiaq-padilla/ (1.2.2011)

Links über Rollvarianten:

→ www.qajaqusa.org/QK/rolls/rolls.html

→ www.qajaqusa.org/Technique/Rescues.html

31.01.2013 **Freya Hoffmeister überquert den Äquator (378. Fahrtentag)** (Geschichte)

Freya Hoffmeisters Weihnachtsurlaub in Husum ist vorbei. Seit dem 9. Januar 2013 sitzt sie erneut in ihrem schwedischen Seekajak, jetzt wieder solo, also ohne den Dänen **Peter U-nold**, der sie für 110 Fahrtentage (25.08.-12.12.12 = 4.093 km) begleitet hatte.

Ihr steht nun die zweite Hälfte ihrer ca. 22.000 km langen Südamerikaumrundung bevor. Lassen wir uns überraschen, wie sie vorankommen wird. In Anbetracht dessen, was sie alles in der Vergangenheit geleistet hat, wie viel Kaps sie umpaddelt, wie viel Stürme sie überlebt, wie viel Brecher sie überwunden und last not least wie viel Leute sie dazu überredet hat, sie zu unterstützen, spricht eigentlich alles dafür, dass sie am 10. Mai 2014, ihrem 50sten Geburtstag, dort wieder anlanden wird, wo sie am 30. August 2011 gestartet war, nämlich in Buenos Aires (Argentinien).

Argentinien hat sie in 113 Fahrtentagen abgehakt (30.08.-20.12.11 = 3.665 km), Chile in 190 Fahrtentagen (21.12.11-2.05.12 – (Sommerurlaub) - 25.08.-19.10.12 = 5.889 km) und Peru in 59 Fahrtentagen (20.10.-12.12.12 – (Weihnachtsurlaub) - 9.01.13-13.01.13 = 2.431 km). Nun paddelt sie seit dem 14. Januar 2013 entlang der Küste von Ecuador.

Der südlichste Punkt ihrer Umrundung war Kap Horn (55,96°S / 67,22°W), das sie am 1. Januar 2012 an ihrem 125. Fahrtentag erreichte (Kilometerstand: 3.854), der westlichste Punkt war Punta Balcones (Faro Negritos) (4,67°S / 81,31°W) nahe der Caleta San Pablo, den sie am 9. Januar 2013 an ihrem 358. Fahrtentag erreichte (Kilometerstand: 11.826). Ein weiterer bemerkenswerter Punkt ist sicherlich die Überquerung des Äquators kurz vor dem Ort Pedernales (0,00000° / 80,11935°W). Das ist ihr nach 378 Fahrtentagen am 29. Januar 2013 bei Kilometer 12.560 gelungen! Wer Freya, die über 30 verschiedenen Eskimo-Rollen beherrscht, kennt, würde sich nicht darüber wundern, wenn sie mangels Begleitung selber die eigene Äquatortaufe vornähme, in dem sie einmal um die Längsachse ihres Seekajaks rollt. Die Wassertemperaturen von ca. 26° C, die Lufttemperaturen von über 30° C und der nullte Breitengrad sprechen zumindest dafür.

Aber die Passage hinüber zur Nordhalbkugel verlief doch etwas anders:

<http://freyahoffmeister.com/2013/02/01/tue-2901-2013-day-378/>

Erstens war die Querung des Äquators völlig unspektakulär. Nirgendwo „sah“ sie ihn. Weder gab es auf dem Wasser eine Äquator-Tonne, noch am nahen Küstenstreifen ein entsprechendes Hinweisschild. Lediglich ihr GPS-Gerät deutete mit der Breitengradangabe von 00,00000° an, dass sie für einen Moment über den Äquator trieb. Es bestand für sie also kein Grund, sich selber sofort und auf der Stelle „kielzuholen“.

Zweitens hatte sie ja noch Zeit, bis zum Breitengrad 00,49999° N die „Äquatortaufe“ nachzuholen. Dafür sorgte zumindest „Neptun“; denn das Anlanden am Ende ihres 378. Fahrtentages am Strand von Pedernales misslang wie schon lange nicht mehr: Irgendwie hatte sie die Wucht der einlaufenden Dünung völlig unterschätzt. Der erste Brecher, der von hinten auf sie zu kam, schmiss sie sofort um und schleuderte sie aus der Sitzluke ihres Seekajaks heraus. Die Option, nach der Kenterung unter Wasser im Kajak sitzend den Durchlauf des Brechers abzuwarten und dann wieder hochzurollen, war ihr nun mit diesem „Rausschmiss“ genommen. Im Wasser mehr tauchend als schwimmend überrollte sie der nächste Brecher ... dann der übernächste ... und der überübernächste ... usw. usf. Ansonsten verlief alles recht glimpflich. Ihre Mütze fand sie am Spülsaum wieder. Lediglich ihr Schal und ein nicht gesicherter Wassersack waren bei dieser ersten Kenterung diesseits des Äquators verloren gegangen. Und ihr Seekajak? Nun, es trieb schneller als sie an den Strand. Außerdem gab es – oh wie peinlich - Zuschauer, zum Glück nur zwei ... und die sicherten ihr Seekajak, während sie allein an den Strand robbte.

Nicht unerwähnt bleiben sollte der 16. Januar 2013. An diesem Tag, den **Freya** in Puerto Bolivar (Ecuador) verbrachte, „feierte“ sie den „1. Geburtstag“ ihrer Südamerikaumrundung; denn ohne Einbeziehung der Tage, in denen sie sich auf „Urlaub“ in Husum befand, ist sie nämlich exakt zu diesem Zeitpunkt 365 Fahrtentage unterwegs. Während dieser Zeit war sie insgesamt 252 Tage auf dem Wasser (= 69 %) und legte dabei 12.069 km zurück. Das ist eine Kilometerleistung, die sich der eine oder andere „Extrem-Wanderpaddler“ merken sollte,

sofern er darauf aus ist, einmal in seinem Leben möglichst die meisten Kilometer in einem Jahr in seinem Landeskanuverband zu paddeln. Viel mehr als 12 Tausend Kilometer/Jahr sind wahrscheinlich nicht zu machen. Dennoch kenne ich einen Kanuten im Hamburger Kanu-Verband, nämlich **Jürgen Bollensen**, der vor Jahren in seinem ersten Rentnerjahr über 12.000 km/Jahr schaffte ... und da gibt es doch noch tatsächlich jene Husumer Küstenkanuwanderin **F.H.**, die im Jahr 2009 innerhalb von 245 Paddeltagen insgesamt 13.790 km zurücklegte, und zwar anlässlich ihrer 332 Tage dauernden Umrundung von Australien.

Noch ca. 1.400 km dann steht **Freya** schon das nächste Highlight bevor, die Querung Mittelamerikas per Seekajak. Als Gewässer dafür in Frage kommt nur der 82 km lange Panamakanal. Noch hat sie nicht die Genehmigung dafür erhalten!? – Wetten, dass sie auch diese Hürde schaffen wird! Spätestens Mitte März werden wir es wissen! Lt. WIKIPEDIA durfte dieser Kanal immerhin schon durchschwommen werden, und zwar von **Richard Halliburton**. Er schaffte es in 8 Tagen und zahlte damals, nämlich 1928, für diese Passage 36 US-Cent. Derzeit liegt der Preis je Passagier/Bett bei 134 US-Dollar. Da die zugelassene Höchstgeschwindigkeit bei 11 km/h liegt, dürfte **Freya** eigentlich gar nicht viel langsamer vorankommen als die Container- bzw. Kreuzfahrtschiffe, die im Durchschnitt 15 Std. für die Durchfahrung des Panamakanals (inkl. ihrer 3 Schleusen) benötigen.

Jetzt gilt es jedoch erste Mal, dort heile anzukommen, d.h. Ecuador und Kolumbien hinter sich zu lassen. Wenn sie dort scheitern sollte, wird es sicherlich nicht an den Naturgewalten (→ „Brecher“) liegen; denn Freya hat im Laufe ihrer Jahre gelernt, wie sie damit umzugehen hat. Sie sitzt kritische Gewässerbedingungen einfach aus, d.h. sie wartet, bis eine Verbesserung der Gewässerschwierigkeiten eintritt ... und paddelt erst dann wieder weiter. Leider hat sie ab Ecuador auch noch mit einer weiteren „Gewalt“ zu rechnen, und zwar einer Gewalt, die direkt vom Menschen ausgehen kann ... aber nicht muss (→ „Verbrecher“)! Nur wenige Tage nachdem sie entlang der Küste von Ecuador gepaddelt war, machte sich die Marine Sorgen um ihre persönliche Sicherheit; denn ihre Route führte durch ein Gebiet (Umgebung der Isla Puna (Guyanquil)), in welchem Piraten ihr Unwesen trieben. I.d.R. nahmen sie den einheimischen Fischern ihren Fang weg oder gar den Außenborder, aber vielleicht sind sie ja auch neugierig, was eine „Küstenkanuwanderin“ so alles an Bord hat. Ab dann paddelte Freya einige Tage lang im Begleitschutz eines Marinebootes und übernachtete meist auf einem Gelände, das der Marine gehörte ... und wenn sie mal solch ein Gelände nicht erreichte, waren vielfach ihre „Bewacher“ in der Nähe.

Am 17.01.12, ihrem 366. Fahrttag, passierte es dann doch. Ein Marineboot eskortierte sie

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5837103251327373346>

Nach 20 km wurde es von einem anderen Marineboot abgelöst. Nach weiteren 16 km verabschiedeten sich ihre Bewacher mit dem Hinweis, dass im Moment keine Gefahr mehr bestünde. ... und schon tauchte bald darauf plötzlich ein offenes Fischerboot am Horizont auf mit drei Einheimischen an Bord, die weder nach Fischer noch nach Touristen aussahen. Sie kamen längsseits und stellten ein paar Fragen. Freya winkte, grüßte, lächelte und paddelte weiter. Dann kamen sie wieder längsseits, fragten, ob sie keine Angst von „Piratos“ hätte. Freya lachte, zuckte mit ihren Schultern, verwies auf ihre mangelhaften Spanischkenntnisse und paddelte weiter, ohne sich nochmals umzuschauen. Ob diese Burschen mit ihren um die Köpfe gewickelten T-Shirts echte „Piratos“ waren, konnte sie zum Glück nicht feststellen. Vielleicht passte sie einfach nur nicht in ihr „Beuteschema“!?

Übrigens, in Kolumbien soll es noch gefährlicher für sie werden. Aber keine Angst! Ihr ist schon von der dortigen Marine zugesichert worden, dass man sie eskortieren würde.

Text: Udo Beier

Link: <http://fryahoffmeister.com/freyas-blog/>

28.01.2013 **Grönland: Fotos satt** (Revier/Ausland)

Nathalie & Alain Antognelli haben zwischen 2009 und 2012 fast die gesamte Westküste Grönlands „abgepaddelt“:

www.phototeam-nature.com/expe2009GB.htm

Dabei haben sie unzählige Fotos „geschossen“ und auf ihrer Homepage veröffentlicht:

www.phototeam-nature.com/photosGB.htm

und zwar von folgenden Regionen Westgrönlands:

- 2009: Upernavik – Ilulissat
- 2010: Ilulissat – Nuuk
- 2011: Nuuk – Nanortalik und Upernavik – Nuussuaq
- 2011/12: Nordgrönland im Winter (9/11 – 4/12)
- 2012: Savissivik - Qaanaaq

Gezeigt werden Bilder von Wasser & Eis, Land & Leute, Häuser & Zelt ... und Seekajaks & Qayaqs. Es ist schon ein faszinierendes Küstenkanuwanderrevier. Schade nur, dass sich die beiden Kanuten & Fotografen nicht auf die Präsentation ihrer schönsten Fotos beschränkt haben. Aber das ist Ansichts- und Motivationssache. Wer plant, mal entlang der grönländischen Küste zu paddeln, der kann in seiner Planungsphase nie genug kriegen an Fotos ... aber auch an Texten.

Text: U.Beier

Link: www.phototeam-nature.com

19.01.2013 **Freya's Stilleben: Zelt auf Sand, Kies oder Fels** (Revier/Ausland)

„Erzählt mir, wo ihr so übernachtet, und ich kann mir vorstellen, wie es euch geht!“ Wirklich? Nun, ein Foto sagt mehr als zehntausend Buchstaben! ... und 25 Fotos?

Im Folgenden bringe ich daher dieses Mal „nur“ ein paar Fotos von **Freya Hoffmeister** die etwas über ihre vielfältigen Übernachtungsmöglichkeiten entlang der südamerikanischen Küste zwischen Valparaiso/Chile und Playas/Ecuador aussagen:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5785425253713463538> (25.8.12 – Quintero/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5789128470702997218> (14.9. – Caleta Pajonal/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5789129783833115890> (16.9. – Puerto Viejo/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793983521388407410> (24.9. – Taltal/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793996501508349986> (25.9. – Punta Grande/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5793983999030083058> (27.9. – Caleta el Cobre/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage8Chile5ValparaisoAntofagasta#5799100383627215698> (2.10. – Antofagasta/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage9Chile6AntofagastaArica#5799101413543848322> (6.10. - Caleta Atala/Chile)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5803326019007632082> (23.10. - Caleta Yerba Buena/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5811532471706234354> (30.10. - Caleta La Linca/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5811533451118869906> (30.10. - Caleta La Linca/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5811538585509378066> (3.11. - Puerto Inca/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima?noredirect=1#5811539821595151954> (4.11. – Puerto Lomas)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5811542808628472802> (7.11. Caleta Naazca Puerto Caballas/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5811547733752891906> (9.11. - Caleta Lomitas Muro/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage10PeruAricaLima#5811551304727768642> (12.11. - Campo Alegre/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821983090702677026> (22.11. – Chancay/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821984720129617650> (28.11. – Punta el Huaro/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821985819649573362> (1.12. – Punta Cerro Negro/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821987919036651170> (5.12. - Pimentel/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821990909398083682> (8.12. – Isla Lobos de Tierra/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821992820150052418> (9.12. – „Eingeborene“ / Puna Charo/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821994740831904482> (11.12. – Puerto Foca/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5834053176977122738> (10.01.13 – Cabo Blanco/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5834053509641733762> (12.01. – Punta Mero/Peru)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5834053871528585362> (15.01. – Isla Payana/Ecuador)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5837103242283879746> (19.01. – Capitania at Playas/Ecuador)

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

04.01.2013 **Warum ein zuhause gelassenes Buch einen Seenotfall auslösen kann!** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER versucht **Aras Kriauciunas** in dem Beitrag:

„The economics of safety“

zu analysieren, welche Faktoren dafür bestimmend sind, wann wir auf Küstentour gehen und wann nicht. Er arbeitet insgesamt die drei folgenden Faktoren heraus:

F = erwartete Freude während der Küstentour

L = erwartetes Leid während der Küstentour

G = entgangener Nutzen alternativer Gelegenheiten

und zeigt graphisch deren Einfluss auf die Go- oder No-Go-Entscheidung auf. Statt mit einer Graphik können wir jedoch auch z.B. mit der folgenden Formel arbeiten:

$$P = (F \text{ minus } L) > G$$

denn nur wenn der „Nutzen einer Paddeltour“ (P), der sich aus der Differenz von „Freude“ und „Leid“ ergibt, größer ist als der „Nutzen alternativer Gelegenheiten“, wird hinaus aufs Meer gepaddelt.

Um es vorwegzunehmen, mit dieser Formel kann praktisch nicht kalkuliert werden, da wir nicht in der Lage sind, untereinander vergleichbare Werte für **F**, **L** und **G** zu ermitteln. Abgesehen davon werden weniger erfahrene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer nicht in der Lage sein, das Ausmaß von „Leid“, welches sie u.U. bei kritischer werdenden Gewässerbedingungen erleiden könnten, voll zu erfassen. Mangelt es ihnen doch meistens an:

- den nötigen Revierkenntnissen,
- den aktuellen Informationen über die Wetterentwicklung,
- der erforderlichen Erfahrung, sich in unbekanntem Gewässern zurechtzufinden, d.h. Gewässerschwierigkeiten rechtzeitig zu erkennen und zu umfahren,
- der nötigen Selbstkritik, d.h. der richtigen Einschätzung der eigenen Seetüchtigkeit (aber auch der, der Mitpaddler), und zwar was die Paddelfertigkeiten und die Ausrüstung betreffen,

Dennoch ist diese Formel nicht ganz wertlos:

Sie verdeutlicht uns nämlich das Zusammenspiel zwischen „Freude & Leid“, insbesondere aber den Einfluss „alternativer Gelegenheiten“ auf unsere Entscheidung, mit den Seekajaks zu starten oder nicht zu starten.

Bei der Tourenplanung und -durchführung sollten wir daher **G** gleichermaßen berücksichtigen wie wir es mit **F** und **L** tun. Und für den Fall, dass kritische Gewässerbedingungen bevorstehen, sollte sich z.B. ein Fahrtenleiter überlegen, wie er die „alternativen Gelegenheiten“ attraktiver gestalten könnte, damit seine Mitpaddler seinen Vorschlag, einen Ruhetag einzulegen, statt hinaus ins „Ungewisse“ zu paddeln, zumindest ohne großes „Murren“ akzeptieren.

Und an was für „alternative Gelegenheiten“ ist hier zu denken?

Nun, auf einem guten Übernachtungsplatz legen wir eher einen Ruhetag ein, um eine Schlechtwetterfront durchziehen zu lassen, als auf einem unebenen, bei einem Dauerregen schnell unter Wasser stehenden, voll dem Wind und der Gischt ausgesetzten Platz, der nichts, aber auch gar nichts bietet, um den Ruhetag ohne große Langeweile zu überstehen. Wenn ein solcher Platz dann auch noch eine schöne Aussicht hat, in der Sonne liegt, genügend Auslauf- bzw. Ausflugsmöglichkeiten bietet und in der Nähe Trinkwasser nachgefüllt werden kann, ist das ein Trumpf, der spätestens am 2. oder gar 3. Zwangs-Ruhetag sticht, wenn es heißt: „Stürzen wird uns in die aufgewühlte See oder bleiben wir noch einen weiteren Tag an Land?“

Die Entscheidung für eine Zwangspause wird auch erleichtert, wenn:

- alle Mitpaddler vorher schon wissen, bis zu welchen Gewässerbedingungen gepaddelt wird, damit sie sich nicht falsche Hoffnungen machen und dann enttäuscht oder gar beleidigt sind, wenn nicht gepaddelt wird;
- alle Mitpaddler in etwa gleichermaßen leistungsfähig sind; sodass sich keiner als „schwarzes Schaf“ fühlt, wegen dem allein nicht weitergepaddelt werden kann;
- alle Mitpaddler etwa dieselben Interessen haben und bereit sind, auch an Land zu kooperieren;
- ein paar Angler dabei sind; denn die freuen sich nicht nur über die unerwartete Möglichkeit zum Angeln, sondern die könnten bei entsprechendem „Anglerglück“ auch für etwas Abwechslung bei den täglichen Mahlzeiten sorgen;
- statt auf Tour zu gehen, kleinere Spritztouren angeboten werden, um denjenigen ein wenig Rau-Wasser-Bedingungen schnuppern zu lassen, die am liebsten weitergepaddelt wären.
- rechtzeitig vorher die Trinkwasser- & Verpflegungsreserven aufgefüllt werden, sodass es keinen zwingenden Grund gibt, den Übernachtungsplatz zu verlassen;
- jeder ein Buch seiner Wahl dabei hat, welches er zuhause immer schon mal Lesen wollte; denn jetzt hat er die Zeit und kann sich an dem Buch erfreuen, statt sich zu langweilen und darüber gefrustet zu sein, dass es nicht aufs Wasser geht.

Die Bedeutung „alternativer Gelegenheiten“ (**G**) soll im Folgenden beispielhaft veranschaulicht werden:

1) Alternativen, die den Tourenstart beeinflussen können

Wir haben uns eine „Traumtour“ ausgedacht, bei der alles stimmen wird: Land & Leute, Wind, Wellen & Wasser und Fauna & Flora. Sie wird uns bei abwechslungsreichen Gewässerbedingungen durch eine atemberaubende Landschaft mit geschützten Pausenplätzen führen, deren Tagesetappen machbar sind und stets in Traumbuchten enden. Mehr „Freude“ wird uns eine Tour kaum bieten können!? Und dennoch kann es passieren, dass wir solch eine Tour nicht wie geplant machen werden.

- Variante 1: Wir rechnen mit „Traumwetter“ (→ 20% Bewölkung, 0 % Regenwahrscheinlichkeit, 3-4 Bft. Wind!) und einer „Traumtide“ (→ kein einziges Mal muss schon kurz vor Sonnenaufgang gestartet bzw. bis kurz nach Sonnenuntergang gepaddelt werden!) und trotzdem gehen wir nicht auf Tour, und zwar wegen **G**, also wegen der „alternativen Gelegenheiten“. Die Gründe können vielfältig sein: kein Urlaub von der Firma bzw. von der Familie; bzw. nachdem die letzten 6 Wochenende gepaddelt wurde – wenn auch stets bei „Schietwetter“ – steht nun erstmal eine Fahrradtour an, eine Geburtstagsfeier bei Freunden usw. usf.
- Variante 2: Für den geplanten Zeitraum wird für das ausgewählte Revier 8 Bft. Wind prognostiziert. Allein diese Windprognose spricht dafür, dass das zu erwartende „Leid“ die erhoffte „Freude“ voll kompensieren würde; denn bei solch einer Wetterlage ist ein Seenotfall nicht auszuschließen. Da bleiben wir lieber zuhause und machen was Anderes, d.h. nutzen „alternative Gelegenheiten“.

Aber was ist, wenn wir zu diesem Zeitpunkt über keine Alternativen verfügen, weil z.B. das Urlaubsgesuch genehmigt ist, aber nicht mehr zurückgezogen werden kann; ein neues Urlaubsgesuch für eine später dann angesetzte Tour nicht mehr genehmigt wird; alles gepackt ist; der Hund schon in der „Hunde-Pension“ untergebracht ist; und der Partner – wie verabredet - sich wegen eigener Unternehmungen verabschiedet hat? Ja, dann geht der Wert für **G** auf Null herunter oder wird u.U. sogar negativ! Alles spricht also dafür, unsere „No-Go“-Entscheidung mangels „alternativer Gelegenheiten“ zu überdenken. Spätestens jetzt beginnt der Zeitpunkt, ab dem wir unsere Bewertungen für **F** und **L** korrigieren, um doch noch einen Start zu rechtfertigen. D.h. wir werden also eine Höherbewertung von **F** vornehmen (→ „Das ist die letzte Chance, eine solche Tour zu machen!“) und für **L** einen niedrigeren Wert ansetzen (→ „Lasst uns erst einmal zum Startort fahren! Vielleicht trifft der Seewetterbericht für das von uns ausgewählte Revier nicht zu?“) - Ja, und dann stehen wir am Startort. Es stürmt, der Regen kommt waagerecht und die See ist weiß. Da nehmen wir schnell auch eine Neubewertung von **G** vor und fahren anschließend wieder Heim, weil es einem plötzlich bewusst wird, dass es zuhause doch noch Alternativen gibt, die einem Aufenthalt an der Küste bei diesem Schietwetter vorzuziehen sind.

- Variante 3: Nur für den ersten Fahrtentag wird 8 Bft. Wind prognostiziert. Spätestens am Nachmittag des zweiten Fahrtentages soll der Wind auf 3-4 Bft. zurückgehen. Trotzdem wird am geplanten Starttag angereist und nicht erst 1 Tag später, und zwar zu einem anderen Startort, wo wir uns als Alternative zum Paddeln erholsam & abwechslungsreich aufhalten und geruhsam übernachten können. Oder es bietet sich als Alternative auch die Möglichkeit an, am ersten Fahrtentag mit der Fähre hinaus zu einer Insel zu fahren, um auf diese Weise schon etwas Küstenluft schnuppern zu können. Außerdem haben wir draußen auf hoher See die einmalige Gelegenheit zu beobachten, was für Gewässerbedingungen ein 8er Wind erzeugen kann, ohne uns dabei selber in Gefahr zu bringen.
- Variante 4: Für die ersten beiden Fahrtentage ist Schietwetter angesagt. Wir sehen ein, dass eine Realisierung der geplanten Tour nur mit Schwierigkeiten verbunden sein wird. Aber zu Hause zu bleiben, das ist auch keine Alternative.

Die „alternative Gelegenheit“ kann jedoch auch eine alternative Küstentour in einem anderen Revier sein. Statt bei Gegenwind und Strom-gegen-Wind-Bedingungen z.B. auf der Nordsee in Nordfriesland zu paddeln, bietet es sich u.U. an, stattdessen gleich z.B. zur Schlei zu fahren und mit Rückwind 1-2 Tage bis nach Schleimünde zu paddeln. Dort angekommen können wir immer noch sehen, wie die Gewässerbedingungen sich entwickeln werden. Auf alle Fälle bietet die Ostseeküste bei Wind aus West etwas Windschutz (→ ablandiger Wind), sodass wir dort relativ windgeschützt

weitere 1-2 Tage paddeln und biwakieren können. Spätestens nach 3-4 Tagen wird sich aber die Wetterlage sicherlich so geändert haben, dass wir noch weitere Paddelmöglichkeiten entlang der Ostseeküste nutzen können, auch wenn der Wind dreht und aufländig bläst.

2) Alternativen, die den Tourenablauf beeinflussen können

Wir sind z.B. schon 4 Tage unterwegs. Jeden Tag wurde von morgens bis abends gepaddelt. Am nächsten Tag sollte es hinausgehen, weit hinaus bis zu einer einsamen Insel. Aber: Am Morgen des 5. Fahrttages windet & wellt es. 5 Bft. Wind in Böen 7 Bft. sind angesagt und Regenschauer. Wird gepaddelt? Nun, auch wenn wir meinen, dass wir bei einer solchen Querung mehr „Freude“ als „Leid“ ($F > L$) erfahren werden, d.h. die Etappe machbar ist, ist es uns bewusst, dass es eine sehr anstrengend Tour wird und dass es ungewiss ist, wie die Übernachtungsmöglichkeiten draußen auf der Insel sind.

- Variante 1: Bei einer gut durchdachten Tourenplanung hätten wir schon am 4. Fahrttag über den Seewetterbericht erfahren können, dass die Gewässerbedingungen für den 5. Fahrttag eine Herausforderung für zumindest einige Mitpaddler darstellen werden. Es spricht daher einiges dafür, schon am 4. Fahrttag abends vorsichtshalber einen Übernachtungsplatz auszusuchen, der windgeschützt in einer schönen Bucht liegt. So kann uns am nächsten Fahrttag der gewählte Übernachtungsplatz ein gute Alternative zum Paddeln bieten. Die Entscheidung, einen Tag an Land zu bleiben, wird uns dann nicht schwer fallen. Nach 4 Paddeltagen müssten eigentlich alle damit einverstanden sein. Alternativen zum Paddeln gibt es genug: Einmal richtiges Ausschlafen, im Windschatten ausruhen, die Umgebung erwandern oder – wer dazu Lust hat - eine kleine Spritztour mit den Seekajaks in der aufgewühlten See machen. Es handelt sich hierbei gleich um mehrere „alternative Gelegenheiten“, die alle es wert sind, am 5. Fahrttag darauf zu verzichten, auf Tour zu gehen.
- Variante 2: Die Entscheidung hätte natürlich auch anders ausfallen können, wenn in der Nacht vom 4. zum 5. Fahrttag statt in einer windgeschützten Bucht auf einem kleinen Kiesfeld inmitten einer Steilküste übernachtet worden wäre. Einem Platz, der mangels Pfade keine Wanderungen ermöglicht, der wegen des aufländig blasenden Windes eigentlich nur einen Aufenthalt im Zelt erlaubt und bei dem ein plötzlicher Steinschlag nicht auszuschließen war. Ein solcher Landaufenthalt stellt keine akzeptable Alternative zum Paddeln dar, auch wenn das wegen der kritischen Gewässerbedingungen mit wenig Freude und viel Leid verbunden wäre. Jeder hätte dafür Verständnis, wenn spätestens bei einem plötzlichen Rückgang des Windes auf 4 Bft. die Entscheidung getroffen wird, die Zelte abzubauen, die Seekajaks zu packen und dann zu starten. Dass draußen zeitweise mit 7er Windböen zu rechnen ist, wird verdrängt. Als dann unterwegs die vorhergesagten Böen eintreffen und länger anhalten und die Windsee entlang der Steilküste durch Reflexionswellen immer rauer werden, besteht für einige Mitpaddler Kentergefahr. Ein Seenotfall ist bei diesen Bedingungen nicht mehr auszuschließen und das alles passierte nur deshalb, weil am Abend zuvor der falsche Übernachtungsplatz ausgesucht wurde, einem Platz der morgens am 5. Fahrttag keine nennenswerten „alternativen Gelegenheiten“ zum Rauwetter-Paddeln bot.
- Variante 3: Wie bei Variante 2 hängen wir auf dem Kiesfeld fest. Es windet, wellt & regnet bei 4 Bft. Wind, obwohl 7er Böen prognostiziert werden. Da steht zur Diskussion, das „Leid“ zu ersparen, die nassen Zelte und das Gepäck bei Regen in den Seekajaks zu verstauen, und stattdessen ohne Gepäck eine Spritztour zur geplanten einsamen Insel und zurück zu unternehmen. Gesagt, gestartet, gepaddelt und angelandet nach 3 Stunden drüben auf der Insel. Die ganze Zeit wehte ein 4er Gegenwind, doch dann fing es auf der Insel an, mit 5 Bft. zu blasen. Außerdem fielen immer häufiger 7er Böen ein. Hätten wir jetzt unser gesamtes Fahrtengepäck dabei, würde

sicherlich die Entscheidung nicht schwer fallen, auf der Insel zu übernachten. Aber wie sollen wir ohne Zelt, ohne Schlafsack, ohne Kocher, bekleidet nur mit den durchnässten und durchschwitzten Paddelklamotten, auf dieser unbewohnten Insel übernachten? Die „alternativen Gelegenheiten“ zum Übernachten sind praktisch Null. Wollten wir sie bewerten, müsste die Bewertung negativ ausfallen. Also wird zurückgepaddelt, so kritisch auch die Gewässerbedingungen erscheinen.

- Variante 4: Und wie sieht es mit den Alternativen 4 in der geschützten Bucht aus, wenn nicht nur 1 Tag die Gewässerbedingungen kritisch bleiben, sondern auch noch am 2. und 3. Tag. Am 3. Tag fangen sicherlich die ersten Mitpaddler an zu drängeln; denn die „alternativen Gelegenheiten“ gehen langsam aus, werden von ihnen auf „Null“ gesetzt, und das zu erwartende „Leid“, draußen durch die kabelige See zu paddeln und steife Windböen abzuwettern, werden zum einen „kleingeredet“ und zum anderen als „Bonuspunkt“ dem Faktor „Freude“ gutgeschrieben. Lediglich ein Mitpaddler, der eine Angel dabei hat, genießt auch diesen 3. Ruhetag ... und einer, der in seinem Gepäck etwas Lektüre dabei hat. Ja, und die anderen, nun, die haben nicht daran gedacht, dass so eine Küstentour auch mal die Gelegenheit bieten kann, ein Buch zu lesen, das man immer mal schon lesen wollte. Nun aber langweilen sie sich und wollen „auf Teufel komm raus“ hinaus paddeln bei Gewässerbedingungen, bei denen u.U. der eine oder andere Mitpaddler an seine Grenzen stößt und in Seenot geraten könnte.
- Variante 5: Aber auch die Entscheidung, am 4. Fahrtentag diese geschützte Bucht zur Übernachtung auszuwählen, war nicht ganz ohne Fehler, nämlich dem, dass sie nur „alternative Gelegenheiten“ bot, die nichts mit Paddeln zu tun hatten. Besser wäre es gewesen, eine geschützte Bucht im ablandigen Bereich aufzusuchen, die bei der Wetterlage die folgende Alternative ermöglicht hätte: Am nächsten oder übernächsten Tag die Tour fortzusetzen, wohl nicht wie geplant zu der abgelegenen Insel weit draußen, dafür aber weiter wie vorgesehen entlang der windgeschützten Küste.

3) Alternativen, die das Tourenende beeinflussen können

Wer hat das nicht schon einmal unterwegs auf einer Küstentour erlebt. Es wird ein letztes Mal übernachtet. Am nächsten Morgen soll z.B. ein Hafen angelaufen und die Tour dort beendet werden. Am übernächsten Tag geht es nämlich wieder zur Arbeit Aber für diese letzte Etappe werden 6 Bft. und in Böen 7-8 Bft. prognostiziert ... zu viel für einige Mitpaddler.

- Variante 1: Gut wenn am letzten Abend als Übernachtungsmöglichkeit ein Ort gewählt wird, der direkten Zugang zum Fährhafen hat oder wo der Hafen wenigstens per Bootswagen zu Fuß erreichbar ist. Statt sich mit seinem Seekajak durch eine kritische See zu kämpfen und u.U. einen Seenotfall zu riskieren, könnten wir die „alternative Gelegenheit“ nutzen und uns auf ein Fährschiff begeben, das uns dann zu unserem Zielort bringt.
- Variante 2: Was machen wir aber, wenn kein Fährhafen in der Nähe ist? Nun, wenn wir tagtäglich den Seewetterbericht verfolgen, wüssten wir schon ein bis zwei Tage vorher, dass wir am letzten Tag mit kritischen Gewässerbedingungen rechnen müssen. Wir stehen jetzt vor der Wahl, entweder in 2 Tagen zum Zielhafen zu paddeln verbunden mit dem Risiko, am 2. und letzten Tage wegen des Windes nicht weiterpaddeln zu können, oder wir nutzen die „alternative Gelegenheit“ und paddeln am vorletzten Tag ohne viele Zwischenstopps in einem Tag auf dem kürzesten Weg durch zu unserem Zielhafen. Das ist wohl nicht so gemütlich, weil u.a. sehr früh gestartet werden muss und die gemütlichen Pausen zwischendurch ausfallen müssen (→ F sinkt!) und wir uns außerdem beim Strecke machen richtig quälen müssen (→ L steigt an!), aber dafür sind wir schon einen Tag früher – also vor Einsetzen des

starken Windes an unserem Zielort und brauchen nicht irgendwo draußen auf einer Insel „abzuwettern“.

- Variante 3: Wenn weder Variante 1 noch 2 realisierbar ist, bekommen wir Entscheidungsprobleme; denn bei solchen Gewässerbedingungen am letzten Fahrtentag wird die mögliche Freude so deutlich von dem zu erwartenden Leid kompensiert, dass wir an diesem Tag eigentlich nicht paddeln dürften, wenn, ja wenn wir nicht am nächsten Tag wieder am Arbeitsplatz sein müssten. Die „alternative Gelegenheit“, an Land zu bleiben und einen unfreiwilligen Ruhetag einzulegen, ist daher negativ zu bewerten und trägt damit dazu bei, dass die eigentliche „Gelegenheit zu Paddeln“ wahrgenommen wird, solange wird nicht meinen, in Seenot zu geraten. Die Entscheidung, doch zu paddeln, ist mit dieser Formel nachvollziehbar:

$$(F-L) > (-G) \rightarrow (F-L)+G > 0$$

und zwar allein schon deshalb, weil wir in solch einer Situation dazu neigen, uns „schön zu rechnen“, d.h.

F = wird zu hoch angesetzt: „Bei dem Seegang macht es doch erst richtig Spaß. Das sind doch die idealen Surfbedingungen.“

L = wird zu niedrig angesetzt: „Der Wind kommt doch die meiste Zeit von hinten. Um anzukommen, brauchen wir kaum noch zu paddeln. Das sind doch keine Kenterbedingungen und wenn, dann wird hochgerollt. Nur wer seine Grenzen überschreitet, kommt voran.“

G = wird negativ bewertet: „Ich muss morgen an meinem Arbeitsplatz sein, sonst kann ich gleich meinen Job aufgeben.“

Summa summarum = Solange wir nicht mit einem Seenotfall rechnen, wird gepaddelt!

In einer ähnlichen Situation befand sich im Juli 2010 ein Brautpaar, das auf Spiekeroog heiraten wollte. 1 Stunde nach dem Mittagshochwasser startete es mit dem Trauzeugen in Kanus (!?) von Neuharlingersiel hinüber zum Hafen von Spiekeroog. Vom Westen her zog eine tiefschwarze Gewitterwolke auf. Die Drei wollten anscheinend nicht die Hochzeit verschieben ($G < 0$) oder sich das Geld für das Bootstaxi sparen ($G < 0$), jedenfalls trauten sie sich zu, die knapp 8 km bis Spiekeroog noch vor Einsetzen der Sturmböen zurückzulegen ($F > L$). Doch sie kamen nicht so schnell voran, wie sie es erhofften, sei es, dass die Tide an diesem Tag noch nicht so stark strömte bzw. der Gegenwind zu stark wehte bzw. der Seegang zu steil war. Jedenfalls erwischte sie die Gewitterböe, die an diesem Tag mit 10-11 Bft. über die Insel zog, und kenterte sie. Ein gerade vorbei fahrendes Fischerboot holte das Brautpaar an Bord. Der Dritte schaffte es, an Land zu schwimmen. Ja, und ich befand mich mit meinem Auto auf dem Weg von Neuharlingersiel nach Hamburg. Als die orkanartigen Gewitterböen über die Wilhelmhavener Autobahn wehte, musste ich Slalom um die Bäume fahren, die auf die Autobahn stürzten.

→ <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4199>

Fazit

Aras Kriauciunas ist es in seinem Beitrag gelungen, im Zusammenhang mit Seenotfällen die Bedeutung „alternativer Gelegenheiten“ („alternative plans“) herauszuarbeiten. Wem war das vorher bewusst, dass ein in einer gemütlichen Bucht gelegener windgeschützter Übernachtungsplatz mit Ausflugsmöglichkeiten ins Hinterland oder manchmal auch nur ein auf die Tour mitgenommenes Buch dazu beitragen kann, bei kritischen Gewässerbedingungen an Land zu bleiben, statt hinaus aufs Meer ins Ungewisse zu paddeln!?

Wenn wir nach den Ursachen eines Seenotfalls suchen, sollten wir uns daher in Zukunft stets zwei Fragen stellen:

- (1) Warum sind die Küstenkanuwanderer hinaus aufs Meer gepaddelt?
- (2) Warum sind sie nicht an Land geblieben?

Natürlich sind sie hinaus gepaddelt, weil ihnen nicht bewusst war, dass sie:

- die Gewässerbedingungen unterschätzen (s. Nachtrag),
- die eigene Seetüchtigkeit und die der Mitpaddler überschätzen,

aber vielleicht ahnten sie ja, dass die Gewässerbedingungen grenzwertig sind. Dennoch wollten sie nicht an Land bleiben und einen Ruhetag einlegen, weil sie es für unzumutbar hielten, am letzten Übernachtungsplatz noch eine weitere Nacht zu verbringen.

Für einen Fahrtenleiter z.B. heißt das, dass er zum einen vor einer Tour prüft, ob seine Mitpaddler fit für die geplant Küstentour sind, und dass er zum anderen während einer Tour nicht nur die Entwicklung der Gewässerbedingungen im Auge behält, sondern auch prüft, ob der nächste in Frage kommende Übernachtungsplatz dazu taugt, notfalls dort auch mal 3 Tage abzuwettern.

Text: Udo Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. August 2012, S.31-36

Link: <http://www.seakayakermag.com/2012/Oct12/econ.htm>

Nachtrag: Woran liegt es nun, dass Küstenkanuwanderer immer mal wieder bei Bedingungen auf dem Meer paddeln, bei denen sie an ihre Grenzen stoßen und sie Leid (L) erfahren, das in keiner Weise durch die Freude (F) gerechtfertigt ist, die sie meinen, unterwegs auf dem Meer zu erleben? Nun, das liegt schlichtweg an der Unerfahrenheit dieser Kanuten. Zu denken ist z.B. an Folgendes:

- Das gute Wetter zum Startzeitpunkt veranlasste sie, darauf zu verzichten, Informationen über die Wetterlage einzuholen.
- Der durch ablandigen Wind niedrig gehaltene Seegang am Startort erweckte bei ihnen den Eindruck, dass überall solche „Ententeichbedingungen“ herrschen.
- Den Seewetterbericht ignorieren sie, da er erstens sowieso nicht stimmt und zweitens am Wochenende bekanntlich stets um 2 Bft. höher angesetzt wird, um die Amateur-Schiffsführer vor einer Tour abzuschrecken.
- Die Kenntnisnahme einer Windprognose von 5-6 Bft. lässt sie nicht aufhorchen; denn kennen sie doch viele andere Kanuten, die schon bei solcher Windstärke gepaddelt sind, nicht wissend, dass die ähnlich der Angler gern übertreiben, d.h. aus einer Böenprognose leiten viele gerne die tatsächliche Windstärke ab, obwohl diese vielleicht nur bei 4 Bft. lag und das auch nur zeitweise.
- Von Wind-gegen-Strom-Bedingungen haben sie noch nie etwas gehört, wie auch nichts von Kap- oder Düseneffekten.
- Dass der thermische Seewind den prognostizierten (Gradient-)Wind u.U. verstärken kann, ist ihnen ebenfalls unbekannt.
- Ihnen ist nicht vertraut, dass Untiefen Grundseen bzw. Stromkabelungen hervorrufen können, die bei vorausschauender Navigation umfahrbar sind.
- Für sie ist es nicht vorstellbar, dass aus heiterem Himmel Dünung anrollen kann, die für längere Zeit eine Küstenpassage unbefahrbar machen.
- Bis haben sie es nicht erlebt, dass die Befahrbarkeit eines Küstenabschnitts auch vom Tidenstand abhängen kann.
- Und ihnen ist nicht bewusst, dass sie auch mal nach einer Kenterung in Schwierigkeiten geraten könnten.

30.12.2012 **“Greenland Kayak Guide”** (Revier/Ausland)

Wolfgang Bisle weist im SEEKAJAKFORUM.de auf einen “Grönlandführer für Kanuten” hin:

**„Greenland Kayak Guide.
A Free Guide for Sea Kayak Expeditions on Greenlands South and East Coast“**

Er wird von dem in Grönland lebenden **Baldvin Kristjannsson** als Blog herausgegeben und enthält Infos zu den verschiedensten Themen:

- Daily life - must be spring
- Daily life - polarbears
- Dangerous animals
- Freight to Greenland
- Greenland vs Antarctic
- Ice - a kayaker's best friend
- Ice charts
- Photos with map location
- Renting kayaks
- Renting update
- Slide show - large
- South vs East
- Spelling - old vs new?
- Tide and currents
- Travel - South
- Travel - East
- Weather - Barometer and wind
- Weather - Climate
- Weather - Qaqortoq data
- Weather forecasts

Link: <http://greenlandkayakguide.blogspot.de/>

29.12.2012 **Peruanisches Schilf-Seekajak** (Geschichte)

Freya Hoffmeister hat bei ihrer Tour entlang der peruanischen Küste Schilf-Kajaks entdeckt und ein paar Fotos von ihnen auf ihre Homepage gestellt. Diese Boote werden hauptsächlich von Fischern genutzt und von ihnen liebevoll als „Little Horses“ bezeichnet, letztlich weil man auf solch einem Schilfboot so sitzt wie auf einem Pferd:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821988077951597058> (Schilf-Seekajak in der Brandungszone)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821986509564776770> (On Tour)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821987634784408370> (Sitzposition)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821987048499594530> (Sitzposition)

Freya's Fotos kann man jedoch entnehmen, dass die Sitzposition variiert. Manche Fischer sitzen mit leicht gespreizten Beinen auf ihrem Boot, manche mit geschlossenen Beinen (wie auf einem Sit-on-Top) und manche knien einfach.

Von ihren Abmessungen her dürften diese Schilf-Boote nur 3-4 Meter lang sein:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821989162580089090> (Größenvergleich)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821987539996484946>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821985636853095618> (Schilf-Seekajak contra Faserverbundstoff-Seekajak)

Ihre Form ist wohl zweckoptimiert:

(1) Die warme Wetterlage erlaubt es in Peru, „sit-on-top“ zu paddeln. Auf eine geschlossene Sitzluke kann folglich verzichtet werden.

(2) Da das Schilf-Seekajak als Arbeitsgerät der Fischer dient, ist hinter dem paddelnden Fischer eine offene Gepäckluke vorgesehen, in die die gefangenen Fische ohne viel Packerei hineingeworfen werden können, wobei diese Luke wasserdurchlässig ist, um die Fische länger frisch halten zu können:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821987634784408370> (Gepäckluke)

(3) Damit es im Seegang nicht untergehen kann, werden sämtliche Hohlräume mit Styropor o.ä. ausgefüllt.

(4) Und um das Hantieren und Lagern an Land zu erleichtern:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821988839741598098>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821988654377621890>

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5766889770735268097?banner=pwa&gpsrc=pwr#photos/112133179186774955122/albums/5766889770735268097/5821985902889333106>

wird darauf verzichtet, das Heck so auszuformen wie den Bug. D.h. hinter der offenen Gepäckluke endet einfach das Schilf-Seekajak mit einem Abrissheck, auf dem dann an Land das Boot einfach senkrecht hingestellt wird:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas#5821987634784408370> („Abrissheck“)

Übrigens, gepaddelt wird mit dem „Tropical“-Paddel, einer Art „Grönlandpaddel“. Es handelt sich um ein Bambusrohr, welches in Längsrichtung mittig aufgespaltet wird. Wenn man dabei geschickt vorgeht, kann man aus einem Bambusrohrer gleich zwei Paddel abspalten:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage11PeruEcuadorLimaEsmeraldas?noredirect=1#5821986819756466258> (“Tropical”-Paddel)

Und wenn das Paddel mal durchbrechen sollte, dann benutzt man die verbleibende größere Hälfte als "Sturmpaddel", wie es schon die Inuits taten.

Text: U.Beier

Fotos: Freya Hoffmeister

Link: <http://de.wikipedia.org/wiki/Schiffboot>

weiteres Schilf-Boot:

<http://brukima.wordpress.com/2012/12/20/la-paz/#jp-carousel-1382> (Schilf-Kanadier)

27.12.2012 „**Blutiges**“ **Silvester? 10 Infos für lebensbejahende Kanuten** (Ausrüstung)

Sollten wir zu Silvester unsere abgelaufenen Seenotsignalmittel per eigenhändigen Abschuss in der Neujahrsnacht entsorgen?

Nun, das ist ein Thema, das nicht nur schon hier im KANU-FORUM.de des Öfteren angesprochen wurde:

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=5206&postcount=1> (2.01.2008)

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=18063&postcount=1> (6.01.2011)

sondern dieses Jahr auch im SEEKAJAKFORUM.de.

Ruditi hat es mit dem Titel:

„Silvester mit Fallschirmrakete von 1989“

pünktlich zum Jahresende zur Diskussion ins Netz gestellt (19.12.12):

www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,71799

Auch auf die Gefahr hin, dass ich mich hier – all die Jahre mal - wiederhole, möchte ich Folgendes klarstellen:

1. Raketen und Leuchtkugeln enthalten Sprengstoff. Sie sind hochexplosiv und sollten nicht ohne zwingenden Grund (z.B. Seenotfall) oder in Ausnahmefällen (z.B. Silvester) eingesetzt werden, und dann auch nur mit größter Vorsicht und so wie vorgeschrieben. Auf Mensch gerichtet, können sie lebensgefährliche Verletzungen hervorrufen, und in geschlossenen Räumen gezündet, können sie Feuer auslösen.
2. Wer mit Seenotsignalmitteln hantiert, muss sich bewusst sein, dass bei falscher Handhabung bzw. bei Fehlzündungen beträchtliche Personen – bzw. Sachschäden nicht auszuschließen sind. Ihr Umgang wird daher u.a. über die Sprengstoffverordnung geregelt.
3. Wer solche Signalmittel besitzt, sollte darauf achten, dass Unbefugte keinen Zugriff auf sie haben, und zwar weder unterwegs auf Tour, z.B. wenn die Seekajaks am Strand zurückgelassen werden, um ein nahegelegenes Restaurant aufzusuchen, noch im Bootsschuppen bzw. daheim.
4. Silvesterraketen bzw. –kracher bestehen meist aus gepresster Pappe. Bei einer Fehlzündung fliegt einem u.U. mit großer Wucht diese Pappe um die Ohren, was trotzdem zu schweren Verletzungen führen kann, aber nicht zu solche gefährlichen Verletzungen, wie wenn einem die bei Seenotsignalmitteln eingesetzten Plastik- bzw. Alu-Ummantelungen in der Hand explodieren.
5. Fehlzündungen können nie 100%ig ausgeschlossen werden. Sie können bei Seenotsignalmitteln auch dann auftreten, wenn ihre Verfallszeit noch nicht überschritten ist

und diese Mittel stets vorschriftsmäßig, d.h. vor allen Dingen trocken gelagert sind. - Vor Jahren ist mal anlässlich einer Schulungsveranstaltung in Großbritannien eine weiße Fallschirmrakete beim Probeschießen einem Lehrgangsteilnehmer in der Hand explodiert. Der Mann wurde blutüberströmt ins Krankenhaus eingeliefert, deren Ärzte dann bei der Reinigung der „Platzwunde“ feststellen mussten, dass Teile der explodierten Rakete immer noch im Körper des Verletzten steckten.

6. Die Seenotsignalmittel von Kanuten werden meist nicht vollkommen trocken gelagert. Korrosion ist folglich nicht auszuschließen und damit auch keine Fehlzündungen. Wer solche falsch gelagerten Seenotsignalmittel zündet, befindet sich immer in Lebensgefahr. Wir sollten sie daher nur dann zünden, wenn wir uns ohnehin wegen eines Seenotfalles in Lebensgefahr befinden.
7. Je älter ein solches Seenotsignalmittel ist, desto weiter ist der Korrosionsprozess fortgeschritten. Spätestens wenn die Verfallszeit eines Seenotsignalmittels abgelaufen ist, ist der Moment erreicht, ab dem das Risiko einer Fehlzündung unberechenbar geworden ist. Wir sollten solche Seenotsignalmittel gegen neue Signalmittel austauschen und beim zuständigen Händler entsorgen, statt sie zum Jahreswechsel zu zünden.
8. Beim Einsatz des NICO-Signals zu Silvester wurde schon mehrfach erlebt, dass sich aus den schon abgelaufenen Patronen die Seenotsignalkugel nicht mehr lösen konnte und stattdessen in der Patrone, die sich noch im 6-schüssigen Magazin befand, explodierte.
9. Über abgelaufenen Seenotsignalaraketen wurde ebenfalls schon mehrmals berichtet, dass sich die Signalkugel beim Zünden nicht aus der Umhüllung lösen wollte, sondern stattdessen in der Hülle stecken blieb und einen länger dauernden Feuersprühstoß nach unten abgab, sodass in einem Fall die „Schützin“ sich die Handschuhe verbrannte, die sie sich vorher vorsichtshalber zum Schutz angezogen hatte. - Übrigens, es ist schon über ein Jahrzehnt her, dass ich solch eine abgelaufene Seenotfallschirmrakete zu Silvester mal abschießen wollte. Da ich mir der Gefahr bewusst war, band ich meine Rakete entfernt von Häusern an einem stabilen Pfahl fest und löste mit einem Seil die Rakete aus. Zunächst passierte nichts. Dann trat plötzlich für gefühlte 5 Sekunden nach unten ein ca. 50 cm langer Feuerstrahl aus. Anschließend flog die Rakete hell leuchtend ca. 300 m gen Himmel. Schließlich kam – befestigt an einem Fallschirm – eine rote Leuchtkugel herunter, die erst ganz dicht vor dem Boden erlosch. Wie lange dürfte ich mich eigentlich einer solchen Rakete nicht nähern, wenn sie nicht gezündet hätte?
10. Nach jeder Küstentour sollten die Seenotsignalmittel gereinigt, getrocknet und im Dunklen gelagert werden; denn nicht nur Feuchtigkeit trägt zur Korrosion bei, sondern auch UV-Strahlen zur Materialermüdung.

Text: U.Beier

Link:

www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Handhabung.pdf

21.12.2012 **OCEAN PADDLER. Heft 33 zur Ansicht downloadbar** (Literatur/Links)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 33. Ausgabe erschienen. Sie umfasst 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut, u.a.:

- **K.Tastagh: Aleutians Expediton 2012: What is the definition of a truly great leader or coach? (S.12-20)**
- R.Rushton: Cumberland Island: Sea Kayaking Georgia's Coastal National Park (S.22-25)
- **N.Cunliffe: Blade Awareness (S.26-29)**
- B.Hansel: Photographic Composition (S.30-33)

- L.Luddington: Seasonal Delights Part 2: Autumnal Rumbles (S.36-37)
- Chr. Salisbury: Seashore foraging (S.38-40)
- N.N.: Guide to the Pembrokeshire Islands (S.42-46)
- N.N.: best paddling trips for amazing wildlife (S.48-53)
- **N.N.: Valley Gemini Twins: Sports Tourer (ST) + Sports Play (SP) (452x55 cm) (S.54-56)** (verdeckte Werbung?)
- N.N.: Paddeljacken: Peak UK - Turlite Hoody, Palm Oceana - Coastal Touring Jacket, Palm Aegean - Touring Jacket (S.58-60) (verdeckte Werbung?)

Das Heft ist z.Zt. kostenlos als PDF-Datei downloadbar:

→ <http://www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP33-nwyrb575ahe3/OceanPaddler33-SEP2012.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).

Link: OCEAN PADDLER, Nr.33/2012 - www.oceanpaddlermagazine.com

18.12.2012 **Achtung Wal & Co.!?** (Natur)

Es ist schon atemberaubend und unheimlich zugleich ... die Begegnung mit einem Wal, unterwegs im Seekajak draußen auf dem Meer. In dem folgenden Video ist eine solche Begegnung gefilmt worden. Ein Orca taucht neben einem Kajak auf, fliegt durch die Luft, landet wieder im Wasser und drückt wohl dabei das Kajak unter Wasser:

www.youtube.com/watch?v=qdmKx_tONAQ

Ob dieses Video echt ist, wird immer wieder angezweifelt; denn z.B. Im Vergleich zu den Seekajaks (ca. 5 m lang) scheint der Orca mindestens 3x so lang zu sein, obwohl in der Realität ein Orca max. 7-9 m lang wird, außerdem erscheint der dort gezeigte Orca sehr scharf, während die abgebildeten Kanuten alle recht unscharf aufgenommen wurden!? Dennoch, es ist durchaus vorstellbar, dass Walbegegnungen genau so ausgehen könnten. Jedoch werden wahrscheinlich die Begegnungen mit einem Wal eher so ablaufen:

www.youtube.com/watch?v=GlrsRnerHY > ab 6. Minute

oder so:

www.youtube.com/watch?v=Alj6G_oFY4E (Begegnung mit Orcas)

So etwas passiert relativ selten und trotzdem ist das sicherlich schon tausendfach passiert, ohne dass wirklich etwas „passiert“ ist! Also, es besteht eigentlich kein Grund, bei einer Begegnung mit einem Wal ängstlich zu werden. Wirklich?

Im SEA KAYAKER berichten **Birgit Piskor** und **Perry Abedor** in dem Beitrag:

„In awe, in trouble. A too-close encounter with gray whales“

eine allzu nahe und folgenschwere Begegnung mit einem Grauwal.

Sie paddelten beide zusammen in einem Sit-on-Top-Kajak ca. 2-3 km hinaus aufs offene Meer, um Grauwale zu beobachten:

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

Es ist schon ein besonders Gefühl, die Wale dann mehr oder weniger nah vom eigenen Kajak auf- und abtauchen oder entlang der Wasseroberfläche schwimmen zu sehen. Als die Wale mal wieder allzu weit entfernt gesichtet wurden, rieb Perry mit seinen Händen seitlich am Rumpf entlang und hoffte, mit dem dabei erzeugten Geräusch die Aufmerksamkeit der Wale auf sich zu ziehen. Aber es passiert nichts, 10 lange Minuten nichts. Dabei hofft **Birgit** so sehr darauf, dass auch sie es mal erleben dürfte, dass ein Grauwal sich parallel zum Kajak legen und „streicheln“ lassen würde.

Dann, urplötzlich, praktisch aus dem Nichts tauchte etwa 7 m vom Kajak entfernt ein Wal auf, statt sich aber quer zum Kajak zu legen flog er dicht neben dem Kajak fast gänzlich durch die Luft und tauchte nach einer gefühlten Ewigkeit wieder ab. Zurück blieb nur ein 1,50 Meter hoher Brecher, der durchaus das Zeug dazu hatte, das Kajak zu kentern. Da tauchte genauso unerwartet auf der anderen Seite etwa 3 m vom Kajak entfernt ein zweiter Wal auf, und zwar so unmittelbar vor **Birgit**, dass sie nichts anderes mehr sehen konnte, kein Land, keinen Himmel, nur noch Wal, der immer höher und höher gen Himmel zu steigen schien, sich dann drehte und kurz vorm Abtauchen mit der Schwanzflosse das Zweikajak in der Mitte traf und zerbrechen ließ. Der Wal begab sich anschließend auf Tauchstation und die beiden Kanuten ebenfalls, wenn auch unfreiwillig. Als sie wieder die Wasseroberfläche erreicht hatten, berührte **Perry** noch kurz den Grauwal, bevor beide Wale genauso schnell abtauchten wie sie vorher aufgetaucht waren.

Birgit schmerzten ein Bein und der Rücken, während Perry völlig unversehrt blieb. Dann hieß es ca. 2-3 km Richtung Küste zu schwimmen, bei Seitenströmung und durch die Brandungszone hindurch. Auch wenn **Birgit** auf Grund ihrer Verletzungen nur auf dem Rücken schwimmen konnte, schaffte sie es nach einer Ewigkeit, mit **Perry** den Strand zu erreichen ... 45 Minuten vor Sonnenuntergang.

Ist das nun ein Anlass für uns Kanuten, sich vor der Begegnung mit Walen zu fürchten? Rein statistisch besteht dazu kein Grund; denn dies war bislang die erste folgenreiche Kollision zwischen Wal und Kanu. Experten vermuten, dass es sich hierbei um noch junge Grauwale handelte, die beim „Spielen“ an der Wasseroberfläche sich in ihrem Übermut einfach überschätzt hätten.

... dann dokumentiert das folgende Video, gefilmt von einem Auslegerkanu aus, die zweite Kollision mit einem Wal:

www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=rYQrl7X4mPk (3.2.13)

Haien dagegen sollten wir jedoch – ab einer bestimmten Größe – aus dem Weg gehen. Das wissen wir nicht nur seit **Freya Hoffmeister**, die bei ihrer Australienumrundung 2009 eine Beißattacke heile überstand. Lediglich ihr Seekajak hatte ein paar „Bisswunden“! In dem folgenden Beitrag „**Sharks and Skis**“ erfahren wir mehr über die „Bissigkeit“ von Haien. **Rob Mousley** berichtet über eine Vielzahl von folgenreichen Begegnungen zwischen Surf-Ski-Kanuten und Haien, die sich im Laufe der Jahre ereignet haben:

www.surfski.info/latest-news/item/76-sharks-and-skis.html (2007)

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Oct. 2012, S.34-38

Link: www.seakayakermag.com/2012/Dec12/awe.htm

13.12.2012 **Freya Hoffmeister: X-Mas-Holiday (357. Fahrtentag)** (Revier/Ausland)

Es ist Halbzeit!?

<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>

Freya Hoffmeister hat sich also den Urlaub redlich verdient ... zumal bald Weihnachten ist.

Der 357. Fahrtentag war für 2012 ihr letzter Tag auf dem Pazifik. Pünktlich am Mittwoch, den 12.12.12, landete sie zusammen mit **Peter Unold**, ihrem dänischen „Zwischenetappenpartner“, im Hafen von Paita (Peru) an. Am 9.01.13 will sie wieder zurückkehren und ohne Partner weiter paddeln über den Äquator zum noch ca. 2.000 km entfernt liegenden Panamakana und dann weiter bis nach Georgetown (Guayana), dem Ende ihrer 2. Etappe. Während der 3. Etappe, die dann im Mai 2014 in Buenos Aires (Argentinien) enden soll, wird **Peter** sie aber wieder ein Stück begleiten.

Seit Valparaiso (Chile), dem Beginn der 2. Etappe, waren **Freya & Peter** insgesamt 112 Fahrtentage unterwegs, wovon sie nur 82 Tage paddeln konnten. Die Ausfalltage selber gingen meistens aufs Konto des Wetters oder der Nachschubversorgung bzw. dienten der Erholung.

Rein statistisch ist es von Interesse, wie Freya auf ihrer 2. Etappe im Vergleich zu ihrer 1. Etappe (Buenos Aires – Valparaiso) vorangekommen ist:

Etappe:	Valparaiso – Paita	Buenos Aires - Valparaiso
Zeitraum:	25.08.12 – 12.12.12	30.08.11-02.05.12
Fahrtentage:	110 Tage	247 Tage
Paddeltage:	82 Tage	167 Tage
zurückgelegte Strecke:	4.093 km	7.676 km
Paddelstunden:	718:49 h	1.560:25 h
Ø Kilometer/Paddeltag:	49,9 km	46,0 km
Ø Paddelstd./Paddeltag:	8:45 h/Tag	9:21 h/Tag
Ø km/h:	5,7 km/h	4,9 km/h
Maximaltempo/Tag:	6,5 km/h	11,5 km/h
Maximalstrecke:	122 km in 23:45 h	161 km in 32:15 h
Tage über 12 Std./Tag:	8 Tage (10 %)	22 Tage (13 %)
Tage über Ø 6 km/h:	3 Tage (4 %)	16 Tage (10 %)
Tage über 50 km/Tag:	39 Tage (48 %)	64 Tage (38 %)
Nachtfahrten:	2x	6x
Ausfalltage:	30 Tage (27 %)	80 Tage (32 %)

Zusammen mit ihrem Partner konnte **Freya** auf ihrer 2. Etappe die durchschnittliche Geschwindigkeit von 4,9 km/h auf 5,7 km/h und die durchschnittliche Tagesstrecke von 46,0 km auf 49,9 km steigern. Wer hier mutmaßt, dass **Peter** die treibende Kraft war, muss sich jedoch bewusst sein, dass die Tagesetappen im Wesentlichen von den Anlandeverhältnissen entlang der Küste bestimmt waren und das Tempo von den Wind- & Lichtverhältnissen; denn bei Gegenwind kommt man einfach nicht so flott voran und bei Dunkelheit kann man wohl trotz Brandungsbedingungen starten, aber schwerlich anlanden. Also wurde immer so gepaddelt, dass sie spätestens um 18 Uhr vom Wasser gehen konnten. Nur zwei Mal mussten sie die Nacht durchpaddeln, weil es unterwegs keine sichere Anlandemöglichkeit gab.

Eines aber geht jedoch sicherlich auf's Konto von **Peter**, nämlich dass die durchschnittliche Länge von **Freya's** täglichem Blogeintrag auf der 2. Etappe unter 1.000 Worte lag, während sie auf ihrer 1. Etappe, als sie noch solo unterwegs war, auf über 1.000 Worte je Blogeintrag kam!

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

Text: Udo Beier

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

10.12.2012 **Sardinien (Ostküste) (Italien)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet **Ludwig Nitsch** in dem Beitrag:

„Sardischer Herbst“

über eine 8-tägige Tour entlang der Ostküste Sardinien. Es handelte sich um eine kommerzielle Tour mit 2 Gästen zzgl. Fahrtenleiter **Ivan Walter** samt Partnerin. Angereist wurde per Flugzeug. Die Seekajaks selber reisten per PKW ein.

Gestartet wurde nahe Olbia in Porto San Paolo (Costa Dorata), und zwar vom Campingplatz Tavolare. Vor dort aus ging es nach La Cinta, Capo Camino (2 Übernachtung wg. Wind), Orosei, dann entlang der 33 km langen Steilküste der Costa Bue Marino bis zu den Grotten Cala Luna (2 Übernachtungen wg. Wind), Santa Maria Navarrese (Campingplatz), Bucht Cuccuru bis nach Porto Corallo.

Für den Rücktransport zum Startort sorgte der Fahrtenleiter, der sich auch um die Organisation, die Tagesetappeneinteilung, die Sicherheit und die Einholung des Wetterberichts (SMS-Info von Wetteronline.de) kümmerte. Die Ausrüstung wurde vom Veranstalter AEX-Reisen gestellt. Nur paddeln musste man selber.

Diese Tour kann man in 8-10 Tagen oder – bei entsprechend schlechter Wetterlage – auch gar nicht schaffen.

Ob man solch eine Tour selber plant & durchführt oder den „All-Inclusive“-Service eines kommerziellen Veranstalters in Anspruch nimmt, hängt natürlich wesentlich nicht nur von den eigenen Fähig- & Fertigkeiten bzw. der Kompetenz des Veranstalters ab, sondern auch von der zur Verfügung stehenden Ausrüstung & Zeit.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 12/12, S.8-12 – www.kanu.de

Weitere Literatur:

Kassel,G.: **Boot, Zelt, Badehose (Sardische Küste)**

aus: Kanu-Magazin 4/03, S.32-39 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030519_a.html

Kassel,G.: **Ein Kajaksommer auf Sardinien**

→ www.kanukassel.de/4598.html

Zimmermann,U.: **Sardinien: Im Land der Gegensätze**

aus: Kanu-Sport 11/03, S.12-19 – www.kanu.de

s. auch Kurzinfos über den Streckenverlauf in:

→ www.kuestenkanuwandern.de/031106.html

Pause,W.: **Kajakfahren an der Küste Sardinien**

aus: Kanu Sport 10/04, S.12-17 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/041004_b.html

Killoran,W.: **Finding Espresso Beach in Sardinia**

→ <http://glska.freehostia.com/Summer05.html>

Kachler,M.: **Sardinien: Olbia – Arbatax** (2006) (8-Tage-Tour)

→ www.kachler.net/sardaigne_2006/sardaigne_2006.html

Weck,R.: **Im Tal des Mondes (Nordost-Sardinien: Archipel La Maddalena)**

aus: Segeln 4/03, S.92-96 – www.segeln-magazin.de

s. zu Infos über Wind & Wetter:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030325.html

Amme,M.: **Sonnenseiten einer Insel (Südsardinien)** (inkl. Kartenskizzen)

aus: Yacht 12/04, S.28-35 – www.yacht.de

s. auch Infos über Wetter, Wind & Navigation:

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040603.html

08.12.2012 **9 Stirnlampen zur Auswahl** (Ausrüstung)

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

„Von der Stirnfunzel zum Kopfscheinwerfer“

9 verschiedene Stirnlampen vor. Es handelt sich dabei wohl eher um einen Vergleich von Prospektaten (z.B. Wasserschutz nach IP, Lumen, Lichtdauer, Gewicht), nicht jedoch um einen vergleichenden Test.

Erwähnenswert halte ich folgende beiden Lampen:

BLACK DIAMOND „Icon“:

plus: als einzige Lampe wasserdicht nach IPX7 (→ 30 Min. 1 Meter Wassertiefe);

plus: bis 200 Lumen hell;

minus: 232 g schwer, dafür 4x AA-Batterien;

minus: viel „Gerödle“ auf dem Kopf, u.a. wegen zusätzlichem Band über den Kopf und spiralförmigen Stromkabel zum Batteriefach;

?: keine Info darüber, ob der Ein/Aus-Schalter im verpackten Zustand versehentlich angeschaltet werden kann!?

MAMMUT „X-Shot“:

plus/minus: erfüllt nur IPX6 (→ 3-minütiges starkes Strahlwasser aus jeder Richtung (100 Liter/Min.)), wobei der Literatur nicht zu entnehmen ist, ob Stufe 6 wasserdichter ist als Stufe 7 !?

plus: bis 200 Lumen hell;

plus: 150 g schwer, dafür 3x AA-Batterien;

plus: rotes Rücklicht auf dem hinteren Batteriebehälter (dann haben die Mitpaddler es leichter, einem in Dunkel zu entdecken);

plus: einfaches Kopfband, was beim Paddeln ausreichen müsste!?

plus: Doppel-Klickfunktion verhindert unbeabsichtigtes Anschalten.

In Anbetracht dessen, dass dieser Bericht in einer Paddel-Zeitschrift erscheint, wundert es schon, dass ausführlich über die Eignung der Lampen für Radfahrer, Jogger, Wanderer/Trekker/Bergsteiger geschrieben wird, wir aber überhaupt nichts über die Eignung fürs Paddeln erfahren!

Wir finden wohl den tabellarischen Hinweis „Wasserschutz“. Der begnügt sich jedoch auf den kurzen Hinweis „nach Standard IPXY“, ohne jedoch zu erwähnen, dass die vier Lampen, die nur IPX4 bzw. IPX5 erfüllen, eigentlich für unseren Wassersport nicht geeignet sind (4 = geschützt gegen Sprühwasser aus allen Richtungen; 5 = geschützt gegen Strahlwasser aus allen Richtungen (12,5 Liter/Min.)), und zwar erfüllen IPX4 nur „LED Lenser H14“, „Petzl Tikka XP2“, „liteXpress Liberty 121 Sensor“ und IPX5 nur „Light & Motion Solite 100“.

Ja, wenn eine Zeitschrift nicht seine (potenziellen) Anzeigenkunden verärgern möchte, muss ein Autor in der Lage sein, auf Kritik zu verzichten bzw. sie so zu verstecken, dass sie eigentlich keinem mehr auffällt. Das trifft z.B. auch für das Eigenschaftsmerkmal „Schutz gegen versehentlichen Anschalten“ zu. Was nützt uns die beste Lampe, wenn wir sie abends aus dem Gepäck sack kramen und feststellen müssen, dass wir sie vorher beim Verpacken versehentlich angeschaltet haben!? Nun, der Autor weist nur bei der MAMMUT-Lampe darauf hin, dass sie „vor unbeabsichtigten Anschalten gesichert“ ist, was wahrscheinlich bedeutet, dass alle anderen 8 Lampen nicht über solch eine Sicherung verfügen.

Außerdem erwähnt der Autor nur bei der LIGHT & MOTION-Lampe, dass „der Akku am Hinterkopf kaum wahrnehmbar ist“, woraus wir selber schließen können, dass bei den anderen vier Lampen das Batteriefach hinten am Stirnband stört!?

Schließlich stellt sich die Frage, warum für die Leser einer Paddel-Zeitschrift nicht eine andere Auswahl von Stirnlampen vorgenommen wird, und zwar eine Auswahl von Lampen, die alle zumindest IPX7 erfüllen (→ dicht bis 1 m Wassertiefe für 30 Min.).

Z.B. werden solche Stirnlampen (inkl. einfachem Kopfband, kein extra Batteriefach am Hinterkopf) angeboten von:

SILVA „Ninox“:

IPX7: 30 Minuten dicht bis 1 m Wassertiefe;
max. 110 Lumen; max. 50 m Leuchtweite,
30-50 h Dauerlicht, 3x AAA-Batterien; 85 g,
Einschalticherung durch Verdecken des Schalters.
<http://silva.se/node/65>

und von:

FENIX „HL21“:

IPX8: 30 Minuten dicht bis 2 m Wassertiefe;
max. 90 Lumen; max. 93 m Leuchtweite;
2:53 h Dauerlicht; 1x AA-Batterie; 87 g;
mit ungesichertem Druckschalter
www.fenixlight.de/pages/stirnlampen/hl21.php

liteXpress „Liberty Aqua 1“:

IPX8: dicht bis 30 m Wassertiefe;
max. 137 Lumen; max. 112 m Leuchtweite;
1:20 h Dauerlicht; 4x AAA-Batterien; 180 g; mit Drehschalter.
www.litexpress.com/de/stirnlampen/liberty/liberty-aqua-1/

SPARK „ST6-500 CW“:

IPX8: besser als IPX7
max. 500 Lumen; max. ca. 50 m Leuchtweite;
1,4 – 192 h Dauerlicht; 2x Cr 123-Batterien; 171 g;
jedoch mit doppeltem Kopfband und mit ungesichertem Druckschalter.
www.globetrotter.de/de/shop/detail.php?mod_nr=204437

Zur Info:

Die Leuchtweite hat was mit der Bündelung des Lichtstrahls zu tun; deshalb kann eine Lampe mit weniger Lumen bei schmaler Lichtbündelung weiter leuchten als eine Lampe mit viel Lumen aber breiter Lichtbündelung.

Außerdem gibt es anscheinend keine einheitliche Norm zur Lumen-Bestimmung; zumindest fand ich in einem Lampen-Forum mal den Hinweis auf „China“-Lumen, als ob für Lampen aus chinesischer Produktion mit Lumen-Angaben geworben wird, die um 100 % zu hoch angesetzt sind.

Und: IPX8 setzt einen Schutz voraus, der IPX7 übersteigt, was jedoch genau zu spezifizieren ist. Bei der SPARK-Lampe fehlt diese Info:

www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/120930.html

Übrigens, eine Stirnlampe dient der Orientierung zu Land und auf dem Wasser (z.B. Lesen der Karte, Ablesen des Kompass, Hilfe nach einer Kenterung, Identifizierung von Hindernissen, Warnung Dritter). Sie ersetzt nicht das von den Schifffahrtsstraßenordnungen geforderte weiße Positionslicht:

www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 1/13, S.50-53 – www.kajak-magazin.com

06.12.2012 **Das sollte nicht unerwähnt bleiben – Freya's 349. + 350. Fahrtentag**
(Revier/Ausland)

Warum?

Nun, am 5.12.12 postete ich im KANU-FORUM zum Thema:

„Brandungsstart: Hinaus durch die Brecher“

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=27362&postcount=1>

und verwies dabei u.a. auf zwei Links, die eindrucksvolle Fotos von überwältigenden Brechern zeigten, die in Küstennähe von der anrollenden Dünung erzeugt und dann von Kanuten „bepaddelt“ wurden. Ist es nun Zufall, dass ich diesen Thread gerade zu jenem Zeitpunkt schrieb, als **Freya & Peter** riskierten, mit ihren randvoll beladenen Seekajaks genau in solche Brecher zu geraten?

Es war am Abend des 349. Fahrtentages. **Freya & Peter** waren früh morgens um 6.45 Uhr in Punta Malabrijo gestartet. Nach ca. 70 km wollten sie kurz vor Einbruch der Dunkelheit am Punta Cherrepe anlanden. Wegen der hoch anrollenden Dünung suchten sie nach einem einigermaßen sicheren „Landeplatz“. **Freya** meinte, eine geeignete Stelle gefunden zu haben und warte nur noch darauf, dass die Dünung kurzzeitig innehielt. Als sie gerade den Anlandevorgang einleiten wollte, schaute sie zurück nach Peter ... und sah, wie er „klammheimlich“ mit voller Kraft zurück hinaus aufs Meer paddelte, sozusagen dem „Feind“ entgegen, statt von ihm von hinten überrascht & -rollt zu werden. In Anbetracht der Höhe und Anzahl der sich annähernden Dünungswellen entschied sich **Freya** nicht zur Flucht nach vorne Richtung Strand, sondern Peter zu folgen. „Angriff ist die beste Verteidigung!“ Volle Pulle

paddelte sie auf die ihr entgegenkommende Gruppe von 4-5 Meter hohen Dünungswellen zu, die sich schon aufstauten und jeden Moment brechen konnten. Fast senkrecht kletterte **Freia** die Vorderseite dieser Wellen hoch, mit einem großen Klatscher fiel sie fast senkrecht auf der Rückseite der Wellen wieder hinunter ... und das 3x. Dann galt es den letzten, den vierten Kaventsmann zu überwinden. Er fing schon damit an, oben am Wellenkamm glasig zu werden und zu brechen. Bravo **Freya**! Sie packte auch diese Welle, wenn auch nicht ganz trocken. Aber besser frisch geduscht als rückwärts mitgenommen, irgendwann umgeschmissen und am felsigen Strand angespült zu werden! Nein, als Strandgut wollte sie nicht enden!

Aus sicherer Entfernung blickten beide zurück zur Küste. Der Schreck steckte ihnen noch in den Knochen. Sie zitterten am ganzen Körper. Ja, wenn ...?! Dabei sah bis zum Anrollen dieser „Four Sisters“ alles doch recht friedlich aus. „This was one of my most scary moments of this trip ...“ können wir in ihrem Blog nachlesen:

<http://freyahoffmeister.com/2012/12/05/tue-0412-2012-day-349/>

Was sollten sie nun tun. Auf Grund der einlaufenden hohen Dünung und der zunehmenden Dunkelheit war an ein Anlanden nicht mehr zu denken. Also paddelte sie in die Nacht hinein zum noch ca. 50 km entfernt liegenden Ort Pimentel. Früh um 6.30 Uhr in der Morgendämmerung trudelten sie dort ein. Gestartet waren sie 23:45 Stunden vorher. Zurückgelegt hatten sie dabei insgesamt 122 km. Angelandet wurde wegen der unüberschaubaren Brandungsbedingungen an einem Ponton. Ihr Zelt errichteten sie mitten auf einem baufälligen kilometerlangen Anleger:

<http://maps.google.com/?q=-06.8395,-79.9420>

Die Nachtfahrt selber bereitete beiden keine großen Probleme. Am unangenehmsten waren wohl die Kälte, die nassen Klamotten, die fehlenden Handschuhe und der Tatbestand, sich nicht warm paddeln zu dürfen, da sie erst bei Helligkeit in Pimentel ankommen wollten.

Insgesamt hatten sie nun 24 Std. Zeit, sich zu regenerieren ... für den nächsten 24-Stunden-Trip; denn wegen fehlender geschützter Anlandemöglichkeiten unterwegs planten die beiden gleich wieder, auch die bevorstehende Nacht „durchzumachen“. Für **Freya** ist das pure Routine, aber für **Peter?** Der muss sich wohl noch daran gewöhnen müssen: *„Hey, Alter ... Wiking, halte durch. Am 13. Dezember darfst du doch wieder nach Hause ... fliegen ... mit Deiner Freundin; ... denn bald ist Weihnachten ... vielleicht sogar weiße Weihnachten!“*

Text: U.Beier

05.12.2012 **Brandungsstart: Hinaus durch die Brecher** (Ausbildung)

Rob Mousley erläutert in dem Beitrag:

“Getting out through Surf. Advice from the Pros”

www.surfski.info/getting-started/tips-other/item/1058-getting-out-through-surf-advice-from-the-pros.html (18.08.12)

wie mit einem Surf-Ski die von einer Dünung erzeugte Brandung zu durchfahren ist. Dabei greift er auf beeindruckende Fotoserien bzw. Einzelfotos zurück. Außerdem befragte er 10 erfahrene Surf-Ski-Racer, wie sie die Brecher meistern.

Als **Quintessenz** für uns Küstenkanuwanderer bleibt Folgendes:

1. Will man eine vor einem liegende Brandungszone durchqueren, sucht man vorher die richtige Stelle als Startposition aus. Dafür ist es wichtig, die Brandung ganz genau zu beobachten und jene Stelle zu suchen, wo die Brecher nicht ganz so hoch auflaufen (→ i.d.R. liegen dort die Brandung erzeugenden Untiefen tiefer unter der Wasseroberfläche) und wo gegebenenfalls auch ein Brandungsrückstrom (→ „Rip Current“) hinausläuft.
2. Warte im Abstand zur Brandungszone ab, bis die Brecher weniger hoch auflaufen; denn jede „siebte Welle“ ist nicht nur höher, sondern auch niedriger!
3. Wenn man meint, dass die Brecherhöhe akzeptabel ist, paddelt man mit voller Kraft (!!!) los und hört erst wieder auf zu paddeln, wenn man die Brandungszone hinter sich gelassen hat.
4. Dabei ist es empfehlenswert, dann in den Brecher zu paddeln, nachdem er bricht, also genau dann, wenn er sich in Schaum „auflöst“.
5. Je schneller man durch den Brecher paddelt, desto geringer ist die Gefahr, dass der Brecher einen rückwärts mitnimmt (→ Rückwärtssurf).
6. Beim Durchfahren des Brecher ist zum einen der Oberkörper nach vorne zu legen, um den anrauschenden Wassermassen möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten, und zum anderen ein Paddelblatt ins Wasser zu tauchen, um ein Rückwärtssurfen zu verhindern bis abzubremesen.

Übrigens, je breiter & voluminöser ein Seekajak ist, desto eher neigt es in der Brandung zum „Kerzen“ und Rückwärtssurfen. Und: Je schmäler & schlanker ein Seekajak ist, desto eher neigt es zum Durchstechen des Brechers. Der Wasserdruck auf den Brustkorb des Kanuten kann beim Durchstechen so hoch sein, dass man für einen Moment nicht mehr die Kraft zum Atmen hat. Ungünstigenfalls kann der Wasserdruck sogar das Paddel erfassen und am Körper zerbrechen lassen, sofern es im Moment der Durchfahrt durch den Brecher gerade quer statt parallel zum Seekajak liegt.

Die Fotos in dem folgenden Beitrag von **Rob Mousley**:

“Awesome Oz Surf Photos”

www.surfski.info/latest-news/item/75-awesome-oz-surf-photos.html (2007)

zeigen anschaulich, gegen welche Wasserwucht ein Kanute anzukämpfen hat, wenn er versucht, durch Brecher zu paddeln.

Und die Fotoserie in dem letzten Beitrag von **Rob Mousley**:

“Surfing Dungeons – the Story”

www.surfski.info/latest-news/item/986-surfing-dungeons-the-story.html (2006)

vermittelt uns den Eindruck, dass selbst das “Unmachbare” machbar ... und auch ein 50-km/h-Surf nicht unmöglich ist.

Text: Udo Beier

03.12.2012 **Vor der Tour steht der Start – Freya’s 340. + 343. Fahrtentag** (Ausbildung)

Anlanden kann jeder, wenn auch manchmal nur schwimmend und nicht immer ganz „heile“! Aber starten?

In meinem Bericht über Freya’s & Peter’s 290. + 291. Fahrtentag habe ich Freya’s Rezept für „Sicheres Anlanden“ herausgearbeitet. In ihrem Bericht vom 340. + 343. Fahrtentag erfahren wir, wie beide beim Starten vorgehen.

Am Anfang steht eigentlich der „**Robbenstart**“:

1. Wir ziehen bzw. tragen unser Seekajak bis kurz hinterm Spülsaum, und zwar so weit, dass das Seekajak aufschwimmt, solange wir noch nicht in der Sitzluke Platz genommen haben.
2. Dann richten wir unser Seekajak so zum vor uns brechenden Seegang aus, dass es nicht sofort quer getrieben wird.
3. Anschließend setzen wir uns in die Luke und schließen die Spritzdecke.
4. Nun warten wir mit einer Hand am Paddel ab, bis das Restwasser eines höher aufspülenden Brechers unser Seekajak so erreicht, dass es aufschwimmt.
5. Sobald das Wasser wieder abläuft, versuchen wir mit einer Hand auf der einen Seite und dem Paddel auf der anderen Seite uns vom Grund Richtung tieferes Wasser vorzurobben.
6. Sobald das Wasser unter unserem Seekajak so tief ist wie unser Paddelblatt breit, fangen wir mit voller Kraft an loszupaddeln Richtung der vor uns auftürmenden und anrollenden Brecher.
7. In dem Moment, wenn der Brecher uns überspült, wird das Paddel nicht mit beiden Händen über den Kopf gehalten (→ ansonsten bestände die Gefahr, dass unser Oberkörper inkl. Paddelblätter dem Brecher zu viel Angriffsfläche bieten, was dazu führen könnte, dass der Brecher uns wieder zurück an den Strand spült), sondern ein Paddelblatt wird seitlich vor uns ins Wasser getaucht (→ um einen Rückwärtssurf zu verhindern bzw. abzubremsen) und dort solange gehalten, bis der Brecher uns überspült hat, dabei beugen wir unseren Oberkörper weit nach vorne, so dass der Brecher sich nicht an unserem Oberkörper verfangen kann.
8. Danach wird mit voller Kraft solange weiter gepaddelt, bis wir die Brecher-Zone hinter uns gelassen haben.

Der Startvorgang wird erleichtert, wenn Mitpaddler uns beim Starten unterstützen:

- Ein Mitpaddler steht am Bug unseres Seekajaks und verhindert, dass es schon vor dem Start quer zur Brandung treibt.
- Zwei weitere Mitpaddler stehen links und rechts neben dem Achterschiff und warten auf die optimale Welle, also eine Welle, die nicht zu hoch ist, aber dennoch so hoch aufläuft, dass unser Seekajak aufschwimmt. Dann schieben sie uns mit möglichst viel Tempo aufs Wasser hinaus.

„**Den Letzten beißen die Hunde!**“ D.h. es gibt immer einen (→ das sollte möglichst der leistungsfähigste Kanute sein), der ohne Hilfe seiner Mitpaddler versuchen muss, durch die Brandung zu starten. Dabei ist es hilfreich, sich den Startplatz genau anzuschauen und zu prüfen, ob es nicht weiter links oder rechts einen Platz gibt, wo die Brecher nicht so hoch auflaufen oder einen nicht so schnell quer treiben. Übrigens, wenn unser Seekajak gleich zu Beginn des Startvorganges quer treibt, bleibt einem meist nichts anderes übrig, als aussteigen, das Seekajak neu auszurichten und erneut zu starten.

In den beiden folgenden Links werden beispielhaft Fotos vom Startvorgang durch die Brandung gezeigt:

USK: Launching A Kayak Through Surf
www.useakayak.org/surf_zone/launch_thru_surf.html

Wayne Horodowich: How To Punch Through Surf
www.useakayak.org/surf_zone/punch_thru_surf.html

Ja, und wie gehen nun **Freya & Peter** vor? Bislang startete **Freya** stets als Letzte, d.h. sie half **Peter** - der stets mehr Kilo Gepäck transportiert - beim Starten und versuchte anschlie-

ßend allein ihr „Glück“. Anscheinend wurde jedoch beiden das tagtägliche Starten durch die Brandung so zur Routine bzw. die anrollenden Brecher sahen so harmlos aus, dass am 340. Fahrtentag jeder nach seiner eigenen „Fasson“ sein „Startglück“ versuchte:

<http://freyahoffmeister.com/2012/11/26/sun-2511-2012-day-340/>

- Eigentlich rollte an diesem Tag nacheinander mit großem Abstand stets nur ein kleinerer Brecher an den Strand. **Freya** zog daher allein ihr Seekajaks ins knietiefe Wasser, wartete ab, bis der Brecher durchrauschte, setzte sich dann mit im Wasser hängenden Beinen in ihre Sitzluke und paddelte hinaus ins ruhigere Wasser. Dort zog sie dann ihre Beine in die Sitzluke, schloss die Spritzdecke und lenzte wahrscheinlich mit ihrer E-Pumpe das beim Starten in die Sitzluke gespülte Wasser über Bord. – Warum **Freya** diese recht unkonventionelle Startvariante wählte, kann ich nur vermuten. Zum einen lag es wahrscheinlich an den recht niedrigen Brechern, die an den Strand rollten. Zum anderen ist es **Freya** wohl bewusst, dass sie ein Seekajak paddelt, dessen untere Heckpartie zu einer beweglichen Flosse ausgebaut ist. Wer mit einem solchen Seekajak durch die Brandung startet, dem muss es bewusst sein, dass bei Grundberührung diese Flosse so starken Belastungen ausgesetzt sein kann, dass sie irgendwann beschädigt ist.
- **Peter** dagegen wählte die konventionelle Startvariante, letztlich vielleicht auch deshalb, weil er wegen seiner Übergröße im Sitzen nicht die über Bord hängenden Beine in die Sitzluke ziehen kann. D.h. er setzte sich wie oben beschrieben in Höhe des Spülsaums in sein Seekajak, schloss die Spritzdecke und wartete ab, dass ein Brecher soweit hochspülte, dass er mit dem zurücklaufenden Wasser hinaus ins Tiefe paddeln konnte. Unglücklicherweise lief nur selten ein Brecher so weit hoch, dass sein schweres Seekajak aufschwamm, und wenn doch, dann trieb er sein Seekajak sofort quer. Erst beim vierten Versuch gelang es ihm, sich vom Strand zu lösen und hinaus zu paddeln.

Trotz dieser anfänglichen Startprobleme schafften die beiden an diesem Tag wieder ihr „Tagessoll“ von um die 60 Kilometer.

3 Tage später gab es dann wieder erneut Startprobleme, obwohl die Brandung eigentlich recht harmlos aussah:

<http://freyahoffmeister.com/2012/11/29/wed-2811-2012-day-343/>

Freya's Kommentar dazu: *„In der Tat, da denkst du nach tausenden von „Launchings & Landings“ durch die Brandung, du beherrschst das sicher zumindest zu 95 % ... aber davon ist keine Rede jedes Mal sind die Bedingungen etwas anders gelagert.“*

Das trifft auch für den 341. Fahrtentag zu, als **Freya** beim Anlanden bei mäßiger Dünung plötzlich & unerwartet von einem Brecher im knietiefen Wasser überrascht & umgeschmissen wurde und mit ansehen musste, wie ihr Seekajak ohne sie „strandete“.

Text: U.Beier

01.12.2012 **Anno 1877: „Ein grönländischer Jäger“** (Geschichte)

Der folgende kleine Bericht ist 1877 in *„Der Evangelische Kinder-Freund“* erschienen und wurde mir von **Oliver Schröer** zugeschickt. Vielleicht halten ihn auch andere für lesenswert:

*** * ***

Ein grönländischer Jäger

Der Eskimo im Süden von Grönland liebt die Seehundjagd über Alles. Mitten in seinem 18 Fuß langen Kajak, das an beiden Enden sich wie ein Werberschifflein zuspitzt, sitzt er mit seiner Jacke aus Seehundsfellen wie angenäht an das Fellverdeck, so dass er dem Meer bis an seinen Hals eine völlig wasserdichte Oberfläche darbietet. Damit wagt er sich durch hohe Wellen hindurch, schlägt mit dem doppelgeschaufelten Ruder, das er führt, bald rechts, bald links ins Wasser und legt leicht drei Stunden Wegs in einer zurück.

Wenn er auf die Jagd geht, hat er den Speer neben sich liegen, vor sich den Schnerring, hinter sich die Boje aus Seehundsfell, die Büchse aber ist im Boot untergebracht. Noch Eines: über seinem Fellwams hat er ein weißes angezogen, falls er nämlich Aussicht hat, auf Eisblöcke zu stoßen.

Schon rudert er dem Seehund nach, der dort den Kopf emporhebt. Aber wie leise, wie bedächtig; denn das Thier hat gute Ohren. Jetzt ist er in der richtigen Entfernung, der Speer fliegt, und mit ihm Schnur und Boje. Letztere verhindert den Seehund am allzutiefen Untertauchen, wie am allzuschnellen Schwimmen. Ist die Wunde leicht, so erscheint das Thier bald wieder auf der Oberfläche, um zu athmen; die Boje zeigt die Stelle an, wo es auftauchen wird, und ein zweiter Speer trifft vielleicht besser. Dann zieht er den Fang auf sein Kajak oder, wenn er gewichtig genug ausfällt, lässt er ihn am Boot befestigt mitschwimmen.

Anders, wenn Eisstücke herum treiben; dann nähert sich der Eskimo im weißen Kalliohemd, weil er wohl weiß, wie sehr es die Seehunde lieben, auf dem Eis den Sonnenschein zu genießen. Der Seehund hört das Ruderplätschern, erhebt sich von seinem kalten Lager und sieht mit den glanzvollen großen Augen dem Kajak zu; es ist regungslos, er hält für Eis und legt sich wieder nieder. Der Jäger aber balancirt sich, so gut ers vermag, zielt und schießt. Doch muss der Seehund gut getroffen sein, wenn er dem Schützen nicht entrinnen soll. –

Gefahr ist dabei nicht zu befürchten, außer von Wind und Wetter. Der Jäger, der von einem plötzlichen Sturm befallen wird, während er im offenen Meere sich umtreibt, rettet sich aufs nächste Eisstück, zieht seinen Kahn darauf und lässt sich wohl über den halben Meerbusen hinaus nach Westen führen. Seinen Unterhalt gewinnt er dann durch Seehundsjagd von Eis zu Eis, bis er in Labrador landet.

Ein christlicher Eskimo war auf diese Weise, vom Sturm verschlagen, nach der Westküste gelangt, aber, statt in die dortigen Missionen, auf einen Walfischfahrer gerathen, der sich mit der Heimreise nicht beeilte. Am Ende kam er über England nach Grönland zurück, fünf Jahre nach seiner Abfahrt. Die Seinigen hatten ihn natürlich schon lange als todt beweint.

Quelle: Der Evangelische Kinder-Freund, 1877, Band. 8, Heft 32, S. 127

30.11.2012 Geradeauslauf (Ausrüstung)

In der Werbung für Seekajaks liest man immer wieder etwas über den guten Geradeauslauf des beworbenen Bootes. Gerade bei den etwas längeren Seekajaks findet man den Superlativ: „Läuft wie auf Schienen!“ Es ist daher interessant, mal zu erfahren, von welchen Bootseigenschaften und sonstigen Faktoren der „Geradeauslauf“ eines Seekajaks abhängt.

Der Geradeauslauf wird beeinflusst:

- zum einen von den Gewässerbedingungen (→ Wind, Welle und Strömung)
- und zum anderen von der Bootsform (→ Länge, Kielsprung, Spanten-Form).

Windstärke & -richtung

Bei **Windstille** fährt fast jedes Kajak geradeaus. Dabei gilt: Je länger ein Kajak ist, über je weniger Kielsprung es verfügt und je schärfer der V-Spant im Bug- und Heckbereich ausfällt, umso leichter läuft ein Kajak geradeaus, aber desto schwerer ist es wieder auf Kurs zu bringen, wenn es erst einmal „vom rechten Weg abgekommen“ ist!

Bei einem **Gegenwindkurs** (inkl. Welle von vorn) laufen ebenfalls fast alle Kajaks ohne große Probleme geradeaus, zumindest solange vorwärts gepaddelt wird.

Bei einem **Rückwindkurs** (inkl. Welle von achtern) fangen jedoch die Probleme an:

- In der Regel schwoit (pendelt) jedes Kajak mehr oder weniger stark hin und her, wenn es von den Wellen überholt wird, ohne jedoch dabei zu einer Seite auszubrechen.
- Wenn wir dagegen versuchen, mit den Wellen surfen, macht sich ein „guter“ Geradeauslauf deutlich bemerkbar; denn ein Kajak mit solchen Eigenschaften bricht in der Regel nicht so schnell aus! Aber: Wenn ein „**Geradeausläufer**“ erst einmal ausbricht, dann ist er nicht mehr so schnell wieder auf Kurs zu bringen wie ein wendigere Kajak.

Bei einem **Seitenwindkurs** (inkl. Welle von der Seite) kommt es neben den guten Geradeauslaufeigenschaften auch auf den richtigen „Trimm“ an! Wenn ein Kajak falsch getrimmt ist, wird es entweder luvgerig (→ es dreht mit dem Bug in den Wind (Luv)) oder leegierig (→ der Bug dreht Richtung Lee). Ein Kajak giert umso mehr,

- je mehr Gewicht Richtung Bug (→ luvgerig) bzw. Heck (→ leegierig) verlagert wird;
- je höher der Bug im Vergleich zum Heck aus dem Wasser ragt (→ leegierig) bzw. je höher das Heck im Vergleich zum Bug aus dem Wasser ragt (→ luvgerig);
- je tiefer das Heck (z.B. große starre Heckflosse) ins Wasser ragt (→ leegierig).

Boots-Trimmung

Die Gierigkeit eines Kajaks braucht nicht hingenommen zu werden, sondern kann von uns beeinflusst werden, und zwar auf fünffache Weise:

1. Gewichtstrimm: Ist unser Kajak z.B. leegierig, verlagern wir z.B. so viele Wasserflaschen vom Heck- in den Bugstauraum, bis es nicht mehr giert.

2. Deckslasttrimm: Bei Gepäckfahrten kann es passieren, dass unser Kajak z.B. luvgerig ist, weil auf dem Achterdeck z.B. ein leichter, aber voluminöser Kleidersack verstaut ist. Der Seitenwind verfängt sich dann am Packsack und dreht unser Kajak wie eine Windfahne in den Wind hinein. (Übrigens, die Briten sprechen in diesem Fall auch von „*Weathercocking*“ (→ dreht wie ein Wetterhahn in den Wind)).

Am besten ist es, wir versuchen so komprimiert zu packen, dass der Kleidersack wieder in den achterlichen Stauraum passt oder wir versuchen das Volumen des Kleidersacks so zu verkleinern, dass er auf dem Achterdeck weniger Windangriffsfläche bietet.

Wenn unser Seekajak dann immer noch luvgerig ist, müssten wir zum Ausgleich auch auf dem Vordeck einen Sack oder die Reservepaddel verstauen.

Notfalls müssen wir, wenn wir gar nicht mehr mit unserem Seekajak zurechtkommen, von Kameraden an Land geschleppt werden, so wie einst jener Seekajak-Ausbilder, der seinen nagelneuen „Greenlander“ (537x53 cm, 310 Lit. Vol.), ein reinrassiges Seekajak von NIGEL DENNIS, so vertrimmt hatte, dass er nicht mehr in der Lage war, bei frischem Seitenwind (→ 5 Bft.) sein Kajak von Neuharlingersiel hinüber nach Spiekeroog zu paddeln.

Nach einer solchen Aktion sind die alten "Seebären" an der Reihe, uns zu zeigen, wie richtig zu packen ist:

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

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

3. Sitztrimm: Verfügt unser Kajak über einen in Längsrichtung verstellbaren Sitz, dann können wir auch mit der Sitzverstellung die Gierigkeit bekämpfen.

Ist es z.B. luvgierig, dann verschieben wir unseren Sitz etwas nach hinten. Unser Kajak wird dadurch hinten etwas schwerer (→ hecklastig), der Bug ragt weiter aus dem Wasser heraus und wird vom Wind Richtung Lee getrieben.

4. Steuertrimm: Die Bekämpfung der Gierigkeit eines Kajaks ist zum einen kraftraubend und stellt hohe Anforderungen an die Paddeltechnik; denn es erfordert den Einsatz von Bogen-, Zieh- bzw. Konterschlägen, um das Kajak auch bei kritischen Seegangsbedingungen auf Kurs zu halten. Zum anderen ist sie aber auch zeitraubend; denn uns gelingt es meist nicht, während einer Tourenetappe den richtigen Trimm zu finden. Abgesehen davon müssen wir erst einmal Erfahrungen darüber sammeln, wie unser Kajak bei Spritztouren und wie bei Gepäcktouren zu trimmen ist, d.h. wie das Fahrtengepäck zu lagern ist.

Deshalb war es nur eine Frage der Zeit, bis die Hersteller ihre Kajaks, mit denen auf Tour (sog. „**Tourer**“) gegangen wird, mit einem Steuer (engl. „Trimmer“) ausgerüstet wurden; denn mit einem Steuer gelingt es uns, ohne viel Kraftaufwand und ohne viel Paddeltechnik Kurs zu halten: Ein Tritt in die Steuerpedale genügt und schon fährt unser Kajak wieder geradeaus (→ deshalb werden ab und an „Steuerfahrer“ auch als „Tretbootfahrer“ verspottet).

5. Skegtrimm: Leider gibt es nur wenige Steueranlagen, die bei jedem Seegang effizient & dauerhaft eingesetzt werden können (z.B. die integrierten Steueranlagen von PIETSCH & HANSEN bzw. LETTMANN). Deshalb wieder-entdeckten m.E. die Briten für ihre Seekajaks die starre Heckflosse, die einst die Inuits erfunden hatten. Die Hersteller merkten aber bald, dass auch ein Kajak mit starrer Heckflosse richtig getrimmt werden muss. So erfanden die Briten das verstellbare Skeg. Solange ein Kajak nicht hoffnungslos vertrimmt ist, ermöglicht uns – sofern die Skegflosse nicht zu klein dimensioniert ist – das Skeg, unser Kajak richtig zu trimmen:

- Ist es luvgierig, lassen wir das Skeg etwas raus (=> dadurch wird das Wegdriften des Hecks vermieden und das Kajak läuft wieder geradeaus bzw. wird – für den Fall, dass das Skeg zu weit herausgelassen wurde – leegierig).
- Ist es leegierig, ziehen wir das Skeg wieder etwas hinein ... Ja, und was machen wir, wenn das Kajak schon bei eingezogenem Skeg leegierig ist? Nun, dann haben wir Pech gehabt; denn dann haben wir unser Kajak vertrimmt. Das Beste ist es dann, wenn wir unterwegs möglichst bald anlanden und etwas Gewicht vom Heck zum Bug verlagern.

Steuer contra Skeg?

Übrigens, das british-styled Seekajak wird überwiegend entweder ohne alles bzw. mit verstellbarem Skeg ausgeliefert. Bei einigen „**Seakayakern**“ erfreut sich das verstellbare Skeg großer Beliebtheit, obwohl (oder: gerade weil) es:

- zum einen mehr Ausdauer, eine größere Bootsbeherrschung und eine größere Beherrschung der verschiedensten Paddeltechniken erfordert
- und zum anderen den Geradeauslauf erschwert.

Das Paddeln ohne alles oder mit Skeg ist nämlich der Inbegriff sportlichen Paddelns. Wer dazu gehören möchte, der fährt daher ohne alles oder mit Skeg. Er ist der „**Player**“ unter

den Seekajakfahrern, der sein Seekajak bei fast jeder Gewässerbedingung beherrscht. Hierzu zählen im Allgemeinen die Briten, die überwiegend so nah an der Küste wohnen, dass sie fast nur Tagestouren unternehmen, sei es als Spritztour oder als Spiel in der Brandung oder im Tidalrace.

Wir „Nicht-Briten“ unternehmen dagegen lieber Gepäcktouren, paddeln Strecke, tagelang und das möglichst schnell. Wir sind die „**Tourer**“ (→ **Küstenkanuwanderer**) unter den Seekajakfahrern. Für uns ist das verstellbare Skeg im Vergleich zum Steuer eine weniger komfortable und effiziente Lösung, um längere Zeit geradeaus zu paddeln.

Natürlich gibt es Ausnahmen. Z.B. paddelte der wohl bekannteste „**Tourer**“, nämlich **Freya Hoffmeister** mit einem Skeg-Seekajak (→ „Explorer“ (533x54 cm; 319 Lit. Vol.) von NIGEL DENNIS) in Rekordzeit rund Island und rund Neuseelands Südinsel. Für ihre Australien- und Südamerikaumrundung hat sie sich jedoch für ein Steuer-Seekajak entschieden, und das sicherlich nicht nur deshalb, weil sie diese Seekajaks neuerdings gesponsert bekommt (→ „18X“ (549x56 cm; 369 Lit. Vol.) von EPIC bzw. „XP18 – Freya“ (549x54 cm; 390 Lit. Vol.) von POINT 65° N).

Und natürlich heißt es nicht, dass die britischen Hersteller nur Seekajaks für „**Player**“ anbieten. Zu denken ist hier insbesondere an einige der neueren Skeg-Seekajaks von P&H (z.B. die „Delphin 150“ (PE) (457x55 cm; 247 Lit. Vol.) und „Arius 155“ (485x57 cm; 290 Lit. Vol.), TIDERACE (z.B. „Xtra“ (505x57 cm, 369 Lit. Vol.), „Xtreme“ (517x54 cm; 370 Lit. Vol.) und VALLEY (z.B. „Gemini Sports Play“ (452x56 cm). Vielmehr bieten die Briten auch reinrassige „**Tourer**“, d.h. echte „**Runner**“ an, und zwar alle serienmäßig mit Steuer ausgerüstet. Zu denken ist hier z.B. an den „Inuk“ (550x50 cm; 305 Lit. Vol.) von KIRTON, den „Taran“ (549x52 cm; 383 Lit. Vol.) von ROCKPOOL und den „Pace 18“ (549x53 cm; 373 Lit. Vol.) von TIDERACE.

Text: Udo Beier

25.11.2012 **Stützen beim Seitwärtssurf in der Brandung** (Ausbildung)

Wayne Horodowich bringt in seinem Beitrag:

„**Side Hit In The Surf Zone**“

www.useakayak.org/surf_zone/side_hit_wave.html

eine Fotoserie, der wir recht anschaulich entnehmen können, wie wir zu stützen haben, wenn der schäumende Brecher uns erreicht und anschließend mitnimmt.

Siehe hierzu auch den Beitrag:

„**Side Surf Control**“

www.useakayak.org/surf_zone/side_surf_control.html

In eine solche Situation, einen Brecher seitlich abstützen zu müssen, kommen wir in der Regel auch dann, wenn wir mit einer – meist anrollenden Dünungswelle – Richtung Strand surfen. Irgendwann steilt bei abnehmender Wassertiefe diese Welle zu einem Brecher auf und lässt das Seekajak eines unaufmerksamen oder zu langsam reagierenden „Surfers“ ausbrechen, z.B. nach rechts. Zunächst versucht der „Surfer“ – sofern er es überhaupt merkt - das zu verhindern, indem er links einen Korrekturschlag einsetzt (z.B. Heck- oder Bugruder). In der Regel reagiert er jedoch zu spät. Die Folge: Sein Seekajak bricht nach rechts aus. Wenn er in diesem Moment weiterhin versucht, auf der linken Seite dagegen zu steuern, schiebt

der Brecher das Seekajak über das auf der linken Seite im Wasser befindliche Paddel und lässt das Seekajak des „Surfers“ über das Paddel „stolpern“, d.h. kentern.

In dem Beitrag:

„Ride a Wave and Side Surf Combo“

www.useakayak.org/surf_zone/ride_side_surf_combo.html

beschreibt nun **Wayne Horodowich**, wie der „Surfer“ sich richtig verhält: Wenn ein Brecher das Seekajak z.B. nach rechts ausbrechen lässt, halten wir besser nicht mit einem linken Korrekturschlag dagegen, sondern akzeptieren einfach, dass unser Seekajak nach rechts ausbricht und stützen mit einer hohen Paddelstütze rechts in dem schäumenden Brecher, und zwar solange bis der uns seitwärts mittransportierende Brecher an Transportkraft verliert.

Text: U.Beier

Link: www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/120903.html

18.11.2012 **Team-Towing an Freya's 328. Fahrtentag** (Ausbildung)

Es hängt meist vom „Blickwinkel“ ab, wie wir einen Sachverhalt beurteilen. Beim Schleppen eines Mitpaddlers unterwegs auf dem Meer ist mir das mal wieder dank eines im SEA KAYAKER (Dec. 1997, S.34-37) erschienenen Beitrags von **Wayne Horodowich** zum Thema:

„**Team Towing: A New Way to Think About Towing**“

deutlich geworden. **Horodowich** zeigt überzeugend auf, dass Schleppen nicht nur dann in Frage kommt, wenn es Probleme gibt, z.B.:

- mit einem Kanuten (→ Kreislauf-, Gleichgewichts-, Muskel-, Sehnen-, Gelenk-, Magen- dauerhafte Konditionsprobleme; Angst)
- oder mit seiner Ausrüstung (→ Skeg/Steuerschaden, Paddelverlust, Wassereintritt),

sondern auch z.B. weil:

- jemand nicht in der Lage ist, eine Passage gegen den Strom zu überwinden,
- jemand bei einer bestimmten Windrichtung nicht in der Lage ist, Kurs zu halten,
- jemand sich unbedingt etwas ausruhen bzw. essen muss, aber die Situation es nicht erlaubt, eine Pause einzulegen,
- die Wetterlage oder die bevorstehende Dämmerung die Gruppe zwingt, das Tempo zu erhöhen, um früher anzulanden.

In diesem Zusammenhang stellt **Horodowich** eine Verbindung zwischen Schleppen und Zweier-Paddeln her; denn in den Zweier setzt man sich i.d.R. doch nur aus den folgenden Gründen:

- man möchte mit jemanden zusammen besonders schnell paddeln;
- man möchte jemand anderem die Gelegenheit geben mitzupaddeln, weil er sich das allein im Einer zutraut;;
- man möchte mit jemanden ganz eng zusammen paddeln; deshalb schläft man schon zusammen im 1 ½-Personenzelt, radelt im Tandem und paddelt nun auch im Zweier;

- man möchte jemanden mit aufs Wasser nehmen, der wohl paddeln kann, aber nicht über die genügend Kraft & Ausdauer verfügt, jederzeit unterwegs mitzuhalten.

Gerade beim letzten Grund stellt sich hier die Frage, warum deshalb unbedingt im Zweier zu paddeln ist? Einer-Paddeln kommt doch eigentlich unserem Interesse viel näher!? Wenn ich will, kann ich doch auch im Einer immer bei einem Partner paddeln, und zwar neben und nicht hinter oder vor ihm, kann ihm direkt ins Gesicht sehen, statt immer über die Schulter schauen zu müssen, spritze ihn nicht mehr nass und werde auch nicht mehr von ihm nass gespritzt! Außerdem kann ich mein Tempo paddeln, meinen Kurs fahren und unterwegs auf dem Wasser auch mal mit jenen zusammen paddeln und mich mit ihnen unterhalten, die ich besonders mag ... Auf das alles verzichte ich mehr oder weniger als Zweier-Paddler, nur weil ich ab und zu bei Gegen-/Seitenwind- bzw. Gegenstrompassagen bzw. in der letzten Stunde einer z.B. 6-stündigen Tagestour nicht mehr so recht mithalten kann oder will. Was spricht dagegen, sich in solchen Momenten vom stärksten Mitpaddler schleppen zu lassen, statt den ganzen Tag, den ganzen Paddelurlaub im Zweier zu verbringen?

Wer Zweier paddelt, bringt vielfach zum Ausdruck, dass einer der Zweier-Paddelgemeinschaft der „Schwächere“ ist. Kein anderer nimmt daran Anstoß. Keiner macht sich darüber irgendwelche Gedanken. Und auch der schwächere Zweier-Paddler käme nicht auf Idee, es peinlich zu finden, dass er im Zweier nur die „zweite Geige“ spielt. Es wäre doch nur logisch, wenn als Alternative solch sporadische Schleppaktionen während eines längeren Paddeltages ebenso neutral angesehen werden. Was heißt hier „neutral“, eigentlich müsste wir es positiv sehen, wenn jemand sich im Einer versucht und sich nur dann helfen lässt, wenn die Bedingungen etwas anstrengender werden!?

Und was hat das mit **Freya Hoffmeister** zu tun? Nun, am 328. Fahrtentag rund Südamerika hatten **Freya & Peter** viel vor. Sie wollten vom Campo Alegre bis zum 69 km entfernten Cerro Azul paddeln. In Anbetracht dessen, dass sie bislang im Tagesschnitt um die 5 km/h schnell waren, bedeutete das, an diesem Tag zwischen 13-14 Stunden paddeln zu müssen. Schon im Dunkeln gingen sie daher aufs Wasser. Die Uhr zeigte 5.15. Geplant war, bei Sonnenuntergang um 18.10 Uhr wieder anzulanden; denn bei den hier vorherrschenden Brandungsbedingungen und den typischen steileren felsdurchsetzten Kies-Stränden war es nämlich nicht ratsam, erst im Dunkeln nach einem geeigneten „Landeplatz“ Ausschau zu halten und - wenn man ihn schließlich gefunden hat - dann dort auch anzulanden. Zunächst wurde die Tagesetappe flott angegangen, dann aber setzte ein Wind aus Nord-West ein, der erst mit 10 Knoten (Ende 3 Bft.), später mit 15 Knoten (Ende 4 Bft.) gegenan blies. Außerdem verabschiedete sich der bislang konstant Richtung Nord fließende Humboldtstrom. Ca. 15 km vor dem angepeilten Landeplatz im Cerro Azul zeigte ihr GPS an, dass sie erst bei einsetzender Dunkelheit anlanden würden. Sie mussten also ihr Tempo steigern ... aber wie? Paddelten sie doch schon den ganzen Tag mit voller Kraft!

Ja, ... bislang hatte Freya immer wieder ihrem Dänen geholfen, nun war er mal dran. Galt es doch, 15-20 Minuten früher als angezeigt den angepeilten Platz zu erreichen.

„It was up to me to decide to pull out this last safety option, as obviously it was may pride to break and to go on the hook and to use Peter's still a bit stronger paddling power to get us both in safely in time.“ (Saftey first, Stolz beiseite: „Peter, Du hast mehr Power. Nimm mich an den Haken und lass uns Tempo machen, um noch vor Einbruch der Dunkelheit anzulanden.“) → <http://freyahoffmeister.com/2012/11/14/tue-1311-2012-day-328/>

Gesagt, getan. Punkt 18.10 landeten sie an, genau als die Sonne am Horizont verschwand.

Dank an Freya! Bislang hat sie uns gezeigt, dass es kein Zeichen der „Schwäche“ ist, nur mit durchschnittlich 5 km/h um Australien und nun auch um Südamerika herumzupaddeln. Mit der Inanspruchnahme der Hilfe ihres Teamkollegens haben wir nun erfahren, dass es keine „Schmach“ bedeutet, mal kurzzeitig geschleppt zu werden. Warum denn bloß? Auch wer im

Team geschleppt wird, paddelt weiter!? Und: Geschleppt zu werden, ist kein Zeichen von Schwäche, sondern eines von Team-Geist ... eines Team-Geistes, der beim Marathonpaddeln Usus ist, z.B. wenn man Konkurrenten erlaubt, auf Welle zu paddeln. Aber auch andere Sportarten bieten sich als Vorbild an: z.B. das Bergsteigen, bei dem das Sicherungsseil nicht nur zur Eigensicherung dient; oder das Rennradfahren bzw. das Marathonskating (zu Land und auf Eis), bei dem man nur gewinnen kann, wenn Dritte einem vorher erlauben, in ihrem Windschatten zu fahren bzw. zu gleiten.

Text: U.Beier

17.11.2012 **Welches ist die optimale Länge eines Seekajaks?** (Ausrüstung)

Ralph William Baker untersucht in der Arbeit:

“Theoretical Optimization of the Length of Surf Ski Kayaks”

<http://www.surfski.info/images/stories/2012/05/Length/Optimization%20of%20the%20length%20of%20a%20surf%20ski%20kayak.pdf> (05.04.12)

die optimale Länge – richtiger: „Wasserlinienlänge“ - von Surfski. Da Untersuchungen dazu im Wasserkanal nicht finanzierbar sind, greift er auf eine Software von **Michlet** zurück, mit deren Hilfe der Wasserwiderstand von kleinen Booten, wie z.B. Kajaks, errechnet werden kann. Dabei geht er von den folgenden Annahmen aus:

- 1) Die Berechnungen sind auf einen Surfski zugeschnitten, dessen Bug und Heck symmetrisch ist.
- 2) Der Surfski ist 45 cm breit und wiegt 12,5 kg.
- 3) Er wird bei Flachwasserbedingungen eingesetzt,
- 4) mit konstant 4,2 m/s (= 15,12 km/h / 8,2 Knoten) vorwärts bewegt
- 5) und von Kanuten gepaddelt, die 69,5 kg, 90 kg bzw. 110,5 kg wiegen.

Folgende optimale Surfski-Längen werden ermittelt:

- 535 cm Wasserlinienlänge (gültig für 69,5 kg schwere Kanuten),
- 595 cm Wasserlinienlänge (gültig für 90,0 kg schwere Kanuten),
- 645 cm Wasserlinienlänge (gültig für 110,5 kg schwere Kanuten).

Bei diesen Längen wird jeweils der niedrigste Wasserwiderstand (→ abhängig vom Wellenwiderstand und dem Reibungswiderstand) errechnet.

Erwähnenswert ist dabei, dass:

- mit zunehmendem Gesamtgewicht (hier: Körper- und Bootsgewicht) auch die optimale Wasserlinienlänge zunimmt;
- eine Veränderung der als optimal ermittelten Bootslänge um +/- 10 % praktisch zu vernachlässigbar kleinen Wasserwiderstandsveränderungen (max. 1 % Differenz) führt.

Daraus können wir Folgendes ableiten:

1) Gesamtgewichts-Klasse 82,0 kg:

(a) ursprünglich: 69,5 kg Körpergewicht + 12,5 kg Bootsgewicht;

(b) oder auch: 54,5 kg Körpergewicht + 22,5 kg Bootsgewicht + 5 kg Ausrüstung;

→ akzeptable Längenspanne = min. 482 cm – (opt. 535 cm) – max. 589 cm.

2) Gesamtgewichts-Klasse 102,5 kg:

(a) ursprünglich: 80,0 kg Körpergewicht + 12,5 kg Bootsgewicht;

(b) oder auch: 78,0 kg Körpergewicht + 22,5 kg Bootsgewicht + 5 kg Ausrüstung;

→ akzeptable Längenspanne = min. 536 cm – (opt. 595 cm) – max. 655 cm.

3) Gesamtgewichts-Klasse 123,0 kg:

(a) ursprünglich: 110,5 kg Körpergewicht + 12,5 kg Bootsgewicht;

(b) oder auch: 95,5 kg Körpergewicht + 22,5 kg Bootsgewicht + 5 kg Ausrüstung;

→ akzeptable Längenspanne = min. 581 cm – (opt. 645 cm) – max. 710 cm.

Welche Relevanz haben diese Erkenntnisse für das Küstenkanuwandern?

Nun, Surfski und Seekajaks haben, was die Bootsform betrifft, vieles gemeinsam. Selbstverständlich sind Seekajaks breiter (ca. 51 – 62 cm Breite über alles) und in der Regel auch kürzer (ca. 455 – 580 cm Länge über alles). Aber wenn wir ein Seekajak mit demselben Kraftaufwand paddelten wie einen Surfski, dann hätten wir denselben Wasserwiderstand zu überwinden, auch wenn wir ca. 2-3 km/h langsamer vorankämen. D.h. es müsste ebenfalls möglich sein, für ein gegebenes Seekajak die optimale Bootslänge (= Wasserlinienlänge) in Abhängigkeit vom zu transportierenden Gesamtgewicht zu ermitteln und folglich auch die dazugehörige akzeptable Bootslängenspanne. Wo diese Längen liegen würden, weiß ich nicht. Vielleicht kämen wir zu vergleichbaren Werten, wie sie **R.W.Baker** ermittelt hat, errechnet jedoch für eine niedrigere Geschwindigkeit?

Übrigens, je niedriger die Geschwindigkeit angesetzt wird, desto mehr nähern sich die Wasserwiderstandswerte unterschiedlicher Seekajaks an. Aus den Daten, die der amerikanische SEA KAYAKER bei Tests von über 100 Seekajaks ermittelt hat, kann man das deutlich ersehen. So sind die Unterschiede zwischen den Wasserwiderstandswerten einzelner Seekajaks, die zwischen 470 und 607 cm lang und 45 und 62 cm breit sind, bei 4 Knoten (= 7,4 km/h) vernachlässigbar klein:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=5705> > Posting #1 und #4

D.h. die akzeptable Längenspanne würde bei 4 Knoten fast das gesamte Angebot an Seekajaks der obigen Bandbreite umfassen. Daraus kann gefolgert werden, dass für denjenigen, der nicht schneller als 4 Knoten paddeln möchte, die Länge und Breite eines Seekajaks kaum Entscheidungsrelevanz besitzt, sofern das Seekajak in die obige Bandbreite passt. Wichtiger als die Länge ist vielmehr für ihn:

- wie groß die Sitzluke ist und welchen Sitzhalt das Seekajak bietet,
- wie gut es geradeaus laufen kann bzw. wie wendig (→ Kielsprung, Kürze, Kanten) und wie kippelig es ist (→ Anfangs-/Endstabilität),
- wie viel Gepäck verstaut werden kann (→ Bug-/Heckvolumen),
- wie trocken bzw. nass es läuft,
- wie effizient Skeg bzw. Steuer funktionieren

u.v.a.m. wie z.B.:

- ob das Seekajak auf das Autodach passt,
- ob es der Händler in der Nähe im Angebot hat,
- ob man es zur Probe fahren konnte,
- ob sein Kajakausbilder es paddelt oder gar Freya Hoffmeister?

Trotz allem der „Rallye-Racer“ wird immer nach der Länge und Schmalheit, sowie Vorsteven und Rundspant schielen, wie der „Wave-Jumper“ auf Kürze, Breite, Kante und Kielsprung achten wird. Und der „Global-Player“, der wird sich vor allen Dingen für das Volumen inte-

ressieren. Nur der „Weekender“, der hat die Qual der Wahl, weil er doch eigentlich alles mit seinem Seekajak machen möchte, und zwar alles zu seiner Zeit: mal sprinten. mal schlendern, mal mit Welle & Strom spielen und das alles während einer Spritz- oder Gepäcktour. Aber keine Angst, solange das ausgewählte Seekajak zwischen 500 und 550 cm lang ist (Länge über alles), und zwischen 52 und 57 cm breit (Breite über alles) und zwischen 300 und 350 Liter Volumen (ausgelitert und nicht lt. Prospektangabe) hat, dürfte es beim Küstenkanuwandern, also bei einem Mix aus Flachwasser- & Seegangspaddeln, aus Spritz- & Gepäcktour höchstens nur noch Sitzprobleme bereiten.

Text: U.Beier

16.11.2012 **Griechenland im Winter: Kefalonia** (Revier/Ausland)

Christian Zicke hat auf der Homepage von OUTDOORDIREKT.de den folgenden Beitrag veröffentlicht:

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

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

und über seine 8-tägige und ca. 100 km lange Gepäcktour „halbrund“ Kefalonia berichtet. Begleitet wird er von 5 Kameraden. Küstenerfahrungen haben nur zwei, die übrigen sind jedoch WW-V-Fahrer. Gepaddelt wird vom 4.-11.1.10, also in der Wintersaison. Angereist wird per VW-Bus (beladen mit 6 Seekajaks!?) über Ancona (Italien). Von dort geht es mit der Fähre nach Patras (Peloponnes/Griechenland) und dann mit der nächsten Fähre etwas zurück nach Lixouri auf die gewünschte Insel.

In den – teilweise „zusammengelienehenen“ – Seekajaks geht es in Lixouri aufs Wasser ... bei +19° C Lufttemperatur und an die 6 Bft. Gegenwind, der Wellen aufbauen lässt, die nicht mehr überblickt werden können! Obwohl an diesem ersten Tag nicht weit gepaddelt wurde – immerhin konnte sie am ersten Übernachtungsplatz Lixouri in der Ferne sehen – hatten die Gewässerbedingungen die Gruppe so auseinander gerissen, dass zwei der WW-Fahrer erst mit einer Stunde Verspätung eintrudelten. Aber der Wind verfolgte sie auch am Land. Die Brandung wurde immer stärker und die Gischt flog bis zu den Zelten, sodass das Zeltlager abgebrochen und weiter im Inland wieder aufgebaut wurde. Ja, so hatten sich die sechs das Mittelmeer nicht vorgestellt!

Am nächsten Tag ging es weiter vorbei am Kap Akroni inmitten von Wellen, die mindestens gefühlte 4 Meter hoch waren. Auf alle Fälle waren sie so hoch, dass beim Anlanden am nächsten 5 km entfernt liegenden Sandstrand zwei mit ihren Seekajaks in den sich aufbauenden Brechern kerzten und dann „loopten“. Anschließend hatten sie genug zu tun, um nicht nur ihre Seekajaks auf den Strand zu ziehen, sondern auch die von Deck gespülte Ausrüstung (z.B. Kajakbox, Notsender, Trinkflasche, Lenzpumpe) aus dem Wasser zu fischen. Das reichte für diesen Tag. Nachdem das Zeltlager aufgebaut war, ging es jedoch wieder aufs Wasser zum „Surfen was das Zeug hält“, natürlich mit leeren Booten und Helm. Leider überlebte das LETTMANNs „Magellan“ nur bedingt: Schon am ersten Tag riss die Steueranlage ab und nun – am zweiten Tag – ging in der Brandung der ovale Buglukendeckel verloren! (→ Behelfslösung: wasserdichten Packsack so zerschneiden, dass ein Teil davon plan über die offene Luke gelegt und mit einem Seil festgeschnürt werden kann).

Am dritten Tag konnte endlich Strecke gepaddelt werden: 25 km bei Seegang und mäßigem Rückenwind. In der Bucht von Petani-Bay wurde übernachtet.

Für den vierten Tag prognostizierte der Seewetterbericht 5-7 Bft. in Böen 8 Bft. und 6-Meter-Wellen! Trotzdem geht es los. Schon die erste, urplötzlich aufkommende achter Böen zwingt einen zum Rollen. In Anbetracht der immer wieder einfallenden Böen und eingedenk dessen, dass bis zum nächsten, 10 km entfernt liegenden Notlandeplatz „die alles zerschmetternde Steilküste im Nacken“ lag, wurde umgekehrt und zurück zur Übernachtungsstelle in der Petani-Bay gepaddelt. Wie bei WW-Paddlern üblich, wurde dann die Steilküstenpassage abgegangen und nach weiteren Notlandeplätzen Ausschau gehalten.

Der fünfte Tag brachte eine weitere Wetterverschlechterung. Der Pausentag wurde genutzt, um sich im nächsten Dorf zu versorgen, das beschädigte Steuer schweißen zu lassen und das Auto nachzuholen.

Am sechsten Tag ging es - komme was wolle - wieder aufs Wasser:

- *„Wir haben Rückenwind und die Wellen sind immer noch deutlich höher als erahnt. Von den Steilküsten reflektiert bauen sie sich zu wahren Wellentürmen auf und erreichen eine stattliche Höhe von mindestens fünf Metern – das müssen die höchsten Wellen der Welt sein. ... Unsere Boote werden von den Wellenbergen hin und her geschupst. Wir fühlen uns wie im Fahrstuhl, der permanent vom zweiten Stock in das Erdgeschoss und zurück fährt. Nach gut einer Stunde kommen wir an die kritischste Stelle. Das Kap Athéras, ein Felskap, das weit in das Meer hineinragt und an dem sich die Wellen auch schon weit auf dem Meer brechen. Wir fahren einen großen Bogen um diese brechenden Monsterwellen, immer weiter auf das Meer hinaus, wo die Wellen sich immer höher auftürmen, sich dafür aber nicht so stark brechen. Angst macht sich breit unter den Expeditionsteilnehmern. Der eine oder andere denkt gar ans Umkehren. Doch wir sind uns sicher, dass wir keine Chance haben, die Petani-Bay wieder zu erreichen. Auch das Anlanden in den vorher auf dem Landweg ausgespähnten Notlagerplätzen ist keine Alternative; denn der Wind hat in den letzten zwei Tagen die Richtung geändert und schmettert die Wassermassen nun erbarmungslos auf das felsige Ufer. In einem furiosen Finale umrunden wir das „Kap der Angst“, wie wir diese Stelle im Nachhinein nennen, und gelangen nach einem dreistündigen Kampf mit dem Meer in eine geschützte Bucht hinter dem Kap Athéras.“*

Nach dieser 10 km langen Steilküstenpassage folgte noch im Wind- & Wellenschatten eine 20 km lange Passage von Bucht zu Bucht bis hin zur Myrtho-Bay.

Der siebte Tag sollte gemütlich im Fischerdorf von Assos enden. Vom Tavernenbesuch wurde geträumt, vom Duschen und von einem richtigen Bett ... aber der zum Touristendorf mutierte Ort war nahezu ausgestorben, lag im Winterschlaf.

Am nächsten Tag wurde das Nordkap von Kefalonia umrundet und bis zum Ort Fiscardo gepaddelt. Dort begrüßte sie der Bürgermeister als seine ersten ausländischen Gäste im neuen Jahr.

Da es wieder anfang zu regnen & winden, wurde das Auto nachgeholt und die Inselumrundung am achten Tag nach ca. 100 km, also 150 km vor dem Ziel für beendet erklärt.

Der Beitrag schließt ab mit einem Gefahrenhinweis: *„Immer wieder Steilküste ohne Anlandemöglichkeit, Winde, Wellen und starke Brandung im Winter!“*

Anmerkungen U.B.:

- Wind, Welle & Steilküsten prägen die Gewässerbedingungen des Küstenkanuwanderns in Griechenland ... nicht nur im Winter. Abgesehen davon braucht es gar nicht erst mit 7-8 Bft. zu blasen, um in Schwierigkeiten zu geraten. Ein 5er Wind genügt schon!

- Wer auf Nr. Sicher paddeln möchte, der sollte entlang der griechischen Küste zwischen Anfang Mai und Mitte Juni auf Tour gehen.
- Ab Mitte Juni sorgen die starken Temperaturunterschiede für kräftigste Winde, die an der Adria als Seewind („Maistros“) in Erscheinung treten (→ er fängt am frühen Mittag an zu wehen und erreicht nachmittags öfters als einem lieb ist 5-7 Bft.). Verstärkt wird dieser Seewind zusätzlich noch von den in dieser Gegend typischen monsunartigen Sommerwinden, die ebenfalls mit 5-7 Bft. blasen können. Die Ägäis wird neben dem Seewind zusätzlich noch vom Sommerwind „Meltemi“ heimgesucht (→ der tagelange, manchmal auch über Wochen mit 5-8 Bft. blasen kann).
- Ab Mitte Oktober bis Anfang Mai ziehen dann immer wieder Sturmtiefs durch, die kräftigste Gewitter zur Folge haben können.
- Aber das ist noch nicht alles. Bei der Umfahrung von Kaps und Befahrungen von Meeresengen zwischen zwei Inseln ist zusätzlich noch mit Kap- bzw. Düseneffekten zu rechnen, die den Wind lokal um 2-3 Bft. ansteigen lassen können.

Zusammenfassung: U.Beier

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

*** * ***

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

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

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

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

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

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

Europäischer Paddelpass

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

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

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

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Paddel-Suchmaschine (D):

→ www.paddelweb.de

Paddel-Portal (D):

→ www.kajak-channel.de

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

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)

→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

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

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

ELWIS (Elektronisches Wasserstraßen Informationsservice)

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

→ www.elwis.de

Bekanntmachungen für Seefahrer

→ www.elwis.de/BfS/bfs_start.php.html

Maritime & Coastguard Agency (GB)

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

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

Homepage (USA):

David W. Zimmerly – Arktische Kajaks

→ www.arctickayaks.com

Homepage (USA)

Harvey Golden – Circum-Polar-Kayaks (40 Typen)

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html

Infos zur Seemannschaft:

Gezeitenprognose weltweit (2-Jahres-Vorhersage):

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

Gezeitenprognose Helgoland (2-Jahres-Vorhersage):

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

BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

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

BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands

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

→ www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/Modell1.htm

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

→ www.getij.nl/index.cfm?page=getijtafels

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

Gezeitenprognose Großbritannien

→ www.pol.ac.uk/ntsl/tides/

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

Lehrfilm (Zeichentrick) (Finnland):

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen) von Niko Hakkaraine

→ www.kayakpaddling.net

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

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

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

→ www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit_auf_dem_Wasser/SicherheitimSee-Kuestenbereich.pdf

„Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler“

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

→ www.bmvs.de/Anlage/original_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf (15.10.04)

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Wattenmeer (für NS, HH, SH)

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Gesetze & Verordnungen:

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

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

Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (11.07.01)

→

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

vo-

ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WattenmeerNatPG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true

Infos über Tiere & Pflanzen:

→ www.natur-lexikon.com

→ <http://de.wikipedia.org>

→ www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

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

→ www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Rot-Weißes Band von Dänemark (DK)

("Havkajakroernes rød-hvide band")

=> www.havkajakroerne.dk/?page_id=17

=> www.havkajakroerne.dk > „Rødhvide Bånd“

Blau-Weißes Band von Finnland (FIN):

(„Blue-White Ribbon“)

→ www.retkimelojat.fi

Homepage (Frankreich):

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

→ www.ckmer.com

→ www.kayakdemer.eu (andere Organisation?)

Homepage (Frankreich):

Pagayeurs Marins (Verein)

→ www.pagayeursmarins.org

Homepage (Frankreich):

Kayakdemer (Vereinigung)

→ www.kayakdemer.eu

Homepage (Frankreich)

Norsaq (Vereinigung)

→ www.norsaq.fr

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

→ www.chez.com

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)

→ www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Ocean Paddler (britische Zeitschrift)

→ www.paddlepressmedia.com

→ www.oceanpaddlermagazine.com

Canoe & Kayak (britische bzw. US-Zeitschrift)

→ www.canoekayak.co.uk

→ www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):

Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)

hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones

→ www.seapaddler.co.uk (eingestellt?)

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

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

Britisches Seekajak-Forum

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

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

→ http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea_trips.htm

Homepage (inkl. Newsletter) (Irland)

Irish Sea Kayaking Association

→ www.irishseakayakingassociation.org

Homepage (Japan):

Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

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

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Blaues Band von Schweden (S):

(„Havspaddlarnas Blå Band“)

→ www.havspaddlarnasblaband.se (für Einer)

→ www.k2bandet.se (für Zweier)

Homepage (Katalonien/Spanien)

Pagaia – Club de Caiay Cap de Creus, Llançà

→ www.pagaia.cat

Sea Kayaker (US-Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

→ www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

Britische Ausbildungsmappe Sea Kayaking:

→ www.kayarchy.co.uk

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Bergström, Lennart (Schweden):

→ www.seayak.eu

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt):

→ www.cackletv.com

Demuth, Marcus (USA):

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

→ <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

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

→ www.quillemot-kayaks.com/Trips/Gail/GailFerris.html

Half, Wolfgang (Hrsg.) (D):

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Jøergensen, Erik B. (DK)

→ <http://komud.dk>

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.gajaqunderground.com

→ www.freyahoffmeister.com

Kachler, Manfred (D)

→ www.kachler.net

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Kristjannsson, B. (Grönland) (Blog)

Greenland Kayak Guide.

A Free Guide for Sea Kayak Expeditions on Greenlands South and East Coast

→ <http://greenlandkayakguide.blogspot.de/>

Lawson, Alice / Dunn, Erin / Waddoups, Mark (GB)

(Bericht über: Paddling Challenge Englang – Finland. 1.600 Miles of Sea Kayaking)

→ <http://paddlingchallenge.co.uk/>

Meinen, Gero (D) (Blog)

→ <http://zirpelspinner.me/>

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

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

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

→ www.southwestseakayaking.co.uk

Redecke, Niklas

→ www.kanuwanderungen.de

Rutzick, J.

Traditional Arctic Kayaks

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

Schoevers; Axel (NL):

→ www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

Turk, Jon (USA)

→ www.jonturk.net

Unold, Peter (Havkajakroerne/DK) (Blog):
→ www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

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

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)
→ www.jasperwinn.com/blog/

Ziebell, Markus & Grunwald, Elke:
→ www.icekayaking.com

Zollitsch, Reinhard (CDN):
→ www.zollitschcanoeadventures.com

*** * ***