

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 39/13)

(Aktuelle Infos: 16.02.13 – 15.05.13)

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

-
- 13.05.2013 Küstenkanuwandern. Eine situative Sportart (Ausbildung)
 - 07.05.2013 Gratulation Freya Hoffmeister!
Sie kann nunmehr auch ihre 2. Etappe rund Südamerika abhaken
(475. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 06.05.2013 Gefahr Nr. 2: Ablandiger Wind (Wetter)
 - 05.05.2013 Kanten & Kurven: Thesen o. Fakten? (Ausbildung)
 - 03.05.2013 Kanu-Magazin, Nr. 3/13 (Literatur)
 - 25.04.2013 Freya Hoffmeister: Urlaubsreif?
(462. – 464. Fahrtentag) (Revier/Ausbildung)
 - 24.04.2013 Zum Geradeauslauf eines Skeg-Seekajaks (Ausbildung)
 - 19.04.2013 Bienvenida Freya Hoffmeister
(456. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 18.04.2013 Luft, Wasser & Wind (Revier/Inland)
 - 16.04.2013 Freya Hoffmeister am Limit?
(453. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 14.04.2013 Info-Austausch: Quo Vadis? (Ausbildung)
 - 12.04.2013 Schwedische Schären: Link-Liste (Revier/Ausland)
 - 09.04.2013 Ostschwedische Schären (Revier/Ausland)
 - 07.04.2013 Anneliese Sparbier: 1934 im Faltboot nach Helgoland (Abenteuer)
 - 05.04.2013 Unaufhaltsam wie eh und je: Freya Hoffmeister wieder in Kolumbien
(434.-443. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 04.04.2013 Treideln im Watt: Lust oder Last? (Ausbildung)
 - 02.04.2013 Surf-Ski: Wiederaufstiegstechnik (Ausbildung)
 - 29.03.2013 Nigel Foster's „Seekajak-Know-How“ (Ausbildung)
 - 27.03.2013 Wasserdichtes Handy (Ausrüstung)
 - 26.03.2013 Rund Mecklenburg-Vorpommern (Revier/Inland)
 - 24.03.2013 Freya Hoffmeister: Georgetown ... unerreichbar weit weg?
(422.-429. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 22.03.2013 Rund Sylt: 3 Routenvarianten (Revier/Inland)
 - 20.03.2013 Brandungsübungen im Flachwasser-Hallenbad (Ausbildung)
 - 15.03.2013 Brandungspaddeln (II) (Ausbildung)
 - 10.03.2013 Geschafft! Freya Hoffmeister hat den Panamakanal erreicht
(417. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 09.03.2013 Fridel Meyer – ein "Stück" Kanugeschichte (Geschichte)
 - 08.03.2013 Colombia passé: Freya Hoffmeister nähert sich dem Panama-Kanal
(387. - 413. Fahrtentag) (Revier/Ausland)
 - 20.02.2013 „Eiskanuwandern“ rund Ellesmere Island (Kanada) (Revier/Ausland)

13.05.2013 **Küstenkanuwandern: Eine situative Sportart** (Ausbildung)

Wer häufiger entlang der Küste paddelt weiß, dass Küstenkanuwandern eine „**situative**“ **Sportart** ist; denn es kommt häufig anders, als wir planen. Zurückzuführen ist das meistens auf den Wind. Je nachdem:

- aus welcher Richtung er kommt,
- mit welcher Stärke er bläst,
- ob es un stetig windet (Böen)
- wie lange er schon weht (Windwirkzeit),
- wie lange der Windweg ist (Fetch),
- woher er kommt (auf- oder ablandig),
- ob er mit oder gegen den Strom weht,
- ob die vom Wind erzeugten Wellen über Untiefen bzw. gegen sonstige Hindernisse (z.B. Steilküste, Leitdämme, im Wasser stehende Felsen) laufen,
- ob er vom Land abgelenkt wird (z.B. Kap- bzw. Düseneffekte),

können Gewässerschwierigkeiten entstehen, die für manchen Kanuten so schwierig sind, dass er an seine persönlichen Befahrbarkeitsgrenzen stößt ... und schließlich kentert.

Erleben konnte ich das wieder mal mit einer Gruppe von Kanuten beim diesjährigen „**EPP 3-Küste**“-Kurs: „**Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog & Co.)**“. Geplant war Folgendes:

Planung:

<p><u>09.05.13</u>: Start vom Neuharlingersieler Hafen durchs Watt hinüber zum Zeltplatz von Spiekeroog (ca. 8 km).</p> <p><u>10.05.13</u>: Umrundung von Spiekeroog im Uhrzeigersinn mit Zwischenstopp auf Wangerooge (West) und dem Hafen von Harlesiel (ca. 36 km).</p> <p><u>11.05.13</u>: Start von Spiekeroog durchs Gatt hinüber zum Langeooger Wattfahrwasser, vorbei am Hafen von Langeoog (Pause), dann weiter übers Gatt hinüber zur Seeseite von Baltrum bis zum Ort (ca. 23 km).</p> <p><u>12.05.13</u>: Rückfahrt von Baltrum durchs Gatt mit Zwischenstopp im Hafen von Langeoog und dann weiter entlang des Neuharlingersieler Wattfahrwasser bis zum Hafen von Neuharlingersiel (ca. 23 km).</p>

Leider prophezeite der Wetterbericht (→ www.seewetter.de) Donnerstag früh Folgendes für die nächsten Tage:

Wind (4-Tage-Prognose) (Wetteronline):

<p>Do.: 3-5 Bft. aus S bis W in Böen 5-7 Bft. / Fr.: 5-6 Bft. aus SW in Böen 7-8 Bft. Sa.: 4-5 Bft. aus SW in Böen 6-7 Bft. / So.: 4-5 Bft. aus SW bis W in Böen 5-7 Bft.</p>

Ja, ab Freitag, 10.05., ist das kein Wetter fürs Küstenkanuwandern, insbesondere wenn Kanuten dabei sind, die das erste Mal auf der Nordsee paddeln.

Donnerstag (09.05.)

Frühmorgens um 6 Uhr prognostizierte WETTERWELT.de (ein SMS-Seewetterbericht) für:

Wind (Soll) (Wetterwelt):

<p>12 Uhr = 3-4 Bft. aus W in Böen 6 Bft. und 18 Uhr = 2 Bft. aus W-NW in Böen 4-5 Bft.</p>

Es bot sich also die Chance, wenigstens gleich am ersten Tag von Neuharlingersiel aus Spiekeroog entgegen dem Uhrzeigersinn zu umrunden; denn die 6er Böen müssten bei einem Rückenwindkurs Richtung Spiekeroog (Ost) zu schaffen sein. Außerdem würden wegen der Windrichtung auf der Seeseite von Spiekeroog nicht mit Brandung zu rechnen sein, außer jene, die auf einlaufende Dünung zurückzuführen ist.

Plan:

Start von Neuharlingersiel entlang des „Otzumer Balje“-Fahrwassers über das Spiekerooger Wattfahrwasser („Muschelbalje“) zur Ostseite von Spiekeroog und dann weiter entlang der Seeseite von Spiekeroog bis zur „Robbenplate“ und schließlich zum Zeltplatz von Spiekeroog (ca. 28 km)

Wir packten unsere Seekajaks auf der Westseite des Hafens von Neuharlingersiel im Windschatten des Deichs und des DGzRS-Rettungshauses. Bevor es in die Boote ging, stiegen wir nochmals auf den Deich, um uns ein letztes Mal von den Gewässerbedingungen zu überzeugen. Nun, es blies nicht mit 3-4 Bft aus West, sondern stetig mit 5 Bft. aus W-NW. Wenn dieser Wind so bliebe und vielleicht noch etwas weiter nördlich drehte, würden wir entlang der Seeseite von Spiekeroog eine Windsee erleben, die dazu taugte, nahe des Strandes so zu branden, dass einige Kanuten, die noch niemals in der Brandung fuhren, in Schwierigkeiten geraten könnten.

Also entschlossen wir uns, direkt entlang des Fahrwassers von Neuharlingersiel zum Hafen von Spiekeroog, dann weiter zur Ostseite von Langeoog und schließlich zum Zeltplatz von Spiekeroog zu paddeln (ca. 16 km). Das verlief auch ohne Probleme; denn der 5er Wind war doch nur eine längere Böe und ging bald zurück. Schließlich herrschten Schwachwindbedingungen. Schade, dass wir nicht die Umrundung gewagt hatten.

Übrigens, auf WINDFINDER.com konnte dann nachträglich (d.h. bis 7 Tage zurück) der reale Wind abgerufen werden:

Wind (Ist) (Windfinder):

12.00 Uhr = 3 Bft. aus SW in Böen 5 Bft. und 18.00 Uhr = 3 Bft aus NW in Böen 4 Bft.

Freitag (10.05.)

Am nächsten Tag wurde neu geplant bei folgender Windprognose:

Wind (Soll) (Wetterwelt):

12 Uhr = 5 Bft. aus SW-W in Böen 7 Bft. und 18 Uhr = 4 Bft. aus SW in Böen 7 Bft.

Na, vielleicht kommen die 7er Böen nicht und der 5er Wind kommt von achtern. Auf der Seeseite würde es dann mit 4 Bft. aus SW blasen, also besteht zumindest von der Windsee her keine Brandungsgefahr. Und die prognostizierten 7er Böen könnten wir abwettern, wenn wir dicht entlang des Strands von Spiekeroog paddelten.

Plan (10.05.13):

Start vom Zeltplatz Spiekeroog entlang des „Otzumer Balje“-Fahrwassers zum Wattenhoch des Spiekerooger Wattfahrwassers („Muschelbalje“). Dann weiter bis zur Ostspitze von Spiekeroog und schließlich über die Seeseite und der „Robbenplate“ zurück zum Zeltplatz von Spiekeroog (ca. 31 km).

Geplant & realisiert? Nun, es wehte mit 5 Bft. aus SW. Im Watt vor dem Zeltplatz herrschten mäßige Brandungsbedingungen. Also setzte ich erst einmal Brandungsübungen an (hier: Starten durch die Brandung und üben der flachen und hohen Stütze in Richtung Brecher), damit die Kanuten fit sind, wenn unterwegs Brandung oder brechende Windsee zu durchfahren ist. Als alle wussten, wie ca. 50 cm hohe Brandung zu meistern ist, wurde es am Festland über Neuharlingersiel immer dunkler. Das waren wohl die Wolken, die die 7er Böen bringen sollten. Und sie kamen auch, wenn auch nicht zum Zeltplatz von Spiekeroog, aber zur Ostspitze von Spiekeroog, wo zwei leistungsfähige Kanuten mit den Böen arg zu kämp-

fen hatten. Außerdem brach dort über den Untiefen einlaufende Dünung, die bei der Wetterlage (seit Tagen wehte es aus Richtung SW) gar nicht hätten dort einlaufen dürfen!? Zum Glück verzichteten wir auf unsere Umrundung und übten dafür noch ein bisschen in der Brandung vor dem Zeltplatz. Anschließend wurde Spiekeroog zu Fuß erkundet.

Übrigens, so wehte es dann tatsächlich:

Wind (Ist) (Windfinder):

12.00 Uhr = 5+ Bft. aus S in Böen 7+ Bft. und 18.00 Uhr = 3 Bft aus W in Böen 4 Bft.
--

Samstag (11.05.)

Mit dem folgenden Wind war zu rechnen:

Wind (Soll) (Wetterwelt):

12 Uhr = 3 Bft. aus S-SW in Böen 5-6 Bft. und 18 Uhr = 4 Bft. aus S-SW in Böen 6 Bft.

Bis auf die Böen war alles okay. Die Windrichtung versprach eine nahezu brandungsfreie Seeseite von Spiekeroog. Außerdem verfügten nun die Kanuten etwas über Brandungserfahrungen. Also wurde die Umrundung von Spiekeroog entgegen dem Uhrzeigersinn geplant.

Plan:

Start vom Zeltplatz entlang des Otzumer Balje-Fahrwassers hinüber zum Hafenstrand von Harlesiel, dann nach einer Pause weiter zur Ostspitze von Spiekeroog abschließend Richtung Gatt und weiter entlang der Seeseite von Spiekeroog vorbei an der „Robbenplate“ zurück zum Zeltplatz (ca. 36 km)

Geplant & realisiert! Der Wind blies die ganze Zeit aus südwestlicher Richtung mit 3-5 Bft. Diese Bedingungen erlaubten uns sogar, von Harlesiel aus kommend auf der Westseite von Wangerooge kurz anzulanden. Auf der Seeseite trat dann das ein, was prognostiziert wurde. Schauerböen mit 6+ Bft. aus SW, die über eine Stunde uns „duschten“ und den Brillenträgern fast die Sicht auf die von der einlaufende Dünung erzeugten Brandung nahmen. Das Tempo ging auf 2-3 km/h zurück und danach kamen wir wegen des Gegenwindes nur noch mit 3-4 km/h voran. Die nächsten Fronten liefen zum Glück vor bzw. hinter uns vorbei. Schließlich erreichten wir trotz der widrigen Windverhältnisse vorzeitig die „Robbenplate“, und zwar noch vor dem Strömungskipp. Danach paddelten wir die letzten Kilometer dicht entlang der Wattkante gegen die Strömung, und das schneller als zuvor gegen den Wind.

Und wie wehte es dann tatsächlich:

Wind (Ist) (Windfinder):

12.00 Uhr = 4 Bft. aus SW in Böen 5 Bft. und 17.00 Uhr = 4 Bft aus SW in Böen 6+ Bft.

Sonntag (12.05.)

Die Rückfahrt war angesagt und die Windprognose lautete:

Wind (Soll) (Wetterwelt):

6 Uhr = 4 Bft. aus SW-W in Böen 6 Bft. und 12 Uhr = 4-5 Bft. aus W in Böen 6 Bft.

Ich plante:

Plan (A):

Start vom Zeltplatz entlang der Seeseite von Langeoog, dann Umrundung von Langeoog (West) mit Zwischenstopp im Hafen von Langeoog, schließlich weiter entlang des Neuharlingersieler Wattfahrwasser bis zum Hafen von Neuharlingersiel (ca. 36 km).

Nun, der Wind war wegen der angekündigten 6er Böen grenzwertig, aber dieses Mal stellten sich „meine“ Kanuten quer. Sie wollten sich nicht gleich am nächsten Tag nochmals um eine Insel „quälen“. Außerdem ging's ja noch am selben Tag per Auto nach Hause und da wollte keiner während eines „Sekundenschlafes“ am Steuer verunglücken. Schließlich hätten wir auch schon so bei Sonnenaufgang (5.28 Uhr) starten und spätestens um 4.00 Uhr aufstehen müssen. Also einigen wir uns auf Plan (B):

Plan (B):

Start vom Zeltplatz gegen die Seitenströmung des auflaufenden Wasser durchs Gatt hinüber zum Anfang des Langeooger Wattfahrwassers (hier: Tonne LW8) und dann entlang der „Hullebalje“ hinunter Richtung Süd bis zum Neuharlingersieler Wattfahrwasser. Von dort aus sollte es dann über das Wattenhoch („Baklegde“) gehen und weiter zum einzigen Stück Sandstrand (ca. 20 m breit) auf der Westseite des Leitdammes des Hafens von Neuharlingersiel (ca. 11 km).

Den Plan konnten wir realisieren, obwohl wir bei der „Seilfähre“ hinüber zur Tonne LW8 zeitweise auf der Stelle paddelten und daher schon die nächste Tonne (LW6a) anpeilen mussten. Zum Glück wurden wir von 6er Böen verschont, aber der 5er Wind aus West, also direkt von achtern, bescherten uns am Ende der Tour herrliche Windsurfbedingungen:

Wind (Ist) (Windfinder):

11.00 Uhr = 3 Bft. aus SW in Böen 4+ Bft. und 13.00 Uhr = 3+ Bft aus W in Böen 5+ Bft.

Wer vorher noch nicht so richtig Surfen konnte, der lernte es jetzt!

Ende gut, alles gut!?

Übrigens, dieser Kurs fiel auf das 4-tägige „Himmelfahrtswochenende“. Das ist ein beliebter Termin für passionierte Seakayaker bzw. Küstenkanuwanderer beiderlei Geschlechts. Beim Start in Neuharlingersiel lagen an der Einsatzstelle über 60 Seekajaks, die alle mehr oder weniger gleichzeitig bepackt wurden. Am Strand vorm dem Zeltplatz wurden später über 150 Seekajaks gezählt. Der halbe Zeltplatz wurde von Kanuten belegt, die andere Hälfte war nur deshalb frei, weil keiner sein Gepäck so weit schleppen wollte. Wie ich gehört habe, sind alle heile dort angelandet und heile wieder nach Hause gekommen.

Text: Udo Beier

Links:

Über den Kurs: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Hausaufgaben.pdf

Über Seetüchtigkeit: www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf

Über Touren rund Spiekeroog: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Spiekeroog.pdf

07.05.2013 **Gratulation Freya Hoffmeister! Sie kann nunmehr auch ihre 2. Etappe rund Südamerika abhaken**
(275. Fahrtentag) (Geschichte)

Am 6. Mai 2013 hat Freya die Grenze zwischen Kolumbien und Venezuela erreicht und beschlossen, dort ihre 2. Etappe rund Südamerika zu beenden. Eigentlich wollte sie ja noch weiter bis zum ca. 2.100 km entfernt liegenden Georgetown (Guayana) paddeln, aber was genug ist, ist genug! Freya ist urlaubsreif! Die Heimat ruft! Und Ende August will sie ja schon die 3. Etappe in Angriff nehmen!

Abgesehen davon, war die 2. Etappe lang genug, und zwar sowohl von den Kilometern her, als auch von den Fahrtentagen:

~~~~~  
**1. Etappe: 30.08.2011 – 2.05.2012 (7.676 km in 247 Tagen)**

Argentinien: 30.08.-21.12.11 + 8.1.-14.1.12 = 3.665 km in 121 Tagen (Atlantik)

Chile: 21.12.11-8.1.12 + 14.1.-2.05.12 = 4.011 km in 126 Tagen (Atlantik/Pazifik)

~~~~~  
2. Etappe: 25.08.2012 – 6.05.2013 (7.724 km in 228 Tagen)

Chile: 25.08.-20.10.12 = 5.889 km in 187 Tagen (Pazifik)

Peru: 20.10.-12.12.12 + 9.01.-14.01.13 = 2.431 km in 59 Tagen (Pazifik)

Ecuador: 14.01.-7.02.13 = 851 km in 25 Tagen (Pazifik)

Kolumbien: 07.02.-27.02.13 = 660 km in 21 Tagen (Pazifik)

Panama: 27.02.-26.3.13 = 720 km in 28 Tagen (Pazifik/Karibik)

Kolumbien: 26.3.-6.05.13 = 951 km in 42 Tagen (Karibik)

~~~~~  
Die noch ausstehende 3. Etappe wird jedoch nicht – wie ihre Planungen einst vorsahen – die letzte Etappe sein und auch Buenos Aires (Argentinien), der Start/Ziel-Ort ihrer dann 3-jährigen „Expedition“ wird sie noch nicht im Mai 2014, sondern wohl erst Ende des nächsten Jahres erreichen. Lassen wir uns überraschen; denn Freya ist immer für eine Überraschung gut ... wie auch das von Freya freiwillig ausgewählte Revier immer wieder voller Überraschungen ist.

### **Einen Höhepunkt an Überraschungen bot ihr die Karibische See**

Schon gleich an ihrem ersten Paddeltag (15.3.13), gestartet am Ausgang des Panama-Kanals, wurde sie von einem derart ungewohnt böigen Wind und einer furchtbar unangenehmen steilen Welle überrascht, sodass sie das zweite Mal während ihrer Umrundung die Tour abbrach und zum Startort zurückpaddelte. Freya zweifelte an sich und an der Karibik.

Wenn das die Karibik ist, dann wird sie nicht zu ihrem Lieblingsrevier! Freya erkannte das sofort und sie ahnte das schon auf den ersten Kilometern, dass sie in der Karibik an ihre Grenzen stoßen würde, wenn ihr kein „Gegenmittel“ einfiel; denn die Karibik bedeutete nicht nur ein stetig mit mindestens 4-5 Bft. blasender Wind aus nordöstlicher Richtung (Passat-Winde), begleitet von zermürbenden „Hackwellen“, stechender Hitze am Tage und brütender Hitze in der Nacht, zäher Gegenströmung, beißenden Sandflies & Co. usw. usf. sondern auch ständiger Stress. Das kostete Kraft, zerrte an der Kondition und quälte Körper & Seele.

Zum Glück erreichte Freya bald Kolumbien, ein Land, dass ihr besonders zuvorkommend gesonnen war.

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/TheFriendlyHelpOfAllTheArmadasGuardacostasAndPrefecturasDeSouthAmerica?noredirect=1#5863836671034174130>

Ich weiß auch nicht, wie sie es schaffen konnte, von der kolumbianischen Navy und Guarda Costas eine „**Rundumbetreuung**“ geboten zu bekommen. Das fing gleich mit den ersten Tagen in Kolumbien an. Die Guarda Costas wartete schon an der Grenze auf sie, brachte sie zur Einwanderungsbehörde und schipperte sie dann anschließend auf ein weit vor der Küste liegendes **Versorgungsschiff** der Navy. Dort ruhte sie sich erst einmal in einem klimatisierten Raum aus und pflegte ihre arg zerstoche Haut. Nach 3 Tagen ging es aber dann wieder auf Tour. Sie paddelte los und wurde am Ende des Tages - wenn Freya meinte, „Feierabend“ zu machen – auf ein Handzeichen hin von der Guarda Costas abgeholt und zurück zum Versorgungsschiff und später zu diversen Polizeistationen gebracht. Dort ruhte

sie sich in klimatisierten Räumen aus, ohne zu vergessen, mit der Guarda Costas den nächsten Tag zu planen. Denn deren Aufgabe war es ja nicht nur, sie spät nachmittags abzuholen, sondern auch früh morgens wieder dorthin zu fahren, wo sie tags zuvor aus dem Wasser gehievt wurde. Ein Vergnügen war dieser „**Motobootshuttle**“ jedoch nicht; denn der dauerte i.d.R. 1-2 Std. und ging durch einen Seegang, bei dem das Motorboot mehr über das Wasser flog als das es das Wasser verdrängte. Kaum auszuhalten für einen Menschen und nicht auszuhalten für Freyas Seekajak. Manches Loch im Rumpf musste dann nachher an Land wieder geflickt werden.

So ging das 40 Tage lang. 9x übernachtete sie auf Versorgungsschiffen, 18x in Polizeistationen o.ä. und die restlichen Nächte im Zelt. Meist konnte sie nur bis Mittag paddeln, da um diese Zeit der Wind so an Stärke zunahm, dass an Paddeln nicht mehr zu denken war. Schließlich tat sie das, was fast jeder mediterrane Küstenkanuwanderer auch tut. Um dem tagsüber zunehmend kräftiger wehenden thermischen Seewind auszuweichen, wird halt schon früh morgens gestartet und mittags Schluss gemacht. So taktierte auch Freya, nur mit dem Unterschied, dass sie eine Zeit lang schon kurz nach Mitternacht so zwischen 0:30 und 2.00 Uhr sich in ihr Seekajak setzte, um wenigstens ihr Tagessoll von ca. 40 km zu packen.

### **Ende „schlecht“, trotzdem alles gut!**

Ja, die Karibik zeigte sich nicht von ihrer freundlichen Seite. Alle Leute begegneten ihr wohl immer recht herzlich, aber die Natuuur ..... Trotzdem hinderten weder Wind, Welle und Gegenströmung, noch Hitze, Luftfeuchtigkeit und Sandfließ ... sie daran, in der Karibik in der Zeit vom 15.3. bis 6.5.13

- Ø 7:40 h/Tag unterwegs zu sein (→ zum Vergleich Australien: Ø 10:46 h/Tag);
- mit einer Geschwindigkeit von Ø 4,6 km/h zu paddeln (→ Ø 5,2 km/h),
- und das an 37 (= 69,8%) von 53 Fahrtentagen (→ 73,8 %),
- mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 36,6 km (→ Ø 56,3 km/Tag).

Das ist weniger, als was Freya bei ihrem 332 Fahrtentage dauernden „**Race Around Australien**“ leistete, aber Rund Südamerika sollte erstens kein „Race“ werden. Zweitens sind die beiden Kontinente nicht miteinander vergleichbar. Und dritten ist sie nunmehr schon insgesamt 475 Tage unterwegs. Jeder einzelne dieser Tage musste solide geplant werden. Hinter jeder Tagesetappe steckte nicht nur Schweiß, sondern viel Stress. Und jede Sekunde auf dem Wasser erforderte volle Aufmerksamkeit; denn allein mit „Glück“ sind solche Strapazen nicht zu überleben.

**Text:** Udo Beier

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

-----

### **06.05.2013 Gefahr Nr. 2: Ablandiger Wind (Wetter)**

Nach der „Gefahr Nr. 1“, nämlich dem „**kalten Wasser**“, folgt der „**ablandige Wind**“ als „Gefahr Nr. 2“. Natürlich ist das Paddeln in der „**Brandung**“ bzw. im „**Nebel**“ mit mehr Gefahren verbunden, aber der ablandige Wind ist heimtückischer und dadurch weitaus gefährlicher!

Die Gefahren, die von 3-Meter-Kaventsmännern bzw. von einem dichten Nebel ausgehen, sind für jedermann und jede Frau offensichtlich. Bei solchen Bedingungen kommt kaum ein Küstenkanuwanderer freiwillig auf die Idee, los- oder weiterzupaddeln.

Anders sieht das bei ablandigem Wind aus. Der weht vom Land aus aufs Wasser und „tobt“ sich erst weiter draußen auf dem Wasser so richtig aus. Dort weit ab vom Ufer, weit weg von der **Windabdeckung** (z.B. Steilküste, Berge, Dünen, hohe Bäume), kann sich der Wind wieder voll entfalten und Wellen aufbauen, durch die wir nicht paddeln würden, wenn wir sie

vorher vom Land aus gesehen hätten; denn ablandig sich aufbauende Wellen brechen nicht auf der Luv- sondern – also unsichtbar für jene, die sich von Luv her nähern – auf der Leeseite.

Allgemein treten bei ablandigem Wind hinter erhöhten Küstenbereichen folgende „**Abdeckungseffekte**“ auf:

- Im Abstand der 5-fachen Höhe der Küste bläst es noch mit maximal 40% des ursprünglichen Windes („Flautenzone“);
- Im Abstand der 10-fachen Höhe der Küste bläst es noch mit maximal 65% des ursprünglichen Windes („Flautenlöcher“);
- Im Abstand der 30-fachen Höhe der Küste verlassen wir den „Windschatten“.  
→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Windeffekte.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Windeffekte.pdf)

Ist also der direkt am Ufer aufsteigende Berggrücken samt Bäumen z.B. 40 m hoch, dann reicht die „Flautenzone“ 200 m weit hinaus, wobei es je nach Windabdeckung durchaus möglich sein kann, dass direkt am Spülsaumen völlige Flaute herrscht! Danach treffen wir auf den nächsten 200 m auf „Flautenlöcher“ mit ihren typischen „Windböen“. „Windverwirbelung“ und „Fallwinden“). Erst nach weiteren 800 m, also 1.200 m vom Ufer entfernt, geraten wir gänzlich aus dem „Windschatten“ und spüren nicht nur die volle Kraft des Windes, sondern auch eine zunehmend höher werdende Windsee.

Besonders tückisch ist die „**Flautenzone**“ anzusehen. Der ablandig wehende Wind macht sich ja ganz nahe an der Küste kaum bemerkbar und verleitet so Küstenkanuwanderer dazu, sorglos entlang der Küste zu paddeln. Wenn sie dabei nicht aufpassen, stets dicht entlang des Spülsaums zu paddeln, treibt sie der Wind langsam immer weiter aufs offene Meer hinaus, bis es ihnen immer schwerer fällt, gegen den Windruck zurück zum sicheren Ufer zu paddeln. Sollte dann ein Mitpaddler von einer Fallböe umgeweht oder einer weißen Windsee umgeschmissen werden, ist der Seenotfall vorprogrammiert; denn bis der Wiedereinstieg gelingt, treibt der Wind ihn soweit hinaus in den immer höher werdenden Seegang, dass er und seine „Retter“ schon über genügend Kondition und Seegangstüchtigkeit verfügen müssen, um gegen den zunehmend stärker blasenden Wind und die immer höher werdenden Wellen zurück ans rettende Ufer paddeln zu können.

Äußerst kritisch ist ablandiger Wind bei **Kapumfahrungen** bzw. beim **Inselhopping** zu beurteilen, denn wir geraten dort beim Streckepaddeln mit unseren Seekajaks ganz plötzlich aus dem Wind- und Wellenschutz eines Kaps bzw. einer Insel. Wir erleben in solchen – eigentlich vorhersehbaren - Situationen dann sehr abrupt nicht nur den vollen Winddruck, sondern auch die dazugehörige Welle, die u.U. auf ihrem –zig Kilometer langen Windweg („Fetch“) Zeit hatte, sich voll zu entfalten.

## Ein Seenotfall

Im SEA KAYAKER (Nr. April 2013) berichtet nun **Terri Finch Hamilton** in dem Beitrag:

### „Newfoundland tragedy“

über einen tödlich endenden Seenotfall, der letztlich vom ablandigen Wind verursacht wurde.

**Jim** (64) unternahm im Sommer zusammen mit seinem alten Kumpel **David** (63) u.a. eine 3-4-tägige Tour entlang der Küste Neufundlands (Kanada). Während Jim ein recht erfahrener Kanute war, der schon seit 17 Jahren immer wieder entlang der Küste paddelte, schien **David** eher der weniger passionierte Kanute zu sein, der sich für die Tour eigens ein Seekajak bei Jim auslieh und ansonsten wohl darauf baute, dass Jim schon für die nötige Sicherheit sorgte .... und das tat **Jim** auch; denn zu seiner Sicherheitsausrüstung gehörte Folgendes:

- Lenzpumpe, Rettungshalteleine am Bug, Paddelfloat, Reservepaddel, Paddelsicherungsleine, Schwimmweste (inkl. Signalpfeife und Kompass), Stroboskopnotlicht, Erste Hilfe Material, Schleppleine, SPOT-Seenotsender, GPS, topographische Karten und Wetterradio.

Gepaddelt wurde in Seekajaks von PERCEPTION, und zwar einem „Sea Lion“ (PE) (518 cm lang) und einem „Scimitar“ (PE) (473 cm lang).

Am ersten Tag paddelten sie knapp 20 km. Am nächsten Tag ließen sie ihre Zelte in einer windgeschützten Bucht stehen und planten für 1-2 Std. eine Spritztour ohne Gepäck zu unternehmen. Das Wetter war okay:

- Es war Juni. Die Lufttemperaturen lagen bei +24° C und die Wassertemperaturen bei +10°C. Der Himmel war wolkenlos. Es windete wohl, jedoch wehte es ablandig.

**Jim** trug daher nur eine Badehose plus T-Shirt und **David** eine Paddeljacke plus Paddelhose. Darüber zogen beide ihre Schwimmwesten. **Jim** war es bewusst, dass – solange sie dicht entlang des felsigen Ufers paddelten – ihnen weder Wind noch Welle Probleme bereiten konnten.

Dann ging es um 11 Uhr aufs Wasser. Jim paddelte etwa 50 m vom Ufer entfernt und **David** weitere 50 m weiter draußen. Irgendwie machte das Jim nervös. Er rief daher hinüber zu **David** und gab ihm Zeichen, näher bei ihm zu paddeln. **David** bemerkte das, behielt aber seinen Kurs bei. Wollte er sich etwa nichts von seinem Freund vorschreiben lassen? Wir wissen es nicht! Allmählich wurde es windiger und welliger. Nach etwa 1 Stunde gab David das Zeichen zum Umkehren .... und da passierte es schon. Der nun von achtern kommende Seegang ließ David kentern.

**Jim** kam sofort zu Hilfe. Nach gefühlten 1 ½ Minuten saß **David** wieder in seinem Seekajak. Während **Jim** einige im Wasser treibende Ausrüstungsgegenstände einsammelte, die David bei seiner Kenterung verlor, kenterte **David** ein zweites Mal. Der dann fällige Wiedereinstieg funktioniert ebenfalls. Doch der Seegang wurde jetzt immer höher, sodass bald darauf **David** ein drittes Mal kenterte. Der darauffolgende Wiedereinstieg verlief in Anbetracht der Wassertemperaturen, des Winddrucks und des Seegang dann nur noch sehr mühsam. Jim bemerkte, wie wieder Ausrüstungsgegenstände (inkl. Lenzpumpe) von David im Wasser trieben, aber sollte er **David** loslassen und seine vierte Kenterung riskieren?

Was sollte nun **Jim** tun? Eine Notfallregel sagt, dass der Retter sich zunächst in Sicherheit begeben sollte, bevor er einem Notfallopfer hilft. Daraus hätte Jim folgern können, **David** zurückzulassen und stattdessen ans Ufer zu paddeln und von dort aus Hilfe zu organisieren? Das konnte Jim seinem Kumpel nicht antun. Also blieb er bei ihm, hielt sich an seinem Seekajak fest und stütze ihn so, dass er möglichst nicht wieder kenterte.

Die Situation war äußerst kritisch:

- Die Wellenhöhe nahm zu und erreichte 2,40 m, also 1,6 m über Kopfhöhe.
- David unterkühlte langsam und wurde immer schwächer.
- Die Spritzdecke von David konnte trotz beider Bemühungen nicht geschlossen werden.
- Seine Sitzluke schwappte voll Wasser, aber es bestand keine Möglichkeit zum Lenzen; denn in der Zwischenzeit war während der Rettungsaktionen auch Jims Lenzpumpe verloren gegangen.
- Der Seenotsender funktionierte nicht, da Jim vorher vergessen hatte, frische Batterien zu besorgen und einzusetzen.
- Die einzige Hoffnung bestand darin, genau auf eine ca. 35 km entfernt liegende Insel getrieben zu werden.

Und so trieben sie stundenlang Richtung Insel. Nur mit den Händen hielt Jim die beiden Seekajaks zusammen, zusätzlich gesichert durch eine Schleppleine, die die für den Fall aller Fälle lose beide Seekajaks vorm Auseinandertreiben sicherte. Gegen Abend legt sich der Wind und der Seegang ging zurück. Jim versucht das „Floß“ mit einseitigen Paddelschlägen vorwärts zu bewegen, während nun David sich an Jims Seekajak festhielt. Irgendwann hörte Jim auf zu paddeln. Es war einfach viel zu anstrengend. So ließen sie sich wieder treiben. In der Zwischenzeit war der Mond aufgegangen und leuchte ihnen den Weg.

Es war 2 Std. nach Mitternacht, als es passierte. Jim konnte nicht mehr länger das voll geflutete Seekajak von David halten, zumal David in sich zusammengesackt war und selber nicht mehr dafür sorgen konnte, sein Seekajak aufrecht zu halten. Davids Seekajak riss sich aus Jims Händen, kenterte und ... David war verschwunden. In der nunmehr stockdunklen Nacht sah Jim nur noch Davids Seekajak und sonst nichts mehr. Auch hörte er nichts von David, obwohl er immer wieder nach ihm rief! David hatte doch eine Schwimmwest an. Die müsste ihn doch zumindest an der Wasseroberfläche treiben lassen!?

Jim sah keine weitere Möglichkeit, David zu finden und zu helfen. In seiner Verzweiflung dachte er nur noch an seine eigenes Überleben und paddelte los Richtung Insel, die bei der Dunkelheit weit in der Ferne zu liegen schien. Eine ¼ Std. später jedoch strandete er schon mit seinem Seekajak und Davids Seekajak im Schlepp auf der Insel.

Jim sicherte die Seekajaks, sammelte Holz, zündete ein Feuer an und schlief davor völlig erschöpft ein. Die Sonne weckte ihn so um 5-6 Uhr. Jim sichtete die Ausrüstung, fand auf Davids Seekajak sein GPS-Gerät, holte die Alkaline-Batterien (AAA) heraus und steckte sie in seinen Seenotsender, für deren Betrieb lt. Warnhinweis eigentlich nur Lithium-Batterien (AAA) verwendet werden durften. Dann schaltete er die Seenotbake an und gab ALARM. 45 Minuten später tauchte am Himmel ein Hubschrauber der kanadischen Coast Guard auf und zog ihn an einer Seilwind hoch. David wurde einen Tag später treibend im Wasser gefunden ... tot.

### „Lessons Learned“

Der SEA KAYAKER veröffentlicht schon seit Jahrzehnten in fast jedem Heft einen Bericht über einen Seenotfall. Jeder dieser Berichte endet stets mit einem Abschnitt über „Lessons Learned“, in dem dazu Stellung genommen wird, was falsch bzw. was besser hätte gemacht werden können. Dieses Mal kommentiert **Roger Schumann**, ein bekannter Autor und Ausbilder, diesen Seenotfall.

Folgende Punkte möchte ich stichpunktartig aufführen und ergänzen, wobei einige Punkte davon ebenfalls von **Jim Siegel** (64) erwähnt wurden. Übrigens, **Jim** geriet zusammen mit **David Gillette** (63) bei ablandigen Wind-Bedingungen in Seenot, den David nicht überlebte.

Zuvor möchte ich jedoch noch eines anmerken:

„Nobody is perfect!“: Der ganze Seenotfall zeigt, dass **Jim** ein erfahrener Seakayaker ist. Er war ausrüstungsmäßig für eine Küstentour gerüstet, ihm waren die Gewässerschwierigkeiten, die ein ablandiger Wind erzeugt, bewusst und er beherrschte die nötigen Rettungsmethoden so gut, dass er seinem weniger erfahrenen Mitpaddler **David** auch noch nach dessen 3. Kenterung wieder zurück ins Seekajak brachte. Aber – wie wir sehen – reichte das nicht. Wir müssen halt immer auf einen Seenotfall vorbereitet sein – auch wenn uns und unsere Bekannten seit Jahren noch nichts passiert ist - und entsprechend wohl überlegt paddeln. Das erfordert eine etwas noch perfektere Ausrüstung, einen etwas mehr auf Sicherheit angelegten Paddelkurs und etwas strengere Gruppendisziplin.

**Was hätte nun Jim besser machen können?**

Folgende Aspekte werden dabei tangiert:

(a) Routenplanung und Gruppenführung:

- Kursvorgaben: Warum hat **Jim** als der erfahrenere Kanute nicht vor dem Start mit **David** den entsprechend einzuhaltenden Kurs und die erforderliche Gruppentaktik beim Paddeln unter ablandigen Wind-Bedingungen vorgegeben:  
*Höchstens im Abstand von ca. 10 – 30 m zum Ufer und höchstens ca. 10 – 15 m von einander entfernt paddeln, und zwar so, dass der erfahrenste Kanute, nämlich **Jim**, am nächsten zur Gefahrenquelle, also seeseitig, paddelt!*
- Warnung vor ablandigem Wind: Warum ist **Jim** nicht die 50 m hinaus zu **David** – der ja kein „seegangstüchtiger“ Kanute war - gepaddelt, um ihn eindringlicher vor der Gefahr, vom ablandigen Wind hinaus aufs offene Meer getrieben zu werden, zu warnen?
- Kommunikationsprobleme: Was die Kommunikation mit den Kameraden betrifft, heißt das nicht, dass der Erfahrenste in der Gruppe stets „Kommandos brüllt!“ (Übrigens: „Wer nicht brüllt, wird bei Wind- & Seegangsgläuschen nicht gehört!“). Vielmehr reicht es meist schon aus, den „widerspenstigeren“ Mitpaddlern persönlich Folgendes zu sagen:  
*„Mensch bleib dichter bei mir, ich habe ANGST um Dich. Ich habe ANGST, dass Du vom Wind abgetrieben wirst hinaus auf die raue See bzw. hinein in die Brandung. Dort besteht höchste Kentergefahr!“*
- Kursänderung: Warum wurde nach der ersten Kenterung keine Kursänderung vorgenommen. **David** kam doch bei der Hintour mit dem Seegang zurecht. Erst bei der Rücktour, als der Seegang mehr achterlich kam, fingen die Probleme an. Also hätte **Jim** nach dem Wiedereinstieg von **David** sein Seekajak so ausrichten müssen, dass dieser hätte wieder gegen den Wind paddeln können, und zwar so, dass er sich allmählich der im Wind- und Wellenschutz liegenden Küste hätte nähern können. Erst dann wäre es angebracht gewesen, die Rücktour im Schutz der Küste anzutreten.
- Gruppengröße: Wäre **David** solo gepaddelt, hätte seine erste Kenterung sein Schicksal besiegelt. Zu zweit konnte Jim ihn immerhin auch noch nach der 3. Kenterung zurück ins Seekajak holen und danach noch an die 12 Std. über Wasser halten. Zu dritt hätten sie die Kenterungen überlebt; denn der **Dritte** hätte **David** im „Päckchen“ stabilisieren können, während **Jim** das „Päcken“ solo in den Windschutz der Küste zurückschleppt.

(b) Ausrüstung:

- Unbeladenes Seekajaks: Warum ist es **Jim** nicht bewusst gewesen, dass **David** Probleme mit der Kippligkeit seines geliehenen Seekajak bekommen könnte, wenn er damit ohne Gepäck im Seegang auf eine „Spritztour“ geht?
- Batteriecheck: Warum hat er nicht schon zu Hause geprüft, ob zumindest noch die Batterien seines SPOT-Seenotsenders leistungsfähig sind?
- Reservebatterien: Warum hat er nicht dafür gesorgt, stets eine Reserve-Batterie für seinen Seenotsender dabei zu haben (zumal bei diesem SPOT-Gerät Batterien einfach ausgetauscht werden können)?
- Rettungsausrüstung darf nicht verloren gehen: Warum wurden die tragbaren Lenzpumpen nicht mit einer Elastikleine an den Seekajaks gesichert; denn während einer Kenterung und der Anwendung der dann folgenden Lenz- und Wiedereinstiegsmethoden geht i.d.R. alles über Bord, was nicht extra gesichert ist?
- Fest eingebaute Lenzpumpen: Warum hat sich **Jim** von seinem Händler zwei Seekajaks „aufschwätzen“ lassen, die über keine fest eingebauten Lenzpumpen verfügen? Natürlich ist ein Seekajak ohne Pumpe leichter und preiswerter. Außerdem brauchen wir eine solche Lenzpumpe nicht häufiger als unsere „Sicherheitsgurte“ im Auto.

Wenn aber eine Kenterung (mit Ausstieg) unter schwierigen Gewässerbedingungen passiert, dann ist der Seenotfall ohne fest eingebauter Lenzpumpe fast unabwendbar!

- Die Wassertemperaturen bestimmen die Bekleidung: +10° C sollte das Wasser kalt gewesen sein. Treibt jemand ohne entsprechenden Kälteschutz (z.B. Trockenanzug) in solch kaltem Wasser, wird er nach ca. 10 Minuten anfangen, „handlungsunfähig“ zu werden. D.h. danach wird es ihm immer schwerer fallen zu schwimmen, wieder einzusteigen, die Spritzdecke zu schließen und weiter zu paddeln. Gelingt es ihm dann nicht mehr, in sein Seekajak zurückzuklettern wird er frühestens bei diesen Wassertemperaturen nach 2 Stunden bewusstlos werden. Hätte er einen Trockenanzug getragen, dann wäre die Bewusstlosigkeit frühestens 4 Stunden später, also frühestens nach 6 Stunden eingetreten:

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

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

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

Nun, **David** trieb insgesamt höchstens 10 Minuten im Wasser, aber dafür war er mit seiner nassen Bekleidung ca. 14 Stunden dem – wenn auch tagsüber bis zu +24° C warmen - Wind ausgesetzt. Das genügte jedoch, um ihn so auszukühlen und folglich so handlungsunfähig werden zu lassen, dass er nach seiner 4. Kenterung nachts um 2 Uhr nicht mehr die Kraft hatte, trotz Schwimmweste seinen Kopf über Wasser zu halten.

- Spritzdecke: Es ist nicht erstaunlich, dass nach den 3 Kenterungen die beiden Kanuten nicht mehr in der Lage waren, bei den Seegangsbedingungen die Spritzdecke zu schließen. Das zeigt wieder einmal, wie wichtig es ist, beim Kauf eines Seekajaks und der Anschaffung einer Spritzdecke darauf zu achten, dass sie sich leicht über den Süllrand legen und danach fest schließen lässt; damit sie vom Seegang nicht wieder aufgedrückt werden kann.

#### (c) Rettungstaktik und –methoden:

- Denke zuerst an deine eigene Rettung („Safe yourself first!“): Dass **Jim** überlebte, war ein Glücksfall! Wäre er selber gekentert und wäre er ausgestiegen, hätte er sicherlich dasselbe Schicksal erlitten wie **David**!
- Erst die Personen retten, dann die Ausrüstung bergen:: Warum hat er nach der ersten Rettung von **David** nicht nach der Devise gehandelt: „Erst wird die Person in Sicherheit gebracht, erst dann wird sich um sein Material gekümmert!“; denn während des Einsammelns der im Wasser treibenden Ausrüstung von **David**, ist **David** immer weiter hinaus in immer höher werdenden Seegang getrieben!
- Erst Hilfe holen, dann retten: Warum hat er es „billigend“ in Kauf genommen, mit **David** stundenlang im Päckchen auf dem Wasser zu treiben, in der Hoffnung dass sie am Ufer einer in ca. 30 km Entfernung liegenden Insel stranden würden? Zumindest im Nachhinein wäre es sinnvoller gewesen, den noch fitten, d.h. den noch nicht durch Unterkühlung erschöpften **David** allein an seinem Kajak hängend hinaustreiben zu lassen, während er, **Jim**, zurück ans nahe Land paddelt, um Hilfe zu alarmieren (notfalls hätte er mit seinem Handy auf den nächsten Berg klettern müssen, um Netzempfang zu haben!)? Nach der Alarmierung hätte jedoch **Jim** gleich wieder hinaus zu **David** paddeln können!
- Päckchen-Schlepp: Warum versuchte **Jim** nicht, **David** spätestens nach der 2. Kenterung Richtung Küste zu schleppen, und zwar nicht per Schleppleine (sog. „Solo-Schlepp“), sondern dergestalt, dass sich **Jim** entweder von hinten Davids Seekajak nähert, sodass sich **David** am Bug von Jims Seekajak festhalten kann oder von vorne nähert, und zwar soweit, dass sich **David** ebenfalls in Höhe des Bugs bei **Jims** Seekajak festhält.. Beide bilden quasi ein „Päckchen“, bei dem die Seekajaks nicht

direkt parallel nebeneinander liegen, sondern etwas versetzt (und zwar Bug zu Bug bzw. Bug zu Heck), sodass der Retter noch in der Lage ist zu paddeln (siehe hierzu den Beitrag von Alex Matthews: „Contact Tow“):

→ [www.wavelengthmagazine.com/2010/10sp/10sp\\_skillset.html](http://www.wavelengthmagazine.com/2010/10sp/10sp_skillset.html)

siehe auch:

→ [www.kayarchy.co.uk/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm](http://www.kayarchy.co.uk/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm)

→ <http://atlantickayaktours.com/pdf/No-Upload/Booklets/Towing.pdf>

Damit die beiden Seekajaks im Päckchen nicht auseinander treiben, ist es hilfreich, wenn der Retter über ein kurzes Elastikseil verfügt, mit dem er das Heck bzw. den Bug des „Kenterbruders“ sichert. Übrigens, die Bug-zu-Bug-Methode kann nur dann angewendet werden, wenn das Seekajak des „Kenterbruders“ nicht über eine am Heck anmontierte Steueranlage verfügt, anderenfalls besteht für den Retter Verletzungsgefahr.

- Solo-Schlepp mit Paddelfloat-Stütze: Natürlich wäre auch ein „Solo-Schlepp“ möglich gewesen, wenn an den Paddelblättern des „Kenterbruders“ je ein Paddelfloat montiert wird. Mit Hilfe dieser Paddelfloat hätte **David** u.U. die Chance gehabt, sich per flacher Paddelstütze solange über Wasser zu halten, bis sie den Windschatten der Küste erreicht hätten.

**Zusammenfassung:** Udo Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, No. April 2013, S.31-37

**Link:** [www.seakayakermag.com/2013/June13/newfoundland.htm](http://www.seakayakermag.com/2013/June13/newfoundland.htm)

## 05.05 2013 **Kanten & Kurven: Thesen o. Fakten?** (Ausbildung)

**Shovelhead** postet im SEEKAJAKFORUM.de.

- *„Wenn ich ein Kajak über die Kante steuern will, dann gelingt dies am besten, je „bananenförmiger“ der Rumpf ist. Viel Rocker erlaubt, Bug und Heck auf der Kante aus dem Wasser zu heben und damit das Boot leicht um die Bootsmittle zu drehen.“*
  - *„Ich kann ganz und gar sicher sagen, dass es derzeit kein Boot unter 360 l Volumen gibt, mit dem es mir auch nur annähernd möglich ist, vernünftig über die Kante zu drehen ...“*
- => <http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,74623,74792#msg-74792>

Um vorzubeugen, dass plötzlich alle nur noch Seekajaks mit ausgeprägtem Rocker (= Kielsprung) (z.B. Seekajaks von Pietsch & Hansen) und mind. 360 Liter Volumen kaufen (z.B. Habel), möchte ich hier drei „Gegenthesen“ aufstellen:

(1) Seekajaks mit viel Kielsprung sind sehr wendig. Diese Wendigkeit lässt sich durch zusätzliches Ankanten nur unwesentlich erhöhen!

(2) Solange ein Seekajak nicht überladen wird (=> max. Gewicht (gemessen in kg) < 60% des Gesamtvolumens (gemessen in Liter)) begünstigt nicht das Volumen, sondern die Bootsform das Ankanten.

(3) Allgemein gilt, dass ein Seekajak mit weniger Kielsprung leichter durch Ankanten zu steuern ist als ein Seekajak mit viel Kielsprung.

Übrigens, bei „Ententeichbedingungen“ lässt sich die Wirkung des Ankanten überzeugend demonstrieren. Meist ist ein Seekajak ohne Steuer dann wendiger als mit Steuer! Bei kabbeligen Seegangsbedingungen („Kabelwasser“) trauen sich jedoch die weniger erfahrenen Kanuten meist nicht mehr zu kanten (= „Kenterangst“) und wenn doch, erschwert ihnen der

Seegang die Wirkung des Ankantens; denn gekurvt werden sollte nur dann, wenn wir uns auf dem Wellenkamm befinden.

Warum erleichtert nun das Kanten das Kurven. Zwei Erklärungsansätze möchte ich hier auf-führen:

(a) Beim Kanten wird die Wasserlinienlänge vermindert und der Kielsprung erhöht. Dadurch lässt sich ein Seekajak leichter drehen.

(b) Beim Kanten verändert sich das Unterwasserprofil (= „Footprint“) des Seekajaks. Es wird asymmetrisch, und zwar etwas ausgebeult zu jener Seite hin, zu der gekantet wird. Durch diese Profilveränderung soll aus hydrodynamischen Gründen ein Drall entstehen, der bei Vorwärtsfahrt ein rechts gekantetes Seekajak nach links bzw. ein links gekantetes Seekajak nach rechts drehen lässt.

Dieser „Dralleffekt“ ist bei jedem Seekajakmodell etwas anders und bei Seekajaks mit viel Kielsprung fast Null. Wie stark dieser Drall ist, lässt sich ausprobieren, indem wir zunächst schnell geradeaus paddeln und dann das Paddeln einstellen. Beim Kanten z.B. nach links kann ein mehr oder weniger starker oder gar kein Rechtsdrall beobachtet werden. Wenn das Seekajak tatsächlich beim Kanten links eine Rechtskurve fährt, kann auch die Gegenprobe gemacht werden: Wir wechseln plötzlich vom Kanten links auf Kanten rechts und beobachten, ob unsere Kajak statt weiter nach rechts zu kurven nun nach links kurvt! In der Regel dreht jedoch unser Seekajak trotz Kantenwechsel weiter nach rechts; denn so ausgeprägt ist die Wirkung des asymmetrischen Unterwasserprofils beim Kanten nun auch nicht. Erst in Verbindung mit den nötigen Paddelschlagtechniken (hier: Bogenschläge, Bug-/Heckruderschläge) lässt sich diese Wirkung erzielen und verstärken.

**Text:** Udo Beier

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

03.05.2013 **Kanu-Magazin, Nr. 3/13** (Literatur)

Im Juni-Heft von KANU-MAGAZIN gibt es die folgenden Beiträge zum Thema Küste:

S.9: Buchbesprechung

„Sea Kayaking Guide Brittany“ (Bretagne/Frankreich) von **V.Olivier & G. Lecointre** (Verlag Le Canotier);

s. auch: → [www.canotier.com/francais/mer/guides-28/europe/france/bretagne-60-itineraires/](http://www.canotier.com/francais/mer/guides-28/europe/france/bretagne-60-itineraires/)

S.10-11: Ausrüstung

Zehn Schutzhelme zur Auswahl;

S.12-21: Tourenbericht

„Gestatten, La Serenissima – Im Kajak in und um Venedig“ (inkl. Kurzinfos und Kartenskizze) von **J.Kaudelka & M.Neumann;**

S.50-52: Expeditionsbericht

„Vorsicht vor der Kokosnuss – Freya Hoffmeister paddelt rund um Südamerika“ von **U.B.;**

S.66: Ausrüstung (Segel)

„Flat Earth Sail Code Zero 70“ von **B.Nehrhoff;**

S.68-69: Ausbildung

„Seekajak-Know-How .... Teil 2: Vom Winde verweht“ von **N.Foster;**

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 3/13 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

25.04.2013 **Freya Hoffmeister: Urlaubsreif?**  
(462. – 464. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

„Steter Tropfen höhlt den Stein!“ ... und: „Steter Gegenwind bricht jeden Willen?“

Ja, bei Freya Hoffmeister ist es fast so weit. Tagelanger, nein wochenlanger Gegenwind zwischen 4 und 6 Bft zermürbt sie und hinterlässt Spuren: Ihr Tempo geht runter von Ø 5-6 km/h auf Ø 3-4 km/h, ihre tagtägliche Paddelzeit vermindert sich von Ø 9-10 Std./Tag auf zeitweise 5-6 Std./Tag und ihre Tageskilometerleistung sackt ab von Ø 48 km/Tag auf Ø 36 km/Tag. Dazu kommen noch fliegender Sand, brütende Hitze, sengende Sonne und stechende Insekten, die Freya gerade dann plagen, wenn sie endlich runter vom Wasser ist, um an Land Kraft für den nächsten Tag zu schöpfen. Last and least schmeckt ihr auch das Essen nicht mehr. Selbst das Fotografieren macht ihr keinen Spaß mehr. Und das Paddeln .....!? Der lange Rede kurzer Sinn: **Freya ist urlaubsreif!**

Fotos: Ja, wie heiß & schwül muss es sein, dass Freya einen kühlen, zugigen & nüchternen B&B-Platz in einer Polizeistation einem luftigen & leisen Strandzeltplatz vorzieht?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5871908104204194802> (23.04.13)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5871979453983745394> (26.04.13)

Natürlich, Freya wäre nicht Freya, wenn sie nicht dagegen ankämpfen würde. Um den tagtäglich durch den Seewind verstärkten Passatwind zu entgehen startet sie deshalb seit einigen Tagen schon kurz nach Mitternacht so zwischen 0.30 und 2.00 Uhr. Der Vollmond macht das möglich! Nach 10 Stunden Paddelerei entlang der Halbinsel von Guajira geht sie dann wieder an Land. Knapp 40 km hat sie dabei meist zurückgelegt. Das muss genügen, auch wenn es noch Vormittag ist; denn es macht einfach keinen Sinn, gegen den tagsüber immer stärker wehenden Wind anzukämpfen:

<http://freyahoffmeister.com/2013/04/24/tue-2304-2013-day-462/>

Während ihrer **1. Etappe** (Buenos Aires (Argentinien) – Valparaiso (Chile) war Freya 247 Fahrtentage unterwegs. Davon hat sie 167 Tage gepaddelt und dabei 7.676 km zurückgelegt.

Bislang (25.4.13) ist sie auf ihrer **2. Etappe** (Valparaiso – Georgetown (Guayana) schon 217 Fahrtentage unterwegs, wobei sie in 158 Paddel-Tagen 7.500 km zurückgelegt hat. Noch ist jedoch Georgetown nicht in Sicht!

Eigentlich hatte Freya vorgehabt, ihre 2. Etappe rund Südamerika Anfang Mai hinter sich zu bringen. Wegen ihres zunächst nicht geplanten 4-wöchigen Weihnachtsurlaubs in der Heimat verschob sie das Etappenende schon auf Anfang Juni. Aber zurzeit sind es noch ca. 190 km bis zur kolumbianisch-venezuelanischen Grenze, ca. 1.800 km entlang der Küste von Venezuela und dann noch ca. 300 km bis Georgetown.

Summa summarum müsste also Freya noch ca. 2.300 km paddeln, wenn sie ihre 2. Etappe wie geplant in Georgetown beenden möchte. In Anbetracht meiner durchschnittlichen Jahreskilometerleistung bräuchte ich dafür mindestens 2 Jahr! Und Freya? Nun, wenn wir davon ausgehen, dass Freya nur noch Ø 36 km/Tag schafft und aus den unterschiedlichsten Gründen (z.B. schlechtes Wetter, Verpflegungsnachschub, Ausrüstungsprobleme, Grenzmodalität-

ten, Regeneration) nur an 3 von 4 Tagen paddeln kann, dann braucht sie noch ca. 85 Tage bis Georgetown. D.h. erst in der zweiten Julihälfte könnte sie damit rechnen, in Georgetown anzulanden.

Wenn sie ihren Plan für die ca. 7.600 km lange **3. und letzte Etappe** mit Zieleinlauf in Buenos Aires am 10.5.14, ihrem 50sten Geburtstag, einhalten wollte, müsste sie jedoch Ende August wieder aufs Wasser. Aus dem geplanten 3-monatigen Heimaturlaub würde dann ein 4-wöchiger. Nein, das reicht auch Freya nicht, um sich für die 3. Etappe zu regenerieren und zu motivieren. Außerdem möchte Sie das nächste Weihnachten wieder bei ihrer pflegebedürftigen Mutter verbringen und Anfang Januar ihrem Sohn zum 18sten persönlich gratulieren!

Freya plant daher, in ca. 1-2 Wochen an der Grenze zu Venezuela statt in Guayana ihre 2. Etappe zu beenden und den Rest bis Buenos Aires nicht in einer, sondern in zwei Etappen zu paddeln, sodass sie nicht schon im Mai 2014 die Umrundung Südamerikas abschließen wird, sondern voraussichtlich erst Ende 2014. Was spricht dagegen? Hat sie sich doch nie das Ziel gesetzt, Südamerika Non-Stop und ohne fremde Hilfe zu umpaddeln!

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

#### 24.04.2013 **Zum Geradeauslauf eines Skeg-Seekajaks** (Ausbildung)

Welcher Küstenkanuwanderer hat das nicht schon einmal mit seinem Skeg-Seekajak erlebt: Bei der Fahrt entlang der Küste weht von der Seite ein mäßig starker bis frischer Wind (4-5 Bft.). Die aufkommende Windsee bereitet ihm dabei keine Probleme, wohl aber der Winddruck; denn der lässt den Bug seines Seekajak immer wieder wie einen „Wetterhahn“ in den Wind drehen (= luvgierig; engl. „weathercocking“).

#### **Welche Möglichkeiten zur Korrektur der Luvgierigkeit gibt es?**

(1) Das verstellbare **Skeg** ist dafür gedacht, aus einem luv- oder leegierigen Seekajak ein neutral, also geradeaus laufendes Seekajak zu machen.

Bei Luvgierigkeit sollten wir das Skeg allmählich so weit herunterzulassen, bis das Seekajak neutral läuft. Wird das Skeg darüber hinaus noch weiter heruntergelassen werden, müsste das Seekajak leegierig werden.

So sieht die Theorie aus. In der Praxis kann es jedoch durchaus passieren, dass ein Seekajak auch dann noch luvgierig ist, wenn das Skeg ganz herausgelassen wird. Ein Grund dafür kann daran liegen, dass der Seekajakhersteller ein falsches Skeg eingebaut hat, z.B. ein zu kleines Skeg oder ein weniger wirksames Skeg (z.B. statt eines dreieckigen Skegs, dessen Fläche beim Herauslassen sich stetig vergrößert, ein Skeg in Flossenform, dessen Wirkung sich sogar wieder vermindert, wenn es ganz herausgelassen wird!). Ein weiterer Grund kann sein, dass das Seekajak beim Verladen der Ausrüstung vertrimmt wurde.

Erklärung: Das ausgefahrene Skeg verhindert, dass das Heck Richtung Lee und somit der Bug Richtung Luv abdriftet. Erreicht wird das dadurch, dass sich der Drehpunkt des Unterwasserschiffs beim allmählichen Herauslassen des Skegs nach hinten verlagert.

(2) Ist ein Seekajak falsch getrimmt, kann durch **Gewichtsverlagerung**, d.h. durch Umpacken schwererer Gepäckstücke Richtung Bug bzw. Heck eine Korrektur der Gierigkeit erreicht werden.

Bei Luvgierigkeit sollten wir solange Gewicht vom Bugbereich in den Heckbereich verlagern (z.B. 2-Liter-Trinkwasserflaschen), bis das Seekajak neutral läuft. Die Gewichtsverlagerung ist dabei umso wirksamer, je näher das Gewicht am Heckende gelagert wird.

Leider lässt sich eine solche Gewichtsverlagerung nur an Land vornehmen. D.h. fällt uns unterwegs auf, dass unser Seekajak luvgierig ist und dass wir dies nicht mit Hilfe unseres verstellbaren Skegs korrigieren können, müssen wir uns bis zum nächsten Landgang eine andere Möglichkeit zur Bekämpfung der Luvgierigkeit einfallen lassen; denn erst an Land wird i.d.R. ein Umpacken des Gepäcks möglich sein.

Erklärung: Durch eine Gewichtsverlagerung nach achtern taucht das Heck etwas mehr ins Wasser ein, gleichzeitig ragt der nun leichter gewordene Bug etwas mehr aus dem Wasser heraus. Der Bug bietet dadurch mehr Windangriffsfläche und zugleich bietet das Heck weniger Windangriffsfläche, sodass – letztlich wegen Verlagerung des Drehpunktes nach achtern - die Luvgierigkeit abnimmt, gegebenenfalls aber bei zu großer Gewichtsverlagerung in eine Leegierigkeit umkippt. Ist das Seekajak dann immer noch luvgierig, müssen weitere Wasserflaschen vom Bug- in den Heckbereich verstaut werden. Hier zeigt sich, wie wichtig es ist, dass Skeg-Fahrer nicht ihr ganzes Trinkwasser in einem voluminösen Wasserbeutel, sondern zumindest auch in zwei bis drei 2-Liter-Wasserflaschen verstauen; denn solche Wasserflaschen eignen sich aufgrund ihres geringen Volumens und ihres hohen Gewichts ideal zum Trimmen, da eine Verlagerung ruckzuck möglich ist.

(3) Nicht nur unter Deck verstautes Gepäck, sondern auch Deckslast kann zum Vertrimmen führen, da Deckslast eine zusätzliche Windangriffsfläche darstellt, die meist nicht mit Hilfe eines verstellbaren Skegs neutralisiert werden kann. Durch **Verlagerung der Deckslast** Richtung Bug bzw. Heck kann eine Korrektur der Gierigkeit erreicht werden.

Bei Luvgierigkeit sollten wir einen leichten Packsack (statt auf dem Achterdeck) auf dem Vorderdeck verstauen oder wir versuchen, das Volumen des Packsacks zu verkleinern, z.B. in dem wir den Packsack etwas komprimieren oder Gepäckstücke, die im Packsack verstaut sind, doch noch unter Deck bzw. notfalls bei den Mitpaddlern, die über freien Laderaum verfügen, lagern.

Erläuterung: Durch die Packsackverlagerung wird die Windangriffsfläche im Bugbereich erhöht und im Heck vermindert, sodass wir mit ihrer Hilfe die Luvgierigkeit vermindern oder sogar kompensieren können. Ist der Packsack jedoch zu schwer, drückt er den Bugbereich etwas tiefer ins Wasser, sodass sich ungünstigenfalls die Windangriffsfläche des Bugs im Vergleich zur Windangriffsfläche des Hecks nicht verändert, was dazu führt, dass die Luvgierigkeit bleibt. Allein schon deshalb ist darauf zu achten, dass - wenn wir schon mit Deckslast paddeln müssen – die Deckslast möglichst leicht ist und zunächst möglichst dicht hinter der Sitzluke gelagert wird.

(4) Lässt sich unterwegs auf dem Wasser die Gierigkeit nicht beheben, bietet es sich bis zum nächsten Landgang an, mit **Paddeltechnik** der Gierigkeit entgegenzuwirken.

Z.B. können wir mit Hilfe von Bogenschlägen bzw. mit Ankanten auf der Luvseite des Seekajaks ein Gieren des Seekajaks in den Wind verhindern. Außerdem sollten wir versuchen, die Hebelwirkung des Paddels zu verändern, indem wir die ansonsten mittig den Paddelschaft haltenden Hände Richtung Leeseite verschieben. Im Extremfall könnte die im Lee liegende Hand fast das Paddelblatt berühren.

### **... und was müssen wir bei Leegierigkeit tun?**

Ist das Seekajak leegierig, wird umgekehrt verfahren. D.h.:

- das Skeg wird etwas hineingezogen,

- etwas Gewicht wird Richtung Bug verlagert,
- ein leichter Packsack wird statt im Heck-Stauraum auf dem Achterdeck gelagert,
- der Bogenschlag kommt auf der Leeseite zur Anwendung, zugleich wird auf der Leeseite angekante,
- und schließlich rutschen die Hände am Paddelschaft etwas mehr Richtung Luv.

### Wie finden wir den „Trimpunkt“ unseres Seekajaks?

Wenn wir effizient paddeln wollen, sollten wir den „**Trimpunkt**“ unseres Seekajaks kennen, d.h. jenen Punkt, bei dem unserer Seekajak bei Seitenwind neutral läuft, also weder luv- noch leegierig ist. Um den „Trimpunkt“ zu finden, gehen wir wie folgt vor:

- Bei halb ausgezogenem Skeg trimmen wir durch Gewichtsverlagerung so lange unser Seekajak (jedoch ohne Deckslast), bis es neutral läuft.
- Dann heben wir es mit einem Strick/Band (z.B. Bootstragegurt), welches unter das Seekajak gelegt wird, an (notfalls klappt das auch mit unseren beiden Händen am Süllrand), und suchen den Bereich, wo das Seekajak genau in der Waage liegt, d.h. wo weder Bug noch Heck auf der Erde liegen bleiben.

Dieser Bereich stellt den „Trimpunkt“ dar. Wir sollten ihn uns gut merken (er liegt meist im vorderen Bereich des Sitzes).

Wenn wir nun zu Beginn einer Tagesetappe in unserem Skeg-Seekajak unser Gepäck verstauen, sollten wir, bevor es aufs Wasser geht, prüfen, ob wir so gepackt haben, dass unser Seekajak bei dem von uns ermittelten „Trimpunkt“ in der Waage liegt. Wenn nicht, dann muss halt das Gepäck so verlagert werden, bis dass der „Trimpunkt“ zugleich den Gewichtsmittelpunkt bildet.

Übrigens, auf Deckslast sollte bei einem Skeg-Seekajak grundsätzlich verzichtet werden; denn die Größe eines Skegs ist nicht dafür ausgelegt, die Gierigkeit, die durch Deckslast verursacht wird, zu neutralisieren.

Handelt es sich um ein Steuer-Seekajak, sollten wir es ebenfalls neutral trimmen, aber wenn wir das vergessen, ist das nicht ganz so schlimm, weil wir eine etwaige Luv- bzw. Leegierigkeit mit dem Steuer leichter korrigieren können als mit Paddeltechnik. Solche Steuerkorrekturen führen wohl zur Erhöhung der Bremswirkung des Steuerblatts, aber solange wir mit dem Steuer-Seekajak keine Rennen fahren wollen und alle 2 Stunden Pause machen, wirkt sich diese zusätzliche Bremswirkung kaum auf unseres durchschnittliches Tempo aus.

### .... und was machen wir mit dem Skeg beim Surfen?

Ein großes Problem beim Surfen ist das „**Ausbrechen**“ des Seekajaks. D.h. statt dass unser Seekajak beim Surfen mit viel Tempo immer weiter geradeaus läuft, kurvt es mehr oder weniger plötzlich nach links oder rechts. Ein voll ausgefahrenes Skeg erleichtert dabei den Geradeauslauf oder anders ausgedrückt: erschwert das Ausbrechen. Das Verzwickte dabei ist bloß, dass ein ausbrechendes Seekajak, dessen Skeg voll ausgefahren ist, schwerer wieder auf Kurs zu bringen ist, als eines, dessen Skeg eingefahren ist. Ohne Skeg ist ein Seekajak einfach drehfreudiger.

Für den Kanuten, der die nötigen Paddeltechniken zur Korrektur des Ausbrechens wirklich beherrscht (hier: Bug- und Heckruder, plus Ankanten bei schwierigen Seegangsbedingungen), bietet es sich an, mit voll ausgefahrenem Skeg zu surfen. Alle anderen sollten das Skeg lieber drinnen lassen.

**Text:** Udo Beier

-----  
19.04.2013 **Bienvenida Freya Hoffmeister**  
(456. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

Freya Hoffmeister „Persona grata“. Bemerkenswert, wie begeisterungsfähig die kolumbianische Bevölkerung ist. **Freya** wird immer und immer wieder herzlich empfangen und betreut ... draußen auf dem Meer und an Land (hier: Santa Marta):

Von der Navy:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5863820567629310178>

... und von den Leuten von der Guardacostas:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5867497942989433634>

Von den Schülerinnen einer Sportschule mit einer Flaggenparade ohne „Blondinen“:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5867984533956380258>

Von einer einheimischen Kapelle:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5867984633847738850>

... inkl. einer Tanzvorstellung:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5867984666231940306>

Adios zu Freya's Ehren?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5868270926856653890>

Ich freue mich schon, **Freya** nach Abschluss ihrer zweiten Etappe (Valparaiso – Georgetown) am \*\*. \*\*. 2013 auf dem Flughafen von Hamburg-Fuhlsbüttel begrüßen zu dürfen. Aber noch ist es nicht soweit; denn es ist noch sooooo weit bis Georgetown (Guayana), nämlich ca. 2.300 km ... also soviel wie ich persönlich noch nicht einmal in 2 Jahren schaffe!

**Zusammenstellung:** U.B.  
-----

18.04.2013 **Luft, Wasser & Wind** (Revier/Inland)

Na, wie sieht's aus mit einer Küstentour am nächsten Wochenende? Z.Zt. haben wir +18° C Lufttemperatur in Hamburg (18.4.). Das müsste doch auch für „Warmduscher“ reichen und leidenschaftliche Trockenanzugträger daran zweifeln lassen, ob's wirklich nötig ist, sich „wasserdicht“ zu verpacken, bevor's ins Seekajak gestiegen wird!?

Nun, wer es wissen möchte, wie es an der Küste aussieht mit Celius & Bft. der kann auf die Homepage der Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) surfen und sich die nötigen aktuellen Daten abrufen, und zwar gültig für ausgewählte Orte an der:

- Nordsee: [www.bsh.de/aktdat/bm/DBWasserMess.htm](http://www.bsh.de/aktdat/bm/DBWasserMess.htm)
- Ostsee: [www.bsh.de/aktdat/bm/wOWasserMess.htm](http://www.bsh.de/aktdat/bm/wOWasserMess.htm)

Z.B. betragen z.Zt. die Wassertemperaturen vor:

- Norderney: +8,5° C
- Amrum: +4,8° C

und

- Pelzerhaken (Lübecker Bucht): +3,5° C
- Binz (Rügen): +2,9° C

Ja, bei solchen Wassertemperaturen möchte ich nicht ohne Trockenanzug kentern. Ob aber für das kommende Wochenende überhaupt Kenterbedingungen prognostiziert werden, können wir der folgenden Seite entnehmen:

[www.seewetter.de](http://www.seewetter.de)

> Nordsee > Deutsch Bucht > Region wählen (z.B. Ostfriesische Küste)

> Ostsee > westliche Ostsee > Region wählen (z.B. Fehmarn - Rügen)

**Text:** U.Beier

-----

### 16.04.2013 **Freya Hoffmeister am Limit?** (453. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

Die ersten 350 kolumbianischen Küstenkilometer bis zur Hafenstadt Cartagena genoss **Freya** auf kolumbianische Weise: Wenn sie nicht paddelte, war sie auf einem Versorgungsschiff der **Navy** untergebracht, ansonsten paddelte sie „leer“; denn ihr Gepäck lagerte derweilen auf ihrem „Dickschiff“.

Ab Cartagena wird sie nur noch von der **Guardacostas** begleitet und betreut. D.h. ein kleines Boot mit 4 Mann Besatzung motort hinter ihr her bzw. ankerte draußen vor der Küste, während Freya an Land zeltet. Angst vor irgendwelchen Gefahren brauchte sie nicht mehr zu haben, weder draußen auf dem Wasser noch an Land.

Eigentlich wäre alles okay, ... wenn nur nicht der Passat-Wind wäre, der stetig mit 4 bis 5 Bft. direkt von vorne kommt und teilweise durch Kapeffekte noch verstärkt wird. Dieser verdammte Nordoster forderte Freya heraus, lässt sie an ihrem Limit paddeln.

Am 5.04.13, dem Tag als sie Cartagena erreichte, war sie von 7.05 bis 18.10 Uhr auf dem Wasser und legte 67 km in 11 Stunden zurück, kam also auf einen Durchschnittstempo von 6 km/h. Seitdem sie aber 4 Tage später Cartagena verlassen hat, zeigen ihre Tourendaten, dass es nicht mehr so rund läuft: Zum einen kommt Freya nicht mehr auf Tempo und zum anderen muss sie wegen des zunehmenden Windes schon vormittags wieder an Land und ihr Lager aufschlagen:

448. Fahrtentag (5.35-11.05 Uhr): 26,0 km in 5:30 h (→ 4,7 km/h)

449. Fahrtentag (5.35-10.10 Uhr): 22,5 km in 4:35 h (→ 5,0 km/h)

450. Fahrtentag (5.25-12.00 Uhr): 31,5 km in 6:35 h (→ 4,8 km/h)

451. Fahrtentag (6.25-11.05 Uhr): 17,0 km in 4:40 h (→ 3,8 km/h)

452. Fahrtentag: Abwettern an der Mündung des Rio Magdalena

453. Fahrtentag (5.30-10.00 Uhr): 11,5 km in 4:30 h (→ 2,6 km/h)

Insbesondere der 14.04.13 hatte es in sich:

<http://freyahoffmeister.com/2013/04/15/sun-1404-2013-day-453/>

An diesem ihrem 453. Fahrtentag wurde es „ernst“. Freya erlebt mal wieder eine „Schatten-seite“ ihrer Südamerikarundtour. Sie wollte unbedingt den Mündungsbereich des Rio Magdalena hinter sich bringen:

<http://maps.google.com/?q=11.0541,-74.8528>

Da es meistens frühmorgens nicht so heftig windete, packte sie ihr Lager schon im Dunklen zusammen und startete um 5.30 Uhr, also noch vor Sonnenaufgang. Vor ihr lag die ca. 8 km breite Mündungszone, die es galt, möglichst weiträumig zu umpaddeln; denn vor der Mündung lagen Untiefen, lauerten Grundseen und herrschten Wind-gegen-Strom-Bedingungen, die die Windsee aufsteilen ließ. Bei zunächst 4 Bft. Wind kämpfte sie sich an den Untiefen mit ihren 4+-Meter Sturzseen ganz laaaangsam vorbei. Immer wieder verlor sie im chaotischen Seegang die Guardacostas aus den Augen, wie auch umgekehrt die Guardacostas immer wieder nach Freya Ausschau halten musste. Dann trafen sich wieder ihre Kurse und sie kam sich so nahe, dass Freya fürchtete, überfahren zu werden.

Irgendwann kam der Zeitpunkt, wo nicht mehr klar war, wer die schlechteren Karten hatte, wer durch den brechenden Seegang gefährdeter war. Ohne die Guardacostas wäre wohl Freya einfach weiter gepaddelt, in der Hoffnung irgendwann doch wieder sicher an Land zu kommen. Aber mit der Guardacostas? Man gab ihr Zeichen, die auf Abbruch hindeuteten; denn es sah nicht gut aus da draußen zwischen Windseen, Grundseen und Dünung. Sie wollte die Leute von der Guardacostas nicht weiter gefährden und gab das Zeichen, sie samt Seekajak an Bord zu holen.

Eine solche Aktion war mit der gerade zuständigen Mannschaft der Guardacostas noch nicht geübt worden. Also dauerte es eine Ewigkeit, bis bei dem mehrere Meter hohen Seegang Freya an Bord war, und noch viel länger, bis das beladene und halb geflutete Seekajak mehr schlecht als recht über die Reeling gezogen werden konnte. Freyas Boot war wohl mit Toggles und Rettungshalteleinen ausgerüstet, aber in der Hektik wurde nach allem gegriffen, was in die Hände kam. Außerdem waren, wie Freya bald feststellte, drei der vier Leute von der Guardacostas seekrank.

Anschließend wurde mehr fliegend als verdrängend zum nächsten Hafen motort:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5867497601360218210>

Dort angekommen zeigte schon die erste Inspektion, dass Freyas Seekajak am Heck und an den Seiten so beschädigt war, dass nun erst Mal ein, zwei Tage pausiert und repariert werden musste:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage14Colombia2BoarderPanamaToBoarderVenezuela?noredirect=1#5867497971994467442>

Kein Wunder! Denn wenn man bei solch einem Seegang ein voll beladenes und halbvoll geflutetes Seekajak über die Reeling zieht und nicht hebt, lösen sich zumindest die Verklebungen der drei Abschottungen.

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

14.04.2013 **Info-Austausch: Quo Vadis?** (Ausbildung)

Im SEEKAJAKFORUM.de wurde auf den Link der französischen Homepage

[www.kayakalo.fr](http://www.kayakalo.fr)

verwiesen. Diese Seite ist zumindest für uns „auswärtige“ Küstenkanuwanderer recht informativ, da dort übersichtlich und anschaulich mittels „Google-Landkarten-Ausschnitten“ über hunderte von fürs Küstenkanuwandern geeignete Start-/Anlandeplätze aufgelistet und kurz beschrieben werden, die nicht nur in Frankreich (Ärmelkanal, Atlantik, Mittelmeer) liegen, sondern auch in Nord/Ost-Spanien (Katalonische Mittelmeerküste) und England (Portsmouth / Isle of Wight).

Meistens handelt es sich bei den Plätzen um „Locations“, die auch jeder erfahrene Küstenkanuwanderer findet, wenn er danach sucht. Ich habe hierzu mal allgemeine Tipps zusammengestellt:

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

die auf die folgenden Punkte hinweisen, die bei der Suche von Start-/Anlandeplätzen näher in Augenschein genommen werden sollten:

- Hafengelände & nähere Umgebung,
- Campingplätze entlang der Küste,
- Parkplätze entlang der Küste,
- Badestellen
- Strände,
- Endpunkte von Wanderwegen bzw. sonstigen Wegstrecken, die zur Küste führen,
- Mündungsbereiche von Flüssen, Tiefs, Bächen, Kanälen.

Nun versucht der Webmaster dieser frz. Homepage **Guy Lecointre** auch Start-/Anlandeplätze entlang der deutschen Nordseeküste mit in seine Homepage aufzunehmen. Die ersten Plätze entlang der Küste können schon abgerufen werden:

[www.kayakalo.fr/allemande.php](http://www.kayakalo.fr/allemande.php)

Weiter Plätze werden gesucht. Ein Aufruf zur Mithilfe wurde schon im SEEKAJAKFORUM.de gepostet ... und hat zu mehr oder weniger heftigen Protesten geführt:

[www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,74357](http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,74357)

Es handelt sich hierbei um Proteste, die mir persönlich sehr vertraut sind. Gebe ich doch seit 2001 selber für den DKV eine ähnliche Aufstellung heraus:

**DKV-Info: Übernachtungsmöglichkeiten Nordsee / Wattenmeer (NL/D/DK)**  
(inkl. Ausgangsmöglichkeiten, Pausenplätze/Trittsteine & Fahrtenziele)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf)

die mit dazu beigetragen hat, dass bestimmte Küstenkanuwanderer aus gewissen Vereinen mich gar nicht mehr „lieb haben“.

**Die unlösbare Frage, die hinter solch einem Protest steht, lautet: Wie viel Informationen übers Küstenkanuwandern (hier: Start-/Anlandeplätze, Pausenplätze, Zeltplätze, Biwakplätze) darf ich über welche Kommunikationswege an Dritte weitergeben.**

Folgende Antworten gibt es hierzu:

1. Ich gebe gar nichts weiter und behalte alles für mich.
2. Ich sage es bloß meinen besten Freunden.
3. Ich berichte es nur meinen Vereins- bzw. Verbandskameraden.
4. Ich sage es auf Wunsch jeden, aber diese Weitergabe erfolgt ganz persönlich.

5. Ich schreibe darüber nur in gedruckten Medien (hier: Kanu-Vereins-Rundschreiben, frei verkäufliche Paddelzeitschriften).
6. Ich poste (= „posaune“) es im Internet.

Die Antwort dazu hängt dabei vom Folgenden ab:

1. Der unerfahrene Einzelpaddler möchte an solche Infos herankommen, das Medium ist ihm dabei egal.
2. Der erfahrene Paddler nimmt ebenfalls begierig jede Info auf, jedoch hätte er es gern, wenn diese Info anschließend an keinem anderen mehr weiter geleitet wird.
3. Die Spezialisten möchten, dass solche Infos den Kreis der „Spezialisten“ nicht verlassen.
4. Die Vertreter eines Dachverbandes möchten demgegenüber eine breite Streuung solcher Infos, damit möglichst viele davon Nutzen ziehen, aber auch erkennen können, dass die Mitgliedschaft eines solchen Verbandes einem von Nutzen sein kann.
5. Und die Multiplikatoren auf der anderen Seite sehen die Info als Mittel, um ihr „Mitteilungsbedürfnis“ zu stillen u/o um mit ihrer Hilfe mit anderen in Kontakt zu treten und Anerkennung zu erfahren u/o um Beiträge zu verfassen, die sie dann verkaufen können (z.B. Fachbeiträge in Zeitschriften, Bericht in Reisebüchern).

Unter Punkt 5. gehört auch die Veröffentlichung von Infos im Internet, wobei bislang das „Geld“ nicht durch die Beiträge selber verdient werden kann, sondern nur über die Werbung, die anlässlich des Beitrages geschaltet wird. Es wäre deshalb nicht erstaunlich, wenn der Herausgeber von KAYAKALO.fr seine Homepage soweit ausbaut, d.h. noch weitere Infos über fürs Küstenkanuwandern relevante Plätze verbreitet (z.B. Einkaufs-/Einkahrmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten), dass seine Seite schließlich für die Werbewirtschaft attraktiv wird.

So kann es also dazu kommen, dass ein gewisser Monsieur **Guy Lecointre**, der vielleicht gar kein Kanute ist, mit den „Geheimtipps“ von Kanuten nicht nur eine Menge Geld verdienen kann, sondern auch dazu beiträgt, dass aus manchem abgelegenen Plätzchen irgendwann ein „No Go“-Platz wird, sei es, weil es dort zu „rummelig“ oder zu schmutzig geworden ist, bzw. weil es plötzlich nicht mehr erlaubt ist, sich dort aufzuhalten.

Übrigens, mit dieser Gefahr müssen wir schon dann rechnen, wenn wir eine Info über einen Platz an einen Dritten weitergeben. Das Risiko, dass solch eine Gefahr Realität wird, ist jedoch am größten, wenn die Info übers Internet verbreitet wird. Davor fürchtete sich übrigens schon vor Jahren eine schwedische Ferienhausbesitzerin, die uns dringend bat, den von uns mit unseren Seekajaks angelaufenen Anlandeplatz, der neben ihrem Ferienhaus lag, ja nicht im Internet bekannt zu geben!

Wer ebenfalls diese Gefahr sieht, der sollte jedoch konsequent sein. D.h. der dürfte weder das Küstenkanuwandern betreffende Infos nutzen noch an Dritte weitergeben. In letzter Konsequenz müsste das auch heißen, dass er eine Ausbildung zum Küstenkanuwandern weder selber in Anspruch nimmt noch sich an einer solchen Ausbildung beteiligt; denn diejenigen, die wir heute ausbilden, sind jene, die morgen dann mit ihrem Seekajak entlang der Küste wandern werden..

Trotz allem werde ich auch weiterhin am Küstenkanuwandern Interessierte ausbilden und mit Gleichgesinnten zusammen auf Tour gehen. Bedenkliche Start-/Anlande-/Biwakplätze habe ich jedoch schon lange nicht mehr publiziert, letztlich wohl auch deshalb, um sie ebenfalls in Zukunft so abgelegenen vorzufinden, wie ich sie einst verlassen habe. Solche Plätze soll – bitteschön - jeder selber suchen. Der besondere Reiz des Küstenkanuwanderns liegt doch nicht nur darin, bei Wind & Welle zu paddeln, sondern auch darin, diese Plätze zu suchen und zu finden ... und sie nachher möglichst wieder so zu verlassen, dass jeder, der später an diesen Plätzen vorbeikommt, denkt, er sei der erste, der sie entdeckt hat.

Ansonsten hoffe ich, dass das Küstenkanuwandern sich nicht zum Massensport entwickeln wird, ... und wenn doch, dass die uns nachfolgenden Generationen das Beste daraus machen werden ... auch auf die Gefahr hin, dass das dann nichts mehr mit dem guten alten Küstenkanuwandern gemein haben wird. Das ist halt der Preis für den Fortschritt, der stets auch mit Veränderungen einhergeht. Veränderungen, die aus konservativer Sicht nicht immer begrüßt werden .... und die sicherlich durch unsere Informationspolitik, egal welche Inhalte wir auch vermitteln, nicht aufzuhalten sein werden!?

Wenn wundert's? Wer die Vorteile des Informationszeitalters nutzt (z.B. PC, Smartphone, Tablet-PC; GPS; Seenotbaken; lokale Webcams; Google Earth), muss dafür bezahlen, und zwar nicht nur mit Geld, sondern auch mit einem Verlust an Privatheit und Freiheit. Wo das enden wird, wissen wir nicht. Ich vermute nur, dass diese Entwicklung grenzenlos sein wird und nicht bei einem hochauflösendem „Google Earth Life“ enden wird, natürlich inkl. Suchmaschine für Zeltmöglichkeiten, wobei vorher als Suchkriterien die Anzahl der Zelte, der Abstand zum Wasser und die Qualität des Anlandeplatzes (Strand, Kies, Wiese, Fels; Windschutz, Sonnenstand; Abstand zum nächsten Haus) eingegeben werden kann. Es fragt sich nur, ob wir dann noch paddeln werden, geschweige denn frei zelten wollen bzw. dürfen!

**Text:** Udo Beier

-----

## 12.04.2013 **Schwedische Schären: Link-Liste** (Revier/Ausland)

Zur Info ein paar Links für jene, die mal mit ihrem Seekajak entlang der schwedischen Schärenküste „surfen“ bzw. „wandern“ möchten:

Beier,U.:

### **Allemansrätten: Die schwedische Variante des Jedermannsrecht**

aus: Kanu Sport 9/05, S.37 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040907.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040907.html)

→ [www.kanu.de/nuke/downloads/Allemansraetten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Allemansraetten.pdf) (8/09/04)

Schwedisches Staatliches Amt für Umweltschutz (Naturvårdsverket):

### **Allemansrätten** (Jedermannsrecht/Gemeingebrauch)

→ <http://www.naturvardsverket.se/de/Var-natur/Das-Jedermannsrecht/>

o.V.:

### **Allemansrätt: Das Jedermannsrecht in Schweden (2010)**

→ [www.goteborg-online.com/wohnen/allemanratt-jedermannsrecht.html](http://www.goteborg-online.com/wohnen/allemanratt-jedermannsrecht.html)

-----

Beier,U.:

### **Zeltmöglichkeiten an der west-schwedischen Schärenküste**

(3 Broschüren: von Marstrand bis zur norwegischen Grenze)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/081215.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/081215.html)

s. auch Veröffentlichung im Internet (jedoch weniger übersichtlich):

→

<http://maps.google.de/maps/ms?ie=UTF8&hl=de&msa=0&msid=100776790954979043768.00045d80d22705bfa3828&ll=58.496564,11.425781&spn=1.377872,3.515625&z=8&source=embed>

Beier,U.:

### **Schwedische Schärengärten: Übernachtungsmöglichkeiten u.a.**

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/100707.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/100707.html)

-----  
N.N.:

**Schären in Schweden**

hrsg. von faltboot.org > Wiki

→ [www.faltboot.org/wiki/index.php/Sch%C3%A4ren\\_in\\_Schweden](http://www.faltboot.org/wiki/index.php/Sch%C3%A4ren_in_Schweden)

**Literatursammlung „Schweden“**

hrsg. von faltboot.org > Wiki

→ [www.faltboot.org/wiki/index.php/Literatursammlung](http://www.faltboot.org/wiki/index.php/Literatursammlung) > Schweden

**Literatur- und Fotosammlung „Schweden / Schären“**

hrsg. von Kanukarte

→ <http://www.kanukarte.de/index.php/europa-land-country-193/s-schweden-land--country-224/323-schn-s.html>

o.V.:

**Tourenkurzbeschreibungen von Schweden (Küste, Seen, Flüsse)**

→ [www.kanot.com/kanotquiden\\_2.aspx](http://www.kanot.com/kanotquiden_2.aspx)

-----  
Seekajakvermietung:

**Ekön nahe Gryt (ost-schwedische Schärenküste)**

→ [www.campa.se/11/Ekoen-3.htm](http://www.campa.se/11/Ekoen-3.htm)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/drevier\\_a/070609.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/drevier_a/070609.html)

Seekajakvermietung:

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

→ [www.orust-kajak.se](http://www.orust-kajak.se)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/080620.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080620.html)

Seekajakvermietung:

**Tyrislöt nahe Norrköping/Söderköping (S:t Anna / ost-schwedische Schärenküste)**

→ [www.stannakajak.se](http://www.stannakajak.se)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/080725.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080725.html)

Seekajakvermietung:

**Escape Outdoors: Västra Frölunda / Schärenküste südlich von Göteborg**

→ [www.escapeoutdoors.se/](http://www.escapeoutdoors.se/)

-----  
o.V.:

**Das Blaue Band der Seekajakfahrer (Schweden)**

aus: Kanu Magazin 3/03, S.5

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/030318\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030318_a.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040906.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040906.html)

→ <http://www3.utsidan.se/kajak2/bandet/framsida.htm>

→ [www.utsidan.se/ddb/paddling/turen/vattensporter/kajak/282.htm](http://www.utsidan.se/ddb/paddling/turen/vattensporter/kajak/282.htm)

-----  
Beitzel, V.:

**Schwedens Westküste 2002**

→ [www.volker-beitzel.de/seekajak/sverige2002.html](http://www.volker-beitzel.de/seekajak/sverige2002.html)

Krauss,N.:

**Segelsommer in den Schären (Hanöbucht/Südschweden)**

aus: Yacht 9/03

→ [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Info v. 24.04.03 (Revier/Ausland)

Hennemann,M.:

**Auf den Spuren der alten Schweden**

(Schweden: DKV-Tourenvorschlag: 2 Süß- & 1 Salzwassertour)

aus: Kanu Sport, Nr. 2/04, S.4-6 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060204\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060204_b.html)

Beier,U.:

**Süd-ostschwedische Schären (Karlshamn – Torhamn)**

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040428.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040428.html)

Vogler,H.:

**Schweden – Westschären (6/04)**

→ [www.nanuk.de/inhalt/berichte/westschaeren\\_05/westschaeren\\_05.htm](http://www.nanuk.de/inhalt/berichte/westschaeren_05/westschaeren_05.htm)

Victor,C.:

**Scharfe Schären: Stockholmer Schären**

aus: Segeln 11/04, S.102-109 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/041027.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/041027.html)

Prause,W.:

**Durch die ostschwedischen Schären (Küste: Ostesee)**

aus: Kanu Sport, Nr. 12/04, S.28-32 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

Nehrhoff,B.:

**Diverse Touren mit dem Seekajak**

u.a. auch entlang der schwedischen Küste

→ [www.liquidmedicine.de/html\\_data/funktions\\_htmls/Seekajak.htm](http://www.liquidmedicine.de/html_data/funktions_htmls/Seekajak.htm)

Fritsch,A.: **Ein Mittsommernachtstraum**

aus: Yacht 16/05, S.14-23 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050727.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050727.html)

Roever,S.:

**Wanderfahrt im Schärengarten**

Hanö-Bucht (Blekinge) (Südost-Schären)

aus: Yacht 1/06, S.16-24 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/051221\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/051221_a.html)

Stecher,J.+U.:

**Tausend Inseln und zwei Kajaks (Bohuslän)**

aus: Kanu Sport 11/06, S.10-15 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kvu.der-norden.de/kajak/Europa/StecherSchwedSchaeren.html](http://www.kvu.der-norden.de/kajak/Europa/StecherSchwedSchaeren.html)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/061031.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/061031.html)

Gunkel,F.:

**Schwedens Schären. Eine Segelreise durchs Felsenlabyrinth bei Göteborg (Bohuslän)**

aus: Yacht 9/06, S.28-34 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060419\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060419_b.html)

Beier,U.

**Skagerrak: Wind & Strömungen**

aus: Scheidt,H.: **Schwedens Westküste – Norwegens Südküste;**  
Cassens,H.: **Historische Bezeichnungen in Seekarten**  
in: NV.Navigator 1/06

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060702.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060702.html)

Günther,R.:

**Salzgeschmack auf den Lippen.**

**Schweden: Wind und Wellen in den Ostschären**

aus: Kanu Sport 5/07, S.18- 20 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070703.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070703.html)

Nehrhoff,B.:

**Wie die Wikinger. Per Seekajak von Göteborg nach Oslo**

aus: Kanu Magazin 5/07, S.16-24 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070822\\_c.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070822_c.html)

Kreplin,M.-S.:

**Urlaub im Steingarten (Schwedens Südostküste)**

aus: Yacht 9/07, S.14-25 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070905\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070905_a.html)

Wolf,St.

**Im ostschwedischen Schärengarten (Sommer 2007)**

→ [www.hdk-kiel.de/Aktiv/touren/Schaeren2007/schaeren%202007.htm](http://www.hdk-kiel.de/Aktiv/touren/Schaeren2007/schaeren%202007.htm)

Hillard,H./Guérey,J.-L.:

**Im Reich der 24.000 Inseln (Stockholms Schären) (mit Kartenskizze)**

aus: Segeln 5/08, S.16-25 – [www.segelmagazin.de](http://www.segelmagazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/080423\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080423_b.html)

Schärenstiftung (Hrsg.):

**Die Stockholmer Schären.**

**Ein Fremdenführer zu unseren Inseln**

2008 (66 S.)

→ [www.skargardsstiftelsen.se](http://www.skargardsstiftelsen.se)

Oelschläger,N.:

**Ausflug ins Land der Schären (Schärengarten Karlskrona)**

Kanu Sport 3/09, S.18-25 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/090303\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/090303_b.html)

Karlin,H.:

**Die südlichen und die nördlichen Schären Göteborgs (2010)**

→ <http://www.goteborg-online.com/scharen-goteborg.html>

Karlin,H.:

**Mit Kanu oder Kajak in den südlichen Schären Göteborgs (2010)**

→ <http://goteborg-schweden.blogspot.de/2010/07/mit-kanu-oder-kajak-in-den-sudlichen.html>

Dittmann,K.:

**Hassliebe: Gotland**

Yacht 21/10, S.14-23 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/101015.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/101015.html)

o.V.:

**Mit dem Kajak durch die Schwedische Schärenwelt (2010)**

→ [www.trekkinghaus-greifswald.de/component/zoo/item/reisebericht-schwedischeschaeren.html](http://www.trekkinghaus-greifswald.de/component/zoo/item/reisebericht-schwedischeschaeren.html) (ostschwedische Schärenküste)

Tobi:

**Paddeln im östlichen Schärengarten bei St. Anna in Schweden (2010)**

→ [www.fortbewegungsfreunde.de/categorie-11269575.html](http://www.fortbewegungsfreunde.de/categorie-11269575.html)

Nentwich,B.:

**Südschwedische Schären rund Karlskrona**

aus: Kanu-Sport 2/11, S.12-15 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110206.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110206.html)

Schneider,L.:

**Eine Insel? Tausend Inseln! September in Stockholms Schären**

aus: Kanu-Magazin 6/11, S.15-20 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110823.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110823.html)

Steinig,F./Bölter,Chr.:

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

aus: Kanu Magazin 1/12, S.70-75 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/120210.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120210.html)

Knorr,J.:

**Orust mit Abstechern. Eine gemütliche Urlaubsrunde an Schwedens Westküste**

aus: Kajak-Magazin 6/12, S.44-49 – [www.kajak-magazin.com](http://www.kajak-magazin.com)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/121015.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/121015.html)

P., Martin:

**Paddeln im südlichen Archipelago vor Göteborg (9/12)**

(verlängerte Wochenendtour mit Start in Västra Frölunda)

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=27022&postcount=5>

Stecher,U.&J.:

**Kurs Nord durch die Schärenwelt**

aus: Kanu-Sport 4/13, S.10-17 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/130409.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/130409.html)

Nehrhoff von Holderberg,B.:

**Misterhult Skärgård. Robinson an jedem Tag**

aus: Kajak-Magazin 3/13, S.14-20 – [www.kajak-magazin.com](http://www.kajak-magazin.com)

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/130409.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/130409.html) (letzter Abschnitt)

-----  
12barde:

**Schweden: Westschären und Vänern im Kajak (2011)**

→ <http://www.youtube.com/watch?v=4Sfql0F4reY>

-----  
Das wär's.

**Zusammenstellung: U.Beier**  
-----

## 09.04.2013 **Ostschwedische Schären** (Revier/Ausland)

Die schwedische Schärenlandschaft ist recht vielfältig. Dennoch findet man immer nahe der Küste viel Wald und mehr Häuser und weit draußen viele nackte Felsen und mehr Wind & Welle. Dennoch können hier folgende Empfehlungen ausgesprochen werden:

Wer die kahle, mächtige Felslandschaft und Seegang liebt, sollte zu den **westschwedischen Schären** insbesondere nördlich von Göteborg bis norwegische Grenze fahren und dort paddeln:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7190>

Als Startorte bieten sich u.a. an: Zeltplatz in Stocken (Insel Orust) bzw. Badeplatz in Bovallstrand.

Wem Wald und eine Vielzahl von Ferienhäusern gefallen, der sollte in den **Stockholmer Schären** paddeln:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=5728>

Diese Insellandschaft zwischen Nynäshamn und Arholma hat jedoch ihren Preis, nämlich zum einen die längere Anfahrt und zum anderen die geringere Anzahl von geeigneten Übernachtungsmöglichkeiten draußen in den Schären, denn fast überall stehen Ferienhäuser. Dafür kann in Sandhamn so richtig Mittsommernacht gefeiert werden und bei der Rückfahrt Stockholm ein Besuch abgestattet werden (→ Bredäng Camping).

Und wem dichte Kiefernwälder gefallen, die nicht nur am Festland und bloß auf der ersten Inselkette zu finden sind, sondern auch weiter draußen - manchmal noch auf der dritten, vierten und fünften Inselkette -, der sollte die **ostschwedischen Schären** anlaufen, die so zwischen Oskarshamn und Stockholm liegen. Empfehlenswert ist m.E. die Strecke zwischen Figeholm (nördlich von Oskarshamn) und Arkosund. Als Startorte bieten sich die Zeltplätze in Blankaholm, Västervik, Loftahammar und Gryt an.

Wem das alles noch nicht genügt, der kann ja die zu Finnland gehörenden **Aland-Inseln** anpeilen. Sie stellen eine Verlängerung der schwedischen Schären dar, liegen mitten in der Ostsee zwischen Stockholm (Schweden) und Tukur (Finnland). Sie bieten von allem etwas. Leider ist die Anfahrt etwas lang, so dass sich eine Paddeltour erst lohnt, wenn wir mindestens für 3 Wochen Urlaub nehmen:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=5218>

Schließlich gibt es noch die **südschwedischen Schären**, d.h. den Schären vor Karlskrona (südwestlich der Insel Öland):

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=2441>

Das Gebiet ist jedoch sehr klein. In 2-3 Tagen haben wir „alles“ gesehen. Wer also kein Fan von „Standquartieren“ ist, der sollte dort höchstens einen Zwischenstopp einlegen; denn die richtigen Schären fangen erst 150 km weiter nördlich an.

\*\*\*\*\*

Was nun die **ostschwedischen Schären** betrifft, finden wir hierzu in KANU-SPORT einen Beitrag von **Ursula & Jürgen Stecher** mit dem Titel:

## **„Kurs Nord durch die Schärenwelt“.**

Dort wird eine Tour beschrieben, die den Süden der ostschwedischen Schären abdeckt. Gestartet wird von Revsudden aus (nördlich von Kalmar, gegenüber der Insel Öland). Der nördlichste Punkt der Tour liegt in der Nähe von Västervik. Dann geht es wieder etwas zurück bis Blankaholm, wo die Seekajaks endgültig an Land gezogen werden.

Der Bericht ist recht umfangreich (8 Seiten!) und reichlich bebildert (12 Fotos). Am Schluss gibt es zusammenfassend einige allgemeine Infos zum Tourengebiet einschließlich einer Kartenübersicht, die jedoch so klein ist, dass selbst eine Lupe kaum hilft zu erkennen, wo die Tour startet und wo sie entlang läuft. Immerhin gibt es ein Karte, aber warum muss sie so klein sein und warum zeigt sie vom Ausschnitt her nicht, in welchem Teil Schwedens gepaddelt wurde.

Zur Navigation empfohlen werden topografische Karten („**Terrängkartan**“) im Maßstab 1:50.000. Die gewünschten Streckenabschnitte sollten als A3-(Farb)-Kopie auf „Vor- und Rückseite in Folie geschweißt werden; (denn das) erleichtert die Handhabung auf Deck.“

Als Karten für diese Tour kommen in Frage:

528 Borgholm  
536 Oskarshamn  
549 Misterhult  
560 Västervik

und für den, der noch weiter nördlich paddeln möchte:

572 Gryt  
582 Nyköping

Es empfiehlt sich, die Karten schon rechtzeitig in Deutschland zu besorgen (ca. 14,- Euro je Blatt), z.B. bei [www.nordland-shop.com](http://www.nordland-shop.com) , dann haben wir noch Zeit, die Karten zu Hause einzulaminieren.

Wer es einsamer haben möchte, sollte zwischen Mitte Mai und Ende Juni unterwegs sein. Die Autoren selber empfehlen Juli/August. ... und wer nicht „verdursten“ will, sollte – sofern es sich anbietet – sein Trinkwasserreserven auffüllen.

Übrigens, auch anderen Küstenkanuwanderern scheint dieses Gebiet zu gefallen. So ist fast zur selben Zeit im KAJAK-MAGAZIN ein Bericht von **Björn Nehrhoff von Holderberg** erschienen:

## **„Misterhult Skärgård. Robinson an jedem Tag“**

Er startete in der zweiten Septemberhälfte zu einer Rundtour von Blankaholm aus, zunächst etwas gen Süden und danach hoch bis Västervik ... und ich selber werde dieses Jahr ebenfalls von Blankaholm aus mit einer Gruppe zu einer 10-tägigen Rundtour aufbrechen und je nach Wetterlage an Västervik und Loftahammar vorbei bis hoch nach Kvädö paddeln. Einen Bericht darüber habe ich auch schon geschrieben ... und zwar im KANU-SPORT, Nr. 4/90, und im SEEKAJAK, Nr. 34/92. Der Titel:

## **„Bla Kusten. Eine Kajakrundfahrt durch den ostschwedischen Schärengarten“**

**Text:** Udo Beier

**Quelle:**

KANU-SPORT, Nr. 4/13, S.10-17 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

### 07.04.2013 **Anneliese Sparbier: 1934 im Faltboot nach Helgoland** (Abenteuer)

In KANU-SPORT, Nr. 4/13, S.18-21, widmet **Thomas Theisinger** den 6. Teil seiner **Panorama**-Serie den Frauen und ihrer Rolle, die sie im Kanusport zwischen den beiden Weltkriegen einnahmen.

Aus der Sicht des Küstenkanuwanderns sind dabei die folgenden beiden Kanutinnen zu erwähnen:

- **Margarete Weiermüller** (Berlin), die 1933 Rügen umrundete;
- **Anneliese Sparbier** (ETV-Hamburg), die als 24jährige nach mehrmaligen Versuchen im Jahr 1934 schließlich am Ende der Paddelsaison (September/Okttober) mit ihrem Faltboot von Hamburg nach Helgoland (ca. 175 km) paddelte.

**Anneliese Sparbier** brauchte 5 Tage, um von Hamburg nach Glückstadt, dann weiter nach Mardorf und schließlich über Scharhörn nach Helgoland zu paddeln. Die Querung hinüber von Scharhörn nach Helgoland erfolgte in der Nacht bei 6 Bft. Wind (!?), da sie sich so am Feuer des Helgoländer Leuchtturms orientieren konnte. Ihre letzte Fahrt im Kajak trat **Anneliese Sparbier** (die erste Deutsche mit Kapitänspatent) am 5. April 1992 als 81jährige auf der Unterelbe an. Leider kenterte sie in der Kreuzsee zwei Dampfer und ertrank.

Übrigens, knapp 30 Jahre später wählte der damals 21jährige **Hans-Jörg Otto** (ACC-Hamburg) praktisch dieselbe Route und entschied sich auch für dieselbe Taktik, nämlich nachts nach Helgoland zu paddeln, und zwar – wie das halt damals noch üblich war – im Faltboot („Kette-Langeiner“):

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

Der erste Bericht von einer Helgolandtour stammt von dem damals 23jährigen Bochumer **Karl Schmidt**. Er paddelte im Faltbootzweier („Hart-Zweier“) von Bremerhaven zum Feuerschiff „Bremen“ und am nächsten Tag dann weiter nach Helgoland (ca. 100 km). Sein Bericht erschien in KANU-SPORT, Heft 43/1929:

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

Den weitesten Weg nach Helgoland hatte übrigens der Franke **Jürgen Hoh** auf sich genommen. Er paddelte 1996 im Einer-Faltboot von Tschechien aus kommend bis nach Neuwerk .... und weil das Wetter so unerwartet gut war, am nächsten Tag weiter nach Helgoland (ca. 720 km) (s. KANU-MAGAZIN, Nr. 1/99, S.26-30).

Die härteste Tourenvariante hatten wohl ein Jahr später **Matthias Panknin** (Schleswig-Holstein) und **Karl Wolfner** (Bremen) gewählt. Sie paddelten 1997 innerhalb von 17 Std. von St. Peter-Ording nach Helgoland und gleich wieder retour (ca. 100 km), da für den nächsten Tag plötzlich 5 Bft. Wind aus Ost prognostiziert wurde:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf)

Ach ja, ich selber habe mal im Jahr 1994 die erste (und wohl bislang auch letzte) öffentlich ausgeschriebene Gruppenfahrt nach Helgoland organisiert. Insgesamt 5 Küstenkanuwanderer und 1 Küstenkanuwanderin der Salzwasserunion paddelten mit mir in 6 Tagen von Spieka-Neufeld nach Neuwerk und von dort aus – natürlich nicht nachts: - nach Helgoland. Nach einem Tag „Abwettern“/ Ruhepause/Sightseeing ging es hinüber nach St.Peter-Ording und

dann weiter nach Büsum, Neuwerk und schließlich wieder zurück nach Spieka-Neufeld (ca. 290 km):

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

**Zusammenfassung:** U.Beier  
-----

05.04.2013 **Unaufhaltsam wie eh und je: Freya Hoffmeister wieder in Kolumbien**  
(434.-443. Fahrtentag) (Revier/Auslandl)

So, auch Panama (27.02.-26.03.13) kann nun **Freya Hoffmeister** abhaken. Insgesamt 720 panamesische Küstenkilometer hat sie in 28 Tagen zurückgelegt, davon 50 km Binnengewässer auf mittelamerikanischem Festland.

Die ersten Tag am Pazifik wurde sie noch von der Navy betreut & beschützt:

Nachtwache auf panamesisch:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean#5853849162435119682>

Die meiste Zeit war sie jedoch auf sich allein gestellt und biwakierte – bis auf Panama-City – auf Inseln bzw. an einsamen Küstenabschnitten:

Biwak (Gajuala/Panama/Pazifik):

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean#5853850485717887490>

Biwak (Isla Corgido/Panama/Karibik):

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860460543085497842>

Ab ihrem 434. Fahrtentag - dem. 304. Paddeltag seit Buenos Aires (Argentinien) - befindet sie sich wieder auf kolumbianischem Gewässer und genießt die Vorteile „betreuten“ Küstenkanuwanderns: Bed & Breakfast Offshore, d.h. gekühlte, mückenfreie und schwimmende Halbpensions-Unterkunft weit draußen fernab von den Gefahren einer Zivilisation, wo wohl die meisten ums Überleben kämpfen und das aus den verschiedensten Blickrichtungen ... Pech nur, dass Freya immer mal wieder beim Aufenthalt auf dem Dickschiff seekrank wird.

Oder anders ausgedrückt: Bis auf die erste Nacht in Kolumbien verbrachte Freya bislang alle Nächte auf einem Versorgungsschiff der Navy, das mal hier, mal da 10, 20 km vor der Küste ankerte.

Freyas Nachtquartier: „Cartagena de Indias“:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/TheFriendlyHelpOfAllTheArmadasGuardacostasAndPrefecturasDeSouthAmerica?noredirect=1#5860515435505666738>

Tagsüber war jedoch die Guardacostas für sie zuständig. Spät nachmittags (ca. 17 Uhr), wenn Freya meinte, genug gepaddelt zu haben (also so zwischen 50 und 60 km), winkt sie die Leute von der Guardacostas heran. Dann wurde sie samt Seekajak an Bord gehieft und ab ging es für 60 – 90 Minuten durch mehr oder weniger heftigen Seegang – manchmal eher fliegend als gleitend, aber nie verdrängend – zurück zum „Mutterschiff“, um dann am nächsten Tag früh am Morgen (ca. 7 Uhr) von der Guardacostas wieder dort hin zurück gebracht zu werden, wo sie am Tag zuvor abgeholt wurde.

Wie es scheint, wird die Navy Freya noch bis zur ca. 700 km entfernt liegenden Grenze Venezuelas begleiten:

Stilleben mit Freya, ihrer Back-up-Crew und ihrem „Dickschiff“:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/TheFriendlyHelpOfAllTheArmadasGuardacostasAndPrefecturasDeSouthAmerica?noredirect=1#5863836670878211730>

Ob die Navy ihr immer auch ein „Nachtquartier“ anbieten wird, steht noch nicht fest. Und ob's immer nötig ist, können wir hier in Europa sicherlich nicht beurteilen. Hauptsache sie paddelt! Oder gibt es hier welche, die meinen, dass nur dann eine Umrundung zählt, wenn man die ganze Zeit autark unterwegs ist, d.h. keine fremde Hilfe (hier: Übernachtung, Ausrüstung, Verpflegung) und keine „Auszeit“ (hier: „Heimatururlaub“) in Anspruch nimmt.

Ja, gibt es denn den „autarken“ Küstenkanuwanderer überhaupt noch? Nun, für ein „verlängertes Wochenende“ sicherlich und auch noch für 4 bis 5 Wochen. Was aber darüber hinaus geht, ist wohl die Ausnahme, die es immer mal wieder gibt ... letztlich weil unterwegs keiner anzutreffen ist, der einem Hilfe anbieten könnte. Z.B. trifft das für manche Arktiskajaker zu, insbesondere aber für die Ozeanüberquerer:

**Franz Romer** (Kanarische Inseln – Karibik in 58 Tagen (1928))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/geschi/040408\\_c.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/040408_c.html)

**Hannes Lindemann** (Kanarische Inseln – Karibik in 72 Tagen (1956))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/geschi/050406\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/050406_a.html)

**Peter Bray** (Neufundland – Irland in 75 Tagen (2001))

→ [http://www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/020119.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020119.html)

→ [www.seakayakermag.com/02Feb/atlantic01.htm](http://www.seakayakermag.com/02Feb/atlantic01.htm)

**Ed Gillet** (Kalifornien – Hawaii in 64 Tagen (1987))

→ [www.canoekayak.com/touring-kayak/gillet/](http://www.canoekayak.com/touring-kayak/gillet/)

**Andrew McAuley** (Tasmanien – Neuseeland in 30 Tagen (2007) (mislungen))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070213.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070213.html)

**James Castrission & Justin Jones** (Australien – Neuseeland in 62 Tagen (2007/2008))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/geschi/080113.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/080113.html)

**Aleksander Doba** (Senegal – Brasilien in 98 Tagen (2010/2011))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110329.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110329.html)

**Gabor Rakoncay** (Portugal – Kanarische Inseln – Karibik: 96 Tage (2011/12))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120327.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120327.html)

aber sicherlich nicht für **Oskar Speck** (Deutschland – Australien: 50.000 km in 7 Jahren (1932-1939))

→ [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110805.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110805.html)

**Text:** Udo Beier

**Link:**

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

[www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110307.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110307.html)

-----

04.04.2013 **Treideln im Watt: Lust oder Last?** (Ausbildung)

Wer auf die Nordsee hinaus paddeln will, muss schon – sofern er sich nicht von der Nordsee überraschen lassen will – etwas rechnen können:

- Welchen Kurs muss ich übers Wasser fahren, damit der gewünschte Kurs über Grund eingehalten wird.
- Welchen Einfluss haben Wind, Strom und Missweisung auf meine Navigation und meine Arbeit mit dem Kompass.
- Und welchen Einfluss haben die Gezeiten und die Watthöhen auf meine Fahrtenplanung.

Nun, um letzteres genau zu bestimmen, benötigen wir den Gezeitenkalender, eine Seekarte und die Fähigkeit, mit Hilfe der „**12er-Regel**“ den Wasserstand über den von uns zu befahrenen Wattflächen prognostizieren zu können.

Dazu habe ich einen Beitrag geschrieben:

### **Aktueller Wasserstand nach „12er-Regel“ Berechnungstabellen – Erläuterungen - Kritik**

der für 2013 aktualisiert wurde.

Viel Spaß beim Rechnen ... aber wer auch nicht rechnet, kommt auf seine Kosten; denn über trockengefallene Wattflächen treideln zu müssen, ist ein Erlebnis, das eine Nordseetour prägt und das keiner nachher mehr missen möchte ... sofern er seine Tour nicht vorzeitig abbrechen muss!

**Text:** U.B.

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf)

-----

02.04.2013 **Surf-Ski: Wiederaufstiegstechnik** (Ausbildung)

**Alex Matthews** bringt auf seiner Homepage den Video-Beitrag:

### **„How to Remount a Surf-Ski“**

in dem er anschaulich - zunächst bei Flachwasser, später bei Seegang – zeigt, wie man nach einer Kenterung mit einem Surf-Ski, wieder einsteigt, richtiger: wieder aufsteigt.

Der „Wiederaufstieg“ sieht verblüffend einfach aus. Letztlich hängt es wohl von der Geschicklichkeit des „Kenterbruders“ ab, wie schnell er wieder auf seinem Surf-Ski zum Sitzen kommt.

Zum Schluss werden noch ein paar Surfaktionen im Surf-Ski demonstriert, und das - wegen der vorherrschenden „Kaltwasserbedingungen“ - im Trockenanzug ... also, der Surf-Ski ist nicht nur was für „Warmwasserpaddler“!?

Übrigens, entlang der deutschen Nordseeküste ist das Wasser z.Zt. +3° C warm und entlang der deutschen Ostseeküste zwischen +1° C und +2° C kalt.

**Text:** U.B.

**Link:** <http://vimeo.com/60809717>

-----

29.03.2013 **Nigel Foster's „Seekajak-Know-How“** (Ausbildung)

**Nigel Foster**, ein bekannter britischer Autor & Ausbilder in Sachen Küstenkanuwandern, verfasst ab Heft 2/13 des KANU-MAGAZIN einen insgesamt siebenteiligen Beitrag zum Küstenkanuwandern:

### **„Workshop Seekajak: Lust auf Meer Seekajak-Know-How für Wildwasser- & Tourenpaddler“**

Im **„Teil 1: Schlagkräftig loslegen“** befasst er sich mit den unterschiedlichen Paddeltechniken, wie:

- Vorwärtsschlag
- Ziehschlag
- Bogenschlag
- Konterschlag
- Wriggen.

Leider sind für diesen Beitrag nur 2 Seiten vorgesehen, sodass pro Paddelschlag nur jeweils ein Foto, statt einer Foto-Folge gezeigt wird, und das „pur“, d.h. ohne zeichnerische Ergänzungen, um z.B. die Fahrt des Seekajaks übers Wasser und die Wirkkräfte des Paddelschlages anzudeuten.

Lassen wir uns überraschen, was **Nigel Foster** uns sonst noch in den nächsten 6 Folgen beibringen wird.

**Text:** U.B.

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr. 2/13, S.68-69 – [www.kanu-magazin.de](http://www.kanu-magazin.de)

-----

### **27.03.2013 Wasserdichtes Handy (Ausrüstung)**

Wozu brauchen wir eigentlich ein wasserdichtes Handy?

Reicht es nicht aus, wenn wir unser Handy z.B. in ein wasserdichtes Gepäckfach vor der Sitzluke verstauen oder in einem wasserdichten Gepäcksack?

Oder genügt es nicht, wenn wir das Handy in einer wasserdichten Hülle verstauen?

Und warum soll es griffbereit gelagert werden?

Nun, solange wir auf dem Meer (oder einem Großgewässer) paddeln, muss es uns möglich sein, u.a. per Handy einen Seenotfall zu melden. Voraussetzung dafür ist es, dass das Handy griffbereit am Körper verstaut wird, wasserdicht ist und sitzend in einem Kajak bzw. – als „Kenterbruder“ – schwimmend im Wasser bedient & benutzt werden kann.

Es genügt daher nicht, ein Handy wasserdicht wegzupacken, z.B. unter Deck in einem Gepäcksack oder auf Deck in ein Staufach. Der Gepäcksack ist auf dem Wasser bei Wind & Welle – wenn überhaupt – nur schwer erreichbar. Demgegenüber ist wohl das Staufach – z.B. direkt auf dem Kartendeck - erreichbar, aber das heißt noch lange nicht – und das gilt gleichermaßen auch für den Gepäcksack – dass bei einem Seenotfall das Handy sofort gefunden, herausgeholt und so benutzt werden kann, dass es nicht nass wird. Voraussetzung für die Nutzung eines Handys während eines Seenotfalls ist daher, dass das Handy entweder wasserdicht ist oder zumindest in einer wasserdichten Hülle verpackt ist. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das Handy griffbereit nicht auf Deck, sondern am Körper – z.B. in einer Tasche der Schwimmweste – verstaut wird; denn wie sonst könnte ein „Kenterbruder“, der zu allem Unglück bei dem Seegang nicht nur kenterte, sondern auch noch sein Seekajak verloren hatte, an sein Handy kommen und es nutzen?

Optimal für das Küstenkanuwandern ist ein Handy, das auch ohne Hülle wasserdicht ist. Die Frage ist nun, ob solche Handys auch angeboten werden?

In der YACHT berichtet **N.Theurer** in dem Beitrag:

### „Auf Tauchstation“

über den Test, wie wasserdicht insgesamt 9 Handys und 6 Smartphones sind, die lt. Herstellerangabe u.a. einen der beiden IP-Standards erfüllen:

- **IPX7** (Schutz gegen kurzzeitiges Untertauchen; richtiger: wasserdicht für 30 Sek.bei 1 m Tauchtiefe!)
- **IPX8** (Schutz gegen dauerhaftes Untertauchen; richtiger: lediglich besser als IPX7, wie viel besser, sollte gekennzeichnet werden!) ausgezeichnet sind.

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/120930.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/120930.html)

Erwähnenswert ist hierbei Folgendes:

- Das Handy „**MTT Super Robust**“ ist mit IP68 deklariert. Lt. YACHT ist es das einzige Geräte, das „8 Std. bei 1 m Tauchtiefe dicht“ ist und bei dem nach dem Tauchgang „keine Funktionsbeeinträchtigungen“ festgestellt wurden.
- 6 andere Geräte waren dicht gemäß IPX7.
- Insgesamt 7 weitere Geräte, die mit IPX7, deklariert waren und 1 Gerät, das mit IPX8 deklariert war, erfüllten nicht die IPX7- bzw. IPX8-Kriterien, d.h. diese 8 Geräte hatten zumindest Dichtigkeitsprobleme (beschlagen) oder sogar Funktionsaussetzer bzw. hatten schon bei 10 cm Tauchtiefe Wassereinbruch.
- Jedoch: Den „Spülmaschinentest bestanden alle!“

Übrigens, dass „**MTT Super-Robust**“ verfügt über den stärksten, aber nicht auswechselbaren (!?) Akku (3.600 Ah) und die längste Sprechzeit (30 h).

Leider macht YACHT keine gerätespezifischen Aussagen über

- die Verständlichkeit (Lautstärke der Lautsprecher),
- die Lesbarkeit der Displays bei Sonnenschein bzw. Wasserspritzern
- und die Handhabbarkeit,

was wichtig ist, wenn der Nutzer ins Wasser fällt und danach bei Wind, Welle & Wasser versucht, mit dem Handy Kontakt mit der Seenotrettung aufzunehmen:

#### Seenotfallmeldung per Handy:

Deutschland: Tel. 124124 oder Tel. 0049-421536870) aufzunehmen!  
Ausland: Tel. 0049-421 536 870 (Weitervermittlung durch Seenotrettung Bremen)

-----  
Dänemark: Tel. 0045-666 348 00  
Finnland: Tel. 112 oder 00358-20 410 00  
Frankreich: Tel. 112 oder 1616  
Griechenland: Tel. 108  
Großbritannien: Tel. 112  
Irland: Tel. 112  
Island: Tel. 112 oder 00354-54 521 00  
Italien: Tel. 1530  
Kroatien: Tel. 9155 oder 00385-51 9155  
Niederlande: Tel. 112 oder 0031-900 0111

Norwegen: Tel. 120 oder 0047-227 743 60  
oder 0047-515 170 00 (Stavanger) oder 0047-755 590 00 (Bodö)  
Portugal: Tel. 112  
Schweden: Tel. 112 oder 0046-860 179 00 (Stockholm)  
oder 0046-463 169 9080 (Göteborg)  
Spanien: Tel. 0034-900 202 202  
Türkei: Tel. 158 oder 0090-312 158 0000

Quelle: [www.skipperguide.de](http://www.skipperguide.de)

Bei Antritt einer Tour ins Ausland ist die Aktualität der jeweilig gültigen Telefon-Nr. zu überprüfen.

Dafür wurde festgestellt, dass bei Smartphones Wassertropfen auf dem Display die Bedienbarkeit beeinträchtigen, mit einer Ausnahme, die aber dafür nicht wasserdicht war.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** YACHT, Nr. 8/13, S.78-85 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Link:** Testdaten-Tabelle → [www.onedirect.com/pics/MTT/yacht-08-13.pdf](http://www.onedirect.com/pics/MTT/yacht-08-13.pdf)

## 26.03.2013 Rund Mecklenburg-Vorpommern (Revier/Inland)

„Rund“ Mecklenburg-Vorpommern ... und dies im Seekajak, wie soll denn das funktionieren?

Nun, **Vincent Eickelberg** hat dies geschafft, wenn auch in einer mit einem Außenborder ausgerüsteten Jolle und nicht mit Seekajak. **J.Erdmann** hat darüber in der YACHT berichtet; und zwar in dem Beitrag:

### „Auf Langfahrt vor der Haustür“

Übrigens, der berühmte Ein-Hand-Weltumsegler **Wilfried Erdmann** hat zwei ähnliche Touren schon früher unternommen und in den beiden Büchern festgehalten:

- „**Mein grenzeloses Seestück: Jollenfahrt durch Mecklenburg-Vorpommern**“ (1997)
- „**Ein deutscher Segelsommer**“ (2007)

Nun machte es **Vincent Eickelberg** ihm nach. Für die ca. 1.500 km lange Strecke benötigte er insgesamt 4 Monate:

- Gestartet ist er vom Schweriner See aus den Störkanal hinunter bis zur Elbe-Elde-Wasserstraße (Müritz-Elde-Wasserstraße) (20 km) und dann auf dieser Wasserstraße bis zur Mündung bei Dömitz in die Elbe (55 km).
- Anschließend geht es über die Elbe flussabwärts nach Lauenburg (65 km) und weiter über den Elbe-Lübeck-Kanal bis nach Lübeck (61 km) und über die Trave bis nach Travemünde (27 km), dort wo die Trave in die Ostsee mündet.
- Nun kommt die Passage, auf die sich jeder **Küstenkanuwanderer** freut, nämlich die entlang der Ostseeküste: Boltenhagen, Insel Poel, Rerik, Rostock, Fischland-Darß (buten), Hiddensee, Rügen (bodden), Stralsund (117 km) und weiter durch den Greifswalder Bodden, vor Insel Usedom in den Peenestrom bis Wolgast (89 km), dann über das Kleine Haff bis Ueckermünde (56 km) und auf dem Oderhaff am Grenzort Altwarp vorbei über die polnische Grenze (16 km) bis nach Stettin (55 km).
- Jetzt freute sich wieder der **Binnenpaddler**, nämlich es geht die Oder hoch bis zur Einmündung der Alten Oder bei Hohensaaten (73 km) und weiter rechts ab bis zu Beginn des Finow-Kanal (14 km).
- Über den Finow-Kanal (32 km) und dem Kanal Langer Trödel (10) geht es in Liebenwalde in den Vosskanal bis nach Zehdenick (16 km) und von dort aus weiter auf der

Havel bis zu Schleuse Schorfheide (16 km) und später bis zur Schleuse Strasen (Ellbogensee) (45 km).

- Als nächstes geht es über den Canower See und Labussee zur Müritz-Havel-Wasserstraße hinauf auf die Müritz (31 km), dann vorbei an Waren bis zum Reeckkanal (20 km) und weiter bis Plau (30 km).
- Auf der Müritz-Elde-Wasserstraße geht es entlang bis zum „Elde-Dreieck“ (64 km).
- Der Kreis hat sich geschlossen. Nun geht es über den Störkanal zurück zum Schweriner See (20 km).

Nun, bei der hier aufgezeigten Routenführung komme ich jedoch nur auf 892 km plus 40 km An-/Rückfahrt nach Schwerin. Vielleicht liegt es daran, dass Vincent Rügen seeseitig umrundet ist und hier & da Abstecher weg von der Rundroute gemacht hat!?

Für diese knapp 900 km lange Rundtour benötigt ein sportlicher Kanute, der durchschnittlich 30 km/Tag paddelt genau 30 Tage bzw. - bei einer 5-Tage-Paddelwoche, z.B. um abzuwettern bzw. um sich zu versorgen oder zu erholen – 42 Tage.

Er muss sich bloß noch entscheiden, ob er nun im oder entgegen den Uhrzeigersinn „runden“ sollte. Je nachdem wie er runden will, muss er entweder ca. 78 km die Oder (von Stettin bis Hohensaaten oder ca. 65 km die Elbe von Lauenburg bis Dömitz flussaufwärts paddeln.

In Anbetracht dessen, dass sportliche Radfahrer nicht nur die Alpenpässe hinunter bzw. nicht nur bei Rückenwind radeln, anspruchsvolle Bergwanderer nicht nur bergab kraxeln, echte Segler nicht nur mit dem Wind segeln und „harte“ Küstenkanuwanderer nicht nur immer mit der Tide paddeln, dürfte es für den sportlichen Salz-und-Süßwasser-Kanu-Wanderer nur eine Frage des Tempos und der Zeit sein, für welche Umrundungsvariante er sich entscheidet. Flussaufwärts wird er sowohl bei der Elbe und der Oder vorankommen, die Frage ist nur, wie schnell und wie lange er dafür braucht, und das hängt allein von der Stromgeschwindigkeit dieser beiden Flüsse ab.

Weiter gilt es zu berücksichtigen, dass bei einer Umrundung gegen den Uhrzeigersinn bei den üblicherweise vorherrschenden Westwinden die ganze Zeit – und das ca. 280 km lang - auf der Ostsee gegen den Wind gepaddelt werden muss.

Das spricht dafür, im Uhrzeigersinn Mecklenburg-Vorpommern zu umrunden!

Außerdem ist die Umrundung nicht weniger vollständig, wenn nur bis Ueckermünde gepaddelt und dann nicht weiter in Richtung Odermündung, sondern wie folgt weiter gepaddelt wird:

- Uecker flussaufwärts vorbei an Pasewalk bis nach Prenzlau (64 km) und dann weiter bis zum Süden des Oberückersee (20 km).
- Anschließend geht es per Bootswagen weiter bis zum ca. 22 km entfernt bei Templin liegenden Fährsee.
- Nun sind es nur noch 21 km bis zur Havel (Schleuse Schorfheide).

Mit dieser knapp 130 km langen „Kleinflussvariante“ werden ca. 100 km, davon mindestens über 70 km „Großflussspaddelei“ gegen die Strömung eingespart. Aber auch auf der Uecker strömt es gegenan. Außerdem kann sie stellenweise flach und verkrautet sein. Dafür erspart uns diese Variante sicherlich manchen Kilometer „Industrielandschaft“. Der Preis dafür sind aber zusätzlich noch über 20 km Landtransport, den der Bootswagen nur dann überstehen wird, wenn die Bootswagenachse immer mal wieder geölt wird.

Zur Navigation eignen sich JÜBERMANNs Tourenatlanten:

**Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern** (reicht aus bei er Abkürzung über die Uecker)

**Nr. 5: Berlin-Brandenburg** (wird zusätzlich benötigt, wenn es über die Oder geht)

**Text:** Udo Beier

**Quelle:** YACHT, Nr. 8/13, S.44-49 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

## 24.03.2013 **Freya Hoffmeister: Georgetown ... unerreichbar weit weg?** (422.-434. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

4 Tage wartete **Freya** in Panama-City auf eine Genehmigung, zur Querung vom Pazifik zum Atlantik den 82 km langen **Panamakanal** befahren zu dürfen. Doch die zuständige Kanalbehörde antwortete nicht. Auf Anraten zweier einheimischer Panamakanal-„Piloten“ mit der Lizenz zur Befahrung des Kanals entschloss sie sich dazu, nicht weiter auf das „Okay!“ zu warten. Stattdessen entschied sie sich für die „halb-legale-oder illegale-keiner-weiß-wirklich-ohne-Permit-vielleicht-doch-tolerierte-Alternative“ und paddelte am 14.3.13 (422. Fahrtentag) einfach los, natürlich nicht in Begleitung der Navy oder der Coastguard! Stattdessen wurde sie von den beiden „Piloten“ eskortiert, die in einem Angelboot voraus bzw. hinterher fuhren, um **Freya** bei etwaigen administrativen Schwierigkeiten „rauszuboxen“.

Gepaddelt wurde übrigens eine kürzere Route, die nur 50 km lang war und die bloß anfangs entlang des Kanals:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |     |               |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|---------------|------------------|
| Unterwegs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | auf | dem | Panama-Kanal: | Zwergenaufstand? |
| <a href="https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860517836589298498">https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860517836589298498</a> |     |     |               |                  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Panama-Kanal-Escorte:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <a href="https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860458701899209314">https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860458701899209314</a> |

später aber – nach Überwindung einer 2 km langen Landpassage - über den Rio Chagres bis zur Mündung in die Karibische See führte ... und das immer bei meist 5 Bft. Gegenwind inkl. den dafür typischen Gewässerschwierigkeiten:

- mittel starker, aber stetiger Winddruck
- zusammen gepaart mit einer kurzen, steilen, hohen, leicht brechenden Wellen
- und ab & zu gewürzt mit lokal auftretenden Kap- bzw. Düseneffekten, die das Paddeltempo bis hinunter auf 2-3 km/h abbremsten.

## **Die 6 Plagen der Karibische See**

Sollte das ein Vorgeschmack auf den stetig wehenden Nordost-Passat sein? Ja, der stets mit 4 – 5 Bft. blasende Gegenwind wird **Freya** mit großer Wahrscheinlichkeit bis zum ca. 3.100 km entfernt liegenden Georgetown (Guayana) begleiten ... und darüber hinaus bis zur Ostspitze Südamerikas.. Aber wie die ersten Folgetage auf der Karibischen See ihr deutlich machten, ist dieser **Wind** nicht die einzige „**Plage**“; denn dazu gesellten sich noch weitere Plagen:

- **Sonne**, die für die schweißtreibende Hitze verantwortlich ist, die draußen kaum auszuhalten ist und drinnen im Zelt erst recht nicht;
- **Luftfeuchtigkeit**, die nicht nur Freyas Haut, sondern auch ihren elektronischen Geräte arg zusetzt;
- **Sandfliegen & Ameisen**, die dafür sorgen, dass Freya sich eigentlich, sobald sie ihr Seekajak verlässt, nur noch im Zelt vor ihnen schützen kann, und das auch nur dann, wenn sie wirklich, d.h. ordentlich, die Reißverschlüsse zuzieht und abdichtet,

- und **Kokosnüsse**, die von den nahen Palmen fallen können ..... und eigentlich für mehr Tote in der Welt verantwortlich sein sollen als ... Haifische und Krokodile zusammen:

Vorsicht Kokosnüsse:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoarderColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860461697068473314>

Und in einem Monat wird ab Venezuela als sechste Plage:

- eine **Gegenströmung** dazukommen, nämlich die Karibische Strömung, die vom Süd-Äquatorialstrom angetrieben wird, der ab der Ostspitze Südamerikas entlang der Küste so mit 2 km/h bis in die Karibische See reicht.

Das sind ja schöne Aussichten!

### **Angezählt und ausgeknockt?**

Vielleicht hat das Desinteresse der Kanalbehörden Freya so getroffen, dass sie schon „angezählt“ war. Jedenfalls „knockte“ sie gleich schon die erste „**karibische Plage**“, der stramme Gegenwind am nächsten Tag aus. Zumindest legte sie am ersten Tag in der Karibik nur knapp 2 km zurück und kehrte – das erste Mal seit Kap Horn – dann sofort wieder um zu ihrem Startort. Dieser **Wind** und der dazugehörige steile, kabbelige **Seegang** machte sie einfach fertig.

Am liebsten hätte sie alles liegen gelassen und wäre nach Hause geflogen, in der Hoffnung, dass in 4-5 Wochen die Regenzeit einsetzt und den Passatwind etwas besänftigt.

Ja, entlang des pazifischen Küste, da ließ es sich noch so richtig paddeln, auch wenn es manchmal mit 6-7 Bft. wehte und eine 4-Meter-Dünung am Strand sich „erbrach“. Wenn es zu schwierig wurde, wettete **Freya** an Land einfach ab, und zwar solange bis die Wetterlage das sichere Paddeln wieder erlaubte. Und hier in der Karibik ... da weht der Nordost-Passat und der weht eigentlich immer ... „unabwetterbar“!? Und im Oktober, November und Dezember ist dann auch noch **Hurrikanzeit**! Auch wenn die Hurrikans i.d.R. weiter nördlich der Karibik vorbeiziehen ... die Ausläufer werden jedoch sicherlich immer mal wieder zumindest als „**Monsterdünung**“ bis an die südamerikanische Küste reichen.

### **Da kommt frau ins Grübeln!**

Kein Wunder dass **Freya** bei diesen Aussichten ins Grübeln kam! Wäre es nicht doch besser gewesen, wenn sie Südamerika entgegen dem Uhrzeigsinn gerundet hätte? Oder sollte sie nicht doch lieber zurück zu ihrem Startort Buenos Aires fliegen und von dort aus die verbleibende Etappe entlang der Atlantikküste bis hierher nach Panama paddeln? Aber eine Umrundung ist doch nur dann eine Umrundung, wenn es die ganze Zeit wirklich „rund“ geht. Ein Bergsteiger hat ja auch nur dann z.B. den Mont Everest bestiegen, wenn er ihn anschließend auch herunter klettert ... und nicht schon, wenn er ihn zweimal herunter kraxelt!?

Schöne Aussichten! Na, dann mal „Gute Nacht!“ – Aber Freya wäre nicht Freya, wenn sie das nicht packen könnte!? Aber zu welchem Preis? Statt 50 km/Tag schafft sie jetzt in der Karibik bislang nur noch 30-35 km/Tag; denn ihrer Durchschnittsgeschwindigkeit ist von knapp 5 km/h auf ca. 3,5 km/h zurückgegangen. Wenn diese **Plagen** nicht abnehmen werden, bräuchte sie nicht noch ca. 90 Tage, sondern ca. 135 Tage bis Georgetown. D.h. statt frühestens Mitte Juni könnte sie erst frühestens Ende Juli / Anfang August in Georgetown einlaufen ... etwas spät, um wieder rechtzeitig fit für die 3. und letzte Etappe ihrer Südamerikaurundung zu sein, die sie eigentlich schon Ende August beginnen wollte.

In der Zwischenzeit paddelt sie nun schon wieder 7 Tage entlang der karibischen Küste Panamas. Der Panamakanal ist Vergangenheit und mit den **karibischen „Plagen“** hat sie sich wohl abgefunden:

Magroven-Biwak (Porto Bello / Panama / Karibik)  
<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoar derColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860459158802465570>

Schließlich landet sie auf der einsamen Isla Corgido mit hauseigenem Strand, Palmen, Schatten und einem zum Schnorcheln geeigneten Riff an, schlug ihr Zelt auf, machte die nähere Umgebung „besenrein“, d.h. befreite die Insel von dem über die Jahre angespülten Zivilisationsmüll, und beschloss dort erstmal, für einen Tag Urlaub zu machen:

Isla Corgido (Panama/Karibik):  
<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoar derColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860460543085497842>

## Auf der Flucht

Die letzten 5 Tage in Panama durchs Insellandschaft der Kuna (einer seit Urzeiten dort lebenden Bevölkerungsgruppe):

Einheimischer mit seinem „Cayuco“:  
<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoar derColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860460822406032018>

Siedlung der Kuna (Ureinwohner):  
<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoar derColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860461122594462546>

vergingen dann wie im Fluge. „Downhill“ würde ein Radfahrer sagen. D.h. der Wind kam aufgrund der Richtung Südost verlaufenden Küstenlinie endlich mal wieder etwas achterlicher, sodass Freya erneut Tagesetappen zwischen 40 und 50 km paddeln konnte.

Am 26.3.13 (434. Fahrtentag) gelang ihr schließlich nach ein paar Querelen mit den panamesischen Grenzern die „Flucht“ hinüber nach Kolumbien. Nachdem sie sich ordentlich bei der panamesischen Grenzstation abgemeldet hatte, wollten doch einige Grenzer Freya noch einen Tag in Panama behalten. Es sei schon zu spät am Nachmittag. Außerdem sollte sie sich ein „Hotel“ nehmen und dort Essen gehen. Nein, das kann doch nicht wahr sein. Draußen, ca. 5 km entfernt, verlief die Grenze zwischen Panama und Kolumbien. Wie verabredet (!), wartete dort ein Boot der Guardacostas auf **Freya**. Von Land aus konnte Freya das Boot sehen. Und nun sollte sie – wohl zur Förderung der einheimischen Hotellerie - noch eine Nacht an Land & im Land bleiben? **Freya** protestierte & „nervte“ wohl so energisch, dass man sie schließlich ziehen ließ.

Eine Stunde später wurde sie schon von der kolumbianischen Guardiacostas begrüßt und bei der Erledigung der Einreiseformalitäten betreut. Noch eine Nacht an Land, dann durfte sie für die nächsten 3 Tage auf einem Versorgungsschiff der Navy, die „Cartagena de Indias“ (Made in Germany) übernachten, abwettern und ihre unzähligen Mückenstiche pflegen:

Plage Nr. 4: Insektenstiche an den Knöcheln  
<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage13PanamaBoar derColombiaPacificToBoarderColombiaCaribbean?noredirect=1#5860462173327214898>

Das könnte so erholsam sein, wenn da nur nicht diese anrollende Dünung wäre und der Geruch von verbranntem Schweröl. Beides versetzte **Freya** nämlich immer wieder in einen Zustand, der schlichtweg als „Seekrankheit“ diagnostiziert werden kann.

**Text:** Udo Beier

**Quelle:** <http://freyahoffmeister.com/freyas-blog/> (422.-434. Fahrtentag)

-----

## 22.03.2013 Rund Sylt: 3 Routenvarianten (Revier/Inland)

Im KANU-FORUM berichtet **Schlumi** in dem Beitrag:

**„Mit dem Kajak an Sylt vorbei“**

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=28432&postcount=1>

über eine dritte Variante, Sylt zu „umrunden“.

### **Binnenvariante: „Schlumi's Gräben“**

Diese Variante empfiehlt es sich zu wählen, wenn die Wetterlage weder eine seeseitige noch wattseitige Befahrung von Sylt zulässt. Es handelt sich dabei um eine Route, die Binnen über diverse Gräben führt und wie folgt verlaufen soll:

- Umtragen am Siel von Südwesthörn (nördlich von Dagebüll) (bei Google: → Emmelbüll/Horsbüll) von der Nordsee aus kommend über den Deich in den Entwässerungsgraben von Südwesthörn.
- Über das westliche Umleitungssiel des renaturierten Gooteskooges gelangen wir in die Schmale in Verlath, von wo wir später in den dänischen Kleinfluss Vida übersetzen.
- Zuvor muss auch am Schottwehr beim ehemaligen Emmelsbüller Bahnhof umgetragen werden.
- Auf der Vida paddeln wir flussabwärts mit der Strömung (?) vorbei am „Deutschen Ruderklub“ in Höjer (Übernachtungsmöglichkeit) bis zu den zwei Vida-Slusen

### **3/4-Umrundungsvariante**

Bislang umrundete ich stets seeseitig Sylt, und zwar startete ich:

- entweder von Südwesthörn in Richtung Hörnum (Südspitze Sylt),
- dann ging es entlang der Brandungsseite von Sylt bis hoch nach List (Nordspitze Sylt).
- Schlussendlich wurde die Vida-Sluse bei Höjer (DK) angepeilt
- ... oder es ging anders herum, meist wenn nördliche Winde wehten.
- Und die letzte Strecke von Höjer zurück nach Südwesthörn wurde stets mit dem Auto (z.B. Taxi) zurückgelegt; denn ich bin mir sicher, dass keiner meiner Mitpaddler, alles gestandene "Salzwasserpaddler", damit einverstanden gewesen wäre, diese Strecke paddelnderweise auf diesen tristen Gräben Nordfrieslands zurückzulegen. Eingefleischte "Süßwasserpaddler" mögen da anders denken.

Diese ca. 90 km lange 3/4-Umrundung schafften wir immer - eine wettergemäße Fahrtenplanung vorausgesetzt - in 3 Tagen (inkl. der **PKW-Passage**):

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

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

## Umrundung: see- & wattseitig

Wenn wir einen Tag mehr zur Verfügung hätten, böte sich für Küstenkanuwanderer statt der „Taxipassage“ bzw. **Schlumi's Süßwasserpassage** die folgende **Wattpassage** an:

- Östlich an Sylt vorbei übers Watt, und zwar von List (Nordspitze Sylt) durchs Watt bis nach Munkmarsch bzw. bei genügend Wasser weiter bis nach Keitum.
- Dort werden die Seekajaks auf die Bootswagen gepackt und anschließend über Straßen und Feldwege max. 3-5 km bis zum Watt am Siel bei "Kreuzwehle" (südlich von Keitum / nordöstlich des Rantumbeckens) gerollert.
- Anschließend geht es wieder per Seekajak bei Hochwasser und mit ablaufendem Wasser nach Hörnum (Südspitze Sylt) und schließlich mit auflaufendem Wasser zum im Osten auf dem Festland liegenden Siel Südwesthörn.

Und was machen wir, wenn das Wetter plötzlich umschlägt und der Wind kein Weiterpaddeln ermöglicht? Nun, wer diese Tour nur bei einer 3-Tage-Windprognose bis 3-4 Bft. antritt, der darf bei der Zuverlässigkeit & Exaktheit heutiger Kurzfristwetterberichte davon ausgehen, dass er - entsprechende Seetüchtigkeit vorausgesetzt - auch wieder sicher ans Festland zurück kommt. D.h. innerhalb von 3 Tagen kann sich das Wetter gar nicht ganz anders als prognostiziert entwickeln. Aber bei der echten Umrundung benötigen wir 4 Tage ... und an diesem vierten Tag kann es wieder stürmischer werden. Diese Wetteränderung wird jedoch schon an unserem 2. Fahrtentag angekündigt und am 3. Fahrtentag bestätigt, sodass wir am 3. Fahrtentag doch nicht die "Wattpassage" wählen, sondern - sofern wir Sylt im Uhrzeigersinn umrunden - ans dänische Festland paddeln, und zwar zur Vida-Sluse nahe Höjer.

Wenn ich dann als Fahrtenleiter meinen Mitpaddlern versprechen könnte, dass wir über **"Schlumi's Gräben"**, so flach, verkrautet & eingedeicht sie auch sein mögen, innerhalb von 1 Tag zurück nach Südwesthörn paddeln könnten, dann würde sie vielleicht - so eingefleischte Küstenkanuwanderer sie auch sein mögen - dieser **"Grabenpassage"** wider Erwarten u.U. zustimmen.

**Text:** Udo Beier

## 20.03.2013 Brandungsübungen im Flachwasser-Hallenbad (Ausbildung)

Ein Hallenbad ist nicht nur zum Plantschen, Schwimmen & Springen da. Es ist multifunktional nutzbar. Das wissen wir Kanuten schon seit langem. Hier haben viele von uns ihren ersten Unterwasserausstieg geübt und danach die Rolle .... und später im WW-Kajak den Überschlag von Beckenrand ins Wasser mit anschließender Rolle ... und noch später den Sprung vom 3-Meter-Brett.

Irgendwann kamen dann die Seekajaks auf ... und damit auch die Rettungsübungen im Hallenbad, angefangen beim Üben der flachen und hohen Stütze, des Hüftknicks, der Eskimo-Rettung, der T-Lenzmethode, der V- bzw. Parallel-Wiedereinstiegsmethode, des „Kajakschwimmens“ und last not least der Rolle im eigenen Seekajak.

Mangels Welle, denn ein „Flachwasser“-Hallenbad ist nun mal kein Wellenbad, musste bislang jedoch auf Brandungsübungen im Hallenbad verzichtet werden.

## 10 Schritte zum Seitwärtssurfen im Flachwasser-Hallenbad

Anlässlich des „Workshop Küstenkanuwandern“ (16./17.3.13) hatte ich mir daher mal etwas ausgedacht, wie einzelne Übungseinheiten des Brandungspaddeln, und zwar das **Seitwärtssurfen** und natürlich auch das **Kentern**, dennoch in einem Flachwasser-Hallenbad im wahrsten Sinne des Wortes „durchgezogen“ werden können.

**Voraussetzungen für Brandungsübungen im Flachwasser-(Hallen-)Bad:** Wir benötigen dafür ein leeres Schwimmbecken, d.h. das Wasser bleibt im Becken, aber alle Seekajaks werden bis auf eines aus dem Becken geholt, zumindest ganz dicht am Beckenrand platziert.

Dann wird Folgendes unternommen:

1. **Es wird jeweils an Bug und Heck eines Seekajaks ein –zig Meter langes Seil verknotet.**
  - Die beiden Seile sollten etwa eine halbe Beckbreite plus 3 m lang sein.
  - Ist an einem Ende der beiden Seile ein Karabinerhaken verknotet, ersparen wir uns beim Wechsel der Seekajaks die Verknoterei, sofern jeder Kanute in seinem eigenen Seekajak üben will.
2. **Das mit Seilen verbundene Seekajak wird am schmalen Beckenrand ins Wasser gelassen.**
3. **Am jeweils gegenüberliegenden Beckenrand stehen je zwei kräftige Leute, die jeweils ein Seilende in ihren Händen halten.**
4. **Ein Kanute setzt sich in die Sitzluke des Seekajaks.**
  - Es ist vorteilhaft, wenn der Kanute weiß, wie flach und hoch gestützt bzw. gerollt wird und dass bei den nachfolgenden Übung Kenterungen sehr wahrscheinlich sind.
5. **Bereit zum Seitwärtssurf („Seilsurf“): Der Kanute wird darauf hingewiesen, dass beim Losziehen der 4 Leute sein Seekajak quer über die Wasseroberfläche gezogen wird und er sich in Richtung des abfließenden Wassers neigen und dabei flach bzw. hoch Stützen muss.**
  - Damit wird der Seitwärtssurf in der Brandung simuliert, bei dem sich ein Brecher dem Seekajak nähert und es seitwärts mitnimmt (= Seitwärtssurf).

Und dann geht es richtig los:

6. **Üben der Paddelstütze: Auf Zuruf ziehen die 4 Leute das Seekajak seitwärts durch das Schwimmbecken, während der im Seekajak sitzende Kanute versucht, sich in Richtung des abfließenden Wassers zu neigen und mit der flachen oder hohen Stützen die Balance zu halten.**
  - Neigt der Kajak zu stark, kann er mit Hilfe der Paddelstütze die Neigung korrigieren, neigt er sich zu wenig, wird sein Seekajak von der „Strömung“ sofort in Fahrtrichtung gedreht und er kentert.
  - Übrigens, bei Kanuten, die noch nicht perfekt stützen können, sollte das Seekajak zunächst etwas langsamer über das Wasser gezogen werden, damit er merkt, welche „Balancehilfe“ ihm seine Paddelstütze bietet.
7. **Erleben einer Kenterung: Kenterungen sind bei diesen „Seilsurf“-Bedingungen unausweichlich, weil der Kanute erst einmal das Gefühl dafür bekommen muss, wie weit er sich zum abfließendem Wasser hin neigen muss.**
  - Wenn der Kanute es kann, sollte er nach der Kenterung sofort versuchen, hoch zu rollen (s. Schritt 10.).
  - Wenn er nicht rollen kann oder nicht weiß, wie er bei diesen Strömungsbedingungen hoch rollen muss, dann wartet er am besten bis die Strömung nachlässt (d.h. der Brecher vorbei gerauscht ist) und rollt erst dann hoch bis steigt aus, bevor es wieder beginnt zu strömen (d.h. der nächste Brecher ange-rauscht kommt).

8. **„Seilsurfen“ auf beiden Seiten:** Wenn das Ende des Schwimmbeckens erreicht ist, wir der Kanute mit seinem Seekajak wieder zurückgezogen, damit er das Zur-Seite-Neigen & Stützen auf beiden Seiten üben und das Kentern auf beiden Seiten erleben kann.
9. **Üben der flachen und anschließend der hohen Paddelstütze:** Wenn beim ersten Durchgang die flache Paddelstütze geübt wurde, ist beim nächsten Durchgang die hohe Paddelstütze dran.
10. **Rollübungen:** Und anschließend ist das gezielte Rollen zu üben.
  - Dabei sollte uns bewusst sein, dass wir nur im abfließenden Wasser – also zum Brecher hin - hoch rollen können, aber niemals gegen die Fahrtrichtung.
  - Zwei Roll-Varianten können dabei geübt werden:
    - (a) Das Eintauchen in Fahrt-/Surfrichtung: Das entspricht in der Brandung das Abtauchen weg vom Brecher. Die Strömung lässt uns dabei samt unseres Seekajaks um die Längsachse unseres Seekajaks drehen. Klappt unsere Rolle, tauchen wir nach eine 360°-Drehung auf der Seite des Brechers wieder auf.
    - (b) Das Eintauchen entgegen der Fahrt-/Surfrichtung: Das entspricht in der Brandung das Abtauchen hin zum anrauschenden Brecher. D.h. wir schmeißen uns hin zum Brecher ins Wasser und rollen spätestens nach einer 180° Drehung auf derselben Seite wieder hoch.
  - Als Rolle bietet sich dabei nicht die Bogenschlagrolle, sondern die Stüttschlagrolle (CC-Rolle) an; denn wenn wir beim Seitwärtssurf kentern, liegen wir wegen der Fahrt über Wasser nicht senkrecht (180°) unter unserem Seekajak, sondern nur schräg (ca. 135°) in Richtung des abfließenden Wassers. Wir brauchen daher auf der Seite des abfließenden Wassers nur unser Paddel hoch halten (im rechten Winkel zum Seekajak), um uns dann wie bei einem etwas zu „tief“ geratenen hohen Paddelstützschlag aus dem Wasser zu ziehen bzw. von der Strömung an die Wasseroberfläche treiben zu lassen.
  - Übrigens, beim hoch Rollen ist darauf zu achten, dass wir uns nicht völlig gerade aufrichten (0°-Stellung); denn dann werden wir vom strömenden Wasser sofort wieder in Fahrtrichtung gedreht & gekentert. D.h. wir dürfen beim Rollen im Seitwärtssurf bzw. „Seilsurf“ wir nicht ganz hoch rollen, sondern müssen bei Erreichen einer bestimmten Körperneigung (ca. 20° - 70°-Stellung zur Wasseroberfläche) - die abhängig ist von der Geschwindigkeit des Seitwärtssurf und dem Druck des Brechers – den Rollvorgang abstoppen und stattdessen in der flachen oder hohen Stütz-Stellung verharren, und zwar solange, bis der Surf beendet ist.

#### **Anmerkungen zum Seitwärtssurfen:**

Mit den folgenden Problemen hat der Kanute beim Seitwärtssurf zu kämpfen.

- Sowohl der Druck der des über ihn spülende Brechers als auch der Druck des unter dem Seekajak abfließenden Wassers können dazu beitragen, dass das Seekajak des Kanuten sich sofort in Fahrtrichtung des Seitwärtssurf – also weg vom Brecher – dreht und folglich kentert.
- Um eine solche Kenterung zu verhindern, muss der Kanute ganz kurz, unmittelbar bevor der Seitwärtssurf beginnt, sich zum Brecher hin neigen.
- Beschränkt gilt das auch für die Übung im Hallenbad. Dort gibt es wohl keinen Brecher, aber der Seitwärtssurf kann durch das Ziehen der 4 Leute an den beiden Seilen simuliert werden („Seilsurfen“), wobei die Fahrtrichtung beim „Seilsurfen“ jene ist, wohin das Seekajak gezogen wird. Der Kanute muss sich folglich mit seinem Seekajak weg zur Fahrtrichtung neigen, und zwar in Richtung des abfließenden Wassers, also genau in jene Richtung aus der auf dem Meer der Brecher kommt.

- Da der Kanuten es zunächst lernen muss, die richtige Neigung zum Brecher bzw. zum abfließenden Wasser zu finden, die letztlich von der Kraft des anspülenden Brechers und der Geschwindigkeit des Seitwärtssurf abhängt, sollte der Kanute sich stärker als erforderlich in Richtung des abfließenden Wassers neigen. Der Einsatz der flachen bzw. hohen Paddelstütze verhindert dabei, dass der Kanute ins abfließende Wasser fällt & kentert. Übrigens, bei sehr schnellem Seitwärts- bzw. „Seilsurf“ ist es u.U. erforderlich, sich soweit in Richtung des abfließenden Wassers zu neigen, dass Kopf & Schulter auf der Wasseroberfläche liegen. Das gilt vor allem dann, wenn ein kopfhoher Brecher (ab 1 m) angespült kommt. Der Kanute schmeißt sich folglich - unmittelbar bevor der Brecher ihn überspült - vor den Brecher und hält dann zunächst mehr unter als über Wasser seine Position (→ „tiefe“ Stütze), bis ihn der Brecher mitnimmt.
- Am Ende des Seitwärtssurfs bzw. des „Seilsurfs“ verlangsamt sich die Geschwindigkeit, mit der der Kanute seitwärts über das Wasser surft. Wenn er nun nicht kentern will, muss er sich mit seinem Seekajak langsam wieder aufrichten, anderenfalls versinkt er – sofern er die Paddelstütze nicht beherrscht – auf jener Seite ins Wasser, wohin er sich neigt.

### **Vorwärtssurfen?**

Das das war's. Jetzt kann der nächste Brecher kommen. Zumindest wissen wir, was wir beim Seitwärtssurfen machen müssen. Ob auch das Vorwärtssurfen (hier: Verhinderung des seitlichen Ausbrechens durch Bugruderschläge) in der Brandung im Hallenbad simuliert werden kann, muss mal ausprobiert werden. Vielleicht reicht es, wenn wir die beiden Seile zusammen am Heck des Seekajaks anbinden und dann das Seekajak so vor uns her schieben, dass der Kanute es nur mit Bugruderschlägen (Zielschlägen) auf Kurs halten, d.h. vor dem Ausbrechen und Querschlagen bewahren kann!?

### **Walzentraining?**

Am Ende dieser Hallenbadübungen kam übrigens eine Kanutin zu mir und meinte, dass sie solche „Seilübungen“ schon einmal mit WW-Kajaks auf einem See in Österreich gemacht hätte. Und zwar zogen im knietiefen Wasser zwei Leute an Seilen ein WW-Kajak quer über das Wasser, um mit dem im Kajak sitzenden Kanuten das Stützen in einer Walze zu üben bzw. um ihm das Gefühl zu vermitteln, wie schnell ein nicht von der Strömung weg gekantetes Kajak von der Strömung umgedreht und gekentert werden kann.

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

15.03.2013 **Brandungspaddeln (II)** (Ausbildung)

(s. auch Teil I: [www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/130207.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/130207.html) )

## **6) Anlanden durch die Brandung**

Ein Anlanden durch die Brandung an den Strand kann ähnlich dramatisch verlaufen wie ein Start durch die Brandung hinaus aufs Wasser ... mit dem einen Unterschied, dass wir immer rein- aber nicht immer rauskommen.

Auf Folgendes ist beim Anlanden zu achten:

- **Grundsatz:** Wir landen nur dann durch die Brandung an einem Strand an, wenn wir uns sicher sind, dass wir zum gewünschten Zeitpunkt auch wieder durch die Brandung hinaus aufs Wasser starten können. Wer also ohne Kenntnis der Wind- & Dü-

nungs-Prognose anlandet, sollte nicht überrascht sein, wenn der Start sich anschließend verzögert oder gar für längere Zeit nicht mehr möglich ist..

- **„First in“:** Bevor eine Gruppe von Küstenkanuwanderern durch die Brandung anlandet, fährt möglichst der leistungsfähigste Kanute vor und landet als erster an.
- **Strandbeschaffenheit:** Er prüft dann zunächst, ob der ausgewählte Strand überhaupt ein kontrolliertes Anlanden ohne großes Risiko für alle Mitpaddler ermöglicht, d.h. er hält nach Hindernissen (z.B. Felsen, Buhnen, Buhnenreste; aber auch Schwimmer) Ausschau und wägt ab, ob die Steilheit des Strandes (Dumpergefahr!) überhaupt ein Anlanden zulässt.
- **„Landhilfe“:** Anschließend gibt er das Okay für das Anlanden (→ ein Arm hochhalten!), wobei bei kritischeren Brandungsbedingungen drauf zu achten ist, dass nicht alle auf einmal, sondern hintereinander anlanden, so dass jedem einzelnen beim Anlanden herausgeholfen werden kann.

Eine solche „Landhilfe“ für jeden einzelnen Kanuten ist unbedingt nötig, um das Risiko, dass aus einer Landung eine „Strandung“ wird, möglichst klein zu halten. D.h. ein Kanute landet erst dann an, wenn er genau weiß, welche Person am Strand bereit steht, um ihm beim Anlanden zu helfen

### Strandungsgefahren

Brandung ist unberechenbar! Beim Anlanden am Strand läuft es nicht immer so ideal ab:

- Wir surfen mit so viel Tempo vor dem uns ausgewählten Brecher her, bis er uns „Bug voraus“ hoch auf den fast trockenen Strand spült.

Vielmehr kann es beim Anlanden sehr plötzlich passieren, dass der Kanute:

- kurz bevor er mit seinem Seekajak den Strand erreicht, vom Brecher quer getrieben wird, seitwärts auf den Strand surft, dabei kentert und anschließend von den nachfolgenden Brechern samt seinem Seekajak den Strand hoch und runter gekullert wird, u.U. ohne Aussteigen zu können.
- den Strand „Bug voraus“ erreicht, dann aber – bevor er die Spritzdecke öffnen, aussteigen, den Bugtoggle seines Seekajaks fassen und sein Seekajak hoch ins Trockene ziehen kann – vom nachfolgenden Brecher höher auf den Strand geworfen und anschließend wieder zurück ins Wasser gesogen wird.
- den Strand „Bug voraus“ fast erreicht, dann aber mit seinem Bug sofort im steilen Strand stecken bleibt bzw. von dem ihn überholenden Brecher gekerzt wird und quer treibt bzw. sofort kentert .....

Personenschäden (Hals-, Bein- und Armbruch) und Sachschäden (Paddel-, Steuerblattbruch bei am Heck angehängter Steueranlage) sind dann nicht mehr auszuschließen. Außerdem wird all das Ausrüstungsmaterial, was nur lose in der Sitzluke bzw. auf Deck verstaut ist, vom Meer „verschluckt“, wenn auch meist später irgendwo am Strand wieder „ausgespuckt“. Schließlich wird die Sitzluke des gekenterten Seekajaks mit einem Wasser & Sand-Gemisch so voll gefüllt sein, so dass die Helfer am Strand ihre Mühe haben werden, das nunmehr um über 200 kg schwerere Seekajak hoch ins Trockene zu schleppen.

### Wie bieten wir „Landhilfe“ an?

Nun, wir winken gezielt einen Mitpaddler draußen auf dem Wasser heran, geben ihm – je nach Seegang – ein Zeichen, wann er seinen Anlandevorgang beginnen soll, und warten dann genau den Moment ab, an dem es sich anbietet, den Bugtoggle seines Seekajaks zu ergreifen und das Seekajak – samt Kanute – etwas hoch Richtung trockenem Strand zu ziehen. Dabei müssen wir die ganze Zeit darauf achten, dass ein Brecher das Seekajak nicht zurück ins Wasser saugt. Und sollte das Seekajak jedoch beim Anlanden quer schlagen,

müssen wir aufpassen, dass es nicht zwischen uns und den Brechern treibt; anderenfalls könnte der nächste Brecher das Seekajak auf unsere Beine spülen. Knochenbrüche sind dann nicht mehr auszuschließen. Wir dürfen uns also nur am Bug oder Heck des zu bergenden Seekajaks aufhalten. Verfügt das Seekajak jedoch über eine am Heck anmontierte, nicht integrierte Steueranlage, können wir ohne großes Verletzungsrisiko das Seekajak nur dann bergen, wenn wir uns in Höhe des Bugtoggles befinden.

### **Und auf was muss der anlandende Kanute achten?**

Zunächst einmal warten wir in einer mehr oder weniger brandungsfreien Zone auf das Signal zum Anlanden. Dann passen wir den richtigen Brecher ab, wobei wir darauf achten, ob ein Helfer uns signalisiert, wann es am günstigen ist anzulanden.

Rollt Dünung rein, bietet es sich an, abzuwarten, bis die Dünung nicht so hoch aufläuft. Jede 7. Welle soll doch höher bzw. auch niedriger sein!? Manchmal heißt das, 5 bis 10 Minuten zu warten, bis wir den Anlandevorgang einleiten können.

Bei Windsee erleben wir in der Regel nicht solch starke Höhenunterschiede. Folgende Anlandetaktiken bieten sich dann an:

- Wir surfen je nach Höhe und Wucht der Brecher mit einem Brecher so herein, dass wir möglichst genau dann, wenn der Brecher auf den Strand spült, mit unserem Seekajak auch auf den Strand rutschen. Bricht unser Seekajak jedoch kurz vor der Landung aus, können wir versuchen, durch einen Konterschlag bzw. Heck- oder Bugrunderschlag unser Seekajak am Ausbrechen hindern. Meist fehlt einem jedoch die nötige schnelle Reaktion, die erforderliche Kraft bzw. es mangelt an der richtigen Paddeltechnik. Die Folge: Das Seekajak schlägt trotzdem quer und – da wir u.U. noch auf der falschen Seite (Wellenlee) das Paddelblatt im Wasser haben – unser Seekajak stolpert über unser eigenes Paddelblatt, d.h. wir kentern. Wenn wir kein Surfexperte sind, sollten wir also unser Seekajak ruhig ausbrechen lassen, dabei aber nicht vergessen, zum Brecher zu stützen (→ flacher bzw. hoher Stüttschlag).
- Wenn wir unsicher sind, ob es uns gelingen wird, beim Quertreiben unseres Seekajaks rechtzeitig zum Brecher hin zu stützen, können wir auch versuchen, statt direkt im rechten Winkel etwas schräg Richtung Strand zu surfen. Dann sehen wir nämlich auf unserer zum Strand etwas abgewandten Seite den Brecher sich langsam nähern und können so gezielter & schneller stützen. Wir surfen wohl dann seitwärts Richtung Strand, aber das ist nicht weiter schlimm; wenn dort am Strand einer unserer Mitpaddler bereit steht, um uns samt Seekajak hinauf auf den weniger nassen Strand zu ziehen.
- Es ist eigentlich reizvoll, auf der Frontseite eines Brechers Richtung Strand zu surfen. Erscheinen uns jedoch die Brecher zu hoch und haben wir den Eindruck, dass der anrollende Brecher uns unkontrolliert ins Surfen bringen oder „kerzen“ lassen könnte, bietet es sich auch an, mit kräftigen Bremsschlägen dazu beizutragen, dass der Brecher uns überholt, ohne uns mitzunehmen (= Surfen). Auf der Rückseite eines solchen Brechers versuchen wir dann, wieder Tempo aufzunehmen, und zwar so, dass wir mit dem nächsten Brecher auf den Strand gespült werden.
- Es gibt auch die Empfehlung in bestimmten Situationen rückwärts anzulanden, da das uns ermöglicht, die einlaufenden Brecher besser zu beobachten. Notfalls könnten wir dann kurzzeitig versuchen, nochmals gegen einen solchen Brecher anzupaddeln. Aber woher nehmen wir dann die Kraft und wie kommen wir auf Tempo, um zum Schluss den Strand hochzusurfen? Außerdem ist so etwas nur ratsam, wenn das Seekajak über keine angehängte Steueranlage verfügt, da diese beim möglichen Kerzen im Strandbereich abbrechen bzw. die „Landhilfe“ durch einen Kameraden sehr erschweren könnte.

Übrigens, am idealsten sind Brandungsbedingungen, und zwar sowohl beim Anlanden, als auch beim Starten, bei denen dank einer vorgelagerten Sandbank die Brecher höchstens bis 10-15 m an den Strand heran reichen. Hier gilt es allein, die Brandungszone ohne Kenterung zu meistern. Wie wir durch die Brandung kommen - ob surfend, paddelnd oder treibend, ob vorwärts, seitwärts oder rückwärts -, ist eine Option, für die sich jeder einzelne Kanute selber je nach seinen Fähigkeiten & Wünschen entscheiden kann.

Er sollte dabei nur nicht kentern; denn wo es brandet, ist es meistens flacher und wo es flach ist, da kann ein „Kenterbruder“ sich den Kopf stoßen, egal ob er nun in seinem Seekajak sitzen bleibt oder neben ihm treibt. Zusätzlich kann die Gefahr bestehen, dass ein Brecher den „Kenterbruder“ auf sein Seekajak bzw. das Seekajak auf den „Kenterbruder“ schmeißt. Auch dann sind Verletzungen nicht mehr auszuschließen!

## 7) Brandungsübungen im Flachwasser-Hallenbad

(siehe: [www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/130320.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/130320.html) bzw. <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7615>)

**Text:** Udo Beier

-----

### 10.03.2013 **Geschafft! Freya Hoffmeister hat den Panamakanal erreicht** (417. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

Gratulation **Freya!** Nach insgesamt 8.668 zurückgelegten Seemeilen (= 13.955 Kilometern) hat sie nun endlich nach Kap Horn den nächsten großen Meilenstein erreicht, nämlich Panama-City:

<http://maps.google.com/?q=08.9381,-79.5560>

Sie hat es jetzt nicht mehr weit bis zum ersten Schleusentor des Panamakanals, an das sie hoffentlich nur noch „klopfen“ muss, um hereingelassen zu werden!?

Seit ihrem Start am 30. August 2011 in Buenos Aires sind nun schon 417. Fahrtentage vergangen (zwei Heimaturlaube nicht mit eingerechnet). Davon ist **Freya** insgesamt 292. Tage gepaddelt; denn nicht immer waren die Gewässerbedingungen vor Ort so günstig, dass sie starten konnte. Außerdem dauerten auch die Grenzformalitäten (hier: Ab- und Anmelden) etwas länger. Das kann sich summieren, wenn man bedenkt, dass sie entlang der argentinischen, chilenischen, peruanischen, equadorianischen, kolumbischen und schließlich auch der panamesischen Küste gepaddelt ist.

Jeder einzelne Fahrtentag hatte seine besonderen Reize gehabt. Nicht nur die Naturgewalten Wind & Seegang hinterließen ihre Eindrücke, sondern auch Landschaft & Leute und Fauna & Flora. Das trifft auch für die letzten 4 Fahrtentage zu:

- Am 413. Fahrtentag entschloss sie sich nämlich, nicht mehr weiter entlang der panamesischen Küste Richtung Panama-City zu paddeln. Vielmehr wählte sie den kürzeren Weg über das „Archipélago de las Perlas“. Ein Weg, der wegen seiner Passage 50 km hinaus aufs offene Meer recht anspruchsvoll, aber dafür nicht so „gefährlich“ ist, wie jene Passagen dicht entlang der undurchdringlichen „Dschungelküste“. Bei der 43 km langen Querung hinaus zum Archipélago erlebte sie ein Naturschauspiel, das wir – wenn überhaupt – nur vom TV her kennen: Über Stunden wurde sie von hunderten von Rochen begleitet ... mehr fliegend als schwimmend.
- Und bei der knapp 15 Stunden dauernden Rücktour am 417. Fahrtentag ans 69 km entfernt liegende panamesische Festland geriet sie die letzten 3 Stunden vor Panama-City in totale Dunkelheit. Zu sehen waren nur noch Lichterpunkte ... die von Schiffen, Booten, Leuchttürmen & -tonnen, Häusern und Autos kamen ... und **Freya** dazwischen als „Glühwürmchen“, ausgerüstet mit einer rot leuchtenden Stirnlampe,

einem grün schimmernden Leuchtstab auf ihrem Rücken und einem weiß aufblitzenden Stroboskop-Licht für den Notfall.

Wie geht es weiter? Eine Genehmigung, den 82 km langen Panama-Kanal – zumindest außerhalb der drei riesigen Schleusen – zu bepaddeln, hat sie noch nicht erhalten ... und dann liegen vor ihr „nur noch“ ca. 3.100 km bis nach Georgetown (Guayana), dem Ziel ihrer 2. Etappe rum um Südamerika. Der stets mindestens mit 4 – 5 Bft. gegenan wehende Passatwind wartet schon auf **Freya**. Ob sie ihr Durchschnittstempo von 5 km/h halten kann?

**Text:** U.Beier

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

-----

### 09.03.2013 **Fridel Meyer – ein “Stück” Kanugeschichte (Geschichte)**

Zumindest die engagierten Küstenkanuwanderinnen und –wanderer unter uns müssten eigentlich **Fridel Meyer**, dieses „Teufelsweib“ aus Kitzingen/Main, kennen. Ist sie doch vom Main aus gestartet und über Rhein, Ärmelkanal und Themse bis nach London gepaddelt und ein Jahr später weiter von London fast die ganze englische Ostküste hoch bis kurz vor Aberdeen. Und wenn sie nicht bei einer dazwischen eingelegten Spritztour mit dem Auto krankenhausreif verunfallt wäre, hätte sie es sicherlich noch weiter geschafft und im Folgejahr vielleicht auch ganz rum um England bzw. Großbritannien. Das alles unternahm Fridel Meyer (1908-1982) in den Jahren 1932 und 1933, und zwar in einem etwas ältlichen Faltboot mit dem Namen „Stella Maris“ samt Hund, wobei sie bei der Tour ab London von Land aus von ihrem Ehemann begleitet wurde... im Pferdewagen.

Im us-amerikanischen SEA KAYAKER (1989, No.4, S.10-17) berichteten **W.White/L.Daniel** sehr ausführlich über

#### „Fridel“

Jetzt ist auch von **Thomas Theisinger** anlässlich einer mehrteiligen Serie über „Kanufrauen“ in KANU-SPORT ein Beitrag über Deutschlands erste (??) Langstrecken-Küstenkanuwanderin erschienen:

#### „Fraulein Fridel Meyer – Im Faltboot um England“

Es ist schon interessant zu erfahren, mit welchem Selbstbewusstsein, welcher Beharrlichkeit, welcher Lockerheit, welcher Einstellung und welcher Ausrüstung **Fridel Meyer** ihre Tourenpläne in die Tat umsetzte.

**Zusammenfassung:** U.B.

**Quelle:** KANU-SPORT, 2013, Heft 3, S.34-39 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

-----

### 08.03.2013 **Colombia passé: Freya Hoffmeister nähert sich dem Panama-Kanal** (387. - 413. Fahrtentag) (Revier/Ausland)

Nach Ecuador (14.01.-7.02.13 = 851 km) hat **Freya Hoffmeister** nun auch Kolumbien hinter sich gelassen (7.02.-27.02.13 = 660 km). 21 Tage hat sie dafür benötigt, von denen sie 14 Tage gepaddelt ist (= 67%). An ihren Paddeltagen hat sie durchschnittlich 47 km/Tag zurückgelegt und ist dabei durchschnittlich mit 5,7 km/h (ohne Landgang, aber mit Pausen auf dem Wasser) vorangekommen.

Die Passage entlang der kolumbianischen Küste hatte schon ihren besonderen „Charme“. Zum einen erlebte sie bereits an ihrem zweiten Tag in Kolumbien in der kleinen Hafenstadt Tumaco einen Karnevalsumzug:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection2Stage12Colombia1EsmeraldasBoarderColombiaPanama?noredirect=1#5843399030461823170>

... und zwar auf Booten und zum anderen unterwarf sie sich einem „24-Stunden-rundum-Begleitschutz“ durch die Coastguard

Das mit dem Begleitschutz war für sie eigentlich nichts Neues; denn schon in Ecuador wurde sie von der ecuadorianischen Navy bzw. Coastguard fast jeden Tag zumindest für jeweils einige Stunden begleitet und von den 24 Nächten verbrachte sie zu ihrem eigenen Schutz 14 Nächte auf einem Gelände, zu dem nur die Navy Zutritt hatte.

Nun aber erfuhr **Freya** in Kolumbien die „totale“ Steigerung eines solchen Begleitschutzes. Alle 21 Übernachtungen fanden unter dem Schutz der Navy statt, 10 Übernachtungen davon erfolgten auf einem offenen Motorboot der Coastguard ... und wenn sie mit ihrem Seekajak unterwegs war, wurde sie von der Coastguard aus der Ferne beobachtet & bewacht.

*„Stillstand ist Rückschritt!“*. Dies könnte **Freya's** Leitspruch sein. Kolumbien ist passé! Seit dem 27.02.13 paddelt sie entlang der Küste Panamas. Ca. 310 km sind es noch bis zum Panama-Kanal, 120 km davon hat sie schon wieder hinter sich gebracht (4.03.13). Die panamesische Navy („Aeronaval“) bzw. Polizei („Senafrent“) hat wohl die Rundum-Bewachung gelockert, aber dennoch kümmerte sie sich bislang täglich um **Freya**.

Z.B. am 1.03.13, ihrem 409. Fahrtentag, ließ man sie „unbeaufsichtigt“ Strecke paddeln und empfahl ihr einen Strand in der Nähe einer Siedlung mit Navy-Station, wo es nicht so gefährlich sein sollte. Freya entschied sich jedoch dazu, schon einige Strände vorher mitten in der unberührten „Botanik“ anzulanden und zu übernachten. Spät am Nachmittag tauchte dann jedoch ein mit 5 Mann besetztes „Senafrent“-Boot auf. Man entdeckte sie und gab ihr Zeichen, die darauf hindeuteten, dass sie weiterpaddeln sollte. Freya genoss aber die Abgeschiedenheit & Ruhe ihres Biwakplatzes und machte keine Anstalten, Zelt & Gepäck wieder einzupacken und durch die Brandung hinaus zu paddeln. Da ihre Bewacher sich wohl nicht trauten, mit ihrem Boot durch die Brandung an den Strand zu fahren, wurden zwei Polizisten an Land geschickt, die es auch schwimmend erreichten. Doch auch sie konnten Freya nicht dazu veranlassen, ihr Lager abzurechen und weiter zu paddeln. Also schwammen die beiden wieder durch die Brandung zurück zu ihrem Boot, das sie mit Mühe erreichten. Aber ihre Bewacher waren wohl genauso „dickköpfig“ wie **Freya**, Zumindest tauchte um Mitternacht ein kleiner Trupp Soldaten mit „Fährtenleser“ auf, setzten sich neben Freya's Zelt und bewachten sie laut unterhaltend und Zigaretten qualmend bis zu ihrem Start kurz nach Sonnenaufgang.

Am 4.03.13 trennten **Freya** nur noch ca. 190 km von der Einfahrt in den Panama-Kanal ... sofern sie plant, mehr oder weniger dicht entlang der panamanesischen Küste zu paddeln. Würde sie jedoch den Sprung über das „Archipélago de las Perlas“ wagen:

→ <http://maps.google.de/maps?ll=8.5123168,-79.011719&z=9&t=h&hl=de>

wären es nur noch ca. 165 km inkl. zwei Querung über das offene Meer, wobei die eine ca. 50 km lang ist und die andere ca. 65 km. D.h. in 3 Paddeltagen könnte sie schon an die Schleusentore des Panama-Kanals „klopfen“ und um Einlass bitten. Wer **Freya** kennt, ahnt, für welche Route sie sich entschieden hat, nämlich für die kürzere Inselroute.

Bei der Querung hinüber zum Archipélago am 5.03.13, ihrem 413. Fahrtentag wurde ihr jedoch nichts geschenkt. Schon am späten Vormittag kippte die Tide und sie musste gegen

den Strom anpaddeln. Außerdem nahm der Wind zu und blies mit bis zu 5 Bft. von vorn. Zeitweise kam **Freya** bei einer Strom- & Windabdrift von bis zu 45° nur noch mit 2-3 km/h vorankam. Es blieb ihr daher nichts Anderes übrig, als eine Kursänderung vorzunehmen. Statt die 50 km von ihrem Startort entfernt liegende Isla San Telmo steuerte sie die weit draußen vor dem Archipelago liegende unbewohnten Isla Galera an. Nach 43 km und 9:35 Std. konnte sie schließlich die kleine Insel betreten. Früh genug, um für die Weiterfahrt am nächsten Tag wieder fit zu sein!

**Freya** ist jetzt am 5.03.13 theoretisch nur noch 2 Paddeltage vom Panama-Kanal entfernt. Es hängt nun wohl ganz allein vom Wetter ab, ob sie das auch in dieser Zeit schaffen wird.

**Text:** U.Beier

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

<http://freyahoffmeister.com/2013/03/04/fri-0103-2013-day-409/> (Fahrtag #409)

<http://freyahoffmeister.com/2013/03/08/tue-0503-2013-day-413/> (Fahrtag #413)

-----

20.02.2013 „**Eiskanuwandern**“ rund **Ellesmere Island** (Kanada) (Revier/Ausland)

In KANU-MAGAZIN werden in dem Beitrag:

**“Walk on the wild side. Mit Kajak und Ski um Ellesmere Island”**

**Jon Turk** (67) & **Erik Boomer** (27) von **Y.Rhode** & **J.Rohn** interviewt. Berichtet wird über die erste Umrundung der in der kanadischen Arktis, nur 770 km vom Nordpol entfernt liegenden Ellesmere Island. Insgesamt wurde eine Strecke von 2.400 km zurückgelegt, davon die Hälfte zu Fuß mit den PE-Seekajaks im Schlepp. Insgesamt benötigten sie dafür 104 Tage, 44 Tage davon saß sie in ihren Booten.

Unterwegs konnten sie nur ein einziges Mal ihre Verpflegung auffüllen, und zwar an einem eigens für sie per Flugzeug angelegten Verpflegungsdepot. Danach wog jedes einzelne Kajak max. 135 kg. Die Kajaks waren randvoll gefüllt, selbst die Sitzluke war voll Verpflegung, sodass sie beim Paddeln eine Zeit lang ihre Beine auf Deck lagern mussten.

Ihr Speiseplan sah wie folgt aus:

- morgens: Müsli, Kokosflocken und Olivenöl;
- mittags: Schokolade und Nüsse,
- abends: Humus, Couscous, getrocknete Bohnen und Olivenöl.

17 Tag steckten sie im Eis fest und warteten auf „Tauwetter“, um dann mit ihren Kajaks richtig Strecke zu paddeln.

Gefahren lauerten immer mal wieder und überall, z.B. im Eis einzubrechen, vom Eis zerquetscht zu werden, von Eisschollen ins Wasser abzurutschen; von Eisbären zerfetzt zu werden (1x wurden sie von 5 Eisbären aus dem Schlaf geweckt; an die 10x mussten sie ernsthaft Eisbären verscheuchen; 10 Tage hintereinander begegneten sie jeden Tag mindestens einen Eisbären, 1x stießen sie an einem Tag auf 9 aggressive Eisbären) bzw. von Walrössern gekentert zu werden (1x tauchte plötzlich dicht neben Jon ein Walross auf und kippte ihn fast um). Ihr Gewehr brauchten sie aber niemals einzusetzen. Ach ja, 1x versagte der eigene Körper, zum Glück nach dem die Umrundung erfolgreich abgeschlossen war. Jon konnte seit 36 Stunden kein Wasser lassen und wurde per Flugzeug abgeholt und ins Krankenhaus geflogen.

Wenn es interessiert, auf was für Eisbedingungen man bei einer solchen Tour treffen kann und wie man kritische Situationen – manchmal nur mit Glück - beherrschen kann, der möge den von **Jon Turk** im SEA KAYAKER veröffentlichten Beitrag:

**„Ice: Navigating a Frozen and Unpredictable Landscape“** (8 Fotos)

➔ <http://www.seakayakermag.com/2012/Jun12/ice.htm>

lesen.

**Text:** U.Beier

**Quelle:**

KANU-MAGAZIN, Nr. 1/13, S.74 – 80 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

SEA KAYAKER, April 2012, S.49-54 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link:** [www.jonturk.net](http://www.jonturk.net)

-----