

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 44/14)

(Aktuelle Infos: 1.09. – 30.11.14)

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

30.11.2014 Südküste Kretas (Griechenland) (Revier/Ausland)
28.11.2014 Freya Hoffmeister: Retour-Tour abgeschlossen (Geschichte)
(669.-700. Fahrtentag) (25.10.-25.11.14)
27.11.2014 Mendocino (Pazifik/Kalifornien/USA) (Revier/Ausland)
23.11.2014 Seekajak-Schlepp-Varianten (Ausbildung)
18.11.2014 Nordkoster – Hamburgsund (Westschwedische Schärenküste) (Revier/Ausland)
13.11.2014 Gezeitenkunde (Ausbildung)
12.11.2014 Business as usual: Freya bei der „Arbeit“ (Geschichte)
(669. – 686. Fahrtentag) (25.10.-11.11.14)
10.11.2014 Rückblick: Auf los geht's los (Freyas zweiter Kontinent) (Geschichte)
(1.-8. Fahrtentag) (20.8.-6.9.11))
09.11.2014 Südmale-Atoll (Malediven) (Revier/Ausland)
06.11.2014 Westschottische Küste (Revier/Ausland)
03.11.2014 Bomb Proof Roll: Na, Freya, gibt's denn so was? (Geschichte)
(672. + 677. Fahrtentag) (28.10. / 2.11.14)
25.10.2014 Küstenkurse 2015 (Ausbildung)
24.10.2014 Gezeiten: Wasserstands- & Strömungsdaten (Ausbildung)
20.10.2014 „Mut zur Lücke!“ - Freya again on Tour (Etappe #4) (Geschichte)
(669. Fahrtentag) (20.10.14)
17.10.2014 Wasserstandsberechnungen: Beispiel Neßmesiel (Ausbildung)
16.10.2014 Deutsche Bucht: Tourenvorschläge (Revier/Inland)
14.10.2014 Einweisungsfahrten Nordsee: Hausaufgaben (Ausbildung)
10.10.2014 Dänische Südsee (Revier/Ausland)
09.10.2014 Fahrtenberichte: Wie & Was? (Literatur/Links)
17.09.2014 Verschollen am Nordkap (Abenteuer)
14.09.2014 Blaues Band von Schweden (Revier/Ausland)
08.09.2014 Seekajaks: Geht's noch kürzer? (Ausrüstung)
Link-Liste: Küstenkanuwandern (1.12.14)

30.11.2014 **Kreta** (Griechenland) (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN, Nr. 4/11, S.34-39, berichtet **Christian Zicke** in dem Beitrag:

„Traumziel Kreta“

über eine 7-tägige und ca. 115 km lange Tour im Oktober entlang der Südküste Kretas:

Tag 1: Chania (Fährhafen) – Paleochora (ca. 80 km mit Auto)

Tag 2: Paleochora – Sougia (ca. 20 km)

Option: Wanderung durch die Agia Irini-Schlucht!

Tag 3: Sougia – Agia Roumeli (Ende der Samaria Schlucht)– Loutro (ca. 30 km)

Tag 4: Loutro – Chora Faktion – “Greco Paralia” (ca. 25 km)

Tag 5: Greco Paralia – Plakias (ca. 10 km)

Tag 6: Ruhetag

Tag 7: Plakias – Preveli-Beach (ca. 10 km)

Tag 8: Preveli-Beach – Agia Galini (ca. 20 km)

Tag 9: Zurück zum Auto per Bus (9 Std. mit 2x Umsteigen)

Tag 10: Fährfahrt Richtung Türkei

Das war übrigens seiner zweiter Versuch, entlang der kretischen Küste zu paddeln. Der erste Versuch scheiterte, weil er hoffte, vor Ort seetüchtige Kajaks mieten zu können, was jedoch nicht möglich war, da alle Kajaks ausgebucht waren.

Beim zweiten Versuch klappt es dann, letztlich weil er mit dem Auto anreiste, und zwar auf der Durchreise von Deutschland via Straße nach Piräus (Griechenland) und dann via Fährschiff über Kreta und schließlich weiter nach Antalya (Türkei).

Der 6-seitige Beitrag enthält, 8 Fotos, umfangreiche Kurz-Infos und eine große Kartenskizze, auf der jedoch nur der Startort eingetragen ist. Es lohnt sich deshalb, sich über GOOGLE-EARTH langsam von Paleochora nach Agia Galini „vorzuarbeiten“.

Text: U.Beier

Links:

Heinermann, Markus: **Solopaddeltour mit einem Faltboot an der Südküste Kretas**

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

Öllinger, E.: **Paddeltour Kreta Südküste** (mit Luftboot „Grabner Explorer 1+2“)

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

Jepsen, J.: **Reif für die Insel? – Kreta**, aus: Yacht 21/07, S.24-31 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071002_b.html

Beier, U.: **Meltemi - ein griechisch-türkischer Sommerwind**

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

28.11.214 **Freya Hoffmeister: Retour-Tour abgeschlossen** (Geschichte)

Schlussendlich hat **Freya Hoffmeister** es doch noch geschafft!?

Foto: Selfie

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086340381392409922?banner=pwa&pid=6086340381392409922&oid=112133179186774955122>

Erinnern wir uns. Am 20.10.14 war es soweit. Freya kehrte aus ihrem Heimaturlaub zurück und wollte ihre 4. und letzte (!?) Etappe rund Südamerika genau dort starten, wo sie am 27.04.14 ihre 3. Etappe beendet hatte, nämlich auf der Brandungsseite nahe Travosa (Humberto de Campos / Sao Louis / Nord-Ost-Küste Brasiliens). Von dort aus wollte sie über Fortaleza bis zum Nord-Ost-Ende Brasiliens und dann weiter über Natale nach Recife paddeln (ca. 1.400 km), bevor es dann endgültig Richtung Süd-West bis nach Buenos Aires (ca. 4.000 km) gehen sollte.

Aber die Gewässerbedingungen in der Nähe von Travosa waren so hart und die Windprognose so schlecht, dass sich Freya entschloss, auf dem Landweg, quasi „per Anhalter“, die Strecke bis Recife zurückzulegen. Ca. 1.400 Paddelkilometer hätten ihr jedoch dann gefehlt, um die Umrundung Südamerikas komplett zu machen. Freya nahm das anfangs in Kauf. Doch dann auf der Autofahrt ca. 1.000 km quer durchs Land hinüber nach Recife entschied sie sich dazu, diese Strecke doch noch zu paddeln, und zwar retour, also in

umgekehrter Richtung dafür aber überwiegend mit dem Wind und mit der Strömung statt gegenan!

4. Etappe: 669. – 700. Fahrtentag

Gedacht, geplant, ausgeführt! Am 25.10.14 startete Freya in Recife, um nun den ca. 1.400 km langen Abschnitt entgegen dem Uhrzeigersinn zu runden:

- Zunächst paddelte Freya vom 25.10. - 2.11.14 von Recife mit Kurs Richtung NO bis zum Nord-Ost-Ende Brasiliens: 391 km in 8½ Paddeltagen (49 km/Tag) zzgl. 1 Ruhetag);
- dann ging es vom 2.11.14 - 11.11.14 mit Kurs NW bis nach Fortaleza: 391 km in 9½ Paddeltagen (43 km/Tag);
- schließlich fuhr sie nach 3 Ruhetagen am 15.11. weiter mit Kurs NW-W und erreichte am 25.11.14, ihrem 700. Fahrtentag rund Südamerika, Tutoia: 494 km in 11 Tagen (45 km/Tag).

Jetzt fehlten Freya nur noch ca. 130 km bis zu jenem Strandabschnitt nahe Travosa, wo sie ihre 3. Etappe beendet hatte. Aber es ging nichts mehr. Der Wind nahm zu und wehte beständig mit 6-7 Bft. (27 Knoten). Entsprechend schwierig wurden die vor Ort herrschenden Gewässerbedingungen.

Schüsselstelle

Schon am 24.11.14, ihrem 699. Fahrtentag, hatte sie auf der Strecke von Pedra do Sal bis zur Isla da Cabeça de Porco mit dem Wind – auch wenn er von achtern kam – und dem dazugehörigen Seegang zu kämpfen:

Freyas Blog: <http://freyahoffmeister.com/2014/11/26/mon-2411-2014-day-699/>

Kartenskizze: → [GoogleEarth > Tutoia](#)

Foto: Gewässerbedingungen vor Pedra do Sal

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086340559662415714?banner=pwa&pid=6086340559662415714&oid=112133179186774955122>

Foto: Übernachtungsgelegenheit bei Pedra do Sal – schattig aber unromantisch

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086340946010224546?banner=pwa&pid=6086340946010224546&oid=112133179186774955122>

Sie legte wohl innerhalb von 11 Std. 57,4 km zurück, aber diese zählten wohl zu ihren härtesten Kilometern. 3x kenterte sie. Das erste Mal geschah es noch draußen vor der Küste auf einer ca. 12 km langen Brandungspassage, als ein Kaventsmann sie umschiss. Aber die Rolle klappte sofort. Daraufhin suchte sie den Küstenstreifen auf in der Hoffnung, dass es möglich war, zwischen Strand und Brandungszone genügend tiefes Wasser zum Paddeln zu finden. Aber auch dort erwischten sie zwei „vagabundierende“ Brecher, also Brecher, die die davor liegenden Untiefen „überrollten“ und endgültig erst am Strand brachen. Beide Male kenterte sie, wurde ins Flache getrieben und musste aussteigen. Ab dann begann eine ca. 20 km lange Quälerei. Freya hangelte sich, mal paddelnd, mal treidelnd, mal über den Strand ziehend von einer Flachwasserstelle zur nächsten:

Foto: Lieber treideln statt stranden

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086341026363707330?banner=pwa&pid=6086341026363707330&oid=112133179186774955122>

Die dicht rechts neben ihr hoch aufbäumenden und anschließend mit lautem Getöse brechenden Wellen machten ihr deutlich, dass das Vorankommen draußen in der Brandung nicht weniger qualvoll sein würde. Endlich nach ca. 36 km erreichte sie ein bei Niedrigwasser trockenfallendes Gebiet, bestehend aus über neun Mangroven-Inseln. Dort flüchtete sie ca. 23 km hinein und dort übernachtete sie auch ... auf einer kleinen, nur wenig Quadratmeter großer Fläche, die vom Hochwasser gerade so verschont wurde.

Foto: Auf der Suche nach einer Zeltmöglichkeit -Mangroven bis über den Horizont hinaus
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086341331574647858?banner=pwa&pid=6086341331574647858&oid=112133179186774955122>

Wie geht es nun weiter?

Freya verfügt über einen starken Willen und ihr „Ehrgeiz“ scheint schier grenzenlos zu sein. Aber Freya ist letztlich so vernünftig, dass sie – Ehrgeiz hin, Ehrgeiz her – nicht bereit ist, ihr Leben aufs Spiel zu setzen. Das hat sie bislang jeden Tag bewiesen denn sonst wäre sie schon längst Opfer ihres eigenen Ehrgeizes geworden. Gelegenheiten dafür gab es ja zuhauf! Bislang konnte sie aber stets die auf sie zukommenden Gefahren umpaddeln, aussitzen oder sonst wie austricksen. Vielfach war sie auch auf die Hilfe Dritter angewiesen, z.B. einheimische Fischersleute, die sie bei der Querung der pazifischen Brandungszone halfen, oder die Leute von der Coast Guard bzw. Navy, die ihr ab und an eine sichere Übernachtungsmöglichkeit boten. Dieses Mal ist es das erste Mal, dass Freya Gefahren nur entkommen kann, indem sie sie „umfährt“, also den Landweg nutzt. Die Folge: Am Ende ihrer Südamerikaumrundung werden ihr wohl ca. 130 km Küstenabschnitt fehlen.

Ist das weiter schlimm? Nun, ich sehe das als den Preis an, den Freya bereitwillig zahlt, weil sie vernünftig ist! oder ist sie nach:

- nach insgesamt **22.078 südamerikanischen Paddel-Kilometern**,
- die sie in insgesamt **498 Paddeltagen (→Ø 44 km/Paddeltag)**
- bzw. **4.593 Stunden (→ Ø 4,8 km/h)** zurückgelegt hat,

einfach nur müde & ausgebrannt und will schlussendlich diesen von Sturm & Brandung geprägten Küstenabschnitt Brasiliens hinter sich lassen, um die nächsten und letzten 4.000 km bis nach Buenos Aires in Angriff zu nehmen?

Das ist verständlich, zumal Freya seit dem 15.03.13, als sie an ihrem 423. Fahrtentag erstmals nach Überwindung des Panama-Kanals ihr Seekajak in die karibische See einsetzte und seitdem fast nur noch gegen den Wind und gegen die Strömung paddelte, von der Schlusspassage entlang der Süd-Ost-Küste Brasiliens träumt; denn erst zwischen Recife und Buenos Aires kann sie wieder mit Wind & Strömung von achtern rechnen! Es ist zu hoffen, dass das Wetter ihr wohl gesonnen sein wird!

Windprognose: Süd-Ost-Küste Brasiliens (Recife – Rio de Janeiro)
<http://www.windfinder.com/weather-maps/forecast/#5/-15.835/-34.585>

Text: Udo Beier

Weitere Fotos von Freya:

„Transportgemeinschaft“ (22.11.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086339849297153330?banner=pwa&pid=6086339849297153330&oid=112133179186774955122>

„Privatquartier“ (22.11.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086340047990984818?banner=pwa&pid=6086340047990984818&oid=112133179186774955122>

Wie auf den Seychellen? (23.11.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6086340042400295650?banner=pwa&pid=6086340042400295650&oid=112133179186774955122>

27.11.2014 **Mendocino (Pazifik/Kalifornien/USA)** (Revier/Ausland)

„**Rough Water Kayaker**“ gibt es wohl nicht nur in Norwegen:

<http://vimeo.com/108124009> (Neptun Kajakk AS) (N)

sondern auch an der Pazifikküste Kaliforniens:

www.youtube.com/watch?v=uDn1kVSNwYk (Neptunes Rangers) (USA)

Ja, das ist eine Dimension des Küstenpaddelns, die uns deutschen Küstenkanuwanderern recht fremd, wenn nicht sogar völlig unbekannt ist. Aber das spricht nicht gegen die deutsche Seekajakerszene; denn wenn unsere Küsten nicht aus Sand bzw. Watt, sondern aus Felsenvorsprüngen beständen, dann würden sicherlich auch wir „German Kayaker“ uns ganuso dort vor, hinter und zwischen den in der Brandung herausragenden Felsen „tummeln“, wie es die Norweger oder Kalifornier z.B. in den beiden Videos tun.

Aber zugestanden, die meisten der gezeigten Kayaker saßen in WW-Kajaks (sicherlich aus PE), aber Seekajaks waren auch zu sehen, und zwar voll in Action bei den höchsten Gewässerschwierigkeiten (=> SSG VI)!

Text: U.Beier

23.11.2014 **Seekajak-Schlepp-Varianten** (Ausbildung)

Es gibt die verschiedensten Gründe, unterwegs auf Küstentour einen Mitpaddler bzw. eine Mitpaddlerin zu schleppen:

- Leistungsabfall (z.B. Krankheit, mangelnde Kondition, Angst),
- Materialschaden (z.B. beschädigte Steueranlage/Skeg/Paddel/Sitz; Loch im Rumpf),
- Materialmängel (z.B. undichte Spritzdecke/Lukendeckel, nicht funktionierende Lenzpumpe),
- Wetterverschlechterung (z.B. starker Gegenwind, rauer Seegang, dichter Nebel),
- „Gefahr in Verzug“ (Verhinderung, dass ein z.B. wegen Kenterung bzw. Wassereintrich nicht mehr manövrierbares Kajak auf ein Hindernis bzw. Untiefen treibt),
- Fehlplanung (z.B. falsch berechneter Tidenstrom, fehlerhafte Streckenplanung; zu optimistische Einschätzung der Gewässerbedingungen; nahende Dämmerung).

Genau der letzte Grund veranlasste z.B. **Freya Hoffmeister** im November 2012 an ihrem 328. Fahrtentag rund Südamerika, sich von ihrem Gefährten **Peter Unold** auf den letzten 15 km einer 69 km langen Tagesetappe entlang der peruanischen Pazifik-Küste schleppen zu lassen, um noch vor Einbruch der Dunkelheit den weit und breit einzig möglichen Anlandeplatz zu erreichen:

www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/121118.html

Schlepp-Varianten

Freya & Peter hatten keine andere Wahl und entschlossen sich, mit Hilfe des:

- „Solo-Schlepp“

ihr Tempo zu steigern. Beim „Solo-Schlepp“ kommt eine ca. 10-15 m langen Schleppleine (ca. 10-15 m Leine (schwimmbar; Ø 10 mm); oder ca. 8-10 m Elastikleine (Ø 4-5 mm)) zum Einsatz, mit der die schwächere Person von einer stärkeren Person geschleppt wird. Hierbei handelt es sich um jene Schleppmethode, die am stärksten anstrengt (sofern die schwächere Person nicht mehr mitpaddeln kann), aber die am einfachsten auszuführen ist; denn es kann sich im rauen Seegang nur eine Schleppleine verheddern (z.B. an der Steueranlage, am Hecktoggle bzw. am Gepäck, welches auf dem Achterdeck lagert). Sie eignet sich daher eher für nicht zu lange Schlepppassagen und macht eigentlich einen steten Austausch der schleppenden Person erforderlich.

Befinden sich in einer Paddelgruppe zwei starke Personen, die in Einer-Kajaks paddeln, bietet sich entweder der:

- „V-Schlepp“

an, bei dem die beiden Personen nebeneinander paddelnd gleichzeitig die schwächere Person schleppen. Vorteilhaft ist es hierbei, dass die Last von zwei Personen getragen wird. Nachteilig an dieser Schleppmethode ist jedoch zum einen die Koordination der beiden schleppenden Personen im rauen Seegang (hier: den richtigen Abstand zueinander halten, d.h. nicht zu weit auseinander paddeln bzw. nicht einzeln vorpreschen und den anderen weit hinter sich lassen) und zum anderen das Problem, dass Skeg-Kajaks desto schwerer auf Kurs zu halten sind, je weiter das „V“ auseinandergeht. Übrigens, dieses Koordinationsproblem verstärkt sich, wenn die beiden schleppenden Personen über unterschiedlich lange Schleppleinen verfügen, was im Allgemeinen die Regel ist.

Insbesondere bei unterschiedlich langen Schleppleinen bzw. bei Skeg-Kajaks bietet sich der:

- „Reihen-Schlepp“

an. Hier wird nicht nebeneinander sondern hintereinander geschleppt. D.h. die stärkste Person befestigt – sofern der Seegang das zulässt - ihre Schleppleine am Kajak der zweitstärksten Person und diese befestigt dann ihre Schleppleine schließlich am Kajak der zu schleppenden schwachen Person. Diese Schleppmethode erfordert eine gute Abstimmung zwischen der ersten und zweiten Person, anderenfalls könnte es passieren, dass zum einen die erste Person allein sowohl die zweite und die dritte, schwächere Personen schleppt, und zum anderen, dass die zweite Person z.B. bei einem unfreiwilligen Surf die erste Person überholt und u.U. quer zieht. Während beim „V-Schlepp“ eine der zwei starken Personen sich während des Schleppens kurzzeitig erholen kann, in dem sie sich so weit zurückfallen lässt, dass kein Zug mehr auf ihrer Schleppleine ist, ist das beim „Reihen-Schlepp“ nur bedingt möglich, und dann auch nur für die an erster Stelle liegende Person.

Mehr als zwei Personen sollten beim „aktiven“ Schleppen im Seegang bzw. ab 3-4 Bft. Wind nicht eingesetzt werden. Die Kraftersparnis rechtfertigt nicht die zunehmenden Abstimmungsprobleme, die schließlich darin enden können, dass mindestens eine der vielen Schleppleinen verheddert und einen „Abbruch“ der Schleppaktion mit anschließendem „Neustart“ erforderlich macht.

Eine Ausnahme gibt es jedoch: Wenn die zu schleppende schwächere Person so entkräftet ist, dass für sie Kentergefahr besteht, ist es vorteilhaft, wenn eine weitere Person sich zumindest „passiv“ am Schleppen beteiligt, d.h. mit ihrem Kajak hinüber zur schleppenden Person paddelt, sich längsseits legt, dessen Kajak ergreift (hier: ein Floß/Päckchen bildet), um es zu stabilisieren und so vorm Kentern zu bewahren. Gut, wenn dann beide Kajaks über fest gespannte Rettungshalteleinen verfügen.

Schleppen ohne Schleppleine!?

Nun gibt es Momente, wo eine Person in ihrem Seekajak ohne Einsatz einer üblichen Schleppleine zu „transportieren“ ist, sei es, weil „Gefahr in Verzug“ besteht, da eine z.B. wegen eines Sach- bzw. Körperschadens nicht mehr handlungsfähige Person auf ein Hindernis, in ein befahrenes Fahrwasser bzw. in einen Bereich mit gefährlichem Seegang treibt oder nicht mehr in der Lage ist, sich aufrecht in ihrem Kajak zu halten. Ja, dann muss ein „Päckchen“ gebildet werden, und zwar so, dass die stärkere Person in der Lage ist, mit Paddelschläge dieses Floß aus dem kritischen Bereich zu „transportieren“:

- sog. „Päckchen-Transport“ („Contact-Tow“).

Das kommt insbesondere dann in Frage, wenn eine Zweier-Gruppe unterwegs ist. Kurzzeitig kann aber dieser „Päckchen-Transport“ auch für größere Gruppen in Betracht kommen, und zwar dann solange, bis eine dritte Personen in der Lage ist, das „Päckchen“ mittels „Solo-Schlepp“ zunächst aus der Gefahrenzone und dann später Richtung einer geeigneten Anlandestelle zu schleppen.

Wie ein solcher „Päckchen-Transport“ aussehen kann, dazu gibt es mehrere Vorschläge:

1. Längsseits zum Kajak der schwächeren Person legt Bug-zu-Bug eine stärkere Person mit seinem Kajak an, nimmt eine in Höhe des Kartendecks gelagerte & befestigte 60 – 180 cm lange Befestigungs-Leine (z.B. Elastikleine mit ca. Ø 5 mm) und befestigt das eine Ende am Bugbereich des Kajaks der zu transportierenden Person. Dann paddelt die stärkere Person los, wobei sich der Bug des zu transportierenden Kajaks in Höhe der Hüfte der stärkeren Person befindet. Während des Schleppens hält sich die zu schleppende Person am Schlepper-Kajak (in Höhe des Hecks) so fest, dass beide Kajaks versetzt aber parallel zueinander liegen. Die kurze Befestigungsleine sorgt dafür, dass der Bug des zu transportierenden Kajaks nicht ausbrechen kann. Übrigens, je länger diese Befestigungsleine ist, desto weniger stört das zu transportierende Kajak die stärkere Person beim Paddeln. Wie diese Schleppmethode inkl. die dabei zu verwendende Befestigungs-Leine in der Praxis aussehen könnte, ist dem folgenden Video von **Gordon Brown** zu entnehmen: www.youtube.com/watch?v=1OhowpFVDe8 (2013)
2. Verfügen wird nicht über eine solche kurze, griffbereit gelagerte Befestigungs-Leine, so kann dieses Päckchen in derselben Formation (hier: Bug-zu-Bug Position, jedoch seitlich hintereinander versetzt) vorwärtsgepaddelt werden, wobei die zu transportierende Person sich entweder am Heck bzw. am Bug des „Schlepper-Kajak“ festhält. Dabei müssen wir jedoch damit rechnen, dass mangels Befestigung bzw. wegen eingeschränkter Handlungsfähigkeit der schwächeren Person der Bug des zu transportierenden Kajaks ausschlagen kann und dadurch die stärkere Person nicht nur

am Vorwärtspaddeln, sondern auch am Kurshalten behindert. Deshalb ist der „Päckchen-Transport“ eher nur geeignet, um kürzere Passage zu überwinden.

3. Eine weitere Variante des „Päckchen-Transports“ besteht darin, dass die beiden Päckchen bildenden Kajaks Bug-zu-Heck liegen, und zwar so seitlich versetzt, dass beide Personen Blickkontakt haben. D.h. die schwächere Person hält sich am Bug des Schlepper-Kajaks fest. Ein Nachteil auch dieser Methode ist, dass es der schwächeren Person beim Transport nicht immer gelingt, ihr Kajak parallel zum Schlepper-Kajak zu halten. In einem Video von **Seakayaking.TV** können wir ab der 1:40 Min. sehen, wie dieser „Bug-zu-Heck-Päckchen-Transport“ abläuft:

www.youtube.com/watch?v=SP87sKGaMtE (2012)

Siehe hierzu auch den Beitrag von **A. Matthews**:

www.wavelengthmagazine.com/2010/10sp/10sp_skillset.html

Übrigens, ATLANTIC KAYAK TOURS erläutert in dem Beitrag „**Sea Kayak Towing**“ die verschiedenen Schlepp-Varianten und stellt jede Variante grafisch dar:

<http://kask.org.nz/wp-content/uploads/Towing.pdf> (1998)

Text: Udo Beier

Literatur:

Nehrhoff von Holderberg, B.: (Ab)Schleppen leicht gemacht

Teil 1: Schlepptechniken auf offenen Gewässern, Kajak-Magazin, Nr. 4/13, S.34-37

Teil 2: Schlepplein-Systeme (5+1 Modelle), Kajak-Magazin, Nr. 5/13, S.46-47

18.11.2014 **Nordkoster – Hamburgsund** (Schweden/Schären) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK, Nr. 140/14, S.32-37, berichtet **Britta Seggewiss** in dem Beitrag:

„**Himmlische Fahrt in Schwedens Westschären (24.-31.5.14)**“

über eine 8-tägige Gepäckrundfahrt entlang der westschwedischen Schären:

Tag 1: Grebbestad – Ulsholmen – Klövskär (28 km)

Tag 2: Klövskär – Tjärnö – Stürsö – Klövskär (15 km)

Tag 3: Klövskär – Nordkoster – Ramsholmen (18 km)

Tag 4: Ramsholmen – Rossö – Havstensund – Käften (28 km)

Tag 5: Käften – Grebbestad – Stora Brattholmen (8 km)

Tag 6: Stora Brattholmen – Väderöarna – Stora Haskär – Dannemark (30 km)

Tag 7: Dannemark – Hamburgsund – Stensholmen – Dannholmen – Stora Markholmen – Stora Brattholmen (22 km)

Tag 8: Stora Brattholmen – Grebbestad (4 km)

Der Beitrag enthält 14 Fotos und 1 Kartenskizze (Google Earth-Kopie). Leider fehlen Kurz-Infos zur Tour und folglich auch ein Hinweis, nach welchen Karten navigiert wurde. Empfehlenswert sind hier topografische Karten (1:50.000), z.B. die schwedischen „Terrängkartan“, Nr. 573 und 584.

Zusammenfassung: U.Beier

13.11.2014 **Gezeitenkunde** (Ausbildung)

In KANU-SPORT, Nr. 11/14, S.20-22, bringt **Siegfried Fuß** in dem Beitrag:

„**Ebbe und Flut, Niedrigwasser und Hochwasser. Tipps für Küstenpaddler**“

ein paar Erläuterungen zu ausgewählten Begriffen der Gezeitenkunde. Z.B. können wir Folgendes lesen, was jedoch etwas missverständlich ist:

- *„Wenn wir auf der Erde nur die Gravitation des Mondes hätten, würde auf der dem Mond zugewandten Seite der Erde auf dem offenen Ozean ein Flutberg – auch Flutwelle genannt ... entstehen. Auf der entgegengesetzten Seite ist die Gravitation des Mondes durch die Masse der Erde fast unwirksam, daher entsteht hier durch die Fliehkraft der Erde ebenfalls ein Flutberg, der jedoch kleiner ist.“*

Wer Näheres über die Gezeiten erfahren möchte, der möge z.B. den 19-seitigen Beitrag von **Kapt. P. Zahalka**

„**Gezeitenkunde**“

www.vht-online.de/PDF/Papers/Gezeitenkunde_d.pdf

durchlesen. Hier finden wir etwas präziser, auf was die Entstehung der Gezeiten zurückzuführen ist, nämlich nicht nur auf die:

- Massenanziehung (Gravitationskräfte) durch Mond und Sonne,

sondern auch auf die:

- Fliehkraft (Zentrifugalkräfte), verursacht durch (a) die Umlaufbewegung von Erde und Mond um den gemeinsamen Schwerpunkt und (b) die Umlaufbewegung des Systems Erde/Mond um die Sonne.

Das mit der „Massenanziehung“ ist weitläufig bekannt, während das mit den „Zentrifugalkräften“ häufig missverstanden wird.

Gemeint ist nämlich nicht die Zentrifugalkraft, die durch die Drehung der Erde innerhalb von 24 Std. um sich selbst erfolgt; denn dann müsste etwa in Höhe des Äquators immer Hochwasser und in der Nähe der Pole immer Niedrigwasser sein!

Vielmehr ist jene Zentrifugalkraft gemeint, die dadurch entsteht, dass sich die Erde zusammen mit dem Mond einer Hantel gleich (=> an deren einem Ende sich die Erde und an dem anderen Ende der Mond befindet) um einen gemeinsamen Drehpunkt kreist. (Die Kräfte, die von der Sonne ausgehen, sollen hier Einfachheit halber nicht weiter analysiert werden.)

Genau darin liegt der Grund, warum wir in vielen Bereichen der Erde durchschnittlich innerhalb von 24:50 h zweimal Hochwasser haben.

- Die eine Flutwelle befindet sich etwa genau auf der dem Mond gegenüberliegenden Seite der Erde. Sie geht auf die Anziehungskraft des Mondes zurück.
- Und die andere Flutwelle befindet sich genau auf der anderen Seite der Erde, also jener Erdseite, die dem Mond abgewandt ist, und wird durch die Zentrifugalkraft verursacht, weil Erde und Mond als Einheit (=> Hantel) um einen gemeinsamen Drehpunkt kreisen.

Übrigens sei noch am Rande vermerkt, dass die Anziehungskraft des Mondes auf der dem Mond zugewandten Erdseite durch die Fliehkraft, die natürlich nicht nur auf der mondfernen Erdseite zur Wirkung kommt, in Richtung und Stärke geschmälert wird, wie auch die Fliehkraft auf der dem Mond abgewandten Erdseite durch die Anziehungskraft des Mondes geschmälert wird, da diese Kraft natürlich nicht nur auf der mondnahen Erdseite zur Wirkung kommt.

Die daraus resultierenden Anziehungs- und Fliehkräfte sind genau ausbalanciert, also im Mittel exakt gleich groß; denn wenn z.B. die um die Anziehungskraft des Mondes korrigierte Fliehkraft auf der mondfernen Erdseite stets größer wäre als die um die Fliehkraft korrigierte Anziehungskraft des Mondes auf der mondnahen Erdseite, dann würde der Abstand zwischen Erde und Mond allmählich immer größer werden.

Diese beiden Kräfte sind jedoch nur im Mittel gleich groß. Wären sie immer gleich groß, würde sich der Mond in einer Kreisbahn um die Erde drehen. In der Realität aber stellt die Umlaufbahn des Mondes um die Erde eine Ellipse dar, was dazu führt, dass der Mond mal dichter an der Erde vorbeizieht und mal weiter, und das dann zu Folge hat, dass mal die Anziehungskraft des Mondes stärker und mal schwächer ist. D.h. die Anziehungs- und Fliehkräfte variieren im Laufe eines Jahres, sind aber im Jahresmittel ausbalanciert. Hierin ist auch der Grund zu suchen, warum nicht im Laufe eines Jahres jedes Springhochwasser immer gleich hoch und nicht jedes Springniedrigwasser immer gleich niedrig ausfällt.

Text: Udo Beier

Literatur:

W.Glebe: Ebbe und Flut. Das Naturphänomen der Gezeiten einfach erklärt (2010; 128 S.)

12.11.2014 **Business as usual: Freya bei der „Arbeit“** (Geschichte)

(669. – 686. Fahrtentag) (25.10.-11.11.14): Es geht voran mit Freya. Aber ihr wird auch bei ihrer Entgegen-dem-Uhrzeigersinn-Tour von Recife „zurück“ bis Humberto des Campos nichts geschenkt. Das Nordost-Ende Brasiliens hatte sie von Recife aus kommend nach ca. 390 km am 2.11.14 umrundet. Ab nun kamen Wind & Strom aus achterlicher bis raumer Richtung. Trotzdem muss sie jeden Kilometer Paddelschlag für Paddelschlag erkämpfen. Am 11.11.14 erreichte sie nach weiteren ca. 390 km Fortaleza, jenen Ort wo sie am liebsten ihre 3. Etappe rund Südamerika beendet hätte. Nun stehen ihr noch ca. 650 km bis Humberto des Campos bevor. Ob sie das durchhält? Ist doch ihr eigentliches Ziel Buenos Aires!

~~~~~  
Foto: „Gute“ Aussichten!?! (Recife) (25.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6081164619556033106?banner=pwa&pid=6081164619556033106&oid=112133179186774955122>

Foto: Am Strand von Praia de Carapibus (26.11.)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6081164674497973026?banner=pwa&pid=6081164674497973026&oid=112133179186774955122>

Foto: Am Strand nahe Redonda (6.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6081165103081878498?banner=pwa&pid=6081165103081878498&oid=112133179186774955122>

Foto: Am Strand von Barro Vermelho (9.11.)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6081165333501344818?banner=pwa&pid=6081165333501344818&oid=112133179186774955122>

Foto: Fischer bei der Arbeit (Ponta do Mel) (5.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6081165059175685218?banner=pwa&pid=6081165059175685218&oid=112133179186774955122>

## Tourenstatistik

Start: Recife in Richtung NO zur Nordost-Ende Brasiliens bei seitlichem bis raumen Wind und leichtem Gegenstrom (ca. 391 km):

25.10.14: Tagesetappe: 40 km; Paddelzeit: 8.50-15.40 Uhr (Zeltübernachtung)  
26.10.14: 45 km/Tag - 5.10-14.25 Uhr (Zeltübernachtung)  
27.10.14: 55 km/Tag - 5.00-15.35 Uhr (Zeltübernachtung)  
28.10.14: 40 km/Tag - 5.00-12.45 Uhr (Tiefseekenterung) (Zeltübernachtung)  
29.10.14: 50 km/Tag – 4.50-15.10 Uhr (Startprobleme inkl. Kenterungen) (Zeltübernachtung)  
30.10.14: Ruhetag (Zeltübernachtung)  
31.10.14: 54 km/Tag – 4.45-14.50 Uhr (Anlanden in Natal) (Yachtclub/Zeltübernachtung)  
01.11.14: 49 km/Tag – 4.55-13.35 Uhr (Zeltübernachtung)  
02.11.14: 58 km/Tag – 5.00-14.15 Uhr (NO-Ende Brasiliens umrundet) (Zeltübernachtung)

Weiterfahrt in Richtung NW nach Fortaleza bei achterlichem bis raumen Wind/Strom ca. 391 km):

03.11.14: 63 km/Tag – 04.45 – 14.40 Uhr (Seegangsprobleme) (Zeltübernachtung)  
04.11.14: 37 km/Tag / 04.45 – 11.25 Uhr (Zeltübernachtung)  
05.11.14: 44 km/Tag / 04.40 – 12.40 Uhr (Zeltübernachtung)  
06.11.14: 14 km/Tag / 05.00 – 07.30 Uhr (Zeltübernachtung)  
07.11.14: 33 km/Tag / 04.50 – 11.14 Uhr (Zeltübernachtung)  
08.11.14: 49 km/Tag / 05.05 – 13.25 Uhr (Zeltübernachtung)  
09.11.14: 45 km/Tag / 06.55 – 14.30 Uhr (Startprobleme) (Zeltübernachtung)  
10.11.14: 56 km/Tag / 05.00 – 14.45 Uhr (Zeltübernachtung)  
11.11.14: 56 km/Tag / 04.50 – 13.55 Uhr (Anlanden in Fortaleza) (Yachtclub)

Weiterfahrt in Richtung NW nach Humberto des Campos (Sao Luis) (ca. 650 km):

.....

Typisch für ihren alltäglichen Paddeltag ist – abgesehen von ein paar Ausreißern - der frühe Start (zwischen 4.45 und 5.05 Uhr) und das frühe Anlanden (zwischen 11.14 und 14.30 Uhr). D.h. nun nicht, dass Freya eine „Frühaufsteherin“ ist (mit Sonnenaufgang derzeit: um 5 Uhr). Vielmehr muss sie ihre tägliche „Arbeitszeit“ so legen, dass die Gewässerbedingungen stimmen ... und die stimmen in dieser Region meist nur, solange der **„thermisch bedingte Seewind“** noch seine volle Kraft entfaltet hat (so ab Mittag). Außerdem kann meist nur während der „Ebbphase“, d.h. wenn das Wasser abläuft, gepaddelt werden. Spätestens 2 Stunden nach Niedrigwasser muss sie wieder Anlanden, und zwar weil mit auflaufendem Wasser der Seegang (Tidenhub ca. 2,40 m) immer mächtiger wird. Fällt dann in die **„Flutphase“** auch noch der „Seewind“, ist der dabei entstehende steile & brechende Seegang nicht mehr über Stunden beherrschbar.

### Problem Nr. 1: Starten durch die Brandung

Wie berichtet wurde, hatte Freya schon am 28. und 29.10.14 große Probleme, durch die Brandung hinaus aufs offene Meer zu starten. Was hier allein zählt, ist die richtige Auswahl des Startortes und das Timing:

- 1) Wer gute Startbedingungen haben möchte, sollte nur an Stränden anlanden, die hinter vorgelagerten Landzungen (Landschutz) liegen; denn dort ist nicht nur mit Wind- sondern auch mit Wellenschutz zu rechnen, was sich als eine Garantie dafür erweisen kann, am nächsten Tag problemlos starten zu können.

- 2) Zudem sollte zum Starten keine steilen Strände ausgesucht werden; denn je steiler ein Strand ist, desto stärker steilen die Wellen auf und desto höher können sie brechen. Besonders kritisch ist es, wenn sich vor einem Strand nur ein, zwei Brecher bilden können (sog. „Dumper“). Bei ihnen entlädt sich dann die ganze Wucht des anrollenden Seegangs, die sich sonst auf viele hintereinander einlaufende Brecher verteilt.
- 3) Ideal sind solche Strandpartien, wo die Brecherzone außerhalb liegt, also nicht unmittelbar auf den Strand trifft, sondern ihm dank eines Riffs bzw. sonstigen Untiefen vorgelagert ist; denn dann ist es möglich, sich in Ruhe, d.h. unbehelligt von den Brechern, ins Seekajak zu setzen, um anschließend mit genügend Schwung durch die vor einem liegende Brandungszone zu paddeln.
- 4) Gibt es trotz 1)-3) mit der Brandung Schwierigkeiten, sollte nur während der „Ebbphase“ gestartet werden, nicht aber während der „Flutphase“. Spätestens 2 Stunden vor Hochwasser rollen nämlich die Brecher mit solch einer Macht an, dass an ein Durchkommen ohne fremde Hilfe nicht immer möglich ist.
- 5) Schließlich sollte dann durch die Brecherzone gepaddelt werden, wenn die Brecher nicht ganz so hoch einlaufen (=> nicht nur jede 7. Welle ist meist etwas höher, sondern auch jede 7. Welle ist meist etwas kleiner), wobei es ratsam ist, genau zu jenem Zeitpunkt durch einen Brecher zu paddeln, nachdem er sich aufgestellt hat und gebrochen ist; denn ein auslaufender Brecher hat meist nicht mehr die Wucht, wie einer, der gerade bricht.
- 6) Insbesondere wenn die Brecher den Strand hochspülen ist es hilfreich, wenn eine an Land stehende Personen „Starthilfe“ leisten kann

Der 9.11.14 war mal wieder für Freya ein besonders aufregender Tag:

<http://freyahoffmeister.com/2014/11/09/sun-0911-2014-day-684/>

Um 4.40 Uhr stand sie auf (Sonnenaufgang: 5.10 Uhr). Dann wurde alles eingepackt und ohne Frühstück gestartet. Es war kurz vor Hochwasser. Eigentlich noch zu früh, aber sie wollte es versuchen, um nicht mittags vom „Seewind“ vor sich hergetrieben zu werden.

Der tägliche „Nass-Start“:

- *Seekajak ins knietiefe Wasser schieben,*
- *in die Sitzluke einsteigen,*
- *abwarten, bis die Brecher etwas niedriger angerollt kommen,*
- *lospaddeln*
- *und bei nächster Gelegenheit die Sitzluke – sofern nötig – lenzen und die Spritzdecke schließen ... und weiterpaddeln!*

klappte dieses Mal jedoch nicht auf Anhieb; denn die Brecher rollten recht gleichmäßig auf den Strand. Phasen, bei denen die Brecher weniger hoch angerollt kamen bzw. völlig „eingeschlafen“ waren, gab es – im Gegensatz zur Pazifik-Brandung - überhaupt nicht. Die Folge:

- Ein paar Mal kam Freya gar nicht dazu einzusteigen, da die einlaufenden Brecher ihr Seekajak sofort quer stellten.
- Mehrmals wurde ihr das Seekajak von den Brechern aus der Hand gerissen und hoch auf den Strand getrieben. Einmal stand Freya dazwischen und zog sich ein paar blaue Flecke zu.
- Daraufhin gab sie erst mal auf und beobachtete, im Kajak sitzenden, die Entwicklung der Brandungsverhältnisse, zunächst noch bei auflaufendem, später bei ablaufendem Wasser.

- Etwa eine 1 Std. nach Hochwasser besserten sich die Gewässerbedingungen. Sie nutzte diese Chance zum Starten und bald darauf war sie wieder unterwegs auf dem Wasser und machte Kilometer.

**Text:** Udo Beier

-----

## 10.11.2014 Rückblick: Auf los geht's los (Freyas zweiter Kontinent) (Geschichte)

Seit August 2011 umrundet **Freya Hoffmeister** mit einigen Unterbrechungen Südamerika. Zur Zeit befindet sie sich im Osten Brasiliens kurz vor Fortaleza. 684 Fahrtentage ist sie bislang unterwegs (9.11.14). Im Mai 2015 hofft sie, jenen Ort zu erreichen, von dem aus sie am 30.8.11 zu ihrer Rundtour gestartet war: Buenos Aires. Berichtet über Freyas Tour wurde hier erstmals zum Jahreswechsel 2011/12, als sie unter großen Mühen an ihrem 125. Fahrtentag Kap Horn erreichte:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6128> (Post #1, #3 und #5)

Nun, das Kap Horn ist für viele der „Mt. Everest“ des Küstenkanuwanderns. D.h. jedoch nicht, dass Freya während der ersten 124 Fahrtentage nichts Interessantes passierte. Nein, nicht jeder Tag lief wie geplant und ohne Probleme ab. Deshalb möchte ich ab und an hier über einige Tourenereignisse von Freya aus dem Jahr 2011 berichten, die die Grenzen des Küstenkanuwanderns aufzeigen. Vielleicht gefällt es, sonst klickt auf „x“.

~~~~~

Foto: Stilleben mit Freya
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5651837630485827106?banner=pwa&pid=5651837630485827106&oid=112133179186774955122>

~~~~~

(1.-8. Fahrtentag Rund Südamerika) (30.8.-6.9.11): Am 30.08.11 fiel der „Startschuss“. Mittags um 13.30 Uhr konnte **Freya Hoffmeister** endlich beim Yachtclub Puerto Madreo in Buenos Aires (Argentinien) ihr Seekajak ins Wasser lassen und lospaddeln. Der Trubel in Buenos Aires war groß, den ihr Vorhaben, als erste Person mit einem Seekajak Südamerika zu umrunden, auslöste:

~~~~~

Foto: „Begleitmannschaft“
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5651840679868419698?banner=pwa&pid=5651840679868419698&oid=112133179186774955122>

~~~~~

3 Jahre hat sie dafür angesetzt. In 3 Etappen will sie rum sein. 2/3 eines Jahres möchte sie paddeln (von August bis Mai). Während des verbleibenden Drittels (Mai bis August) will sie sich in ihrer Heimatstadt Husum (Schleswig-Holstein / Deutschland) von den Strapazen erholen, ihre Kräfte regenerieren, um Familie & Geschäft kümmern und auf andere Gedanken kommen. Nur wenn ihr das gelingt, wird sie in der Lage sein, sich nach jeder Etappe neu für die nächste Etappe zu motivieren.

Lange ist es noch nicht her, dass Freya die Umrundung ihres ersten Kontinents Australien abgeschlossen hat, nämlich am 15.12.2009. Damals brauchte sie für die 13.800 km lange Rundtour insgesamt 332 Tage, von denen sie 245 Tage paddelte. Pro Paddeltag waren das durchschnittlich 56 km. 622 Tage später nimmt sie nun von Buenos Aires aus ihre zweite Kontinentalumrundung in Angriff .... noch nicht ahnend, dass sie nicht schon in 3 Jahren, sondern voraussichtlich erst in 4 Jahren wieder an ihrem Startort Buenos Aires zurückkehren wird; denn immerhin galt es, über 26.000 km ungeschütztes Küstengewässer zurückzulegen, und zwar nicht nur bei „Urlaubsbedingungen“

## Einfach nur weg ....

An ihrem ersten Fahrtentag mit Start vom Puerto Madreo Yachtclub wollte Freya einfach nur weg. Nach 3 Std. und 20 km auf dem Rio de La Plata legte sie mit ihrem voll beladenen, ca. 90 kg wiegenden Seekajak **EPIC 18X Sport** (549x56 cm; ca. 370 Liter Volumen, davon ca. 205 Liter Gepäckvolumen; Flossen-Steueranlage mit im Steuerblatt integriertem, verstellbaren Skeg) beim Quilmes Yachtclub an.

<http://freyahoffmeister.com/2011/08/31/tue-3008-2011-day-1/>

Am zweiten Tag legte sie dann so richtig los:

### Rio de La Plata (Buenos Aires – Punta Rasa/Cabo San Antonio):

1. Tag: 20 km in 03:00 h (13.30-16.30 Uhr) - Zeltübernachtung
2. Tag: 51 km in 09:45 h (07.45-17.30 Uhr) - Zeltübernachtung
3. Tag: 52 km in 10:30 h (07.15-17.45 Uhr) - Zeltübernachtung
4. Tag: 15 km in 03:45 h (08.45-12.30 Uhr) - Zeltübernachtung
5. Tag: 65 km in 16:45 h (07.15-24.00 Uhr) – Übernachtung im Kajak
6. Tag: 36 km in 14:00 h (00.00-14.00 Uhr) – Zeltübernachtung
7. Tag: 39 km in 07:45 h (16.45-24.00 Uhr) – Übernachtung im Kajak
8. Tag: 30 km in 06:30 h (00.00-06.30 Uhr) – Zeltübernachtung

### Südatlantik (Punta Rasa - .....Kap Horn):

9. Tag: 57 km in 10:15 h (07:30-17.45 Uhr) – Zeltübernachtung

.....

Ja, irgendwie lief die Umrundung vom 3.-8. Fahrtentag doch noch nicht so rund!

## Was war bloß los?

Nun, die bis zu 220 km breite Meeresbucht Rio de La Plata hatte Freya fest im Griff. Die Gezeiten (ca. 1,60 m Tidenhub) in Verbindung mit sehr flachen Uferbereichen, also Wattflächen, die teilweise kilometerweit trockenfielen, und kräftiger Seitenwind (bis ca. 6 Bft.; 25 Knoten) machten ihr das Paddlerleben schwer. Weitab von der Küste wollte sie nicht paddeln, weil dort die Brecher immer höher und die Landschaft immer konturenloser und folglich langweiliger wurde. Paddelte sie aber dichter am Ufer, wurde es zu flach. Ihr Seekajak saugte und mit ihrem Wingpaddel löffelte sie Schlick!

Freya hatte erst mal die richtige Taktik zu finden, also „Lehrgeld“ zu zahlen, um entlang dieses Küstenabschnitts zügig voranzukommen. Schon an ihrem 3. Fahrtentag zwang sie der Wasserstand, unterwegs an die 10x auszusteigen und ihr voll beladenes Seekajak über Flachstellen zu ziehen. Erstaunlich, dass sie trotzdem an diesem Tag 52 km zurücklegen konnte!

Der nächste Tag war eine negative Steigerung der Wasserstandsverhältnisse. Ihr Start verzögerte sich, und als sie soweit war, war das Wasser schon wieder ein Stückchen weiter abgelaufen. Damit ihr Seekajak nicht zu schwer war, hat sie es erst ohne Gepäck zur Wattedge geschleppt. Als sie damit fertig und ihr Seekajak wieder beladen war, hatte sich aber das Wasser noch mehr zurückgezogen. So blieb ihr nur noch der „Krabbenstart“:

- Das beladene Seekajak in Höhe der Sitzluke zwischen die Beine nehmen,
- und zwar so, dass wir zum Heck schauen.
- Anschließend mit beiden Händen den Süllrand ergreifen,
- das Seekajak am Süllrand hochheben
- und in Richtung Bug schrittweise nach vorne rutschen bzw. hebeln!

derweilen ein auflandiger 6er Wind dafür sorgte, dass sie nicht ins Schwitzen kam.

Mit 1:30 h Verspätung paddelte sie schließlich los. Dieses Mal suchte sie sich eine Passage die zwischen Flachwasser (ständige Grundberührungen, aber dafür nur kleinere Wellen) und Tiefwasser (kein Saugen, aber dafür Brecher, die im 3-Sekunden-Takt ihr Seekajak seitwärts überspülen würden). Dennoch musste sie 4x aussteigen und ihr Seekajak immer wieder ins tiefere Wasser ziehen. Um kurz nach 12 Uhr, nachdem sie gerade mal 15 km Strecke gepaddelt war, hatte sie schließlich die Nase voll, mit ihrem Paddel statt Wasser nur flüssigen Wattboden wegzuschaukeln. Es war Niedrigwasser. Sie legte an der Wattkante an und treidelte, bis es nicht mehr ging. Dann begann die Plackerei, während der sie teilweise knietief im Schlick versackte. Dennoch war es ihr „Glückstag“; denn erstens half ihr ein Einheimischer beim Transport des leeren Seekajaks; zweitens gelang es ihr, die Sandalen, die im Schlick stecken blieben, wiederzufinden und herauszuwühlen; und drittens tauchte einer ihrer Lukendeckel, der sich wohl beim Treideln losgerissen hatte und abtrieb, nach langer, vergeblicher Suche doch plötzlich wieder auf!

### **Na, dann Gute Nacht, Freya!**

Der 5. Fahrtentag begann früh um 7.15 Uhr. Es war Hochwasser, d.h. es gab keine Startprobleme. Der Wind kam von hinten. Heute konnte sie wieder Strecke paddeln. Angepeilt war die 60 km entfernt in der Samborombón Bay liegende Mündung des Rio Salado. Dort sollte es weit und breit die einzige Anlandestelle geben. Aber die Tide kippte früher als errechnet. Als Freya die Flussmündung erreichte, war alles schon weit & breit trockengefallen. Da sie nicht nochmals im Schlick herumstapfen wollte, paddelte sie 5 km zurück. Dort hatte sie nämlich eine Anlandemöglichkeit entdeckt. Als sie diese erreichte, waren 2 Stunden vergangen. Es war 20 Uhr. Die Sonne war schon längst untergegangen, das Wasser abgelaufen und die Wattflächen völlig verschlickt, d.h. unbegebar. Ja, so ist das halt auf Tidengewässern. Manchmal kann man dort nur bei Hochwasser starten und ca. 12 Stunden später wieder nur bei Hochwasser anlanden!

Freya hing mit ihrem Seekajak mitten im Schlick fest. An ein Paddeln unter diesen Bedingungen war nicht mehr zu denken und auch nicht an ein Aussteigen. Ein Klamottenwechsel war nicht möglich. So blieb Freya nichts anders übrig, als eine im Cockpit gelagerte Rettungsdecke herauszuholen und damit ihr Körper einzuhüllen, um ihn vor dem Auskühlen zu schützen; denn erst 1 Std. nach Mitternacht hatte sie wieder so viel Wasser unterm Kiel, dass sie weiterpaddeln konnte. Da sie in der Dunkelheit weit und breit keine akzeptable Anlandemöglichkeit entdeckte, fasste sie schließlich um 3 Uhr den Entschluss, einfach Strecke zu paddeln.

Ausgedacht und sofort ausgeführt. Da sie auch später nirgendwo eine Ausstiegsmöglichkeit entdeckte, paddelte sie bis 14.00 Uhr durch. Dann endlich konnte sie irgendwo inmitten von Brackwasser schlüpfenden Flamingos wieder Land betreten und direkt am Spülsaum ihr Zelt aufbauen:

~~~~~  
Foto: Zelten auf dem Spülsaum

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5651846802310863586?banner=pwa&pid=5651846802310863586&oid=112133179186774955122>

~~~~~  
Dass sie unterwegs beim Paddeln nicht einschlief, „verdankte“ sie einem stundenlang anhaltenden Gewitter. Ein frischer Gegenwind, verbunden mit Regen, Blitzen und Donner sind halt keine idealen Einschlafbedingungen!

**Nochmals 69 km bis zur nächst möglichen Anlandestelle .....**

.... aber frühmorgens um 6 Uhr, also nach 16 Stunden Regenerationspause, fühlte sich Freya immer noch nicht fit zum Weiterpaddeln. Zum „Glück“ war das Wasser noch nicht da. Erstaunlich! Bis sie merkte, dass in dieser Bay nur einmal am Tag, statt alle 6 Stunden Hochwasser ist. Als das Wasser schließlich kam, war es schon 16.45 Uhr. Wenn sie diese verschlickte Bucht endlich hinter sich lassen wollte, dann musste sie sofort lospaddeln ... und das tat sie. Knapp 14 Stunden später landet sie um 6.30 Uhr am Ende der Samborombón Bay beim 69 km entfernt liegenden Punta Rasa (Cabo San Antonio) an. Nicht schlecht, wenn man nicht nur sich selbst, sondern auch noch ein mit ca. 70 kg Gepäck beladenes Seekajak vorwärtsbewegen muss!?

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

## 09.11.2014 **Südmale-Atoll (Malediven)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT, Nr. 11/14, S.24-31, berichtet **Detlef Naumann** in dem Beitrag:

### **„Die Augen des Meeres. Fernweh: Kajakfahrten im Atoll der Malediven“**

über einen Familienurlaub zu viert auf der Insel Biyadhoo, welches im Südmale-Atoll (Indischer Ozean) liegt, einem Atoll, das sich direkt südlich jenes Atolls befindet, auf der die Hauptstadt der Malediven, Male, liegt.

In dem 8-seitigen Beitrag werden überwiegend, anschaulich beschriebene Reiseeindrücke geschildert und insgesamt 15 Farbfotos gebracht. Es gibt jedoch keine Kurz-Infos und die abgebildete Kartenskizze ist wohl nur 2 Briefmarken groß, aber reicht dafür von Ostafrika bis Japan. Wie viele Atolle Malediven (ca. 20) umfasst, erfahren wir nicht aus dieser Skizze, und wie das Südmale-Atoll aussieht, auch nicht! Es wird wohl berichtet, dass von der Urlaubsinsel Biyadhoo zu viert Tagestouren zusammen in einem **Aerius 585 XXL** zu anderen Inseln unternommen wurden (=> Maafushi-Insel, Guraidhoo und Kadoomaafushi), um aber einen Eindruck vom Ausmaß dieser Touren zu bekommen, wäre es schon informativ gewesen offenzulegen, dass mit ca. 5 km Maafushi-Insel noch die am weitesten entfernt liegende Insel war.

Übrigens, das Südmale-Atoll ist ca. 35 km lang und 18 km breit. Wer einmal darum paddeln möchte, wäre knapp 100 km unterwegs. Ob eine solche Tour erlaubt wäre, vermag ich nicht zu beurteilen. Der Autor hatte in der weiter zurückliegenden Vergangenheit auf Anfrage bei der zuständigen Behörde jeweils einen ablehnenden Bescheid erhalten. Ob sich das geändert hat, darüber erfahren wir nichts in seinem Bericht.

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

## 06.11.2014 **Westschottische Küste** (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/14, S.28-34, berichtet **Rainer Heubeck** in dem Beitrag:

### **„Isle of Skye. Mit dem Seekajak vor der schottischen Westküste“**

über eine kommerzielle Tour, die zwischen Ostküste der Isle of Skye und dem nahen Festland der Westküste Schottlands hin und her pendelte. Der Vorabdruck am 28.9.13 erschien in den NW-NEWS unter dem Titel:

### **„Schottland. Fahren mit den Gezeiten. Unterwegs per Seekajak“**

=> [www.nw-news.de/reise/europa\\_n\\_z/schottland/9301375\\_Fahren\\_mit\\_den\\_Gezeiten.html](http://www.nw-news.de/reise/europa_n_z/schottland/9301375_Fahren_mit_den_Gezeiten.html)

=> [www.rainerheubeck.de/html/schottland.html](http://www.rainerheubeck.de/html/schottland.html) (weitere Fotos zur Tour)

Den Beitrag hat ein Reisejournalist geschrieben, dem wohl einige tägliche Ereignisse mehr interessierten, als die Route, die eigentlich gepaddelt wurde. Als Karte dient eine briefmarkengroße Skizze von Großbritannien (also nur mit Nord-Irland), in dem ein dicker roter Punkt kennzeichnet, wo die Isle of Skye liegt. Die Isle selber finden wir jedoch nicht auf der Karte, da der rote Punkt so dick ist, dass von der Insel selbst nichts mehr zu sehen ist!? Dazu kommen 13 Fotos und ein paar Kurz-Infos.

Schade, eine Paddelzeitschrift sollte doch in erster Linie dem paddelnden Leser mittels **Kartenskizze** nicht nur einen Eindruck darüber vermitteln, wie das besprochene Paddelrevier aussieht, sondern auch welche Route gepaddelt wurde. Die **Story** von der Tour selber ist doch nebensächlich - zumindest für die erfahreneren Kanuten, die schon –zig solcher Berichte gelesen haben – und steht genau genommen hinter den **Fotos**, die zusammen mit den **Kurz-Infos** zur Tour nicht fehlen sollten.

Meines Erachtens reicht es nicht, wenn ein ca. 5,- Euro teures Magazin sporadisch und ungeordnet ein paar Ortsbezeichnungen (z.B. Insel Raasay, Port Lunge, Kishorn Islands, Portree, Sligachan, Cullins, Trotternish, Ardevele, Dornie, Loch Duich, Eilean Donan Castle, Plockton, Loch Carron) in die Story mit aufnimmt und es dem Leser überlässt, aus der Lage der Orte bei GOOGLE EARTH mehr oder weniger genau auf den Verlauf der Tour zu schließen.

Demgegenüber halte ich es für unkritisch, wenn in einer Paddelzeitschrift Berichte von Touren veröffentlicht werden, die – wie bei diesem Bericht hier - von **kommerzielle Tourenanbietern** organisiert werden. Wer solch eine Tour organisiert, spielt doch keine Rolle, besteht doch ohnehin ca. 50% eines Magazins aus Werbung. Wo eine solche Tour jedoch entlangführt, ist demgegenüber von zentralem Interesse. Wenn dann auch noch weitere Tourenvarianten des Anbieters kurz vorgestellt werden, so kann darin nichts Negatives gesehen werden. Damit jedoch ein solcher redaktioneller Beitrag nicht zu einer „versteckten Prospektbeilage“ eines einzigen Tourenanbieters degeneriert, täte ein Magazin gut daran, am Ende eines solchen Beitrages auch andere Tourenanbieter zu nennen. Aber auch dies wird vom KAJAK-MAGAZIN nicht geleistet. Immerhin wird ein Link zum Buch:

**Simon Willis, Scottish Sea Kayak Trail** (2009; ca. 150 S.; ca. 36,- Euro)

=> [www.scottishseakayaktrail.com](http://www.scottishseakayaktrail.com)

erwähnt, in dem Küstenkanutouren von einer Länge von insgesamt ca. 500 km entlang der Westküste Schottlands (von Kintyre Halbinsel bis Ullapool) vorgestellt werden, und zwar so, dass diese Touren – entsprechende Seetüchtigkeit vorausgesetzt - nachgepaddelt werden können.

**Ergänzungen:** Die Gewässerschwierigkeiten dieses Revier zwischen Isle of Skye und Festland werden wesentlich:

- zum einen vom hohen Tidenhub und der starken Gezeitenströmung (→ Gegenstrom & Gezeitenstromkabelung),
- zum anderen von den teils heftigen Westwinden (→ Fallwinde, Kapeffekte & Windsee)
- und schließlich von der überwiegend felsigen Küste (→ Reflexwellen) bestimmt.

Wir sollten also stets über die aktuellen **Gezeiten- & Windverhältnisse** informiert sein:

- [www.windfinder.com](http://www.windfinder.com) (Gebiet der Isle of Skye anklicken)
- [www.metoffice.gov.uk/weather/uk/uk\\_forecast\\_wind.html](http://www.metoffice.gov.uk/weather/uk/uk_forecast_wind.html)
- [www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf)
- [www.ntsif.org/tides/predictions](http://www.ntsif.org/tides/predictions)

und auch eine **topografische Karte** (1:50.000) dabei haben:

- <https://www.ordnancesurvey.co.uk/shop/?campaign=opendata>
- [www.fernwege.de/karten/uk/text/index.html](http://www.fernwege.de/karten/uk/text/index.html)

um im Voraus auch abschätzen zu können, wo etwa der nächste Platz zum Anlanden liegt, was für eine Welle uns dort erwarten wird und ob uns bei der Tour dorthin auch die Strömung unterstützt.

**Text:** Udo Beier

**Quelle:** KAJAK-MAGAZIN, Nr. 6/14, S.28-34 – [www.kajakmagazin.com](http://www.kajakmagazin.com)

#### **Literatur:**

Lloyd-Jones, R.: **Argonauts of the Western Isles (Scotland's West Coast)** (2008)  
Cooper, D./Reid, G.: **Scottish Sea Kayaking. Fifty Great Sea Kayaking Voyages** (2004)  
Gillespie, E.: **Hebridean Waves: Kayaking Scotland's West Coast** (2007)  
Sullivan, M./u.a.: **The Outer Hebrides: Sea Kayaking around the Isles + St. Kilda** (2010)  
Lawrence, M.: **Skye and Northwest Scotland** (2010)  
Clyde C.C.: **Outer Hebrides** (2012)

-----  
Biggs, A.: **Scratchy and Itchy around Skye**

aus: Ocean Kayaker 10/03 (Nr. 54), S.8-9

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/031113.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/031113.html)

Westaway, J.: **Brackish Obs & Briny Lochs. Sea Kayaking in the Outer Hebrides**

aus: Sea Kayaker Dec. 03, S.34-46

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/031114\\_d.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/031114_d.html)

Morley, S./Wilson, I.:

**The Roof of Britain. Kayak Expedition**

(Round Northern Scotland: Start Fort William – ca. 820 km in 12 Tagen) (8/99)

[www.expeditionkayak.com/completed-expeditions/roof-of-britain-kayak-expedition/](http://www.expeditionkayak.com/completed-expeditions/roof-of-britain-kayak-expedition/)

Wilcox, D.: **The raised beaches, skulls, white tailed sea eagles and whirlpools of Jura**

(one of the Southern Islands of the Inner Hebrides)

aus: Ocean Paddler 2/07, S.24-33

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/071106\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071106_b.html)

Nehrhoff, B.: **Zornes Insel ganz zahm. Solo um die Isle of Skye**

aus: Kanu-Magazin 1/11, 90-97

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/110225.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110225.html)

Wilcox, D.: **Cullin Mountains of Skye**

aus: Ocean Paddler 27/11, S.18-22

[www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP27-wia23hco459aoiuy/OP27-diqi-0811.pdf](http://www.paddlepressmedia.com/767420012007-0000084762118/OP27-wia23hco459aoiuy/OP27-diqi-0811.pdf)

Wilcox, D.: **Sea Kayaking round the St. Kilda Archipelago**

aus: Ocean Paddler 29/2011, S.16-19

[www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/OP29-skiye37bu00lw/OP29-2011.pdf](http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/OP29-skiye37bu00lw/OP29-2011.pdf)

Bond, J.: **St Kilda crossing**

aus: Ocean Paddler 29/2011, S.24

[www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/OP29-skiye37bu00lw/OP29-2011.pdf](http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/OP29-skiye37bu00lw/OP29-2011.pdf)

Morton, S.: **Tim's Top 10 Scottish Sea Kayaking Spots** (26.4.12)  
<https://www.wildernessscotland.com/blog/top-10-scottish-sea-kayaking-spots/>

Stäude, H.-J.: **Hebriden. Skizzen halbrund um Mull**  
aus: Seekajak 138/14, S.40-44  
[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/140406.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/140406.html)

Meyerricks, J.: **Traumurlaub in Schottland** (Loch Torridon)  
aus: Kanu-Sport 4/14, S.8-11  
[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/140405.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/140405.html)

Uwe: **Seekajaken in Schottland** (30.9.11)  
[www.soulboater.com/rivers/atlantischer-ozean-schottische-westkueste-seekajaktouren](http://www.soulboater.com/rivers/atlantischer-ozean-schottische-westkueste-seekajaktouren)

**Linkliste: Touren entlang der schottischen Küste**  
[www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea\\_trips\\_scotland.htm](http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea_trips_scotland.htm)

**Linkliste: Tourenveranstalter** (unbewertete Übersicht)  
[www.activeoutdoorpursuits.com/activities/adventure-holidays/sea-kayak-journeys/skye-applecross-and-torridon.html](http://www.activeoutdoorpursuits.com/activities/adventure-holidays/sea-kayak-journeys/skye-applecross-and-torridon.html)  
[www.applecross.uk.com/msq/sea-kayaking-in-scotland-canada-croatia-arctic-norway/](http://www.applecross.uk.com/msq/sea-kayaking-in-scotland-canada-croatia-arctic-norway/)  
[www.club-aktiv.de](http://www.club-aktiv.de)  
[www.fullonadventure.co.uk/adventure-journeys/sea-kayak/sea-kayak-on-skye/](http://www.fullonadventure.co.uk/adventure-journeys/sea-kayak/sea-kayak-on-skye/)  
[www.kayakscotland.com/](http://www.kayakscotland.com/)  
[www.seakayakingcornwall.com/expeditions/scotland](http://www.seakayakingcornwall.com/expeditions/scotland)  
[www.seakayakplockton.co.uk/](http://www.seakayakplockton.co.uk/)  
[www.sea2summit.at/scotland.htm](http://www.sea2summit.at/scotland.htm)  
[www.seatoskyexperience.co.uk/expedition.html](http://www.seatoskyexperience.co.uk/expedition.html)  
[www.unexploredschottland.de/seekajak-touren/5-tage-seekajak-fahren-skye](http://www.unexploredschottland.de/seekajak-touren/5-tage-seekajak-fahren-skye)  
[www.white-wave.co.uk/kayaking.html](http://www.white-wave.co.uk/kayaking.html)  
[www.wildernessscotland.com/adventures\\_itinerary.php?tripID=130](http://www.wildernessscotland.com/adventures_itinerary.php?tripID=130)

-----  
03.11.2014 **Bomb Proof Roll: Na, Freya, gibt's denn so was?** (Geschichte)

(672. + 677. Fahrtentag) (28.10.-2.11.14): Wie wohl der eine oder die andere mitbekommen hat, versuchte **Freya Hoffmeister** zu Beginn ihrer 4. Etappe Rund Südamerika am 20.10.14, ihrem eigentlich 669. Fahrtentag, erst gar nicht, vom brasilianischen Strand nahe Humberto des Campos (Sao Luis) durch die Brandung hinaus auf den Atlantik zu paddeln. Der vom Südost-Passat produzierte 5er Gegenwind, die auf den Süd-Äquatorialstrom zurückzuführende Gegenströmung und die teils meterhohen Brecher, die ganzjährig typisch sind für solch eine überwiegend ungeschützte, über hunderte von Kilometern sich erstreckende Strandküste, erschienen ihr einfach zu mächtig, zu gefährlich, zu kräftezehrend, um hier entlang bis zur ca. 1.000 km entfernt liegenden Nordostspitze Brasiliens zu paddeln; zumal die Bedingungen an Land auch kein Urlaubsfeeling aufkommen lassen würden. Fotos von diesem sandigen Küstenstreifen sind wohl atemberaubend, wer jedoch die Nachmittag-, Abend- und Nachtstunden nur maximal 100 m vom Spülsaum entfernt in einem bloß 3 qm großen Innenzelt verbringen muss, und dass wochenlang, der betrachtet sicherlich solch eine Landschaft aus einer anderen Perspektive. Zu denken ist dabei z.B. an:

- das feucht-heiße Klima, das ein Leben in einem 2-Personenzelt zur Qual werden lassen kann, auch wenn es nur von 1 Person belegt wird;
- das Flattern des im 5er Wind stehenden Zeltes, das des nachts in jeder Wachphase die Befürchtungen weckt, am nächsten Morgen nicht starten zu können;
- den fliegenden Sand, der nur im Zelt bei geschlossenem Mückennetz zu ertragen ist;
- die unablässig lärmende Brandung, die immer wieder zum Thema von Albträumen wird;
- die lästigen Mücken, die sofort angesummt kommen, sobald der Wind etwas nachlässt, und vor denen Freya nur dann geschützt ist, wenn sie möglichst gleich nach dem Anlanden ihr Zelt aufbaut und sich danach darin bis zum Start am nächsten Morgen verkriecht;
- die tagtägliche Menü-Folge, die nichts mit einer vollwertigen Ernährung, sondern eher etwas mit „trocken Brot & Wasser“, richtiger: „Haferflocken & Nudeln“ zu tun hat.

### Alternativplanung

Freya entschloss sich in Anbetracht solcher für das ganze Jahr typischen Gewässer- & Übernachtungsbedingungen, die Passage zwischen Humberto des Campos (Sao Luis) und Recife (ca. 1.350 km) auszulassen!

Das ist bemerkenswert für Freya! War es Angst? Fühlte sie sich trotz eines 175-tägigen Urlaub vom Paddeln noch nicht fit? Oder litt sie unter dem „Burn out“-Syndrom, welches irgendwann doch auch mal bei ihr, die nun schon seit August 2011 „rundet“, auftreten musste? 668 Fahrtentage, 20.910 km südamerikanische Küste, und das alles erlebt nicht bei „Urlaubs-“, sondern bei „Expeditionsbedingungen“, hinterlassen unweigerlich ihre Spuren; denn bis auf die „Gastfreundschaft“, die sie in Argentinien, Chile, Peru, Ecuador, Kolumbien, Panama, Venezuela, Trinidad-Tobago, Guyana, Suriname, Frz. Guyana und zuletzt Brasilien erlebt hatte, wurde ihr nichts „geschenkt“.

Aber Freya ist immer für eine Überraschung gut. Improvisation ist ihre Stärke! Resignation kennt sie nicht! Also ließ sie sich von ihren erst in Sao Luis kennengelernten Freunden wieder vom Strand abholen und über Sao Luis zum über 1.000 Landstraßenkilometer entfernten Recife bringen. Schon 5 Tage später, also am 25.10.14, trat sie dann endlich ihren 669. Fahrtentag an.

Sie startete jedoch nicht in Richtung Südwest zum ca. 4.500 km entfernt liegenden Buenos Aires, sondern paddelte zurück in Richtung Nordost zur ca. 350 km entfernt liegenden Nordostspitze Brasiliens, und zwar bei halbem bis achterlichem Wind und schwächerer Gegenströmung, um danach dann entlang der nordöstlichen Küste von Brasilien weiter bis zum ca. 1.000 km entfernt liegenden Humberto des Campos, der „Endstation“ ihrer 3. Südamerikaetappe, zupaddeln. Freya hofft darauf, dass dieser nordöstliche Küstenabschnitt dank Wind & Strom von achtern eher paddelbar ist, zumindest von ihr, die darauf setzt, bis dahin wieder voll fit & motiviert zu sein. Sollte dieser Plan realisierbar sein, wollte sie dann von Humberto des Campos erneut per „Anhalter“ zurück zum Startort ihrer 4. Etappe, Recife, fahren, um endgültig in Richtung Rio de Janeiro und schließlich weiter bis Buenos Aires (Argentinien) zu paddeln.

Freyas Kritiker mögen ihr verzeihen, dass es bei ihrer Südamerikaumrundung nicht immer ganz so „rund gelaufen“ ist, aber immerhin hat sie dann – wenn nichts dazwischen kommt – als erste jeden Küstenabschnitt Südamerikas eigenhändig mit einem serienmäßigen Seekajak befahren.

### German Paddlemachine at Work

Seit dem 25.10.14 ist also Freya wieder unterwegs, um wenigstens **entgegen dem Uhrzeigersinn** die ca. 1.350 km lange Küstenpassage zwischen Recife und Humberto des Campos zu meistern. Business as usual:

25.10.14: Start: Recife in Richtung NO bei seitlichem bis raumen Wind und leichtem Gegenstrom; 40 km Tagesetappe, unterwegs von 8.50-15.40 Uhr

26.10.14: 45 km - 5.10-14.25 Uhr

27.10.14: 55 km - 5.00-15.35 Uhr

28.10.14: 40 km - 5.00-12.45 Uhr

29.10.14: 50 km – 4.50-15.10 Uhr

30.10.14: Ruhetag

31.10.14: Anlanden in Natal: 54 km – 4.45-14.50 Uhr

01.11.14: 49 km – 4.55-13.35 Uhr

02.11.14: NO-Spitze Brasiliens umrundet: 58 km – 5.00-14.15 Uhr

03.11.14: Weiterfahrt in Richtung NW bei achterlichem Wind/Strom: 63 km – 4.45-14.40 Uhr

Wie die Tourendaten zeigen, scheint Freya wieder ihren Rhythmus gefunden und sich mit den Gewässerbedingungen vor Ort arrangiert zu haben. Immerhin hat sie schon am 2.11.14 den **nordöstlichsten Punkt Brasiliens erreicht** und hinter sich gelassen. Nun geht es ca. 1.000 km in Richtung NW bis Humberto des Campos, und zwar „bergab“ d.h. ab dort wird Freya auf Unterstützung durch Wind & Strom rechnen können.

### **„Bomb Proof Roll“**

Aber diese Daten sagen nichts darüber aus, was sie bislang tatsächlich erlebte, nämlich frischen raumen Wind sowie anrollende Brecher, von denen jeder siebte bestrebt war, sie zu kentern.

Am Dienstag, den 28.10.14, ihrem 672. Fahrtentag, war es dann soweit. Vier Tage war sie nun schon unterwegs. Es geschah kurz vor Hochwasser. Die Windsee wurden immer höher (2 Meter) und der Wind stärker (5-6 Bft.; 20 Knoten). Über Google Earth und GPS wusste Freya, dass sie sich einem Riff näherte, das einer Flussmündung vorgelagert war. Hinter dem Riff dürfte der Seegang weniger heftig sein. Genau dorthin wollte sie paddeln. Als sie meinte, dass das Riff bald kommen müsste, näherte sie sich etwas der Küste und hielt Ausschau nach dem irgendwo hinter den Brechern beginnendem Riff-Eingang. Dass der Seegang hier noch heftiger wurde, nahm sie dabei in Kauf. Die Aussicht, bald im geschützteren Bereich paddeln zu können, war aber einfach zu verlockend. Und da passierte es auch schon. **Ein echter „Kaventsmann“ tauchte so unverhofft auf, dass sie ihn nicht mehr ausweichen, d.h. ihn weder davonspurten noch ausbremsen konnte. Die Folge: Sie wurde umgeschmissen ....** und Freya Hoffmeister, die Frau, die 30 verschiedene Varianten von Grönlandrollen beherrscht, die von sich bislang sagen konnte, dass sie „bomben sicher“ rollen kann, und die deshalb seit Peru (Mitte der 2. Etappe) bis Ende der 3. Etappe keine Lenzpumpe mehr mit sich führte, ja, diese Frau stieg, nachdem sie zweimal vergeblich versuchte, hoch zu rollen, ja sie stieg aus, verzichtete aufgrund des rauen Seegangs wiedereinzusteigen und lies sich stattdessen von Wind & Welle Richtung Strand treiben. Dank ihrer „Life Line“ verlor sie nicht ihr Seekajak und dank ihres von alleine Richtung Strand surfenden Seekajaks surfte sie im Schlepptau mehr oder weniger elegant mit. Ihre Anmerkung dazu: *„Salt water doesn't tast great!“*

So etwas ist Freya noch nie passiert, zumindest nicht seitdem sie anfang, Inseln bzw. Kontinente zu umrunden. Wohl wurde sie beim Starten/Anlanden durch die Brandung ab & an mal umgeschmissen und rutschte wegen des zu niedrigen Wasserstandes in der Brandungszone aus ihrem Seekajak; auch wurde sie mal nachts in der Amazonasmündung von der Gezeitenwellen „Pororoca“ auf dem trockengefallenen Watt überrascht und dann kilometerweit stützenderweise „mitgespült“, bis sie dann schließlich aus ihrem Seekajak geschleudert wurde, als dieses über einen Wattrücken „stolperte“. Aber solch eine

Tiefwassercenterung mit anschließender Schwimmpassage, das war für Freya eine „Premiere“ ganz besonderer Art. Zum Glück war sonst nichts passiert, nichts beschädigt, nichts verloren gegangen.

### **The Tour must go on....**

.... denn es war noch früh am Morgen und der Fahrttag hatte gerade erst begonnen!

Freya nutzte, nachdem sie ihre Ausrüstung wieder klariert hatte, am Spülsaum die Gelegenheit zu **frühstücken**; denn das sonst übliche Frühstück draußen auf dem Wasser war ja wegen des Seegangs buchstäblich „ins Wasser gefallen“.

Anschließend versuchte sie die anderthalb Kilometer bis zu jenem geschützten Bereich landseits eines Riffs zu **treideln**, den sie eigentlich vom Wasser aus schon angepeilt, jedoch nicht gefunden hatte. Aber: Wer jemals unter Brandungsbedingungen sein voll beladenes Seekajak entlang eines Sandstrandes zog, der weiß, dass das mindestens genauso anstrengend ist, wie das Strecke-Paddeln in der Brandungszone, nur weitaus gefährlicher. Schon mancher im Wellenlee ziehender Kanute wurde dabei von seinem vom Brecher Richtung Strand angespülten Seekajak überrollt & umgeschmissen und mancher im Wellenluy ziehender Kanute wurde von seinem vom Brandungssog wieder hinaustreibenden Seekajak auf dem falschen Bein erwischt. Blaue Flecken sind dann unvermeidlich und Beinbrüche nicht auszuschließen!

Deshalb beschloss Freya, noch vor Erreichen des geschützten Bereichs mit ihrem Seekajak wieder hinaus durch die Brandung zu paddeln. Der **Brandungsstart** war jedoch nicht so einfach und gelang auch erst beim dritten Versuch; denn es gab niemanden, der ihr hätte Starthilfe anbieten können:

1. Versuch: Beim Starten schlug ihr Seekajak immer wieder quer zu den Brechern. Schließlich gelang es ihr, mit voll gelaufener Sitzluke fünf, sechs Brecherketten zu durchfahren, bis ein fetter Brecher sie umschmiss. Nach zwei Rollversuchen stieg sie aus und schwamm zurück an den Strand.
2. Versuch: Der Start klappte auf Anhieb, doch erneut tauchte unterwegs ein mächtiger Brecher vor ihr auf und drückte sie unter Wasser. Erstaunlicherweise klappte auf Anhieb die Rolle. Leider surfte sie dann seitwärts zurück hoch auf den nassen Strand.
3. Versuch: Wieder ging es hinaus. Sie schaffte es dieses Mal, die auf sie zu rauschenden Brecher erst dann zu durchfahren, nachdem sie brachen. Überraschenderweise funktionierte das ohne Kenterung. Und plötzlich befand sie sich außerhalb der Brandungszone ...

Endlich draußen im rauen Seegang angekommen stellte sie fest, dass das in der Heck-Steuerflosse integrierte verstellbare **Skeg klemmte** und nicht herausrutschen wollte. Aber Freya, wäre nicht Freya, wenn sie solch ein Problem nicht eigenhändig lösen könnte. Also verließ sie draußen vor dem Riff im rauen bis brechenden Seegang ihr Cockpit, hangelte sich im Wasser vor zum Heck, zog das Skeg raus, hangelte sich zurück zum Cockpit, krabbelte per Cowboy-Wiedereinstieg in ihre Sitzluke und freute sich, dass sie die erstmals mitgeführte tragbare **Handlenzpumpe** erfolgreich einsetzen konnte. - Übrigens, auf „Rentry-and-Roll“ verzichtete sie, weil sie an diesem Tag lange genug kopfüber im Wasser schwamm. Und zum Thema „Lenzpumpe“ finden wir in Freyas Blog den folgenden Kommentar:

*„God bless the electrical pump ... aber das Wasser ist hier warm und es ist für mich ein interessantes Experiment, eine tragbare Handlenzpumpe zu benutzen. Bei Kaltwasserbedingungen käme jedoch für mich nur eine E-Lenzpumpe in Frage!“*

Ihr 672. Fahrtentag endet schließlich - anders als ihre **Tourenplanung** es vorsah - nach 40 Paddelkilometern recht früh um 12.45 Uhr. Die Gewässerbedingungen schienen ihr einfach zu unsicher, um noch an diesem Tag die am Abend zuvor ausgewählte, geschützt liegende Baia Formosa, die immerhin noch 15 km entfernt lag, anzusteuern.

**Text:** Udo Beier

**Link:** <http://fryahoffmeister.com/2014/10/29/tue-2810-2014-day-672/>  
-----

## 25.10.2014 **Küstenkurse 2015** (Ausbildung)

Für 2015 biete ich als DKV-Referent für Küstenkanuwandern mit Unterstützung durch den Hamburger Kanu-Verband e.V. und Alster-Canoe-Clube.V. wieder verschiedene Kurse zum Küstenkanuwandern an. Die einzelnen Kurse bauen aufeinander auf. Näheres über sie, kann den Info-Blättern entnommen werden.

### **28.03.-29.03.2015: Kurs I: Workshop Küstenkanuwandern**

Inhalt: Fahrtenplanung/Gezeiten-/Wetter-/Navigations-/Gewässerkunde/Geschichte des Kajaks der Inuit; Rettungsübungen im Hallenbad.

Info-Blatt: [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Workshop-Hamburg-Info.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Workshop-Hamburg-Info.pdf)

### **9.05.-10.05.2015 Kurs II: Brandungsübungen**

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. üben des Startens und Anlandens sowie des Paddelns bei brechendem Seegang (von vorn, seitwärts, achtern) inkl. Rettungsübungen. Geübt wird je nach Windrichtung entweder in St.Peter-Ording (Nordsee) oder Neustadt-Rettin (Ostsee).

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

### **11.06.-14.06.2015: Kurs IIIa: Einweisungsfahrt Rund Spiekeroog & Co. (EPP III Küste)**

oder:

### **25.06.-28.06.2015: Kurs IIIb: Einweisungsfahrt Rund Langeness & Co. (EPP III Küste)**

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. Vermittlung von Grundkenntnissen zum Küstenkanuwandern anlässlich einer 4-tägigen Wanderfahrt, die entweder in die Umgebung von Spiekeroog, Langeoog, Baltrum und Wangerooge oder in die Umgebung von Langeness, Oland, Gröde, Hooge, Amrum und Föhrn führt (sofern die Gewässerbedingungen es erlauben!).

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

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

### **25.07.-2.08.2015: Kurs IV: Fortgeschrittenenfahrt Rund Dänisches Wattenmeer (EPP IV Küste)**

Inhalt: „Learning by Doing“, d.h. Vermittlung von fortgeschrittenen Kenntnissen zum Küstenkanuwandern unter erschwerten Bedingungen anlässlich einer 8-tägigen Wanderfahrt vorbei an Sylt, Römö, Mandö und Fanö (sofern die Gewässerbedingungen es erlauben!).

Info-Blatt: [www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-DK-Wattenmeer-Info.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-DK-Wattenmeer-Info.pdf)

**Anmeldung:** Udo Beier – [udo.beier@t-online.de](mailto:udo.beier@t-online.de)

Übrigens, **Rolf Doliner** vom LKV Niedersachsen, **Lars Everding & Sam Schmitz** vom LKV Nordrhein-Westfalen sowie **Eckehard Schirmer** vom LKV Schleswig-Holstein bieten ebenfalls Ausbildungsveranstaltungen zum Thema Küste an.

Alle Küstenveranstaltungen des DKV können abgerufen werden über seine Termin-Datenbank:

[www.kanu.de/go/dkv/home/service/dates.xhtml](http://www.kanu.de/go/dkv/home/service/dates.xhtml)

> Gewässerkategorie: „Großgewässer/Küste“ (ankreuzen)

-----

## 24.10.2014 **Gezeiten: Wasserstands- & Strömungsdaten** (Ausbildung)

Die Gezeiten beeinflussen die Strömungsrichtung & -stärke, sowie die Wasserstandsveränderung des Wassers auf Meeren und Randmeeren, wie z.B. auf der Nordsee und somit auch in der Deutschen Bucht.

### **1. Wasserstandsdaten**

Mit Hilfe der Broschüre (erhältlich z.B. bei [www.hansenautic.de](http://www.hansenautic.de)):

#### **Gezeitenkalender (Hrsg. BSH)**

Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete  
(hrsg v. BSH; jährl. neu; DIN A6; 137 S.)

können wir für 13 Bezugsorte (und einer Vielzahl von „Anschlussorten“), die entlang der Küste oder in gezeitenabhängigen Flussmündungen (z.B. Hamburg) liegen folgendes ermitteln:

- die täglichen Zeiten für den höchsten und niedrigsten Wasserstand (→ Hochwasser (HW) bzw. Niedrigwasser (NW));
- mit welchem Anstieg des Wassers zu rechnen ist (→ „Mittleres Hochwasser bezogen auf Seekartennull“ (MHW-SKN) und „Mittlerer Tidenhub“ (MTH)).

Wer beim Wasserstand sich nicht mit „mittleren“ Werten zufrieden geben will, der sollte zurückgreifen auf das Buch:

#### **Gezeitentafeln. Europäische Gewässer**

(hrsg. v. BSH; jährl. neu; DIN A4; 237 S.)

oder auf die folgenden Internet-Infos des BSH:

#### **Vorausberechnungen der astronomischen Gezeiten für die dt. Nordseeküste:**

<http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp> (7-Tage-Vorhersage)

Beide Info-Quellen liefern zusätzliche Angabe über die täglich zu erwartende Höhe des Hoch- und Niedrigwassers verursacht durch mehrere astronomische Einflussfaktoren (Lage bzw. Abstand von Mond und Sonne zur Erde u.a.) (→ „astronomische Gezeiten“), nicht aber auch durch meteorologische Einflussfaktoren (Windstärke, -richtung, Luftdruck u.a.). D.h. je nach Wetter kann der prognostizierte Wasserstand höher oder niedriger liegen als der tatsächliche vor Ort zu beobachtende Wasserstand. Angaben über den tatsächlich zu erwartenden Wasserstand finden wir unter:

[www.bsh.de/aktdat/wvd/wahome.htm](http://www.bsh.de/aktdat/wvd/wahome.htm)

Übrigens, in den niederländischen Gezeitentabellen:

#### **Waterstanden / Stromen langs de Nederlandse kust**

(hrsg. v. Koninklijke Marine; jährl. neu; DIN A4; 308 S.)

finden wir zusätzlich Angaben über die Höhe des Wasserstands zu jeder vollen Stunde.

### **Genügt für das Küstenkanuwandern der „Gezeitenkalender“?**

Für das Küstenkanuwandern entlang der Küste der Deutschen Bucht, wo der MTH max. 3,50 m beträgt, genügt der „Gezeitenkalender“. Dort wo der MTH jedoch über 5,00 m liegt (z.B. im Ärmelkanal), sollten „Gezeitentafeln“ o.ä. zu Rate gezogen werden.

Wer eine Vorstellung davon hat, in welche Richtung der Gezeitenstrom fließt, wenn das Wasser aufläuft (→ das Wasser steigt (Flutphase)), bzw. abläuft (→ das Wasser sinkt (Ebbphase)), der müsste durchaus in der Lage sein, eine Tour entlang der Küste der Deutschen Bucht allein mit dem „Gezeitenkalender“ zu planen, sofern er:

- sich innerhalb des Wattenmeeres, also zwischen Festland und den direkt gegenüberliegenden Inseln aufhält, und die Seeseite der Inseln meidet;
- über eine aktuelle Seekarte verfügt,
- die aktuelle Seewettervorhersage kennt;
- bis max. 3 Bft. Wind hinaus paddelt
- und in der Lage ist, mit Hilfe der Wetterdaten und der Seekarte die Gewässerschwierigkeit vor Ort abzuleiten.

### **Beispiel: Ostfriesisches Wattenmeer (26.-27.7.14)**

Wenn das Wasser aufläuft (Flutphase), strömt es auf der Seeseite der **ostfriesischen Inseln** von West nach Ost, außerdem strömt es zwischen den ostfriesischen Inseln durch die Gats (Balje, EE, Tief) übers Watt entlang der Priele Richtung Festland bzw. Wattenhoch.

Wenn das Wasser abläuft (Ebbphase), strömt das Wasser vom Festland entlang der Priele übers Watt durchs Gat hinaus auf die Seeseite der ostfriesischen Inseln und dann weiter westwärts entlang der Inseln.

Wer das weiß und es vorzieht, stets mit dem Gezeitenstrom – d.h. nicht gegen den Strom – zu paddeln, der erkennt sehr schnell, dass er **bei einer Tour vom Festland hinüber zur nächsten Insel** (z.B. am Samstag, 26.7.14) wie folgt vorzugehen hat:

1. Starte stets vom Hafen am Festland: Ein solcher Hafen liegt meist am Ende eines Priels (→ „Wattenmeerflusses“), der in der Regel die Fortsetzung eines „Festlandflusses“ bildet. - Übrigens, zur Regulierung des Wasserstandes des „Festlandflusses“ ist i.d.R. dort, wo der „Festlandfluss“ durch den Deich ins Wattenmeer fließt, ein „Siel“ errichtet. Deshalb haben die Namen der meisten Ortschaften, die um ein Siel herum entstanden sind, als Endung das Wort „-siel“ (z.B. Harlesiel, Neuharlingersiel, Bensorsiel, Dorumersiel, Neßmersiel).  
*Beispiel: Für die Fahrt hinüber zur Insel Spiekeroog bietet sich Neuharlingersiel als Startpunkt an.*
2. Folge stets einem Priel: Wir sollten jenem Priel entlang paddeln, der zur dem Festlandhafen gegenüberliegenden Insel führt; denn dort ist das Wasser stets tiefer als auf den Wattflächen neben dem Priel, außerdem strömt es dort stärker.  
*Beispiel: Nach der Hafenausfahrt von Neuharlingersiel treffen wir auf den Priel des „Neuharlingersielers Wattfahrwasser“ und kurz danach auf den großen Priel der Otzumer Balje („OB-Fahrwasser“, der dicht am Südwestende von Spiekeroog (dort liegt der Inselzeltplatz) vorbeiführt.*
3. Paddle stets während der Ebbphase hinaus: Wir sollten dann hinüber zur Insel paddeln, wenn das Wasser abläuft (Ebbphase).  
*Beispiel: Die Ebbphase beginnt z.B. am 26.7.14 um 12.36 Uhr (HW Neuharlingersiel) und endet um 19.08 Uhr (NW Spiekeroog).*

4. Frühstart: Am frühestens kann dann vom Festlandhafen aus gestartet werden, wenn im Hafen gerade Hochwasser ist; denn genau danach beginnt das Wasser abzulaufen.  
*Beispiel: Start frühestens um 12.36 Uhr (HW Neuharlingersiel).*
5. Spätstart: Am spätestens sollten wir dann an der gegenüber dem Festlandhafen liegenden Insel ankommen, wenn dort Niedrigwasser ist; denn genau danach beginnt das Wasser wieder aufzulaufen, nämlich zurück Richtung Festlandhafen. Sollte jedoch die angepeilte Anlandestelle früher trockenfallen, so ist natürlich dort spätestens dann anzulanden, wenn wir gerade noch genügend Wasser unter dem Kiel haben (ca. 50 cm). Ob ein Priel trockenfallen kann, können wir der Seekarte entnehmen (Hinweis: Nur jene Flächen fallen nicht trocken, die auf der Seekarte blau coloriert sind!).  
*Beispiel: Ankunft spätestens um 19.08 Uhr (NW Spiekeroog). Da die Strecke von Neuharlingersiel bis Spiekeroog (Zeltplatz) ca. 8 km lang ist und wir annehmen, dass wir mit 5 km/h vorankommen, sollten wir 1:36 h vorher, als um 17.32 Uhr von Neuharlingersiel aus starten. Der Seekarte können wir entnehmen, dass die Wattfläche vor dem Zeltplatz etwa 250 m weit trocken gefallen ist, was bedeutet, dass wir unser Seekajak bis zum Dünenanfang des Zeltplatzes tragen (mit Hilfe eines Mitpaddlers) oder ziehen (per Bootswagen) müssen.*
6. Schneller: Am schnellsten kommen wir drüben auf der Insel an, wenn wir in der 3. und 4. Stunde des – bei uns in der Deutschen Bucht ca. 6-stündigen – Gezeitenstromes, in unserem Beispiel: in der 3. und 4. Stunde nach Hochwasser unterwegs sind.  
*Beispiel: Wir sollten mit unserem Seekajak in der Zeit zwischen 14.36 – 16.36 Uhr unterwegs von Neuharlingersiel nach Spiekeroog (Zeltplatz) sein.*
7. Sicherer: Bei etwas windigerem Wetter kommen wir am sichersten hinüber zur Insel, wenn schon viel Wasser aus dem Wattenmeer hinaus auf die offene See gelaufen ist und die Wattflächen neben den Prielen trocken gefallen sind; denn dann kann sich der Seegang nicht so entwickeln wie bei offenen Wasserflächen. Es sollte also bei viel Wind und wenig Seegangserfahrungen so gepaddelt werden, dass die Insel erst kurz vor Niedrigwasser erreicht wird.  
*Beispiel: Spätstart sollte um 17.32 Uhr erfolgen (s. Punkt 5.).*

**Bei der Rücktour von der Insel zum Festland** (z.B. am Sonntag, 27.7.14) ist sinngemäß vorzugehen:

1. Festlandhafen ansteuern: Es ist stets am Festland jener Hafen anzulaufen, der der Insel gegenüberliegt.
2. Priel: Es ist wieder jenem Priel entlang zu paddeln, der von der Insel zum Hafen führt.
3. Flutphase: Gepaddelt werden sollte bei auflaufendem Wasser (Flutphase).  
*Beispiel: Die Flutphase beginnt am 27.7.14 um 07.17 Uhr (NW Spiekeroog) und endet um 13.14 Uhr (HW Neuharlingersiel).*
4. Frühstart: Frühestens könnte bei Niedrigwasser von der Insel aus gestartet werden; sofern der Startort nicht völlig trocken gefallen ist, ansonsten kann erst dann gestartet werden, wenn das Wasser genügend gestiegen ist, oder wir transportieren unser Seekajaks bis zum Wasser (→ Wattkante)
5. Spätstart: Wenn später gestartet werden möchte, dann so, dass spätestens bei Hochwasser der Festlandhafen erreicht werden kann.  
*Beispiel: Bei einer angenommenen Fahrtzeit von ca. 1:36 h sollte spätestens 1:36 h vor HW Neuharlingersiel von Spiekeroog aus gestartet werden = 11.38 Uhr.*
6. Schneller: Wer möglichst schnell unterwegs sein möchte, der paddelt zumindest in der 3. und 4. Stunde nach Niedrigwasser.  
*Beispiel: Zeitfenster = 09.17 – 11.17 Uhr.*
7. Sicherer: Wer möglichst wenig Seegang auf der Fahrt hinüber zum Festlandhafen erleben möchte, der sollte bei Niedrigwasser starten.  
*Beispiel: Frühstart um 07.17 Uhr (NW Spiekeroog).*

## **Beispiel: Nordfriesisches Wattenmeer** (9.-10.8.14)

Bei Touren durchs **nordfriesische Wattenmeer** verhält es sich ähnlich:

- Gestartet wird frühestens bei Hochwassers von einem (Siel)-Hafen aus (z.B. Schlüttsiel, wenn wir nach Hilligenley auf der Hallig Langeness paddeln wollen), also am Samstag, 9.8.14, um 13.07 Uhr (HW Schlüttsiel).
- Mit dem ablaufenden Wasser (Ebbphase, die sich von HW Schlüttsiel bis NW Hilligenley erstreckt) (9.8.14: 13.07 Uhr – 19.35 Uhr) paddeln wir auf einem Priel (→ meist als „Fahrwasser“ gekennzeichnet, und zwar: zunächst das „Schlütt-Fahrwasser“, danach abbiegen ins „Langeness-Fahrwasser“) Richtung Hallig Langeness/Hilligenley, die wir spätestens bei Niedrigwasser erreicht haben sollten (19.35 Uhr), sofern die Anlandestelle nicht trockenfällt. Fällt die Stelle, wo wir anlanden wollen, früher trocken, müssten wir natürlich spätestens dann anlanden, wenn noch Wasser da ist, anderenfalls müssten wir mit den Seekajaks durch das sehr schlickige Watt Richtung Spülsaum robben oder uns über Steinpackungen zu jenem Weg vorarbeiten, der entlang der Hafemole hin zur Hallig führt.
- Retour geht es dann am nächsten Tag mit auflaufendem Wasser (Flutphase), also zwischen 08.01 Uhr (NW Langeness/Hilligenley) und 14.05 Uhr (HW Schlüttsiel).

Wer jedoch anschließend entlang der Seeseite der Inseln (z.B. Amrum, Sylt, Römö) paddeln möchte, der kann nicht so pauschal mit für Ostfriesland typische Strömungsverläufe wie  $W \rightarrow O$  (während der Flutphase) bzw.  $O \rightarrow W$  (während der Ebbphase) arbeiten. Er braucht neben dem „Gezeitenkalender“ weitere Infos, die Genaueres über die **Strömungsrichtung und -stärke** aussagen.

Das gilt auch für jene Küstentouren, die nicht einfach bei der nächsten Insel/Hallig enden, die gegenüber dem Festlandhafen liegen, sondern die über ein Wattenhoch führen bzw. die eine Inselumrundung zum Ziel haben.

## **2. Strömungsdaten**

Als Info-Quelle für Strömungsdaten kommt infrage der gedruckte „Gezeitenstromatlas“:

### **Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht**

(mit je 13 Kartenblättern vom nordfriesischen bzw. ostfriesischen Wattenmeer)  
(hrsg. v. BSH; 2004; DIN A3; 32 S.)

bzw. die auf der Homepage des BSH abrufbaren Strömungsübersichten:

### **Stündliche Strömungen für die Dt. Bucht**

(7 Ausschnitte) (für 48 Std.)

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db1/db1.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db1/db1.htm) (Fanö - Sylt)

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db2/db2.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db2/db2.htm) (Sylt - St.Peter-Ording)

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db3/db3.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db3/db3.htm) (St.Peter-Ording - Neuwerk)

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db4/db4.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db4/db4.htm) ((Neuwerk - Langeoog)

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db6/db6.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db6/db6.htm) (Langeoog - Borkum)

Die gedruckten Strömungsdaten unterscheiden sich mehr oder weniger entscheidend von den im Internet abrufbaren Strömungsdaten. Die Gründe dafür liegen im Folgenden:

1. Beide Daten werden per Computersimulation ermittelt. Das dabei zugrundeliegende Rechenmodell ist jedoch verschieden. Die gedruckten Daten werden mit einem

älteren Rechen-Modell ermittelt, dessen räumliche Genauigkeit geringer ist. Den Internet-Daten liegt demgegenüber eine neuere, verbesserte Modellversion zugrunde.

2. In die gedruckten Daten gehen nur astronomische Einflussgrößen ein, also jene Größen, die die Gezeiten den eigentlichen Antrieb geben. Bei den täglich im Internet veröffentlichten Strömungsvorhersagen werden neben astronomischen Antriebsgrößen (hier: die vom Atlantik einlaufenden Gezeiten) auch meteorologische Größen (Wind, Luftdruck) und weitere Größen (die über den Atlantik einlaufenden „Fernwellen“; Luft-/Wassertemperatur, Bewölkung, Luftfeuchte über dem Meer; Salzgehaltsverteilung; Frischwassereintrag durch die größeren Flüsse (z.B. Elbe, Weser) berücksichtigt.

Die gedruckten Strömungsdaten des „Gezeitenstromatlas“ sind deshalb mit einem größeren Fehler behaftet als die Internet-Daten. Der „Gezeitenstromatlas“ sollte folglich nur zur „Grobplanung“ zu Rate gezogen werden. Ansonsten sollte möglichst auf die Internet-Daten zurückgegriffen werden. Aber auch diese Daten stellen nur Prognosedaten dar; denn sie werden lediglich im Stunden-Takt errechnet und geben nicht auf den Meter genau die aktuellen Daten für Strömungsrichtung & -stärke wieder. Dennoch ist das BSH bestrebt, möglichst präzise Strömungsdaten bereitzustellen. Da die zweitägige Wetterprognosedaten, die der Deutschen Wetterdiensts (DWD) dem BSH zur Verfügung stellt, am zuverlässigsten sind, werden die darauf aufbauende Strömungsprognosen ebenfalls nur für 48 Std. im Internet bereitgestellt.

### **Wie genau können wir den Stromkipp ermitteln?**

Die Strömungsdaten liefern uns „Tendenzen“ über die Strömungsrichtung, die Strömungsstärke und die Änderung der Strömungsrichtung (Stromkipp, Kenterzeitpunkt des Gezeitenstroms, Tidenkipp). Uns sollte bewusst sein, dass je nach geologischen, astronomischen bzw. meteorologischen Gegebenheiten die Strömungsrichtung auch mal etwas nördlicher bzw. südlicher, die Strömungsstärke etwas höher oder niedriger, und der Stromkipp auch mal etwas früher oder später erfolgen könnte. Da für das Küstenkanuwandern die Infos über den Stromkipp zu den wichtigsten Gezeitenangaben zählen, soll im Folgenden beispielhaft herausgearbeitet werden, zu welchen Zeiten wir kommen, wenn wir mit Hilfe der gedruckten Strömungsdaten (=> „Stromatlas“) bzw. mit Hilfe der Hoch- bzw. Niedrigwasserzeiten (HW/NW) (=> „Gezeitenkalender“) versuchen, den Stromkipp zu bestimmen, und wie stark diese Zeiten von jenen abweichen, die wir mit Hilfe der Internet-Strömungsdaten des BSH ermitteln können:

=> <http://www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/Modell1.htm>

### **Beispiel: Lister Tief (Sylt – Römö) (24.10.14)**

Das Beispiel ist relevant, wenn wir am 24.10.14 möglichst bei Stillwasser die ca. 3 km von Sylt (Nord) hinüber nach Römö paddeln wollen bzw. von der Seeseite Sylt kommend noch rechtzeitig am Sylter Ellenbogen vorbei Richtung List paddeln wollen, bevor die Strömung uns entgegen kommt. Übrigens, die mit „\*“ gekennzeichnete Werte sind geschätzte Zwischenwerte, denn die Strömungsdaten werden vom BSH jeweils nur für die volle Stunde bekanntgegeben. Und mit „\*\*“ wird die zeitliche Abweichung zu den Internet-Daten angegeben:

- HW Helgoland lt. Gezeitenkalender am 24.10.14 = 13.01 Uhr
- Stromkipp (SK) Sylt (N) lt. Internet-Daten = 15.15 Uhr\*
- SK Sylt (N) lt. Stromatlas = +2:45 h\* HW Helgoland = 15.46 Uhr => +0:31 h\*\*
- SK Sylt (N) lt. Gezeitenkalender = HW List = 15.50 Uhr => +0:35 h\*\*

D.h. rein rechnerisch haben wir unterschiedliche Werte für den Stromkipp im Lister Tief (Höhe Sylt (Nord)) herausbekommen, die Differenzen von plus 0:31 h bzw. plus 0:35 h sind

jedoch im Rahmen des Küstenkanuwanderns gerade noch verkraftbar!? Die Strömung kippt früher, sodass wir wohl auf halber Strecke gegen den allmählich immer stärker ablaufenden Strom des „Lister Tiefs“ ankämpfen müssen, wenn wir erst kurz vor Römö bzw. östlich des Ellenbogens um 15.46 bzw. 15.50 Uhr sein wollen!? Wenn wir auf Nr. Sicher gehen wollen, sollten wir hier so planen, dass wir schon ca. 0:30 h vor Stromkipp unser Ziel erreicht haben.

**Beispiel: Rütergat (Amrum – Japsand/Hooge) (24.10.14)**

Wir sind bei ablaufendem Wasser der „Süderau“ von Hooge kommend auf dem Japsand angelandet und wollen möglichst bei Stillwasser in der Mitte des „Rütergat/Norderau“ sein, um dann hinüber zum Kniepsand (Amrum) zu queren (ca. 7 km):

- HW Helgoland lt. Gezeitenkalender am 24.10.14 = 13.01 Uhr
- Stromkipp (SK) Rütergat lt. Internet-Daten = 8.45 Uhr\*
- SK Rütergat lt. Stromatlas = -4 h HW Helgoland = 9.01 Uhr => +0:16 h\*\*
- SK Rütergat lt. Gezeitenkalender = NW Hooge = 8.54 Uhr => +0:09 h\*\*

Die maximale Abweichung beträgt plus 0:16 h und ist unkritisch.

**Beispiel: Unterelbe Bake C (nördlich von Neuwerk) (24.10.14)**

Wir kommen von Neuwerk und haben über das „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ die Unter-Elbe erreicht. Von dort aus wollen wir mit Beginn des auflaufenden Unterelbe-Stroms nach Cuxhaven paddeln:

- HW Helgoland lt. Gezeitenkalender am 24.10.14 = 13.01 Uhr
- Stromkipp (SK) Bake C lt. Internet-Daten = 8.30 Uhr\*
- SK Bake C lt. Stromatlas = -4:30 h\* HW Helgoland = 8.31 Uhr => +0:01 h\*\*
- SK Bake C lt. Gezeitenkalender = NW Bake C = 7.48 Uhr => -0:42 h\*\*

Die maximale Differenz beträgt hier minus 0:42 h. Sie ist unkritisch, sofern wir sowieso Richtung Cuxhaven paddeln wollen. Wir sind wohl, wenn wir mit Hilfe des Gezeitenkalenders den Stromkipp berechnet haben, 0:42 h zu früh an der Unter-Elbe, was bedeutet, dass wir entweder noch etwas gegen den ablaufenden Strom der Unter-Elbe paddeln müssen, wenn wir schon Kurs auf Cuxhaven nehmen wollen, oder an der nächsten Wattfläche am Rande der Unter-Elbe warten müssen, bis das Wasser wieder aufläuft. Übrigens, das Hauptproblem hier nördlich vor Neuwerk ist nicht so sehr die exakte Bestimmung des Stromkippes, als vielmehr die Bestimmung des Wasserstandes, denn während der Niedrigwasserphase sind große Teile des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ trockengefallen und nur bedingt, u.U. nur mit Hilfe eines Bootswagens befahrbar.

**Beispiel: Start von Spiekeroog (W) entlang der Seeseite von Langeoog (24.10.14)**

Wir wollen mit Beginn des ablaufenden Wassers von Spiekeroog (Zeltplatz) entlang der Seeseite von Langeoog paddeln:

- HW Helgoland lt. Gezeitenkalender am 24.10.14 = 13.01 Uhr
- Stromkipp (SK) Otzumberbalje lt. Internet-Daten = 12.45 Uhr\*
- SK Otzumberbalje lt. Stromatlas = -0:15 h\* HW Helgoland = 12.46 Uhr => +0:01 h\*\*
- SK Otzumberbalje lt. Gezeitenkalender = HW Spiekeroog = 12.58 Uhr => +0:13 h\*\*

Die maximale Differenz beträgt plus 0:13 h und ist unkritisch.

**Beispiel: Start von Spiekeroog (W) entlang der Wattseite von Langeoog (24.10.14)**

Wir wollen von Spiekeroog (Zeltplatz) zum ca. 5 km entfernt liegenden Langeooger Wattenhoch und dann weiter entlang der Wattseite auf dem „Langeooger Wattfahrwasser“ zum Langeooger Hafen paddeln. Das Wattenhoch möchten wir bei Stromkipp erreichen:

- HW Helgoland lt. Gezeitenkalender am 24.10.14 = 13.01 Uhr
- Stromkipp (SK) Wattenhoch lt. Internet-Daten = 12.30 Uhr\*
- SK Wattenhoch lt. Stromatlas = -0:30 h\* HW Helgoland = 12.31 Uhr => +0:01 h\*\*
- SK Wattenhoch lt. Gezeitenkalender = HW Spiekeroog = 12.58 Uhr => +0:28 h\*\*

Die maximale Differenz beträgt plus 0:28 h und ist unkritisch. Gegebenenfalls müssen wir auf den letzten Kilometern zum Wattenhoch gegen den schon wieder ablaufenden Strom paddeln. Aber wegen der ca. 1-stündigen Stauwasserphase um Hochwasser dürfte der Gegenstrom noch nicht so stark sein.

### **Beispiel: Randzelgat (Borkum – Rottumeroog) (24.10.14)**

Wir sind bei auflaufendem Wasser von Schiermonnikoog (Seeseite) nach Rottumeroog (Seeseite) gepaddelt und wollen nun möglichst bei Stillwasser hinüber nach Borkum queren (ca. 4 km):

- HW Helgoland lt. Gezeitenkalender am 24.10.14 = 13.01 Uhr
- Stromkipp (SK) Randzelgat lt. Internet-Daten = 12.45 Uhr\*
- SK Randzelgat lt. Stromatlas = -0:30 h\* HW Helgoland = 12.31 Uhr (-0:14 h)\*\*
- SK Randzelgat lt. Gezeitenkalender = HW Borkum (Südstrand) = 11.58 Uhr (-0:47h)\*\*

Die maximale Differenz beträgt hier minus 0:47 h, was schon erheblich sein könnte. Dennoch geraten wir nicht in Schwierigkeiten. Die noch auflaufende Strömung treibt uns im „Randzelgat“ zunächst südöstlich an Borkum vorbei. Wenn wir das merken, halten wir etwas nördlich vor (Seilfähre). Ansonsten treiben wir allmählich auf das südliche Ende von Borkum zu, was nicht weiter kritisch ist; denn bald danach treibt uns der einsetzende ablaufende Strom wieder zurück. Gut, wenn wir ein GPS mit uns führen, unsere Zielcoordinate von Borkum ins GPS als Wegpunkt eingegeben und aktivieren; denn das GPS zeigt uns dann genau an, welchen Kurs wir paddeln müssen, wenn wir keine Abdrift haben möchten.

### **Fazit**

Wer verstehen möchte, wie es im Wattenmeer und auf der Seeseite der ost- und nordfriesischen Inseln strömt, der sollte sich mal mit jenen Strömungsdaten beschäftigen, die das BSH gedruckt bzw. übers Internet zur Verfügung stellt. Wenn wir davon ausgehen, dass die Internet-Daten des BSH zur Gezeitenströmung in der Deutschen Bucht am genauesten sind, dann führt wohl die alleinige Arbeit mit den gedruckten Strömungsdaten („Stromatlas“) (Fehlerbereich: minus 0:14 bis plus 0:16 h) überwiegend zu einem kleineren Fehler, als wenn wir bloß mit Hilfe des „Gezeitenkalenders“ (Fehlerbereich: minus 0:47 bis plus 0:28 h) den Stromkipp abschätzen wollen.

### Prüfung vor Ort

Am genauesten können wir übrigens den Stromkipp vor uns auf einem Gezeitenstrom ermitteln, wenn dort mittig eine Fahrwassertonne platziert ist und wir gegenüber dieser Tonne an Land stehen. Eine solche Tonne wird nämlich vom Strom zur Seite geneigt. Kippt nun z.B. der ablaufende Strom und neigte sich die Tonne vorher Richtung West, so richtet sich die Tonne zum Zeitpunkt des Stromkippes auf, um sich danach bei auflaufendem Strom Richtung Ost zu neigen. Dabei hängt es nun von der Länge der Stauwasserphase ab, wann die Tonne beginnt, sich aufzurichten, und wann sie beginnt, sich zur anderen Seite zu neigen. Bei einer Stauwasserphase von 0:30 h beginnt nämlich die Tonne sich schon ab 0:15 h vor Stromkipp aufzurichten und ab 0:15 h nach Stromkipp zur anderen Seite zu

neigen. Wie wir sehen, hängt es hier von der Länge der Stauwasserphase ab, wie exakt wir den Stromkipp vor Ort bestimmen können.

Statt aus der Neigung einer Fahrwassertonne den Stromkipp zu ermitteln, ist es auch möglich, beim Paddeln z.B. in einem Wattfahrwasser an der Strömung, die sich am Fuße einer Pricke oder auch Tonne bemerkbar macht, zu erkennen, ob der Stromkipp schon war oder noch vor uns liegt bzw. ob er gerade stattfindet (=> keine Strömung = Stauwasserphase = Zeitraum des Stromkippes).

#### Können wir auf Strömungsdaten verzichten?

Ob wir bei der Planung einer Tour und später unterwegs auf der Tour stets auf solche Strömungsdaten (=> „**Gezeitenstromatlas**“) zugreifen müssen oder ob die Planung mit dem „**Gezeitenkalender**“ genügt, hängt davon ab, wie anspruchsvoll die Tour sein soll. Touren, die lediglich vom Festlandhafen hinüber zur nächsten Insel und retour führen, sind nicht so anspruchsvoll, wie Touren, die vorhaben, ein Gat zu queren, ein Wattenhoch zu überfahren bzw. eine Insel zu umrunden.

(1) Bei solch weniger anspruchsvollen Touren reicht es eigentlich aus zu wissen:

- wann am Start- und Zielort Hoch- bzw. Niedrigwasser (=> „Hochwasserzeit“ (HWZ), „Niedrigwasserzeit“ (NWZ) ist,
- in welche Richtung in der Ebb- und Flutphase das Wasser strömt,
- dass in der 3. und 4. Stunde einer solchen Gezeitenphase das Wasser besonders stark strömt
- und dass es 0:30 h vor bis 0:30 h nach Hoch- bzw. Niedrigwasser meist relativ schwach strömt (sog. „Stauwasserphase“).

Der erste Punkt verlangt „Faktenwissen“, das uns der „Gezeitenkalender“ liefert und das wir möglichst in einer auf dem Kartendeck griffbereit verstauten „Tourenplanungstabelle“ ganz exakt festhalten sollten, damit wir während der Tour immer wieder darauf zurückgreifen können. Die weiteren Punkte liefern „Bildungswissen“. Wir sollten es als Küstenkanuwanderer verinnerlichen, was möglich ist, ohne dass wir während der Touren-Planung bzw. -Ausführung stets auf die Daten z.B. eines „Gezeitenstromatlas“ zurückgreifen müssen.

(2) Bei anspruchsvolleren Touren kann jedoch anders geurteilt werden. Natürlich, leistungsfähige Küstenkanuwanderer sind durchaus in der Lage, ihre Touren nur mit Hilfe des „Gezeitenkalenders“ zu planen. Dabei können wohl bei der zeitlichen Bestimmung des Stromkippes Fehler auftreten, die bei den obigen sechs Beispielen zwischen minus 0:47 h und plus 0:35 h lagen (s. hierzu Post #7). Das könnte dazu führen, dass solche Kanuten für eine begrenzte Zeit (max. +/- 1 Stunde) gegen den Gezeitenstrom paddeln müssen:

*„Wer zu früh oder zu spät kommt, den bestraft die Tide, und zwar entweder mit Wasserentzug“, d.h. das Watt ist noch trocken gefallen, oder mit Gegenstrom“, d.h. wer nicht alle Infos zur Strömung abrufen kann, der muss halt für max. 1 Stunde gegen den langsam ab- bzw. zunehmenden Gezeitenstrom paddeln.“*

Was soll's. Mit etwas Power & Kondition überlebt ein leistungsfähiger Küstenkanuwanderer sicherlich auch diese, manchmal nicht enden wollende Stunde. Wer das vermeiden bzw. seinen, vielleicht schwächeren Mitpaddlern ersparen möchte, der sollte während der Planungsphase auf ganz konkrete Strömungsdaten (gedruckte „Gezeitenstromatlas“) und unterwegs während der Tour auf aktuelle Strömungsdaten (Internet-Daten) zurückgreifen:

=> <http://www.bsh.de/akt/dat/modell/stroemungen/Modell1.htm>

um auf diese Weise möglichst genau den Stromkipp für eine bestimmte Bereich im Wattenmeer zu ermitteln.

### Weiterer Nutzen der Strömungsdaten?

Ja, was können wir sonst noch mit den Strömungsdaten anfangen?

(a) Querung: Ja/Nein? Aus der absoluten Höhe einer Strömungsgeschwindigkeit können wir z.B. ableiten, ob es sich überhaupt sinnvoll ist, ein z.B. 7 km weites Gat mit seitlicher Strömung zu queren. Spätestens bei 4-4,7 km/h (2,2-2,6 kn / 110-130 cm/s) Strömung, brauchen wir für die Querung, die sonst nur 1 Stunde dauert, plötzlich mehr als 2 Stunden. Und erleben wir unterwegs zusätzlich noch brechende Wellen und Gegenwind, dann dauert es noch länger, bis wir endlich drüben ankommen. Bevor wir also zur Querung einer solchen Passage aufbrechen, empfiehlt es sich, vor Ort die Strömungsdaten anzuschauen und zu prüfen, ob wir unterwegs mit solch starker Strömung zu rechnen haben. Wenn ja, dann bietet es sich an, entweder früher zu queren und erst dort drüben einen Pausstopp einzulegen oder später zu starten und stattdessen vor der Querung etwas länger zu pausieren. Natürlich könnten wir auch erwägen, eine etwas andere Route zu paddeln, bei der wir von der Strömung unterstützt werden?!

(b) Querung Ja, aber mit welchem Vorhaltewinkel? Lohnt es sich, vor dem Start zur Querung ganz genau die zu erwartenden Strömungsgeschwindigkeiten anzuschauen, um dann bei Seitenströmung errechnen zu können, mit welchem Vorhaltewinkel wir zum angepeilten Zielpunkt hinüber paddeln sollten? Nun, wie solch eine „Stromdreieck“-Rechnung aussieht, kann z.B. in diversen Infos für Segler nachgeschaut werden:

<http://www.youtube.com/watch?v=NYMCu3y1kFM> (Kurs durchs Wasser)

Für das Küstenkanuwandern mit der Möglichkeit zur terrestrischen Navigation, also der Navigation nach Seezeichen bzw. Landmarken (sog. „Deckpeilung“) ist es mit vielen Fehlern behaftet, stattdessen mit solch einer „Stromdreieck-Rechnung“ den Vorhaltewinkel zur Verhinderung von Strom- bzw. Windabdrift zu errechnen; denn:

1. Wir kennen nicht die aktuelle Strömungsgeschwindigkeit vor Ort; selbst wenn wir mit den tagesaktuellen Internet-Daten des BSH rechneten, und zwar weil zum einen nur für jede volle Stunde die Daten veröffentlicht werden und zum anderen nicht jede Strömungsschwankung wegen Meeresgrundunebenheiten meteregenau erfasst werden kann.
2. Wir wissen nicht, wie schnell wir unterwegs sind, und zwar unter Berücksichtigung der aktuellen Wind- & Seegangsverhältnisse (hier: Gegen-, Seiten-, Rückenwind).
3. Wir vermögen nicht zu beurteilen, wie groß die Windabdrift ist.
4. Wir sind nicht in der Lage, exakt Kurs zu halten, insbesondere bei Wellen von der Seite oder von achtern.

Wer häufiger solche Querungen im Wattenmeer unternimmt, sollte vielmehr mit Hilfe der „Deckpeilung“

[www.kanu.de/nuke/downloads/Peilen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Peilen.pdf)  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Deckpeilung>

versuchen, ohne große Abdrift zu queren, oder sich überlegen, sein GPS nicht nur bloß mitlaufen zu lassen, um am Ende des Tages die gepaddelte Route und die insgesamt gepaddelten Kilometer zu erfahren. Vielmehr sollte er versuchen, per GPS den aktuell zu paddelnden Kurs, der die aktuelle Strom-/Wind-/“Paddel“-Abdrift automatisch berücksichtigt, zu ermitteln. Setzt doch das lediglich die Ermittlung der Koordinaten des Zielpunktes und deren Eingabe als „Waypoint“ voraus. Als Nebeneffekt informiert uns das GPS dann auch

über die Geschwindigkeit über Grund und die zu erwartende Ankunftszeit. Letzteres hat mich übrigens mal bei einer Tour über der Osterems nach Borkum (Nord) dazu veranlasst, 7 km vor unserem Ziel nach Juist auszuweichen; denn wir kamen wegen des starken Gegenwindes und eines schwächelnden Mitpaddlers nur mit 1 km/h voran, was bedeutet hätte, dass wir erst nach 7 Stunden unser gesetztes Ziel erreichen würden.

(c) Bastelanleitung für einen Stromatlas: Wer es vorzieht, die Strömungsdaten gedruckt vor sich liegen zu haben, ohne sich den „Stromatlas“ vom BSH kaufen zu müssen, der kann versuchen, aus den Internet-Strömungsdaten des BSH:

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/Modell1.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/Modell1.htm) (allgemeine Übersicht)

ein eigenen Stromatlas zu erstellen, z.B. für den folgenden Bereich:

[www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db1/db1.htm](http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db1/db1.htm) (Ausschnitt: Sylt - Fanö)

Dazu ist Folgendes erforderlich:

- Wir suchen uns den Zeitraum aus, bei dem die Internet-Strömungsdaten sich auf Mitt-Tide beziehen, und während dem seit einigen Tagen möglichst wenig Wind in der Deutschen Bucht wehte.
- Wir drucken uns dann die insgesamt 24 Strömungsdaten-Aufzeichnungen des betreffenden Tages (hier: Mitt-Tide und Windstille) aus.
- Jedes dieser 24 Aufzeichnungsblätter gibt die Strömungsverhältnisse für eine bestimmte Stunde eines bestimmten Tages wider. Wir beziehen nun diese Zeiten auf die Hochwasserzeit (HW) von Helgoland und kennzeichnen entsprechend jedes Blatt mit der Abweichung von HW Helgoland.
- Anschließend sortieren wir die Blätter beginnend mit 6 Std. vor HW Helgoland und endend mit 6 Std. nach HW Helgoland.

Ein solchermaßen erstellter Stromatlas liefert natürlich weniger genaue Strömungsdaten, als die tagesaktuellen Internet-Gezeitenströmungsdaten des BSH. Ob sie nun genauer sind als die gedruckten Daten des BSH-Gezeitenströmungsatlas, ist mit Sicherheit nicht zu beurteilen. Hängt das doch nicht nur von der aktuellen Wetterlage, sondern auch von der aktuellen Lage von Mond & Sonne ab. Aber solange wir diesen gebastelten Stromatlas immer in Verbindung mit dem Gezeitenkalender benutzen, dürften wir mit den über einen solchen Stromatlas ermittelten Strömungsdaten eigentlich keinen „Schiffbruch“ erleiden.

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

## 20.10.2014 **“Mut zur Lücke!” - Freya again on Tour (Etappe #4)** (Geschichte)

(669. Fahrtentag?): **Freya Hoffmeister** ist wieder unterwegs. Nunmehr das vierte Jahr! Sie will jetzt endlich die Umfahrung von Südamerika im Kajak zum Abschluss zu bringen.

- Ihre 1. Etappe startete sie am 30.8.11 von Buenos Aires (Argentinien) aus. Sie dauerte 247 Tage, während denen 7.676 km zurückgelegt wurden.
- Die 2. Etappe begann am 25.8.12 in Valparaiso (Chile) und dauerte 228 Tage (7.736 km).
- Von der kolumbianisch-venezuelanischen Grenze brach Freya am 16.8.13 zu ihrer 3. Etappe auf. Sie endete nach 193 Tagen im 5.498 km entfernten Humberto des Campos (Sao Luis / Brasilien).

Eigentlich wollte Freya am Ende der 3. Etappe in Fortaleza (Brasilien) anlanden. Aber bis dahin hätte sie einen ca. 600 km langen Brandungsgürtel überwinden müssen. Sie startete wohl noch am 25.4.12 einen Versuch durch die Brandung. 2-3 m hohe Brecher und Gegenwind & -strom ließen sie jedoch kaum vorankommen. Teilweise paddelte sie nur im Zeitlupentempo, d.h. mit 1-2 km/h statt mit dem sonst üblichen Gepäckfahrtentempo von 4-5 km/h. Nur 15 km kam sie an diesem Tag voran. Das gab ihr den Rest und raubte ihr ganz plötzlich sämtliche Motivation, im Endstadium ihrer 3. Etappe auch nur noch einen einzigen Tag dort entlang der Brandung zu paddeln.

Fast 6 Monate später kehrte nun Freya am 19.10.14 wieder zurück und schlug ihr erstes Nachtlager genau an jenem Strandabschnitt auf, wo sie bei ihrer 3. Etappe aufgab und zum nächstgelegenen Ort Humberto des Campos zurückpaddelte. Gute Bekannte aus San Luis haben sie vom nahen Flughafen abgeholt und auf Umwegen über Travosa direkt an den Strand gebracht.

~~~~~  
Foto: Transportgemeinschaft

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6072633471646706082?banner=pwa&pid=6072633471646706082&oid=112133179186774955122>

~~~~~  
Foto: Strandstillleben ohne Freya

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6072633673547380370?banner=pwa&pid=6072633673547380370&oid=112133179186774955122>

~~~~~  
Brandung bis über den Horizont hinaus

Einen Tag später, am 20.10.14, war es dann so weit. Es sollte ihr **669. Fahrtentag** werden. Aber die Gewässerbedingungen ließen keine Freude aufkommen. Sie waren schlechter, als sie am 25.4.14 beschloss, ihre 3. Etappe zu beenden. Es blies ein 5er Gegenwind. Der Brandungsgürtel reichte bis zum Horizont. Das war das erste Mal, dass Freya in ihrem Blog zugestand, keinen Drive mehr zu haben, bei diesen Bedingungen auf Tour zu gehen; denn solche Wind- und folglich Seegangsbedingungen waren in dieser Region nicht nur für Oktober, sondern für das ganze Jahr typisch.

~~~~~  
Windprognose (Nordost-Spitze Südamerikas)

<http://www.windfinder.com/weather-maps/forecast/#6/-5.616/-37.969>

~~~~~  
Frühestens nach ca. 1.000 km etwa in Höhe von Touros (Santa Luzia), wahrscheinlich jedoch erst nach weiteren ca. 350 Kilometern in Recife, nahe des östlichen Punktes Brasiliens, konnte Freya mit einer Verbesserung der Gewässerbedingungen rechnen, d.h. mit Wind & Strömung von achtern und das alles bei weniger Brandung.

„Mut zur Lücke“

Der „Knoten“ in ihrem Bauch, den sie sofort spürte, als sie mit ihren Bekannten aus Sao Luis am Strand stand und hinaus auf die offene, weiße See schaute, hatte sich am nächsten Tag, ihrem Starttag zur 4. Etappe zu einem „Doppelknoten“ entwickelt; denn Freya wurde hier mit Gewässerbedingungen konfrontiert, die sie bislang an Land „aussaß“. Hier war nur an ein Paddeln während der Ebbezeit möglich, eigentlich nur zwischen 2 Std. nach Hochwasser bis Niedrigwasser, d.h. ca. 4 Std. Nur während dieser Zeit brandeten die Brecher mit weniger Wucht auf den mehr oder weniger steilen Strand. Was für Aussichten. Bei 2-3 km/h

Fahrtengeschwindigkeit käme sie dann täglich max. 12 km voran. D.h. statt ca. 25 Paddeltage würde sie nun über 80 Paddeltage benötigen, um dann endlich mit Unterstützung des „Südost-Passats“ und des „Brasil-Stroms“ gen Süden zum immerhin noch ca. 4.500 km entfernt liegenden Buenos Aires (Argentinien) paddeln können, ohne tagtäglich beim Starten und Anlanden durch die Brandung mit dem Risiko leben zu müssen, nicht nur ihre Ausrüstung zu verlieren, sondern gleich auch noch ihr Leben. Freya hatte also eine Entscheidung zu treffen. Das fiel ihr dieses Mal nicht so leicht wie damals während ihrer 2. Etappe, als sie erkannte, dass Gegenwind & -strom es ihr unmöglich machten, Südamerika in drei Etappen zu umrunden:

„Was soll das? Nur um die erste Person zu sein, die diesen nicht enden wollenden Sandstrand entlang gepaddelt ist, und das gegen den Wind? Nur um die erste und einzige Person zu sein, die Südamerika vollständig umrundet hat? Ja, das ist mein Ziel und es bleibt mein Ziel auch wenn es jetzt eine kleine „Lücke“ bekommt. Diesen „Mut zur Lücke“ zu haben, das fällt mir verdammt schwer. Fühlte ich mich doch nach 6 Monaten „Urlaub vom Paddeln“ fit, die Umrundung zu vollenden. Es war wohl meine härteste Entscheidung, die ich - seitdem ich hier in Südamerika unterwegs bin – getroffen habe, aber wohl auch meine vernünftigste. Nein, ich will nicht, dass ich eines Tages das Paddeln hassen werde, wozu es aber unweigerlich nach wenigen Tagen kommen würde, wenn ich mich daran machte, jetzt bei diesen Gewässerbedingungen die Umrundung lückenlos fortzusetzen. Was soll's? Ich glaube, ich habe bewiesen, dass ich bei jeden Bedingungen paddeln kann, und zwar über Tage & Nächte, über Wochen und Monate. Die Freude am Paddeln war meine Motivation. Was spricht dafür; diese Freude aufs Spiel zu setzen? Vielleicht musste ich erst 50 Jahre auf dem Buckel haben, um dies zu erkennen und diese Entscheidung, auf eine „lückenlose“ Umrundung von Südamerika zu verzichten, treffen zu können?“

Was jetzt?

Freya hofft nun, dass ihre Bekannten aus Sao Luis sie abholen und zum ca. 1.300 Küstenkilometer entfernt liegenden Recife bringen werden. Das kann etwas dauern & kosten. Lassen wir uns überraschen. Vielleicht nutzt sie ja den Transfer, um entlang der Küste vorbei an Camocin, Fortaleza, Macau und Touros zu fahren und die Küste mal aus der Autofahrerperspektive kennen zu lernen? Vielleicht ändern sich ja auf dem Weg zur Ostecke Brasiliens zumindest die Wind- und somit auch die Seegangsbedingungen? Vielleicht hält sie es dann an Land nicht mehr aus? Vielleicht hat sie dann wieder Lust zum Paddeln, Paddeln, Paddeln

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2014/10/20/update-from-sat-phone-26/>

17.10.2014 Wasserstandsberechnungen: Beispiel Neßmersiel (Ausbildung)

Im KANU-FORUM:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=16350> (Post # 5)

fragt **Xcks** nach, ob es stimmt, dass von Baltrum aus kommend der ca. 5 km direkt gegenüber am Festland liegende Hafen Neßmersiel mit dem Kajak frühestens 1 Std. vor HW Neßmersiel angelaufen werden kann?

(1) Xcks-Berechnung:

Bei seinen Berechnungen arbeitet er mit den folgenden Daten:

Niedrigwasser (NW) Baltrum = 13.00 Uhr
Hochwasser (HW) Neßmersiel = 19.50 Uhr
Hochwasserstand Seekartennull (HW SKN) Neßmersiel = 3,00 m
Wasserstandsveränderung in der 1. Std. (nach 12er-Regel) = 0,28 m,
was einem Tidenhub (TH) von 3,36 m (0,28x12) entspricht
Trockenfallende Höhe über Seekartennull (SKN) (Hafen Neßmersiel) („Watthöhe“) = 2,1 m
Mindestwasserhöhe für Kajak = 0,50 m (entspricht einem Mindestwasserstand von 2,60 m bei der Hafeneinfahrt von Neßmersiel).

Nach diesen vorgegebenen Daten haben wir um 19.50 Uhr (also bei Hochwasser) in der Hafeneinfahrt von Neßmersiel eine Wassertiefe von 0,90 m (=3,00-2,10).

1 Std. vorher beträgt die Wassertiefe 0,62 m (=3,00-0,28-2,10).

Wenn wir also mindestens 0,50 m Wasser unterm Kiel haben möchten (= Kielfreiheit), dürfen wir frühestens 1:15 Std. vor HW Neßmersiel in den Hafen einlaufen, also um 18.35 Uhr!

Insofern hat **Xcks** richtig gerechnet, wenn er auch teilweise falsche, d.h. für mich nicht nachvollziehbare Daten zugrunde legt und somit zum falschen Ergebnis kommt.

Wie sieht nun aber die „richtige“ Wasserstandsrechnung aus? Nehmen wir mal an, wir arbeiten mit dem:

„Gezeitenkalender.

Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete 2014“
(hrsg. vom BSH)

dann können wir auf die folgenden Daten zurückgreifen, wobei ich, um die Vergleichbarkeit mit den Daten von **Xcks** zu ermöglichen, mit den Daten vom 7.7.14 rechne:

(2) Soll-Berechnung auf Basis des Gezeitenkalender (S.89,93,111+118 für 7.7.14 (Niptide):

NW Baltrum = 13.09 Uhr
HW Neßmersiel = 19.26 Uhr
Mittleres Hochwasser (MHW SKN) Neßmersiel = ca. 3,40 m (=> Übernahme der Daten des Nachbarhafens Dorumeriel; denn die Daten für Neßmersiel sind nicht bekannt)
Mittlerer Tidenhub (MTH) = ca. 2,70 m (=> Dorumeriel)
Wasserstandsveränderung in der 1. Std. (nach 12er-Regel) = 0,225 m=0,23 m (=>1/12)
Wasserstandsveränderung in der 2. Std. (nach 12er-Regel) = 0,45 m (=>2/12)
Wasserstandsveränderung in der 3. Std. (nach 12er-Regel) = 0,675 m=0,68 m (=>3/12)
Watthöhe Hafeneinfahrt Neßmersiel lt. Seekarte) = 2,10 m
Mindestwasserhöhe für Kajak = 0,50 m (=> 2,60 m nötiger Wasserstand bei 2,1 m Watthöhe).

Nach diesen Daten aus dem „Gezeitenkalender“ haben wir am 7.7.14 um 19.26 Uhr (also bei Hochwasser) in der Hafeneinfahrt von Neßmersiel eine Wassertiefe von 1,30 m (=3,40-2,10).

1 Std. vorher (18.26 Uhr) beträgt die Wassertiefe 1,07 m (=1,30-0,23),

2 Std. vorher (17.26 Uhr) beträgt die Wassertiefe 0,62 m (=1,07-0,45) und

3 Std. vorher (16.26 Uhr) beträgt die Wassertiefe 0,00 m (=0,62-0,68), d.h. die Fläche beginnt trockenzufallen.

Wenn wir unterm Kiel unserer Kajaks mindestens 0,50 m Wasser haben möchten, dürften wir nach diesen Daten frühestens ca. 2:10 Std. vorher in den Hafen von Neßmersiel hinein paddeln.

(3) Ist-Berechnung - Ungewissheiten (Fehler):

- a) Es wird angenommen, dass die Daten von Dorumersiel und Neßmersiel identisch sind, was nicht unbedingt zu sein braucht.
- b) Es wird mit „mittleren“ Werten für die Hochwasserhöhe (=> MHW SKN) gerechnet. Die „rechnerischen“ Werte kennen wir nicht. Wir finden jedoch „realistischere“ Werte in den ca. 240 Seiten umfassenden „Gezeitentafeln Europäische Gewässer“ (hrsg. v. BSH).
- c) Wir kennen nicht die Ist-Werte für den Wasserstand von Neßmersiel, die nicht nur „astronomischen“, sondern auch „meteorologischen“ Einflüssen unterliegen. Z.B. bei länger andauerndem, stärkerem Wind aus SO wird das Wasser nicht so hoch auflaufen wie bei länger andauernder stärkerer Wind aus NW. Wer mehr über Wasserstandsabweichungen erfahren möchte, erfährt dies unter:
www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp
<http://www.bsh.de/aktdat/wvd/wahome.htm> bzw. Tel. 040-31903190
- d) Die Wasserstandsveränderungen (=> Tidenkurve) werden mit der 12er-Regel berechnet, die voraussetzt, dass diese Veränderungen einer Normalverteilung unterliegen, was in der Realität nur näherungsweise zutreffen braucht.
- e) Die 12er-Regel geht von einer 6-stündigen Steig-/Falldauer der Gezeiten aus. In der Realität kann sie bis zu 0,30 h länger bzw. kürzer sein.
- f) Die „trockenfallende Höhe über SKN“ (Watthöhe), die die Seekarte vor der Hafeneinfahrt vor Neßmersiel angibt, ist u.U. vor 5 Jahren gemessen worden, braucht also nicht mehr aktuell zu sein.
- g) Das „Seekartennull“ (SKN) bezieht sich auf die „Lowest Astronomical Tide“ (LAT). D.h. in der Regel ist der Wasserstand bei Niedrigwasser höher und folglich die „Watthöhe“ niedriger anzusetzen.

(4) Realität:

Das alles kann dazu führen, dass die Wassertiefe z.B. in der Hafeneinfahrt von Neßmersiel höher, aber auch niedriger sein kann. Das muss uns Küstenkanuwanderern bewusst sein, wenn wir Wattfläche überpaddeln, und entsprechende Zeitreserven einplanen. Aber deswegen müssen wir keine Angst haben. Wenn wir nämlich in unserem Wattenmeer auf Grund laufen, gibt es höchstens ein paar Kratzer (z.B. weil wir gerade über eine Austern- bzw. Miesmuschelbank rutschen). Ansonsten brauchen wir – sofern das Wasser aufläuft - z.B. bei der Einfahrt in den Hafen von Neßmersiel nur darauf zu warten, bis das Wasser steigt, um dann weiter zu paddeln.

Übrigens, am 4.10.14 setzte ich kurz nach 12 Uhr an der Steganlage des „Nordsee-Yacht-Club Neßmersiel“ ein (=> HW Neßmersiel = 7.44 Uhr / Nipptide), also 4:30 h nach HW Neßmersiel, und fuhr bei einem 3er Wind aus Süd hinüber nach Baltrum. Ich paddelte wohl die ersten hundert Meter in höchstens 40 cm Wassertiefe, aber ich kam voran, auch wenn ich mit dem Paddel das verschlickte Watt aufwühlte.

Warum in der Realität ein solch später Start, nämlich 4.30 h nach HW Neßmersiel, noch möglich war, obwohl die Berechnungen darauf hindeuten, dass das nur bis 2:10 h nach HW Neßmersiel möglich sein dürfte, liegt sicherlich an den unrealistischen Watthöhenangaben der Seekarte bzw. dem so niedrig angesetzten SKN (LAT) vor der Hafeneinfahrt von Neßmersiel. Ohne die Empfehlungen ortskundiger Küstenkanuwanderer hätte ich mich jedoch nicht getraut, so spät nach Hochwasser zu starten; denn lt. den Soll-Berechnungen müsste der Hafen spätestens 3 h nach HW beginnen trockenzufallen, egal ob nun Spring- oder Nipptide ist. Wenn das zutreffen wäre, hätte ich 4:30 h nach HW nicht mehr durch den verschlickten Hafen hinaus Richtung Baltrum paddeln können und meinen Start frühestens auf 2:10 h vor dem nächsten Hochwasser, also auf 18.30 Uhr, verlegen müssen. Erst dann hätte ich rein rechnerisch den Hafen auf eigenem Kiel verlassen können und bei untergehender Sonne (SU = 18.55 Uhr) in Richtung Baltrum paddeln können und das gegen die Tide; denn erst ab 20.42 Uhr (= HW Neßmersiel) lief an diesem Tag das Wasser

wieder ab. Ja, wer zu spät kommt, den bestraft die Tide. Und wer zu früh kommt, erspart sich Stress!

(5) Starten/Anlanden im trockenfallenden Hafen von Neßmersiel:

Übrigens, wenn wir in den Hafen hinein paddeln können, heißt das noch längst nicht, dass wir dann dort problemlos aussteigen können, und umgekehrt, wenn wir aus dem Hafenbecken herauspaddeln können, bedeutet das noch längst nicht, dass wir dann dort ohne Schwierigkeiten in unsere Seekajaks steigen und lospaddeln können. Meist sind nämlich die Ränder innerhalb der Hafenbecken verschlickt und etwaige Slipanlagen (Rampe) reichen nicht immer bei jedem Wasserstand bis ins Wasser.

Beim Starten ist das nicht immer problematisch; denn es geht in der Regel vom Hafенrand „bergab“ – also durch die Schlick rutschend - ins Wasser. Wer das „Schlickrutschen“ beherrscht, erreicht dann nicht völlig verschlickt & verschlammt das Wasser:

- Schlickrutschvariante „Flaches Watt“: Wir suchen uns jenen Wattabschnitt aus, wo es am wenigsten schlickig ist. Dort schieben wir unser Seekajak vor uns her, wobei die Hauptlast unseres Körpers vom Seekajak getragen werden sollte. Am Wasser angekommen, versuchen wir noch im Watt per „Cowboy“-Einstieg mit dem Gesäß in die Sitzluke zu kommen (ohne jedoch die Beine nachzuziehen) und paddeln anschließend durch den feuchten Schlick Richtung Wasser. Anschließend spülen wir unsere noch aus der Sitzluke baumelnden Beine und ziehen sie erst dann in die Sitzluke.
- Schlickrutschvariante „Steiles Watt“: Wir schieben unser Seekajak so weit wie möglich auf der Wattfläche Richtung Wasser. Wenn das Watt beginnt, zu schlickig zu werden, setzen wir uns in unsere Sitzluke, schließen die Spritzdecke und – u.U. mit einer kleinen Anschubhilfe durch einen Mitpaddler – paddeln durch den angefeuchteten Schlick Richtung Wasser. Gegebenenfalls wartet unten schon ein Mitpaddler, der den u.U. unterwegs im Watt stecken gebliebenen „Wattrutscher“ endgültig ins tiefe Wasser zieht. Oder: Wir warten unterwegs im Watt auf den nächsten „Wattrutscher“, mit dem wir dann gemeinsam versuchen, Richtung Wasser weiterzurutschen.

Wenn wir jedoch im Schlick anlanden müssen, heißt es anschließend samt Seekajak im Schlepptau „bergauf“ zu krabbeln. Ab einer bestimmten Schlicktiefe ist das fast unmöglich.

Was nun den Hafen von Neßmersiel betrifft, so besteht die Möglichkeit während der Segelsaison über die Steganlage des dort ansässigen Yacht-Clubs fast immer zu starten bzw. anzulegen. Leider ist die Steganlage mit einer Tür verschlossen. Insbesondere um von Land aus auf die Steganlage zu kommen, benötigen wir ein Clubmitglied mit Schlüssel. Ansonsten verfügt der Hafen noch über zwei Slipanlagen, die m.E. zumindest beim Anlanden uns erst frühestens ca. 2 Std. vor Hochwasser von Nutzen sind.

Text: Udo Beier

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf

16.10.2014 **Deutsche Bucht: Tourentipps** (Revier/Inland)

Der **„DKV-Tourenvorschlag: Langeness & Co.“** ist überarbeitet worden und kann von der DKV-Homepage downgeloaded werden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Langeness.pdf

Das möchte ich zum Anlass nehmen, auf folgenden Tourentipps zu verweisen, die unter www.kanu.de abrufbar sind und das Revier zwischen DenHelder (NL) und Esbjerg (DK) beschreiben:

„Westfriesische Inseln“ - Von DenHelder nach Delfzijl in 7 Etappen (ca. 230 km)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Westfriesland.pdf

„Kurs Borkum/Simonszand“ (3 Tourenalternativen) (3-4 Tage) (ca. 128-160 km)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Borkum&Simonszand.pdf

„Ostfriesland (Seeseite). 10 Knackpunkte zur Befahrung“
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Ostfriesland-Seeseite.pdf

„Juist“ (4 Tourenalternativen) (1 Tag) (ca. 20-30 km)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Juist.pdf

„Risiko Küstenkanuwandern II: Analyse eines Seenotfalls vor Baltrum (Ostfriesland)“
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf

„Spiekeroog & Co.“ (2-4 Tage) (ca. 16-170 km)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Spiekeroog.pdf

„Richtung Neuwerk“ (Hamburgisches Wattenmeer“) (3 Tage mit max. 135 km)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Neuwerk.pdf

„Seenotfall bei Sturmböen, oder: Neuwerk ... einfach nur Pech gehabt?“
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-XI.pdf

„Neue DKV-Kanustation auf Hooge“ (E.Schirmer)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-DKV-Kanustation-Hooge.pdf

„Hallig Hooge“ (Nordfriesisches Wattenmeer)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hooge.pdf

„Risiko Küstenkanuwandern I: ... Seenotfall auf der Nordsee (Nordfriesland)“
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf

„Rund Sylt“ (3 alternative Touren zwischen 90-100 km in 3-4 Tagen)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf

„Tourenbericht: Rund Sylt“ (ca. 90 km in 3 Tagen)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Sylt.pdf

„Tourenbericht: „Rund“ Helgoland“ (ca. 289 km in mind. 6 Tagen)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf

„Einmal Helgoland und zurück (ca. 100 km in 17 Std.) (M.Panknin)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf

„Quer durchs dänische Wattenmeer“ (Von Varde nach Höjer in 3 Tagen / ca. 120 km)
www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-DK-Wattenmeer.pdf

„Übernachtungsmöglichkeiten Nordsee / Wattenmeer“ (NL/D/DK)
www.kanu.de/nuke/downloads/Übernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf

Ja, diese Berichte/Tipps/Tourenvorschläge erfüllen ein wichtiges Kriterium nicht, welches ich selber an solche Bericht stelle, wenn sie zumindest in kommerziellen Zeitschrift abgedruckt werden, nämlich die Abbildung einer Kartenskizze, der wir den Verlauf der Tour entnehmen können:

=> www.kuestenkanuwandern.de/Literatur/141009.html

Früher hatte ich für meine Beiträge per Hand den die Tour betreffenden Kartenausschnitt nachgezeichnet und die empfohlenen Route eingezeichnet. Heutzutage reicht das nicht mehr aus. Da müsste ich eine nicht dem Copyright unterliegende Karte aussuchen, bearbeiten und abspeichern. Das kann ich leider nicht. Hoffentlich wird das als Entschuldigung angenommen; denn ich selber finde es nicht entschuldigbar, wenn kommerzielle Kanu-Zeitschriften nicht in der Lage bzw. aus Kostengründen nicht bereit sind, in ihre Tourenberichte jeweils eine übersichtliche Kartenskizze einzufügen. Was meine Berichte betrifft, kann ich nur empfehlen, über GoogleEarth das Revier der jeweils beschriebenen Insel(n) aufzurufen. Ich hoffe, meine Infos reichen aus, um dort auf der vergrößerten Satellitenaufnahme die von mir beschriebenen Routen nachzuvollziehen.

Text: Udo Beier

14.10.2014 **Einweisungsfahrten Nordsee: Hausaufgaben** (Ausbildung)

Im Rahmen der **EPP 3 (Küste)-Ausbildung 2014** waren insgesamt drei Kurse zu absolvieren:

- Workshop Küstenkanuwandern (Hamburg) (März 2014)
- Brandungsübungen (St.Peter-Ording) (Mai 2014)
- Einweisungsfahrt Nordsee: Langeness & Co. bzw. Spiekeroog & Co. (Juni 2014)

Zur konkreten Vorbereitung auf die jeweilige Einweisungsfahrt mussten die Kursteilnehmer Hausaufgaben mit bis zu 70 Fragen lösen.

Wen diese Fragen interessieren und wer die vorgeschlagenen Lösungen kennenlernen möchte, kann beides von der Homepage des DKV downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Hausaufgaben.pdf (10.-13.07.14)

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Hausaufgaben.pdf (24.-27.7.14)

Text: U.Beier

10.10.2014 **Dänische Südsee** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK bringt **Antje Frers** unter dem Titel:

**„Dänische Südsee – Ostern 18.-21. April 2014:
Ein Bericht über neun Ostereisuchende und ihre Verfolger“**

einen Fahrtenbericht, der meinen Vorstellungen von einem Fahrtenbericht, der nicht nur die „Neulinge“ ansprechen möchte, sehr nahe kommt:

→ www.kuestenkanuwandern.de/Literatur/141009.html

- In dem Bericht finden wir eine tabellarische Routenskizzierung: Fynshavn – Avernakö – Skarö – Lyö – Fynshavn (insgesamt 81 km mit Tagesetappen zwischen 14,5 und 27 km).
- Dazu gibt es eine informative Kartenübersicht mit dem Verlauf der Route, die ein Sechstel der Seite, den der Bericht insgesamt lang ist, einnimmt. Leider fehlt die Maßstabsangabe.
- Selbst ein Kapitel „Besondere Vorkommnisse“ ist vorgesehen.
- Schließlich finden wir auch ein Foto, das jedoch ein Drittel der einen Seite einnimmt, aber leider nur die seetüchtig ausgerüsteten Mitpaddler, nicht aber die Landschaft des ausgewählten Reviers zeigt.
- Fehlen tun lediglich ein paar „Kurz-Infos“, so z.B. ein Tipp für die richtige Land- bzw. Seekarte (reichen topografischen Karten im Maßstab 1:100.000 aus?) und ein Hinweis auf konkrete Übernachtungsregelungen (z.B. => http://www.detsydfynskeohav.dk/pdf-filer/%C3%98havskort/WEB_%C3%98havskort_TYSK_2014.pdf)

Dass in dem Beitrag die sonst üblichen „Reiseschilderungen“ fehlen, vermisse ich jedoch nicht. Aber stören würden mich solche Schilderungen auch nicht. Hauptsache der Bericht ermöglicht mir, mit einem kurzen Überblick zu erfassen, wo gepaddelt wurde. Danach bleibt es jedem Autor überlassen, seine Eindrücke von der Tour zu schildern, wie es jedem Leser überlassen bleibt, solche Schilderungen ungelesen zu überblättern.

Text: Udo Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 140/14, S.26 – www.salzwasserunion.de

Literatur & Links:

Seekajak. Ihr Führer für das südfünische Inselmeer (Führer zzgl. Kartenbuch)

Naturturisme I/S (2009; 83 S. zzgl. 19 Karten) (ca. 45 € inkl. Versand)

zu bestellen z.B. online (?) oder bei:

Naturturisme I/S, Abildvej 5, 2, DK-5700 Svendborg, Tel. 0045-62233045

oder: Fonden Fyntour, Sivmosevænget 4, DK-5260 Odense S

N.N.: Dänische Südsee (Streckenberichte, Karten u.v.a.m.)

=> http://www.faltboot.org/wiki/index.php/D%C3%A4nische_S%C3%BCdsee

N.N.: Zelten in der Dänischen Südsee (2007)

=> <http://kvu.der-norden.de/Pinwand/ZeltenDaenischeSuedsee.1.html>

+++++

Menne,R.: **Seenot mit Bootsverlust** (Dänische Südsee), in: Seekajak 5/86, S.16-18.

Mayer,E.: **Frühling in der Dänischen Südsee**, in: Seekajak 14/88, S.27-31.

Beier,U.: **1x rund "Dänische Südsee"**, in: Seekajak 37/93, S.35-39.

Traub,E.: **Kreuz und quer durch die Dänische Südsee**, in: Kanu Sport 7/96, S.302-305.

Driller,Th.: **"Dänische Südsee" fast ohne Auto**, in: Seekajak 77/2001, S.24-27.

Beitzel,V.: **Dänische Südsee** (2001)

=> http://www.volker-beitzel.de/seekajak/dk2001_2.html

Stecher,U.: **Kalte Südsee (Küste: Dänemark)**, in: Kanu Sport 1/03, S.24-27.

=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030103_a.html

Zimny,V., **Fahrtenbericht Dänische Südsee 2003 (DK)**, in: Kanu Sport 8/04, S.16-19.

Kommant,M./Otten,H.-J.: **Das Geheimnis der Hexe oder: Auf 55° N durch die (dänische) Südsee**, in: Int. Jahrbuch des Faltbootsports, 2004/2005, S.102-106 – www.faltenreich.de

Nehrhoff von Hollerberg,B.: **Ein Wochenende in der dänischen Südsee (2005)**

=>

www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/DANSKSOUTHSEA/danksouth5.htm

Weiterer,U.: **Mommark – Strynø – Mommark. Eine Faltbootreise durch Dänemarks Südsee**, in: Seekajak 101/06, S.42-45.

=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060509_c.html

Scadock,E.: **Zehn Tage Dänische Südsee**, in: Seekajak 107/07, S.33.

Nehrhoff von Holderberg,B.: **Dänische Südsee / Deutsche Ostsee** (2011, S.97-112)

Rumtreiberin: **Salzwasserpremiere in der Dänischen Südsee** (8/2012)

=> <https://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php/65866-DK-Salzwasserpremiere-in-der-D%C3%A4nischen-S%C3%BCdsee>

N.N.: **Dänische Südsee** (2013)

=> <http://www.kanu-verein-falke.de/bericht/d%C3%A4nische-s%C3%BCdsee-2013-13-juli-1-august>

09.10.2014 **Fahrtenberichte: Wie & Was?** (Literatur/Links)

Wie schreiben wir einen „guten“ Fahrtenbericht? Was sollte nicht fehlen?

Nun, „Neulinge“, also jene (meist) **Paddelanfänger**, die noch für alles, was mit Paddeln zu tun hat, aufgeschlossen sind, bzw. die das vorgestellte Revier nicht kennen, aber mehr darüber erfahren möchten, denen aber die Kompetenz noch fehlt, sich selber Infos über das Revier einzuholen, die nehmen eigentlich jede Info über jedes Revier dankbar auf.

Die anderen aber, quasi die **Seebären**, die schon mehrere Jahre lang Fahrten unternehmen und schon –zig Fahrtenberichte gelesen haben, die dürften eigentlich keine Lust mehr haben, sich durch Fahrtenberichte zu „quälen“, in denen immer wieder – etwa in Tagebuchform bzw. in der Art eines „Schulaufsatzes“ – zu lesen ist:

- wie beschwerlich doch die Anfahrt war und das tagtägliche Aus- und Einpacken, das morgendliche Aufstehen;
- welche entspannende Wirkung das Betrachten der Landschaft samt Fauna & Flora hat;
- wie demotivierend Dauerregen bzw. Gegenwind oder auch brechende See sein kann und wie aufbauend ein Sonnenuntergang oder -aufgang;
- welche Freude es bereitet, einfach nur im Kajak unterwegs zu sein bzw. tagsüber einen Pausenplatz und spät am Nachmittag endlich doch noch nach langer, stressiger Suche einen Platz zum Lagern gefunden zu haben.
- Nicht zu vergessen sind die dabei eingestreuten Bemerkungen über einen heißen Becher Kaffee, ein fast-kühles Bier ... über unverhoffte Kontakte mit Dritten ... über ein paar einzigartige Sehenswürdigkeiten, sowie die Anmerkung, am liebsten nächstes Jahr wieder zu kommen!?

Was zeichnet also einen „guten“ Fahrtenbericht aus, der nicht nur bloß von „Neulingen“ gelesen werden soll, sondern von der Mehrheit der Kanuten, die schon etwas längere Zeit in ähnlichen Revieren gerne paddeln, über die berichte wird?

1. Ja, an erster Stelle stehen ein paar Fotos, die typisch für das in dem Bericht vorzustellende Revier sind. Sie sollen die Aufmerksamkeit auf den Bericht lenken und verhindern, dass der Leser den Beitrag einfach überblättert.
2. An zweiter Stelle steht eine Kartenskizze von dem Revier, wo gepaddelt wird. Der Ausschnitt der Karte sollte sich erkennbar auf das Gebiet beschränken, wo gepaddelt wird, also nicht bloß „briefmarkengroß“ sein bzw. z.B. ganz Skandinavien zeigen, wenn nur ein auf einem Fjord in Norwegen gepaddelt wird. Übrigens, kommerzielle Zeitschriften tun dabei gut daran, die Dienste von Kartographen (z.B. Jübermann) in Anspruch zu nehmen; denn anscheinend bin nicht nur ich, sondern sind auch viele anderen „Amateur-Schreiber“ heutzutage noch nicht in der Lage, aus dem Internet einen copyright-freien Kartenausschnitt auszuwählen und in ihre Berichte zu kopieren.
3. An dritter Stelle sollte in dem Beitrag klar & deutlich erkennbar sein, welche Etappen täglich gepaddelt wurden und wie lang sie waren. Wenn die konkreten Übernachtungsplätze nicht offengelegt werden sollen, ist das wohl schade, aber verständlich und zu akzeptieren.
4. Anschließend müssten an vierter Stelle ein paar „Kurz-Infos“ z.B. über zu erwartenden Gewässerschwierigkeiten, nötige Ausrüstung, empfehlenswertes Kartenmaterial, Zugang zu lokalen Wetterberichten, Versorgungsmöglichkeiten, Parkmöglichkeiten der am Startort zurückgelassenen Autos und etwaige Befahrungs-/Übernachtungsregelungen, gegebenenfalls auch weitere Literatur gebracht werden.
5. Erst an fünfter Stelle steht meines Erachtens der verbale Fahrtenbericht, wobei von zentralem Interesse weniger die chronologische Schilderung des Paddelalltags als die Aufzählung „Besondere Vorkommnisse“ sein sollte. Wenn dann noch eine abwechslungsreiche Schilderung des Fahrtenablaufs gebracht wird, ist das okay. Nicht okay ist es dagegen, wenn z.B. Karten & Etappen fehlen und wir uns mühsam durch den Beitrag lesen und durch Google Earth surfen müssen, um herauszubekommen, wo überhaupt gepaddelt wurde. Das macht die Leserschaft ein paar Mal mit, bis sie die Lust verliert, solch „Abhandlungen“ zu lesen außer die gebrachten Fotos sind so gelungen und machen einen neugierig auf(s) ME(E/H)R!

Text: Udo Beier

17.09.2014 **Verschollen am Nordkap** (Abenteuer)

Es sollte eine ausgefallene Tour werden, die sich der Belgier **Michiel Delile** (31) dieses Jahr vorgenommen hatte.

Er wollte von Lier (Belgien) aus entlang der west- und ostfriesischen Inseln, dann vorbei an Neuwerk hoch zur Eidermündung und über die Treene bis hinüber in die Schlei paddeln. Anschließend ging es südlich an Fünen und westlich an Seeland vorbei, danach entlang der schwedischen Küste hoch zum Götakanal. Von dort ging es den Götakanal entlang bis nach Stockholm und danach entlang der schwedischen Seite des Bottnischen Meeresbusen hoch bis nach Finnland zum Ort Kemi. Irgendwie hat sich M.D. dann durchgekämpft bis Kirkenes und dann weiter auf der Barentssee vorbei an Vardo. 30 km vor dem sich selbst gesteckten Ziel, dem Nordkap, brach jeglicher Kontakt ab. Warum ist ungewiss! 5 Tage danach wurde in dieser Gegend von einem Fischerboot ein Ertrunkener aus der Barentssee geborgen. Vermutlich ist es der Belgier!? Ein paar Tage später wurde auch sein Seekajak gefunden.

www.gva.be/cnt/dmf20140822_01227939/lierse-kajakker-31-verdrinkt-na-tocht-van-vier-maanden

Michiel Delile legte insgesamt in 4 Monaten 4.000 Kilometer zurück. Ob er ein erfahrener Küstenkanuwanderer war, ist sicherlich anzunehmen, spätestens nach dieser 4-monatigen

Tour. Aber das reichte wohl nicht, um die Kreuzseen entlang der felsigen Steilküsten zum Nordkap zu überstehen.

Übrigens, **Erhard Jübermann** ist auch mal zum Nordkap gepaddelt, und zwar 1984. Er startete von seinem Uelzener Kanu-Club aus. Über Flüsse und Kanäle erreichte er die Ostsee und paddelte dann aber entlang der Fjordseite von Norwegen bis zum Nordkap. Anschließend ging es mit wenigen Kilometern langen Landpassagen zurück nach Finnland und schließlich weiter über die Ostsee vorbei an den Aland-Inseln, entlang der ostschwedischen Schärenküste bis nach Trelleborg (S). Insgesamt war er damals 6 Monate unterwegs (s. Kanu-Sport, Nr. 2-4 v. 1985). Einige Jahre später haben das **Christoph Beyer & Petra Basch** wiederholt, jedoch starteten sie vom Alster-Canoe-Club in Hamburg aus über Alster und Trave in die Ostsee usw.

Text: Udo Beier

14.09.2014 **Blaues Band von Schweden** (Revier/Ausland)

Auf der Homepage von NORR. DAS SKANDIANIVIEN MAGAZIN ist am 10.9.14 unter dem Titel:

„Das Blaue Band von Schweden“

ein Interview mit **Markell Augustin** (46) veröffentlicht, dem es in diesem Jahr gelungen ist, in 37 Tagen (9.7.-14.8.14) die gesamte schwedische Küste (ca. 2.200 km; 57 km/Tag), also von der schwedischen-norwegischen Grenze (Svinesundbrücke) bis hin zur schwedisch-finnischen Grenze (Torneälvens Mündung / Haparanda) zu paddeln. Unterwegs war er mit einem „Speedliner“ (LETTMANN) (585x53 cm; ca. 389 Liter Vol.).

Die Strecke selbst soll je nach Abkürzungen, d.h. Querungen, zwischen 2.110 und 2.545 km lang sein. Den Rekord hält **Petri Sutinen** (31), der im „Viviane“ (MIKS) (581x54 cm; ca. 400 Liter Vol.) die Strecke in 23 Tagen schaffte (92 km/Tag). Markell selber liegt derzeit mit seiner Zeit auf dem 6. Platz. **Jim Danielson** (57) hat 1991 als erster das Band geschafft. Danach wiederholte er es schon 5x, u.a. als 65-jähriger in 30 Tagen und zuletzt als 80-jähriger in 65 Tagen! Insgesamt haben das Band 159 Kanuten und Kanutinnen geschafft, z.B. **Lena Olsson** (27) in 44 Tagen (56 km/Tag).

Wen es interessiert, in welchen Kajaks bislang das „Havspaddlarnas Bla Band“ gepaddelt wurde, möge folgende Seite anklicken:

www.havspaddlarnasblaband.se/e_godk.html

Übrigens, für Finnland gibt es das „**Blau-Weiße Band von Finland**“ (ca. 1.300 – 1.500 km lang) und für Dänemark das „**Rot-Weiße Band von Dänemark**“ („Röd-hvide Band“) (ca. 1.200 km) (→ www.havkajakroerne.dk)

Text: Udo Beier

Quelle: www.norrmagazin.de/outdoor-wildnis/das-blaue-band-von-schweden/

Link: www.havspaddlarnasblaband.se/

08.09.2014 **Seekajaks: Geht's noch kürzer?** (Ausrüstung)

Wie kurz sollte ein Seekajak höchstens sein? Oder: Wie lang sollte es mindestens sein?

Das ist eine Frage, die bislang nicht im Brennpunkt der Diskussion stand. Kein Wunder, wurden doch lange Zeit nur Jahre seetüchtige Seekajaks (hier: Kajaks mit wenigstens doppelter Abschottung, mit Rettungshalteleinen, genügend Sitzhalt) angeboten, die mindestens ca. 465 cm lang waren. Das hat sich in der Zwischenzeit geändert. Mittlerweile haben einige Kajak-Hersteller auch kürzere Kajaks im Angebot, die die obigen Mindestanforderungen, die an ein Seekajak gestellt werden, erfüllen auch, wenn sie nur 440 cm oder in Einzelfällen sogar nur 410 cm lang sind.

Natürlich geht es kürzer als z.B. 475 cm, genauso wie es ein Stück länger geht! Letztlich hängt das von den Anforderungen ab, die wir an ein Kajak stellen, mit dem wir auf dem Meer paddeln wollen.

„Transporter“

Wollen wir überwiegend Strecke paddeln, und das mit Gepäck (hier: Zelt, Kocher, Verpflegung u.a.), dann sollte das Seekajak nicht nur etwas voluminöser, sondern auch etwas länger sein. Wir machen dabei kaum etwas falsch, wenn wir uns für ein Seekajak entscheiden, das ca. 500 – 550 cm lang und ca. 52 – 58 cm breit ist. Laut Test des us-amerikanischen SEA KAYAKER liegen bei dieser Größenordnung die Wasserwiderstandswerte (WW) (hier: Wellenwiderstand plus Reibungswiderstand) bis zu einer Geschwindigkeit bis 4 Knoten (7,4 km/h) noch sehr dicht beieinander, was „Tourenpaddler“ reichen müsste. Erst ab 5 Knoten (9,3 km/h) machen sich die Unterschiede bei den Wasserwiderstandswerten bemerkbar. Hier schneiden die Seekajaks über 550 cm (richtiger: mit über 530 cm Wasserlinienlänge) deutlich günstiger ab. Aber kaum ein „Tourenpaddler“ wird mit Gepäck auf Dauer ohne Stromunterstützung & Rückenwind in diesen Geschwindigkeitsbereich vorstoßen. Selbst die Australienumruderin **Freya Hoffmeister** ist in ihrem „18X Sport“ (Epic) (549x56 cm) nur auf einen Schnitt von 5 km/h gekommen. Und die beiden Kanuten **Manfred Draumann & Dushan Gardlo**, die vor kurzem im „Scorpio“ (PE) (P&H) (515x56 cm) bzw. „Biskaya MV“ (Lettmann) (535x54 cm) an einem Tag von St. Peter-Ording nach Helgoland und retour (ca. 49 km) paddelte, benötigten trotz Stromunterstützung und raumen Wind 5:30 Std. für die Hinfahrt, was 8,9 km/h entspricht:

Wasserwiderstand bei 19 Seekajaks zwischen 500 – 550 cm (Länge über Alles):

bei 3 kn: min. WW = 0,85 kg / max. WW 0,93 kg / max. Differenz = 0,08 kg
bei 4 kn: min. WW = 1,60 kg / max. WW 1,75 kg / max. Differenz = 0,15 kg
bei 5 kn: min. WW = 3,28 kg / max. WW 4,05 kg / max. Differenz = 0,78 kg

Wasserwiderstand bei 12 Seekajaks zwischen 465 – 499 cm (Länge über Alles):

bei 3 kn: min. WW = 0,85 kg / max. WW 0,92 kg / max. Differenz = 0,07 kg
bei 4 kn: min. WW = 1,62 kg / max. WW 1,87 kg / max. Differenz = 0,25 kg
bei 5 kn: min. WW = 3,25 kg / max. WW 4,54 kg / max. Differenz = 1,29 kg

Wasserwiderstand bei 6 Seekajaks über 550 cm (Länge über Alles):

bei 3 kn: min. WW = 0,88 kg / max. WW 0,95 kg / max. Differenz = 0,08 kg
bei 4 kn: min. WW = 1,61 kg / max. WW 1,76 kg / max. Differenz = 0,15 kg
bei 5 kn: min. WW = 2,83 kg / max. WW 3,06 kg / max. Differenz = 0,23 kg

Siehe hierzu die Daten in den Tabellen 1-3:

Tab. 1: „Transporter“ (für Mehrtagestouren / Längenmaß: 500 – 550 cm):

(sortiert nach WW bei 4 Knoten) (mit *=Wasserlinienlänge)

„Nordkapp LV“ (Valley): 532/485*x54cm, ca. 306 Liter Volumen

Wasserwiderstand (WW) bei 3 kn bzw 4 kn bzw. 5 kn: 0,85 kg bzw. **1,60** kg bzw. 3,51 kg

„**Greenland T**“ (Zegul): 545/454*x53cm, ca. 250 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,87 / **1,62** / 3,81 kg

„**Xplore**“ (Tiderace): 547/478*x53 cm, ca. 326 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / **1,63** / 3,43 kg

„**Storm**“ (PE) (CurrentDesigns): 517/453*x61 cm, ca. 372 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,86 / **1,63** / 3,67 kg

„**Xcite**“ (Tiderace): 530/455*x55 cm, ca. 310 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,87 / **1,63** / 3,67 kg

„**Bahiya**“ (P&H): 533/452*x52 cm, ca. 299 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / **1,64** / 3,67 kg

„**Cetus 176 LV**“ (P&H): 532/482*x55 cm, ca. 290 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / **1,65** / 3,32 kg

„**Romany Explorer**“ (SKUK): 533/464*x55 cm, ca. 340 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / **1,65** / 3,55 kg

„**Tempest 165**“ (Wilderness): 501/443*x55 cm, ca. 294 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,87 / **1,65** / 4,05 kg

„**Solstice GTS**“ (Current Designs): 535/484*x57 cm, ca. 331 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,91 / **1,67** / 3,28 kg

„**Kodiak**“ (PE) (Priyon): 507/480*x58 cm, ca. 381 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,91 / **1,67** / 3,38 kg

„**Scorpio 17**“ (PE) (P&H): 515/467*x56 cm, ca. 380 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,89 / **1,68** / 3,32 kg

„**Etain**“ (Valley): 534/458*x55 cm, ca. 362 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / **1,68** / 3,58 kg

„**Wind 505**“ (Tahe): 502/467*x54 cm, ca. 327 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,91 / **1,68** / 3,37 kg

„**Quest**“ (P&H): 536/456*x56 cm, ca. 337 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,89 / **1,68** / 3,67 kg

„**Aquanaut**“ (Valley): 536/467*x55 cm, ca. 330 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,91 / **1,69** / 3,31 kg

„**Essence 16**“ (Perception): 504/468*x57 cm, ca. 357 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / **1,69** / 3,62 kg

„**Oceanspirit**“ (Tahe): 521/480*x58 cm, ca. 333 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,93 / **1,71** / 3,56 kg

„**Aquanaut**“ (PE) (Valley): 522/456*x57 cm, ca. 341 Liter Vol.
WW bei 3/4/5 kn: 0,92 / **1,75** / 3,59 kg

Außerdem haben Seekajaks zwischen 500 – 550 cm Länge i.d.R. recht ausgewogene Eigenschaften. Dennoch sollte vor dem Kauf während einer Probefahrt bei realistischen Gewässerbedingungen (hier: möglichst ab 4-5 Bft. Wind) geprüft werden, ob der Sitzhalt stimmt, das Seekajak nicht zu kippelig und genügend manövrierfähig ist sowie nicht zu nass im Seegang läuft.

Übrigens, kleinere bzw. leichtere Personen können sich auch für Seekajaks mit einer Mindestlänge von ca. 475 cm entscheiden. Das gilt insbesondere dann, wenn sie in keinem der Seekajaks ab 500 cm genügend Sitzhalt haben. Ihnen sollte jedoch bewusst sein, dass nicht alle diese kürzeren Seekajaks so leicht laufen wie jene ab 500 cm Länge.

Tab. 2: „Transporter“ (für kleinere/leichter Personen / Längenmaß: 465 – 499 cm):
(sortiert nach WW bei 4 Knoten) (mit *=Wasserlinienlänge)

„**Dex**“ (Skim): 493/453*x51 cm, ca. 280 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,87 / **1,62** / 3,25 kg

„**Eliza**“ (PE) (Necky): 467/425*x57 cm, ca. 279 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / **1,64** / 4,20 kg

„**Viking**“ (Kajak-Sport/Miks): 498/455*x56 cm, ca. 302 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,89 / **1,65** / 3,64 kg

„**Atlantic LV**“ (PE)(NorthShore): 482/408*x55 cm, ca. 278 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,85 / **1,67** / 4,54 kg

„**X-lite**“ (Point 65): 470/438*x54 cm, ca. 275 Liter Vol.

WW bei 3/4/5: 0,88 / **1,68** / 3,93 kg

„**Zephyr 160**“ (Wilderness): 487/430*x58 cm, ca. 346 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / **1,69** / 4,28 kg

„**Avocet**“ (Valley): 492/428*x56 cm, ca. 298 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,87 / **1,70** / 3,92 kg

„**Easky 15**“ (Venture): 470/423*x61 cm, ca. 333 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / **1,71** / 4,43 kg

„**Touryak**“ (Prijon): 463/423*x61 cm, ca. 380 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / **1,72** / 3,37 kg

„**Avatar 16.0**“ (PE) (Perception): 488/432*x57 cm, ca. 287 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,89 / **1,75** / 3,97 kg

„**Chatham 16**“ (Necky): 497/409*x56 cm, ca. 316 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,89 / **1,78** / 4,37 kg

„**Seayak**“ (PE) (Prijon): 485/434*x58 cm, ca. 355 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,92 / **1,87** / 3,95 kg

„**Racer**“

Wer überwiegend mit dem Seekajak auf Tempo (hier: mindestens 5 Knoten / 9,3 km/h) fahren möchte, sollte sich für ein Seekajak mit über 550 cm Länge entscheiden, wobei es

dann nicht genügt, nur auf die „Länge-über-Alles“ zu achten; denn letztlich kommt es auf die Wasserlinienlänge (WL=*) an (hier: mindestens 530 cm); da mit höherem Tempo bei Seekajaks mit langer Wasserlinienlänge der Wasserwiderstand (WW) (hier insbesondere der Wellenwiderstand) nicht so schnell ansteigt. Auch wenn diese Seekajaks teilweise über viel Volumen verfügen, sind sie wegen der meist schlechteren Wendigkeit nur bedingt (hier: entsprechende Paddeltechnik vorausgesetzt) als „Transporter“ geeignet

In Frage kommen hier z.B. die folgenden Seekajaks, die alle vom SEA KAYAKER getestet wurden (s. Tab. 3):

Tab. 3: „Racer“ (besonders schnell / Längenmaß: ab 550 cm):

(sortiert nach WW bei 5 Knoten) (mit *=Wasserlinienlänge)

„**Taran**“ (Rockpool): 549/534*x52 cm, ca. 370 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / 1,61 / **2,83 kg**

„**Baidarka**“ (Zegul): 547/533*x55 cm, ca. 357 Liter Vol.

WW bei 3/4/5kn: 0,91 / 1,66 / **2,83 kg**

„**18X Sport**“ (Epic): 549/540*x56 cm, ca. 369 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,95 / 1,76 / **2,85 kg**

„**Inuk**“ (Kirton/Nelo): 550/535*x51 cm, ca. 315 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,86 / 1,63 / **2,95 kg**

„**Viviane**“ (KajakSport/Miks): 580/538*x55 cm, ca. 392 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,90 / 1,66 / **2,99 kg**

„**Pace 18**“ (Tiderace): 546/539*x54 cm, ca. 340 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,93 / 1,71 / **3,06 kg**

Beispiel: Rennseekajak:

„**Rapier 20**“ (Valley): 607/598*x45 cm, ca. 337 Liter Vol.

WW bei 3/4/5 kn: 0,93 / 1,70 / **2,64 kg**

Alle diese sehr langen Seekajaks zeichnen sich mit einer Ausnahme durch einen geraden Bugsteven aus. Sie unterscheiden sich gegenüber den „Transportern“ wohl noch nicht beim WW, ermittelt bei 3 bzw. 4 kn, wohl aber beim WW, ermittelt bei 5 kn. So liegen die WW (bei 5 kn) bei den „Racern“ zwischen 2,83 -3,06 kg und bei den „Transportern“ (ab 500 cm) zwischen 3,28 – 4,05 kg.

Natürlich lassen sich die Wasserwiderstandswerte noch verbessern. Gegebenenfalls ist dann jedoch eine höhere Kippligkeit und Windempfindlichkeit sowie eine geringere Wendigkeit in Kauf zu nehmen, z.B. trifft das für das nicht mehr von jedem Kanuten beherrschbare Rennseekajak von Valley zu: „**Rapier 20**“ (Valley): 607/598*x45 cm, der bei 5 kn einen WW von 2,64 kg hat.

„**Player**“

Wer es jedoch vorzieht, mit dem Seekajak im Seegang (hier: Brandung, Gezeitenstromkabelung/Tiderace, Felsgärten) zu paddeln und zu „spielen“, der sollte darauf achten, dass das Seekajak zum einen wendiger ist (hier: ausgeprägter Kielsprung, nicht zu lang) und zum anderen nicht ganz so nass läuft (z.B. nicht in die Welle bohrt) (hier: mehr Bugvolumen, gefirstetes Vorderdeck, etwas nach hinten verlagerte Sitzluke). Dabei kommt

es auf die Länge nicht so sehr an!? Zumindest könnten wir dies aus der Länge des von P&H entwickelten „Hammer“ ableiten, die nur 407 cm beträgt.

In Frage kommen hier z.B. die folgenden Seekajaks (s. Tab. 4):

Tab. 4: „Player“ (besonders seegangstüchtig)

(sortiert nach Länge über Alles)

„ Xtreme “ (Tiderace): 516 /443*x55 cm, ca. 335 Liter Vol. WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / 1,65 / 3,96 kg
„ Xtra “ (Tiderace): 505 /436*x55 cm; ca. 321 Liter Vol. WW bei 3/4/5 kn: 0,86 / 1,66 / 3,93 kg
„ Delphin 155 “ (PE) (P&H): 479 /441*x58 cm, ca. 322 Liter Vol. WW bei 3/4/5 kn: 0,88 / 1,65 / 3,88 kg
„ Playspirit “ (PE) (Tahe): 467 x59 cm
„ Aries 155 “ (P&H): 466 x57 cm; Vol. ca. 279 Liter
„ Delphin 150 “ (PE) (P&H): 457 x55 cm; Vol. ca. 247 Liter
„ Aries 150 “ (P&H): 457 x55 cm, Vol. ca. 246 Liter
„ Gemini SP “ (Valley): 452 x56 cm (mit mehr Kielsprung als der „ST“)

„ Hammer “ (PE) (P&H): 407 x61 cm; Vol. ca. 320 Liter

Für welches dieser Seekajaks wir uns entscheiden, hängt ganz allein von dem von uns bevorzugtem Paddelrevier ab. Eigentlich handelt es sich hier um das „ideale“ Zweit-Seekajak, mit dem wir wohl keine wochenlangen Gepäckfahrten oder –zig Kilometer lange Wettfahrten, wohl aber „Spritztouren“ in Gewässern mit anspruchsvollerem Seegang unternehmen sollten, aber durchaus könnten, sofern die Mitpaddler ebenfalls mit solchen „Player“ paddelten. Für uns deutsche Küstenkanuwanderer kommen eigentlich diese „Player“ nicht in Frage, außer wir wohnen direkt an der Küste oder auf den Inseln (z.B. St. Peter-Ording, Ostfriesische Inseln, Sylt bzw. Ostseeküste), wo es möglich ist und sich auch lohnt, nur einmal für ein, zwei Stunden in der Brandung zu „spielen“.

„Cross-Border“ (Grenzgänger)

... und was können uns die vielen kleineren Kajaks zwischen 410 cm und 460 cm bieten? (s. hierzu Tab. 5)

Tab. 5: „Cross-Border“ (kleine, seetüchtige Kajaks mit einem Längenmaß von 400 – 460 cm):

(sortiert nach Länge über Alles)

„ Focus 150 “ (PE) (Wilderness): 457 x58 cm, mit Steuer
„ Expression 15 “ (PE) (Perception): 456 x61 cm, mit Steuer/Skeg
„ Gemini ST “ (Valley): 452 x56 cm (mit weniger Kielsprung als der „SP“), mit Skeg
„ Fit 149 “ (Tahe): 450 x60 cm, mit Steuer
„ Fit 147 “ (PE) (Tahe): 445 x62 cm, mit Steuer
„ Lifestyle 444 “ (Tahe): 444 x60 cm, mit Steuer
„ Focus 145 “ (PE) (Wilderness): 442 x57 cm, mit Steuer

„**Tsunami 145**“ (PE/GFK) (Wilderness): **442**x62 cm, mit Steuer
„**Expression 14**“ (PE) (Perception): **442**x59 cm, mit Steuer/Skeg
„**Manitou 14**“ (PE) (Necky): **440**x61 cm, mit Skeg
„**Stratos 14.5 L**“ (PE) (Dagger): **442**x64 cm, mit Skeg
„**Stratos 14.5 S**“ (PE) (Dagger): **440**x60 cm, mit Skeg

„**Calabria**“ (PE) (Prijon): **439**/406*x63 cm, WW bei 3/4/5 kn: 0,90/1,75/4,72 kg, mit Steuer
„**Loksha 14**“ (PE) (Necky): **430**x62 cm, mit Steuer
„**Islay 14**“ (PE) (Venture): **427**x60 cm, mit Skeg
„**Tsunami 140**“ (PE/GFK) (Wilderness): **427**x61 cm, mit Steuer
„**Alchemy 14.OL**“ (PE) (Dagger): **427**x61 cm, mit Skeg
„**Alchemy 14.OS**“ (PE) (Dagger): **427**x58 cm, mit Skeg
„**Strait 140 XE**“ (Elie): **427**x62 cm, mit Steuer
„**Carolina 14**“ (PE) (Perception): **427**x62 cm
„**Dayliner L**“ (PE) (Prijon): **423**x64 cm, mit Steuer?
„**Islay 14 LV**“ (PE) (Venture): **420**x57 cm, mit Skeg
„**Lifestyle 420**“ (PE) (Tahe): **420**x63 cm, mit Steuer

„**Tsunami 135**“ (PE/GFK) (Wilderness): **411**x58 cm, mit Steuer

Sie sind alle mindestens doppelt abgeschottet und verfügen über Rettungshalteleinen auf dem Vorder- und Achterdeck. Was fehlt zur Seetüchtigkeit sind insbesondere Kompass und Lenzpumpe, wobei ersteres ohne Weiteres nachrüstbar ist und letzteres – wie immer üblicher auch bei größeren Seekajaks – lose als tragbare Handlenzpumpe stets mitgeführt werden kann. Eigentlich handelt es sich bei diesen Kajaks – zumindest jenen zwischen 410 cm und 440 cm Länge - um ideale Kleinflusswanderkajaks. Aber auch mit den Kajaks zwischen 440 cm und 460 cm lässt sich – entsprechende Paddelerfahrungen vorausgesetzt – auf Kleinflüssen paddeln.

Natürlich gilt das auch umgekehrt: Mit den Kajaks zwischen 440 cm und 460 cm lässt sich bei entsprechenden Paddelerfahrungen auch auf dem Meer paddeln. Selbst mit jenen Kajaks zwischen 440 cm und 410 cm kann entlang der Küste gepaddelt werden. Wegen des geringeren Geschwindigkeitspotenzials müssten wir jedoch Abstriche beim „Tourenpaddeln“ machen; d.h. je kürzer das Kajak ist, desto geringer das Tempo und desto kleiner wird auch die Reichweite sein. Insbesondere bei Kajaks unter 420 cm Länge empfiehlt es sich vor Ort zu bleiben, d.h. nur die nähere Umgebung (hier: Strand, kleinere Inseln, Felsgärten) zu erkunden.

Letztendlich bereiten einem diese kürzeren Kajaks beim „Spielen“ im Seegang – vorausgesetzt der Sitzhalt stimmt – nicht mehr Probleme als die „Transporter“. Die Probleme tauchen jedoch auf beim Kurshalten („Kürze kurvt!“) (hier: Skeg bzw. Steuer könnten für etwas Abhilfe sorgen) und beim Tempomachen („Länge läuft!“). Ich kann mir jedoch vorstellen, dass leistungsfähige Kanuten (hier: Beherrschung der Paddeltechniken, gute Kondition) durchaus auch mit solchen kurzen Kajak nicht nur im Seegang „spielen“, sondern auch Strecke paddeln oder gar – entsprechendes Volumen vorausgesetzt - auf Gepäckfahrt gehen können. Selbst Gruppenfahrten sind möglich, ... sofern alle Mitpaddler mit solchen Kajaks paddeln.

Ob ich als Fahrtenleiter Interessenten mit solch kurzen Kajaks mitnehmen würde, bezweifle ich jedoch außer ich bin von ihrer Leistungsfähigkeit überzeugt und die Tour geht nur über ein verlängertes Wochenende. Das wäre aber ein Sonderfall; denn der Regelfall ist jener, dass die Interessenten an längeren „Spritztouren“ bzw. mehrtätigen Gepäckfahrten nicht nur über längere Seekajaks (ab 475 cm, meist ab 500 cm), sondern auch über die nötigen Paddelerfahrungen verfügen. Mit denen kann dann ein Kanute, der nur ein kürzeres

Kajak besitzt und i.d.R. auch weniger leistungsfähig & –bereit ist, einfach nicht mithalten. Anscheinend ahnen dies auch die Besitzer solcher kurzen Kajaks; denn bislang wollten in den letzten 10 Jahren nur drei Kanutinnen mit solch kürzeren Kajaks an meinen Kursen teilnehmen. Zwei von ihnen scheiterten während der Brandungsübungen: die eine hatte keine Lust, sich in der Brandung zu quälen, und die andere schaffte es nicht, bei Wind & Welle ihr Kajak auf Kurs zu halten. Die Dritte paddelte wohl mit ihrem knapp 440 cm kurzem Kajak von Schlüttsiel nach Amrum. Als sich dann aber die Gewässerbedingungen verschlechterten, scheiterte sie aber und musste geschleppt werden.

Zwei Testberichte

Interessant ist es, mal zu vergleichen, was Testberichte über die Großgewässertauglichkeit solch kurzer Kajaks aussagen. Zufällig ist in letzter Zeit über das kurze Kajak von DAGGER:

- **“Stratos 14.5 L”** (PE): 442x64 cm

in zwei Zeitschriften berichtet worden:

Oceanpaddler, Nr. 42/14, S.72-73
o.V.: Frist Look. Dagger Stratos (14.5 L)

Kanu-Magazin, Nr. 4/14, S.60-65
N.Erdmann: Auf vollen Touren. Vier neue Wanderkajaks im Praxistest auf dem Tagliamento

Im OCEANPADDLER wird aufgrund einer Testfahrt entlang der britischen Küste sehr positiv über den „Stratos 14.5 L“ berichtet.

- Es lässt sich sehr gut manövrieren, in kleineren Stromabblungen gut beherrschen, ordentlich mit surfen => www.youtube.com/watch?v=6NjwyqpWd-A&feature=youtu.be
- Es eignet sich ideal für das Paddeln in Felsgärten.
- Bei stärkerem Wind wird mit Hilfe des verstellbaren Skegs die Luvgerigkeit verhindert.
- Das Tempo ist für ein solch kurzes Kajak sehr angemessen („very reasonable“).

Dennoch fragt sich der Tester & Texter, ob dieses Seekajak von erfahrenen Sea Kayakern akzeptiert wird, ist es doch mit seiner Breite von 64 cm eher für Seeanfänger geeignet, die damit ihre ersten Erfahrungen beim Paddeln entlang der Küste machen können.

In KANU MAGAZIN wird aufgrund einer Testfahrt auf einem italienischen Fluss hervorgehoben, dass der „Stratos 14.5 L“:

- wahlweise über „wildflusstaugliche Wendigkeit“ (wg. Kielsprung & Flachboden) oder „guten Geradeauslauf“ (wg. Skeg) und zusätzlich noch über ein „mehrtagesfahrtentaugliches Ladevolumen“ (ohne jedoch über das Gepäckvolumen zu informieren) verfügt.
- Bemängelt wird die geringe potenzielle Höchstgeschwindigkeit, die auf den Kielsprung zurückzuführen ist.

Dass die Kürze (hier: 440 cm) und die ungewöhnliche Breite (hier: 64 cm) auch negativen Einfluss auf die Höchstgeschwindigkeit hat, wird jedoch nicht erwähnt. Auch wird nichts über die Seetüchtigkeit dieses Kajaks gesagt.

Da muss wohl jeder selber seine Schlussfolgerungen aus den Kommentaren ziehen, die über die drei übrigen getesteten Kajaks, nicht aber über den „Stratos“ geschrieben wurden:

- „**Touryak 470 LV**“ (Prijon) (470x59 cm): „geeignet für lange Gepäcktouren u.a. an geschützten Küsten; bedingt seegangstauglich, sehr schnell, spurtreu“;
- „**Jura MV**“ (Venture) (488x58 cm): „reinrassiges Seekajak: Schnell, seegangstauglich, seitenwindneutral“;
- „**Focus 150**“ (Wilderness) (455x58 cm): „Der auf Leichtlauf und Tempo gebaute Focus ist langstreckentauglich.“

Text: Udo Beier

Link-Liste „Küstenkanuwandern“ (Stand: 1.12.14):

Homepage (D):

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

→ www.kanu.de/go/dkv/home/freizeitsport/kueste.xhtml

Homepage (D):

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

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

→ www.kuestenkanuwandern.de > Aktuelle Infos

Homepage (D):

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

→ www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

→ www.salzwasserunion.de

DKV-Forum (D):

→ <http://forum.kanu.de>

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

Europäischer Paddelpass

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

Seekajakforum (D):

→ www.seekajakforum.de > Wissen

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

hrsg. Marc-Oliver Henk, Hamburg

→ www.skeg.de

Paddel-Suchmaschine (D):

→ www.paddelweb.de

Paddel-Portal (D):

→ www.kajak-channel.de

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

→ <http://kayakwiki.org>

Homepage (D):

Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH)

→ www.bsh.de

BSH-Broschüre:

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

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

ELWIS (Elektronisches Wasserstraßen Informationsservice)

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

→ www.elwis.de

Bekanntmachungen für Seefahrer

→ www.elwis.de/BfS/bfs_start.php.html

Maritime & Coastguard Agency (GB)

Presseinfos der Royal Coast Guard über Seenotfälle:

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

Homepage (USA):

David W. Zimmerly – Arktische Kajaks

→ www.arctickayaks.com

Homepage (USA)

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

www.traditionalkayaks.com/Kayakreplicas/types.html

Infos zur Seemannschaft:

Gezeitenprognose weltweit (2-Jahres-Vorhersage):

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

Gezeitenprognose Helgoland (2-Jahres-Vorhersage):

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

BSH: Aktuelle Gezeitenvorhersagen für ausgewählte Gebiete Deutschlands:

(7-Tage-Vorhersage für ausgewählte Orte)

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

BSH: Aktuelle Strömungsvorhersagen für ausgewählte Küsten-Gebiete Deutschlands

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

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

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

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

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

Gezeitenprognose Großbritannien

→ www.pol.ac.uk/ntsl/tides/

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

Lehrfilm (Zeichentrick) (Finnland):

Paddel- und Rettungstechniken (Grundlagen) von Niko Hakkaraine

→ www.kayakpaddling.net

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

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

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

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

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

„Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler“
hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (55 S.)
→ www.bmvbs.de/Anlage/original_928165/Sicherheit-auf-dem-Wasser.pdf (15.10.04)

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Wattenmeer (für NS, HH, SH)

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

→ www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

→ www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

→ www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

→ www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Gesetze & Verordnungen:

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

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

Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (11.07.01)

→ www.nds-

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

Infos über Tiere & Pflanzen:

→ www.natur-lexikon.com

→ <http://de.wikipedia.org>

→ www.seehund.de

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Atlantic Kayak Tours: Expert Center

Infos über: Core Skills, Safety, Equipment, Repairs, Navigation, Rolling, Surf

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

Newsletter (Australien):

The New South Wales Sea Kayaker

hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker" (umbenannt in: "SALT")

→ www.nswseakayaker.asn.au/homepage/magazine-archive

Rot-Weißes Band von Dänemark (DK)
(„Havkajakroernes rød-hvide band“)
=> www.havkajakroerne.dk/?page_id=17
=> www.havkajakroerne.dk > „Rødhvide Bånd“

Blau-Weißes Band von Finnland (FIN):
(„Blue-White Ribbon“)
→ www.retkimelojat.fi

Homepage (Frankreich):
Connaissance du kayak de mer (CK/mer) (Verein)
→ www.ckmer.com
→ www.kayakdemer.eu (andere Organisation?)

Homepage (Frankreich):
Pagayeurs Marins (Verein)
→ www.pagayeursmarins.org

Homepage (Frankreich):
Kayakdemer (Vereinigung)
→ www.kayakdemer.eu

Homepage (Frankreich):
Norsaq (Vereinigung)
→ www.norsaq.fr

Le sites des passionésale kayak de mer en Méditerranée (Frankreich):
→ www.chez.com

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)
→ www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Ocean Paddler (britische Zeitschrift)
→ www.paddlepressmedia.com
→ www.oceanpaddlermagazine.com

Canoe & Kayak (britische bzw. US-Zeitschrift)
→ www.canoekayak.co.uk
→ www.canoekayak.com

Newsletter (Großbritannien):
Sea Paddler (Jersey/Kanalinseln)
hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones
→ www.seapaddler.co.uk (eingestellt?)

The UK Sea Kayak Guide Book (Almanach) (div. Artikel zum Thema Küstenkanuwandern)
→ <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/almanac.htm>

Britisches Seekajak-Forum
→ <http://www.ukseakayakguidebook.co.uk> > Community > Sea & Surf

Britisches Küstenreviere (Artikel über Schotland, Wales, England, Irland)
→ http://www.ukseakayakguidebook.co.uk/sea_trips.htm

Homepage (inkl. Newsletter) (Irland)
Irish Sea Kayaking Association
→ www.irishseakayakingassociation.org

Homepage (Japan):
Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)

→ www.qajaqjpn.org

Newsletter (Kanada)

Qayaq

Great Lakes Sea Kayaking Association (GLSKA)

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

Homepage (Neuseeland)

Kiwi Association of Sea Kayakers (Verein)

mit Newsletter: **The Sea Canoeist Newsletter**

→ www.kask.co.nz

Homepage (Niederlande):

Peddelpraat (niederländischer Verein)

→ www.peddelpraat.nl

Homepage (Niederlande):

Nederlands Kano Bond (NKB): Seekommission

→ www.nkbzeevaren.nl

Blaues Band von Schweden (S):

(„Havspaddlarnas Blå Band“)

→ www.havspaddlarnasblaband.se (für Einer)

→ www.k2bandet.se (für Zweier)

Homepage (Katalonien/Spanien)

Pagaia – Club de Caiay Cap de Creus, Llançà

→ www.pagaia.cat

Sea Kayaker (US-Zeitschrift):

→ www.seakayakermag.com

Homepage (USA):

Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen

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

Britische Ausbildungsmappe Sea Kayaking:

→ www.kayarchy.co.uk

Newsletter: **WWF**

→ www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Bergström, Lennart (Schweden):

→ www.seayak.eu

Crowley, Sam (Rund Irland) (2007)

→ www.seakayakspecialists.com/Ireland2007blog/

Curgenvén, Justine (Großbritannien & die Welt):

→ www.cackletv.com

Demuth, Marcus (USA):

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

→ <http://marcusdemuth.com>

Ferris, Gail (USA):

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

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

Half, Wolfgang (Hrsg.) (D):

Virtuelles Kajak-Museum

→ www.vikamus.de

Jøergensen, Erik B. (DK)

→ <http://komud.dk>

Hoffmeister, Freya (D):

→ www.qajaqunderground.com

→ www.freyahoffmeister.com

Kachler, Manfred (D)

→ www.kachler.net

Killoran, Wndy (CDN)

→ <http://kayakwendy.blogspot.com>

Kristjannsson, B. (Grönland) (Blog)

Greenland Kayak Guide.

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

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

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

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

→ <http://paddlingchallenge.co.uk/>

Meinen, Gero (D) (Blog)

→ <http://zirpelspinner.me/>

Morley, S.:

→ www.expeditionkayak.com

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

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

→ www.southwestseakayaking.co.uk

Redecke, Niklas

→ www.kanuwanderungen.de

Rutzick, J.

Traditional Arctic Kayaks

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

Schoevers; Axel (NL):

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

Stritzky, Otto v. (D):

→ www.paddel-buecher.de

Turk, Jon (USA)

→ www.jonturk.net

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

→ www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

Walpole, Jonathal

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

Wynn, Jasper (Rund Irland) (2007)

→ www.jasperwinn.com/blog/

Ziebell, Markus & Grunwald, Elke:

→ www.icekayaking.com

Zollitsch, Reinhard (CDN):

→ www.zollitschcanoeadventures.com

*** * ***