

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 45/14-15)

(Aktuelle Infos: 1.12.14 - 16.04.15)

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**

-
- 16.04.2015 Befahrensregelung Venedig: Kompromiss gefunden (Revier/Ausland)
 - 30.03.2015 Stützen & Kanten beim Seitwärtssurf (Ausbildung)
 - 29.03.2015 Schwimm-Wiedereinstiegsmethode (Ausbildung)
 - 27.03.2015 Seitwärtssurfsimulation im Hallenbad (Ausbildung)
 - 23.03.2015 Kreta 1990 (Griechenland) (Revier/Ausland)
 - 21.03.2015 Wattenmeer: 3-Std.-Regelung korrekturbedürftig? (Revier/Inland)
 - 18.03.2015 Kreta per Faltboot ... womit denn sonst? (Revier/Ausland)
 - 15.03.2015 Freya Hoffmeister: der Count Down läuft! (Geschichte)
(807. Fahrtentag) (12.3.15)
 - 11.03.2015 Grönland satt - ein 11-seitiger Bericht (Revier/Ausland)
 - 08.03.2015 schon wieder Florida (USA) (Revier/Ausland)
 - 07.03.2015 Limfjord (Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 28.02.2015 Wrigg-Schlagvarianten (Ausbildung)
 - 27.02.2015 The „Deep Diggity Dig“-Steuerschlag (Ausbildung)
 - 14.02.2015 Rollenspiele mit Paddel und Qayaq (Ausbildung)
 - 07.02.2015 Freya in Rio de Janeiro (Geschichte)
(771. Fahrtentag) (4.02.15)
 - 03.02.2015 International Sea-Kayaker's Meeting (Belle-Ile/Frankreich) (Revier/Ausland)
 - 20.01.2015 Rund Rügen (Revier/Inland)
 - 09.01.2015 Linkliste: Florida (Revier/Ausland)
 - 07.01.2015 Everglades (Florida) (Revier/Ausland)
 - 05.01.2015 Freya: Die Unaufhaltsame (Geschichte)
(722.-740. Fahrtentag) (17.12.14.-4.01.15)
 - 04.01.2015 Ost-schwedische Schären (Figeholm – Blankaholm) (Revier/Ausland)
 - 23.12.2014 Linkliste: Aland-Inseln (Revier/Ausland)
 - 19.12.2014 Was für eine „schöne“ Bescherung für Freya (Geschichte)
(708.-721. Fahrtentag) (3.-16.12.14)
 - 18.12.2014 Linkliste: Kroatische Küste (Revier/Ausland)
 - 17.12.2014 Auf zu den Alands (Aland-Inseln) (Revier/Ausland)
 - 15.12.2014 Kroatien: Islandhopping, Inselrunden oder Streckepaddeln? (Revier/Ausland)
 - 10.12.2014 Kroatien: Warum immer nur davon träumen? (Revier/Ausland)
 - 09.12.2014 Vesteralen (Norwegen) (Revier/Ausland)
 - 06.12.2014 Winterpaddeln (Ausbildung)
 - 04.12.2014 Freya wieder auf Kurs Süd-West (Geschichte)
(708. Fahrtentag) (3.12.14)
 - 03.12.2014 Brandungspaddeln mit einem Sit-on-Top (SoT) (Ausbildung)
-

16.04.2015 **Befahrensregelung Venedig: Kompromiss gefunden** (Revier/Ausland)

Die seit März geltende Sperrung größerer Kanäle (z.B. Canal Grande) in Venedig ist für nicht motorbetriebene Kleinfahrzeuge nach Protesten der Betroffenen etwas abgemildert worden.
Elisabeth Winter-Brand berichtet darüber am 15.04.15 in den „NEWS“ des DKV:

http://www.kanu.de/dbe.news_auto_7225837.shtml#.VTYTWGGjAwo

Folgende Änderungen sind dabei besonders erwähnenswert:

1. Bestimmte kleinere Kanäle dürfen nunmehr ausschließlich von nicht motorbetriebenen Wasserfahrzeugen (Kleinfahrzeugen) befahren werden, sodass eine Querung von Venedig in Nord/Süd- bzw. Süd/Nord-Richtung möglich ist. Dabei ist es erlaubt, unterwegs die kreuzenden größeren Kanäle unter Beachtung der Vorfahrtsregeln zu queren (=> der Querende ist wartepflichtig und darf bei der Querung keine Schiffe auf den größeren Kanälen behindern!).
2. Die größeren Kanäle (z.B. Canal Grande) dürfen von nicht motorbetriebenen Fahrzeugen nicht zwischen 8-15 Uhr (wochentags) bzw. 8-13 Uhr (samstags) befahren werden, d.h. eine Befahrung ist außerhalb dieser Zeit – und somit auch am Sonntag – erlaubt.

Die neuen Vorschriften sollen am 20.04.15 in Kraft treten.

Hinweis: U.Beier

30.03.2015 **Stützen & Kanten beim Seitwärtssurf** (Ausbildung)

Im KANU-FORUM trägt **Chillosaurus** ein paar Einwände zur von mir vorgestellten „**Brandungs-Seitwärtssurf-Simulation**“ per Seilzug im Hallenbad vor:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7615> (Post #3)

Auf zwei seiner Einwände möchte ich hier eingehen, und zwar:

- 1) Beim Seitwärtssurf in der Brandung „will man eigentlich ohne Paddelstütze auskommen“!
- 2) Beim Seitwärtssurf braucht man sich mit dem Oberkörper nicht hin zum Brecher zu neigen, „es reicht, die Hüfte auf der Strömungsseite (also der Seite, die dem Brecher abgewandt ist) anzuheben.“ D.h. „es ist stets ausreichend, das Boot nur soweit zu kanten, dass kein Wasser auf das Deck drückt.“

Bei den Erwiderungen auf diese Einwände sollte uns bewusst sein, dass es sich hier nicht um eine Art Seitwärtstransport auf einem fließenden Bach, sondern um den Seitwärtssurf in der Brandung handelt, bei dem ein Brecher einen Kanuten, der mit seinem Seekajak quer zur Welle liegt, seitwärts über die Wasseroberfläche treibt. Siehe hierzu das Video des Spaniers **Xavi F.**, in dem eindrucksvoll neben dem Vorwärtssurf auch der Seitwärtssurf in der Brandungszone der Costa Brava demonstriert wird:

<https://www.youtube.com/watch?v=Ej4uMv7lo2k>

Immer zum Brecher hin stützen und neigen

Ein solcher Seitwärtssurf kann als gelungen angesehen werden, wenn der Kanute es schafft, dabei nicht zu kentern bzw. nach einer Kenterung wieder hochzurollen und den Seitwärtssurf fortzusetzen. Voraussetzung für das Gelingen des Seitwärtssurf ist:

- der rechtzeitige Einsatz der flachen bzw. hohen Paddelstütze hin zur brechenden Welle, sofern diese das Potenzial dazu hat, den Kanuten samt Seekajak mit zu transportieren;
- und die rechtzeitige und ausreichende Neigung des Kanuten und seines Seekajaks hin zur brechenden Welle, d.h. der Kanute muss seinen Oberkörper in Richtung

Brecher neigen und dabei sein Seekajak auf jener Seite hoch kanten, die dem Brecher abgewandt ist.

Drehmomente, die den Surfer kentern wollen

Um nun nachvollziehen zu können, ob es allein genügt, wenn der Kanute beim Seitwärtssurf sein Seekajak so auf der dem Brecher abgewandten Seite (=> Strömungsseite) hoch kantet, dass kein Wasser aufs Oberdeck drücken kann, sollte uns bewusst sein, dass beim Seitwärtssurf verschiedene Drehmomente auf das Seekajak einwirken, die allesamt dazu führen können, ein unbesetztes Seekajak über die Wasseroberfläche rollen zu lassen. Diese Drehmomente werden genau dann von einem herannahenden Brecher ausgelöst, wenn dieser auf den quer zum Brecher paddelnden Kanuten trifft und ihn mit transportiert (=> vor sich her treibt!), und zwar solange bis der Brecher seine Kraft verloren hat und sich in Schaum auflöst.

Die folgenden zwei Drehmomente lassen sich beim Seitwärtssurf unterscheiden:

- (1) jenes Drehmoment, das von den Wassermassen des heranrauschenden Brechers ausgeht, welches das Oberdeck des quer zum Brecher liegenden Seekajaks und den Oberkörper des aufrecht sitzenden Kanuten packt und versucht, zu jener Seite zu drehen und kentern zu lassen, die dem Brecher abgewandt ist (=> „Über-Wasser-Drehmoment“);
(=> wenn wir davon ausgehen, dass sich der Brecher von Backbord her nähert, wird der Kanute, der aufrecht paddelnd eine „12-Uhr-Stellung“ einnimmt, beim Kontakt mit dem Brecher sofort im Uhrzeigersinn Richtung „3-Uhr-Stellung“ und darüber hinaus gedreht ... sofern er passiv in seiner Luke sitzen bleibt!)
- (2) das Drehmoment jenes Wassers, über das der Kanute vom Brecher getrieben wird und das aus seiner Sicht unter seinem Seekajak in Richtung Brecher strömt, dabei das Oberdeck (sofern nicht weg von der Strömung gekantet wird), zumindest aber das Unterschwiff, packt und versucht, es so umzudrehen, dass der Kanute weg vom Brecher kentert (=> „Unter-Wasser-Drehmoment“);
(=> der Kanute wird mit seinem Seekajak im Uhrzeigersinn gedreht, und zwar über die „3-Uhr-Stellung“ hinaus bis – je nach Stärke dieses Drehmoments bis zur „9-Uhr-Stellung“ und gegebenenfalls darüber hinaus, d.h. der Kanute rollt dann ohne eigenes Zutun und kentert erneut!)

Alle beiden Drehmomente führen dazu, das Seekajak um die Längsachse rollen zu lassen, und zwar im Uhrzeigersinn bzw. entgegen dem Uhrzeigersinn, je nachdem ob der Brecher von Backbord oder Steuerbord herangerauscht kommt. D.h. der Kanute kentert mit seinem Seekajak, wenn es ihm nicht gelingt, durch entsprechendes Verhalten die Drehkraft, die von diesen beiden Drehmomenten ausgeht, zu kompensieren (neutralisieren).

Exkurs: Rollen beim Seitwärtssurf: -Diese beiden Drehmomente sorgen dafür - sofern der Kanute nichts dagegen unternimmt, um sie zu kompensieren -, dass er weg vom Brecher durchkentert und bei genügend starkem Drehmoment ohne eigenes Zutun vor dem Brecher wieder hochrollt. Kentert nun ein Kanute während des Seitwärtssurf, so kann er zum Erleichtern der Rollen diese beiden Drehmomente ausnutzen, und zwar dergestalt dass er zum Brecher hin hochrollt. Versucht er dagegen auf der Seite, die dem Brecher gegenüberliegt, hoch zu rollen, so wird ihm das erst möglich sein, wenn der Seitwärtssurf beendet ist. Während des Seitwärtssurf selbst sind diese Drehmomente so stark, dass ein Kanute dagegen nicht anrollen kann.

Kanten & Neigen

Versäumt der Kanute, beim Seitwärtssurf auf der Strömungsseite sein Seekajak hochzukanten, drückt das heranströmende Wasser so stark auf das Oberdeck, dass er sofort Richtung „3-Uhr-Stellung“ gedreht wird und eine Kenterung unabwendbar ist!

Mit dem rechtzeitigen Hochkanten des Seekajaks auf der Seite, die dem Brecher abgewandt ist, gelingt es dem Kanuten nur, die Kraft des „Unter-Wasser-Drehmoments“ zu vermindern, nicht aber auszuschalten. D.h. die beiden Drehmomente bleiben auch weiterhin wirksam und das Hochkanten allein hilft dem Kanuten nicht, einer Kenterung vorzubeugen. Vielmehr muss er etwas Anderes tun, das diese beiden Drehmomente vollständig kompensiert.

Als Verhaltensmaßnahme kommt dabei allein die Neigung (Lehnen) des Kanuten und seines Seekajaks hin zum Brecher infrage; denn damit „fängt er gleich zwei Fische mit einem Haken!“:

- Mit der Neigung des Kanuten hin zum Brecher wird nämlich mehr oder weniger bewusst bzw. automatisch auch das Seekajak hin zum Brecher geneigt, was zum Hochkanten des Seekajaks auf der Seite führt, die dem Brecher abgewandt ist, und auf diese Weise dem zweiten Drehmoment jene Kraft nimmt, die eine Kenterung garantiert zur Folge hat.
- Und mit der Neigung des Oberkörper des Kanuten hin zum Brecher (=> der Oberkörper wird von der „12-Uhr-Stellung“ hin zur „9-Uhr-Stellung“ geneigt!) wird ein entgegenwirkendes Drehmoment aufgebaut, der das Seekajak genau in die entgegengesetzt Richtung dreht, in die die beiden anderen Drehmomente es zu drehen versuchen.

Ob die Neigung des Kanuten hin zum Brecher genügt, um das erste und zweite Drehmoment zu kompensieren, hängt von der Kraft ab, die von diesen beiden Drehmomenten ausgeht. Rauscht z.B. ein 2-3-Meter-Brecher heran, kann sich wahrscheinlich der Kanuten soweit zum Brecher neigen wie er will; denn es wird ihm es sicherlich nicht gelingen, mit dem Drehmoment, das von seiner Körperneigung hin zum Brecher ausgeht, die Kraft, die von den beiden anderen Drehmomenten ausgeht, auszugleichen. Wahrscheinlich wird der Brecher den Kanuten mitnehmen und samt seines Seekajaks über die Wasseroberfläche rollen lassen.

Ein geübter Brandungsfahrer wird i.d.R. vorher erkennen, ob es Zweck hat, sich in Richtung solch eines mächtigen Brechers zu neigen. Tut er es dennoch, besteht die Gefahr, dass er, der aufgerichtet in seinem Seekajak sitzt und sich zum Brecher neigt, beim unfreiwilligen Rollen seines Seekajaks aus seiner Sitzluke geschleudert wird. Deshalb ist ihm anzuraten, - sofern er es nicht vorzieht, dem Brecher auszuweichen - kurz bevor der Brecher ihn erreicht die Rollposition einzunehmen (=> Oberkörper nach vorne legen und das Paddel parallel zum Seekajak) und sich solange vom Brecher mitnehmen und rollen zu lassen, bis er meint, dass sich die beiden Drehmomente soweit abgeschwächt haben, dass er eine Chance hat, durch Aufrichten seines Oberkörpers ein weiteres Rollen zu verhindern.

Brandungserfahrungen

Die „Kunst“ des Brandungspaddeln besteht nun darin, als Kanute:

- zu erkennen, bis zu welcher Brecherhöhe bzw. -geschwindigkeit er eine Chance hat, erfolgreich seitwärts zu surfen;
- und zu erahnen, wie weit er sich hin zum Brecher legen muss, damit ihn die beiden Drehmomente nicht gleich in die andere Richtung drehen und kentern lassen.

Neigt der Kanute sich zu wenig hin zum Brecher, hat er schon „verloren“. D.h. er wird von den beiden Drehmomenten sofort in die andere Richtung gedreht. Wenn der Kanute nicht vorher abschätzen kann, wie viel Drehmoment er mit seiner Körperneigung aufbauen muss,

um die beiden anderen Drehmomente zu kompensieren, ist zu empfehlen, sich zunächst einmal **maximal** zum Brecher hin zu neigen (=> „9-Uhr-Stellung“). Dann besteht natürlich die Gefahr, dass ein unerfahrener Kanute, der die Paddelstütze noch nicht beherrscht, die Balance verliert und plötzlich zum Brecher hin im Wasser versinkt (=> Richtung „8-Uhr-Stellung“) und kentert.

Ein Kanute aber, der Paddelstütze & Hüftknick beherrscht, der wird es schaffen, eine Kenterung hin zum Brecher zu vermeiden und mit Hilfe der Paddelstütze jene Körperneigung zu finden, bei der das Drehmoment, welches von seiner Körperneigung ausgeht, die beiden anderen Drehmoment kompensiert. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass das Drehmoment, welches von der Körperneigung aus geht, stets etwas größer sein muss als die beiden anderen Drehmomente zusammen; denn nur so hat der Kanute die Möglichkeit, sich mit Hilfe der Paddelstütze beim Seitwärtssurf über Wasser zu halten. D.h. der Kanute muss beim Seitwärtssurf sich nicht nur kräftig zum Brecher hin neigen, sondern er muss sich dabei auch mit dem Paddel auf dem abfließenden Wasser des Seitwärtssurf so abstützen, damit er nicht hin zum Brecher kentert.

Seitwärtssurf: Anfang & Ende

Auf Folgendes hat der Kanute jedoch noch beim Seitwärtssurf zu achten:

- Zu Beginn des Seitwärtssurfs muss der Kanute sich schon zum Brecher hin neigen, kurz bevor dieser ihn überspült; denn nur dann hat er eine Chance, vom Brecher nicht sofort gekentert zu werden.
- Und am Ende der Surfphase, also wenn der Brecher an Kraft verliert und der Seitwärtssurf sich immer mehr verlangsamt, muss der Kanute sich langsam mit Hilfe von Paddelstütze & Hüftknick wieder aufrichten, wenn er nicht im Wasser versinken und kentern will.

Für einen geübten Brandungsfahrer ist das kein Problem; denn er richtet sich mit einem Druck aufs Paddelblatt bei gleichzeitigem Einsatz des Hüftknicks auf. Ein ungeübter Kanute aber, der in der einmal eingenommenen Körperneigung verharrt, dem könnte es passieren, dass er nach erfolgreichem Seitwärtssurf doch noch langsam aber sicher ins Wasser sinken wird, weil es ihm nicht gelingt, sich mit Hilfe der Paddelstütze zurück auf die „12-Uhr-Stellung“ zu drehen.

Fazit:

1. Beim Seitwärtssurf in der Brandung ist es wichtig, dass der Kanute sich und sein Seekajak zunächst möglichst weit hin zum Brecher neigt.
2. Während des Seitwärtssurfen balanciert der Kanute mit Hilfe der flachen oder hohen Paddelstütze seine Körperneigung soweit aus, dass er immer etwas Druck auf das stützende Paddelblatt hat.
3. Vergisst er jedoch dabei, sein Seekajak hin zur Strömungsseite hoch zu kanten, verursacht das auf das Oberdeck strömende Wasser solch ein starkes Drehmoment, dass der Kanute – egal was er tut – sofort weg vom Brecher kentern wird.
4. Und verpasst er es, sich rechtzeitig zum Brecher hin zu neigen, lassen die beiden Drehmomente, die zum einen vom anrauschenden Wasser des Brechers und zum anderen von dem unter dem surfenden Seekajak entlang strömenden Wassers erzeugt werden, den Kanuten sofort weg vom Brecher drehen und kentern.
5. Beim Seitwärtssurf kann nicht gegen diese beiden Drehmoment hoch gerollt werden, d.h. wir müssen immer zum Brecher hin eskimotieren.

Kanuten, die Rollen können und somit die Paddelstütze und den Hüftknick beherrschen, gelingt in der Regel dieser Seitwärtssurf im Hallenbad spätestens im zweiten Versuch.

Alle übrigen Kanuten schaffen es jedoch spätestens beim dritten Versuch. Wenn sie dann immer noch kentern, liegt es meist an der zu zögerlich ausgeführten Paddelstütze bzw. an der fehlenden Körperneigung hin zum Brecher!

Text: Udo Beier

29.03.2015 „Notnagel“: Schwimm-Wiedereinstiegsmethode (Ausbildung)

Wer mit seinem Seekajak kentert rollt entweder hoch („Eskimorolle“) oder bleibt in seiner Luke sitzen und wartet, bis ein Mitpaddler sein Seekajak anbietet, an dem er sich wieder hoch an die Wasseroberfläche zieht („Eskimo-Rescue“) oder steigt aus und anschließend ohne Kameradenhilfe (z.B. „Cowboy-Wiedereinstieg“, „Paddel-Float-Wiedereinstieg“, „Re-Enter & Roll“) oder mit Kameradenhilfe wieder ein:

<https://www.youtube.com/watch?v=DtJWPBpHefY> (Bogenschlag-Rolle),
<http://www.youtube.com/watch?v=i9iU3xG7Kio> („Eskimo-Rescue“) (T-Variante)
<http://www.youtube.com/watch?v=irNzL-S8E90> („Eskimo-Rescue“) (Parallel-Variante)
<http://www.youtube.com/watch?v=yYPJ4gMjfdI> („Eskimo-Rescue“) (Passiv-Variante)
www.youtube.com/watch?v=eCC-oX-OsWg („Cowboy-Wiedereinstieg“)
www.youtube.com/watch?v=hkj2S4yxoQI (Paddel-Float-Wiedereinstieg)
www.youtube.com/watch?v=b_kvMCmoZw0 („Re-Enter & Paddle-Float-Roll“)

Zum Wiedereinstieg bieten sich im wesentlichen die „Parallel-Wiedereinstiegsmethode“ oder die einst von **Jürgen Pietsch** propagierte „V-Wiedereinstiegsmethode“ an:

<https://www.youtube.com/watch?v=j-zpJQeiaNc&list=PLAAwPODhQmrmSf1ZNVmCS29MbNKyvTBbO&index=4> (Parallel-Wiedereinstieg)

Für welche dieser beiden Methoden nach einer Kenterung wir uns entscheiden, hängt ab von den Gewässerbedingungen, der Lage Seekajaks auf dem Wasser bzw. des „Kenterbruders“ im Wasser und der Ausrüstung des „Kenter-Kajaks“ (hier: mindestens ausgerüstet mit doppelter Abschottung, straff gespannten Rettungshalteleinen und Lenzpumpe) und den persönlichen Präferenzen des Retters bzw. des „Kenterbruders“.

Der Ablauf der einzelnen Wiedereinstiegsmethoden ist so leicht verständlich, dass es genügt wenn der Retter diese Methoden kennt und in der Lage ist, den „Kenterbruder“ so anzuweisen, dass dieser weiß, was er zu tun hat. Die Anwendung der einzelnen Wiedereinstiegsmethoden setzt jedoch ein gewisses Maß an Geschicklichkeit & Kraft voraus:

- der Retter muss in der Lage sein, das „Kenter-Kajak“ so festzuhalten und zu stabilisieren, dass ein Wiedereinstieg möglich ist;
- und der „Kenterbruder“ muss in der Lage sein, so geschickt und zügig in seine Sitzluke zurück zu krabbeln, dass dabei weder er und noch der Retter erschöpft die Anwendung der Wiedereinstiegsmethode abbrechen müssen.

Was aber machen wir, wenn der Retter nicht in der Lage ist, das „Kenter-Kajak“ solange zu stabilisieren, bis der „Kenterbruder“ wieder in der Sitzluke seines Seekajaks sitzt, bzw. der „Kenterbruder“ nicht in der Lage ist, zurück in die Sitzluke seines Seekajaks zu krabbeln.

Für solch einen Fall bieten sich verschiedene andere Wiedereinstiegsmethoden an:

- Parallel-Wiedereinstiegsmethode mit Trittleiter: Der Retter legt ein Seil um den Süllrand des „Kenter-Kajaks“, das so lang ist, dass der „Kenterbruder“ in der Lage ist, dieses Seil als eine Art Trittleiter zu benutzen, die ihn ermöglicht, unter Mithilfe des

Retters und unter Einsatz eines Beines den Körper so weit aus dem Wasser zu bringen, dass ein Wiedereinstieg in die Sitzluke eher möglich wird!

- Schwimm-Wiedereinstiegsmethode: Der Retter legt sich parallel zum „Kenter-Kajak“, erfasst von der Seite die Sitzluke und dreht dann das Kajak so um 90° zur Seite, dass die Sitzluke von ihm weg zeigt und je nach Auftrieb des „Kenter-Kajaks“ mehr oder wenig halb ins Wasser getaucht ist. Das soll den Kenterbruder erleichtern schwimmend zurück in seine Sitzluke zu kommen, um sich dann anschließend vom Retter wieder hoch in die „Normallage“ seines Seekajaks ziehen zu lassen.

Aber auch die „Schwimm-Wiedereinstiegsmethode“ kann nicht immer ohne Probleme angewendet werden; denn nachdem der „Kenterbruder“ wieder in seiner Sitzluke sitzt, müsste er sich ganz, ganz dicht zur Längsachse seines Seekajaks beugen, damit der Retter in der Lage ist, ihn wieder samt Seekajak hochzudrehen. Dabei bereitet u.U. die Spantenform des „Kenter-Kajaks“ weitere Probleme; denn manch ausgeprägter U-Spanter bzw. Knick-Spanter lässt sich nicht widerstandslos am „Retter-Kajak“ hochdrehen:

<http://www.youtube.com/watch?v=yMAZ0PpMA6k> (Schwimm-Wiedereinstieg) (sitzend)

<http://www.youtube.com/watch?v=m7xz-SpMVzw> (Schwimm-Wiedereinstieg) (sitzend)

Vor kurzem bin ich auf eine Variante des „Schwimm-Wiedereinstiegsmethode“ gestoßen, bei der der „Kenterbruder“ auf dem Bauch liegend Beine voran in seine Sitzluke steigt, sich anschließend vom Retter hochdrehen lässt, um danach um sich selbst zu drehen, damit er in seiner Sitzluke richtig Platz nehmen kann. Der Vorteil dieser Methode ist es, dass der „Kenterbruder“ von Anfang an ganz dicht nahe der Längsachse liegt und somit vom Retter mit weniger Kraftaufwand hochgedreht werden kann:

https://www.youtube.com/watch?list=UUyNgITuDZ_YWn3BqtBWMxug&t=91&v=wE5y_DW2h04 (Schwimm-Wiedereinstieg) (sitzend)

Text: Udo Beier

27.03.2015 **Seitwärtssurfsimulation im Hallenbad** (Ausbildung)

Im März 2013 hatte ich im KANU-FORUM in dem Thread

„Brandungsübungen im Flachwasser-Hallenbad“

die Simulation des Seitwärtssurf im Seekajak bei Brandungsbedingungen vorgestellt (siehe Post #1).

Das Besondere dabei war, dass der Seitwärtssurf im Flachwasser-Hallenbad geübt wurde. Dabei wurde wegen der fehlenden Brandung im Hallenbad durch eine **Seilzugtechnik** der Seitwärtstransport des Seekajaks simuliert. Erreicht wurde das dadurch, dass das Seekajak mit Hilfe von an Bug und Heck befestigten Seilen von je 2 Leuten seitwärts durchs Hallenbadecken gezogen wurde.

Grundidee dieser Simulation ist das Üben der folgenden beim Seitwärtssurf benötigten Paddeltechniken, nämlich:

- das im richtigen Winkel angesetzte Ankanten des Seekajaks hin zur brechenden Welle (im Hallenbad: hin zum ablaufenden Wasser).
- die flache bzw. hohe Paddelstütze hin zur brechenden Welle (im Hallenbad: hin zum ablaufenden Wasser).
- das Eskimotieren beim Seitwärtssurf weg von der brechenden Welle (im Hallenbad: weg vom ablaufenden Wasser).

Im Rahmen der „HKV-Sicherheitsübungen im Hallenbad“ (22.3.15) (organisiert von **Jürgen Becker**, Lehrwart des Hamburger Kanu-Verbands) wurde ich gebeten, diese Seitwärtssurfsimulationsübungen vorzustellen und mit insgesamt 20 Teilnehmern zu üben.

Ein Teilnehmer dieser Übungen, nämlich **Andreas Michaliczak** (Niederdeutsche Wanderpaddler - Hamburg), war so interessiert, dass er sich selber mit einer auf seinem Bug montierten Videokamera beim Seitwärtssurf und beim Rollen während des Seitwärtssurf filmte. Außerdem hat er aus der „Fischperspektive“ ein paar Seilzugdurchgänge gefilmt. Wenn es interessiert, der kann sich das Video über die folgenden beiden Links herunterladen:

<http://kanutube.de/video/Seekajak-Sicherheitstraining-Brandungsuebungen-im-Flachwasser-Hallenbad/d323e1f0866e048e6982b65a7a040ffb>

<https://www.youtube.com/watch?v=F2AllNmboEo>

Übrigens, gleich zu Beginn des Videos sehen wir, wie Michael beim Üben der flachen Paddelstütze gleichzeitig sein Seekajak ankantet ... und diese dabei eingenommene Position beim anschließenden „Seilzug-Surf“ beibehält. Anschließend beim Rücktransport durchs Hallenbadbecken setzt er die hohe Paddelstütze ein.

Erwähnenswert ist, dass alle jene Kanutinnen und Kanuten, die Rollen können, nach entsprechender Anweisung problemlos Seitwärts surfen und rollen konnten. Aber auch die anderen Teilnehmer waren spätestens beim zweiten Durchgang in der Lage, zumindest eine Hallenbadpassage kenterfrei zu überstehen.

Text: Udo Beier

23.03.2015 **Kreta 1990** (Griechenland) (Revier/Ausland)

Nun, da hat wohl die Redaktion von KANU-MAGAZIN gemerkt, dass über Kreta als „Küstenkanuwander-Destination“ in den letzten Jahren kaum berichtet wurde. Also hat sie in ihren „Schubladen“ nach Beiträgen über dieses südlichste Paddelrevier Europas gesucht und einen von **Norbert Erdmann** gefunden, den er vor 25 Jahren mal geschrieben, aber nie veröffentlicht hat. In KANU-MAGAZIN, Nr. 2/15, S.66-71, ist er nun endlich unter dem folgenden Titel veröffentlicht worden:

„Kreta anno dazumal. Küstenwandern vor 25 Jahren“

<https://www.google.com/maps/@35.4507342,23.56455,58511m/data=!3m1!1e3>

Ob dieser Beitrag wirklich „*im Laufe der Jahre zu einer grandiosen Retro-Geschichte reifte*“, muss jeder selber urteilen. Die Tour als solche führte lediglich um die Westspitze Kretas herum, und zwar von Kafeniön (Afrata) nach Sougia (ca. 140 km). Gepaddelt wurde dabei in abgeschotteten deutschen Seekajaks aus GFK („Hammer Sindbad“ und „Bavaria Saga“) mit eingebauter Handlenzpumpe bzw. Schwamm und Kompass, die man auch heute noch bei älteren Paddlern antreffen kann.

Immerhin geht aus dem Beitrag hervor, dass das Revier dort im Westen von Kreta nicht ohne Schwierigkeiten ist.

Text: U.Beier

21.03.2015 **Wattenmeer: 3-Std.-Regelung korrekturbedürftig?** (Revier/Inland)

Für die Befahrung im Nationalpark Wattenmeer (hier: Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen) ist das Bundesinnenministerium zuständig. Es hat die Befahrung in der „**Befahrensverordnung Nordsee**“ (Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee) (NPNordSBefV) schon seit 1992 geregelt:

www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/npnordsbefv/gesamt.pdf

Eine zentrale Aussage dieser Verordnung finden wir in §4 (1):

- *„Es ist untersagt, die Bundeswasserstraßen in den jeweiligen Zonen I der Nationalparke außerhalb der Fahrwasser in der Zeit von drei Stunden nach bis drei Stunden vor Tidehochwasser zu befahren.“*

D.h. während der 6-stündigen Niedrigwasserphase dürfen wir nur noch dann durch die Zone I („Ruhezone“) paddeln, sofern dort hindurch ein ausgetonntes oder ausgeprägtes Wattfahrwasser verläuft und wir dieses Fahrwasser mit unseren Kajaks nicht verlassen.

Diese sog. „**3-Stunden-Regelung**“ stellt einen diskutablen Kompromiss dar, über den sich die Naturschützer und –nutzer einigen konnten. Wie jeder Kompromiss hat jedoch auch dieser Kompromiss einige Haken; und zwar dort, wo Wasserflächen auch während der Niedrigwasserphase nicht trockenfallen (z.B. westlich der Knechtsände (südwestlich von Neuwerk) und westlich von Süderoog- und Norderoogsand (westl. von Pellworm)). Denn diese Gebiete erreichen Küstenkanuwanderer nur in der Niedrigwasserphase, also dann, wenn diese Gebiete nicht befahren werden dürfen. Wer dennoch diese Gebiete westlich umrunden will, muss derzeit größere Umwege paddeln, was nicht ganz ungefährlich ist.

Deshalb hatte der DKV 2006 die Initiative ergriffen und versucht, die 3-Std.-Regelung abzuschaffen. Im Rahmen eines Kompromisses wäre das jedoch nur akzeptabel gewesen, wenn dafür zusätzliche Gebiete als Zone I-Gebiete ausgewiesen worden wären. Leider konnte man darüber keine Einigung finden.

Was bleibt sind immer mal wieder Versuche, die knapp 25 Jahre alte Befahrensverordnung zu novellieren. Gründe finden sich dafür immer, obwohl sowohl die „**Befahrensdisziplin**“ also auch die „**Befahrenshäufigkeit**“ keinen ‚Anlass liefern, tatsächlich eine Novellierung voranzutreiben.

Text: Udo Beier

18.03.2015 **Kreta per Faltboot ... womit denn sonst?** (Revier/Ausland)

Die etwa 260 km lange und zwischen 12 und 60 km breite griechische Insel Kreta (ca. 1.000 km Küstenlinie) stellt ein reizvolles wenn auch anspruchvolles Küstenkanuwanderrevier dar, welches jedoch ein etwas größeres Urlaubszeitbudget voraussetzt:

<https://www.google.com/maps/@35.4038304,24.8362743,186145m/data=!3m1!1e3>

Wolfgang Prause nahm die Herausforderung an; wobei zumindest ein Problem für ihn kaum ein Problem war: die Anreise von Personen & Boot; denn er wollte mit einem Zweier-Faltboot die Küste Kretas befahren und da bieten sich Bahn, Flugzeug & Bus als ideales „An- & Rückreisetransportmittel“ an.

Über seine Tour, die er mit Partnerin unternahm, berichtete er schon 2011 in KANU-SPORT, Heft Nr. 6, S.12-16. Der Titel seines Beitrags lautet:

„Mit dem Faltboot an Kretas Küste“

(Kissamos – entgegen dem Uhrzeigersinn – Koutsounari =ca. 345 km)

Gepaddelt sind sie im Monat Mai. Angereist wurde über Düsseldorf nach Iraklion (Kreta). Mit dem Fernbus ging es danach weiter in den Westen von Kreta nach Kissamos. Gestartet wurde vom etwa 4 km entfernt liegenden Zeltplatz Mithimna, den sie wohl mit dem Bootswagen erreichen konnten. (Halb)gerundet wurde entgegen dem Uhrzeigersinn. Übernachtet wurde u.a. auf der Halbinsel Tigani, im mal nähere mal weiter entfernt liegenden Sfinari, Elafonissos, Paleochora (Zeltplatz), Agia Roumeli (Samaria-Schlucht), Skaloti, Preveli, Matala (Zeltplatz) (4 Tage), Lendas, Cap Alikaporita und Tertsia. Die Tour endete 7 km hinter Iereapetra beim Zeltplatz in Koutsounari. Danach ging es dann mit dem Fernbus wieder zurück nach Iraklion.

Geplant war eigentlich, bis zum ca. 150 km entfernt liegenden Agios Nikolaos zu paddeln, aber die Gewässerbedingungen (öfters 6-8 Bft. Wind, 2 m brechende Wellen, Brandung) ließen es einfach nicht zu, in der vorgegebenen Zeit noch mehr Strecke zu paddeln. Immerhin haben die beiden ca. 345 km zurückgelegt und damit etwa ein Drittel der Küstenlinie Kretas befahren.

Der chronologische geschriebene Beitrag enthält eine Kartenskizze, Fotos und ein paar Kurzinfos. Navigiert wurde nach 2 Blättern einer Touristenkarten des Harmsverlags (Maßstab: 1.100.000).

Zusammenfassung: Udo Beier

Literatur:

Hebebrand,D., **Kanuten auf Kreta**, in: Kanu Sport 22/86, S.512-515.

Stüwe,J., **Ein Kajakherbst** (Kreta), in: Seekajak 43/94, S.33-42.

Glaas,W., **Kreta, das Land der Winde** (Entlang der Ostküste), in: Kanu Sport 10/01, S.4-8

Heinermann,M., **Solopaddeltour mit einem Faltboot an der Südküste Kretas**

(Paleochora - Matala), in: Seekajak 79/01, S.18-22.

Zicke,Chr., **Traumziel Kreta. Die Mutter der griechischen Inseln per Seekajak erkunden**

(Paleochora – Agia Galini), in: Kajak-Magazin 4/11, S.34-39,

=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/141130.html

Erdmann,N., **Kreta Anno Dazumal. Küstenwandern vor 25 Jahren** (Afrata – Sougia),

in: Kanu-Magazin 2/15, S.66-71

Jepsen,J., **Reif für die Insel? (Kreta)** (u.a. Windverhältnisse), in: Yacht 21/07, S.24-31,

=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071002_b.html

N.N., **Ab in den Süden** (u.a. Wind & Wetter am Mittelmeer), in: Yacht 3/11, S.26-47,

=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110119.html

15.03.2015 **Freya Hoffmeister: der Count Down läuft!** (Geschichte)

.....(807. Fahrtentag) (Farol de Santa Marta) (13.3.15)

Nach 807 endlosen Fahrtentagen rund Südamerika ist es endlich soweit: **Freya Hoffmeister** setzt ab Farol de Santa Marta (Brasilien) zum Endspurt an:

Foto: Freya unterwegs (1.2.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110957379980668066?banner=pwa&pid=6110957379980668066&oid=112133179186774955122>

Ganze 1.317 km trennen sie nur noch von Buenos Aires, dem Start/Ziel-Ort ihrer Umrundung von Südamerika. In 50 Fahrtentagen (Stand: 13.3.15) will sie auch diese ihre zweite

Kontinentalumrundung erfolgreich zum Abschluss bringen. Der Count-Down läuft! D.h. am 2. Mai 2015 will sie dort anlanden, wo sie am 30. August 2011 gestartet ist. Und am 9.5.15 plant sie, wieder in Deutschland zu sein, um in Augsburg bei der Verleihung des „**World Paddle Award 2015**“ als „Sportswoman des Jahres“ dabei zu sein; denn **Freya Hoffmeister** ist zusammen mit **Jessica Fox** und **Lisa Carrington** in die engere Auswahl gekommen:

World Paddle Award 2015:

<http://freyahoffmeister.com/2015/02/02/2014-world-paddle-awards-finalists-announced/>

Fast alles spricht dafür, dass Freya auch diese relativ „wenigen“ Kilometer in vorgegebener Zeit schaffen wird. Seit dem 3.12.14 paddelt sie ja nun schon entlang der Südostküste Brasiliens Richtung Buenos Aires. Insgesamt hat sie seit ihrem Start in Recife in 101 Fahrtentagen (davon 25 Ruhetage) 3.409 km zurückgelegt. Summa summarum hat sie in den 76 Tagen, während denen sie unterwegs war, Ø 44,8 km/Tag gepaddelt. Die ihr jetzt noch bis Buenos Aires fehlenden 1.317 km müsste sie folglich in 29 Tagen schaffen können. In Anbetracht dessen, dass sie durchschnittlich alle 4 Tage einen Ruhetag einlegt, wird sie aber neben den anzusetzenden 29 Paddeltagen noch zusätzlich mindestens 7 Ruhetage benötigen. Daraus folgt, dass – wenn nichts dazwischen kommt – Freya eigentlich schon in 36 Tagen – also am 18. April 2015 - in Buenos Aires anlanden müsste.

Entweder: endlos eintönige Sandstrandküstenpassage

Wenn nun Freya für diese letzte Passage 14 Tage länger ansetzt, hat das jedoch einen Grund: Ab Santa Marta verläuft nämlich der Küstenstreifen schnurstracks bis zum Horizont und viele Male weiter darüber hinaus. Insgesamt muss sie die nächsten ca. 760 km entlang eines nicht enden wollenden eintönigen Sandstrandes paddeln, der ihr keinen Schutz bieten kann, wenn meterhohe Dünung angerollt kommt und eine Brandungszone entstehen lässt, die mit einem mit Tourengepäck beladenen Seekajak nicht kontrolliert durchpaddelt werden kann.

Google Earth: Küstenpassage ab Santa Marta (ab 14.3.15)

<https://www.google.com/maps/@-28.6425142,-49.032399,31551m/data=!3m1!1e3>

Welche Gefahren von solch einer Dünung ausgehen können, kennt Freya zur Genüge. Fast die gesamte Pazifikküste Südamerikas (2012/13) entlang sowie die letzten 134 Fahrtentage (seit Okt. 2014) entlang der Nordost und Südostküste Brasiliens richtete sie ihre Tagesetappenplanung in erster Linie an den Brandungsbedingungen aus. Diese Brandungspassagen unterschieden sich jedoch wesentlich von denen, die nun Freya seit Santa Marta bevorstehen werden, dadurch, dass sich bislang tagtäglich stets einige kleinere Küstenbereiche anboten (z.B. vorgelagerte Riffe, Halbinseln, Kaps, Flussmündungen, Inseln), die beim Anlanden bzw. beim Starten am nächsten Tag nicht so sehr der Brandung ausgesetzt waren. Nach solch geschützten Stellen wird aber Freya auf den nächsten ca. 760 km vergeblich Ausschau halten.

Oder: abwechslungsreiche Binnenseepassagen

Nun übernachtete Freya schon 5 Nächte bei Einheimischen und wartete darauf, dass der Wind sich legt oder dreht, zumindest die Dünung nicht mehr an die Küste rollt, mit viel Macht gegen die am südlichsten gelegene Felsenküste von Brasilien donnert und sich dabei mit Gischtfahnen verabschiedet, die manchmal weit bis in die Stadt von Santa Marta wehen:

Foto: Kaventsmänner vor Santa Marta (11.3.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6125147083646903730?banner=pwa&pid=6125147083646903730&oid=112133179186774955122>

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6125147081564678722?banner=pwa&pid=6125147081564678722&oid=112133179186774955122>

Foto: Die Aussichten für die nächste ca. 760 km lange Strandpassage (11.3.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6125147578476167474?banner=pwa&pid=6125147578476167474&oid=112133179186774955122>

Foto: Schutzpatronin aller Fischer und „Longdistancesekayakerinnen“ (11.3.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6125146561626891378?banner=pwa&pid=6125146561626891378&oid=112133179186774955122>

Aber Freya hat schon einen Plan, wie sie diese Brandungspassage meistern könnte; denn frühestens nach 60 km eintönigem Strandpaddeln kann sie u.U. über die Mündung des Rio Ararangua in lagunenartige Strandseen ausweichen, die dicht hinter der Küste liegen. Wenn das nicht klappen sollte, da die Verbindungen zwischen den Strandseen sich nicht als paddelbar erweisen, könnte Freya spätestens nach weiteren 240 km eintöniger Strandpaddelerei auf den ca. 280 km langen Lago dos Patos überwechseln, ein großer See, der ebenfalls nur wenige Kilometer hinter der Küste liegt, bevor er schließlich ins Meer mündet. Und nur 40 km weiter südwestlich liegt der Grenzsee zu Uruguay, nämlich die ca. 190 km lange Laguna Merín. Wenn also die Dünung allzu mächtige Brecher Richtung Strand schickt, bietet sich folglich für Freya die Möglichkeit an, mindestens auf diese beiden Gewässer im Inland auszuweichen. Dafür müsste sie jedoch jemanden finden, der sie ca. 30 km über Land zum Lago transportiert und anschließend die 40 km zur Laguna, sowie nochmals ca. 25 km zurück von der Laguna an die Küste des Südatlantiks. Aber wie ich Freya kenne, wird sie sicherlich einen paddelbegeisterten Brasilianer überreden können, ihr diesen Gefallen zu tun, anderenfalls müsste sie einen Bootswagen auftreiben, um diese Landportagen zu Fuß zu überwinden. Vielleicht hat sie aber auch Glück und der Wind legt sich und die Dünung auch. Dann kann sie gemäß der Devise „*Augen zu und durch*“ einfach drauflos paddeln, denn ein hunderte von Kilometern langer Sandstrand, an den ein paar kleinere Brandungswellen plätschern, sieht zumindest von der Seeseite nicht sehr abwechslungsreich aus. Einzige Abwechslung bietet dann wohl nur noch der täglich wechselnde „wilde“ Campground:

Foto: Die kleinste „Halbinsel“ entlang der brasilianischen Südostküste (7.3.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6124717644476881186?banner=pwa&pid=6124717644476881186&oid=112133179186774955122>

Foto: Wie auf Norderney ... nur mit Bergen (8.3.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6124718057785874402?banner=pwa&pid=6124718057785874402&oid=112133179186774955122>

Übrigens, Freya hat in letzter Zeit schon Erfahrungen in Sachen Inlandspassagenpaddeln gemacht; denn vom 21. – 25.2.15 wich sie ebenfalls auf strandseeartige Gewässer bzw. gezeitenabhängige Flussniedrungen aus, nämlich auf den Mar Pequeno und den Ariiri Canasseia. Insgesamt paddelte sie dabei 145 km mehr oder weniger parallel zur Küste. Freya genoss damals die Abwechslung, die ihr diese Binnengewässer mit Atlantikanschluss boten. Aber als sie sich danach erneut dem offenen Meer näherte, da freute sie sich jedoch schon darauf, endlich wieder im Seegang Strecke paddeln zu dürfen.

Google Earth: Binnenlandpassage (21.-25.2.15)

<https://www.google.com/maps/@-25.3183283,-48.2543126,126313m/data=!3m1!1e3>

Foto: Binnenlandcamp Iquape mit Wasserlilien (22.2.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6115316315554698945/6121222571400251106?banner=pwa&pid=6121222571400251106&oid=112133179186774955122>

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6115316315554698945/6121221335222434098?banner=pwa&pid=6121221335222434098&oid=112133179186774955122>

Foto: Auf der Binnenlandinsel Ilha Comprida (23.2.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110957379980668066?banner=pwa&pid=6110957379980668066&oid=112133179186774955122>

Foto: Binnen-Stilleben (25.2.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6115316315554698945/6121227026076381890?banner=pwa&pid=6121227026076381890&oid=112133179186774955122>

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

Text: Udo Beier

11.03.2015 **Grönland satt - ein 11-seitiger Bericht** (Revier/Ausland)

Na, gab's das schon mal im KANU-SPORT: einen 11-seitigen Beitrag über ein Kanu-Tour? Nun, zumindest **Ursel + Jürgen Stechers** Grönland-Bericht in Nr. 2/15, S.24-33:

„**Auf der Straße der Eisberge. Kajaktour rund um die Arve Prinsens Insel /Grönland**“

<https://www.google.com/maps/@69.5134529,-53.3174503,250747m/data=!3m1!1e3> (Diskobucht)

<https://www.google.com/maps/@69.7017686,-50.8886403,62665m/data=!3m1!1e3> (Arve Prinsens)

kommt mit 9 Seiten Text (zzgl. 1 Seite für „Kurz-Infos“ plus das Titelseitenfoto) auf solch einen Umfang.

Schon allein wegen der 18 Farbfotos lohnt es sich, diesen Beitrag durchzublättern, quasi als Appetizer auf Grönland.

Und die „Kurz-Infos“ zu Fahrtengebiet, Klima, Anreise, Ausrüstung & Voraussetzung, Übernachtung, Zahlungsmittel, Versorgung, Kommunikation sowie Landkarten & Navigation geben uns einen Überblick, was wir an der Westküste Grönlands zu erwarten haben: separater Kajaktransport per Schiff über Aalborg (Limfjord), Personentransport über Kopenhagen per Bahn & Flugzeug, 2 m Tidenhub, +2° Wassertemperaturen, +3° bis +15° Lufttemperaturen, Mitternachtssonne vom 25.5. bis 25.7. (Ilulissat), topografische Karten über Geobuchhandlung.de zusätzlich GPS mit Kartenfunktion, ca. 34° Missweisung, Handynetz (nur Vodafone) begrenzt auf wenige Lokalitäten

Die Tour unternahmen 3 Personen mit einem Einer und einem Zweier (jeweils aus GFK o.ä.). 4 Wochen planten sie für ihrer Umrundung ein. Gestartet wurde von Ilulissat (Diskobucht) aus (was jedoch erst am Ende des Berichts verraten (?) wird!).

Leider fehlt auch eine aussagefähige Karte vom Paddelrevier, sodass die Angaben von Häusersiedlungen (z.B. Berggrens Havn), Fjorden (z.B. Torssukatak-Eisfjord), Sunden (z.B. Ata-Sund), Inseln (z.B. Igdluluarssuitnunatat) und Gletschern (z.B. Kangilerngata) eigentlich nur jenem etwas sagen, die dort schon einmal gepaddelt sind ... aber für die braucht man

keinen Bericht über 11 Seiten zu schreiben. Auch erfahren wir nichts über die zurückgelegten Strecken, z.B. ca. 40 km Küstenpassage von Ilulissat bis zum Ejland Arve Prinsens; um die Insel herum sind es dann nochmals ca. 150 km (je nachdem wie weit die Buchten der Insel ausgepaddelt werden), sodass bei dieser Tour insgesamt ca. 230 km zurückgelegt wurden. M.E. sind das wichtige Tourendaten, um interessierten Paddler einen ersten Eindruck zu vermitteln, welche Entfernungen bei dieser Tour durch die von Eisbergen & -schollen geprägte Wildnis zurückgelegt werden müssen.

Dafür haben die Autoren ausführlich & anschaulich ihre Eindrücke von Land, Wasser, Fischen, Walen, Eisbergen, Gletschern, Zeltmöglichkeiten und Wetter geschildert und potenzielle Gefahren, die gerade von den Gletschern und den Eisbergen ausgehen, aufgezeigt. Gerade der Kampf mit dem täglichen Treibeis ist so eindrucksvoll beschrieben, dass man diese drei von mir oben herausgepickten Kritikpunkte glatt vergessen könnte.

Text: Udo Beier

08.03.2015 **schon wieder Florida** (USA) (Revier/Ausland)

Im KANU-MAGAZIN, Nr. 1/15, S.60-65, berichtet **Anna Rettig** in dem Beitrag:

„See you later, Alligator. Eine Kajaktour durch die Everglades“

über eine kommerzielle „Halbtages“-Tour, durch die „Hinterhöfe“ der Everglades, also dorthin, wo wir mit Auto bzw. Airboat nicht hinkommen. Gepaddelt wurde auf dem Turner River (Big Cypress National Preserve):

<https://www.google.com/maps/@25.6743467,-80.8683535,490226m/data=!3m1!1e3!4m2!5m1!1b1>

Dort gibt es die Möglichkeit, einige der über 180 verschiedenen Vögel zu beobachten ... und natürlich auch unzählige der über ca. 200.000 Alligatoren (zwischen wenigen Zentimetern kurz und 4 Metern lang), die hier in den Everglades leben sollen. Sicherheitsanweisung des Guides: *„Wenn ihr rausfallt, schreit nicht panisch herum, sondern steigt einfach wieder ins Boot zurück, das Wasser ist fast überall sehr flach.“*

Die beste Paddelzeit soll zwischen November und April sein: nicht zu heiß, nicht zu feucht, nicht zu stürmisch!

Übrigens, wer bei einem Besuch von Florida nicht nur ans Paddeln denken will, kann (zusätzlich) auch durch die Everglades zu Fuß wandern (z.B. durch den Fakahatchee Strand Preserve State Park), und wem eine geführte Halbtagestour nicht genügt, der muss sich weitere Infos beschaffen (=> www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/150109.html); denn in diesem Beitrag hier schildert die Autorin nur ihre Eindrücke. Eine Routenbeschreibung in Wort & Skizze fehlt jedoch.

Text: Udo Beier

07.03.2015 **Limfjord** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK, Nr. 142/15, S.34-37, berichtet **Hans-Jürgen Staude** in dem Beitrag:

„Limfjord“

<https://www.google.com/maps/@56.8361635,9.19601,149495m/data=!3m1!1e3>

über eine Faltboot-Tour von Ost (Ostseehafen Hals) nach West (Nordseehafen Thyborön). Die knapp 200 km lange Strecke, die westlich an der Insel Mors vorbei führte, wurde in 1 Woche – überwiegend segelnd - zurückgelegt. Per Bus ging es dann von Lemvig wieder zurück nach Hals.

Bei dem Bericht stand weniger der Kampf mit den Naturgewalten (→ Wind, Strömung, Seegang, Regen) als die Beschreibung jener Eindrücke im Vordergrund, die Fauna und Flora beim Autor hinterließen. Navigiert wurde nach Seekarten (empfehlenswert, um rechtzeitig den vielen Flachstellen ausweichen zu können) und zusätzlich nach einer Fahrradkarte (1:100.000) (erleichtert die terrestrische Orientierung).

Zusammenfassung: U.Beier

Literatur:

Stephan,J.: **Paddelparadies Limfjord**
aus: Seekajak 83/02, S.42. - www.salzwasserunion.de

Beier,U.: **Tourentipp: Rund Insel Mors (Limfjord) (3-5 Tage) (ca. 95-135 km) (9/03)**
www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Mors.pdf

Kemmling,C.:**Eine Laune der Natur (Limfjord)**
aus: Yacht, Nr. 16/04, S.24-33 – www.yacht.de
www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040728.html

Schorr,St.:
Grau, grauer, Limfjord
aus: Kanu Magazin 8/11, S.44-49 – www.kanumagazin.de
www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/111021_b.html

28.02.2015 **Wrigg-Schlagvarianten** (Ausbildung)

Eine Variante des „**hohen Stützschlags**“ (hohe Paddelstütze) ist das „**Wriggen**“.

Das „**Wriggen**“ (→ Transportvariante) ermöglicht uns, ein nicht in Fahrt befindliches Kajak seitwärts voran zu bewegen. Sie hierzu die Erklärungen von **Ken Whiting**:

<https://www.youtube.com/watch?v=161OKb8Z50c> (Sea Kayaking TV)

Siehe auch:
<https://www.youtube.com/watch?v=WalmgW-FxWk> (Paddle TV) (ab 1:40 min)

Aber mit Hilfe des „**Wriggens**“ (→ Stützvarianten) können wir auch

- a) verhindern zu kentern,
- b) nach einer Kenterung wieder hoch an die Wasseroberfläche kommen,
- c) eine etwas unsauber ausgeführte „Bogenschlagrolle“ mit ein paar Korrekturschlägen (→ Wrigg-Schläge) doch noch erfolgreich enden zu lassen;
- d) aber wir können mit Wrigg-Schlägen auch einfach nur spielerisch umgehen und uns 90° und mehr Grad auf die Seite legen, ohne dabei zu kentern.

In einem Video zeigt uns **James Roberts** die verschiedenen Stützvarianten des Wriggens auf:

<https://www.youtube.com/watch?v=bEraGUjGEm4> (Adventure Kayak TV)

Siehe hierzu auch die Erläuterungen von **Ken Whiting**:

<https://www.youtube.com/watch?v=JQ5DEZUuF6U&t=28> (Sea Kayaking TV)

Hinweis: U.Beier

27.02.2015 Der „**Deep Diggity Dig**“-**Steuerschlag** (Ausbildung)

Gemeint ist mit DDD ein „**hoher Stüttschlag mit Steuerwirkung**“, der es einem ermöglicht, z.B. bei entsprechenden Strömungsbedingungen (→ Kehrwasser) blitzschnell eine scharfe Kurve zu paddeln.

Demonstriert wird dieser Steuerschlag von **Leo Sommé** in dem Beitrag:

„**Learn the fastest turning stroke**“

<https://www.youtube.com/watch?v=04zk817tbQl#t=64> (Adventure Kayak TV)

Für WW-Paddler ist sowas „tägliches Brot“, für KK-Wanderer ist es eine Paddeltechnik, die einem hilft, nicht nur die Stabilitätsgrenzen seines Seekajak genauer zu erfühlen, sondern auch im Notfall eine rasche und deutliche Kursänderung vorzunehmen, um z.B. beim Surfen einem Mitpaddler oder Hindernis (Felsen) auszuweichen bzw. um zurück zu einem achteraus gekenterten Kameraden zu eilen und ihm die „Eskimoretting“ so rechtzeitig anzubieten, dass er seine Sitzluke nicht verlassen muss:

<https://www.youtube.com/watch?v=i9iU3xG7Kio> (Sea Kayaking Cornwall)

Übrigens, wem der hohe Stüttschlag zu „tief“ angesetzt ist, der kann natürlich auch versuchen, mit Hilfe eines „**flachen Stütz-Steuerschlags**“ die Kurve einzuleiten:

<https://www.youtube.com/watch?v=kEO9JPwPkTQ> (Canoe + Kayak)

Siehe im Folgenden auch die Variante einer Art „**Wrigg-Steuerschlag**“:

<https://www.youtube.com/watch?v=sBVh6LquFYU> (Bodyboatblade)

oder den „**Bug-Ruder-Schlag**“:

<https://www.youtube.com/watch?v=rCIVBZyKeOw> (Sea Kayaking Cornwall)

Hinweis: U.Beier

14.02.2015 **Rollenspiele mit Paddel und Qayaq** (Ausbildung)

Auf Kanu-Tube ist folgendes Video von **Eike Köhler** abrufbar:

„**Grönland Rollen mit dem Inuksuk**“

<http://www.kanutube.de/video/Groenland-Rollen-mit-dem-Inuksuk/e1d7a88364efd387e509c50e267bd04c>

Ja, es ist schon erstaunlich mit welcher Leichtigkeit „inuitiert“ werden kann. Dahinter steckt aber keine „Trickserei“; denn auch beim Paddeln hat der Spruch: „*Übung macht den Meister!*“ seine Gültigkeit.

Wer weitere solche „Meister“-Videos anschauen will, findet sie auf Eikes Homepage:

<http://baltic-surge.de>

Hinweis: U.B.

07.02.2015 **Freya in Rio de Janeiro** (Geschichte)

Na endlich, **Freya Hoffmeister** hat nach dem Kap Horn und dem Panamakanal ein weiteres zentrales Ziel ihrer nunmehr schon 4 Jahre dauernden Tour rund Südamerika erreicht: Rio de Janeiro:

Foto: Einfahrt in die Bucht von Rio (4.2.15, 19.30 Uhr)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6112444251348385010?banner=pwa&pid=6112444251348385010&oid=112133179186774955122>

Jetzt wissen auch wieder diejenigen, die Freyas Rundtour bislang nur so am Rande verfolgt hatten, wo sie sich befindet; denn mit Campos, Salvador, Recife, Natal, Fortaleza, Sao Luis und Belem – um nur ein paar brasilianische Orte zu nennen - können die wenigsten etwas anfangen.

Freya wurde auf den letzten tausend Kilometern nichts geschenkt. Bevor sie am 4.2.15 die letzten 46 km bis in die Bucht von Rio paddeln konnte:

Foto: Rios Zuckerhut (4.2.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6112443804609914530?banner=pwa&pid=6112443804609914530&oid=112133179186774955122>

musste sie jedoch 4 Tage an Land ausharren, da die Brecher, die auf ihren Strand knallten, einfach zu mächtig waren:

Foto: Brandungszone (31.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110834449801432114?banner=pwa&pid=6110834449801432114&oid=112133179186774955122>

Aber schließlich konnte sie es wagen, durch die Brandung Richtung Rio zu starten. Früh morgens ging's aufs Wasser und erst am frühen Abend (19.45 Uhr) hatte sie Rio erreicht. Unvergesslich wird dabei sicherlich der Blick auf den Zuckerhut bleiben ... aber auch die Schildkröte, die, ohne zu fragen, einfach auf den Bug ihres Seekajaks robbte und sich ein Stück mitnehmen ließ. Ob es wohl dieselbe Schildkröte war, die Freya ein paar Tage zuvor von einem Fischernetz befreit hatte?

Foto: Per-Anhalter-Fahrt (4.2.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6112443721755903538?banner=pwa&pid=6112443721755903538&oid=112133179186774955122>

On Tour

771 Fahrtentage ist nun Freya schon unterwegs, 547 Tage davon ist sie gepaddelt. Insgesamt 24.386 km ist sie bislang rund Südamerika gepaddelt, und zwar täglich \emptyset 45 km. Um dieses Pensum Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat, Jahr für Jahr zu schaffen, musste sie \emptyset 9:12 Stunden/Tag unterwegs sein und dabei mit \emptyset 4,8 km/h (inkl.

Pausen) vorankommen. Aber die Plackerei hat nun fast ein Ende. Zumindest weht und strömt es nicht mehr immer gegenan. Auch ist es nicht mehr ganz so heiß und schwül. Selbst die Mücken und Sandfliegen machen sich etwas rarer. Und schließlich kann sie nun durchweg an Sandstränden anlanden, statt immer wieder hunderte von Metern durchs Watt zu robben, bevor sich endlich ein fester Untergrund auftut, auch wenn nur ein Zelt darauf passt.

Unvergessliche Momente

Abgesehen davon erlebte sie unterwegs immer wieder unvergessliche Momente. Jeder möge sich anhand der Fotos selber davon überzeugen:

Foto: Morgenstimmung an der brasilianischen Küste (Church of Saquarema) (30.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110830873510752706?banner=pwa&pid=6110830873510752706&oid=112133179186774955122>

Foto: Nachtlager (Cabo Frio) (29.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110951174046086386?banner=pwa&pid=6110951174046086386&oid=112133179186774955122>

Foto: Seychellische Verhältnisse (Rio das Ostras) (27.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110829554100317954?banner=pwa&pid=6110829554100317954&oid=112133179186774955122>

Foto: SUP meets SK, Gastgeber Felipe trifft auf Freya (Regencia) (16.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6105045510699058578?banner=pwa&pid=6105045510699058578&oid=112133179186774955122>

Foto: Überall und nirgends ()

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103908641516050450?banner=pwa&pid=6103908641516050450&oid=112133179186774955122> (11.1.15)

Foto: Zum Jahreswechsel (Ilheus) (2014/15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103915198293614322?banner=pwa&pid=6103915198293614322&oid=112133179186774955122>

Foto: Hochsommer (Itacare) (28.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103915074489488946?banner=pwa&pid=6103915074489488946&oid=112133179186774955122>

Foto: Baumstamm trifft Plastikschißel (28.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103914799188084226?banner=pwa&pid=6103914799188084226&oid=112133179186774955122>

Foto: und Stechpaddel trifft Carbonschaufel (27.1.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103914357784440562?banner=pwa&pid=6103914357784440562&oid=112133179186774955122>

Foto: Unterwegs am 1. Weihnachtsfeiertag (Ilha de Boipeba) (25.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103914105671177186?banner=pwa&pid=6103914105671177186&oid=112133179186774955122>

Endspurt

Von Rio de Janeiro bis Buenos Aires, dem Start/Zielort von Freyas Rundtour, ist es nun nicht mehr weit, zumindest aus ihrer Sicht, nämlich nur noch ca. 2.300 km.

Kartenskizze: Rio – Buenos Aires

<https://www.google.com/maps/place/22%C2%B056%2755.0%22S+43%C2%B010%2746.2%22W/@-27.4984665,-52.2820751,2120467m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0>

Wenn nichts dazwischen kommt, wird sie wohl in ca. 70 Tagen, also in der letzten Aprilwoche ihr Traumziel erreichen und damit die ca. 26.700 km lange Umrundung ihres zweiten Kontinents erfolgreich beenden.

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

Text: Udo Beier

03.02.2015 Intern. Sea-Kayaker's Meeting (Belle-Ile/Frankreich) (Revier/Ausland)

Die französische Seekajak-Vereinigung **CK/mer (Connaissance du Kayak de mer)** bietet die folgende Veranstaltung an:

6th International Sea-Kayaker's Meeting

Ort: Insel Belle II (Locmaria/Bretagne/Frankreich)

Zeitraum: 15.-23. August 2015

Übernachtung: Camping Port Andro in Locmaria

Link zu weiteren Infos und zur Anmeldung:
http://www.ckmer.org/index.php?option=com_content&view=article&id=780:anglais&catid=22&Itemid=76

Text: U.B.

20.01.2015 Rund Rügen ... nicht nur im Sommer (Revier/Inland)

Im KAJAK-MAGAZIN (Nr. 3/12, S.18-23) berichtete **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Rund um Rügen im Seekajak“

über seinen dritten Start rund der größten Insel Deutschlands, nämlich Rügen (ca. 200 km). Beim ersten Mal musste er die Umrundung wegen allzu starken Windes abbrechen. Beim zweiten Mal klappte es. Gerundet wurde dabei im Uhrzeigersinn. Nun versuchte J.K. es das dritte Mal mit Start von Stralsund aus (→ Stralsunder Kanu Club), wobei in 6 Tagen entgegen dem Uhrzeigersinn gerundet wurde.

Der Beitrag ist professionell geschrieben, d.h. es wird weniger darüber berichtet, wie der morgendliche Kaffee mundet, während der Regen aufs Zelt trommelt, vielmehr erfahren wir etwas über Land & Historie. Er enthält eine Vielzahl von Kurz-Infos (hier: über mögliche Startorte, geeignete Zeltplätze; inkl. einer übersichtlichen & lesbaren Kartenskizze mit

Tourenverlauf (erstellt vom Kartografen Jübermann)). Leider finden wir keinen Hinweis darüber, dass die Jasmunder Kreideküste zum Nationalpark Jasmund gehört und ein Anlanden dort unter den Kreidefelsen nicht erlaubt ist, auch wenn tagtäglich tausende von Touristen am Fuße der Kreidefelsen entlang des Spülsaums wandern. Warum das? Nun, die Seegraswiesen vor der Kreideküste sollen vorm Schiffsverkehr geschützt werden und der Gesetzgeber war nicht bereit zwischen motorgetriebenen und muskelgetriebenen Wasserfahrzeugen zu unterscheiden. Schließlich erfahren wir in dem Beitrag, dass der Autor seine Infos über die Wetterentwicklung per Telefon von daheim erhalten hat. Ja, zumindest zum Zeitpunkt der Tour (→ 5/11) gab es schon die Möglichkeit, per SMS-Bezahlwetterdienst (→ z.B. www.wetterwelt.de) gezielt Wetterinfos über das Revier Rügen abzurufen ... und heutzutage – im Zeitalter der Smartphones – würde ein Wetter-App genügen, um stets auf dem Laufenden zu sein!?

Zur Lektüre wird das Buch von:

B.Grünke/D.Stöcker: Kanuguide Ostsee (2007, 128 S.)

empfohlen (wobei 37 Seiten das Rügener Revier betreffen) und zur Navigation beliebiges Kartenmaterial, sofern der Maßstab stimmt (max. 1:100.000). Wer noch mehr Literatur einsehen möchte, kann z.B. auf das Buch von:

B.Nehrhoff von Holderberg, Dänische Südsee / Deutsche Ostsee (2011, 287 S.)

zurückgreifen (43 Seiten betreffen das Rügener Revier) bzw. nach:

Jübermanns „Tourenatlas Wasserwandern, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern
(86 S.)

navigieren. Dort wird insgesamt auf 7 DIN A4 Karten das Rügener Küstenrevier dargestellt. Es empfiehlt sich, diese Karten auf DIN A3 Format zu vergrößern und beidseitig einzulaminieren; denn solch ein großes Format ist nicht nur lesbarer, sondern auch weniger gefährdet, von einem Brecher vom Kartendeck gespült zu werden.

Nun, **Jörg Knorr** rundete Ende Mai. **Christian Zicke** paddelte dagegen mit seinem Team zu einer Zeit, als die Sandstrände und manche Hafenbefestigungsanlagen Rügens mit Eis bedeckt waren. Im KANU-MAGAZIN, Nr. 1/15, S.66-71, berichtet er darüber in dem Beitrag:

„Mission Rügen. Vier Männer, eine Insel, kein Plan“

Am Anfang des Beitrages wird von einer „Winterumrundung der Insel Rügen“ gesprochen. Dann erfahren wir, dass die Karten unterwegs irgendwo liegen gelassen wurden, aber durch die Infos aus dem Smartphone ersetzt werden konnten. Das war's mit Infos. Weder können wir auf einer Kartenskizze den Tourenverlauf verfolgen, noch erfahren wir, wie viel Zeit für diese „Mission“ zur Verfügung stand, wann gepaddelt wurde, wo gestartet wurde (Lohme (?), dann weiter über Sassnitz – Prora; – Binz – Göhren – Lobbe – Thiessow – Klein Zicker / Groß Zicker (?) – retour bis Thiessow).

Nach 3 Tagen war dieser „Winterspuk“ vorbei. Gegenwind mit geschätzten oder „gefühlten“ 6-7 Bft., geschätzte oder gefühlte Seegangshöhe von max. 2,50 m und Eisgang in den Buchten von Klein & Groß Zicker zwangen die ansonsten see-, insbesondere brandungs- und wintertüchtigen, aber auch „trinkfesten“ (→ „Chantré“ war wohl ihr Lieblingsgetränk!?) „Lettmänner“ (genauer: „Biskayaker“, denn nach den Fotos zu urteilen paddelten alle 4 jeweils in einem „Biskaya“) zum Abbruch:

...„Frohen Mutes satteln wir (im Windschatten von Göhren) die Boote und paddeln los. Am Ende der Landzunge („Nordperd“) bekommen wir dann voll Breitseite. Wind

aus südlicher Richtung (wer hätte gedacht, dass der so kalt sein kann?) treibt uns die Tränen in die Augen. Wir kämpfen, fluchen weinen und schreien. ... Erste Zeichen von Schwäche kommen auf. ... Zu hart ist der Kampf gegen die Gewalten, zu kalt die verfluchte Winterluft. Psychisch wie physisch sind wir angegriffen, doch die Gruppe macht uns stark. ... An Thiessow vorbei biegen wir Richtung Südwesten ab. Mittlerweile wird das Vorankommen nicht nur von Wind und Wellen gebremst, auch Eisschollen haben sich gebildet. Krachend zerbersten sie unter den Kohlefaser-Rümpfen unserer Kajaks. Wellen mit einer Höhe von bis zu zweieinhalb Metern schütteln unsere Kajaks durch. Kreuzsee erschwert das Vorankommen. ...

Der sechs lange Seiten kurzer Sinn: Die Tour wurde am dritten Tag nach ca. 60 von 200 möglichen Kilometern abgebrochen. Geblieben sind 12 Fotos und wohl die Erkenntnis, dass wir bei Wintertemperaturen nur bei mäßigen Winden (max. 3 Bft.) küstenkanuwandern sollten. Wer von dem Beitrag mehr über Rügen zu erfahren hoffte wird jedoch enttäuscht sein. Warum auf den 6 Seiten kaum konkrete Tourendaten zu finden sind, ist eigentlich unverständlich. Liegt das etwa daran, dass zwei Hefte vorher im KANU-MAGAZIN (Nr. 5/14, S.10-17) schon einmal ausführlich über rund Rügen berichtet wurde?

Nehrhoff,B.: „Royal Ritt rund Rügen. Mit dem Seekajak um Deutschlands größte Insel“

Text: Udo Beier

09.01.2015 **Link- und Literaturliste: Florida** (Revier/Ausland)

Links:

Zollitsch,R.:

Ten Years in the Everglades

www.zollitschcanoeadventures.com/articles/everglades.html

Molloy,J.:

Down on the Cape. Exploring the Southern Side of Everglades National Park

aus: Sea Kayaker, April 2005, S.37-47

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050310_a.html

Herrero,K.:

Jenseits der Mangrovenwälder. Auf Kajaktour im Küstengebiet der Everglades

(Florida Bay, Big Sable, Chickee, Reisetipps, Kartenübersicht)

www.stratalink.com/stratavarious/everglde1.htm

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/061125.html

Everglades National Park:

www.nps.gov/ever/index.htm

Richey,W.:

A Lap Around the State. The Ultimate Florida Challenge

(ca. 1.931 km in knapp 20 Tagen)

aus: Sea Kayaker, June 2007, S.22-29

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070605_c.html

National Recreation Trails:

Big Bend Saltwater Paddling Trail (Florida)

www.americantrails.org/NRTDatabase/trailDetail.php?recordID=3420

N.N.:

Florida Paddling Trails. A Guide to Florida's Top Canoeing & Kayaking & Trails

www.dep.state.fl.us/gwt/PDF/FL_Paddling_Trails.pdf

N.N.:

Florida Circumnavigational Saltwater Paddling Trail

www.dep.state.fl.us/gwt/paddling/saltwater.htm

www.FloridaGreenwaysAndTrails.com

Schoedl,P./Marik,N.:

Everglades. 12 Days of Seakayaking in Alligator Country

(22.12.08-2.1.09 / 216 km)

www.sea2summit.at/everglades.htm

Schoedl,P./Marik,N.:

Florida Keys Overseas Paddling Trail (April 2009)

www.sea2summit.at/florida_keys.htm

Sparks,L.:

Long Distance Paddlers Touch Down Along Florida's Hidden Coast (2013)

<http://hiddencoastlines.com/archives/HC%20Spring%202013.pdf> (S.6-7)

<http://myfwc.com/viewing/recreation/wmas/lead/big-bend/paddling-trail/>

Beier,U.:

Alligator biss in aufblasbares Kajak (Florida)

www.kuestenkanuwandern.de/natur/130708.html

<http://seakayaker.us/sometimes-you-eat-the-gator-other-times-the-gator-eats-your-kayak/>

<http://gma.yahoo.com/blogs/abc-blogs/woman-narrowly-escapes-alligator-sinking-kayak-120524083.html?vp=1>

Zollitsch,R.:

Solo-Kanucamping im Everglades-Nationalpark (Fernweh: Florida, USA)

aus: Kanu-Sport 12/114, S.24-29

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/150107.html

Literatur:

Wachob,B. **Sea Kayaking in the Florida Keys** (1997, 182 S.)

Bannon,J. **Sea Kayaking Florida & the Georgia Sea Islands** (1998, 175 S.)

Gluckmann,D. **Sea Kayaking in Florida** (1996,184 S.)

Foster,N. **Guide to Sea Kayaking in Southern Florida** (1999, 227 S.)

Molloy,J. **A Paddlers' Guide to Everglades Nationalpark** (2000, 202 S.)

Patton,K. **Kayaking the Keys**

50 Great Paddling Trips in Florida's Southermost Archipelago (2002, 208 S.)

Huff,S. **Paddler's Guide to the Sunshine State (Florida)** (2002, 448 S.)

Molloy,J. **From the Swamp to the Keys: A Paddle trough Florida History** (2003, 192 S.)

Alderson,D. **Waters Less Traveled. Exploring Florida's Big Bend Coast** (130 S.)

Burnham,B.+M. **Florida Keys Paddling Atlas** (128 S.)

Williams,S.B. **On Island Time. Kayaking the Caribbean**

(Florida, Bahamas, Hispaniola, Puerto Rico, Virgin Islands) (2005, 256 S.)

Williams,S. **The Gulf Islands National Seashore**

Exploring the Barrier Islands of Mississippi and North Florida

- Sea Kayaker, Spring 92, S.30-38.
Kulczycki,Chr. **Too Late on Florida Bay**
Sea Kayaker, Dec.95, S.226-30.
- Grimpe,S. **Den Horizont erweitern. Vier exotische Winterziele für Tourenpaddler**
(Thailand, Bahamas, Florida, Hawaii).
Kanu Magazin 2/99, S.20-26 - www.kanumagazin.de
- Molloy,J. **Paddling the Saltwater Fringe of the Everglades: The Magrove Maze.**
Sea Kayaker, Oct. 00, S.18-29 → www.johnnymolloy.com
- Taylor,R.&K. **The Dry Tortugas** (Florida)
Sea Kayaker, Oct. 00, S.34-45
- Harmon,M. **Paddling the Panhandle**
(Apalachicola Bay / Nordwest Florida).
Sea Kayaker 1/03, S.34-47
- Lomangino,K. **North American Water Trails**
Sea Kayaker, June 04, S.50-67
→ www.kuestenkanuwander.de/revier_a/040516_b.html
- Cunningham,C. **Close to the Horizon:
The barrier islands of the Pinellas Peninsula (Florida)**
Sea Kayaker Aug. 09, S.26-36
- Hagelstein,O. **Everglades – oder: Die vergebliche Suche nach Manatee**
Teil 1: Seekajak 132/Oct.12, S.60-63
Teil 2: Seekajak 133/Dez.12, S.40-44
Teil 3: Seekajak 134/März 13, S.30-35
www.salzwasserunion.de

Zusammenstellung: U.Beier

07.01.2015 **Everglades (Florida)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT, Nr. 12/14, S.24-29, berichtet der US-Amerikaner mit deutscher Herkunft, **Reinhard Zollitsch**, in dem Beitrag:

„Solo-Kanucamping im Everglades-Nationalpark (Fernweh: Florida, USA)“

über eine 282 km lange und 13 Tage dauernde Tour im halb abgedeckten Solo-Seekanu (mit Fußsteuerung). Der Beitrag enthält 8 Fotos, ein paar Kurz-Infos und eine sehr genau Kartenübersicht vom Nationalpark:

<http://www.nps.gov/ever/planyourvisit/index.htm>

die aus welchem Grund auch immer beim Abdruck so stark verkleinert wurde, dass wir darauf nichts erkennen können. Der 6-seitige Bericht ist chronologisch verfasst, aber dennoch interessant zu lesen, zumindest für den, dem dieses Revier überhaupt nicht vertraut ist. Leider können wir nicht der Streckenverlauf auf der Karte verfolgen. Vielleicht kann da GOOGLE EARTH weiterhelfen:

<https://www.google.com/maps/place/Flamingo+Visitor+Center/@25.3372549,-80.9464439,221627m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x88d9e1749346f29f:0xc6e734e4cfdac2cf>

Gestartet ist R.Z. vom **Flamingo-Campingplatz**. Bevor es aufs Wasser ging, musste er sich jedoch beim zuständigen Ranger-Büro einchecken und jene 13 Übernachtungsplätze reservieren, die R.Z. plante, unterwegs per Kanu anzulaufen. Übrigens, eine solche Reservierung ist frühestens 24 Std. vor dem Start möglich. Dann ging es los:

1. Tag (Golfküste): Flamingo – East Cape Sable – Middle Cape;
- 2.-4. Tag (Golfküste/Lagune): Ponce de Leon Bay – Mündungsarme des Shark River – Graveyard Creek Camp – Hog Key – wechseln in die innere Lagune – Pavilion Key (Probleme: zu flaches Wasser in der Niedrigwasserephase; Wind & Welle);
5. Tag (Flussfahrt): Chatham River (flussaufwärts) – Sweetwater Chickee (=> 4x4m große überdachte Holzplattform dient als Übernachtungsplatz);
6. Tag (See-/Flussfahrt): Alligator – Plate Creek – Lostmans Five;
7. Tag (seitab der nummerierten Wasserweg): Rogers Chickee;
8. Tag (Flussfahrt zu Golf): Rogers Fluss – Broad Creek – Nightmare;
9. Tag (trockenfallender Bach): Fahrt durch einen Tunnel bildenden Mangrovenwald nach Doppel-Chickee (Harney-Fluss);
- 10 Tage (Nebenarme des Harney-Flusses): Tarpon Bay – Camp „Cane Patch“
11. Tage (kleinere Fluss wegen Windschutz): Avocado Creek – Shark River Chickee – Oyster Bay Chickee;
12. Tag (usw.): Kormoran Pass – Watson Chickee – Nebenarme des North Rivers – North River Chickee – Roberts River – Roberts River Chickee;
13. Tag (usw.): Whitewater Bay – Joe River – South Joe Chickee – Tarkpon Creek – Cot Bay, Buttonwood Kanal – Flamingo Campingplatz.

Nicht die Kilometer, sondern die Natur prägte die Paddelei. Zum einen war es der Wind, der öfters bis zu 7 Bft. wehte und einem mit dem Seegang als Begleiterscheinung die eigenen Grenzen aufzeigte. Notfalls könnte man jedoch fast jederzeit die Ranger bitten, einen per Motorboot herauszuholen.

Zum anderen war es die Tierwelt, die einen „wach“ hielt. So trieb mal ein Manatee (Seekuh) im Wasser. Und ein anderes Mal lag ein Alligator quer zu einem schmalen Flusslauf, der durch den Mangrovenwald führt und die Frage aufwarf, ob R.Z. sich von der Strömung mit seinem Kanu über den Schwanz oder Kopf des Alligators treiben lassen sollte!? Zum Glück tauchte jedoch der Alligator vorher ab. Ein anderes Mal hatte er Gegenverkehr. Eine Schule Flussdelphine kam ihm im engeren Flussbett entgegen. Die „Bugwelle“ war so mächtig, dass sie ins Kanu schwappte! Und einmal musste R.Z. den Übernachtungsplatz mit einer Klapperschlange teilen. Leider waren die meisten Nächte etwas eintönig; denn vor lauter Mücken empfahl es sich, die Zeit nach Sonnenuntergang im Zelt zu verbringen!

Navigiert wurde nach „NOAA Seekarten“, Kompass, Stoppuhr, aber ohne GPS. Dafür führte R.Z. ein Satelliten-Telefon mit sich und einen „SPOT Locator Beacon“, der die Daheimgebliebenen per Knopfdruck täglich darüber informiert, wo man sich gerade aufhält!

Weiter Infos finden wir auf der Homepage des Nationalparks:

www.nps.gov/ever/index.htm

Zusammenfassung: Udo Beier

05.01.2015 **Freya: Die Unaufhaltsame!** (Geschichte)

(722.-740. Fahrtentag) (17.12.14-4.01.15)

Von einem „Endspurt“ zu sprechen, ist wohl noch etwas verfrüht; denn **Freya Hoffmeister** ist immerhin noch ca. 3.300 km von ihrem Start/Ziel-Ort **Buenos Aires** entfernt. Aber nachdem sie nun schon über 23.254 km (Stand: 4.1.15) gepaddelt ist und alles dafür spricht, dass sie ihre im August 2011 gestartete Tour rund Südamerika spätestens Ende April / Anfang Mai 2015 beenden wird, „beflügelt“ sie das sicherlich, zumal nun auch Wind & Strömung sie überwiegend bei ihrer Tour unterstützen.

Freyas Fahrtenstatistik und ihr Verzicht, während des Jahreswechsels in die Heimat zu fliegen, deuten darauf hin, dass sie alles dran setzt, möglichst schnell Südamerika „abhaken“ zu können:

- Am 3.12.14 ist sie in **Recife** mit direktem Kurs auf Buenos gestartet. 1.176 km hat sie seitdem in 26 Paddeltagen zurückgelegt, wobei sie auf einen Tagesschnitt von Ø 45 km/Paddeltag kommt (bei 7 Ruhetagen).

Selbst der „Crash“ in **Subauma** (nördlich von Salvador) konnte sie nur kurzzeitig aufhalten. Nach einem 4-tägigen Zwangsaufenthalt war aber ihr Seekajak wieder repariert und sie so regeneriert, dass sie sich am 21.12.14 erneut in ihre Sitzluke setzte, die Spritzdecke schloss, durch die Brandung fuhr und wieder Strecke paddelte.

Will sie es wissen? Plant sie einen „Durchmarsch“? Zumindest die letzten 5 Tage schaffte sie es, jeden Tag die 50-Kilometer-Marke zu knacken. Einmal kam sie sogar auf 66,5 km. Danach war sie jedoch reif für einen Ruhetag, den sie an einem belebten Badestrand südlich von **Arraial D’Ajuda** verbrachte:

<https://www.google.com/maps/place/16%C2%B031%2749.1%22S+39%C2%B004%2751.2%22W/@-16.5368071,-39.0834758,8194m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0>

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2015/01/04/sat-0301-2015-day-739/>

04.01.2015 **Ost-schwedische Schären** (Figeholm – Blankaholm)(Revier/Ausland)

In KANU-SPORT, Nr. 12, S.8-13, berichtet **Reinder van der Wall** in dem Beitrag:

„Regen zum Start bei Oskarshamn“

Über eine mehrtägige Tour entlang der ost-schwedischen Schärenküste.

Die Tour wurde nördlich von Oskarshamn vom Zeltplatz in **Figeholm** gestartet und führte zunächst kurz nach Süden und danach nach Norden bis etwa Blankaholm. Wann gepaddelt wurde, wie viele Tage und welche Tagesetappen erfahren wir nur ganz vage. Die Kartenskizze, die fast die ganze Ostsee abbildet, hilft da auch nicht weiter. Letztlich muss hier wohl auf **Kartenübersicht** von GOOGLE EARTH zurückgegriffen werden:

www.google.com/maps/place/590+91+Blankaholm,+Schweden/@57.5047404,16.6667399,36803m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x46583e6eb4d6ed23:0x84e62a1ac1b08225

... aber das hat der Autor wohl auch gar nicht bezweckt. Vielmehr wollte er mit seinem 6-seitigen Beitrag und den 8 Fotos seiner Frau **Dörthe** Stimmung machen für diese herrliche Insellandschaft am Rande der Ostsee, die in Figeholm beginnt und – mit wenigen Ausnahmen – weit über Stockholm hinausreicht.

Wer Genaueres über dieses Küstenkanuwanderrevier erfahren möchte, möge die folgende **Linkliste** anklicken:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=7714>

Es wurde nach **topografischen Karten** im Maßstab 1:100.000 gepaddelt:

- Blatt 110: Oskarshamn
- Blatt 116: Västervik

Aber für max. 3-4 wöchige Touren eignen sich wohl eher topografische Karten im Maßstab 1:50.000:

- Blatt 536: Oskarshamn
- Blatt 549: Misterhult
- Blatt 560: Västervik

Übrigens, wer sich für die aktuelle Windentwicklung vor Ort für die nächsten 24 Std. interessiert, den liefert die folgende **Windkarte** von WINDFINDER.COM wichtige Hinweise:

www.windfinder.com/weather-maps/superforecast/#8/57.816/17.188

Text: U.Beier

23.12.2014 **Linkliste: Aland-Inseln** (Revier/Ausland)

Gunkel,M.: **Seekajak-Tour Aland Inseln** (96/97)

→ www.mariangunkel.de/aland.html

Kassel,G.: **Im Irrgarten der Schärenwildnis (Aland)** (mit Kurz-Infos)

aus: Kanu Magazin 6/03, S.68-75 – www.kanumagazin.de

→ www.kanukassel.de/70201/25840.html bzw. www.kanukassel.de/504008/index.html

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030919_a.html

Schoedl,P./Marik,N.: **The Circumnavigation oft he Aland Islands**

(Start: Mariehamn / 23.7.-4.8.2008 / 183 km)

→ www.sea2summit.at/aland.htm

Nehrhoff,B.: **Schärie, Schärie, Lady: Mit den Herzdamen dudrchs Aland-Archipel**

aus: Kanu-Magazin 3/11, S.90-97 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110503.html

Schneider,L.: **Rüber machen: Von Schweden nach Finnland über die Ostsee**

(Stockholm – Grisslehamn – Marieham – Turku = ca. 400 km in 20 Tagen)

aus: Kanu-Magazin 3/12, S.20-33 – www.kanumagazin.de

→ <http://vimeo.com/29229061> (Video)

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/141217.html

Köhler,E. (& Höfer,S.): **Göteborg – Helsinki** (Schweden/Alandinseln/Finnland)

→ <http://koordinaten.tumblr.com/> o. www.baltic-surge.de

→ <http://vimeo.com/79650529> (Video)

Raumel,F.: **Venedig des Nordens – Stockholm mit dem Seekajak**

(inkl. Umrundung der Hauptinsel der Aland-Inseln)

aus: Kanu-Sport 5/14, S.24-31 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/140427.html

Fuchs,R.: **baltiCross. Eine Ostseequerung mit dem Faltboot**

(Stockholm – Aland – Helsinki: 600 km in 3 Wochen)

(Co-Autor: P.Ulrich)

aus: Kajak-Magazin 5/14, S.28-35 – www.kajak-magazin.com

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/140809.html

19.12.2014 **Was für eine „schöne“ Bescherung für Freya** (Geschichte)

So flott, wie seit dem Start in Recife, ja, so flott ist **Freya Hoffmeister** schon lange nicht mehr mit ihrem Seekajak vorangekommen. Das bedeutet nun nicht, dass sie sich bereits im „Endspurt“-Modus befindet. Nein, nein, denn einen Endspurt ca. 4.400 km vor dem Ziel „Buenos Aires“ das macht keinen Sinn, auch wenn Freya schon bis Recife 707 Fahrtentag unterwegs ist. Die Erhöhung ihrer Tageskilometerleistung ist zu allererst auf den Rückenwind und die achterliche Strömung zurückzuführen und dann natürlich auf den Motivationsschub, den solch positive Gewässerbedingungen bei Freya auslösten. In ihrer Tourenstatistik macht sich das wie folgt bei den gepaddelten Kilometern pro Tag bemerkbar:

03.12.: 28,3 km/Tag
 04.12.: 40,2 km/Tag
 05.12.: 43,3 km/Tag
 06.12.: 49,0 km/Tag
 07.12.: 50,3 km/Tag
 08.12.: 54,5 km/Tag
 09.12.: Ruhetag
 10.12.: 48,4 km/Tag
 11.12.: 52,0 km/Tag
 12.12.: 56,2 km/Tag
 13.12.: 61,2 km/Tag
 14.12.: 43,3 km/Tag
 15.12.: 51,8 km/Tag
 16.12.: 50,9 km/Tag

D.h. Freya paddelte die ersten 13 Paddeltag seit Recife durchschnittlich 48,4 km/Tag. Wer sich mal den Verlauf der südöstlichen Küste von Brasilien anschaut, wird erkennen, dass diese Küste mit überwiegend südöstlichem Wind (=> Süd-Ost-Passat) und südwestlicher Strömung (=> Brasil-Strom) wie geschaffen für das Küstenkanuwandern ist sofern in südwestliche Richtung gepaddelt wird und die Brandungsbedingungen beherrscht werden, die an einer solchen dem Seegang völlig schutzlos ausgesetzten Küste nun mal vorherrschen!

Foto: Der Lohn nach getaner Arbeit!?

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094238805433427954?banner=pwa&pid=6094238805433427954&oid=112133179186774955122>

(Übernachtung mit City-Blick) (3.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094242597105235042?banner=pwa&pid=6094242597105235042&oid=112133179186774955122>

(Übernachtung unter Palmen) (10.12.14)

Brandungstaktik

Da Freya sicherlich keine Lust hat, noch ein fünftes Jahr rund Südamerika zu paddeln, bleibt ihr nichts anderes übrig, als loszupaddeln und die Brecher so zu nehmen, wie sie kommen. Sie erkannte schon gleich am ersten Paddeltag nach ihrem Start in Recife am 3.12.14, ihrem 708. Fahrtentag, dass der Küste ein mehr oder weniger stark ausgeprägtes Felsen-, Muschel- bzw. Sandriff vorgelagert ist. Insofern konnte sie tagelang zwischen Riff und Küstenstreifen entlang paddeln, ohne allzu häufig mit dem brechenden Seegang kämpfen zu müssen:

Satelliten-Aufnahme + Schnappschuss vor Ort: Riff-Passage (5.12.14)

<https://www.google.com/maps/place/8%C2%B052%2721.7%22S+35%C2%B008%2707.1%22W/@-8.8950069,-35.1531586,8461m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0>

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094239107812445010?banner=pwa&pid=6094239107812445010&oid=112133179186774955122>

Nach ein paar Tagen wurde dieser Küstenschutz jedoch immer brüchiger. Freya musste ab dann zusehen, dass sie „heile“ durch die Brecher nach draußen kam ... und – natürlich - auch „heile“ wieder rein, sobald ein nächstes Riff für erneuten Brecherschutz sorgte. Freya gelang es dank GOOGLE EARTH ihre Tagesetappe so zu planen, dass sie am Ende eines Tages immer im Schutz eines Riffs anlanden und somit am nächsten Tag früh am Morgen im Schutz des Riffs wieder allein - also ohne „Anschubhilfe“ durch Dritte - starten konnte:

Foto: Paddeln bei „Ententeichbedingungen“ dank vorgelagertem Riff

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094241115321386754?banner=pwa&pid=6094241115321386754&oid=112133179186774955122> (8.12.14)

Da gegen Mittag der Wind stets stärker wurde (=> thermischer Seewind), startete sie meist schon in der Dämmerung vor 5 Uhr früh und beendet ihre Etappe dann i.d.R. am frühen Nachmittag.

Die letzten Tage verschwand jedoch das Riff bzw. Freya konnte den Riffschutz nicht mehr bei ihrer Etappenplanung berücksichtigen. Sie musste bei der Wahl des Etappenendes umdenken und konzentrierte sich auf Flussmündungen; denn Flussmündungen sind meist Sandbänke vorgelagert, wo sich die heranrauschenden Wellen besonders chaotisch brechen:

Satelliten-Aufnahme + Schnappschuss vor Ort: Übernachtung an der Mündung des Rio Piautinga beim Ort Mangu (14./15.12.14)

<https://www.google.com/maps/place/11%C2%B027%2740.0%22S+37%C2%B021%2704.0%22W/@-11.444358,-37.3284532,8802m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0>
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094243063544150674?banner=pwa&pid=6094243063544150674&oid=112133179186774955122>

Aber was blieb Freya denn anderes übrig. Die Strände, wo ein Anlanden mit Seekajak bei glatter See möglich gewesen wäre, waren i.d.R. steil. Bei Seegang knallte dann die See ohne vorgelagertem Riff mit zwei, drei Brechern mit solcher Wucht auf den Strand (sog. „Dumper“), dass es dort viel zu gefährlich gewesen wäre, anzulanden bzw. am nächsten Tag zu starten. Da war es in der Tat weniger riskant, sich zwischen den chaotischen Brechern vor Flussmündungen „durchzumogeln“, d.h. jene Durchgänge bzw. „Hintertüren“ zu suchen, wo die See gerade mal nicht bricht.

„Schöne“ Bescherung

Kurz vor Salvador, ihrem nächsten großem Etappenziel, wo einheimische Freunde des „Longdistance Kayaking“ sich bereit erklärt hatten, Freya für ein paar Tage „Unterschlupf“ anzubieten, ja, kurz vor Salvador beim Ort Subauma war es dann so weit. Viele hunderte Male war es bislang Freya gelungen, „heile“ durch die Brandung zu kommen, wenn sie auch manchmal von einem Kaventsmann umgeschmissen wurde. Aber was soll's. Dann wird halt hochgerollt (viele Male) oder an den Strand geschwommen (1x). Dass Freya das immer mit Erfolg geschafft hat, das hat nichts mit „Glück“ zu tun, sondern in erster Linie mit „Können“ ... und dem Ausbleiben von „Pech“!

Ja, vor Subauma war es mal wieder so weit. Es war ein Tag wie viele andere Tage. Das Tagespensum hatte Freya um 13 Uhr mit über 50 km erfüllt. Vor ihr lag eine Flussmündung und die nächste war –zig Kilometer entfernt. Also nichts wie raus an den Strand! Aber wo und wie? Vor ihr befand sich eine Brandungszone, die sich von den vielen Brandungszonen, die Freya bislang erlebt und überlebt hatte, kaum unterschied. Trotzdem hat sie vor jeder Brandungszone Respekt. Sie weiß, wenn man von See durch die Brandungszone an den Strand paddelt, erscheinen die an den Strand rauschenden Brecher bei Weitem nicht so hoch, wie wenn man vom Strand hinaus aufs offene Meer schaut:

Foto: Blick Richtung Strand bzw. offene See (10./12.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094242548557333554?banner=pwa&pid=6094242548557333554&oid=112133179186774955122>
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094242868317990658?banner=pwa&pid=6094242868317990658&oid=112133179186774955122>

Deshalb tastete sich Freya auch an diesem Tag ganz vorsichtig durch die Brandungszone und hielt immer wieder Ausschau nach Untiefen bzw. nach den „Hintertüren“, also dort, wo die Brecher nicht hinkamen bzw. weniger hoch brachen. Vor Tagen hatte sie schon eine ähnliche Situation erlebt, wo beim Auskundschaften des Weges durch die Brandung ein Kaventsmann von hinten angerauscht kam, aufsteilte und genau brach, als er Freya erreicht hatte. Sie konnte sich nur noch aufs Achterdeck legen, hoch stützen und hoffen, dass ihr Seekajak nicht kerzte. Dann surfte sie los bis auf dem Strand hinauf. Später, als sie ihr GPS anschaute, zeigte es eine kurzzeitige Spitzengeschwindigkeit von 35 km/h an! Ja, das war eine Meisterleistung von ihr! ... und verdammtes Glück?

Nun hielt Freya in dieser Flussmündung wieder Ausschau nach den „Hintertüren“. Da tauchte erneut unverhofft ein gewaltiger Brecher hinter ihr auf, begrub sie im Schaum und nahm sie „holterdiepolter“ mit. Als sie wieder auftauchte, war der Brecher unter sie durchgelaufen ... und die Nase ihre Seekajaks um ca. 45° zur Seite gebogen. Hinter ihr lagen die Reste eines Felsenriffs, vor ihr der Strand und sie saß in einem Seekajak, das sich nur noch dank der wasserdichten Packsäcke über Wasser halten konnte.

Fotos: „schöne“ Bescherung (16.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094244002161842514?banner=pwa&pid=6094244002161842514&oid=112133179186774955122>
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094243783496933394?banner=pwa&pid=6094243783496933394&oid=112133179186774955122>

Foto: Ja, hier ist passiert es! (16.12.14)

<https://www.google.com/maps/place/12%C2%B014%2701.3%22S+37%C2%B046%2703.7%22W/@-12.231224,-37.7664792,1048m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0> (Satelliten-Aufnahme)
<https://www.google.com/maps/place/12%C2%B014%2701.3%22S+37%C2%B046%2703.7%22W/@-12.231439,-37.765715,3a,75y,90t/data=!3m5!1e2!3m3!1s110712493!2e1!3e10!4m2!3m1!1s0x0:0x0>
 (Google-Foto von der Einfahrt durchs Riff)
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094243952081903122?banner=pwa&pid=6094243952081903122&oid=112133179186774955122>
 (trockengefallenes Riff)
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094243472435703986?banner=pwa&pid=6094243472435703986&oid=112133179186774955122> (überflutetes Riff)

Frohe Weihnachten

Freya hatte es wieder mal geschafft, dass alles halb so schlimm war mit dieser Havarie! Der brasilianischen Gastfreundschaft sei Dank! Ihre „Fans“ aus Sao Luis hatten nämlich Freunde, die Bekannte mit Auto & Ferienhaus in Salvador hatten und die wiederum welche kannten, die selber Outrigger-Boote aus GFK bauten. Damit war nicht nur der Transfer von Subauma nach Salvador gesichert (=> im Auto dieser noch unbekanntes Bekannten), sondern auch die Unterkunft für Freya (=> im Ferienhaus in Salvador) und die Reparatur ihres Seekajaks (=> von Bootsbauern aus Salvador). Ja, ein praktischeres Weihnachtsgeschenk hätte Freya wohl nicht bekommen können.

Übrigens, den geplanten Weihnachtsurlaub in der Heimat lässt Freya dieses Mal ausfallen. Sie will wohl die Umrundung von Südamerika endlich hinter sich bringen und hofft darauf, dass ausnahmsweise ihr brasilianisches Visum um 90 Tage verlängert wird.

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2014/12/17/tue-1612-2014-day-721/>

18.12.2014 **Linkliste: Kroatische Küste** (Revier/Ausland)

Wetter & Co. (Kroatien):

www.skippertipps.de/wetter_co/dwetter.htm

www.skippertipps.de/wetter_co/wetter_schnelluebersicht.htm

Seewetterbericht Kroatien (Kurz-Info fürs Handy):

www.dhmz.htnet.hr/prognoza/jadran_n.html

~~~~~

Stritzky, O.v.: **Jugoslawien – Wasser, Berge und ein Partisan (1953 / 24 S.)**

[www.paddel-buecher.de/PDF/Jugoslawien.pdf](http://www.paddel-buecher.de/PDF/Jugoslawien.pdf)

Tautenhahn,G.: **Kroatien: Osterküstentour und Umrundung der Insel Kirk (2000)**

[www.tautenhahn.de/gerd/index.php?siteid=302](http://www.tautenhahn.de/gerd/index.php?siteid=302)

Müller,B.: **Kornaten kulinarisch** (11 Pausenplätze)

aus: Yacht 14/02, S.46-49 (s. auch Infos über Landschaft & Nationalpark)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/020801\\_h.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020801_h.html)

Kupfer,W.: **Durch die kroatische Inselwelt. Mit dem Faltboot von Rijeka nach Zadar**

aus: Kanu Sport 6/03, S.28-33 + 7/03, S.28-34 - [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

Arnu,M.: **Robinson für Anfänger (Kroatien)**

aus: Kanu Magazin 6/02, S.74-81 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de) > Touren & Reviere

s. auch Kurzinfos über die Windverhältnisse:

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/020903\\_e.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/020903_e.html)

Fritsch,A.:

**Die 10 schönsten Inseln des Mittelmeers** (u.a. Hvar, Korcula)

aus: Yacht 1/04, S.22-39 (s.auch Kurz-Infos über Wind & Wetter)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/031222.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/031222.html)

Victor,C.: **Bora & Cevapcici** (Kroatien)

aus: Segeln 2/04, S.100-107 (s. auch Kurz-Infos über Wind & Wetter, Gezeiten & Strom)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040120.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040120.html)

Beier,U.: **Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls an der kroatischen Küste**

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

Hagelstein,O.: **Sommergewitter über den dalmatinischen Inseln**

aus: Kanu Sport 7/04, S.16-21

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/040705\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040705_b.html)

Schödl,P./Marik,N.: **Croatia: Mit dem Seekajak entlang der Küste Dalmatiens** (Insel Brac + Hvar)

[www.sea2summit.at/kroatien\\_2004.htm](http://www.sea2summit.at/kroatien_2004.htm)

Victor,C.: **Kalte Bora, heißer Törn** (Süd-Kroatien: Split – Dubrovnik)

aus: Segeln 2/05, S.104-111 (s. auch Kurz-Infos über Wind & Wetter, Gezeiten & Strom, Klima)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050122.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050122.html)

Beier,U.: **Bora: ein kroatischer Fallwind. Erläuterungen zu ihrer Entstehung**

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

Cunningham,Chr.: **A Restless Adriatic: Paddling Croatia's Elafiti Islands**

aus: Sea Kayaker June/05, S.38-51

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050511\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050511_b.html)

Nehrhoff, B.: **An der Küste Dalmatiens 2004** (eine Foto-Sammlung)

[www.liquidmedicine.de/html\\_data/Touren\\_HTMLs/seekajak\\_o/kroatia/kroatien\\_04.htm](http://www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/kroatia/kroatien_04.htm)

Rieger, Ch. & Scholz, G.: **Annäherung an ein adriatisches Paddelrevier (Kroatien)**

aus: Kanu Sport 7/05, S.14-18

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/050703\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050703_b.html)

Kachler, M.: **Kroatien: 2 Touren**

- **Rijeka – Richtung Zadar - 5-Tage-Tour bis zur Insel Silba**
- **Murter (Mitteldalmatien)**

[http://kachler.net/seekayak\\_deutsch/pages/kroatien.php](http://kachler.net/seekayak_deutsch/pages/kroatien.php)

[http://kachler.net/seekayak\\_deutsch/pages/kroatien/rijeka---zadar-kvarner.php](http://kachler.net/seekayak_deutsch/pages/kroatien/rijeka---zadar-kvarner.php)

Traub, E.: **Kroatien – Blitz und Bora (Kroatische Adria)**

aus: Kanu Sport 10/05, S.16-19

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/051002\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/051002_b.html)

Wiederabdruck: Seekajak 101/06, S.38-41 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060509\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060509_b.html)

Amme, M.: **Verkannte Werte** (Istriens Adriaküste) (Nord-Kroatien)

aus: Yacht 7/06, S.22-29

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060322\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060322_b.html)

Müller, B.: **Umlaufende Winde: Krk (Kroatien)**

aus: Yacht 13/06, S.44-49 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/060614\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060614_a.html)

Popp, G.: **Durchs Reich der Tränen. Inselhüpfen auf den Kornaten.**

aus: Kanu Magazin 6/07, S.18-21

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/071024.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071024.html)

Schneider, L.:

**Wind im Gesicht, Sonne im Nacken.**

**Herbstliche Seekajaktour in Dalmatien**

aus: Kanu Magazin 6/07, S.22-29 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/071024.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071024.html)

Victor, C.: **Wolken im Traumrevier: Kroatien**

Segeln 2/08, S.72-78

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/080123.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080123.html)

Amme, M.: **Hot Spots an der Adria (Kornaten / Zadar – Sibenik)**

aus: Yacht 8/08, S.48-57

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/080402\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080402_b.html)

Schoedl, P./Marik, N.: **Croatia 2009 (Jedveja (Rijeka) – Dubrovnik (563 km in 56 Tagen)**

(9.06.-3.08.09) (Retour per Fähre Dubrovnik – Rijeka))

Teil 1: Durch den stürmischen Norden der Kroatischen Adria.

Von Medveja bis zur „langen Insel“ Dugi Otok

[www.sea2summit.at/croatia\\_expedition1.htm](http://www.sea2summit.at/croatia_expedition1.htm)

Teil 2: Entlang der Inselwelt der Kornaten bis zur „Perle der Adria“

[www.sea2summit.at/croatia\\_expedition2.htm](http://www.sea2summit.at/croatia_expedition2.htm)

[www.sea2summit.at/photogallery13.htm](http://www.sea2summit.at/photogallery13.htm) (Fotoauswahl)

[http://www.sea2summit.at/tour\\_info.htm](http://www.sea2summit.at/tour_info.htm) (Kurz-Infos zur Tour)

Schoedl, P.: **Paddling Through Time Between Orient and Occident.**

**Kayaking the 1000 Islands off the Croatia Coast**

aus: Ocean Paddler, Febr. 2010, S.18-23  
[www.sea2summit.at/CroatiaExpedition2009.pdf](http://www.sea2summit.at/CroatiaExpedition2009.pdf)

Beyond: **Adria – Knochenarbeit gegen Wind und Welle**  
(Grado (I) – Piran (SLO) – Kap Savudria (HR) – 21/40 km) (Juni 2010)  
<http://soloreisender.de/-Kajak-Fahrten/KF-05>

Beier,U.: **Traumtour: Split (Kroatien) – Pescara (Italien) (ca. 330 km)**  
[www.kuestenkanuwandern.de/akutell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/akutell.html) > Info v. 26.02.11 (Revier/Ausland)

Suomalee (L.Gerl):  
**Dalmatinische Inseln – mein Seekajakherz auffüllen** (29.8.-16.9.11)  
[www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf)

Beyond:  
**Seekajaktour zu den Dalmatinischen Inseln** (29.8.-16.9.11)  
<http://soloreisender.de/-Kajak-Fahrten/KF-07>

Zicke,Chr.: **Traumrevier Kroatien. Von der Kvarner Bucht bis nach –Süddalmatien**  
aus: Kajak-Magazin 3/12, S.30-35  
[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/141210.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/141210.html)

Stöcker,D.: **Winterflucht aus Paddelsucht: Abenteuer Kroatien auf der Insel Krk**  
aus: Kajak-Magazin 3/12, S.36-40 – [www.kajak-magazin.com](http://www.kajak-magazin.com)  
[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/141210.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/141210.html)

Meuwly,St.: **Im Wellengeschaukel von Cres**  
aus: Kanu Sport 8/12, S.24-27  
[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/120806.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120806.html)

Batek,J. (interviewt von: A.Gürtl): **Mit dem Kajak von Triest nach Split.**  
[www.nomadeearth.com/2013/01/16/seekajak-adria-trip-kroatien-triest-split/](http://www.nomadeearth.com/2013/01/16/seekajak-adria-trip-kroatien-triest-split/)

Suomalee (L.Gerl):  
**Seekajakherz reloaded & die Geschichte vom Wellenkamm**  
(Vodice ⇔ Insel Vis / ca. 380 km in 25 Tagen) (22.6.-10.7.13)  
<https://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php/73463-HR-Seekajakherz-reloaded-die-Geschichte-vom-Wellenkamm>  
<http://soloreisender.de/-Kajak-Fahrten/KF-12> (bearbeitet von Beyond)

Beyond: **Seekajaking: Küstentörn und Inselfprung - Tipps & Tricks** (ab #861)  
(Vodice ⇔ Insel Vis / ca. 380 km in 25 Tagen) (22.6.-10.7.13) (mit Kartenskizze)  
<https://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php/46750-Seekajaking-K%C3%BCstent%C3%B6rn-und-Inselfprung-Tipps-Tricks?p=1187425&viewfull=1#post1187425>

Beyond:  
**Dalmatinische Inseln – Information und Impression**  
(Vodice ⇔ Insel Vis / ca. 380 km in 25 Tagen) (22.6.-10.7.13)  
<http://soloreisender.de/-Kajak-Fahrten/KF-14>

Wolf,V.: **Dalmatinische Inseln (Kroatien)** (Herbst 2013)  
[www.wolfsrudel-online.de/Urlaube/2013\\_Kroatien/Zadar-2013.htm](http://www.wolfsrudel-online.de/Urlaube/2013_Kroatien/Zadar-2013.htm)

Schlumi:  
**Istrien „rund“** (2014)  
(Triest (I) – Pula – Opatija / ca. 250-300 km in 12 Paddeltagen)  
<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=42039&postcount=11>

~~~~~  
Luftaufnahmen vom National Park Kornati:

<https://www.youtube.com/watch?v=duo2HGbxSnY>

Kroatien-Tipps:

www.skippertipps.de

17.12.2014 **Auf zu den Alands (Aland-Inseln)** (Revier/Ausland)

Ich habe erst jetzt den folgenden Beitrag von **Lars Schneider** entdeckt:

„Rüber machen. Von Schweden nach Finnland über die Ostsee“

erschienen im KANU-MAGAZIN, Nr. 3/12, S.20-33.

L.S. paddelte mit seiner Partnerin von Stockholm (S) aus über Grisslehamn (S) und Mariehamn bis nach Turku (FIN) (ca. 400 km in 20 Tagen):

<https://www.google.com/maps/@59.9344011,19.9034391,9z>

Über eine sehr ähnliche Tour (jedoch mit Helsinki als Ziel) berichteten wohl schon einmal **Roman Fuchs & Paul Ulrich**:

„baltiCross. Eine Ostseequerung mit dem Faltboot“ (Kajak-Magazin, Nr.5/14)

(siehe hierzu: www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/140804.html)

Aber vielleicht hatte der Beitrag von L.S. aus dem Jahr 2012 den beiden den entscheidenden Anstoß zu ihrer Tour gegeben.

Der 12-seitige Beitrag enthält 13 Fotos, eine kleine, bedingt aussagefähige Kartenskizze und Kurz-Infos im Umfang 1 Seite. Ein nützliches Ausrüstungsteil waren „Windfänger“, also jene runden Segel von „WindPaddle“, die ihre Kajaks auf bis zu 15 km/h beschleunigten ... sofern es entsprechend blies und sofern sie mutig genug waren, den zu solch einem Wind produzierten Seegang „auszureiten“!

Erwähnenswert ist die interessante, da abwechslungsreiche Tourenvariante, die L.S. wohl wählte, als er die vor Stockholm liegenden Schären in Höhe von Kappelskär (östlich von Norrtälje) hinter sich ließ.

- Er paddelte nämlich auf dem Väddö-Kanal bis nach Grisslehamn (insgesamt ca. 40 km) und ersparte sich so die Fahrt entlang der ungeschützt liegenden schwedischen Festlands-Küste. (Im lfd. Text finden wir jedoch dazu keinen Hinweis. Erst beim genauen betrachten der Kartenskizze stößt man auf diese Inlandpassage!)
- Anschließend ging es in 3 Tagen – „sicher ist sicher“ - hinüber zur Hauptinsel der Alands, und zwar am 1. Tag zur Leuchtturm-Insel Understen (ca. 28 km). Am nächsten Tag „Offshore“ zur Leuchtturm-Insel Märket (ca. 12 km) und schließlich am 3. Tag vorbei an der Fels-Insel Signilskär (ca. 14 km „Off-Shore“) hinüber an die Südspitze von Eckerö (ca. 16 km), einer jener Inseln, die zum Inselkern der Alands zählen.

Dieser Weg ab Grisslehamn ist wohl mit insgesamt ca. 72 km (in 3 Tagen) länger als die direkte „Off-Shore“-Route von Grisslehamn zur Süd-Spitze von Eckerö (= 41 km), dafür werden jedoch „Off-Shore“ nur 26 km gepaddelt, woraus wir ableiten können, dass L.S. bei der Querung das Risiko möglichst gering halten wollte!?

Wie die beiden dann von der Hauptinsel hinüber nach Turku paddelten, darüber erfahren wir leider nichts im Beitrag. Mit Hilfe einer Lupe können wir jedoch auf der Kartenskizze

erahnen, wo entlang sie in etwa gepaddelt sein könnten. Der Redaktion war es wohl wichtiger, je ein Foto von einer Flasche Bier und einer Handvoll Studentenfutter zu zeigen, als eine wirklich informative Kartenskizze abzdrukken!? Zumindest hätte der Leser erwarten können, dass bei einer solch anspruchsvollen Traum-Tour die einzelnen Tagesetappen kurz aufgeführt werden.

Navigiert wurde übrigens zum einen mit skandinavischen Sportbootkartensätzen und zum anderen mit einem „Garmin GPSmap 78s“, in dem die entsprechende digitale Seekarte von Garmin („Blue Chart g2 Vision Ostsee“) abgespeichert war. Und die Rückreise von Turku nach Stockholm erfolgte nicht ganz unkompliziert mit der SILJA LINE.

Schließlich: Zur Tour gibt es nicht nur diesen Bericht hier im KANU-MAGAZIN, sondern auch ein 12-minütiges Video:

„Im Kajak von Schweden nach Finnland – In 20 Tagen über die Ostsee“

<http://vimeo.com/29229061>

Text: Udo Beier

15.12.2014 **Kroatien: Islandhopping, Inselrunden oder Streckepaddeln?** (Revier/Ausland)

Im Katalog eines Hamburger Händlers für nautische Literatur werden insgesamt 26 Handbücher für Segler aufgeführt, die allein das kroatische Segelrevier betreffen. Paddelbücher von dieser Region kenne ich noch nicht, wohl aber eine große Anzahl von Zeitschriften- bzw. Internet-Beiträgen. Das ist kein Wunder; denn Kroatien hat nicht nur den Seglern etwas zu bieten, sondern auch uns Kanuten.

Die vier Küstenkanuwanderregionen Kroatiens

Kroatiens Küstenrevier ist recht vielfältig. Da gibt es die:

- Küste im Norden von Kroatien, nämlich **Istrien**, die viele sehenswerte Städte bietet, aber einen Küstenstreifen, der sich nur bedingt für eine Rundtour eignet, da der Küste nur wenige Inseln vorgelagert sind. D.h. wenn wir dort entlangpaddeln, bietet sich das „Streckepaddeln“ an, bei dem wir das Land stets auf unserer linken oder stets auf unserer rechten Seite haben, je nachdem ob wir vom Norden kommend (z.B. von Umag, bzw. Piran (Slowenien) oder Triest (Italien)) Richtung Süden (z.B. bis Pula) bzw. kurz danach in Richtung Nord/Ost bis Rijeka paddeln ... oder anders herum.

Karte: Istrien (Umag – Pula – Rijeka)

<https://www.google.com/maps/@45.1635788,13.6114515,101316m/data=!3m1!1e3>

- Küste des **nördlichen Dalmatiens**, welches durch die größeren Inseln Krk, Cres und Pag geprägt ist. Von der Struktur her ähnelt eine Tour entlang der Küste dieser Inseln dem „Streckepaddeln“; denn wir paddeln dort immer der Küste entlang von Bucht zu Bucht, von Kap zu Kap (ausgenommen der Sprung von Krk über Rab nach Pag), d.h. je nachdem wie wir runden, haben wir das Land tagelang auf unserer linken oder rechten Seite. Immerhin bieten sich hier jedoch Rundtouren an, d.h. es macht Sinn, wieder zum Ausgangsort zurückzupaddeln.

Karte: Krk, Cres & Pag

<https://www.google.com/maps/@44.8596988,14.3791212,101855m/data=!3m1!1e3>

- Küste des **mittleren Dalmatiens**, welches von Mali Losinj vorbei an Zadar bzw. den Kornaten bis Höhe Primosten reicht. Aufgrund der Vielzahl von Inseln bietet sich hier statt des tagelangen „Inselrundens“ ein „Islandhopping“ an, d.h. jeden Tag geht es an mehreren Inseln vorbei. Das bringt viel Abwechslung mit sich, da wir tagtäglich nicht nur mehr oder weniger dicht an den Inseln vorbei paddeln können, wobei wir immer die Auswahl haben, ob wir auf jener Seite entlangpaddeln, wo der Wind auflandig oder ablandig weht, sondern wir haben auch mehrmals am Tag eine mehr oder weniger weite Querung hinüber zur nächsten Insel vor uns.

Karte: Mali Losinj - Primosten

<https://www.google.com/maps/@43.9927497,15.312959,103377m/data=!3m1!1e3>

- Küste des **südlichen Dalmatiens**, welches von Primosten bis Dubrovnik reicht und stark geprägt wird von den größeren Inseln Brac, Hvar, Korcula und Peljesac. Von der Inselgröße her ähnelt die Küstenstruktur eher den Inseln im nördlichen Dalmatien. Aufgrund der überwiegenden West-Ost-Ausrichtung dieser Inseln bietet sich auch ein „Islandhopping“ an, jedoch nicht mehrmals täglich, wie bei den Inseln des mittleren Dalmatiens, sondern überwiegend nur alle 2-3 Tage.

Karte: Primosten – Otok Span (nrdl. Dubrovnik)

<https://www.google.com/maps/@43.1236273,16.804353,104879m/data=!3m1!1e3>

Ja, und wo sollten wir paddeln dort unten an Kroatiens Küste?

Welchen kroatischen Küstenstreifen wir nun zum Paddeln vorziehen hängt von unseren persönlichen Präferenzen, unserer „Seetüchtigkeit“ (insbesondere „Seegangs- & Navigationsfähigkeit“) und der Zeit ab, die uns nach je 1-2 Tage An-/Rückreise zum Paddeln bleibt.

(1) Wer gern Städte besichtigt und am liebsten von Zeltplatz zu Zeltplatz hüpfen möchte, der sollte sich für die **Westküste Istriens** entscheiden. Bei stetigen westlichen Winden wird das jedoch eine sehr wellige Angelegenheit werden und u.U. dazu führen, dass wir wegen des kabbigen Seegangs tagelang nicht paddeln können. Und bei stetigen nördlichen bzw. südlichen Winden können wir nur hoffen, dass wir auf der von uns gewählten Passage den Wind von hinten statt von vorn haben werden.

(2) Wer die Einsamkeit und das freie Zelten/Biwakieren liebt, den Seegang nicht scheut, gerne navigiert und es vorzieht, täglich mehrmals von Insel zu Insel zu hüpfen, für den ist die **Inselwelt des mittleren Dalmatiens** wie geschaffen. Zumindest mir hat dieses Gebiet gefallen:

Karte: Ist - Rogoznica

<https://www.google.com/maps/@43.9571716,15.0973523,103439m/data=!3m1!1e3>

Gepaddelt sind wir in der zweiten Maihälfte ca. 380 km in 12 Paddeltagen und 1 Ruhetag, und zwar vom Norden der Insel Ugljan aus (auf der Insel schienen uns unsere Autos sicherer abgestellt zu sein als in Zadar!) hinüber nach Iz, Richtung Süd um die Südspitze von Dugi Otok herum. Nach einem Pausentag ging es an der westlichen Seite der Kornaten-Inseln entlang bis fast zum Ende der Kornaten. Danach paddelten wir weiter zwischen Kaprije & Kakan hindurch bis kurz vor das Festland auf die Insel Tmara. Von dort ging es auf Spritztour vorbei an der Festlandküste mit den Orten Primosten & Rogoznica und dann retour. Nun paddelten wir – jedoch etwas östlicher - wieder Richtung Nord, vorbei an Zlalin, Prvic bis hoch nach Murter; am nächsten Tag weiter vorbei an Vrgada und Zizanj bis nach Kosara und von dort hinüber nach Zut. Dann entschieden wir uns, entlang der ca. 45 km langen Westküste von Dugi Otok zu paddeln, wofür wir 2 Tage brauchten. Anschließend ging

es westlich vorbei an Molat bis nach Ist. Schon unterwegs dorthin herrschte unheimlich klare Sicht. Die bis zu 1.400 m hohen Festlandsberge waren zum Greifen nahe. An den Berghängen schwebte eine dicht-geschlossene Kumulus-Kette. Für abends war die Bora angesagt. Als wir mittags von Ist hinüber nach Olib paddeln wollten, wurde es sehr plötzlich windiger. Wir kehrten sofort um und „notlandeten“ im Hafen Porat im Norden von Molat. Anschließend weht ca. 10 Stunden die aus dem Osten kommende Bora. Am nächsten Tag paddelten wir östlich von Molat im Windschutz der Insel wieder retour bis zur Süd-Ost-Ecke von Molat. Von dort ging es östlich an Tun Veli und Zverinac vorbei bis zum Hafen Bozava im Nord-Osten von Dugi Otok. Da der Wetterbericht Regen für die nächsten Tage angesagt hatte, entschlossen wir uns - 1 Tag früher als geplant - noch am selben Tag zum Startort auf Ugljan zurückzupaddeln.

(3) Wer es vorzieht, größere Inselfsprünge und danach etwas längere Inselfpassagen zu unternehmen, dem bieten sich die **Inseln in Süden Dalmatiens** an. Er muss jedoch dabei in Kauf nehmen, dem Wind mehr ausgesetzt zu sein, als auf den Inseln des mittleren Dalmatiens. In einem Beitrag beschreibt „Beyond“ eine Tour zusammen mit „Suomalee“, die eine gute Mischung zwischen dem „Islandhopping“ des mittleren Dalmatiens und des „Islandjumping“ des südlichen Dalmatiens darstellt:

Seekajaking: Küstentörn und Inselfsprung - Tipps & Tricks (ab #861)

<https://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php/46750-Seekajaking-K%C3%BCstent%C3%B6rn-und-Inselfsprung-Tipps-Tricks?p=1187425&viewfull=1#post1187425> (mit Kartenskizze)

Dalmatinische Inseln – Information und Impression

<http://soloreisender.de/-Kajak-Fahrten/KF-14>

Suomalee schildert in einem weiteren Beitrag zur selben Tour ihre Eindrücke & Gedanken:

Seekajakherz reloaded & die Geschichte vom Wellenkamm

<https://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php/73463-HR-Seekajakherz-reloaded-die-Geschichte-vom-Wellenkamm>

Im Juni/Juli 2013 waren sie 16 Paddeltage und 3 Ruhetage unterwegs (ca. 380 km). Gestartet wurde in Srma/Vodice. Dann ging es weiter über: Mala Krbela – Mali Drvenik – Solta (2x) – Hvar – Vis (2x) – Vis/Budikovac – Hvar (2x) – Solta (2x) – Veli Drevnik – Bucht zwischen Rogoznica/Primosten – Mali Krbela – Srma/Vodice:

Karte: Vodice - Vis

<https://www.google.com/maps/@43.3291081,16.1410535,104526m/data=!3m1!1e3>

(4) „Last and least“ bleiben die **Inseln im Norden Dalmatiens**. Ich weiß auch nicht, warum so viele gerade dieses Revier mit den großen Inseln Krk, Cres und Pag so reizvoll finden. Liegt es vielleicht daran, dass dieses Gebiet eine Inselumrundung ermöglicht, ohne große navigatorische Kenntnisse abzuverlangen? Oder fühlen sich manche sicherer, wenn sie keine großen Querungen zu den nächsten Inseln unternehmen müssen, sondern stattdessen immer dicht entlang des Inselufers paddeln können? Bei all diesen Überlegungen sollte jedoch bedacht werden, dass, wenn die Bora bläst, sie an der östlichen Seite dieser Inseln am kräftigsten wehen soll! Dann sind schon mal bei Krk über 40 km Ostküste ohne Windschutz entlangzupaddeln und bei Cres über 65 km bzw. Pag über 60 km. D.h. in ein paar Stunden können wir solche Passagen nicht hinter uns bringen. 1 bis 2 Tage werden wir wohl schon dafür benötigen, um wieder auf der dem Wind abgewandten westlichen Seite paddeln zu können, einer Seite aber, die dort in Kroatien nicht unbedingt vor der Bora schützt, weil da Fallwinde vorherrschen können.

.... und nach welchen Karten navigieren wir unterwegs auf dem Wasser?

An anderer Stelle hatte ich die folgenden Karten von „**freytag & berndt**“ (im Maßstab 1:100.000) zur Navigation empfohlen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie sowohl topografische als auch nautische Infos enthalten:

- Cres – Losinj – Krk – Rab (ohne Gradeinteilung)
- Dalmatinische Küste Nr. 1: Zadar – Kornaten (Gradeinteilung alle 5')
- Dalmatinische Küste Nr. 2: Sibenik – Split – Vis (Gradeinteilung alle 5')
- Dalmatinische Küste Nr. 3: Brac - Hvar – Korcula – Split (ohne Gradeinteilung)

sowie eine kroatische Karte von Trsat Polo:

- Istra (Autokarte Trsat 2) (1:90.000) (Gradeinteilung alle 10')

Außerdem gibt es noch die folgende topografische Wanderkarte, hrsg. Vom Nacionalni Park Kornati, Butina 2, Muter, Hrvatska:

- Nacionalni park kornati (1:50.000)

Für die terrestrische Navigation, also der Orientierung nach Landmarken per Kompass, reichen diese Karten aus. Wer jedoch mit GPS-Unterstützung navigieren will, der sollte prüfen, ob sich der Kauf von Sportbootkartensätze lohnt. Solche Karten eignen sich dann am ehesten für das Küstenkanuwandern, wenn sie auch genügend topografische Informationen (insbesondere Höhenlinien) enthalten:

- Delius Klasing-Sportschiffahrtskarten (je Satz ca. 50,- €):
Satz 7 (Adria 1: (Venedig – Triest - Slowenien – Rijeka – Sibenik - Drvenik Veli)
Satz 8 (Adria 2: Zirje – Split – Dubrovnik - Bar);
- Amtl. Kroatischer Sportbootkartensatz (je Satz ca. 65,- €):
Serie 1 (Adria Nord: Triest – Zadar)
Satz 2 (Adria Süd: Zadar – Albanische Grenze)

Von den echten Seekartenblättern (z.B. die amtll. Kroatischen Seekarten CR15-28 (1:50.000)) rate ich ab, da sie meist über keine topografischen Angaben verfügen, die wir aber brauchen, wenn wir vorher erkunden wollen, wo sich möglicherweise freie Zeltmöglichkeiten bieten.

Übrigens, wer über ein Smartphone verfügt, kann ja mal berichten, inwiefern dieses uns bei der Vorplanung und unterwegs auf dem Wasser unterstützen kann und zu welchem Preis.

Ansonsten wird von „**beyond**“, einem alten Kroatienpaddler, das folgende Buch empfohlen:

- K.-H.Beständig:
Kroatien, Slowenien & Montenegro. 888 Häfen & Buchten.
Hafen- und Ankerplatz-Atlas.
Ausgabe 2014/15 (27.Auflage) (127 S.) (ca. 30,- €)

Vielleicht hilft es das eine und andere Mal bei der Suche nach freien Zeltmöglichkeiten.

Text: Udo Beier

10.12.2014 **Kroatien: Warum immer nur davon träumen?** (Revier/Ausland)

Im vor einigen Jahren erschienenen KAJAK-MAGAZIN, Nr. 3/12, S.30-40, berichtete **Christian Zicke** in dem Beitrag:

„Traumrevier Kroatien. Von der Kvarner Bucht bis nach Süddalmatien“

über drei unterschiedlich lange Touren entlang des Küstenabschnitts zwischen Insel Krk und der Grenze im Süden zu Montenegro.

1. Tour: Von der Insel Krk bis hinunter zur Insel Rab und retour (5 Tage)

Gestartet wurde vom Ort Krk aus: Am 1. Tag wurde entlang der Westküste bis zu dem im Süden gelegenen Ort Baska und dann weiter zur Insel Prvic gepaddelt. Am 2. Tag ging es vorbei an der Insel Goli Otok zum Zeltplatz von Lopar (Insel Rab). Am 3. Tag wurde die Insel Rab umrundet. Am 4. Tag ging es zur Nachbarinsel Sveti Grugur bevor am 5. Tag zurück zum Startort gepaddelt wurde.

<https://www.google.com/maps/@44.9696725,14.7576362,10z>

2. Tour: Von Zadar in Richtung Kornaten-Archipel

Am 1. Tag ging es von Zadar durch die Meerenge von Insel Ugljan und Insel Pasman hinüber zur Insel Iz. Am nächsten Tag wurde zur Insel Dugi Otok und weiter zum Kornaten-Archipel gehörenden Insel Kornat gepaddelt. Wie weit entlang der Kornaten gepaddelt wurde und wie lange, kann dem Bericht nicht entnommen werden. Jedenfalls wurde wegen zu viel Wind und zu hohen Wellen, sowie Regen & Kälte die Tour abgebrochen und nach Zadar zurückgepaddelt.

<https://www.google.com/maps/@43.9602189,15.2183753,11z>

3. Tour: Tagestouren vom Zeltplatz in Molunat (Süddalmatien)

Es wurden Tagestouren unternommen, zum einen in Richtung Nord bis zum Ort Cavtat und zum anderen in Richtung Süd nach Montenegro bis zur Bucht von Kotor (Boka Kotorska).

<https://www.google.com/maps/@42.4986084,18.3625319,11z>

Der Beitrag geht über 5 Seiten, enthält 9 Fotos, ein paar wichtige Kurz-Infos eine Kartenskizze, die etwas informativer und genauer hätte sein können (z.B. fehlt der Hinweis, wo der Ort Molunat liegt; außerdem wird die Insel Iz zu weit nördlich eingezeichnet).

Insbesondere die Aussagen von C.Z. über **Wind & Wetter** sollten hier hervorgehoben werden:

- „... Das Wetter sollte nie unterschätzt werden. Auch im Sommer ... kann es plötzlich zu Wetterumschwüngen kommen, starke Fallwinde mit kräftigen Böen und Wärmegewitter können den Paddler zwischen den Inseln überraschen. Deshalb ist auch im Sommer eine komplette Sicherheitsausrüstung sowie ein seetaugliches Kajak erforderlich, besonders wenn man sich auf längere Überfahrten zwischen den Inseln begibt.“
- „Vor jeder Fahrt an den Steilküsten oder zwischen den Inseln sollte man den Seewetterbericht und den normalen Wetterbericht für die jeweilige Region abfragen.“
- „Im Frühjahr, Herbst oder gar Winter ist besondere Vorsicht geboten. Halten die starken Winde im Sommer meist nur wenige Stunden an, so können diese im Winter einen ganzen oder gar mehrere Tage wüten.“
- „Die gefürchtetsten Winde sind der Jugo (kontinuierlich blasender, warmer Wind aus Süden) und der kalte Fallwind Bora aus dem Norden, der in starken Böen auftritt. Die

Bora kann ganz plötzlich auftreten. Wenn sie einen erwischt, so sollte man möglichst schnell eine schützende Bucht anlaufen“

Leider fehlen Hinweise, nach welchen **Karten** navigiert werden sollte, z.B. jene Freizeitkarten von „freytag & berndt“, die sowohl topografische als auch nautische Infos enthalten:

- Cres – Losinj – Krk – Rab (1:100.000)
- Dalmatinische Küste Nr. 1: Zadar – Kornaten (1:100.000)
- Dalmatinische Küste Nr. 2: Sibenik – Split – Vis (1:100.000)

welcher **Wetterbericht** zu empfehlen ist, z.B.

- die SMS-Windvorhersage von www.wetterwelt.de
- www.skippertipps.de/wetter_co/wetter_schnelluebersicht.htm
- www.skippertipps.de/wetter_co/wetter.htm

und welches die **meteorologischen Vorboten der Bora** sind:

- www.skippertipps.de/sturm/sturm.htm
- www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

Außerdem wird der Eindruck vermittelt, dass der Sommer die **ideale Paddelzeit** sei. Nun, im Sommer ist es für deutsche Verhältnisse brütend heiß, voller Touristen und ab 11-12 Uhr setzt der **thermische Seewind** ein, der mit bis zu 4-5 Bft. weht und somit für entsprechenden Winddruck (hier: Kap-/Düseneffekt; Fallwinde an der ablandig wehenden Seite der Inseln) und Seegang (hier: Kreuzseen an der auflandig wehenden Seite der Inseln) sorgt. Ich halte deshalb das späte Frühjahr und den frühen Sommer, also den Mai und Juni, für die günstigste Zeit zum Küstenkanuwandern in Kroatien.

*** * ***

Dass zumindest im Winter nicht immer mit idealem Paddelwetter in Kroatien zu rechnen ist, musste auch **Detlef Stöcker** bei der Umrundung der **Insel Krk** erfahren. Er berichtete darüber ebenfalls im KAJAK-MAGAZIN, Nr.3/12, S.36-40, und zwar in dem Beitrag:

„Winterflucht aus Paddelsucht. Abenteuer Kroatien auf der Insel Krk“

Er wollte „dem deutschen Winterschmuddelwetter entfliehen, das Grau hinter sich lassen ... um auf der kroatischen Insel Krk Sonne zu tanken und die inneren Akkus für die Zeit bis zum Frühling aufzufüllen.“ Am Heiligen Abend (!) reiste er solo an und fand im letzten Moment auf der Insel Krk ein offenes Hotel. Am Tag darauf sollte die Insel Krk (=> 220 km Uferlinie; ca. 125 km, sofern die Buchten nicht ausgefahren werden) entgegen dem Uhrzeigersinn umrundet werden. 4 Tage waren dafür eingeplant.

<https://www.google.com/maps/@45.0878401,14.6793586,11z>

Am 1. Weihnachtsfeiertag war es soweit. Es wurde ein Spätstart; denn es war schon gegen 15 Uhr, als er im Süden der Insel im kleinen Hafenort **Baska** das Seekajak vom Autodach holte. Der Wind wehte „frisch“ (= 5 Bft. (?)), die Wellen draußen hatten alle Schaumköpfe und die Luft war eisig. Einheimische Fischer erklärten ihn für „verrückt“, als er andeutete, bei auflandig wehendem Wind entlang der Ostküste bis nach **Vrbnik** paddeln zu wollen. ... Also war er so vernünftig, packte sein Seekajak wieder aufs Autodach und fuhr zurück ins Hotel.

Am 2. Weihnachtsfeiertag versucht er es nochmals, obwohl lt. Auskunft des Hotelpersonals schon seit einem Tag die Bora blies. In Baska angenommen, wurde der Trockenanzug angezogen, das Seekajak beladen und zu Wasser gelassen. Dann ging es los. Unterwegs nahm dann jedoch der Wind wieder zu und wurde so stark, dass er unverzüglich versuchen musste, kontrolliert anzulanden, statt unkontrolliert an der Steilküste zu stranden. Zum Glück fand er eine Schlucht, die nicht in einer Höhle, sondern einer Kiesbucht endete. ... Ja, und dort wartete schon ein Einheimischer auf ihn, der ihn mit einem Geländewagen zurück zu seinem Auto brachte. Die dritte und letzte Nacht verbrachte er wieder im Hotel.

Am 3. Weihnachtsfeiertag paddelte er nochmals, jedoch bei ablandigem Wind ca. 15 km entlang der weniger steilen Westküste der Insel Krk, und zwar von Punat nach Stara Baska. Retour ging es zu Fuß zum Auto. ... Nachts gegen 3 Uhr war er dann wieder daheim in Deutschland.

Ja, der Bericht von **Detlef Stöcker** ist kein typischer Fahrtenbericht, aber er ist typisch für den Ausgang einer Tour entlang einer Küste. Wer im Voraus fix einen Termin für eine solche Tour verplant, kann nie sicher sein, dass die Wetterbedingungen, insbesondere Windbedingungen, Gewässerbedingungen hervorrufen, die es vernünftig erscheinen lassen, eine andere Route zu paddeln oder erst gar nicht ins Seekajak zu steigen. Nahezu Vergleichbares hat ja auch der Autor des ersten hier vorgestellten Berichts, **Christian Zicke**, erlebt, als er von Zadar Richtung Kornaten startete und früher zurückkehrte, da die Gewässerbedingungen einfach zu anspruchsvoll waren bzw. werden sollten.

Damit wir beim Küstenkanuwandern nicht in „Zugzwang“ geraten, ist es immer gut, wenn wir über Alternativen verfügen, wenn die Gewässerbedingungen zu kritisch erscheinen. C.Z. hat seine Tour vorzeitig abgebrochen und - statt weiterzupaddeln - an Land Sehenswürdigkeiten besichtigt. Eine andere Alternative wäre z.B. ein spannendes Buch, das einem das Warten auf besseres Wetter erleichtern kann:

**„Risiko Küstenkanuwandern: Alternativlosigkeit
Oder: Warum ein zuhause gelassenes Buch einen Seenotfall auslösen kann!?“**
www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-XIV.pdf

Ansonsten ist es wichtig, dass wir bei einer Küstentour:

- Reservetage einplanen; denn jeden Tag paddeln zu müssen, weil sonst das Tourenziel nicht erreicht werden kann, verleitet uns dazu, doch aufs Wasser zu gehen, auch wenn die Gewässerbedingungen dagegen sprechen;
- Reserveverpflegung/-trinkwasser dabei haben, denn nichts ist unangenehmer, als Starten zu müssen, weil die Verpflegung ausgegangen ist;
- Ausweichrouten vorsehen und die für solche Routen nötigen Reservekarten dabei haben;
- den Startort so auswählen, dass wir uns bei „frischem“ Wind immer auch für eine Route mit ablandigen Windverhältnissen entscheiden können;
- nicht nur Seekarten, sondern auch Landkarten mitführen, denen wir entnehmen können, wo unterwegs Anlande- & „Abtransportmöglichkeiten“ sind; denn nichts ist unangenehmer, als in einer kleinen Bucht ohne Weganbindung zum Straßennetz „notzulanden“ und dann miterleben zu müssen, wie mit steigendem Wasser die Bucht allmählich überspült wird.
- nicht solo paddeln, und zwar um „Bedenkenträger“ bzw. „Helfer in der Not“ dabei zu haben.

Übrigens, die Bora ist die „Gefahr Nr. 1“, wenn entlang der kroatischen Küste gepaddelt wird, und zwar nicht nur im Winter, sondern auch noch Ostern, bzw. nicht nur auf dem Wasser, sondern auch an Land (zumindest, wenn nicht auf einem windgeschützten und vor

steigendem Wasser geschützten Platz übernachtet wird!)- In einem Beitrag berichte ich über zwei Kanuten, die Ostern 2004 auf der Tour von der Insel Plavnik hinüber zur nur 1 km entfernt liegenden Insel Cres in Seenot gerieten:

<https://www.google.com/maps/@44.9801161,14.5440894,13z/data=!5m1!1e4>

den leider nur eine Person überlebte:

„Risiko Küstenkanuwandern: Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls an der kroatischen Küste“

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf

Text: Udo Beier

Telefon SAR-Seenotleitung: 00385-51-9155 (KR) oder 0049-421-536870 (D)

09.12.2014 **Vesteralen** (Norwegen) (Revier/Ausland)

In KANU-MAGAZIN, Nr. 7/14, S.42-47, berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„Vesteralen. Inseln im magischen Licht“

über eine Mittsommernacht-Seekajaktour entlang jener (Halb-)Inselkette, die nördlich der Lofoten – also nördlich des Polarkreises - liegt.

Der 6-seitige Bericht ist „lesbar“ geschrieben, enthält 10 „sehenswerte“ Fotos, ein paar wichtige Kurz-Infos und eine Kartenskizze. Leider vergisst wohl der Autor (oder die Redaktion), dass KANU-MAGAZIN eigentlich nur von Kanutinnen & Kanuten gekauft & gelesen wird und die wollen in erster Linie wissen, wo gestartet und wo entlang gepaddelt wird und wie die Insellandschaft aus der „Kartenperspektive“ aussieht. Eine 6x4,5 cm große Kartenskizze reicht dafür nicht aus, auch wenn in diesem Fall es gelungen ist, viele Infos in diese kleine Skizze unterzubringen.

So bleibt uns nichts Anderes übrig, als das Revier zu „ergooglen“:

<https://www.google.com/maps/place/68%C2%B033%2742.8%22N+15%C2%B001%2746.0%22E/@68.561875,15.029458,8z/data=!4m2!3m1!1s0x0:0x0>

Stichworte dazu liefert der Bericht: Gestartet wurde wohl vom Raftsund aus, dann ging es weiter über Trollfjord (Lofoten), Gaukvaeröya, Hovden, Skogsöya, Stö, Andöya (geplant aber nicht angepaddelt), Gislöya, Gasfjord/Gasböl, Sortland, Lagöya, Sigerfjord (Hinnöya), Sortlandsund, Djupfjord, Holmen, Risöya, bis schließlich zum Fährhafen Stokmarknes.

Übrigens, bemerkenswert an dieser Tour ist, dass J.K., der von einem Freund per Auto hoch ins Revier gefahren wurde, zurück ab Stokmarknes mit den Schiffen der „Hurtigrute“ bis Bergen fuhr und dann wohl weiter (?) mit dem nächsten Fährschiff von Bergen nach Hirtshals (Dänemark). D.h. wer die wohl mindestens 3-tägige Autofahrt bis zu den Lofoten scheut, könnte sein Auto in Hirtshals stehen lassen. Leider erfahren wir nichts, wie problemlos die Fähren/Postschiffe das Kajak mittransportieren!?

Text: U.Beier

Linkliste (Lofoten/Vesteralen):

Poe,E.A. & Beier,U.: **Tourenbericht: Mahlstrom (Lofoten)**

Im Wirbel des Mahlstroms – eine unglaublicher Seenotfall am Rande des Nordmeeres

aus: Kanu Sport 24/84, S.547-549

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

Kassel,G.: **Kajakabenteur Lofoten & Vesteralen**

www.kanukassel.de/70201/25840.html (1. Bericht: Aland; 2. Bericht: Lofoten)

www.kanukassel.de/757392/index.html

Petschenka,J.: **Wa(I)lfahrt 2004: winterliche Faltboottour auf dem Tysfjord (Lofoten)**

aus: Seekajak 99/05, S.53-57 – www.salzwasserunion.de

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/051226_a.html

Rhein,M./Fischer,J.: **Die Lofoten per Boot genießen**

aus: Kanu Sport 8/07, S.18-21 – www.kanu.de

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070801_a.html

Ohlsen,T.: **Bodø – Hammerfest. Der Weg ist das Ziel**

aus: Seekajak 108/07, S.22-29 – www.salzwasserunion.de

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070930_b.html

Prause,W.: **Durch die Inselwelt der Lofoten**

aus: Kanu Sport 5/08, S.12-17 – www.kanu.de

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080501_b.html

Schneider,L.: **Lofoten Love. Seekajak-Liebelei im hohen Norden**

aus: Kanu Magazin 5/08, S.36-42 – www.kanumagazin.de

<http://www.kanumagazin.de/touren/touren-tipps-fluesse/skandinavien/traumziel-6-lofoten-norwegen/>

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/080623.html

Nehrhoff von Holderberg,B.:

Lofoten (Fotos)

www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/Lofoten_web/Lofoten_Kajak_trip_2012.htm

Titscher,U.:

Lofoten u. Vesteralen 2014 (Berg- und Küstenkanuwandern)

www.abenteuer-

reiseberichte.de/reiseberichte/laendernp/norwegenlofotenuvesteralen2014.html

Knorr,J.: **Vesteralen. Inseln im magischen Licht**

aus: Kanu-Magazin 7/14, S.42-47 – www.kanumagazin.de

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=16743>

Homepage: **Arctic Sea Kayak Race** (Vesteralen/Lofoten)

<http://askr.no/en/>

06.12.2014 **Winterpaddeln** (Ausbildung)

Es gibt Themen, die immer wieder angesprochen werden sollten. Das betrifft insbesondere jene Themen, die die Gefahren des Küstenkanuwanderns aufzeigen. Zu denken ist an die Gefahren, die von:

- der mangelhaften Seetüchtigkeit eines Kanuten (hier: mangelhafte Ausrüstung, mangelhafte Beherrschung der Paddeltechniken und Rettungsmethoden);
- der mangelhaften Kenntnis der Gewässerbedingungen (hier: Entwicklung des Wetters, insbesondere des Windes und der Wellen);
- der mangelhaften Kenntnis der Wasser- & Lufttemperaturen;
- der mangelhaften Kenntnis des Leistungsvermögens der Mitpaddler

ausgehen können.

Mit u.a. der vorletzten Gefahr befasst sich in diesem Jahr – genau zu Beginn der ersten Frostperiode - das KANU-MAGAZIN, Nr. 8/14, S.52-56. Sie veröffentlicht dort den folgenden Beitrag von **Björn Nehrhoff**:

„Heiß auf kalt. Workshop: So geht Winterpaddeln“

B.N. schreibt, dass „*sich auch bei klirrender Kälte traumhafte Stunden auf dem Wasser erleben lassen.*“ Quasi als „Beweis“ für diese Aussage wird ein doppelseitiges Foto abgedruckt, das einen gut ausgerüsteten Kanuten (=> doppelt abgeschottetes Kajak, Trockenanzug, Handschuhe, Schwimmweste, Thermoskanne) zeigt, der sich auf einem fast strömungslosen Kleinfluss treiben lässt und die tiefverschneite Landschaft bewundert.

Auf welche Gefahren des Winterpaddelns macht nun der Autor aufmerksam?

- Unterkühlung, die mit Frieren & Muskelzittern beginnt, dem zunächst Kräfteschwund & Verwirrtheit folgen (1. Grad der Unterkühlung: „Erregungsstadium“), bis dann Müdigkeit, Krämpfe, Gefühllosigkeit (2. Grad der Unterkühlung: „Erschöpfungsstadium“) und schließlich Muskelstarre & Bewusstlosigkeit (3. Grad der Unterkühlung: „Lähmungsstadium“) einsetzen. Wie schnell die Unterkühlung sich auswirken und wie lebensbedrohend sie werden kann, darüber sagen etwas die Daten der **US Coast Guard** aus, auf die B.N. verweist: z.B. bei Wassertemperaturen zwischen +0,3 bis +4,5° C tritt bei Personen ohne Kälteschutz & Kälteakklimation die „Erschöpfung bzw. Bewusstlosigkeit“ innerhalb von 15-30 Minuten. Bei Temperaturen zwischen +4,5 bis +10° C dauert es etwas länger: 30-60 Minuten! Gegen allzu schnelle Unterkühlung sorgt entsprechende Bekleidung (z.B. Neo, Trockenanzug inkl. warmer Unterbekleidung, Neohaube, Handschuhe/Paddelpfötchen).
- Handlungsunfähigkeit, setzt schon beim 1. Grad der Unterkühlung ein und führt dazu, dass wir z.B. nach einer Kenterung nach kurzer Zeit nicht mehr in der Lage sein werden, zurück ans rettende Ufer zu schwimmen (sog. Schwimmversagen) oder ins eigene Kajak wiedereinzusteigen, die Spritzdecke zu schließen, das Paddel zu ergreifen, effizient zu Paddeln bzw. rechtzeitig zu Stützen. B.N. verweist dabei auf eine Daumenregel von **B.Schenk**, die besagt, dass die Nutzzeit (gemessen in Minuten) der Wassertemperatur (gemessen in Grad Celsius) entspricht, d.h. bei +5°C Wassertemperatur hat ein leicht bekleideter und nicht kälteakklimatisierter Kanute gerade mal Ø 5 Minuten Zeit, um wieder zurück in sein Kanu zu kommen. Danach wird er wohl auf die Hilfe Dritter angewiesen sein.
- Kälteschock, der u.a. dadurch eintritt, dass beim plötzlichen Untertauchen ins kalte Wasser die Atmung nicht mehr kontrolliert (=> Hecheln) werden kann. Wenn dann kaltes Wasser eingeatmet wird, kann das einen Krampf auslösen, der einen Atemstillstand zur Folge hat (sog. „trockenes Ertrinken“). U.U. können wir dem Kälteschock mit entsprechender „Kälteakklimatisierung“ entgegenwirken (z.B. bevor es aufs Wasser geht bzw. Kentergefahr besteht sollten wir uns abkühlen, nämlich Hände und Gesicht mit kaltem Wasser benetzen).
- Bergungstod, den jenem passieren kann, der das „Erschöpfungsstadium“ erreicht hat, aber während seiner Rettung so unsachgemäß hin & her bewegt wird, dass sich das in seinen Gliedern befindliche kalte Blut bis zum Körperkern vordringt und so zum Kreislaufkollaps führt („Afterdrop“). Deshalb ist es wichtig, stark unterkühlte Personen nur liegend zu transportieren.

Jeder Mensch kann bei entsprechend niedrigen Temperaturen die Folgen der Unterkühlung erleiden. Kanuten sind davon nicht ausgenommen. Letztlich hängt das lt. B.N. davon ab, „*wie auskühlungsanfällig (sie) sind, ob sie sich vorher konditionell ausgepowert haben wie gut sie*

sich durch Akklimatisation der Kälte anpassen können.“ Damit hat der Autor alles angesprochen, aber er hätte ruhig etwas konkreter werden können:

Kanuten unterkühlen nur dann langsamer, wenn sie:

- „Kaltduscher“ sind (also weniger kälteempfindliche Personen sind, die sich im Laufe der Zeit an kaltes Wasser gewöhnt haben),
- entsprechenden Kälteschutz tragen,
- sich vorher abkühlen, bevor sie ins Wasser fallen,
- ihren Kreislauf durch die sportliche Betätigung hochgefahren haben.

Aber gerade Kanuten können besonders unterkühlungsgefährdet sein, wenn sie z.B.

- sich unausgeschlafen bzw. nicht ausgeruht ins Kajak setzen,
- durch zu anstrengende Paddelerei „ausgepowert“ sind,
- durch falsche Pauseneinteilung ausgehungert & durstig sind,
- durch allzu langes Paddeln unter unwirtschaftlichen Bedingungen sowieso schon frösteln,
- gerade erst von einer den Kreislauf belastenden Krankheit (z.B. Fieber) genesen sind (=> mindestens 3 Tage fieberfrei!).

Das größte Risiko als Kanute zu unterkühlen besteht dann, wenn er bei Gewässerbedingungen paddelt, die zu Kenterungen führen können. B.N. empfiehlt daher, dass wir im Winter *„bei der Touren- und Routenwahl konservativer vorgehen (sollten) als im Sommer. Es gilt Risiken zu minimieren, nicht alleine aufs Wasser zu gehen und nicht die eigenen Grenzen auszuloten.“*

Aber als Kanute können wir nicht nur unterkühlen, wenn wir nach einer Kenterung aussteigen und im Wasser schwimmen müssen, sondern – und darauf weist B.N. nicht deutlich hin - auch dann, wenn wir nach einer Kenterung wieder sofort hochrollen können. Wer dann nur einen Neo trägt, wird schneller auskühlen als einer, der eine Trockenjacke bzw. einen Trockenanzug anhat (sog. „Wetchill“). Und auch einer, der mit Trockenjacke bzw. Trockenanzug paddelt, kann von Wind ausgekühlt werden und so langsam unterkühlen (sog. „Windchill“). In KANU-SPORT, Nr. 12/14, S.34, ist gerade ein Beitrag darüber erschienen:

„Praxis. Windchill 2.0. Es ist spürbar wärmer geworden!“

Ihm können wir entnehmen, dass bei einem Wind, der mit 3 Bft. weht (=> „schwacher“ Wind), Lufttemperaturen von 0°C (bzw. +5°C) so empfunden werden, als ob -4° bis -5°C (bzw. +2° bis +1°C) herrschen.

Winterkanuten sollten sich also der Gefahren bewusst sein, die nicht nur von kaltem Wasser sondern auch von kalter Luft in Verbindung mit Wind ausgehen können. Wer also im Winter nur bei Windstille paddelt, der minimiert nicht nur die Kentergefahren, d.h. braucht nicht zu fürchten, dass plötzlich einfallende Windböen bzw. brechende Wellen einen umschmeißen, der kühlt auch sonst nicht so schnell aus, wie einer, der bei Gegenwind und spritzenden Wellen versucht, Strecke zu paddeln.

Die Unterkühlung ist jedoch nur die eine Seite des Winterpaddelns, die andere ist jene, sich so zu verhalten und auszurüsten, dass Kälte & Eisgang einem beim Paddeln möglichst wenig anhaben können. Darauf geht **Björn Nehrhoff** ebenfalls ein. Wen das interessiert, der kann das in seinem Beitrag nachlesen. Und wer noch mehr über Unterkühlung erfahren möchte, der kann sich den folgenden Beitrag downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

Text: Udo Beier

04.12.2014 Freya wieder auf Kurs Süd-West (Geschichte)

Am 25.11.14 beendete **Freya Hoffmeister** an ihrem 700. Fahrtentag rund Südamerika ihre Retour-Tour entgegen dem Uhrzeigersinn von Ricife in Richtung Sao Luis in Tutoia. In der Zwischenzeit sind 7 Tage vergangen. Freya nutzte sie, um ihren „Transfer“ per selbst gesteuerten Mietwagen von Sao Luis nach Recife via Tutoia (=> Seekajak abholen) und Fortaleza (=> reparierten Laptop abholen) zu organisieren und durchzuführen. An die 1.500 Euro hat sie diese über 1.600 km lange Landpartie gekostet und eine Menge Stress, denn anfangs lockte sie ihr brasilianisches Navi auf schier nicht enden wollende Feldwege:

Foto: Unterwegs in der „Pampa“ per Mietwagen (29.11.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6088307281677853762?banner=pwa&pid=6088307281677853762&oid=112133179186774955122>

Aber Freya verlor dabei niemals ihr Ziel „Buenos Aires“ aus den Augen. Zumindest stieg sie am 3.11.14, also 8 Tage nach ihrem Tourenabbruch in Tutoia, beim Yacht-Club Recife wieder in ihr Seekajak und paddelte los – nun endlich wieder im Uhrzeigersinn - Richtung Süd-West über Rio de Janeiro bis nach Buenos Aires.

Grobplanung

Von Recife bis nach Buenos Aires sind es noch ca. 4.400 km, und zwar:

- ca. 3.850 km entlang der brasilianischen Küste,
- ca. 500 km entlang der Küste von Uruguay
- und ca. 50 km über die Bucht des Rio de La Plata.

Bei einer Paddelleistung von Ø 45 km/Tag und mit je 1 Ruhetag nach 3 Paddeltagen könnte Freya frühestens in ca. 130 Tagen Buenos Aires erreichen. D.h. schon am 11. April 2015 könnte Freya ihre Umrundung Südamerikas beenden ... sofern nichts dazwischen kommt!

Da sich Freya ununterbrochen nur max. 90 Tage in Brasilien aufhalten darf, muss sie jedoch ihren Heimaturlaub zum Jahreswechsel ganz genau planen; denn wenn sie schon vor Weihnachten zurück nach Deutschland flöge, müsste sie die noch verbleibenden Kilometer bis zur Grenze Uruguays in 90 Tagen schaffen. Anderenfalls müsste Freya nochmals Brasilien verlassen (z.B. für ein paar Tage nach Uruguay ausweichen), um anschließend nach ihrer erneuten Rückkehr die restlichen Kilometer entlang der brasilianischen Küste zu paddeln.

Das Beste wäre es, wenn sie – wie bei ihrer 1. Etappe auf Ihren Heimaturlaub verzichtete. ... und das Zweitbeste, wenn sie mindestens bis zum 20.12.14 paddelte, um danach die kommenden Festtage in Husum zu verbringen. Die Planung sähe dann so aus:

- Start: 3.12.14 in Recife (Kilometer: Null)
- Zwischenstopp: 20.12.14 in Salvador (Flugplatz): ca. 730 km / 18 Tage (Bedingung: Ø 50 km/Tag mit 1 Ruhetag nach 5 Paddeltagen)
- Rest-Strecke bzw. -Tage bis zur Grenze von Brasilien/Uruguay: ca. 3.120 km / 87 Tage (Bedingung: Ø 45 km/Tag mit 1 Ruhetag nach 4 Paddeltagen) (zzgl. 3 Reservetage)
- Strecke/-Tage entlang der Küste von Uruguay: 500 km / 15 Tage (Bedingung: Ø 45 km/Tag mit 1 Ruhetag nach 3 Paddeltagen)

- Querung Rio de La Plata hinüber nach Buenos Aires: ca. 50 km / 1 Tag (Non-Stop)

D.h. nach dem Heimaturlaub hätte Freya noch insgesamt 104 Fahrtentage vor sich. Würde sie nach 4 Wochen wieder zurückkehren nach Salvador, also dem Ort, wo sie am 20.12.14 aufgehört hatte zu paddeln, und am 20.01.15 wieder in ihr Seekajak steigen, dann könnte sie Anfang Mai - also kurz vor ihrem 51. Geburtstag (10. Mai) - den Yacht Club in Buenos Aires erreichen.

Etappe 4.2: Recife – Buenos Aires

Der 1. Fahrtentag ab Recife begann – für Freya ungewöhnlich spät - um 6.45 Uhr. Sie paddelte gleich vorbei an einem ca. 25 km langen Küstenabschnitt, wo eigentlich wegen der Gefahr, von Haien angegriffen zu werden, die Ausübung jeglichen Wassersports verboten ist:

Foto: Vorsicht Haie (Recife)

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

Einheimische Kanuten erzählten ihr jedoch, dass es nicht weiter gefährlich sei, dort entlang zu paddeln, auch wenn bislang keiner von denen dort mit einem Kajak unterwegs war. Trotz ihrer Medienpräsenz war es Freya auch möglich zu starten. Doch kurze Zeit später eilten ihr auf Jetskis zwei Wasserschutzpolizisten entgegen und deuteten ihr an, sofort anzulanden. Freya gelang es jedoch, die beiden Ordnungshüter davon zu überzeugen, dass ein Anlanden in der Brandungszone für sie gefährlicher sei als eine Weiterfahrt in Polizeibegleitung. Gesagt, Visitenkarten mit aufgedrucktem Expeditionsziel überreicht, gelächelt, überzeugt, umgestimmt!

Foto: „Offizielle Begleitmannschaft

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094238505188346370?banner=pwa&pid=6094238505188346370&oid=112133179186774955122>

Nach 28 km fand Freya in einer Flussmündung gegenüber der Stadt Candeias einen von der Brandung geschützten Platz. Danach verabschiedeten sich ihre offiziellen Begleiter, die jedoch zuvor auf Bitten Freyas sie noch auf eine kurze Spritztour mitnahmen. Auf Freyas Nachfrage hin, ob sie am nächsten Tag ab 5 Uhr früh am Morgen sie wieder begleiten würden, erhielt sie nur ein „müdes“ Lächeln.

Windprognose: Süd-Ost-Küste Brasiliens (Recife – Rio de Janeiro)

<http://www.windfinder.com/weather-maps/forecast/#5/-15.835/-34.585>

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2014/12/04/wed-0312-2014-day-708/>

03.12.2014 **Brandungspaddeln mit einem Sit-on-Top (SoT)** (Ausbildung)

Na, ist denn das überhaupt möglich, auf einem SoT in der Brandung zu paddeln?

Nun, das folgende Video von 2013, aufgenommen an einem polnischen Ostseestrand bei 3 Bft. Nordwind beweist es:

<http://youtu.be/pfLEcc2uy8A>

Gepaddelt wird jedoch in einem "Play-Boat", dem 290x78 cm kleinen "Nomad" von FEELFREE (USA):

<http://feelfreeus.com/kayaks/recreational-kayaks/nomad/>

Dieser SoT ist ein Spielboot, das sich - dank eines im Heck integrierten Rad - auch dazu eignet, über den Strand gezogen zu werden.

Dass der "Surfkayaker" in der Brandung beim Stützen in den Brechern nicht aus seinem Kajak gehebelt wird, liegt nicht nur an seinem Können, sondern auch daran, dass er sein Kajak mit "Kniegurten" ausgerüstet hat (bei den meisten SoT nicht serienmäßig), sodass er über einen festen Sitzhalt verfügt.

Übrigens, in dem Video wird demonstriert, wie in der Praxis das "Heckruder" und die "hohe Paddelstütze" funktioniert, wobei jedoch bzgl. der Paddelstütze zu erwähnen ist, dass eigentlich der Paddelschaft bei der "hohen Paddelstütze" maximal in Gesichtshöhe, nicht aber - wie im Video - über dem Kopf gehalten werden sollte; denn anderenfalls besteht die Gefahr, dass "untrainierte" Kanuten (also z.B. kein Reckturner) sich die **Schultern auskugeln** können.

www.youtube.com/watch?v=c8Tr6sbuQml (hohe Paddelstütze) (Adventure Kayak TV)

www.youtube.com/watch?v=ITzVPNva_fw (hoch) (Mike Aronoff)

www.youtube.com/watch?v=bUTZeJ5S5sY (Heckruder) (Sea Kayaking Cornwall)

Text: Udo Beier
