

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 35/12)

(Aktuelle Infos: 1.03.12 – 31.05.12)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,
informiert zu den folgenden Themen:

Ausbildung, Ausrüstung, Befahrensregelung/Recht, Geschichte, Gesundheit,
Literatur/Links, Natur, Revier/Inland, Revier/Ausland, Wetter

-
- 31.05.2012 Rund Bornholm (Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 29.05.2012 12 Rettungswesten (275-N-Klasse) im YACHT-Test (Ausrüstung)
 - 28.05.2012 ATLANTIC LV RM (482x55cm; ca. 278 Lit. Vol.) von North Shore (GB)
(Ausrüstung)
 - 17.05.2012 Feststoffschwimmweste „Kaikoura Tour“: Wer hält dagegen? (Ausrüstung)
 - 15.05.2012 OCEAN PADDLER: Heft 30 zur Ansicht downloadbar (Literatur)
 - 14.05.2012 Tragbare Handlenzpumpe (Ausrüstung)
 - 10.05.2012 14 Rettungswesten (150-N-Klasse) im YACHT-Test (Ausrüstung)
 - 02.05.2012 Freya Hoffmeister: Yes, she did it! (Kurzfassung) (Geschichte)
 - 27.04.2012 Vorsicht Sonne! (Gesundheit)
 - 26.04.2012 Probleme beim Starten & Anlanden durch die Brandung –
Freya's 238./239. + 242. Fahrtentag (Ausbildung)
 - 16.04.2012 Ostgrönland (Revier/Ausland)
 - 14.04.2012 Zeltmöglichkeit auf Hallig Oland (Revier/Inland)
 - 13.04.2012 Nachtfahrt: Hohe Dünung macht Anlanden unmöglich –
Freya's 227./228. Fahrtentag (Revier/Ausland)
 - 10.04.2012 XTRA (505x57cm; ca. 321 Lit. Vol.) von Tiderace (GB) (Ausrüstung)
 - 07.04.2004 Kotzen, kämpfen, kentern, kapitulieren –
Freya's 222. Fahrtentag (Revier/Ausland)
 - 06.04.2012 Rollen, Eskimotieren ... Inuitieren (Ausbildung)
 - 03.04.2012 Seekartensymbolik (Ausbildung)
 - 02.04.2012 Freya's Endsprint (216. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 31.03.2012 Windphänomene & -effekte (Wetter)
 - 30.03.2012 Risikomanagement am Beispiel Schwimm-/Rettungsweste (Ausbildung)
 - 29.03.2012 Küstentauglicher Bootswagen (Ausrüstung)
 - 28.03.2012 Sichtprobleme: Sichtbarkeit (Ausrüstung)
 - 27.03.2012 Im „Kanadier“ in 96 Tagen über den Atlantik (Geschichte)
 - 26.03.2012 Kielschutz durch Kielstreifen (Ausrüstung)
 - 24.03.2012 Impressionen: Freya zwischen Kap Horn und Puerto Montt (Geschichte)
 - 20.03.2012 DELPHIN 155 (487x57 cm; 267 Liter Vol.) von P&H (Ausrüstung)
 - 19.03.2012 Lettmann Archipel: Buglukendeckelproblem! (Ausrüstung)
 - 18.03.2012 9. Seekajaktreffen in Peenemünde (Revier/Inland)
 - 09.03.2012 „Freies“ Zelten (Befahrensregelungen/Recht)
 - 08.03.2012 Westküste Neufundland (Kanada) (Revier/Ausland)
 - 03.03.2012 Grönland satt: Fotos & Texte (Revier/Ausland)
 - 02.03.2012 OCEAN PADDLER: Heft 29 zur Ansicht downloadbar (Literatur/Links)
-

31.05.2012 **Rund Bornholm** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Wer Bornholm umrunden möchte, dem bietet sich die Fähre „Bornholmfaergen“ **Saßnitz – Rønne** (Retourpreis für PKW plus 3 Personen: 282,90 Euro) an.

Auf Bornholm geht es dann hoch mit den Autos von **Rønne** nach **Sandvig**, dem nördlichsten Ort von Bornholm.

Auf dem Zeltplatz „**Sandvig Familiecamping**“ – www.sandvigcamping.dk – wird für 1 Nacht übernachtet. Anschließend wird mit den voll gepackten Seekajaks per Bootswagen zum nahe gelegenen Sandstrand gerollert. Je nach Windrichtung wird Bornholm entweder gegen oder im Uhrzeigersinn umrundet.

Für die **ca. 160 km** (inkl. 40-km-Querung hinüber zur Insel **Christiansö** (sog. „Erbseninseln“) reichen 8 Tage, sofern man 1 Reservetag zum „Urlaubmachen“ bzw. Abwettern haben möchte.

Übrigens, Christiansö werden wir von **Gudhjem** aus anfahren, und zwar z.B. vom Zeltplatz „**Sletten Camping**“ – www.slettencamping.dk – aus.

Zur Orientierung kann zum einen die **Wander- und Radtourenkarte Bornholm** (1:50.000) von Kompass (Nr. 236) und zum anderen eine **Seekarte** (z.B. vom BSH: D159 (1:100.000)) dienen. Letztere kann die Orientierung bei der Querung hinüber nach Christiansö bzw. die Identifizierung des Schießgebietes westlich der Südspitze von Bornholm erleichtern.

Übernachtet wird möglichst auf Zeltplätzen.

Den **Seewetterbericht** (u.a. Windstärke, -richtung, Seegangshöhe, Wassertemperatur) kann per SMS-Dienst abgerufen werden (z.B. www.wetterwelt.de).

Im letzten Jahrtausend bin ich schon mal dort herumgepaddelt. Der Bericht von damals kann von Kanu.de downgeloaded werden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Bornholm.pdf

Damals benötigte ich 6 Tage. Gerundet wurde im Uhrzeigersinn:

1. Tag: Sandvig – Gudhjem
2. Tag: Gudhjem – Christiansö – Gudhjem
3. Tag: Gudhjem – Svaneke
4. Tag: Svaneke – Dueodde
5. Ruhetag
6. Tag: Dueodde – Helligpeder
7. Tag: Helligpeder – Vang - Sandvig

25 Jahre später lief alles anders herum ab. Wegen des zunächst östlichen Windes haben wir Bornholm gegen dem Uhrzeigersinn umrundet.

Hinfahrt zur Nordspitze von Bornholm (Sandvig) (19.5.12):

Zeltplatz: "Sandvig Familie Camping" (50 m zum Strand)

1. Tag (20.5.12): Sandvig vorbei an Hammerhus, Vang, Teglkas, Helligpeder zum Sandstrand zwischen Hasle u. Rønne = 22 km

Biwak

Wind: SE 3-4 Bft. in Böen 4-5

Wassertemperatur: 8° C

2. Tag (21.5.12): ... weiter vorbei an Rønne, Arnager, Boderne, Schießgebiet (Boderne - Gadebak Odde) zum Sandstrand vor Holster Odde = 29 km

Biwak

Wind: E 4 Bft. in Böen 5 Bft.

Wassertemperatur: 8°C

3. Tag (22.5.12): ... weiter bis Dueodde (Südspitze von Bornholm) und wegen der Gewässerbedingungen 3 km retour zum Sandstrand beim Parkplatz (inkl. Wasserhahn) = 9 km

Biwak

Wind: NE-E 5 Bft. in Böen 6

Wassertemperatur: 10° C

4. Tag (23.5.12): "Abwettern" bei Wind: NE 5 Bft. in Böen 6-7; Wassertemperatur: 10° C
Hinweis: Die Zeit wurde genutzt, um die Dünenwelt von Dueodde zu erkunden!

5. Tag (24.5.12): ... weiter über Dueodde, die Untiefen vor Snogebæk, Neksø, Arsdale nach Svaneke = 23 km

Zeltplatz: "Hullehavn Camping" (Zelte wurde neben dem alten Hafenbecken aufgebaut)

Wind: NE 4-5 Bft. in Böen 5, spät nachmittags NE 3 Bft. in Böen 4

Wassertemperatur: 10° C

6. Tag (25.5.12): ... über Listed, Bølshavn, Saltuna nach Gudhjem = 17 km

Zeltplatz: "Sletten Camping" (für 2 Nächte)

Wind: NE 3 Bft. in Böen 3-4, spät nachmittags NE 1-2 Bft. in Böen 3-4

Wassertemperatur: 10° C

Hinweis: Der Zeltplatz "Sletten Camping" liegt etwas erhöht abseits der Straße direkt an einem Küstenwanderweg; aber das Anlanden wird durch Steine und Felsen erschwert und der Aufstieg geht über einen steilen Geröllhang. Das nächste Mal würde ich den davor in Melsted gelegenen Zeltplatz mit Sandstrand auswählen, auch wenn dort dahinter eine Straße entlang führt und der Weg nach Gudhjem etwas weiter ist!

7. Tag (26.5.12): hinüber zu den "Erbseninseln" (Christiansø und Frederiksø) und retour: 39 km

Wind: W 1-2 Bft. in Böen 2-3, spät nachmittags E-SE 1 Bft. in Böen 2-3

Wassertemperatur: 10° C

8. Tag (27.5.12): weiter über Tejn, Sandkas und Allinge zurück nach Sandvig = 19 km

Zeltplatz: "Sandvig Familie Camping"

Wind: E 1 Bft. in Böen 4

Wassertemperatur: 10° C

Hinweis: Der Nachmittag wurde genutzt, um den Felsengarten von Hammerknuden zu erkunden!

Rückfahrt per Fähre nach Sassnitz (28.5.12)

Wind: SW-W 4-5 Bft. in Böen 5-6

Bornholm lohnt sich, per Seekajak zu umrunden. Die Küste bietet auf 119 km (zzgl. 39 km hinüber zu den "Erbseninseln") - bis auf Kreidefelsen - eigentlich alles, und zwar – sofern entgegen dem Uhrzeigersinn gepaddelt wird - zur Linken:

- Steilküsten,
- Felsnadeln,
- Felsengärten,
- Sandstrände pur bzw. mit umgestürzten Kiefern durchsetzt,
- Dünenlandschaft

- bzw.: Offshoreatmosphäre.

und zur Rechten:

- Ententeichbedingungen (inkl. Eiderenten, Brandgänse, Trottellummen und Tordalke)
- oder: Schwerwasserbedingungen (inkl. Kreuzseen, Grundseen, Brandung und Klappotis)

Text: U.Beier

29.05.2012 **12 Rettungswesten (275-N-Klasse) im YACHT-Test** (Ausrüstung)

In der YACHT berichtet **H.Schmidt** in dem Beitrag:

„**Auftriebsriesen**“

über die Testergebnisse von insgesamt 12 Rettungswesten der 275-Newton-Klasse (= mind. 27,5 kg Auftrieb).

Am besten schnitten die folgenden Modelle ab:

„**Scout 3 D**“ (Hersteller/Anbieter: Secumar)

- tatsächlicher Auftrieb: 290 N
- Treibgasflasche: 60 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 1,87 kg
- Auslösezeit: 3 sec. (dreht nach 7 sec. in ohnmachtssichere Lage)
- Freibordhöhe: 15 cm
- Preis: ca. 480,- Euro

„**Crewfit 290 N**“ (Hersteller: Crewsaver; Vertrieb: Crewsail)

- tatsächlicher Auftrieb: 290 N
- Treibgasflasche: 60 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 1,80 kg
- Auslösezeit: 4 sec. (dreht nach 6 sec. in ohnmachtssichere Lage)
- Freibordhöhe: 19 cm
- Preis: ca. 350,- Euro

„**300N Premium**“ (Hersteller: Lade OY Estonia; Vertrieb: Marinepool)

- tatsächlicher Auftrieb: 300 N
- Treibgasflasche: 60 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 1,40 kg
- Auslösezeit: 6 sec. (dreht nach 9 sec. in ohnmachtssichere Lage)
- Freibordhöhe: 15 cm
- Preis: 240,- Euro

Es handelt sich hierbei allesamt um Rettungswesten, die im aufgeblasenen Zustand so voluminös erscheinen, dass damit nach einer Kenterung kein Wiedereinstieg ins Seekajak mehr möglich sein wird.

Die Ohnmachtssicherheit wurde – im Gegensatz zu den 150-N-Westen, bei denen der Über-Bord-Gehende voll bekleidet sich rückwärts ins Wasser fallen ließ - wie folgt getestet: Die Versuchsperson, bekleidet mit Ölzeug und Seglerstiefeln, ließ sich mit dem Gesicht nach vorne/unten ins Wasser fallen, um das „Drehverhalten“ der 275-N-Weste von Bauchlage zu Rückenlage zu prüfen. Insgesamt 6 Westen (= 50%) gelang es, die Versuchsperson trotz des Auftriebs der in der Kleidung eingeschlossenen Luft in die ohnmachtssichere Rückenlage zu drehen, und zwar neben den drei oben genannten Rettungswesten auch die folgenden Westen (Preis: ca. 100,- Euro):

„**Professional 275**“ (Hersteller: Lade OY Estonia; Anbieter: Compass)

„**Pilot 275**“ (Hersteller: Plastimo Marine, Vertrieb: Navimo)

„**Virginia 275**“ (Hersteller: A-Tech, Vertrieb: Sostechnic)

Fazit

In Anbetracht dessen, dass die 275-N-Rettungswesten im aufgeblasenen Zustand zu voluminös sind und dadurch nach einer Kenterung beim Wiedereinstieg hinderlich sind, sind solche Westen eigentlich nur für „echte“ Offshore-Seakayaker geeignet, die solo paddeln und sich tagelang weitab von der Küste aufhalten.

Die 150-N-Rettungswesten sind demgegenüber „eingefleischten“ Solo-Küstenkanuwanderern zu empfehlen, die auch noch unterwegs sind, wenn es mit 5 Bft. und mehr weht (= ab Salzwasserschwierigkeitsgrad: SSG III).

Küstenkanuwanderer, die nur im Schutz einer Gruppe hinaus aufs Meer paddeln, genügt dagegen eine Schwimmweste, sofern die Mehrzahl der Mitpaddler seetüchtig ist, also in einem „kentertüchtigen“ Seekajak paddeln und die nötigen Rettungstechniken beherrschen.

Nicht seetüchtige Paddler, also jene, die die Rettungstechniken nicht beherrschen und die mit anderen unterwegs sind, die nicht in der Lage sind, einem „Kenterbruder“ beim Wiedereinstieg zu helfen, denen ist bei jedem Wetter eine Rettungsweste zu empfehlen; denn diese Kameraden werden im Seenotfall an Land „flüchten“, um dort Hilfe anzufordern, während der „Kenterbruder“ draußen allein im Seegang treibt, da er irgendwann den Griffhalt zu seinem Seekajak verloren hat.

Text: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 12/2012, S.78-85 – www.yacht.de

Link: www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/120510.html

28.05.2012 **ATLANTIC LV RM** (482x55cm; ca. 278 Lit. Vol.) von North Shore (GB)
(Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER wird ein Testbericht über das folgende britische Seekajak vorgestellt:

ATLANTIC LV RM (482x55 cm; ca. 278 Liter Volumen) von North Shore (GB)

- Wasserlinienlänge/-breite: 408x53 (bei 113,5 kg Beladung)
- Cockpit (Innenmaße): 79 x 39m (Höhe vorne/hinten: 28/20 cm)
- Schenkelstützen: verstellbar
- Abschottung: 3-fach
- Lukendeckel von Valley (elastisch): 1x vorne = rund / 2x hinten = rund + etwas oval;
- Besonderheit: innen liegende Kielversteifung;
- Kompass: einbaubar vor dem vorderen Gepäcklukendeckel;
- Steuerung: verstellbares Skeg;
- Material: PE, aber auch in GFK erhältlich;

- Gewicht: 27 kg (inkl. Lukendeckel und Skeg) (lt. Hersteller: 24,5 kg)
- Wasserwiderstand bei: 7,4 km/h (4 kn) = 1,67 kg bzw. 11,1 km/h (6 kn) = 7,48 kg
- weitere Daten: www.seekayakermag.com/2012/June12/Atlantic_Tspecs.pdf (?)
- Infos: www.northshoreseekayaks.com

Getestet wurde das Seekajak von 3 KanutInnen, die zwischen 155 und 180 cm groß sind und zwischen 68 und 75 kg wiegen. Gepaddelt wurde bei 3-5 Bft. Wind mit max. 20 kg Gepäck.

Vieles wird an dem Seekajak mit großer Sachkunde gelobt. Da ich mir aber bei so viel Lob nie ganz sicher bin, ob das nur als Zeichen dafür gedeutet werden kann, dass das Seekajak nicht bei schwierigen Gewässerbedingungen getestet wurde, beschränke ich mich hier nur auf die Wiedergabe der Mängel:

- das Skeg lässt sich nicht so leicht verstellen;
- die Abschottung zum Sitz leckt;
- relativ wenig Gepäckvolumen (S-Klasse).

Der letzte Punkt ist natürlich kein Minus-Punkt. In den **ATLANTIC LV RM** passt allemal mehr Gepäck, als in einen Rucksack bzw. auf ein Fahrrad. Ansonsten ist ein solches Seekajak der „S-Klasse“ eher für kleinere, leichtere Personen gedacht bzw. für Leute, die eher Tages- bzw. Wochenendtouren unternehmen. Wem der **ATLANTIC LV RM** (mit LV = Low Volume) zu wenig Volumen hat, kann sich für den **ATLANTIC RM** (515x55cm; ca. 360 Lit. Vol.) entscheiden. Übrigens, beiden Seekajaks gibt es nicht nur in PE (= RM), sondern auch in Glasfaserverbundstoff.

Leider wird im Test-Kommentar nicht auf z.B. die von SEA KAYAKER festgestellten Wasserwiderstandswerte von Seekajaks vergleichbarer Länge (460 – 498 cm) eingegangen, was hiermit nachgeholt werden soll. Der unten aufgeführte Vergleichsaufstellung mit insgesamt 15 Seekajaks mit einer Länge von 460-498 cm kann entnommen werden, dass bei:

- 4 kn (= 7,4 km/h) 6 Seekajaks einen geringeren Wasserwiderstand aufweisen als der **ATLANTIC LV RM**;
- 5 kn (= 9,3 km/h) alle anderen 14 Seekajaks einen niedrigen Wasserwiderstandswert aufweisen;
- 6 kn (= 11,1 km/h) es 10 Seekajaks mit einem niedrigeren Wasserwiderstandswert gibt.

Der **ATLANTIC LV RM** ist kein Seekajak, mit dem wir Marathons oder Rallyes gewinnen können. Dafür gibt es andere Seekajaks, die geeigneter sind (z.B. **BAIDARKA** (Tahe) oder **18X SPORT** (Epic)). Bis 8 km/h können wir jedoch in einem **ATLANTIC LV RM** mit jedem anderen Seekajak mithalten, letztlich weil sich bis zu diesem Geschwindigkeitsbereich die Wasserwiderstandswerte zwischen den einzelnen Seekajaks nicht so wesentlich unterscheiden. Das sollte zumindest einem „Küstenkanuwanderer“ genügen.

Um sich eine Vorstellung von der Wirkung dieser unterschiedlichen Wasserwiderstandswerte zu machen, möchte ich folgendes Beispiel heranziehen:

Sollte ein **ATLANTIC LV RM-Fahrer** in der Lage sein, sein Seekajak auf 5 kn (= 9,3 km/h) zu beschleunigen, überwindet er einen Wasserwiderstand von 4,54 kg. Das entspricht in etwa dem Wasserwiderstand (= 4,66 kg), den der **18X SPORT** verursacht, wenn wir ihn mit knapp 6 kn (= 11,1 km/h) fahren.

Übrigens, Freya Hoffmeister hat bei ihrer Australienumrundung (bei Wind, Wetter, Strom und mit Fahrtengepäck) einen Schnitt von 5,2 km/h (inkl. Pausen) geschafft und bei ihrer ersten

Südamerikaetappe paddelte sie im Durchschnitt 4,9 km/h schnell, und zwar hielt sie dieses Tempo nicht bloß 1-2 sondern für 9-12 Std. durch und das tagtäglich über Monate!!!

-- **Vergleichsdaten:** -----

Sortiert wird nach Wasserwiderstandswerten (WW) (gemessen nach Broze/Taylor)
bei **5 kn = 9,3 km/h**.

Das Volumen bezieht sich auf das „ausgeliterte“ Volumen = ca. 90%
des Verdrängungsvolumens.

Bei der Längenangabe stellt der erste Werte die „Länge über alles“ und der
zweite Werte die „Wasserlinienlänge“ (bei 113,4 kg Beladung) dar.

Seeker (486/466x59 cm; ca. 299 Liter Vol.) – Dagger (USA)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,72 kg / **5 kn = 3,49 kg** / 6 kn = 6,26 kg

Fjord (497/451x57 cm; ca. 356 Liter Vol.) – Boréal / (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,62 kg** / 6 kn = 6,49 kg

Viking (498/455x55 cm; ca. 302 Liter Vol.) – Kajak-Sport / (FIN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,64 kg** / 6 kn = 6,52 kg

Dex (493/453x51cm; ca. 280 Liter Vol.) – Skim (S)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,62 kg / **5 kn = 3,64 kg** / 6 kn = 6,68 kg

Delphin 155 (479/441x58cm; ca. 322 Liter Vol.) – P&H (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,88 kg** / 6 kn = 7,09 kg

Avocet (PE) (492/428x56 cm; ca. 298 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,70 kg / **5 kn = 3,92 kg** / 6 kn = 7,03 kg

X-Lite (470/438x54 cm; ca. 276 Liter Vol.) – Point 65°N (S)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,68 kg / **5 kn = 3,93 kg** / 6 kn = 6,98 kg

Seayak (PE) (485/434x58 cm; ca. 343 Liter Vol.) – Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,87 kg / **5 kn = 3,95 kg** / 6 kn = 6,99 kg

Meridian (488/429x56 cm; ca. 313 Liter Vol.) – Dagger (USA)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / **5 kn = 3,95 kg** / 6 kn = 7,08 kg

Eliza (PE) (467/425x57 cm; ca. 279 Liter Vol.) – Necky (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,64 kg / **5 kn = 4,20 kg** / 6 kn = 7,10 kg

Zephyr 160 Pro (487/430x58 cm; ca. 346 Liter Vol.) – Wilderness (USA)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,69 kg / **5 kn = 4,28 kg** / 6 kn = 7,69 kg

Chatham 16 (497/409x56 cm; ca. 316 Liter Vol.) – Necky (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,78 kg / **5 kn = 4,37 kg** / 6 kn = 7,82 kg

Squamish (PE) (473/419x58 cm; ca. 265 Liter Vol.) – Current Designs (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,67 kg / **5 kn = 4,42 kg** / 6 kn = 7,85 kg

Easky 15 (470/423x61 cm; ca. 333 Liter Vol.) – Venture (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,71 kg / **5 kn = 4,43kg** / 6 kn = 7,94 kg

Atlantic LV RM (482/408x55cm; ca. 278 Liter Vol.) – North Shore (GB)
Wasserwiderstand bei 4 kn = 1,67 kg / **5 kn = 4,54 kg** / 6 kn = 7,48 kg

Zum Vergleich die Daten eines Renn-Seekajaks:

Rapier 20 (607/598x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 2,64 kg** / 6 kn = 4,12 kg

Zum Vergleich die Daten dreier Seekajaks mit herausragendem WW:

Extreme (577/510x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / **5 kn = 2,93 kg** / 6 kn = 5,32 kg

Greenland (544/431x50cm; ca. 224 Lt. Vol.) – Tahe (Estland)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,59 kg / **5 kn = 3,58 kg** / 6 kn = 6,27 kg

Baidarka (547/533x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / **5 kn = 2,83 kg** / 6 kn = 4,92 kg

18X Sport (549/540x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA)

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,76 kg / **5 kn = 2,85 kg** / 6 kn = 4,66 kg

Text: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. June 2012, S.13-15 – www.seakayakermag.com

**17.05.2012 Feststoffschwimmweste „Kaikoura Tour“: Wer hält dagegen? (Aus-
rüstung)**

Bei der Auswahl von Auftriebskörpern sollten Küstenkanuwanderinnen und –wanderer **Feststoffschwimmwesten** in die engere Auswahl mit einbeziehen, auch wenn sie manchem ein wenig zu viel Wärme spenden, sorgen sie doch von Anfang an für den nötigen Auftrieb, auch wenn ihnen nicht das Prädikat „ohnmachtssicher“ verliehen werden kann. Aber sind wir wirklich auf dieses Eigenschaftsmerkmal, welches die Hersteller von Rettungswesten ihren Produkten auch nur bedingt zusichern können, angewiesen?

Zumindest entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste kenne ich nur einen einzigen bedingt seetüchtigen **Solo-Paddler**, der mit einer Rettungsweste u.U. seine Kenterung überlebt hätte. Seetüchtige Gruppen-Paddler

→ „*Less than three there never should be!*“

würden – von winzigen Ausnahmen mal abgesehen – bei ihrer Rettung, nämlich bei der Hilfe während des Wiedereinstiegs, nur durch eine Rettungsweste behindert werden, und zwar im zweifachen Sinn:

- (1) Wird die Rettungsweste nicht aktiviert (d.h. der Auftriebskörper bleibt unaufgeblasen) verursacht sie einen negativen Auftrieb von ca. 10 Newton (= 1 kg) und erschwert – wenn auch minimal – das Schwimmen!
- (2) Wird sie aber aktiviert, dann behindert sie den „Kenterbruder“ massiv beim Wiedereinstieg in sein Seekajak.

Ich habe mich daher nachdem ich seit Jahrzehnte eine Rettungsweste trug, mich für eine Schwimmweste (mit mehreren Taschen) entschieden, letztlich auch weil ich den Komfort schätze, verschiedene Ausrüstungsgegenstände (z.B. UKW-Handsprechfunkgerät, Seenotsender (PLB), Handy, Kamera, Notverpflegung, Rettungsdecke, Seenotsignalmittel und Lippenpflegestift mit LSF), Geld) griffbereit am Körper zu tragen:

- „**Kaikoura Tour**“ (Hersteller: Palm) (Auftrieb: 60 N (bis Gr. S) bzw. 70 N (ab Gr. M) (Gewicht: ca. 1,4 kg).

Insgesamt verfügt sie für je 3 Taschen links und rechts auf der Vorderseite und je eine große Tasche auf der Rückseite (außen & innen). Außerdem stehen noch 11 Schlaufen bzw. Haken sowie 2 Plastikhalterungen zur Verfügung, an denen man verschiedene Dinge sichern (z.B. alles was wir lose in den Taschen verstauen) bzw. hängen kann (z.B. Brillensicherungsband, Lippenpflegestift, zusätzliche Signalpfeife, Nicosignal und notfalls eine Taschenlampe). Weiterhin ist sie mit 6 verstellbaren Haltegurten ausgestattet, um individuelle Einstellungen optimal zu ermöglichen. Schließlich verfügt diese Weste ab der Größe M über ein Auftriebsplus von 20 N, also summa summarum von 70 N statt den vorgeschriebenen 50 N. Wer bietet mehr?

Laut Prospektangaben stehen zum Küstenkanuwandern auch noch z.B. die folgenden Schwimmwesten zur Auswahl:

- „**Ranger Explorer**“ (Delta)
- „**cVest Type III PFD**“ (NRS)
- „**Bahia Tour PFD**“ (Kokatat)
- „**MsFIT Tour PFD – Women’s**“ (Kokatat)
- „**Taupo Tour**“ (Palm)
- „**Offshore**“ (Prijon)
- „**Aquatic Pro**“ (Reed Chill Cheater)
- „**TowMotion PFD**“ (Stohlquist)
- „**Drifter DLX**“ (Stohlquist)
- „**Xipe**“ (Yak)

Für welche dieser Schwimmwesten wir uns entscheiden, sollte letztlich davon abhängen, wie gut sie sitzt, und zwar beim Paddeln und beim Schwimmen! Denn eine Schwimmweste, die beim Paddeln stört, die tragen wir nicht am Körper, sonder verstauen sie auf dem Achterdeck. Und eine Schwimmweste, die beim Schwimmen stört, verdient den offizielle Terminus „Schwimmhilfe“ nicht; denn offiziell werden die üblicherweise als „Schwimmwesten“ bezeichneten Auftriebskörper als „Schwimmhilfen“ bezeichnet! „Rettungswesten“ demgegenüber sind jene Auftriebskörper, die zumindest gemäß genormten Bedingungen „ohnmachtssicher“ sind.

Wer mehr über Rettungs- & Schwimmwesten erfahren möchte, möge zum folgenden Thread surfen:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=6466>

Text: U.Beier

15.05.2012 **OCEAN PADDLER: Heft 30 zur Ansicht downloadbar** (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 30. Ausgabe erschienen. Sie umfasst 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut, u.a.:

B.Hansel: Port Huron to Home Expedition, S.10-16

K.Duffus. Orkney – a trip to remember, S.20-23

N.Cunliffe: Free the kayak, feel the performance!. A closer llok at boat trim, S.24-28

R.Mercer: Sea Kayak Sailing and Safety, S.30-33

D.Wilcox: Close encoundters ... of a marine kind, S.34-38

J.Allen: Sea Survival Part 2: Point of Catastrophe and Distress Calls, S.40-43
D.Hairon: Alderney. The Rock in the River, S.44-48
M.Tozer: Leadership Essentials, S.50-53
T.Pogson/D.Lampman: Alaska Expedition tips from the field, S.54-55
N.N.: North Shore Atlantic RM (515x55cm; Vol. 360 Liter; 26 kg), S.56-57 (Werbung?)

Das Heft ist kostenlos als PDF-Dadtei downloadbar:

<http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/OP30-urtd46390ki11/OceanPaddler30-25022012.pdf>

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

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 30/2012

14.05.2012 **Tragbare Handlenzpumpe** (Ausrüstung)

Ich kann es mir nicht erklären, warum immer mehr Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ihr Seekajak nicht mit einer **fest eingebauten Lenzpumpe** ausrüsten. Stattdessen greifen sie – wenn überhaupt – auf tragbare Handlenzpumpen zurück.

Schuld daran ist das mangelnde Sicherheitsbewusstsein dieser Kanuten, gefördert durch die „modische“ Accessoire-Politik vieler Seekajak-Hersteller; denn diese bauen immer häufiger noch eine weitere – häufige die vierte - Gepäckluke (sog. „Tagesluke“) direkt im Griffbereich vor der Sitzluke, sodass es nicht mehr möglich ist, eine **fest installierte Handlenzpumpe** (Modell: „Compaq 50“) einzubauen.

Was bleibt, ist dann nur noch die Möglichkeit, eine **Fußlenzpumpe** fest zu installieren (→ auf Dauer sehr ermüdend zu bedienen und wenig effizient; aber ein MUSS für Solo-Paddler).

Oder es wird sich für eine **tragbare Handlenzpumpe** entschieden und nimmt all seine **Vor-/Nachteile** in Kauf:

- | | |
|-------|---|
| (+) | Besser als gar nichts! |
| (-) | Nicht tauglich für Solo-Paddler bei Seegang, der einen doch vorher kentern ließ! |
| (-) | Zusätzliches „Gerödel“ auf Deck, was nicht immer brandungssicher verstaut wird und nach einer Kenterung beim Wiedereinstieg stören kann! |
| (-) | Nicht sofort einsatzbereit, d.h. die Pumpe muss erst mal vom Achter- oder Vordeck geholt werden! |
| (--) | Umständlich einzusetzen, d.h. die Pumpe sollte – bei geschlossener Spritzdecke (!) – durch den Spritzdeckenschacht gesteckt und dann bis auf den Boden der Sitzluke geführt werden (Problem: bei weit nach vorne gezogenen Sitzflächen!), bevor mit dem Pumpen begonnen werden kann, wobei i.d.R. das Wasser abgepumpt wird, wenn der Pumpen-Kolben hochgezogen (!) wird! |
| (+/-) | Bedingt leistungsfähig, d.h. wenn erst einmal losgepumpt wird, wird so zwischen 300 bis 500 ml Wasser gelenzt. Je länger die Pumpe ist, desto leistungsfähiger wird sie, aber desto hinderlicher wird das Verstauen auf Deck! |
| (-) | Wenn während des Lenzvorganges erneut gekentert wird, geht die Lenzpumpe verloren, wenn sie nicht am Seekajak angebunden ist. |
| (-) | Unnötiger Ballast durch die zusätzliche Schaummantlung, die wohl dafür sorgt, dass die Pumpe nicht untergehen kann, aber im kabbligen Seegang wird man die im Wasser treibende Pumpe sowieso kaum entdecken und nur unter erhöhtem Kenterrisiko bergen können! |

- (--)
 - (++)
- Die Lenzpumpe ist nach dem Lenzvorgang nur umständlich wieder brandungssicher zu verstauen, eine erneute Kenterung ist dabei nicht auszuschließen!
- Sollten Mitpaddler über keine Lenzpumpe verfügen, kann die eigene Pumpe an Dritter weitergegeben werden! Fahrtenleiter sollte daher stets eine solche tragbare Handlenzpumpe dabei haben, um jederzeit den „Kenterbrüdern“ beim Lenzen zu helfen; sei es dass diese überhaupt keine Pumpe dabei haben, bzw. nur eine Pumpe mit sich führen, die nicht effizient oder gar nicht pumpt. Gerade bei Mitpaddlern mit E-Lenzpumpen ist immer damit zu rechnen, dass sie aus welchen Gründen auch immer plötzlich nicht funktionieren wollen.

Bislang verfügte ich neben meiner fest eingebauten Handlenzpumpe (Modell: „**Compaq 50**“) (Nachteil: nichts für Solo-Paddler) über eine tragbare Handlenzpumpe (Modell von PRIJON: schwarz mit Metallstab, ca. 46 cm lang, 4,1 cm Ø, 280 g, ca. 0,3 Liter pro Hub). Die Pumpe funktioniert seit Jahren problemlos, leider lässt sich der Pumpenhebel im Laufe der Zeit nur etwas schwergängig hochziehen und herunterdrücken. Das Modell wird jedoch nicht mehr angeboten.

GLOBETROTTER bietet eine tragbare Handlenzpumpe von AQUABOUND an (Modell: „**Bilge Master**“: gelb mit Metallstab, ca. 53 cm lang, 4,4 cm Ø, 290 g, ca. 0,45 Liter pro Hub (lt. Hersteller: 0,5 Liter pro Hub). Sie funktioniert bis auf das erste Mal, da löste sich die Verschraubung und der Pumpen-Kolben konnte aus dem Pumpzylinder gezogen werden. Mit seinen 53 cm ist sie etwas lang und daher eher für Zweier geeignet.

PRIJON hat derzeit die tragbare Handlenzpumpe „SeaSense“ im Angebot (ca. 50 cm lang) (ca. 30,- Euro).

SCHRÖER bietet u.a. die „Harmony HV Bilge Pump“ an (lt. Katalog: 44,5x6,5* cm, 300* g; lt. Hersteller Pumpleistung je Hub ca. 0,5 Liter (* mit Schaumpolster?)) (ca. 30,- Euro)

Neuerdings findet man in Hamburg bei GLOBETROTTER eine Pumpe von SEA TO SUMMIT, und zwar die „Hand Bilge Pump“ (grau mit Plastikstab, 46 cm lang, 4,4 cm Ø, 300g, ca. 0,375 Liter pro Hub (lt. Hersteller: 0,4 Liter Hub)) (ca. 30,- Euro). Im Prospekt wird damit geworben, dass diese Pumpe eine „Doppelwirkung“ bietet, d.h. beim Hochziehen lenzt sie (ca. 0,3 Liter = 80 %) und beim Hinunterdrücken auch (ca. 0,075 Liter = 20 %). Ansonsten macht diese Pumpe einen soliden Eindruck.

In Segelfachgeschäften findet man ebenfalls tragbare Handlenzpumpen mit Plastikstab in verschiedenen Länge und somit unterschiedlicher Pumpleistung. Wer sich für solch eine Pumpe entscheidet, sollte darauf achten, dass sie für Einer-Seekajaks nicht länger als 50 cm ist. Übrigens, die mitgelieferten Schläuche für den Ansaugstutzen (unten) und den Spritzstutzen (oben) benötigen wird nicht. Beides stört nur (1) die Anhabung der Pumpe beim Lenzen eines Seekajaks und (2) beim Verstauen auf Deck. Ansonsten haben einige Mitpaddler schlechte Erfahrungen mit diesen Pumpen gemacht, sodass ich sie nur als „besser als gar nichts“ einstufen möchte.

Text: U.Beier

10.05.2012 **14 Rettungswesten (150-N-Klasse) im YACHT-Test** (Ausrüstung)

In der YACHT berichten **Th.Bock/H.Schmidt** in dem Beitrag:

„**Auftriebs-Körper**“

über die Testergebnisse von insgesamt 14 Rettungswesten der 150-Newton-Klasse (= mind. 15 kg Auftrieb).

Am besten schnitt das folgende Modell ab:

„Arkona 220“ (Hersteller: Secumar)

- tatsächlicher Auftrieb: 220 N (per Norm vorgeschrieben: 150 N)
- Treibgasflasche: 43 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 1,21 kg
- Auslösezeit: 9 sec. (abhängig vom Lufteinschluss der Bekleidung)
- Aufblaszeit: 2 sec
- Freibordhöhe: 13 cm (per Norm vorgeschrieben: 8 cm)
- Preis: ca. 142,- Euro

Recht gut wurden aber auch z.B. die folgenden Westen beurteilt:

„AWN Security 150“ (Hersteller: Secumar; Vertrieb: A.W.Niemeyer)

- tatsächlicher Auftrieb: ? N (per Norm vorgeschrieben: 150 N)
- Treibgasflasche: 32 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 0,81 kg
- Auslösezeit: 3 sec. (abhängig vom Lufteinschluss der Bekleidung)
- Aufblaszeit: 3 sec
- Freibordhöhe: 10 cm (per Norm vorgeschrieben: 8 cm)
- Preis: ca. 90,- Euro

„XM Quickfit“ (Hersteller: Plastimo Marine; Vertrieb: Navimo)

- tatsächlicher Auftrieb: 150 N (per Norm vorgeschrieben: 150 N)
- Treibgasflasche: 33 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 0,91 kg
- Auslösezeit: 2 sec. (abhängig vom Lufteinschluss der Bekleidung)
- Aufblaszeit: 4 sec
- Freibordhöhe: 12 cm (per Norm vorgeschrieben: 8 cm)
- Preis: ca. 69,- Euro
- Hinweis: „Durch das einteilige Auftriebskörper-Hüllen-Konzept trägt sie wenig auf und lässt sich nach dem Auslösen konkurrenzlos leicht packen.“

„Seatec X-Pro 150“ (Hersteller: Kadematic; Vertrieb: SVB)

- tatsächlicher Auftrieb: ? N (per Norm vorgeschrieben: 150 N)
- Treibgasflasche: 32 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 0,95 kg
- Auslösezeit: 15 sec. (abhängig vom Lufteinschluss der Bekleidung)
- Aufblaszeit: 2 sec
- Freibordhöhe: 11 cm (per Norm vorgeschrieben: 8 cm)
- Preis: ca. 80,- Euro

... und im Nachttest (Nr. 12/2012) auch:

„Crewfit 190 ZIP“ (Hersteller: Crewsaver; Vertrieb: Crewsail)

- tatsächlicher Auftrieb: 190 N (per Norm vorgeschrieben: 150 N)
- Treibgasflasche: 38 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 1,60 kg

- Auslösezeit: 4 sec. (abhängig vom Lufteinschluss der Bekleidung)
- Aufblaszeit: ?
- Freibordhöhe: 12 cm (per Norm vorgeschrieben: 8 cm)
- Preis: ca. 270,- Euro

„**180 Racer Plus**“ (Hersteller: Lade OY Estonia; Vertrieb: Marinepool)

- tatsächlicher Auftrieb: 180 N (per Norm vorgeschrieben: 150 N)
- Treibgasflasche: 38 g
- Handauslösung: möglich
- Gewicht: 1,09 kg
- Auslösezeit: 4 sec. (abhängig vom Lufteinschluss der Bekleidung)
- Aufblaszeit: ?
- Freibordhöhe: 12 cm (per Norm vorgeschrieben: 8 cm)
- Preis: ca. 120,- Euro

Die von SECUMAR speziell für Kanuten und Ruderer angebotene Rettungswesten „**Canoe Plus**“ bzw. „**15 SR**“ (0,8 kg) wurde jedoch nicht getestet.

Im Rahmen des Tests wurden diese Westen von einer 182 cm großen und 76 kg schweren Person getragen, die mit Badehose, Shirt, Ölzeug und Segelstiefeln bekleidet war. Sie ließ sich rückwärts von einem Startblock ins Wasser fallen. U.a. geprüft wurde, ob die Weste automatisch aufgeblasen wird und die Person in ohnmachtssicherer Lage auftaucht. Gegenüber der ISO-Norm sind solche Testbedingungen schon praxisgerechter; denn lt. Norm wird – völlig realitätsfern - nur gefordert, dass die Person mit Badehose bekleidet ist. Dennoch sind die YACHT-Testbedingungen nicht realitätsnah genug. Was passiert denn, wenn die Person voll mit Ölzeug bekleidet nicht „rücklings“ sondern „bäuchlings“ ins Wasser fällt? Testerfahrungen aus 2006, die u.a. auch in der YACHT (14/06) erschienen sind, legten dabei offen, dass:

- die „*Lufteinschlüsse so groß ausfallen, dass es keine der Weste der 150-Newton-Klasse schaffte, eine regungslos, bäuchlings im Wasser treibende und mit Ölzeug bekleidete Person zuverlässig auf den Rücken zu drehen.*“

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/060628_a.html (29 Rettungswesten der 150-N-Klasse / YACHT-Test – 28/06/06)

Den Herstellern ist das bewusst. Sie schränken daher die „Ohnmachtssicherheit“ ihrer 150-N-Rettungswesten ein und empfehlen die 275-N-Westen, wenn „schwere, großvolumige Wetterbekleidung getragen wird“. Aber wie die Zeitschrift SEGELN (Nr.8/2008) schon feststellte, schafften von 9 Rettungswesten der 275-N-Klasse nur 2 Westen, die bäuchlings ins Wasser gefallenen Versuchspersonen (65 kg bzw. 120 kg Körpergewicht, bekleidet mit Pullover, Hose und Ölzeug) in die ohnmachtssichere Rückenlage zu drehen, wobei manchmal die leichtere, manchmal die schwerer Person bäuchlings im Wasser liegen blieb!

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/080722_b.html (10 Rettungswesten der 275-N-Klasse / SEGELN-Test – 22/07/08)

M.E. sind diese 275-N-Westen im aufgeblasenen Zustand jedoch zu groß und für Küstenkanuwanderer weniger geeignet, da sie den Wiedereinstieg nach einer Kenterung erschweren können. Ihnen kann daher – wenn überhaupt – nur eine 150-N-Weste empfohlen und das auch nur dann, wenn es sich um „Solo-Paddler“ handelt, die so weit von der Küste paddeln, dass sie diese nicht mehr schwimmend erreichen können. Denn „Gruppen-Paddler“ – insbesondere wenn sie „seetüchtig“ sind - sind – wie die Erfahrungen der letzten –zig Jahre zeigen - nicht auf „ohnmachtssichere“ Westen angewiesen, da sie sich auf ihre Mitpaddler verlassen können. die einem nach einer Kenterung beim Wiedereinstieg behilflich sein können

... und wenn es dann mal mit dem Wiedereinstieg doch nicht klappen sollte, dann haben sie immer noch die Möglichkeit, über entsprechende Seenotsignalmittel (z.B. Handrauchfackel, Seenotfallschirmsignalraketen, wasserdicht verpacktes Handy, UKW-Handsprechfunk, Seenotbaken) Dritte auf ihren Seenotfall aufmerksam zu machen.

Ich kann daher jedem Küstenkanuwanderer raten, der nicht nur für sich allein verantwortlich ist, nicht allein auf die „Ohnmachtssicherheit“ von Rettungswesten zu setzen. Statt einer Rettungsweste sollte er sich eine Feststoff-Schwimmweste (-hilfe) und eine solche Seenotbake (= EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) oder PLB (Personal Locator Beacon)) zulegen, deren Notsignal innerhalb von ca. 5 Minuten bei einer Positionsgenauigkeit von ca. 75-100 m via Satellit an die zuständige Bodenstation weitergeleitet wird. Das derzeit kleinste und leichteste Gerät ist Folgendes:

ResQLink (Hersteller: ACR)

- mit integriertem GPS-Modul und Peilsender
- Sendeleistung: 5 W (406 MHz - Satellitennotsignal) und 50mW (121,5 MHz – Peilsignal)
- Wasserdicht: 5 m bis zu 1 Std.; 10 m bis 10 Min.
- Batterie: Lithium (nach 5 Jahren Batteriewechsel)
- Betriebszeit: mindestens 24 Std. bei -20° C
- Abmessungen: 3,3x4,8x9,9 cm
- Gewicht: 130 g
- Preis: ca. 300,- + 40,- Euro (Codierung, damit bei einer Auslösung des Notsignals der Eigentümer des Gerätes mit seinem Boot identifiziert werden kann) zzgl. 130,- Euro (einmalig bei Erstanmeldung über die für Deutschland zuständige „Bundesnetzagentur“) bzw. 60,- Euro (sofern bei der „Bundesnetzagentur“ schon ein UKW-Handsprechfunkgerät angemeldet wurde); sonst 0,- Euro bei Anmeldung über eine Registrierungsbehörde der britischen Coastguard)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-Geraete.pdf

Natürlich, eine solche Rettungsweste ist von unschätzbarem Wert, wenn man nach einer Kenterung den Griffkontakt zu seinem Seekajak verloren hat und hilflos auf dem Meer treibt fernab von seinen Mitpaddlern. Und eine solche Rettungsweste ist, sofern wir uns für eine leichtere Weste entscheiden (ca. 0,8-0,9 kg), recht komfortabel, da sie bei wärmeren Temperaturen nicht so sehr aufträgt. Aber wo sollen wir bloß unsere Ausrüstung griffbereit verstauen (z.B. Handy, UKW-Sprechfunk, Seenotbake, Kamera, Notverpflegung, Rettungsdecke)? Nun, ich habe mich daher für die nicht ohnmachtssichere Feststoffschwimmweste „**Kaikoura Tour**“ (Hersteller: Palm) (Auftrieb: 60 N (bis Gr. S) bzw. 70 N (ab Gr. M) entschieden, die über genügend Taschen (= 7 Verstaumöglichkeiten) verfügt und die ich ein anderes Mal vorstellen möchte.

Text: Udo Beier

Quelle: YACHT, Nr. 11/2012, S.82-90, sowie Nr. 12/2012, S.84 (Nachtest) – www.yacht.de

02.05.2012 **Freya Hoffmeister: Yes, she did it!** (Kurzfassung) (Geschichte)

Die Husumer „Global Seakayakerin“ **Freya Hoffmeister** (48) hat es mal wieder geschafft, was sie sich in den Kopf gesetzt hat. Nach der Umrundung von Island (2007: 1.620 km in 25 Paddeltagen), der Südinsel von Neuseeland (2007/08: 2.386 km in 48 Paddeltagen), Australien (!) (2009: 13.790 km in 245 Paddeltagen) (s. KS 1/10) ist sie seit dem 30.08.11 wieder unterwegs. Sie will von Buenos Aires aus bis 2014 ihren zweiten Kontinent, nämlich Südamerika, im Uhrzeigersinn umrunden (ca. 24.000 km in 3 Etappen). Die erste Etappe hat sie vollbracht: Eine wahrhaft „olympische“ Leistung! Stürme, Kaventsmänner, Steilküsten, Sümpfe, Eis, Kälte und Dunkelheit konnten sie nicht davon abhalten. Am 2.05.12 landete sie

in Valparaiso (Chile) an. Für die bislang zurückgelegten 7.676 km war sie 247 Tage unterwegs. Die Umrundung komplett machen möchte sie am 10. Mai 2014, exakt zu ihrem 50sten Geburtstag! Dazu wünscht der DKV ihr stets eine handbreit Luft unterm Kinn!

Gratulation Freya!

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/BestOfFreyaASelectionFromTheOtheherAlbums#5605043245565207554>

Zum Kap Horn sind schon manche Seakayaker gepaddelt, aber von Buenos Aires (Argentinien) über Kap Horn nach Valparaiso (Chile) zu paddeln, das hat noch kein Mann und auch noch keine Frau geschafft. Dazu gehört nicht nur ein Quäntchen Glück, sondern auch ein Stück Zielstrebigkeit & Durchhaltevermögen, verbunden mit einer Portion „Besessenheit & Verrücktheit“, gepaart mit fast unmenschlichem Leistungsvermögen & nahezu übermenschlicher Leidenschaft und unterstützt durch mehrere High-Tech-Ausrüstungsgegenstände (gedacht sei hier z.B. an ihr Seekajak, ihr Zelt und ihre Navigations- & Kommunikationsausrüstung) sowie viele helfende Hände daheim, im World-Wide-Web, insbesondere aber auch vor Ort.

Nun ist sie am Ziel ihrer ersten Etappe angekommen, nämlich der an der chilenischen Pazifik-Küste liegenden Hafenstadt Valparaiso. 247 Tage war sie dafür unterwegs, wovon sie 167 Tage (= 68 %) gepaddelt ist. Insgesamt hat sie mit ihrem Seekajak ca. 7.676 km zurückgelegt, wofür sie insgesamt 1.560 Stunden benötigt hat. Erwähnenswert sind dabei die folgenden Leistungen:

- Maximalstrecke: 161 Kilometer innerhalb einer 32:15 Std.-Etappe;
- 64x über 50 km/Tagesetappe;
- 22x über 12 Paddel-Std./Tag;
- durchschnittlich 9:21 Std./Paddel-Tag;
- 6x über Tag & Nacht gepaddelt;
- Minimaltempo: 2,8 km/h während einer 14-Std.-Etappe;
- Maximaltempo: 11,5 km/h während einer 5-Std.-Etappe;
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 4,9 km/h;
- 16x über Ø 6 km/h, davon 7x über Ø 7 km/h
- 172 Übernachtungen (= 70 %) im Zelt;
- 25 Übernachtungen bei der Perfectura oder Navy;
- 41 Übernachtungen bei Privatleuten;
- 4 Übernachtungen bei Clubs;
- 3 Übernachtungen auf einem „Kreuzfahrtschiff“.

Freya wurde unterwegs nichts geschenkt, aber sie wurde auch nicht vom Pech verfolgt! Wer sich dafür interessiert, wie sie sich mit jedem Paddelschlag unaufhörlich ihrem sich selbst gesteckten Ziel „Valparaiso“ näherte, konnte das auf ihrem Blog verfolgen:

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

Wen das interessierte und englische Texte versteht, konnte dank ihres Blogs stets auf dem Laufenden bleiben und Freya's Highs & Lows so erleben, als ob man selbst dabei war. Teilweise wurde darüber hier in den Küstenkanuwanderinfos berichtet:

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120324.html
www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120402.html
www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120407.html
www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120413.html
www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/120426.html

Freya, was nun?

„Nach der Tour, ist immer auch vor der Tour!“ Sicherlich wird sie vor Ort in Valparaiso ihren Start zur 2. Etappe vorbereiten, auch wenn bis dahin noch 4-5 Monate vergehen werden. Erst danach kommt sie zurück nach Europa, um schließlich nach dem Ende der „Speise-Eissaison“ (besitzt sie doch in Husum zwei Eisdielen) wieder zurück nach Chile zu fliegen. Ob Freya Hoffmeister bei dieser 2. Etappe von Valparaiso (Chile) über Panama nach Georgetown (Guyana) wieder so erfolgreich vorankommen wird? Wir wünschen es ihr! Aber wir hätten auch Verständnis dafür, wenn sie nach dem Motto: „*Was genug ist, ist genug!*“ nicht mehr die 2. Etappe anträte; denn ihre „Erstbefahrung“ der Südhälfte Südamerikas ist eine Spitzenleistung sonder Gleichen. Das muss einer oder eine erst einmal nachmachen!? Vor etwa 80 Jahren bekamen ein paar Bergsteiger für die Erstbesteigung der Eiger Nordwand olympisches Metall. Schade, dass sich daraus nicht die Tradition entwickelt hat, außerordentliche sportliche Leistungen als olympische Leistungen anzuerkennen, auch wenn sie keine olympische Disziplin sind! Freya Hoffmeister hätte sicherlich im Rahmen des Kanusport dieses Jahr eine solche Olympia Medaille h.c. verdient!?

Text: U.Beier

27.04.2012 **Vorsicht Sonne!** (Gesundheit)

Die YACHT veröffentlicht ein Interview von **U.Janssen** mit dem Mediziner **Dr. C.Ulrich** (Oberarzt am Hauttumorzentrum der Charité) mit dem Titel:

„Zack, entsteht Sonnenbrand“

zum Thema UV-Strahlung und ihre Gefährlichkeit. Dabei wird manches angesprochen, was uns vielleicht doch nicht so bewusst ist. Wissen wir z.B., dass:

- „der Sonnenbrand eine Erbgutschädigung der Haut ist, die so massiv ist, dass sich die Zelle nicht mehr regenerieren kann und die Haut stirbt“?
- die „Deutsche Krebshilfe“ empfiehlt, „höchstens 50-mal im Jahr in die Sonne zu gehen“?
- Wassersportler besonders gefährlich leben, zum einen wegen „der zusätzlichen Reflexion der UV-Strahlung an der Wasseroberfläche“ und zum anderen wegen der „ganztägigen Exposition“? Gerade wenn die UV-Strahlung am größten ist, nämlich zwischen 11 und 15 Uhr, befinden wir uns auf dem Wasser und nicht am Strand im Schatten!
Anmerkung:
50 % der UV-Tagesdosis erhalten wir zwischen 11-13 Uhr.
- es einen sog. „Segler-Krebs“ gibt? Es handelt sich um den „weißen Stachelzell-Hautkrebs“. Eigentlich tritt er nur auf der Unterlippe auf, bei Wassersportlern jedoch auch auf der Oberlippe, und zwar verursacht durch die Reflexion der UV-Strahlung an der Wasseroberfläche!
Anmerkung:
85 % der Strahlungsintensität kann von Sand & Wasser reflektiert werden.
- „rund 80 % der UV-Strahlung durch die Wolken dringt“? D.h. auch bei bewölktem Wetter sollten wir uns vor der Sonne schützen!
Anmerkung:
50 % der UV-Strahlung wirken auch im Schatten und 60 % sind noch 0,5 m unter Wasser wirksam.
- „im April die Kliniken am meisten mit Sonnenbränden zu tun haben“? Das liegt daran, dass (1) die Haut noch nicht „vorgebräunt“ ist, (2) es meist im April noch bewölkt ist

und (3) es so kalt ist, dass wir nicht das Gefühl haben, dass die Sonne einen „verbrennen“ könnte, sodass wir nicht auf die Idee kommen, sich vor der Sonne schützen zu müssen!

- wir „durch eigene Bräune maximal einen Sonnenschutzfaktor von 5 bis 6 erreichen“ können?
- es neben den „Sonnenschutz aus der Tube“ (ab LSF 25) auch den „textilen Sonnenschutz“ gibt? Letzteres ist natürlich alt bekannt, aber sollte auch wirklich genutzt werden. Zu denken ist hier an ein Shirt mit langen Ärmeln und dazu einen Kopfschutz, der zugleich zusammen mit einer Sonnenbrille die Augen schützt.

Anmerkung:

Übrigens, Je dunkler der Stoff, je dichter das Gewebe, desto besser sein Schutz. Dichte Baumwollkleidung hat einen LSF von ca. 40, leichte dagegen nur von ca. LSF 10. Ein Sonnenhut mit breitem Rand bietet ebenfalls ca. LSF 10

Außerdem gilt: Vorsicht vor Bindehautentzündung, die vergleichbar ist mit der alpinen „Schneeblindheit“. Einen Tag ohne Hut & Sonnenbrille auf dem Meer bei blauem Himmel gegen die Sonne zu paddeln, kann schon ausreichen, um sich eine solche Bindehautentzündung zu holen!

- der „angegebene (Licht-)Schutzfaktor nur dann erreicht wird, wenn zwei Milligramm pro Quadratcentimeter aufgetragen werden“? Also lieber „klotzen statt kleckern“; denn wie viel 2 mg sind, dass wird nicht in dem Interview verraten. Erwähnt wird jedoch, dass 75 % der beobachteten Strandurlauber zu wenig Sonnencreme auftragen!

Anmerkung:

Um etwas darüber auszusagen, wie viel man von der Sonnenschutzcreme auftragen sollte, teilt man den Körper in 11 Bereiche auf, z.B. Kopf, linker, Arm, rechter Arm, Brust, oberer Rücken, linker Unterschenkel, rechter Unterschenkel. Möchten wir uns nun optimal vor der Sonne schützen, muss jeder dieser Bereiche mit so viel Sonnencreme eingerieben werden, wie Sonnencreme auf den Zeige- und Mittelfinger passt. Verwendet man beim Eincremen nur so viel Sonnencreme, wie sie auf nur einen Finger passt, vermindert sich die je nach Hauttyp rechnerisch ermittelte Schutzzeit um knapp 50 %.

Übrigens, im 2-Std.-Rhythmus sollte der Sonnencremeschutz regelmäßig erneuert werden. Der Schutzfaktor und die Schutzzeit erhöhen sich jedoch dadurch nicht.

Besonders ist auf den Schutz der Lippen zu achten. Durch häufiges Ablecken ist es i.d.R. erforderlich, den Lippenschutz in einem kürzeren Rhythmus als 2 Std. zu erneuern. Gut, wenn wir dann den Lippenschutzcrem-Stift griffbereit lagern.

Vorsicht Sonne! Wenn sie scheint, steigt die Lufttemperatur an, aber das Wasser erwärmt sich nur unmerklich. Wer dann als Kanute seine Kleidung allein von der Lufttemperatur, nicht aber von der Wassertemperatur abhängig macht, der könnte im Falle einer Kenterung spätestens bei Wassertemperaturen von unter +13° C leicht Probleme bekommen, nämlich kurzzeitig für die nächsten 3-5 Minuten einen **„Kälteschock“** mit all seinen unangenehmen Nebenerscheinungen (z.B. Atemblockade, unkontrolliert tiefes Einatmen, Hyperventilation (Hecheln), Atemnot, Koordinations-/Gleichgewichtsprobleme) erleiden.

Wer den Kälteschock vermeiden will, sollte – wenn er schon nicht wie die WW-Fahrer immer mal wieder rollen will – einfach öfters seine Arme ins kalte Wasser eintauchen und ab & an seinen Kopf und seinen Hut mit dem Wasser, in dem er paddelt, befeuchten.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: YACHT, Nr. 10/12, S.62-65 – www.yacht.de

Link:

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

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

26.04.2012 **Probleme beim Starten & Anlanden durch die Brandung – Freya's 238., 239. + 242, Fahrtentag** (Ausbildung)

Knapp 1.000 km paddelt **Freya Hoffmeister** nun schon anlässlich ihrer Tour rund Südamerika entlang der ungeschützten Pazifikküste Chiles. Wer wissen möchte, wie man unter solchen Gewässerbedingungen, die wesentlich von der Brandung geprägt werden, anlanden bzw. starten kann, der möge sich ihren über **Google Earth** aufgezeichneten Fahrtenverlauf anschauen:

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/south-america/sa-map-of-daily-legs/>

Die Gefährlichkeit der Brandung am Anlande-/Startplatz wird hier an der chilenischen Westküste bestimmt:

- von der Höhe und Richtung der anrollenden Dünung, die i.d.R. immer mindestens 2 m hoch ist, manchmal aber auch bis zu 7 m reicht. - Freya hat sich übrigens als Obergrenze der Befahrbarkeit 4 m gesetzt, sofern nicht die nächste Anlandestelle garantiert frei von Brandung ist.
- der Steilheit des Strandes: Angelandet und am nächsten Tag gestartet werden kann bei Brandungsbedingungen nur in Häfen oder am Strand. Meistens landet Freya an Stränden an. Je steiler der Strand ist, desto gefährlicher wird jedoch die Brandung. Dort verteilt sich die ganze Kraft der Dünung nicht auf viele kleine Brecher, sondern nur auf einige wenige Kaventsmänner, die nicht herangerauscht kommen, sondern sich einfach überschlagen und alles unter sich begraben, was sich in die Quere stellt (sog. „**Dumpers**“). Freya hat dabei die Erfahrung gemacht, dass Strände, in die Flüsse münden, meist – also nicht immer (!) – etwas flacher verlaufen, mit dem Nachteil jedoch, dass es dann eher mehrere Reihen von Brechern („**Brecherketten**“) gibt, die dann jeweils Kette für Kette einzeln zu durchfahren sind. Gefährlich werden jedoch solche Flussmündungen dann, wenn sich dort am Eingang zur offenen See Sedimente absetzen, die Untiefen entstehen lassen, wo sich dann **Grundseen** mit all ihren Variationen auftürmen können. Vergleichbar kritisch wird es auch bei Stränden, denen Untiefen vorgelagert sind.
- den lokalen Strömungsverhältnissen: Die Brandung läuft stets im 90° Winkel, d.h. direkt auf den Strand. Das Wasser, das sie an den Strand transportiert, staut sich dort nicht auf, sondern muss irgendwie wieder ablaufen. Wenn es in die gleiche Richtung – also im 90° Winkel - wieder abläuft, ist das okay. Beim Starten nimmt ein ablaufendes Wasser mit, sofern man im richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort ist. Und beim Anlanden trägt ein auflaufendes Wasser hoch auf den Strand, sofern man im richtigen Moment anlandet. Läuft das Wasser jedoch seitwärts ab (sog. „**Brandungsstrom**“), dann könnte das einem Probleme bereiten, und zwar beim Starten mehr als beim Anlanden; denn bevor man richtig starten kann, wird das Seekajak vom Strom seitwärts mitgenommen.
- dem Ausmaß des Landschafts (= Wind- & Wellenschutz), den eine Bucht wenigstens an seinen Rändern bietet, d.h. ein Sandstrand zum Anlanden reicht allein nicht aus. Vielmehr muss er wie eine Bucht geformt sein, dessen eine Seite wenigstens so exponiert ins Meer hinaus reicht, dass sie einem Teil des Strandes Schutz vor der Dünung bietet. - Wer Freyas Fahrtenverlauf auf **Google Earth** verfolgt, wird deutlich erkennen, dass sie sich stets solche sandige Buchten mit Fels-/Landnasen als Anlandestelle (und einer Flussmündung als wünschenswerte Zugabe) aussucht. Aber eine Anti-Dumper-Garantie liefert solch ein Landvorsprung nicht. Deshalb erlebte Freya schon häufiger, dass die Dünung einfach um die Fels-/Landnase herum läuft und auch den letzten Winkel der Bucht mit Dumpers „versorgt“.

Diese praktisch ungeschützte Pazifikküste ist daher voller Überraschungen. Zweimal wurde hierüber schon berichtet, und zwar als sie:

- an ihrem **222. Fahrtentag** beim Anlanden fünf Brandungsketten durchqueren musste und dabei kenterte und trotz Rolle schlussendlich aussteigen musste (s. Info vom 07.04.12);
- an ihrem **227./228. Fahrtentag** mangels sicherer Anlandemöglichkeiten 24:30 Std. unterwegs war und dann nach 126 km Paddeln am vorher ausgewählten Landeplatz mit Dumper-Bedingungen konfrontiert wurde, die sie nur deshalb meistern konnte, weil sie ein Fischerboot „per Anhalter“ mit an Land und 2 Tage später wieder hinaus aufs Meer nahm: (s. Info vom 13.04.12).

Des Brandungspaddlers Startprobleme

Nun bekam Freya an ihrem **238. Fahrtentag** wieder mal Probleme mit der Brandung, die sie natürlich meisterte, aber es dauerte halt ein wenig, bis sie endlich durch die Brandung hindurch kam:

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/24/mon-2304-2012-day-238/>

Sie hatte an diesem **238. Fahrtentag** eigentlich nicht viel vor. Von Punta Achira aus sollte es bis zur 39,1 km entfernten Bucht Rio Chovellén gehen. Um 8.30 Uhr wollte sie starten ... und 8:30 h später landete sie auch wie geplant an. Aber der Start war kein „Sonntagsspaziergang“ ... trotz vieler – zu vieler (?) – helfender Hände, sondern eher ein „Gewitterschauer-marsch“:

- Freya setzte sich im Flachen in ihr Seekajak und wartete darauf, dass sich die Brandung kurzzeitig etwas legte; denn nicht nur jede „**7. Welle**“ ist besonders hoch, sondern auch jede 7. Welle kann auch besonders niedrig sein. Wenn sie meinte, dass jetzt die Brandung etwas schwächer war, versuchte sie per „**Robbenstart**“ ihr Seekajak mit „**Anschubhilfe**“ Dritter zu beschleunigen.
- Aber zweimal war alles vergebens. Die Brandung lief stets stärker als erwartet auf, überspülte Freya, trieb sie samt ihrem Boot quer und der **Brandungsstrom** nahm sie anschließend dann seitwärts mit. Einmal rumpelte sie dabei sogar über den einzigen Felsen, der sich dort in Strandnähe befand. Zum Glück war er mit Algen abgepolstert.
- Nach jedem solcher Startversuche musste sie dann wieder aussteigen, ihr Boot aus dem Wasser hoch auf den trockenen Strand ziehen, und zwar außer Reichweite der berühmten 7. Welle, und dann das Wasser-Sand-Gemisch aus der Sitzluke lenzen. Letzteres klappte ganz gut mit ihrem in sich geschlossenem Schutzhelm und – zum großen Erstaunen der Zuschauer – mit ihrer elektrischen Lenzpumpe.
- Einmal wurde es für sie richtig gefährlich. Als sie ihr Boot aus dem seitwärts abfließenden **Brandungsstrom** ziehen wollte, stand sie zwischen Boot und Strand, sodass der nächste anrollende Brecher ihr Boot über sie spülte. Zum Glück fiel sie vorher hin; denn manch anderer, der dabei „standhaft“ blieb, hat sich bei einer solchen Situation schon das Bein gebrochen!

Irgendwann gelang es ihr jedoch, die Brandung zu durchfahren. Und da dieser Brandung keine weiteren Brandungsketten vorgelagert waren, konnte sie nun beginnen, Strecke zu paddeln.

Der Rest dieses **238. Fahrtentages** lief dann wie gehabt ab. Um 17.00 Uhr landete sie am Rio Chovellén an. Die Brandung wartete schon auf sie.

Übrigens, dass manchmal das Starten durch die Brandung nur mit Hilfe Dritter möglich ist, verdeutlicht recht anschaulich die folgende Fotoserie, die einst von Freya bei ihrer Umrundung der Südinself von Neuseeland (2007/08) geschossen wurde:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043251759197010> (4 Fotos in Folge)

Freya's Taktik beim Anlanden durch die Brandung

... und wie ging es weiter mit Freya? Nun, schon am nächsten Tag, den **239. Fahrtentag**, beschrieb sie recht anschaulich, wie sie nach der 35,1 km langen und 7:35 Std. dauernden Tagesetappe bei Brandungsbedingungen kontrolliert anlandete:

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/25/tue-2404-2012-day-239/>

1. Zunächst beobachtet sie die über GOOGLE EARTH ausgesuchte und für gut befundene Bucht mit Sandstrand von Cabo Carranza und hält Ausschau nach etwaigen Gewässerschwierigkeiten und Felshindernissen, was jedoch vom Wasser aus nicht so leicht möglich ist wie vom Strand.
2. Dann sucht sie jenen Strandabschnitt aus, wo die Brandung nicht so kritisch sein könnte. Problematisch sind dabei Strände, die sehr steil sind (=> „**Dumper“-Gefahr**), bzw. bei denen die auflaufende Brandungswelle nicht geradeaus zurück ins Meer läuft, sondern seitwärts abdriftet („**Brandungsstrom**“). Letzteres ist deshalb kritisch, weil gleich nach dem Anlanden die Strömung das Seekajak schneller seitwärts mitnimmt, als man aussteigen und zum Bug seines Bootes laufen kann, um es am Toggle aus dem Nassen ins Trockene zu ziehen. - Letzteres ist insbesondere aber beim Starten am nächsten Tag problematisch; denn kaum dass man das Seekajak ins Flache bugsiert, hin zur anrauschenden Brandung ausgerichtet, in der Sitzluke Platz genommen und die Spritzdecke geschlossen hat, um dann ins Tiefe zu robben, nimmt das seitwärts ablaufende Wasser der Brandung das Boot seitwärts mit und legt es quer zu den Brechern, was einen neuen Startversuch erforderlich macht!
3. Nachdem Freya einen solchen Strandabschnitt ohne Seitwärtsströmung gefunden hat, auch wenn dort die Brandung höher aufläuft, waaaaaartet sie geduuuuldig, bis endlich für einen kurzen Moment hinter ihr keine Dünungswelle anrollt und aufsteilt.
4. Dabei muss sie darauf achten, dass nicht hinter ihr eine besonders hohe Dünungswelle (die sog. „**7. Welle**“) anrollt und u.U. schon hinter ihr bricht und sie dann unvorbereitet mitnimmt und unkontrolliert auf den Strand spült. D.h. ab & an muss sie immer mal wieder ihre Warteposition rückwärts paddelnd nach hinten weg vom Strand verlegen.
5. Schließlich ist es so weit. Hinter ihr rollt gerade keine Dünung heran. Sie nutzt die Chance und landet an, bevor kurz danach der nächste Brecher anrauscht, aufsteilt, bricht, große Teile des Strandes überspült und alles mit zurück ins Meer nimmt, was nicht angebunden ist.

An Ihrem **242. Fahrtentag** musste sie nochmals einen „Anlandeproblem“ alleine lösen. Sie beschreibt sehr anschaulich, wie sie dabei vorging:

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/28/fri-2704-2012-day-242/>

1. Aussuchen des Strandabschnitts mit den niedrigsten bzw. wenigsten Brechern. Sie entschied sich für einen Bereich, wo sich nur eine einzige Brecherreihe bildet. Leider waren dafür die dort sich auftürmenden Brecher etwas größer.
2. Dann ging sie auf „Warteposition“, d.h. sie wartete kurz vor der Brecherreihe darauf, bis ein Brecher nicht ganz so hoch auflief, wobei sie stets nach hinten Ausschau hielt, ob nicht vielleicht doch ein größere Brecher schon hinter ihr brechen und sie dann unkontrolliert mitspülen könnte.
3. Als dann eine etwas kleinere Welle unter ihr durchlief und dann brach, beschleunigte Freya ihr Seekajak so, dass sie in den Schaum des Brechers geriet und mitgenommen wurde, hoffend, dass der nächste ihre folgende Brecher hinter ihr und nicht über ihr brach.

Wenn's nicht geht, dann geht's halt nicht!

Ja, irgendwann ist die Brandung zu mächtig. Das Starten bzw. Anlanden mit einem Seekajak ist dann einfach zu riskant, praktisch unmöglich. Freya hat das akzeptiert. Sie riskiert aus unserer Sicht vieles, aber nicht ihr Leben. Die freundlichen Fischersleute von Chile stehen ihr dabei mit Tat zur Seite. Sie bieten ihr immer mal wieder eine „Taxifahrt“ hinein durch die Brandung zum Land bzw. hinaus durch die Brandung aufs offene Meer an. Im Hintergrund steht die Navy, die wohl die Kontakte zu diesen Locals hält.

~~~~~

Übrigens, Freya ist noch etwa 8 Paddeltage von Valparaiso entfernt, ihrem Ziel der ersten Etappe rund Südamerika. Wenn Wind & Dünung mitspielen, schätzt sie wohl, am 2. Mai 2012, ihrem **247. Fahrtentag** anzulanden!?! Insgesamt hat sie dann in 168 Paddeltagen ca. 7.600 km zurückgelegt.

**Text:** U.Beier

-----

16.04.2012 **Ostgrönland** (Revier/Ausland)

Es muss nicht immer West-Grönland sein!

Auf SPIEGEL-ONLINE gibt es einen Beitrag von **Norbert Eisele-Hein** über

### **Paddeln in Ostgrönland: Gefangen im Eis-Labyrinth**

Geflogen wurde bis Kulusuk. Anschließend ging es im Rahmen einer kommerziellen Tour mit Motorbooten in die gewünscht Region um Tasiilaq und dann mit PE-Kajaks in den Ikavarti-saq Fjord nach Tiniteqilaq und weiter über den Sermilik-Fjord zum Stoklund Fjord, Hundefjord, Johan-Petersen-Fjord und Kong-Oscar-Fjord.

Dazu gibt es die typisch atemberaubende Fotos von grönländischen Motiven bei ungewöhnlichen Lichtverhältnissen.

**Link:** <http://www.spiegel.de/reise/fernweh/0,1518,827441,00.html>

-----

14.04.2012 **Zeltmöglichkeit auf Hallig Oland** (Revier/Inland)

Im nordfriesischen Wattenmeer gibt es seit Jahren für Küstenkanuwanderinnen und -wanderer Zeltmöglichkeiten auf der:

- **Hallig Hooge**, und zwar in Form einer DKV-Kanustation im Seglerhafen beim „Hallig Segel Club“ (HSC) – [www.hsc-hooge.de/anfahrt](http://www.hsc-hooge.de/anfahrt)
- **Hallig Langeness**, und zwar in Form einer DKV-Kanustation nahe des im Südwesten der Hallig gelegenen Fähranlegers zwischen Rixwarft und der Warft des Gasthofs Hilligenley (Anmeldung beim Gasthof) – [www.langeness.de/hilligenley.phtml](http://www.langeness.de/hilligenley.phtml)
- **Hallig Oland**, und zwar bislang inoffiziell auf dem Gelände des im Südwesten der Hallig liegenden kleinen Hafens - [www.langeness.de/oland-6.phtml](http://www.langeness.de/oland-6.phtml)

Die immer häufiger werdende Nutzung des Hafengeländes von Hallig Oland und die damit verbundenen vielen Anfragen von Kanutinnen und Kanuten haben u.a. auch auf Initiative von **Eckehard Schirmer** (LKV-Schleswig-Holstein) und dem Hallig-Bürgermeister **Hans-Friedrich Nissen** die Gemeinde Hallig Langeness und Oland dazu veranlasst, auf Widerruf auf Hallig Oland eine „Kanustation“ zu dulden. Die Nutzung ihres Geländes im Hafen von

Oland als Zeltmöglichkeit für Kanutinnen und Kanuten ist unter Beachtung der folgenden Auflagen auch weiterhin erlaubt:

1. Anlanden und Zelten erfolgt auf der Westseite des Hafens im Außendeichbereich.
2. Bitte die sanitären Anlagen innerhalb der Warft benutzen. Müll nur in die dafür vorgesehenen Behälter entsorgen.
3. In der Brutzeit bitte genügend Abstand zu den Gelegen der Vögel einhalten.
4. Bitte befestigte Wege benutzen und nicht quer über die Wiesen laufen.
5. Ein ausgewiesener „Kanuplatz“ ist kein „Campingplatz“ und sollte nicht länger als 2 Tage genutzt werden.
6. Die Höchstgrenze beträgt 10 – 15 Zelte.
7. Ansprechpartnerin auf Hallig Oland sind **Angelika Kühn** (Haus-Nr.10: rotes Haus am Leuchtturm, Tel. 0175-2757936) sowie **Claudia Nommensen** (Haus-Nr.6). Bei ihnen ist die Übernachtungsgebühr in Höhe von 5,- Euro pro Person und Nacht zu entrichten.

Es ist zu wünschen, dass alle Kanutinnen und Kanuten diese Auflagen erfüllen werden. Nur dann können wir hoffen, dass uns dieser natürliche Platz abgeschieden im Deichvorgelände (mit Wasseranschluss und Müllentsorgung im Hafen sowie WC-Anschluss auf der nahen Warft) möglichst lange erhalten bleibt. Last not least möchte ich auch dem ortsansässigen Küstenkanuwanderer **Frank Steinauer** für seine Anregungen und Ratschläge in dieser Angelegenheit danken.

**Text:** U.Beier

-----

### 13.04.2012 **Nachtfahrt: Hohe Dünung macht Anlanden unmöglich –Freyas 227./228. Fahrtentag** (Revier/Ausland)

Freya's **227. Fahrtentag** begann schwachwindig, wellig, regnerisch, vor allem aber neblig, und endete mit schwachwindig, wellig, regnerisch & diesig. Erst zwang der Nebel, der über der Bahia Nihue lag, zu einem Spätstart (11.20 Uhr) und später machte die Dünung ein Anlanden unmöglich. Es blieb ihr also nichts anderes übrig, als das dritte Mal während ihrer Südamerikaumrundung die Nacht „durchzumachen“, d.h. weiter zu paddeln bis zum 135 km entfernt liegenden Fischerort Quidico.

#### **Mit Starthilfe durch die Brandung**

Bis zum nächsten Tag sollte die Dünung max. 2 m betragen, dann aber für 3 Tage wieder auf über 4 m ansteigen. Wenn sie jetzt nicht aufs Wasser ging, bedeutet das u.U., in der Bahia Nihue 5 Tage lang zu pausieren. Ein Local gab ihr Starthilfe durch die Dumper. Dann paddelte sie los, ohne zunächst zu ahnen, dass es dieses Mal wieder eine Tag-und-Nacht-und-Tag-Fahrt werden würde. Aber die Dünung nahm zu und die Küste war die nächsten hundert Kilometer ungeschützt der Brandung ausgesetzt.

Recht bald wurde ihr unterwegs bewusst, dass sie an diesem Tag etwas unvorbereitet gestartet war. Sie hatte wohl genug Trinkwasser und Äpfel griffbereit verstaut. Es fehlte ihr aber eine Jacke, die sie über ihren Trockki ziehen könnte, sofern es die nächste Nacht kälter werden würde. Notfalls müsste sie halt unterwegs auf dem Wasser ihre Sitzluke verlassen, vorsichtig aufs Vorderdeck krabbeln, den Buglukendeckel öffnen und dort den ganz oben verstauten Kälte-/Wind- & Windschutz herauskramen, bevor sie dann wieder retour zur Sitzluke robbte!?

#### **Abenddämmerung**

Ansonsten war sie guten Mutes, Nachtfahrten waren doch nichts Neues für sie. Lediglich das ewige Donnern & Grollen der an der Küste anbrandenden Dünung nervte und veranlasste sie, in etwas weiterem Abstand vom Spülsaum zu paddeln. Um 19.30 Uhr war Sonnenuntergang, da hatte sie 41 km „abgespult“. Das „Licht“ ging aus und es wurde dunkel. Zum Glück leuchteten einige Stunden lang ein paar tausend Sterne am Himmel inkl. 3 Sternschnuppen und ein paar Lampen entlang der Küste wiesen ihr immer mal wieder den Weg über das „bioluminzierende“ Wasser vorbei an Puerto Saavedra.

Der Mond ging am **228. Fahrtentag** um 0.48 Uhr auf. 75 km hatte sie bis dahin auf dem „Tacho“. Es war nahezu windstill. Nur wenn sie ab und an die Dünung herunter surfen konnte, verspürte sie etwas Wind, nämlich Fahrtwind! Es wurde kalt, also Zeit (?) die Feststoffschwimmweste überzuziehen! Sie wurde müde, aber mehr, als für ein paar Sekunden einzunicken, durfte sie sich in Anbetracht der rechts neben ihr von Brechern umspülten, tosenden Felsküste nicht leisten.

### Morgendämmerung

Bei Sonnenaufgang um 8.18 Uhr lagen noch 20 km vor ihr. Freya fuhr an Tirua vorbei, ohne eine geschützte Strandecke zu entdecken. Nach insgesamt 127 km erreichte sie schließlich um 12.10 Uhr in Quidico.

Inmitten von 4-5 m hoher, aufsteilender, aufbäumender, unter ihr durchrauschender Dünung suchte Freya nach einer vor Brechern geschützten Anlandestelle. Vergeblich, überall donnerten die Brecher auf den mit Steinen übersäten Strand.

Da war sie nun über 24 Stunden durchgepaddelt, um an einem Strandabschnitt anzulanden, der laut Google geschützt hinter einer Felsnase lag und nun das: Die Dünung lief einfach um die Landzunge herum, um dann vor dem Strand weiß aufschäumend zu explodieren. Sollte sie es wagen, da durch zu surfen, wie an ihrem 222. Fahrtentag, als es galt, die fünf Brecherketten von Rada Ranu zu überwinden. Gleich die erste ließ sie kentern. Erst im zweiten Versuch gelang die Rolle. Dann rauschte schon die nächste Brecherkette heran und kenterte sie erneut. Über 7 Stunden war sie an jenem Tag ohne Landgang unterwegs gewesen. Knapp 7 Stunden davon war sie seekrank und kam nicht dazu, Nahrung aufzunehmen. Da ist es kein Wunder, dass sie sich nach der zweiten Kenterung zu schwach fühlte, um erneut hoch zu rollen. Alle ihre Rollfertigkeiten (immerhin beherrscht sie über 30 Varianten der Greenlandrolle) nutzten nichts. Sie musste aussteigen und sich von den Brechern zum Spülsaum hin treiben lassen.

Ja, was sollte sie jetzt vor Quidico, 200-300 m vor ihrem Ziel, tun. Quidico war eine Fischersiedlung, aber wo lag die Anlandestelle der Fischersleute? Sie erinnerte sich an ihre Austra-lienumrundung. An der Westküste paddelte sie damals entlang des ca. 200 km langen und bis zu 250 m hohe Zuytdorp Cliffs. Zwischenstopps wäre damals nur bei „Ententeichbedingungen“ möglich gewesen ... aber es wehte mit 5-6 Bft. in Böen 8 Bft. und die anrollende Dünung tat ihr Übriges, damit ja keiner auf die Idee käme, dort durch die weiß aufgewühlte, tosende See anzulanden. 32,5 Stunden war sie damals non-stopp unterwegs gewesen. Die einzige Anlandemöglichkeit bot damals eine Flussmündung, vor der jedoch besonders viele Untiefen lagen. Wo aber Untiefen sind, da sind bei auflandigem Wind und anrollender Dünung auch Grundseen, und wo Grundseen sind, gibt es Wellen aller Größen- & Gefahrenklassen.

Unsereiner hätte da nicht mehr weiter gewusst, aber auch nicht weiter paddeln können; denn wenn die Kräfte erschöpft sind, ist an eine kontrollierte Weiterfahrt nicht mehr zu denken. Aber Freya wäre nicht Freya, wenn sie solch eine Situation in Not gebracht hätte. „*Ich weiß und kann immer noch weiter ...*“ hat sie mir mal voller Überzeugung anvertraut. In der Zwischenzeit glaube ich das sogar! Dank ihres im Internet zugänglichen Blogs: <http://freyahoffmeister.com/freyas-blog/> hat sie eine große Anhängerschaft „platonischer“

Freunde gewinnen können, die mit fiebern, wie sie tagtäglich sich mit ihrem Seekajak „durchkämpft“. Da ist es dann kein Wunder, wenn sich plötzlich in einer brenzligen Situation einer ihrer „Anhänger“ als ihr „Schutzengel“ erweist. Das passierte auch am Ende des Zuytdorp Cliffs; denn auf einmal tauchte doch ein Local mit einem Surfski vor ihr auf und führte sie durch die Dumpers & Kaventsmänner ans sichere Land!

### **Götterdämmerung**

Vielleicht könnte sie ja per UKW-Sprechfunk ein paar einheimische Fischer um Rat fragen. Als sie ihr Funkgerät herausholte preschte plötzlich ein kleines offenes Fischerboot mit voller Fahrt und großen Luftsprüngen (!! ) durch und über die Dünung auf sie zu. Drei junge B-Engel, wahre Teufelskerle, fühlten sich in der hoch auftürmenden, als Brecher endenden Dünung wie zu Hause. Die Navy hatte sie alarmiert und Freya's Ankunft angekündigt inkl. ihren - eigentlich nur beim Anblick der Sternschnuppen geäußerten - Wunsch, durch die Dünung ans sichere Land eskortiert zu werden. Nun gingen sie längsseit, nahmen erst Freya an Bord und dann nach einigen Problemen auch ihr schweres Seekajak, obwohl das Fischerboot nur wenig länger war als Freyas Boot und kaum mehr Freibord hatte, und motorten mit viel Fingerspitzengefühl im Gleichschritt mit der Dünung, sich stets zwischen zwei Brechern haltend, zurück in eine etwas geschützter gelegene Bucht.

Am Strand standen an die 15 Leute, die nur darauf warteten, ihr Seekajak aus dem Wasser zu holen und hinauf ins Trockene zu tragen. Ja, alle Leute waren happy .... und Freya natürlich auch. Ende gut alles gut! Die Strapazen der Non-Stopp-Tag-und-Nacht-Fahrt haben sich doch noch für sie gelohnt .... zumal die Locals ihr eine heiße Dusche inkl. Wäschewasch-Service anboten. Dann kehrte sie todmüde in ihr Zelt zurück, das sie am Strand zwischen Sonnenschirmen aufgebaut hatte. Aber Schlaf fand sie kaum; denn zum einen knallte die Sonne brennend heiß auf ihr - von keinem Tarp geschütztes - Zelt und zum anderen kamen immer mal wieder Leute vorbei, die sie sprechen wollten. Schließlich tauchten zwei deutsch sprechende „Engel“ namens **Gina & Cecilia** auf, die Freya einluden, in ihrem Haus zu übernachten.

### **Nach der Landung ist vor dem Start**

Am **229. Fahrtentag** legte Freya erst mal eine 44stündige Zwangspause ein, um ihre Kräfte zu regenerieren. Ob weitere Ruhetage folgen werden, hing von der anrollenden Dünung ab, denn die nun folgenden drei Tagesetappen bis zu ihrem nächsten großen Ziel Talcaguano, werden sie erneut besonders fordern. An allen drei Tagen könnte sie mit großer Wahrscheinlichkeit sicher anlanden. Aber die erste Etappe bis Lebu wäre ca. 75 km lang – was bedeuten würde, dass sie entweder im Dunkeln starten oder im Dunkeln anlanden müsste! Bei der zweiten Etappe bis zur Caleta Trana käme sie auf knapp 60 km und bei der dritten bis zur Caleta Plaga Blance nochmals auf etwa 60 km. Aber ihr Ziel wird sie deswegen nicht aus den Augen verlieren:

- **Valparaiso, nur noch ca. 700 Paddelkilometer entfernt.**

Das Ende ihrer ca. 7.650 km langen 1. Rund-Südamerika-Etappe werden wir wohl in der 18. Kalenderwoche erleben (30.4.-6.5.12)!?

Nachtrag: Am **231. Fahrtentag** startete Freya um 8.30 Uhr per „Fischer-Taxi-Boot“ durch die Brandungskette und landete am nächsten Tag kurz nach Mitternacht (0.55 Uhr) im Hafen von Lebu an. 79,3 km hatte sie zurückgelegt, zum Schluss in Begleitung der Navy. Am **232. Fahrtentag** schaffte sie auch die nächste 57 km lange Passage bis Caleta Trana. ... Und am **240. Fahrtentag** hieß es: „Same procedure as Day # 228!“ Freya wollte in die Flussmündung des Rio Maule paddeln und in Constitucion anlanden. Untiefen und die damit einhergehende Grundsee hinderten sie aber an der Durchfahrt. Da sah sie ein Auto der Navy am Ufer entlang fahren. Man erwartete sie wohl schon an Land. Sie zückte ihr UKW-Sprechfunkgerät

und bat darum, vom Wasser geholt zu werden. 15 Minuten später sprintete durch die Brandung mehr fliegend als schwimmend ein Fischerboot, ihr „Taxi“, zu ihr hinaus .... und alles lief so ab wie damals vor Quidico!

**Text:** U.Beier

**Wiederabdruck:** KANU-SPORT, Nr. 5/12, S.24-25 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

**Links:**

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/15/thu-1204-2012-day-227/>

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/15/fri-1304-2012-day-228/>

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/17/mon-1704-2012-day-232/>

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/26/wed-2504-2012-day-240/>

**Fotos:**

Fotos: Die Fischersleute von Quidico und ihre Boote:

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5732437871854215218>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5732438455149716034>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731651806541274258>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731651784083975650>

Foto: Unterwegs (Punta Puga)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage7Chile4#5731644543568360258>

+++++

Fotos: Schnappschüsse (Porträts)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage5Chile2#5703927779625571026>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage3Argentina3#5680903705338870866>

Foto: Erschöpft, ausgelaugt und leer (Trockenanzug)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage2Argentina2#5663786526993132546>

Foto: Solo unterwegs

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage4Chile1#5696565534473949650>

Foto: Steilküste bei Ententeichbedingungen

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage3Argentina3#5696503598117505490>

Fotoserie: Immer wieder dasselbe: Ab durch die Brandung mit Hilfe Dritter möglich! (z.B. Neuseeland)

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/FreyaPaddlingASelectionFromTheOtherAlbums#5605043251759197010>

-----  
10.04.2012 **XTRA (505x57cm; ca. 321 Lit. Vol.) von Tiderace (GB)** (Ausrüstung)

Im US-amerikanischen SEA KAYAKER ist nach dem

- XPLORE (getestet im Juni 2011),
- XCITE (getestet im April 2011),
- XTREME (getestet im Oktober 2011)

nun auch das nächste Seekajak des britischen Herstellers TIDERACE:

- XTRA (getestet im April 2012)

einem Test unterzogen worden.

**Lt. TIDERACE soll der XTRA geeignet sein für Leute ab 173 cm, die zwischen 77 kg und 100 kg wiegen und es vorziehen, mit ihrem Seekajak in der Brandung oder in Tidlraces zu „spielen“.**

Im SEA KAYAKER findet man Infos über diverse **technische Daten** einer großen Vielzahl von Seekajaks, wie z.B. über:

- **Wasserwiderstand** in Abhängigkeit von der Beladung und der Geschwindigkeit,
- **Wasserlinienlänge** in Abhängigkeit von der Beladung,
- **Schwerpunkt** („Center of buoyancy / % of length from bow“)
- sowie über das **aufrechtende Moment** in Abhängigkeit von der Beladung.

Diese technischen Daten sind **objektiv, neutral & reproduzierbar**, aber bilden die Wirklichkeit nicht immer zu 100 % ab. Sie werden beim SEA KAYAKER per Computersimulation ermittelt und können mit Ausnahme der Wasserwiderstandswerte auch im Internet abgerufen werden: [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com) >Articles >Kayak Reviews

Möchte man etwas über das **Geschwindigkeitspotenzial** der 4 Seekajaks erfahren, muss man die Wasserwiderstandswerte miteinander vergleichen (s. Übersicht):

- Bei 4 kn (= 7,4 km/h) sind die Unterschiede zwischen den 4 Seekajaks minimal:  
→ 1,63 kg bei XPLORE und XCITE, 1,65 kg bei XTREME und 1,66 kg bei XTRA
- Ab 5 kn (= 9,3 km/h), insbesondere aber ab 6 kn (= 11,1 km/h) sind die Unterschiede jedoch „geschwindigkeitsentscheidend“:  
→ 6,24 kg bei XPLORE; 6,63 kg bei XCITE, 6,83 kg XTRA sowie 7,05 kg bei XTREME:  
D.h. das kürzere und mit mehr Kielsprung ausgestattete „Playboat“ XTREME ist dann merklich langsamer und der längere und schmalere „Cruiser“ XPLORE merklich schneller, aber nicht so schnell, wie die wirklich schnellen Konkurrenz-Modelle von CURRENT DESIGNS, TAHE und EPIC:  
→ 5,32 kg bei EXTREME, 4,92 kg bei BAIDARKA und 4,66 kg bei 18X SPORT.

Über die **Manövrierbarkeit** bzw. **Seegangstüchtigkeit** (?) (aber auch über das Geschwindigkeitspotenzial (!)) kann man demgegenüber etwas erfahren, wenn man die Daten über den Schwerpunkt („Center of buoyancy / % of length from bow“) miteinander vergleicht (s. Tab.):

- Beim XPLORE liegt er mit 46,52% am weitesten vorne, beim EXTRA mit 49% ausgeglichen in der Mitte und beim XTREME mit 55,65% am weitesten hinten!  
D.h. der XTREME hat das Zeug dazu, am wenigsten zu bohren (dafür aber am meisten zu „saugen“). Übrigens, von allen bislang vom SEA KAYAKER getesteten Seekajaks weist der XTREME den höchsten Wert auf, selbst höher als beim ETAIN (= 54,15%) und DELPHIN 155 (= 51,58%).

## Übersicht: Technische Daten lt. SEA KAYAKER (2012)

Zum Vergleich die Daten eines Renn-Seekajaks: (\* Wasserlinienlänge)

RAPIER 20 (607/598\*x45cm; ca. 337 Liter Vol.) – Valley (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 2,64 kg** / 6 kn = 4,12 kg

=> Schwerpunkt: 50,80 % (fast mittig)

+++++

XPLORE (547/478\*x53cm; ca. 326 Liter Vol.) - Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,43 kg / 6 kn = 6,24 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,7 Nm bei 25°

=> Schwerpunkt: 46,52 % (deutlich „buglastig“)

XCITE (530/455\*x55 cm; ca. 310 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,63 kg / 5 kn = 3,67 kg / 6 kn = 6,63 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 23,1 Nm bei 25°

=> Schwerpunkt: 49,42 % (fast mittig)

XTRA (505/433\*x57cm; ca. 321 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / **5 kn = 3,93 kg** / 6 kn = 6,83 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 23°

=> Schwerpunkt: 49 % (fast mittig)

XTREME (516/443\*x55cm; ca. 335 Liter Vol.) – Tiderace (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,96 kg** / 6 kn = 7,05 kg

=> max. aufrichtendes Moment bei 113 kg Last = 20,3 Nm bei 25°

=> Schwerpunkt: 55,65 % (deutlich „hecklastig“)

+++++

Zum Vergleich die Daten von Seekajaks mit Bestwerten in der jeweiligen Geschwindigkeitsstufe:

EXTREME (577/510\*x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN):

Wasserwiderstand bei: **4 kn = 1,59 kg** / **5 kn = 2,93 kg** / 6 kn = 5,32 kg

BAIDARKA (547/533\*x55cm; ca. 360 Liter Vol.) – Tahe Kayaks (Estland):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,66 kg / **5 kn = 2,83 kg** / 6 kn = 4,92 kg

=> Schwerpunkt: 52,53 % (leicht „hecklastig“)

18X SPORT (549/540\*x56 cm; 369 Liter) – Epic (USA):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,76 kg / **5 kn = 2,85 kg** / **6 kn = 4,66 kg**

=> Schwerpunkt: 50,40 % (mittig)

+++++

Zum Vergleich die Daten von zwei Seekajaks, die in Konkurrenz zum XTRA und XTREME sehen:

DELPHIN 155 (479/441\*x58cm; ca. 322 Liter Vol.) – P&H (GB):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,65 kg / **5 kn = 3,88 kg** / 6 kn = 7,09 kg

=> Schwerpunkt: 51,58 % (leicht „hecklastig“)

**ETAİN (534/458\*x55cm; ca. 362 Liter Vol.) – Valley (GB):**

**Wasserwiderstand bei:** 4 kn = 1,68 kg / **5 kn = 3,58 kg** / 6 kn = 6,45 kg

=> Schwerpunkt: 54,15 % (deutlich „hecklastig“)

+++++

Zum Vergleich die Daten des wahrscheinlich in Deutschland am meisten verkauften Seekajaks:

-----  
SEAYAK (PE) (485/434\*x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D):

Wasserwiderstand bei: 4 kn = 1,87 kg / **5 kn = 3,95 kg** / 6 kn = 6,99 kg  
-----

**Drei Testfahrerurteile:**

Daneben lässt SEA KAYAKER zusätzlich jedes Seekajak von 3 Kanuten testen

DG (188 cm / 84 kg):

Tagestour mit 7 kg Gepäck / bis 4 Bft. Wind / bis 30 cm Welle;

MN (183 cm / 100 kg):

Tagestour ohne Gepäck / bis 6 Bft. Wind / bis 122 cm Welle;

SD (196 cm / 104 kg):

Tagestour mit 14 kg Gepäck / bis 4 Bft. Wind / bis 182 cm Dünung.

und veröffentlicht deren **subjektive** Beurteilungen. Diese Urteile liefern Infos über die praktischen Eigenschaften eines Seekajaks. Im Folgenden will ich ein paar Eigenschaften des EXTRA aufzählen, die ich für erwähnenswert halte:

Sitzluke (77x42 cm): DG = Rückengurt zu niedrig; MN = genügend Platz für Füße Gr. 13; Rückengurt zu niedrig; SD = etwas eng;

Rettungshalteleine: DG = zu straff gespannt;

Skeg: DG+SD = Skeg kommt von alleine heraus;

Anfangsstabilität: DG = gut; MN = gut, auch bei rauer See; SD = sehr stabil auch bei rauer See.

Endstabilität: exzellent; gut, aber leicht zu kanten; stark, aber schwer zu kanten, keine Kentergefahr beim Kanten; selbst bei schwerem Seegang und Strom war kein Stützen erforderlich!

Geradeauslauf: MN + SD + DG = gut; MN = bei Flachwasser + Wind Neigung zur Luvgerigkeit; völlige herausgelassene Skeg führt zur kontrollierten Leegierigkeit;

Manövrierbarkeit: gut;

Geschwindigkeit: DG = max. 5,5 kn, Tourengeschwindigkeit 4 kn;

Surfen: MN = gut zu surfen; der Bug bohrt auch bei 120 cm Welle; SD = mit Kanten konnte wieder auf dem Kamm der Surfwelle zurück gesteuert werden;

Rollen: SD + MN = gut;

Rettung: DG = keine Probleme beim Unterwasser-Ausstieg, SD = musste beim nassen Ausstieg konzentriert ein Bein nach dem anderen aus der Sitzluke holen; SD + MN = Rückengurt stört beim Wiedereinstieg;

Cruising (Gepäckfahrten): (Lt. Hersteller = Bug-Gepäckraumvolumen: 75 Liter; Heck-Gepäckraumvolumen: 48+75 Liter); Die Gepäcklukendeckel sind dicht.

**Zusammenfassung:** U.Beier

**Quelle:** SEA KAYAKER, Nr. April 2012, S.13-15 – [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

**Link:** [www.tideraceseekayaks.co.uk](http://www.tideraceseekayaks.co.uk)

**Link** zu älteren Berichten über die Seekajaks von TIDERACE:

→ [www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/110909.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/110909.html)

-----

### 07.04.2004 **Kotzen, kämpfen, kentern, kapitulieren: Freya's 222. Fahrtentag** (Revier/Ausland)

Ja, auch der beste Seakayaker und natürlich auch die beste Seakayakerin ist dagegen nicht gefeit, seekrank zu werden, zu kentern und aussteigen zu müssen. Zumindest **Freya Hoffmeister** hat das alles zusammen an einem einzigen Tag, an ihrem 222. Fahrtentag, erlebt:

Sie startete Oster-Samstag eine halbe Stunde nach Sonnenaufgang, so um 8.45 Uhr. Frühstück wollte sie draußen unterwegs auf dem Wasser. Als es Zeit gewesen wäre, etwas zu essen, war sie jedoch in der 4 Meter hohen Düne schon seekrank und somit auch appetitlos geworden. Die Folge: Sie musste immer mal wieder erfolglos würgen, ohne dabei eine gewisse Erleichterung zu verspüren.

Nachdem sie über 30 km schon zurückgelegt hatte, entschloss Sie sich um kurz nach 15 Uhr dazu, an der nächst möglichen Stelle, nämlich Rada Ranu-Beach, anzulanden. Gedacht, gesucht, getan. Es galt jedoch fünf Brandungsketten zu überwinden. Zuvor machte sie sich dafür bereit: Life-Line und Paddelsicherungsleine lösen, Schwimmweste und Schutzhelm anziehen sowie Steuerfinne halb hochziehen. Dann wurde sie auch schon von der ersten Brecherreihe mitgenommen und umgeschmissen. Erst der zweite Rollversuch klappte. Sie war okay, jedoch gab es Probleme mit dem Steuerblatt: Es stand auf Kurve und ließ sich nicht wieder zurückstellen. Da kam schon die zweite Brecherreihe. Sie kenterte erneut und fühlte sich plötzlich zu schwach, um zu rollen! Alle ihre Rollfertigkeiten (immerhin beherrscht sie über 30 Varianten der Greenlandrolle) nutzten nichts. Sie musste aussteigen und sich zu Fuß zum Spülsaum vorkämpfen... genau vor den Augen von vier zufällig vorbei kommenden Zuschauern!

Wer den Originaltext dazu lesen möchte, der möge ihren Blog-Eintrag vom 222. Fahrtentag (7.4.12) aufrufen:

<http://freyahoffmeister.com/2012/04/08/sat-0704-2012-day-222/>

**Text:** U.Beier

-----

### 06.04.2012 **Rollen, Greenlandrolling, Eskimotieren ... Inuitieren** (Ausbildung)

Na, wenn man sich das folgende Video anschaut, dann müsste man eigentlich Lust darauf bekommen, dieses Jahr endlich die 360°-Drehung um die Längsachse seines Seekajaks zu erlernen, zu perfektionieren, zu vervollkommen, und zwar nicht nur drinnen im Hallenbad bzw. draußen auf dem Ententeich, sondern auch mitten in der Brandung. Dabei kann man ruhig ganz klein anfangen, erst einmal eine Variante zu lernen (z.B. „Bauernrolle“, C/C-Rolle, Bogenschlagrolle):

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

Es handelt sich wohl um ein Werbe-Video, aber in Anbetracht dessen, dass manche Buchbesprechung nichts anders als eine Copy des Klappentextes im Stile von K.T.G. sind, sollt das hier akzeptabel sein. Das Video spricht für sich ... und es wirbt nicht nur für eine britische DVD, sondern es macht Werbung für des Küstenskanuwanderers wichtigste Rettungstechnik.

**Text:** U.B.

-----

### 03.04.2012 **Seekartensymbolik** (Ausbildung)

In der YACHT berichtet **L.Johannsen** in dem Beitrag:

#### **„Zeichen-Sprache“**

über die Unzahl von Infos, die wir einer Seekarte entnehmen können. Immerhin gibt es dazu eine extra Broschüre, nämlich die

#### **„Internationale Kartenserie Karte 1“**

#### **Zeichen Abkürzungen, Begriff in amtlichen deutschen Seekarten**

103 Seiten, 6. Ausgabe 2008

Diese „Karte 1“ gibt Auskunft über „sämtliche in internationalen sowie nationalen Papierseekarten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) verwendeten Zeichen und Abkürzungen.“ Sie enthält Infos z.B. über:

- Allgemeines (z.B. Karten-Nr., Kartenrand, Entfernungen, Missweisungen)
- Topographie (z.B. natürliche Formen, Bauten, Landmarken, Häfen)
- Hydrographie (z.B. Strömungen, Tiefen, Grundbezeichnungen, Felsen, Hindernisse)
- Navigationshilfen (z.B. Leuchfeuer, Tonnen, Baken, Nebelschallsignale).

L.Johannsen zeigt nun an je einem konkreten Kartenbeispiel anschaulich auf, welche Infos es zur Topographie („Die Landangaben nutzen“), Hydrographie („Der Sache auf den Grund gehen“ und Navigationshilfe („Den richtigen Weg finden“) gibt.

Folgende Randbemerkungen dürften unser Interesse finden:

- „Die Vermessung in dem ... für die Berufsschifffahrt aber unbedeutenden Flachwasserbereich zwischen Küste und 10-Meter-Tiefenlinie ist meist unvollständig.“
- „Sind vereinzelt Untiefen angegeben, insbesondere an felsigen Küsten, so sind sie weiträumig zu umfahren, weil hier weitere Untiefen liegen können, die noch nicht verzeichnet sind.“
- „In strömungsreichen Gewässern sind die Tiefenlinien mit großer Vorsicht zu genießen, weil sie sich oft schon innerhalb einer Saison verändern.“
- „Zu beachten ist auch, dass selbst in tidefreien Gewässern die Tiefenangaben aufgrund natürlicher Einflüsse schwanken.“

**Quelle:** YACHT, Nr. 7/12, S.48-51 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

-----

### 02.04.2012 **Freya's Endspurt (216. Fahrtentag)** (Geschichte)

Am 30.8.11 war **Freya Hoffmeister** in Buenos Aires zu ihrer ersten von drei Etappen rund Südamerika aufgebrochen. Am 1.1.12, ihrem 125. Fahrtentag, erreichte sie nach 3.854 km das Kap Horn. Anschließend paddelte sie durch das chilenische Fjordland hoch nach Puerto Montt:

<http://freyahoffmeister.com/expeditions/south-america/sa-map-of-daily-legs/>

Insgesamt hat sie dafür 212 Tage gebraucht. 70 % der Zeit, also insgesamt 143 Tage hat sie bislang in ihrem Seekajak gesessen. Irgendwie müssen ja die 6.434 km von Buenos Aires bis Puerto Montt geschafft werden. Durchschnittlich hat Freya je Paddeltag 45 km zurückgelegt und das mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,9 km/h.

Am 31.3.12 hat sie nun Puerto Montt verlassen. „Standesgemäß“ hatte sie dort als „Kieler Mädchen“ (ihr Geburtsort) für 3 Tage im „**Restaurant Kiel**“ als willkommener Gast bei den deutschstämmigen Besitzern übernachtet, um ihre Weiterfahrt zum Zielort dieser 1. Etappe: Valparaiso, genehmigen zu lassen, die Verpflegung zu organisieren, ihre Ausrüstung zu pflegen und ihre Homepage [www.freyahoffmeister.com](http://www.freyahoffmeister.com) bzw. [www.qajaqunderground.com](http://www.qajaqunderground.com) auf dem Laufenden zu halten.

Heute (2.4.12) wird sie wohl an ihrem 216. Fahrtentag die „geschützten“ Gewässer der chilenischen Pazifikküste verlassen und entlang der ungeschützten Pazifikküste paddeln. Dort erwartet sie – wenn sie Pech hat – eine Dünung, die nicht minder gefährlich sein kann, wie die Krokodile, Haie, Seeschlangen und Quallen Australiens. Spätestens dann, wenn diese Dünung in ihrem Lauf vom chilenischen Festland abrupt abgestoppt wird, zeigt sie ihr wahres Gesicht in Form von „fischerhüttenhohen“ Kreuzseen, Grundsee, Kaventsmännern und „Dumpers“. M.E. wird diese noch ca. 1.100 km lange Passage bis nach Valparaiso die – nach Kap Horn – zweite Schüsselstelle ihre Südamerikaumrundung sein. Packt sie diesen letzten Abschnitt, dann dürfte zumindest die Dünung kein Hinderungsgrund mehr dafür sein, dass sie die Umrundung von Südamerika nicht schaffen wird. Netto wird sie für die Strecke noch 25 Tage benötigen, und Brutto? Nun, bislang ist sie an 7 von 10 Tagen gepaddelt. D.h. spätestens am **7. Mai 2012** müsste sie in Valparaiso anlanden. Insgesamt 7.650 km wird sie dann während ihrer etwa 250 Tage dauernden 1. Etappe zurückgelegt haben. Ich wünsche ihr bis dahin stets eine handbreit Luft unterm Kinn!

**Text:** U.Beier  
-----

### 31.03.2012 **Windphänomene & -effekte** (Wetter)

In der YACHT, Nr. 7 v. 2004, stellte **U.Janßen** in dem Beitrag:

#### **„Wissen, woher der Wind weht“**

10 Windeffekte vor. In der YACHT, Nr. 7 v. 2012, befasst sich nun **A.Fritsch** in dem Beitrag:

#### **„Warum es plötzlich weht“**

mit insgesamt 6 Windphänomenen. In den Seewetterberichten werden i.d.R. diese meist lokalen Winderscheinungen nicht erwähnt. Sie weisen i.d.R. nur auf überregionale Winderscheinungen hin, die dadurch entstehen, dass vom Hoch zum Tief (oder ist's umgekehrt?) ein Druckausgleich stattfindet (sog. „Gradientwind“). Lokale Winde können jedoch diesen Wind beeinflussen, sei es, dass sie ihn verstärken, abschwächen oder ablenken. Wer die Seekarte bzw. topographische Karte richtig lesen kann, wird sehr schnell erkennen können, mit welchen Windeffekten gegebenenfalls zu rechnen sind und seine Route, Tagesetappe, Pausen- bzw. Übernachtungsplätze so legen, dass der Wind und der von ihm unweigerlich hervorgerufene Seegang seine Tour nicht gefährdet. Das gilt insbesondere für das Mittelmeerrevier, welche stark von Steilküsten, hohen Bergen und extremen Temperaturunterschieden geprägt wird.

### **1. Thermikeffekte**

Seewind: Er weht tagsüber in Richtung Küste, da das Land sich stärker erwärmt als das Wasser. Über Land steigt die warme Luft aufsteigt. Damit dort am Erdboden kein Vakuum entsteht, strömt vom Meer her kältere Luft nach. Der Seewind beginnt mittags und erreicht ca. 2 Std. nach Sonnenhöchststand sein Maximum. Es handelt sich um eine lokale Winderscheinung, die sich besonders dann bemerkbar macht, wenn ansonsten Windstille vorherr-

schen würde. Von See aus ist dieser Windeffekt allein schon daran zu erkennen, dass sich über Land thermische Wolken (Kumulus) bilden.

Die Stärke des Seewinds ist davon abhängig, wie hoch die Temperaturdifferenz zwischen Land und Wasser ist: Bei 16° C Unterschied weht er mit 2 Bft., bei 28° C mit 5-6 Bft. Er kann dabei 5 – 70 km aufs Meer hinaus reichen. Deshalb ist dieser Windeffekt in der Mittelmeerregion viel deutlicher zu bemerken, als bei uns entlang der Nord- und Ostseeküste. Übrigens, an der Ostsee weht der Seewind bis zu 4 Bft. und kann bis zu 5 – 10 km weit auf die offene See hinaus reichen, im westlichen Mittelmeer bis zu 5 Bft. und in der Ägäis bis zu 6 Bft. D.h. wenn wir im Mittelmeer im Sommer auf Tour gehen, brauchen wir uns nicht zu wundern, wenn die Mittagspause an Land bei Flaute beginnt und eine Stunde später bei „frischem“ Wind (= 5 Bft.) endet. Da der Seewind immer aufländig bläst und da die beliebtesten Paddelpassagen nicht entlang von Sandstränden, sondern Felsküsten führen, geraten die meisten Kanuten dann schnell an ihre persönliche Grenzen. Die 5er Windwelle würden sie ja gerade noch so beherrschen, aber die damit einhergehenden Reflexionswellen lassen dann zusammen mit Grundsee ein Wellentohuwabohu entstehen, der von Kreuzseen, Brechern und Klapotis bestimmt wird. Wer dem entgehen will, sollte zum Sonnenaufgang starten und mittags schon anlanden und seine Tagestour beenden.

Landwind: Er weht nachts in Richtung Meer, da über Land die Luft allmählich stärker abkühlt als über dem Meer, sodass dort die wärmere Luft aufsteigen kann. Damit draußen vor der Küste auf dem Meer kein Vakuum entsteht, strömt vom Land her kältere Luft nach. Dabei lösen sich über Land allmählich die Wolken auf. Es handelt sich ebenfalls um eine lokale Winderscheinung, die sich gerade bei Flautenbedingungen voll entfalten kann.

Da die Temperaturdifferenz des Nachts zwischen Land und Wasser niedriger ist, wird der Landwind im Allgemeinen nur mit 1-3 Bft. wehen.

Thermikeffekt (Verstärkung): Hier weht der überregionale Wind (**„Gradient“-Wind**) mit dem Seewind und verstärkt dadurch dessen Wirkung (z.B. Westwind an der Westküste von Jütland)

Thermikeffekt (Abschwächung): Hier weht der überregionale Wind gegen dem Seewind und wird dadurch abgeschwächt (z.B. Westwind an der Ostküste von Jütland).

Thermikeffekt (Ablenkung): Hier trifft der überregionale Wind seitlich auf den Seewind, was dazu führt, dass beide Winde, nämlich der thermische Seewind und der überregionale **„Gradient“-Wind** (der vom Hoch zum Tief weht) etwas abgelenkt und verstärkt wird (z.B. kann ein Ostwind an der Seeseite der ostfriesischen Inseln durch den eigentlich aus Norden kommenden Seewind so abgelenkt werden, dass beide zusammen aus nordöstlicher Richtung wehen).

## 2. Kapeffekte

Der Kapeffekt ist fast überall dort zu beobachten, wo eine „Landnase“ (Kap, Huk) von der Seite her vom Wind angeblasen wird. Vor dem Scheitelpunkt des Kaps weht es am heftigsten, u.U. bis zu 50% stärker. Je nachdem, wie weit ein Kap aus einer Küstenlinie herausragt, desto größer wird dieser Effekt und umso eher tritt nach dem Kap eine Verwirbelung des Windes, gegebenenfalls mit einer völligen Winddrehung auf (z.B. ein Westwind mit 3 Bft., der auf die Nordspitze von Bornholm weht, wird dort entlang der Felsküste mit 4-5 Bft. vorbei blasen). Die Größe des Bereichs der vielfach im Lee anzutreffende Windverwirbelung ist abhängig von der Höhe des Kaps und kann 30x so lang sein, wie das Kap hoch ist.

Mit Kapeffekten ist stets bei Touren entlang von Felsküsten zu rechnen, denn jeder kleinere Felsvorsprung stellt ein kleines Kap dar. Wenn wir schon vorher mit dem Seegang zu kämpfen haben, werden wir bei der Passage entlang eines Kaps besonders gefordert. Nimm

dann auch noch der **Seewind** zu, dann müssen wir die Seekajaks schon beherrschen. Und wenn außerdem zusätzlich ein Strom entlang der Felsküste führt, muss uns bewusst sein, dass das vor uns liegende Kap nicht nur zur Erhöhung der Windstärke verbunden mit einer Windverwirbelung führt, sondern auch zu einer Erhöhung der Stromgeschwindigkeit verbunden mit einer Stromkabelung! Liegen vor einem Kap noch Untiefen, kommen noch Grundseen dazu.

### 3. Düsen- & Tunneleffekte & Co.

Der Wind wird, wenn er durch zwei eng beieinander liegende Landmassen weht (z.B. Meerenge, Gat; Tal, Schlucht), gestaucht und muss mit erhöhter Geschwindigkeit den Engpass überwinden. Die Zunahme spüren wir im engsten Bereich und danach. Der Wind kann dabei ohne Weiteres um bis zu 3 Bft. zunehmen (z.B. wenn ein westlicher Wind zwischen Korsika und Sardinien durch die Straße von Bonifacio bläst). Je höher links und rechts der Düse die Landschaft aufsteigt, desto stärker wird der Düseneffekt sein.

Ähnliche Effekte (sog. „Tunneleffekte“) treten auch auf, wenn der Wind durch ein Tal bläst. Übrigens, der von den Alpen her ins Tal blasende „Mistral“ und der von den kroatischen Bergen auf die Adria fallende „Bora“ wird durch solche Tunneleffekte zusätzlich verstärkt.

Übrigens, solche Düsen gibt es auch überall dort, wo der Wind zwischen zwei enger zusammen stehenden Inseln bläst, also genau in jenen Revieren, die wir wegen der vielen Inseln bevorzugen (z.B. Kroatien, Griechenland, Türkei, aber auch Kanarische Inseln; skandinavische Schärenküste; west-schottische Küste). Wenn wir aufmerksam sind, können wir jedoch schon von weitem den Düseneffekt erkennen. Dort ist der Seegang nämlich kabbliger und von Schaumkronen geprägt.

Kritisch sind solche Düseneffekte für Küstenkanuwanderer, da sie bei **ablandigem Wind** auftreten, d.h. wir paddeln im Windschutz einer Steilküste entlang und können ganz plötzlich, dort wo die Steilküste z.B. von einem Taleinschnitt unterbrochen wird, vom Düseneffekt, richtiger: Tunneleffekt, überrascht werden.

Wir können jedoch den Düseneffekt auch bei **auflandigem Wind** erleben, Z.B. paddeln wir entlang einer Inselkette. Der auflandige Wind macht uns sehr zu schaffen, weil wir gegen die seitlich einlaufende Windsee und die vom Felsufer reflektierenden Wellen ankämpfen müssen. Da zeigt sich auf der Karte ein Einschnitt, der uns ermöglicht, von der dem Wind ausgesetzten Seite der Insel zu wechseln zur windgeschützten Seite. Diese Passage hindurch zur anderen Inselseite wirkt jedoch für den Wind wie eine Düse. Kurzzeitig wird sich dort folglich der Wind um mindestens 1-2 Bft. erhöhen und Wellen erzeugen, die jetzt nicht nur höher sind, weil der Wind wegen des Düseneffekts stärker geworden ist, sondern die auch deshalb noch höher in diese Passage einlaufen, weil es auch für den Seegang eine Art „Düseneffekt“ gibt, der die See ansteigen und aufsteilen lässt (sog. „**Trichtereffekt**“). Je nach Breite der Passagen werden wir daher auf einer mehr oder weniger langen Strecke mit höherem Seegang zu kämpfen haben, der sich noch weiter erhöhen und steiler auflaufen könnte, wenn durch diese Passage ein Strom hinaus liefe („**Strom-gegen-Wind-Effekt**“). Aber irgendwann hat diese „Effekthascherei“ garantiert ein Ende und dann erwarten uns Gewässerbedingungen, die wir vom „Ententeich“ her kennen, außer es treten auf der Leeseite der Insel „**Fallwindeffekte**“ auf (mehr darüber später!).

### 4. Fallwindeffekte

Wenn ein „Kaltluftpaket“ aus über 1.000 m von den Bergen hinunter in die Täler „fällt“, können „Fallwinde“ entstehen, die über eine ganze Region wehen können. Die in der Adria zu beobachtende „Bora“ ist ein solcher Fallwind. Sie entsteht, wenn kalte Luft aus Nordosten durch die Triest-Ebene oder über die Berge der adriatischen Ostküste aus Ostnordost auf die Adria strömt. Innerhalb einer Stunde kann der Wind von 3 auf 8 Bft. zunehmen (im Golf von

Triest wurden max. knapp 200 km/h gemessen). Das Tückische daran ist, dass die Bora bei Sonnenschein, guter Sicht und konstantem Luftdruck auftreten kann. I.d.R. besteht in Kroatien Bora-Gefahr, wenn der Wind auf Ost dreht und oben auf den über 1000 m hohen Bergkämmen eine beeindruckende „kettenartig“ aufgereichte, „cumulusartig“ strukturierte Wolkendecke liegt. Ähnlich verhält es sich mit dem im westlichen Mittelmeer zu beobachtenden „Mistral“.

## 5. Abdeckungseffekte

„Abdeckungseffekt“ sind lokale Windphänomene, die Begleiteffekt regionaler und überregionaler Wunderscheinungen (z.B. Gradient-Wind, Fallwind, Seewind) sind. Ist die Ecke, um die der Wind weht, zu scharf, die Kurve zu eng oder die Abbruchkante einer Küste zu steil, dann reißt der Wind ab und eine „Wirbelschleppe“ bildet sich hinter dem Hindernis aus. Der Wind weht dort wohl turbulenter, aber weniger stark.

Die lokal auftretenden „Fallböen“ werden im Gegensatz zu dem oben beschriebenen regional zu beobachtenden Fallwind ebenfalls den „Abdeckungseffekten“ zugerechnet. Solche Fallböen können bei ablandigem Wind an hohen Steilküsten als vertikale „Windverwirbelung“ beobachtet werden. Teilweise können sie, wenn sie auf die Wasseroberfläche treffen, das Wasser hoch spritzen lassen und dann als Gischt horizontal dicht über die Wasseroberfläche blasen.

Allgemein gilt bei Steilküsten, dass im Abstand der 5-fachen Höhe der Küste noch maximal 40% des ursprünglichen Windes herrscht („Flautenzone“), in einer Entfernung des 10-fachen der Höhe maximal 65% („Flautenlöcher“) und erst nach einer Distanz der 30-fachen Höhe sind wir aus dem „Windschatten“ wieder völlig draußen (z.B. reicht bei den Kanarischen Inseln die Abdeckung von den Leeküsten im Südwesten und Westen über 20 – 30 km seewärts).

Das Gefährliche an solch einem lokalen Windphänomen ist seine „Böigkeit“. Wer im Moment der Böe sein Paddel nicht flach hält, braucht sich dann nicht zu wundern, wenn die Böe unter sein Paddelblatt greift und ihn umschmeißt. Diese Gefahr besteht insbesondere dann, wenn das Paddel gedreht gepaddelt und hoch geführt wird bzw. der Kanute den Paddelgriff nicht lockert. Wer sein Paddel notfalls nur noch mit der „Lee“-Hand hält, um dem Paddel die Möglichkeit zu bieten, nachzugeben und auszupendeln, vermindert sein Kenterrisiko und eine Paddelsicherungsleine verhindert den Verlust des Paddels .... spätestens nach einer Kenterrung!

Eine weitere Gefahr stellt die Windstille in der „Flautenzone“ dar. Der ablandig wehende Wind macht sich ja nahe der Küste kaum bemerkbar und verleitet den Kanuten dazu, sorglos entlang der Küste zu paddeln. Wenn er dabei nicht aufpasst, stets dicht entlang des Spülsaums zu paddeln, treibt er langsam immer weiter aufs offene Meer hinaus, bis es ihm immer schwerer fällt, gegen den Winddruck zurück zum sicheren Ufer anzupaddeln. Sollte ihn dann eine Fallböe kentern lassen, ist dann der Seenotfall vorprogrammiert; denn bis ihm der Wiedereinstieg gelingt, treibt ihn der Wind soweit hinaus in den immer höher werdenden Seegang, dass er schon über genügend Kondition und Seegangstüchtigkeit verfügen muss, um gegen den zunehmend stärker blasenden Wind zurück ans rettende Ufer paddeln zu können.

Solche „Abdeckungseffekte“ können „heimtückisch“ sein, sei es, dass wir unmerklich hinaus treiben, oder dass wir dazu verleitet werden, in solch einem Bereich zu biwakieren. Dreht dann der Wind am nächsten Tag und weht nicht mehr ab-, sondern auflandig (z.B. bei zunehmenden „Seewind“), werden wir beim Start mit Brandungsbedingungen konfrontiert, die u.U. nicht jeder beherrscht. Ist am nächsten Tag „nur“ mit einem „Seewind“ zu rechnen, tun wir gut daran, gleich mit Sonnenaufgang zu starten und schon früh mittags den nächsten

Biwakplatz anzulaufen; denn je später wir starten bzw. je später wir anlanden, desto mehr wirkt sich der Seewind auf den Seegang und folglich auf die Gewässerbedingungen aus.

## 6. Windstau

Trifft der Wind senkrecht auf eine hohe Steilküste, hat sie Schwierigkeiten abzufließen und wird reflektiert. Dadurch wird der herankommende Wind aufgestaut und die Windstärke abgeschwächt. Jedoch sind Turbulenzen mit laufender Winddrehung die Folge. Die Windstauzone kann je nach Höhe der Steilküste mehrere Kilometer hinaus auf die offene See reichen (z.B. bei den Kanarischen Inseln bis über 10 km).

Die Problematik solcher Windverhältnisse wird noch dadurch verstärkt, dass die dort einlaufende Windsee bzw. Dünung von der Steilküste reflektiert wird und eine kabbelige „Kreuzsee“ entstehen lässt.

## 7. Reibungseffekte

Es sind hier zwei verschiedene Effekte zu unterscheiden:

Zum einen erfährt der Wind durch die Reibung an der Erdoberfläche einen abgeschwächten Effekt. Je dichter der Wind über der Erdoberfläche weht und je rauer die Erdoberfläche ist, desto größer ist die abbremsende Wirkung. Deshalb wird es dicht über dem Erdboden immer weniger stark wehen, als weit draußen über der Meeresoberfläche. Wenn wir also bei ablandigem Wind mit den Kajaks aufs Meer hinaus paddelt, sollte es uns folglich bewusst sein, dass der Wind schon wenige hundert Meter draußen auf dem Wasser viel stärker bläst. Jedoch kann der Seegang dafür sorgen, dass der Wind dicht über der Wasseroberfläche weniger stark weht. Leider nutzt uns dieser Effekt dann nicht mehr viel; denn je größer die abbremsende Wirkung des Seegangs auf den Wind ist, desto unangenehmer wird der durch den Wind erzeugte Seegang.

Zum anderen erfährt der Wind durch die Reibung einen ablenkenden Effekt. Aufländiger Wind wird über - nicht so hohe - Landmassen nicht nur durch Reibung abgeschwächt, sondern auch wegen der Corioliskraft auf der Nordhalbkugel nach links abgelenkt. Weht er ablandig, beschleunigt er wieder über dem weniger Reibung verursachenden Wasser und wird dadurch nach rechts abgelenkt. Diese Rechtsdrehung ist umso stärker, je rauer die Landoberfläche ist und je weiter der Wind sich vom Land entfernt. Sie kann bis zu 20° betragen.

## 8. Küstenkonvergenz- und -divergenz-Effekte

Weht der Wind parallel entlang einer Küste (z.B. einer Insel), kann in Ufernähe der vorherrschende Wind sich in Stärke und Richtung verändern. Einer der beiden folgenden Effekte können beobachtet werden:

Kommt der Wind z.B. von West und bläst am Nordufer (d.h. links) der Landmassen entlang, wird der Wind, der über das nahe Land weht, abgebremst und dreht wegen der Corioliskraft nach links. Dadurch kommt es zur Annäherung (sog. „Konvergenz“) des über dem Land wehenden Windes mit jenem Wind, der parallel dazu über der See weht. In einem schmalen Bereich von 3 – 5 km vom Ufer entfernt wird dadurch der über See wehende Wind Richtung offene See abgelenkt und verstärkt (max. um 25 %).

Bläst derselbe Wind entlang des Südufers (d.h. rechts) der Landmasse dreht er an Land ebenfalls nach links und wendet sich folglich von der Küste ab Richtung Land (sog. „Divergenz“), was eine abschwächende Wirkung für den Wind hat, der entlang der Küste auf See weht.

Bei kritischen Windverhältnisse empfiehlt es sich daher, eher das in Windrichtung liegende rechte Ufer einer Insel zu befahren.

## 9. Leit-/Ablenkungseffekte

Trifft der Wind aufländig auf eine erhöhte Landmasse, kann nicht nur ein Windstau, sondern auch eine Windablenkung entstehen (an Steilküsten bis zu 90°), die mit einer Windbeschleunigung verbunden ist (bis zu 30 km/h). Die Auswirkungen eines solchen Leiteffekts können bis zu 10 – 20 km/h seewärts beobachtet werden (z.B. ist die Südwestküste Sardinien als solch eine Windverstärkungszone bekannt).

Bläst es parallel zur Küste, ist die Ablenkung nicht ganz so stark.

Dem Leiteffekt ist es auch zuzuschreiben, dass der Wind überwiegend dem Lauf der Küste (z.B. Fjord, Meeresstraße) folgt. Je höher das Land ist, desto größer sind diese Effekte.

Und letztlich gehören dazu auch:

## 10. Böen

Böen liegen dann vor, wenn der Wind sich plötzlich & kurzfristig in Stärke bzw. Richtung verändert. Die Gründe hierfür können auf andere Windeffekte zurückzuführen sein, z.B. Kap-, Düsen-, Tunnel- und Fallwindeffekte.

Eine Variante des Böen verursachenden Fallwindes, die nicht auf landschaftliche Besonderheiten zurückzuführen ist, ist jene, bei der i.d.R. stärker wehende Höhenwinde auf den Boden auftritt, nachdem zuvor bodennahe Luft aufgestiegen ist.

Aber auch durchziehende Gewitter können zu Beginn ihres Ausbruchs Böen hervorrufen. Meist erkennen wir das vorher schon an der besonderen Wolkenformationen (sog. „Böenkragen“).

**Zusammenfassung:** U.Beier

**Quelle:** YACHT, Nr. 7/04, S.34-48; und Nr. 7/12, S.28-34 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

## 30.03.2012 Risikomanagement: Beispiel Schwimm-/Rettungsweste (Ausbildung)

In KANU-MAGAZIN schreibt **Raphael Kuner** im Teil 1 des „**Workshop: Damit Sie immer gut ankommen: Sicher ist sicher**“ zum folgenden Thema:

### „Werden Sie Risikomanager“

Er weist auf die Absicht hin, „das vorhandene Risiko (beim Paddeln) zu managen und dadurch zu minimieren oder im Idealfall ganz zu eliminieren.“

Risikomanagement setzt dabei die Erkenntnis voraus, dass:

- die Risiken eine unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeit haben,
- ihr Eintritt unterschiedlich gefährliche Auswirkungen hat
- und die nötigen Präventionsmaßnahmen (Konsequenzen) unterschiedliche Relevanz besitzen,

Das hinter jedem Risiko drohende Gefahrenpotenzial des Küstenkanuwanderns wird dabei - von folgenden, den Erfolg einer Küstentour bestimmenden Faktoren geprägt:

- die Kenntnis der Wetter-, Strömungs-, letztlich der Gewässerbedingungen,

- den primären oder sekundären Ortskenntnissen,
- den Fähigkeiten & Fertigkeiten jedes einzelnen Paddler einer Gruppe,
- der Quantität & Qualität der Ausrüstung,
- dem Umfang der Tourenplanung
- und last not least der Besonnenheit aller beim Eintritt eines Risikos.

Anhand eines von mir gestellten Beispiels, nämlich der Frage, soll beim Küstenkanuwandern eine Schwimmweste (Feststoffweste, die offiziell als „Schwimmhilfe“ bezeichnet wird) oder eine (im Notfall aufblasbare) Ohnmachtssichernde Rettungsweste getragen werden, möchte ich die Anwendung einiger der oben erwähnten Punkte veranschaulichen.

## **Schwimm- oder Rettungsweste?**

Eine Schwimm- oder Rettungsweste ist nur zu tragen, wenn das Risiko besteht zu ertrinken. Bevor wir beim Küstenkanuwandern in solch eine Situation geraten, müssen jedoch zuvor die folgenden Risiken nacheinander eintreten:

- Risiko 1: Fehleinschätzung der Wetterlage und Gezeitenverhältnisse,
- Risiko 2: Fehleinschätzung der Gewässerbedingungen auf der gewählten Route,
- Risiko 3: Kenterung
- Risiko 4: Ausstieg aus der Sitzluke,
- Risiko 5: misslungener Wiedereinstieg,
- Risiko 6: Verlust des Griffhalts mit dem Kajak,
- Risiko 7: Unfähigkeit, Retter zu rufen,
- Risiko 8: Unmöglichkeit die Suchmannschaft zu sich hinzuführen,
- Risiko 9: einsetzende Unterkühlung

denn erst mit einsetzender Unterkühlung beginnen die Kräfte des „Kenterbruders“ langsam aber stetig zu schwinden, bis Ohnmacht eintritt und anschließend der Tod durch Ertrinken (Risiko Nr. 10).

Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Ertrinkens ist relativ gering. Setzt sie doch voraus, dass die Eintrittswahrscheinlichkeit der davor liegenden oben aufgeführten 9 Risiken bei 100 % liegen muss. Das kann aber nur passieren, wenn zuvor die hinter diesen 9 Risiken liegenden Gefahren mehr oder weniger fahrlässig oder gar vorsätzlich ignoriert werden.

## **Beispiel 1: Verhängnisvolle Kreislaufprobleme nach Kenterung**

Darin ist auch der Grund zu suchen, warum in den letzten 30 Jahren nur ein einziger recht erfahrener Küstenkanuwanderer unterwegs auf dem Meer ganz plötzlich verstarb, letztlich wohl weil er in seinem Alter (über 60) den Stress und die Strapazen einer Kenterung sowie die Bergung seines Seekajaks in der Brandung trotz Hilfe eines erfahrenen Kameraden nicht überstand:

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

Ob das Tragen einer Rettungsweste ihn vor dem Tod (Risiko 10) bewahrt hätte, möchte ich jedoch bezweifeln; denn das hätte bedeutet, dass er die CO<sub>2</sub>-Patrone ausgelöst hätte, um den Auftriebskörper aufzublasen und sich dann relativ bewegungslos (passiv) von der Brandung an den Spülsaum treiben zu lassen, statt sich aktiv an der Bergung seines Seekajaks zu beteiligen.

## **Beispiel 2: Misslungener Wiedereinstieg bei hohem Seegang**

Am Beispiel eines weiterer Seenotfalls eines recht erfahrenen Küstenkanuwanderers:

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

können wir erkennen, dass etwas „Seetüchtigkeit“ zum Überleben schon ausreichen kann, auch wenn die einem begleitenden Kameraden nur etwas helfen können.

- Die Gezeitenverhältnisse werden falsch eingeschätzt (Risiko 1)!
- Es wird die falsche Route gewählt (Risiko 2)!
- Es wird mangels Seegangstüchtigkeit gekentert (Risiko 3) und ausgestiegen, da die Rolle nicht klappt (Risiko 4)!
- Der Wiedereinstieg gelingt (Risiko 5), aber es wird erneut gekentert, sodass die unerfahrenen Mitpaddler aufgeben und ihren „Kenterbruder“ verlassen, um von Land aus Hilfe zu alarmieren (Risiko 7)!
- Der „Kenterbruder“ treibt der weilen aufs offene Meer hinaus, ohne jedoch den Griffhalt mit seinem Seekajak zu verlieren (Risiko 6)!
- Er schießt ein Seenotfallschirmrakete ab und ist anschließend in der Lage, per Handy Kontakt mit den Seenotrettern aufzunehmen (Tel. 124 124), aber da er das Handy nicht wasserdicht verpackt hat, bricht der Kontakt ab. Erst mit einem zweiten, spritzwassergeschützten Handy kann er erneut wieder Kontakt mit der Seenotleitstelle aufnehmen (Risiko 7).
- Ein Hubschrauber sucht ihn. Da er „Kenterbruder“ über keine weiteren Signalmittel verfügt (z.B. Handrauchfackel), kann er die Suchmannschaft nicht zu sich heranlotsen (Risiko 8). Aber die Chancen, ihn zu finden, sind groß, da er den Griffhalt zu seinem Seekajak nicht verloren hat. Für einen ohne Seekajak im Wasser treibenden Kanuten - womöglich mit schwarzer Neo-Kappe bekleidet - wäre jedoch die Eintrittswahrscheinlichkeit, nicht gefunden zu werden, weitaus höher.
- Schließlich wird der „Kenterbruder“ gefunden. Es wurde ihm schon etwas kalt, aber sein Trockenanzug bewahrte ihn dank warmer Unterkleidung vor einer Unterkühlung (Risiko 9).
- Die Gefahr zu ertrinken (Risiko 10) bestand zumindest solange nicht, wie ein auf der auf Helgoland stationierte Rettungshubschrauber einsatzbereit war. Spätestens mit Einbruch der Dunkelheit hätte eine Rettungsweste gegenüber einer Schwimmweste das Zeitfenster bis zum Tod durch Ertrinken erweitert.

### **Beispiel 3: Verhängnisvolle Folgen eines nicht seetüchtigen Solo-Paddlers**

Das Beispiel eines erfahrenen Kanuten, aber weniger erfahrenen Küstenkanuwanderer, der solo versuchte, aufs Wattenmeer hinauszupaddeln, zeigt aber auch, wie wichtig es gerade für einen Solo-Paddler ist, seetüchtig zu sein:

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

- Die Wetterlage und die Gezeitenverhältnisse (hier: Strom-gegen-Wind) werden falsch eingeschätzt (Risiko 1)!
- Es wird die falsche Route gewählt (Risiko 2)!
- Mangels seegangstüchtigen Paddels (hier: erstmals wird mit Wingpaddel benutzt) wird gekentert (Risiko 3) und mangels der Fähigkeit zu Rollen, ausgestiegen (Risiko 4)!
- Mangels Erfahrung und mangels Unterstützung durch Kameraden klappt der Wiedereinstieg nicht (Risiko 5).
- Immerhin kann er sich noch stundenlang an seinem Seekajak festhalten (Risiko 6)!
- Aber er verfügt über keine Signalmittel, um Helfer herbeizurufen (Risiko 7). Einen an ihm vorbeifahrenden Fährschiff kann er nur mit Handzeichen auf sich aufmerksam machen.

- Der Schiffsbesatzung wird diese Sichtung von einem Fahrgast mitgeteilt. Mit einem Fernglas wird nach dem „Kenterbruder“ Ausschau gehalten, aber im Seegang treibend nicht entdeckt (Risiko 8).
- Die Nacht bricht an. Da der „Kenterbruder“ nur leicht gekleidet ist, wird wohl irgendwann die Unterkühlung einsetzen und ihn so schwächen, dass er ohnmächtig wird (Risiko 9).
- Ohne Rettungsweste aber hatte der „Kenterbruder“ keine Chance, die Ohnmacht zu überleben (Risiko 10)!

## Fazit

Einem nicht seetüchtigen Kanuten, der solo oder mit nicht seetüchtigen Kanuten sich soweit vom Spülsaum des Festlandes oder einer Insel entfernt, dass er notfalls nicht mehr zurück ans rettende Land schwimmen kann, wird empfohlen, eine **Rettungsweste** zu tragen. Sie erschwert wohl das Schwimmen im unaufgeblasenen Zustand (immerhin wiegt eine Rettungsweste ca. 1 kg) und behindert die Beweglichkeit im aufgeblasenen Zustand. Aber was allein zählt, ist doch jener Aspekt, dass man möglichst lange die Kenterung überlebt; denn irgendwann werden Angehörige bzw. Freunde ihn vermissen und nach ihm suchen lassen. Sollte er jedoch mit seetüchtigen Küstenkanuwanderern unterwegs sein, ist davon auszugehen, dass Risiko 5 (mislungener Wiedereinstieg), spätestens aber Risiko 7+8 (Retter herbeirufen) nicht Eintreten wird. Bis dahin wird ein „Kenterbruder“ von seinen seetüchtigen Kameraden unterstützt und wird deshalb nicht auf eine Rettungsweste angewiesen.

Ein seetüchtiger Küstenkanuwanderer, der solo bis max. 3-4 Bft. unterwegs ist, bzw. von seetüchtigen Küstenkanuwanderern begleitet wird, benötigt keine Rettungsweste. Ihm genügt eine **Schwimmweste**: denn er meistert spätestens das Risiko 5 (mislungener Wiedereinstieg), d.h. ihm wird es mit großer Eintrittswahrscheinlichkeit gelingen, allein (z.B. mit „Reentry-and-Roll“) bzw. mit Kameradenhilfe (z.B. „V- oder P-Wiedereinstiegs-Methode“) wieder zurück in die Sitzluke seines Seekajaks zu steigen und einfach weiter zu paddeln, als ob nichts gewesen wäre.

Ein richtiger „Off-Shore-Kayaker“ dagegen, der weitab von der Küste unterwegs ist und das auch noch solo, ist eher auf eine **Rettungsweste** angewiesen. Bietet sie doch das letzte Quäntchen Sicherheit, auf die er angewiesen ist, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos zu ertrinken (Risiko 10) gegen 100 geht.

## Vor- und Nachteile von Schwimm- & Rettungswesten

Letztlich bleibt wohl die Entscheidung für eine Schwimmweste und gegen eine Rettungsweste eine persönliche Entscheidung darüber, wie man die Vor-/Nachteile einer Schwimmweste gegenüber einer Rettungsweste abwägt und das Risiko des Ertrinkens einschätzt.

**Die Schwimmweste weist gegenüber einer Rettungsweste die folgenden Eigenschaften auf:**

- |              |                                                                                                                                                                    |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>(++)</b>  | <u>sofort verfügbarer Schimmauftrieb</u> (ca. 50-70 N, was 5-7 kg Auftrieb entspricht abzgl. dem Eigengewicht von ca. 1,4 kg)!                                     |
| <b>(+)</b>   | <u>zusätzlicher Rammschutz</u> (nur wichtig bei Brandungsbedingungen)!                                                                                             |
| <b>(+)</b>   | <u>zusätzlicher griffbereiten Stauraum</u> (z.B. für Seenotsignalmittel, Verpflegung, Lampe, Schleppleine, Rettungsfolie), sofern sie mit Taschen ausgerüstet ist! |
| <b>(+/-)</b> | <u>zusätzlicher Kälteschutz</u> , dafür aber etwas warm bei sommerlichen Lufttemperaturen)!                                                                        |

- (-) etwas voluminös und daher etwas hinderlich zumindest bei Anwendung der „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“!
- (-) nicht ohnmachtssicher!

**Die Rettungsweste weist demgegenüber die folgenden Eigenschaften auf:**

- (++) größerer Tragekomfort; denn die Rettungsweste trägt im unaufgeblasenen Zustand nicht so auf!
- (++) keine Behinderung bei der Anwendung einer Wiedereinstiegs-Methode, sofern die Rettungsweste unaufgeblasen ist!
- (++/+) Ohnmachtssicherheit, wenn der Auftriebskörper aufgeblasen ist; denn dann verfügt eine Rettungsweste je nach Modell über einen Auftrieb von 150-275 N!
- (+/-) kein Kälteschutz, was gerade bei hohen Lufttemperaturen angenehmer ist und einen nicht verleitet, die Weste auszuziehen und auf dem Achterdeck zu verstauen!
- (-) kein Rammschutz (nur wichtig bei Brandungsbedingungen)!
- (-) zunächst einmal kein zusätzlicher Schwimmauftrieb, vielmehr trägt die unaufgeblasene Rettungsweste mit ihrem Gewicht von ca. 1 kg sogar zur Verminderung des Auftriebs bei und erschwert somit das Schwimmen!
- (-) kein zusätzlicher Stauraum; denn mit ganz wenigen Ausnahmen werden Rettungswesten nicht mit zusätzlichen Taschen ausgestattet!
- (-) Behinderung bei aufgeblasenem Auftriebskörper, denn wir befinden uns nach dem Aufblasen der Auftriebskörper in einer gewissen Zwangslage, die einem höchstens noch das Rückenschwimmen und – bedingt - die Anwendung der „V-Wiedereinstiegs-Methode“ ermöglicht, aber kein Weiterpaddeln danach. Es empfiehlt sich daher, erst dann den Aufblasemechanismus auszulösen, wenn wir es aufgegeben haben, nach der Kenterung in unserer Seekajak wieder einzusteigen!
- (-) nicht „kälteschocktüchtig“, das betrifft die halbautomatische Rettungsweste; denn erleidet der Kanute nach einer Kenterung einen Kälteschock (hier: handlungslähmende Atem- bzw. Gleichgewichtsprobleme für ca. 3-5 Minuten), dann wird er an alles denken, nur nicht an das Suchen & Ziehen der Reißleine zur Auslösung des Aufblasemechanismus!
- (-) Gefahr der versehentlichen Auslösung des Aufblasemechanismus bei halbautomatischen Rettungswesten, was erforderlich macht, dass wir immer eine Ersatz-CO<sub>2</sub>-Patrone mitführen sollten! - Übrigens, passiert einem so etwas unterwegs auf dem Wasser, ist eine Kenterung nicht mehr auszuschließen; denn eine funktionstüchtige Rettungsweste engt einem im aufgeblasenen Zustand so stark ein, dass wir anfangs damit kaum kontrolliert paddeln können, zumal wir uns zusätzlich daran gewöhnen müssten, dass der Hals vom Auftriebskörper so stark eingeschnürt wird, dass einem zunächst das Atmen schwer fiel.
- (-) Gefahr der automatischen Auslösung des Aufblasemechanismus bei automatischen Rettungswesten; deshalb sind solche Automatikwesten untauglich für das Küstenkanuwandern; denn Fehlauslösungen bei brechendem Seegang sind bei ihnen nicht auszuschließen!

## **Bedingt ohnmachtssicher!?**

Übrigens, was die Ohnmachtssicherheit betrifft, muss uns bewusst sein, dass sie von den normal dimensionierten Rettungswesten (Auftriebsklasse: 150 N, d.h. 15 kg Auftrieb) (Gewicht zwischen 0,82 – 1,42 kg) nur unter „Normbedingungen“ gewährleistet wird: nämlich bloß für einen mit Badehose bekleideten Schwimmer. Wir Kanuten paddeln aber seltener in Badehose oder „leichter Bekleidung“ dafür häufiger mit wasserdichter Paddeljacke, Neopren oder Trockenanzug. Manche Kanuten sind zusätzlich recht „voluminös“. Selbst in der CE-Norm und den Verkaufsprospekten wird darauf hingewiesen, dass die 150-N-Auftriebsklasse die Ohnmachtssicherheit bei Trägern von „schwerer, wetterfester Kleidung“ nur „eingeschränkt“ gewährleisten kann. Solchen Personen wird daher geraten, sich für eine Rettungsweste der Auftriebsklasse 275 N (= 27,5 kg Auftrieb) (Gewicht zwischen 1,03 – 1,74 kg) zu entscheiden. Solche Westen sind aber im aufgeblasenen Zustand noch voluminöser und folglich noch weniger für den Wiedereinstieg eines Küstenkanuwanders in sein Seekajak geeignet.

Letztlich sollte uns bei der Entscheidung Schwimm- oder Rettungsweste bewusst sein, dass Rettungswesten für Segler erfunden wurden, die z.B. plötzlich vom herumschwenkenden Segel-Baum getroffen werden, ohnmächtig über Bord gehen und im Wasser darauf warten, bis seine Segelmannschaft ihn vermisst, sucht, findet und wieder an Bord hievt. Wir Küstenkanuwanderer dagegen kentern, steigen nach misslungener Rolle aus und versuchen anschließend sofort wieder zurück in die Sitzluke unseres Seekajaks zu steigen. Spätestens wenn wir zusammen mit erfahrenen Küstenkanuwandern paddeln, sind wir auf eine Rettungsweste nicht angewiesen, denn die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos zu ertrinken ist für „Gruppen-Paddler“ einfach zu geringen ... das gilt zumindest für die Verhältnisse entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr. 2/12 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

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

**Links zur Ohnmachtssicherheit:**

[www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/060524\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/060524_a.html) (15 R-Westen / SEGELN-Test)

[www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/060628\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/060628_a.html) (29 R-Westen / YACHT-Test)

[www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/080722\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/080722_b.html) (10 275N-R-Westen / SEGELN Test)

-----

## **29.03.2012 Küstentauglicher Bootswagen (Ausrüstung)**

In KANU-MAGAZIN stellt **Falk Bruder** in dem Beitrag:

### **„Machen Sie Ihrem Boot Beine. Worauf achten bei der Wahl des Bootswagens“**

6 Bootswagen unterschiedlicher Hersteller vor und zählt auf, auf was alles zu achten ist.

#### Ein Punkt betrifft die richtige Position des Kajaks auf dem Bootswagen:

Wenn das Kajak schwer ist, ist es für denjenigen, der das Kajak zieht, am leichtesten, wenn es mittig – also in Höhe des Gewichtsschwerpunktes auf den Bootswagen geladen wird. Wir brauchen das Kajak nur zu ziehen, aber nicht noch zusätzlich zu tragen.

Leider wird jedoch nicht darauf hingewiesen, dass bei sehr weichem Gelände (z.B. Sand oder Watt) die Räder eines Bootswagens desto tiefer eingedrückt werden können, je mehr Last der Bootswagen zu tragen hat. Um dem entgegenzuwirken, legen wir das Seekajak nicht mittig auf den Bootswagen. Dann muss wohl während des Transportes ein Teil der Last der Kanute selber, statt sein Bootswagen tragen, aber er kommt wenigstens voran!

Es empfiehlt sich daher, bei einem Seekajak in schwierigem Gelände den Bootswagen hinter der Sitzluke zu befestigen, also etwa zwischen zweitem und drittem Drittel des Seekajaks. Will der Bootswagen dann immer noch nicht so richtig rollen, sollte der Bootswagen noch weiter nach hinten bis Ende des dritten Viertels verlagert werden, was jedoch heißen würde, dass wir ca. 75% unseres Seekajaks selber tragen müsste. Reicht das immer noch nicht, muss:

- entweder ein zweiter Kanute beim Ziehen mithelfen
- oder wir leihen uns bei einem Mitpaddler den Bootswagen aus, sofern er besser über weichen Grund rollt,
- oder ein Teil des schwereren Gepäcks wird vorher entladen und zu Fuß vorgetragen, spätestens bis dorthin, wo wir unser Zelt aufbauen wollen bzw. wo die Bodenbeschaffenheit das Einsinken der Bootswagenräder verhindert;
- und beim nächsten Mal stattdessen wir unseren Bootswagen mit größeren oder dickeren Rädern aus.

Auf die richtige Räderwahl in Abhängigkeit vom Untergrund wird jedoch in dem Beitrag ausführlich verwiesen und auch auf jene Aspekte, dass:

- je größer die Räder sind, desto mehr Lagerraum bereitgestellt werden muss;
- es Luft-, Schaum- und Vollgummireifen gibt; wobei für Luftreifen Flickzeug & Pumpe nicht vergessen werden dürfe;
- es Räder mit unterschiedlichen Lagern (= Gleitlager bzw. Kugel- oder Walzenlager) oder auch ohne Lager gibt (Hinweis: Gleitlager können sich erhitzen und nutzen sich ab, sie sollten daher bei längerem Einsatz etwas geölt und nach Verschleiß als Ersatzteil nachgekauft werden können; und die Kugel-/Walzenlager sollten wasserdicht sein und bedürfen trotzdem der Pflege);
- je höher ein Bootswagen ist, desto leichter lässt sich der Bootswagen samt Kajak hantieren, desto kippliger (und auch windempfindlicher) wird er jedoch;
- eine zusätzliche Stützstange den leeren Bootswagen vorm Umkippen bewahrt und somit Solo-Paddlern – aber nur denen - das Beladen erleichtert.

Natürlich sollte ein Bootswagen auch geländegängig, leicht verstaubar, leicht aber stabil und korrosionsbeständig sein. Gerade bei Salzwassertouren ist letzteres sehr wichtig und zwar gilt das für jedes Teil des Bootwagens (also: das Bootwagengestell, die Räder samt ihrer Verschlüsse und die Schnallen der beiden Festmachergurte).

Und – leider wird darauf ebenfalls nicht hingewiesen – insbesondere bei Salzwassertouren ist es wichtig, dass zumindest das Bootwagengestell sich so klein verpacken lässt, dass es quasi noch in ein voll beladenes Seekajak passt; denn es reicht schon, wenn u.U. die Räder als Deckslast verpackt werden müssen. Käme dann noch obendrauf das Bootwagengestell, könnte nach einer Kenterung die erfolgreiche Anwendung einzelner Rettungstechnik gefährdet sein. Daraus lässt sich folgern, dass es sich beim Küstenkanuwandern nicht empfiehlt, den Bootswagen samt montierten Rädern umgedreht auf dem Achterdeck festzumachen.

Unter dem Blickwinkel des Küstenkanuwanderns (darauf geht KANU-MAGAZIN jedoch nicht ein!) eignet sich daher von den 6 vorgestellten Bootswagen nur ein einziger, nämlich der von ZÖLZER gebaute „OKER I Edelstahl“ (Nicht zu verwechseln mit dem im KANU-MAGAZIN abgebildeten Modell „OKER I“ (aus Alu)!): Er wiegt 2,8 kg, ist für 50 kg Tragkraft ausgelegt, wird nur mit breiten Schaumrädern (25x7 cm; mit Gleitlager) ausgeliefert, das zusammengelegte Gestell hat die folgenden Maße: 50 cm lang plus 20 cm Umfang.

Übrigens, einst wurde das Grund-Modell von zwei Kieler Studenten entwickelt (ausgeliefert mit großen Rädern (30x4,8 cm) und kleinen Rädern (19,5x4,8 cm), wobei diese kleinen Räder

der nur für festen Untergrund zu empfehlen sind) und später von LETTMANN nachgebaut (aber nicht vertrieben, da er nicht bereit gewesen sein sollte, die geforderten Lizenzgebühren für den damals noch unter Gebrauchsmusterschutz stehenden Bootswagen zu bezahlen(!?)). Dann so um 2004 „tauchte“ **Freya Hoffmeister** auf, sah das Modell, lieh es sich aus, ließ die Einzelteil von einem Metallhandwerker nachbauen und bot es ein paar Wochen später für einige Jahre als Serienmodell an.

Seit einiger Zeit hat nun ZÖLZER das Konstruktionsprinzip bei seinem Edelstahlmodell „OKER I“ (nicht bei dem Alu-Modell!) aufgegriffen, bei dem das Gestänge von Elastikleinen zusammengehalten wird. Leider hat ZÖLZER bis 2011 zu dünne bzw. zu elastische Elastikleinen verwendet, sodass nicht erst im schlickigen Watt die Gefahr besteht, dass beim Anheben des Bootes samt Bootswagen der Bootswagen allzu leicht im Schlick hängen bleibt und das Gestell sich auseinander zieht!? Wie ich mich bei einem Modell von 2012 überzeugen konnte, hat ZÖLZER dieses Problem nun beseitigt. Er hat das Edelstahlmodell mit zwei Extra-Gummis ausgerüstet, die das Auseinanderziehen des Bootswagengestells verhindern. Das überarbeitete Modell ist bei ZÖLZER für ca. 200,- Euro erhältlich. Vorsichtshalber sollte man jedoch bei der Bestellung angeben, dass man das Edelstahlmodell haben möchte, welches mit den „Extra-Gummis“ ausgestattet ist.

Was die von ZÖLZER verwendeten Räder betrifft, dürfte eigentlich kaum was auszusetzen sein, obwohl ich persönlich je nach Bodenbeschaffenheit lieber Räder der Größe 30x4,8 cm bzw. 19,5x4,8 cm verwende. Freya griff auf Baumarkträder zurück (die sich eigentlich bewährt haben) und für die im Vergleich zu den ZÖLZER-Rädern Folgendes zutrifft:

- sie sind statt 25x7 cm nur 24\*x7 cm groß (\* maßgebend für die Reifenbreite ist die Profilbreite des Mantels)
- sie wiegen statt 1.400 g etwa 2.000 g,
- sie verfügen über keine Gleitlager o.ä.
- deren rote Felgen bestehen aus massivem Kunststoff.

Letzteres ist nicht ganz unwichtig; denn z.B. beim Lagern auf dem Achterdeck muss man die Räder ja irgendwie befestigen können. Die ZÖLZER-Räder haben eine Felge mit 5 Öffnungen. Dort hindurch kann ohne Probleme eine Befestigungsleine gezogen werden.

Zum Schluss noch ein „Spruch“ mit einem „wahren“ Kern:

- *„Wenn Du wissen möchtest, was für einen Küstenkanuwanderer Du vor Dir stehen hast, lass Dir nicht sein Boot, sondern seinen Bootswagen zeigen!“*

Vielleicht hilft er einem bei der Kaufentscheidungsfindung!?

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KANU-MAGAZIN, Nr.2/12, S.60ff. – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

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

-----

## 28.03.2012 **Sichtprobleme: Sichtbarkeit** (Ausrüstung)

Kanutinnen und Kanuten, die hinaus aufs Meer paddeln, sind weder Eindringlinge noch Flüchtlinge. Sie brauchen sich vor niemanden zu verbergen. Sie sollten vielmehr auffallen, zumindest wenn sie draußen vor der Küste unterwegs sind und zwar nicht nur nachts, sondern auch tagsüber. Diese Auffälligkeit ist deshalb wichtig, damit sie gesehen werden, und zwar betrifft das die:

**1. Kameraden:** Die Kameraden, mit denen man & frau zusammen paddelt, sollten einen während einer Tour nicht aus den Augen verlieren. Schon ab einer Gruppengröße von 5 Ka-

jaks kann es Probleme geben, wenn die anderen neben bzw. hinter einem oder zu weit vorne paddeln. Das gilt insbesondere dann, wenn es windet & wellt. Dann konzentriert man sich auf seine Paddelerei und hat nur noch den Bruchteil einer Sekunde Zeit zu schauen, wo die anderen sich gerade befinden. Wer da nicht auffällt, wird schnell übersehen und geht u.U. verloren.

**2. Schifffahrt:** Die Schifffahrt, die ebenfalls auf dem Meer unterwegs ist, rechnet i.d.R. nicht damit, dass auch Kanuten auf dem Wasser sind. Wenn ein Kapitän Ausschau hält, dann wird er bestimmt nicht nach Kajaks suchen. Er wird folglich ein Kajak nur entdecken, wenn es auffällt. Wenn es sich auf Kollisionskurs befindet, aber nicht auffällt, kann es schon zu spät sein; denn von der Kollision selbst wird ein Dampferkapitän i.d.R. nichts merken.

**3. Retter:** Wie können die Retter einen finden, wenn sie nicht genau wissen, wo der Seenot leidende Kanute sich gerade aufhält. Die Wasserflächen des Meeres sind unendlich weit. Unter Umständen brechen überall die Wellen, so dass es den Rettern sehr schwer fallen wird, ein Kajak bzw. einen im Wasser treibenden Kanuten zu entdecken.

Was kann ein Kanute unternehmen, damit er auf dem Meer leicht gesehen bzw. gefunden wird? Es bieten sich folgende Möglichkeiten an:

**4. Bootsfarbe:** Ein gelb bzw. orange leuchtendes Seekajak ist leichter zu erkennen als ein grünes, graues, braunes oder schwarzes. Ein rotes Kajak mag wohl noch bei Sonnenschein gut zu sehen sein. Je schwächer das Tageslicht ist, desto dunkler erscheint jedoch das Rot. Weiße Kajaks sind an und für sich sehr auffällig, solange die See nicht bricht. Das bedeutet aber, dass spätestens ab 4 Bft. Wind (=> „*Mäßige Wellen; überall weiße Schaumkämme*“) ein weißes Kajak nicht mehr so leicht entdeckt werden kann.

Wenn Dunkelheit herrscht, sind jedoch alle Boote „grau“. Dann helfen höchstens noch Reflexstreifen, die vorne und hinten aufs Oberdeck geklebt sind, aber auch nur dann, wenn das Kajak in den Lichtkegel eines Suchscheinwerfers gerät.

**5. Beleuchtung:** Lt. Vorschriften muss zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA) ein Kajak unterwegs entlang der Küste mindestens ein fest angebrachtes, weißes Rundumlicht führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2 sm hat. Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er hat ein weißes Licht (z.B. wasserdichte Taschenlampe) ständig gebrauchsfertig mitzuführen und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zu zeigen.

Um den Kontakt mit den Kameraden nicht zu verlieren, bietet es sich weiterhin an, schon vor Antritt einer Tour, bei der wir u.U. in die Dunkelheit geraten könnten, am Heck eines jeden Seekajaks einen Leuchstab (Knicklicht) mit Klebeband zu befestigen. Vor Eintritt der Dunkelheit kann durch leichtes Knicken der Stab zum Leuchten gebracht werden, sodass sich die Kameraden im Dunklen leichter gegenseitig erkennen können.

**6. Paddelfarbe:** Wenn man einen Kanuten auf dem Meer entdeckt, liegt es meistens daran, dass man zunächst auf sein Paddel aufmerksam wird. Dieses stetige Auf und Ab der Paddelblätter muss wohl eine besonders große Signalwirkung haben. Wenn man diese Wirkung verstärken will, sollte man nicht mit z.B. schwarzen Paddelblättern auf Tour gehen. Ich habe mir daher meine Blätter mit salzwasserfester Farbe gelb angestrichen.

**7. Bekleidungsfarbe:** Auch hier gilt, je auffälliger, desto sichtbarer. Es gibt eine britische Firma, die wohl deshalb extra die für das Küstenkanuwandern angebotenen Paddeljacken mit gelben Ärmeln ausrüstet. Gerade wenn man mit seinen Armen winkt bzw. Signale gibt, ist es von Vorteil, wenn die Ärmelfarbe sich gut von der Färbung des Wassers abhebt. Das gilt insbesondere dann, wenn man nach einer Kenterung sein Kajak verloren hat.

Eine nicht zu unterschätzende Signalwirkung hat auch ein gelber Südwester, der bei schlechtem Wetter zu tragen ist. Nicht nur beim Paddeln können dann die Kameraden viel

schneller erkennen, zwischen welchen Wellenbergen die anderen paddeln, sondern auch die Retter haben eine größere Chance, den nach einer Kenterung im Wasser treibenden Kanuten zu entdecken.

Leider ist es noch nicht – wie bei Rettungswesten und vielfach schon bei Joggingbekleidung - üblich, die Paddel-Bekleidung mit Reflexstreifen zu versehen, damit auch in der Nacht die nötige Auffälligkeit gesichert ist.

**8. Paddelkurs:** Kommt es darauf an, gesehen zu werden (z.B. bei Kollisionsgefahr im Fahrwasser), so empfiehlt es sich, der Schifffahrt z.B. beim Queren eines Fahrwassers seine Breitseite zu zeigen.

Gilt es nun, durch Kursänderung eine Kollision zu vermeiden, so gibt die KVR Folgendes vor: „Jede Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss, wenn es die Umstände zulassen, so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug optisch sie schnell erkennen kann; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder Geschwindigkeit sollen vermieden werden.“ (KVR Regel 8 b)

**9. Gruppenzusammenhalt:** Wichtiger für den Gruppenzusammenhalt ist, dass die Gruppe überschaubar bleibt. Je größer die Gruppe, desto kritischer wird dies und umso nötiger wird eine Teilung der Gruppen in Untergruppen mit max. 4 Kajaks pro Untergruppe.

Da eine Gruppe von Kanuten leichter zu erkennen ist als ein Solo-Paddler, empfiehlt es sich auch aus Gründen der besseren Sichtbarkeit, dass die Gruppe zusammen bleibt und bei Querungen eines Fahrwassers im Pulk paddelt. Driften nämlich die Kanuten immer weiter auseinander, ist die Gefahr sehr groß, dass die am Rande einer Gruppe paddelnden Kameraden von der Schifffahrt bzw. den Rettern einfach übersehen werden.

**10. Signalmittel:** Ein weiteres Mittel, um auf sich aufmerksam zu machen, stellen Signalmittel dar. In Frage kommt hier zunächst einmal als akustisches Signalmittel die Signalpfeife. Sie ist besser als gar nichts; denn bei Wind- & Wellengeräuschen bzw. bei Schiffsmotorengeräuschen sind Pfeifsignale auf dem Meer praktisch nach wenigen –zig Metern nicht mehr wahrnehmbar. Das gilt übrigens auch für jene Signalpfeifen, die Töne mit über 100 Dezibel erzeugen und folglich so laut sind, dass einem anschließend minutenlang die Ohren dröhnen. Aber irgendwie „verschluckt“ dass offene Meer auch ein solch lautes Tonsignal.

Besteht Kollisionsgefahr bzw. gilt es, einen Retter zu sich zu lotsen, empfiehlt es sich, ein „Nico-Signal“ griffbereit dabei zu haben. Zuvor ersetzt man jedoch 2 der 6 roten Signalkugeln durch weiße Signalkugeln. Tritt dann eine Kollisionsgefahr ein, verschießt man: 1 weiße Signalkugel (Vorsicht! nicht aus Versehen eine rote Kugel zünden) und kommt es zum Seenotfall, verschießt man 2 rote Signalkugeln. Natürlich ist die Tragweite einer solchen nur ca. 60-80 m hoch steigenden und nur für ca. 6-8 Sek. leuchtenden Signalkugel nicht sehr groß. Man sollte sie daher nur dann einsetzen, wenn das sich auf Kollisionskurs befindende bzw. als Retter in Frage kommende Schiff in der Nähe befindet (ca. 100-400 m). Auch ist es ratsam, ein Reservemagazin griffbereit im Cockpit zu lagern; denn in einem Seenotfall sind 6 Signalkugeln schnell verschossen. Das „Nico-Signal“ sollte jedoch griffbereit gelagert werden, und zwar möglichst am Körper (Rettungsweste, Spritdecke), damit man es auch noch nach einer Kenterung mit nassem Ausstieg und Bootsverlust dabei hat und einsetzen kann.

Zusätzlich bietet es sich bei einem Seenotfall an, ein weißes Blitzlicht zu aktivieren und am Körper bzw. auf Deck zu befestigen.

Am geeignetsten sind jedoch die pyro-scheinpflichtigen Seenotraketen (Steighöhe: ca. 300 m; Brenndauer: ca. 30-40 Sek.), und zwar möglichst in Verbindung mit einer Handrauchfackel (Tagsignal) (ca. 60 Sek. orangenfarbiger Rauch) bzw. Handfackel (Nachtsignal) (ca. 60 Sek. roter bzw. weißer Feuerschein). Leider sind diese Signalmittel so voluminös, das der einzelne Kanute nur jeweils 2 Seenotraketen, 1 Handfackel und 1 Handrauchfackel mit sich führen kann. Berücksichtigt man jedoch, dass jeder Kanute damit ausgerüstet sein sollte, dann summiert sich dies bei einer Gruppe von 4-8 Kajaks beträchtlich.

**Text:** U.Beier

-----

## 27.03.2012 Im „Kanadier“ in 96 Tagen über den Atlantik (Geschichte)

Dem Ungarn **Gabor Rakonczay** ist es als erstem gelungen, mit einem Kanadier von Europa aus den Atlantik zu queren. Gestartet ist er am 21.12.11 in Lagos (Portugal). Einen Zwischenstopp legt er für ein paar Tage auf den Kanaren ein. Gelandet ist er schließlich am 25.3.12 auf der Karibikinsel Antigua. Insgesamt war er 96 Tage unterwegs.

Sein Boot war natürlich kein aufgepeppter Wanderkanadier, sondern eine 7,5 m lange Spezialanfertigung mit „Kajüte“. Vorwärts bewegt hat er sich mit einem Stechpaddel, wobei ihn dabei sicherlich Strömung und Wind unterstützt haben.

Insgesamt kenterte er zwei Mal. Dabei wurde seine gesamte elektronische Ausrüstung so stark beschädigt, dass ihm ab dem 6.2.12 keine Kommunikation mit Dritten mehr möglich war. Drei Mal zündete er unterwegs Rauchfackeln, um vorbei fahrende Schiffe auf sich aufmerksam zu machen, aber keines nahm Kontakt mit ihm auf.

Vor 4 Jahren querte er schon einmal den Atlantik, aber damals im Ruderboot und zusammen mit seiner Frau Viktoria.

**Text:** U.Beier

**Link:** [http://azstarnet.com/news/world/hungarian-rows-canoe-across-atlantic-ocean/article\\_efbb5b9d-77c4-5a30-bf7e-2fbef93c6838.html](http://azstarnet.com/news/world/hungarian-rows-canoe-across-atlantic-ocean/article_efbb5b9d-77c4-5a30-bf7e-2fbef93c6838.html)

## 26.03.2012 Kielschutz durch Kielstreifen (Ausrüstung)

Eines der empfindlichsten Teile eines Seekajaks ist der Kielbereich. Wenn etwas an einem Seekajak beschädigt wird, ist der Kielbereich.

Um den Kielbereich zu schonen bzw. zu schützen, habe ich ein paar Empfehlungen herausgearbeitet, die downgeloaded werden können:

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

Wie können wir den Kielbereich unseres Seekajaks **schonen**? Folgendes kommt z.B. in Frage:

1. Wir steigen erst, wenn unser Seekajak im Wasser ist, ein bzw., wenn es noch im Wasser ist, aus.
2. Wir legen einen Fender unters Seekajak und ziehen es erst dann übers Land bzw. aus dem bzw. ins Wasser.
3. Wir bitten die uns begleitenden Kameraden um Tragehilfe und bieten ihnen dafür 2 Tragegurte an.
4. Wir transportieren unser Seekajak immer auf einem Bootswagen.
5. Können wir auf 2. – 4. nicht zurückgreifen, beladen wir unser Seekajak erst am Spülsaum bzw. entladen wir es schon am Spülsaum.

Und um den Kielbereich vor Beschädigungen zu schützen, bietet sich u.a. Folgendes an:

1. Festkleben einer Holzleiste auf jene Bereiche, die besonders leicht abgerieben werden können (nämlich: Bug und Heck).
2. Verkleben eine Aluleiste auf den gesamten Kielbereich.
3. Verkleben eines Kielstreifens aus GFK, Diolen oder Kevlar.
4. Auftragen eines extra Gelcoat- bzw. Epoxid-Schutzanstriches.

5. Auftragen einer Epoxid-Knetmasse auf jene Bereiche, die besonders leicht beschädigt werden können (z.B. Power-Knete von Patex)

Vor kurzem bin ich nun auf ein weiteres Material gestoßen, welches sich als Kielstreifen für Seekajaks eignen soll: „KeelEazy“. Es handelt um ein PVC-Band, erhältlich in unterschiedlichen Farben und Breiten (5 cm, 7,5 cm und 10 cm), welches mit Hilfe eines Heißluftföhns aufgetragen und verklebt wird. Zur Selbst-Montage findet man den folgenden Link: <http://vimeo.com/39192963> Dieser Kielstreifen lässt sich natürlich auch partiell verkleben (z.B. je 40 cm nur auf die empfindlichen Bug-/Heckpartien) und per Heißluftföhn auch wieder rückstandslos entfernen.

Wer Erfahrungen über dieses „KeelEazy“ gesammelt hat, möge sich bitte hierüber im DKV-Kanu-Forum äußern.

**Text:** U.Beier

-----

#### 24.03.2012 **Impressionen: Freya zwischen Kap Horn & Puerto Montt** (Revier/Ausland)

Bekanntlich ist **Freya Hoffmeister** seit dem 30.8.11 unterwegs, um Südamerika in 3 Etappen zu umrunden. Gestartet ist sie in Buenos Aires. An ihrem 125. Tag erreichte sie nach 3.854 Paddel-Kilometern Kap Horn (1.1.12). In der Zwischenzeit hat sie insgesamt 6.237 km (23.3.12) mit ihrem Seekajak zurückgelegt. 207 Tage hat sie dafür gebraucht.

Seit Kap Horn ist ihr allerhand passiert. Sie hat sich in einem Fjord verpaddelt, bei einer Landportage verlaufen, in einem Leuchtturm „verschanzt“ und die letzten Tage nun auch „vergnügt“; denn sie bekam die Chance, auf einem kleinen Luxusabenteuerschiffe ein paar Tage zu „kurzurlauben“, bevor sie sich wieder an jenem Punkt aussetzen ließ, wo man sie an Bord holte.

In 4-5 Paddeltagen wird sie wohl Puerto Montt erreicht haben!? Danach wird es wieder richtig spannend. Sie muss nämlich dann noch einige hundert Kilometer entlang der ungeschützten chilenischen Küste hoch bis Valparaiso paddeln, dem Ende ihrer 1. Rund-Südamerika-Etappe. Die 2. Etappe wird sie dann wohl in Angriff nehmen, wenn wir hier oben schon wieder Herbst haben werden.

Seit Kap Horn hat sie knapp 250 Fotos geschossen und ins Netz gestellt:

<http://freyahoffmeister.com/pictures/>

Die für mich 22 schönsten Fotos habe ich mal ausgewählt und hier verlinkt. Vielleicht gefallen sie Euch auch:

Foto: Schnapsschuss

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722792326834553458>

Foto: Übernachtungsplatz

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722775896943769570>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722770835596025314>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722736004467722546>

Fotos: Wetterwechsel

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722743208119594434>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722741751244368658>

Fotos: Pausenplätze

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722774382131931250>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722773762569528274>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722744598561313138>

Foto: „Eisiger“ Vorhang

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722773452365951298>

Foto: Land-Portage zur Lagune San Rafael

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722794228825296386>

Foto: Auch das ist „rund“ Südamerika!?

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722760698012263890>

Foto: „Schirmherrschaft“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722793119466955778>

Fotos: Landschaft pur

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722788666834356690>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722746006789049986>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722745883164203650>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722758481141065026>

Foto: Natur pur

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722752400508147810>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722755860913145874>

Foto: „Don't kiss me, I am only a frog!“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722768711805477746>

Foto: „Hitch-Hiking de Luxe“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722786499158577170>

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection1Stage6Chile3#5722778946949732130>

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

20.03.2012 **Delphin 155 (487x57 cm; 267 Liter Vol.) von P&H** (Ausrüstung)

Wer Näheres über das vom britischen Hersteller P&H produzierte PE-Seekajak:

- **DELPHIN 155** - [www.phseekayaks.com](http://www.phseekayaks.com)
- Länge x Breite: 487x57 cm
- Lukengröße: 81x42 cm
- Schenkelstützen: verstellbar
- Kompass: integriert (Option)
- Gepäckluken: 2 + 1 Tagesluke
- Toggle/Halteknopf: optimal an Bug und Heck befestigt
- Volumen: 267 Liter
- Gewicht: 26,5 kg
- Kurskorrekturen per: Skeg
- Material: Corelite (PE-Sandwich)

erfahren möchte, der kann sich ja mal den Testbericht von **Björn Nehrhoff** anschauen, der im neuesten Heft des KANU-MAGAZIN veröffentlicht wird.

Bis auf:

- den fehlenden Hinweis auf die fehlende Einbaumöglichkeit einer Hand- bzw. Fußlenzpumpe (wohl aber kann eine – wenn auch recht sperrige – Schenkellenzpumpe eingebaut werden);
- die zu hoch eingeschätzte "maximale Reisegeschwindigkeit" von 9 km/h, gemeint ist sicherlich die „Sprintgeschwindigkeit“ ... und wenn man unter „Reisen“ eine Gepäckfahrt versteht, dann wird man sich wohl eher im vom Autor angedeuteten „5-6-km/h-Geschwindigkeitsbereich“ wieder finden;
- den fehlenden Kommentar zum zu hohen Rückengurt (stört beim Wiedereinstieg und beim Rollen??)
- und die fehlende Angabe des Gepäckraumvolumens\* im Bug- und Heckbereich

(\* lt. Herstellerangabe: 65 Liter Bugvolumen und 49 Liter Heckvolumen)

ist nichts an diesem Testbericht auszusetzen.

So ein Bericht ersetzt natürlich nicht die persönliche Testfahrt unter realistischen Bedingungen. Aber immerhin zeigt er deutlich auf, dass es sich bei dem DELPHIN 155 um ein Boot handelt, welches geradezu für das Brandungspaddeln geschaffen ist, aber auch wegen des begrenzten Volumens von 267 Liter (nicht überprüfte Herstellerangabe??) für eine Wochen-

endtour geeignet sein müsste, sofern man über nicht zu voluminöses Wochenendgepäck (=> kleines Zelt, kleine Matte, kleiner Schlafsack, kleiner Kocher, kleiner Bootswagen ....) verfügt.

Übrigens, wen das Geschwindigkeitspotenzial des DELPHIN 155 interessiert, den kann man empfehlen, die Testberichte des us-amerikanischen SEA KAYAKER (SK) zu studieren. Lt. Aussagen dieser Fachzeitschrift haben wir beim DELPHIN 155 (von P&H) bei den folgenden Geschwindigkeiten den folgenden Wasserwiderstand zu überwinden (mit WL = Wasserlinienlänge):

---

**DELPHIN 155** (485x57cm; WL=441cm; 267Liter Vol. lt. Hersteller / min.322 Liter Vol. lt. SK)  
Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,41 kg / 8,3 km/h = 2,42 kg / 9,3 km/h = 3,88 kg / 11,1 km/h = 7,09 kg

---

Daraus können z.B. wir ableiten, dass wir beim DELPHIN 155 an die 60 % mehr Kraft aufwenden müssen, um ihn z.B. von 8,3 km/h auf 9,3 km/h zu beschleunigen.

Da solche Werte an und für sich wenig Aussagekraft haben, möchte ich sie mit den Werten von **Freya Hoffmeisters** Seekajak 18X SPORT (von EPIC) vergleichen:

---

**18X SPORT** (549x56cm; WL=540cm; mind. 369 Liter Vol. lt. SK)

Wasserwiderstand bei:

5,6 km/h = 0,47 kg / 8,3 km/h = 2,23 kg / 9,3 km/h = 2,85 kg / 11,1 km/h = 4,66 kg

---

Beim 18X SPORT reicht eine Kraftsteigerung von 28 % aus, um das Boot von 8,3 km/h auf 9,3 km/h zu beschleunigen. Und um die 9,3 km/h im 18X SPORT zu erreichen, müssen wir absolut 2,85 kg überwinden. Beim DELPHIN 155 sind es immerhin 3,88 kg, was einem 36 %ig höheren Kraftaufwand erforderlich macht.

Diese Werte weisen aber auch auf Folgendes hin:

Im niedrigeren Geschwindigkeitsbereich (so zwischen 5-7 km/h) sind die Unterschiede der Wasserwiderstandswerte zwischen einzelnen Seekajaks so minimal, dass man sie praktisch ignorieren kann. Und wer dennoch darauf Wert legt, der müsste zu dem Schluss kommen, dass bis ca. 7 km/h die „langen Seenadeln“ einen höheren Wasserwiderstand erzeugen, als die „dicken Pötte“.

Im höheren Geschwindigkeitsbereich (so ab 10 km/h) hängen aber die „Seenadeln“ die „Pötte“ jedoch gnadenlos ab, vorausgesetzt der X18-Kanute z.B. hat die Kraft, den Wasserwiderstand von 4,66 kg bei 11,1 km/h nicht nur kurzzeitig zu überwinden.

Zum Schluss soll noch auf Folgendes hingewiesen werden: Neben dem DELPHIN 155 (PE) gibt es noch den:

- DELPHIN 150 (457x55 cm; 247 Liter Volumen) (in PE)
- ARIES 155 (472x57 cm; 290 Liter Volumen) (in Glasfaserverbundstoff)

Außerdem gibt es die beiden DELPHIN-Modelle in einer extra starken PE-Ausfertigung. Sie tragen die Zusatzbezeichnung „SURF“ und sollen die Anforderungen erfüllen, die WW-Fahrer an ihre Kajaks stellen!?

**Text:** U.Beier

**Quelle:** KANU MAGAZIN, Nr. 2/12, S.68 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de)

**Links:**

[www.phseakayaks.com](http://www.phseakayaks.com)  
[www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)

-----

**19.03.2012 Lettmann Archipel: Buglukendeckelproblem! (Ausrüstung)**

LETTMANN bietet das Seekajak „ARCHIPEL“ in zwei Varianten an:

- HV (höheres Volumen): 525x58 cm; ca. 350 Liter Volumen
  - LV (niedrigeres Volumen): 525x57 cm; ca. 320 Liter Volumen
- => [http://www.lettmann.de/catalog/product\\_info.php/cPath/21/products\\_id/812](http://www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/812)

Beide Varianten verfügen über ovale Weichplastiklukendeckel. Bei Rettungsübungen im Hal-  
lenbad passierte es nun, dass beim Lenzen mit Hilfe der TX-Lenzmethode der Retter, - also  
jener, der den Lenzvorgang durchführt -, so heftig an der am Bug befestigten Rettungsleine  
zog, dass diese sich am vorderen Lukendeckel verhakte und ihn teilweise löste.

- Der Grund dafür ist leicht zu finden: Die Rettungshalteleine verläuft zu eng am Buglu-  
kendeckel vorbei.
- Die Folgen sind jederzeit reproduzierbar: Mit einem kräftigen seitlichen Zug an der  
Rettungshalteleine lässt sich der Lukendeckel öffnen, sodass er (1.) nicht mehr was-  
serdicht verschließt und (2.) nicht auszuschließen ist, dass er sich bei einer weiteren  
Berührung während der Rettungsaktion gänzlich von der Lukenöffnung löst.
- Als Lösung bietet sich Folgendes an: Den Besitzern, die ihren ARCHIPEL beim  
Großgewässerspaddeln einsetzen ist, sollten den Verlauf der Bug-Rettungsleine so  
korrigieren, dass sie nicht mehr parallel entlang des Buglukendeckels verläuft. Am  
besten schneidet man die Leine in diesem Bereich ab und montiert – um den Verlauf  
der Rettungsleine nicht allzu weit zu unterbrechen - zwei weitere Deckfittings so in  
Höhe des Lukendeckels, dass die Rettungsleine von der Sitzluke nur noch bis zum  
Anfang des Lukendeckels reicht, aber nicht darüber hinaus. Im Bereich vor dem Lu-  
kendeckel brauchen keine weiteren Deckfittings verschraubt werden. Hier muss ledig-  
lich die abgeschnittene Leine so verknotet werden, dass sie dem Retter bzw. dem  
„Kenterbruder“ noch genügend Halt bieten kann.

Übrigens, wer wissen möchte, wie das aussieht, kann im LETTMANN-Prospekt das bei den  
etwas längeren Seekajak-Varianten:

- „MAGELLAN“ (550cm)
- => [http://www.lettmann.de/catalog/product\\_info.php/cPath/21/products\\_id/603](http://www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/603)
- „Eski 530“ (530 cm)
- => [http://www.lettmann.de/catalog/product\\_info.php/cPath/21/products\\_id/252](http://www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/252)

nachschauen. Beide Seekajaks verfügen nämlich serienmäßig über dieses zusätzliche Paar  
Deckfittings vor und hinter dem Buglukendeckel. Ob auch bei diesen Booten die Rettungs-  
halteleine zu dicht am Buglukendeckel verläuft, muss jedoch jeder selber überprüfen.

**Text:** U.Beier

-----

**18.03.2012 9. Seekajaktreffen in Peenemünde (Revier/Inland)**

Der Kanusportverein Wolgast e.V. bietet vom Freitag, 17.8. (Anreise bis 18.00), bis Sonntag,  
19.8.12, nun schon zum 9. Mal sein Seekajaktreffen in Peenemünde an. Geleitet wird diese

Veranstaltung von **Volkmar Schmuggerow**, dem Wandersportwart des Bezirk Ostseeküste (LKV Mecklenburg-Vorpommern).

Gepaddelt wird im weiteren Umkreis von Wolgast. Wohin die Touren gehen, hängt vom Wetter ab. Ich war schon zwei Mal dabei. Einmal ging es entlang fast der gesamten Ostseeküste von Usedom und ein anderes Mal waren die Wetterbedingungen so ideal, dass am ersten Tag von Peenemünde aus über die Insel Ruden bis hinüber nach Thiessow (Südostende von Rügen) gepaddelt wurde und Non-Stopp wieder zurück (ca. 36 km) und am zweiten Tag von der Seeseite Usedom hinüber zur Insel Greifswalder Oie und retour (ca. 26 km).

3 Touren, die ich nicht missen möchte und für die sich die weite Anfahrt von Hamburg aus gelohnt hat.

Näheres über die Tour erfährt man per eMail: [benno.schmuggerow@web.de](mailto:benno.schmuggerow@web.de)

Übrigens, wer die Möglichkeit zur persönlichen „Verlängerung“ hat, der sollte das nutzen. Usedom bietet nämlich nicht nur vielfältige Paddelmöglichkeiten (z.B. entlang des Peenestroms oder auf dem Achterwasser), sondern auch interessante Radtouren durch „welliges“ Küstenland.

**Text:** U.Beier

**Quelle:** DKV-Sportprogramm 2012, S.90 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

-----

### 09.03.2012 „**Freies**“ **Zelten** (Befahrensregelung/Recht)

Das mit dem „freien“ bzw. „wilden“ Zelten ist so eine Sache. Den Alpinisten ist es wohl unterwegs bei ihren Klettertouren in den Bergen erlaubt. Den Kanuten ist es jedoch während ihrer Küstenwandertouren nur bedingt gestattet. Zumindest erlauben Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern Wanderern (also: Fuß-, Rad- und Kanuwanderer) unter bestimmten Auflagen für 1 Nacht draußen im Freien zu übernachten. Siehe hierzu:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Uebernachtungsmoeglichkeiten-Nordsee.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/MV-Zelten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/MV-Zelten.pdf)

Dort wo es nicht erlaubt ist, sollten wir uns daher genau überlegen, aus welchem Grund wir es dennoch tun wollen. Naturschutzgebiete und Dünenlandschaften sollten grundsätzlich tabu sein und Privatgrundstücke sollten nur dann fürs Zelten oder Biwakieren in Frage kommen, wenn wir dafür die Erlaubnis erhalten haben. Und woanders?

Wenn wir es nicht verhindern können, z.B. weil die Gewässer- und Wetterbedingungen oder andere Gründe (z.B. beschädigte Ausrüstung, Krankheit; einbrechende Dunkelheit) uns das Paddeln unmöglich machen, sollte wir wenigstens dafür sorgen, dass wir nicht auffallen. Am wenigsten fallen wir auf, wenn:

- wir uns an die inoffizielle „1-Stunden-Regelung“ halten (d.h. wir bauen erst eine Stunde vor Sonnenuntergang das Zelt auf und eine Stunde nach Sonnenaufgang bauen wir es spätestens wieder ab),
- und wenn wir darauf achten, dass das „Zeltlager“ nicht auffällt (d.h. wir bauen die Zelte möglichst in einer Reihe so hintereinander auf, dass praktisch von weitem nur ein Zelt zu sehen ist).

Interessant wäre es nun, wie das „freie“ Zelten bei anderen Nationen gehandhabt wird. Im SEEKAJAK wird dazu ein Beitrag der französischen „**Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer**“ veröffentlicht:

- „Hinweise für Kajakfahrer zur sorgsamem Benutzung der natürlichen Meeresgebiete“ („Recommandations Bon Usage“) (v. 11.12.2008 PM/NI/09.022/GC)

Ein Hinweis betrifft die „Übernachtung“:

1. Zeltaufstellen kann nur zwischen Sonnenuntergang (oder am frühesten 20 Uhr) und Sonnenaufgang (oder am spätesten 9 Uhr) geschehen.
2. Die Zelte dürfen nur für 1 Nacht an einer Stelle aufgestellt werden und müssen jeden Morgen abgebaut werden.
3. Insgesamt dürfen nicht mehr als 6 Zelte aufgestellt werden, wobei unter einem „Zelt“ entweder ein kleines Zelt (welches nicht auffällt) oder ein Tarp oder ein Biwaksack zu verstehen ist.“

**Text:** U.Beier

**Quelle:** SEEKAJAK, Nr. 129/12, S.34-35 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

08.03.2012 **Westküste Neufundland (Kanada)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet der deutschstämmige US-Amerikaner **Reinhard Zollitsch** (69) in dem Beitrag:

**„Im Seekanu die Westküste Neufundlands hoch“**

von einer 16 Tage dauernden und 512 km langen Tour im Küstenkanadier (=> ein 5,25 m langer VERLEN KRUGER Solo-Seecanadier). Eingesetzt wurde in Port au Port und ausgesetzt in L'Anse aux Meadows, dort wo vor über 1.000 Jahren die Wikinger gelandet sein sollen. Die Verpflegung wurde für die ganze Zeit mittransportiert. Nur das Trinkwasser musste unterwegs nachgefüllt werden. Navigiert wurde mit einer westlichen Missweisung von 24 Grad. Geweht hatte es fast ständig mit 15-25 Knoten (4-6 Bft.).

Übrigens, R.Z. ist vor Jahren anlässlich eines längeren Deutschlandaufenthaltes mit seinem Seecanadier die gesamte deutsche Ostseeküste entlang gepaddelt und damit gezeigt, dass er schon damals ein seetüchtiger Küstenkanuwanderer ist (s. sein Bericht in KANU-SPORT, Nr. 8/03, S.4-10).

**Quelle:** KANU-SPORT, Nr. 3/12, S.30-33 – [www.kanu.de](http://www.kanu.de)

**Link:** [www.zollitschcanoeadventures.com](http://www.zollitschcanoeadventures.com)

-----

03.03.2012 **Grönland satt: Fotos & Texte** (Revier/Ausland)

**Alexander Jung & Klaus Zobel** haben einen informativen Beitrag ins Netz gestellt:

**„Grönland Paddeltour im Bereich der Discobucht“** (21.6.-21.7.09)

→ [http://alju.magix.net/public/groenlandreise/groenland\\_reisebericht.html](http://alju.magix.net/public/groenlandreise/groenland_reisebericht.html)

der nicht nur sehr ausführlich über die von ihnen gewählte Tour berichtet, sondern der auch ein große Anzahl eindrucksvoller Fotos enthält.

Auf der Homepage von **André & Heike Micheel** finden wir insbesondere eine Vielzahl sehenswerter Fotos, die beide bei ihren vielen Grönlandurlaube geschossen haben:

→ <http://umiaq.de/Greenland.htm> (Sommer 2007)

→ <http://umiaq.de/Groenland.htm> (Grönland im Winter: März 2009)

→ <http://umiaq.de/groenland10.htm> (Juli 2010)

Surft doch mal vorbei. Gebt euren Träumen Futter! Holt euch Appetit

02.03.2012 **OCEAN PADDLER: Heft 29 zur Ansicht downloadbar** (Literatur)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 29. Ausgabe erschienen. Sie umfasst 68 Seiten. Die Themen sind breit gestreut, u.a.:

D.Wilcox: Sea kayaking round the St. Kilda Archipelago, S.16-19

F.Ferrero: The best of both worlds, S.20-23

J.Bond: St Kilda crossing, S.24

A.Vogel: Raja Ampat. Paddling Nirvana, S.26-32

J.Allen: Sea survival revisited, S.34-36

N.Cunliffe: Rough water handling. The five essentials, S.38-41

N.Foster: New Foundland boat-builders, S.42-44

D.Wilcox: The dangers of sun exposure when sea kayaking, S.46-48

L.Bird: Stretching for kayakers, S.50-52

M.Pohla: Zegul Baidarka (548x55cm (Werbung?)), S.56-57

N.N.: P&H Aries (472x57cm; 290 Liter Vol.) (Werbung?), S.58-59

N.N.: Schwarzer 2011 Wing and Schwarzer Flat (Werbung?), S.60-61

Das Heft ist kostenlos als PDF-Dadtei downloadbar:

<http://www.oceanpaddlermagazine.co.uk/767420012007-0000084762118/OP29-skiye37bu00lw/OP29-2011.pdf>

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

**Quelle:** OCEAN PADDLER, Nr. 29/2012

\*\*\* \* \*\*\*