

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 40/13)

(Aktuelle Infos: 16.05.13 – 15.09.13)

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

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

-
- 09.09.2013 Rund Fehmarn der Vierte (Revier/Inland)
 - 06.09.2013 Kollision mit Motorbootflitzer (Ausbildung)
 - 04.09.2013 Shit happens: 29x (Ausbildung)
 - 31.08.2013 „Freya 18“ von POINT 65°N (S) (Ausrüstung)
 - 30.08.2013 Nordseequerung (Shetland – Norwegen) die Zweite! (Geschichte)
 - 28.08.2013 Freya Hoffmeister: Ihre 3. Etappe rund Südamerika
(476. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 14.08.2013 DKV-Einweisungsfahrt Langeness & Co. (EPP 3-Küste) (Ausbildung)
 - 07.08.2013 Der „Hammer“ von P&H ein Hammer? (Ausrüstung)
 - 04.08.2013 Rettungsmethoden bei „Greenlander“-Kajaks (Ausbildung)
 - 02.08.2013 Nigel Foster: Paddeltechnik bei Seegang (Ausbildung)
 - 27.07.2013 Rund Westfriesische Inseln (Niederlande) (Revier/Ausland)
 - 11.07.2013 12. Hiddenseemarathon des Stralsunder KC (Revier/Inland)
 - 09.07.2013 TARAN (549x52 cm; ca. 370 Liter Vol) von ROCKPOOL (GB) (Ausrüstung)
 - 08.07.2013 Alligator biss in aufblasbares Kajak (Florida) (Revier/Ausland)
 - 07.07.2013 Revier Flensburger Förde (Revier/Inland)
 - 02.07.2013 Seenotfall auf den Malediven (Ausbildung)
 - 17.06.2013 Zelttestkriterien (Ausrüstung)
 - 15.06.2013 Leichtzelte: Sturmfest & wasserdicht (Ausrüstung)
 - 14.06.2013 Rundfunk-Seewetterberichte vor dem aus (Wetter)
 - 13.06.2013 Tagestour: Kreidefelsen von Étretat (Frankreich) (Revier/Ausland)
 - 12.06.2013 Brandungsübungen bei Sturmwarnungen (Ausbildung)
 - 10.06.2013 Rund Poel & Co. (Revier/Inland)
 - 09.06.2013 Zelten auf Spiekeroog (Ostfriesland) (Revier/Inland)
 - 05.06.2013 Seewetterberichte: Wie zuverlässig? (Wetter)
 - 29.05.2013 Kanten & Kurven (II): Video (Ausbildung)
 - 28.06.2013 Freyas Australienumrundungs-Buch nun auch auf Deutsch (Geschichte)
 - 27.05.2013 EPP 3 (Küste): Hausaufgaben Spiekeroog & Co. (Ausbildung)
-

09.09.2013 **Rund Fehmarn der Vierte** (Revier/Inland)

Bei rund Fehmarn kommen wir auf mindestens 60 km. Das ist machbar in 1 bis 3 Tagen machbar, sofern Wetter & Kondition stimmen!

Wer auf Nr. Sicher gehen will und entsprechend leistungsfähig ist, sollte für die Umrundung - wie mein Clubkamerad **Frank Niß** - einen Tag ansetzen. Zumindest für 1 Tag ist nämlich das Wetter recht zuverlässig zu prognostizieren. D.h. am Wetter kann es dann nicht liegen, wenn wir nicht an einem Tag herum kommen.

Zweimal bin ich schon um Fehmarn gepaddelt, einmal in den 80er Jahren in 2 Tagen unter der Führung von **Dieter Martinsen** und ein anderes Mal auf meine Initiative hin in 2 ½ Tagen Anfang 2000:

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

Danach folgten drei Umrundungsversuche vom Ort:

Gold (liegt im Westen von Fehmarn auf der Ostseite der Orther Bucht, nahe des Ortes Albertsdorf; die Seekajaks können am Tagesparkplatz gepackt und die 100 m zum Strand können per Bootswagen überwunden werden; die Autos selber werden über Nacht auf einem freien Parkplatz 500 m entfernt im Süden von Gold geparkt).

Gestartet wurde jeweils an einem Freitagnachmittag. Zweimal ließ ich wegen Starkregen schon am Samstagmorgen abbrechen und einmal wegen Starkwind am Sonntagmittag ... nur noch 9 km vom Ziel entfernt.

Nach einigen Jahren „Fehmarn-Pause“ hatte ich mal wieder am 6.-8.9.13 ein paar Mitpaddlerinnen und -paddler meiner „Altersklasse“ dazu überreden können, mich bei meinen vierten Umrundungsversuch zu begleiten. Die Wetterlage war optimal. Seit 3 Tagen herrschten bei schwachen Winden (max. 3 Bft.) hochsommerliche Temperaturen.

Die **4+4-Tage-Seewetterprognose** von www.wetteronline.de (> Segeln > westliche Ostsee > Fehmarn) war verlockend. Es sollte weiterhin schwach windig bleiben. Je näher jedoch der Starttag kam, desto mehr sollte es wehen. Schließlich wurden am Starttag 4 Bft. in Böen bis 7 Bft. prognostiziert jedoch mit Trend Richtung 3 Bft. in Böen 5 Bft.

Der **36-Std.-SMS-Seewetterprognose** von www.wetterwelt.de am Starttag, 06 Uhr, klang weniger freundlich (mit FRP = Freitagprognose; SAP = Samstagprognose; SOP = Sonntagprognose; IST = tatsächlicher Wind lt. www.windfinder.de > Staberhuk)

Freitag (FRP // IST):

12 Uhr = SE 4-5 in Böen 5-6 // IST = SE 4 in Böen 5

18 Uhr = SE 4-5 in Böen 6 // IST = ESE 4 in Böen 4

Samstag: (FRP // SAP // IST):

06 Uhr = SE 4-5 in Böen 5-6 // SE 4-5 in Böen 6 // IST = SE 5 in Böen 5

12 Uhr = E-SE4 in Böen 5-6 // E-SE 4 in Böen 5 // IST = E 4 in Böen 4

18 Uhr = E-SE 4 in Böen 5 // E-SE 4 in Böen 5 // IST = E 4 in Böen 5

Sonntag: (SAP // SOP // IST):

06 Uhr = SE 4-5 in Böen 5-6 // E-SE 4-5 in Böen 5-6 // IST SE 5 in Böen 5

12 Uhr = E-SE 4-5 in Böen 6 // E-SE 5 in Böen 6 // IST SE 5 in Böen 5

18 Uhr = SE 4 in Böen 5-6 // SE 3-4 in Böen 6 // IST = S 2 in Böen 3 (ab 20 Uhr = W 4/5)

Montag (SOP // IST):

06 Uhr = W-NW 4-5 in Böen 6 (Schauer) // IST = NNW 3 in Böen 4

12 Uhr = W-NW 4 in Böen 6 (Regen) // IST = NW 5 in Böen 7

18 Uhr = W 4 in Böen 5 // IST = W 4 in Böen 5

Gestartet wurde am **Freitagmittag** um 14 Uhr in Gold. Bei Rückenwind ging es über die Orther Bucht direkt hinüber zum Sandhaken „Krummsteert“ und bei ablandigem Wind die Westküste hoch vorbei am Flügger Leuchtturm, am Zeltplatz Flügge, NSG Wallnau, am Zeltplatz nahe Bojendorf bis fast hoch zur Nordwestspitze von Fehmarn.

Am **Samstag** wurde dann entlang der nördlichen Ost-Küste gepaddelt vorbei an diversen Zeltplätzen und dem Niobe-Denkmal in Richtung Puttgarden. Es war uns bewusst, dass die Windbedingungen grenzwertig waren insbesondere für einige Mitpaddler, die über nur wenige Brandungserfahrungen verfügten. Dennoch wollten wir versuchen, bis hinunter nach Sta-

berhuk zu kommen. Notfalls sollte unterwegs abgebrochen und gegebenenfalls die Tour bis Montag verlängert werden.

Der 4er Wind aus östlicher Richtung ließ in Ufernähe die Wellen brechen. Da 5-6er Böen prognostiziert wurden und die Untiefen vor der Küste mehrere hundert Meter ins Meer reichten, war entlang der südlichen Ost-Küste mit einem breiten Brandungsgürtel zu rechnen. Als der Wind zeitweise zunahm und wir vor Puttgarden ab & an durch 80 cm hohe Brecher navigieren mussten, entschlossen wir uns zur Umkehr und Rückfahrt bis zum Zeltplatz bei Flüge.

Am **Sonntag** trennten uns noch 10 km bis Gold. Es weht mit 5 Bft. aus SE, also genau gegenan. Mit 3-4 km/h kämpften wir uns vor. Zunächst ging es bis zum Flügger Leuchtturm. „*Wenn der Wind uns die Querung der Orther Bucht nicht ermöglichen würde, könnten wir doch in Höhe des Leuchtturms aussteigen und per Bootswagen Richtung Orth ziehen*“, meinte eine Mitpaddlerin. Aber noch ging es voran, wenn auch manchmal das GPS-Gerät bei der Geschwindigkeitsangabe eine 2 vorm Komma anzeigte. Schließlich erreichten wir das Ende des Sandhakens „Krummsteert“. Von dort aus waren es nun nur noch 3 km hinüber über die Orther Bucht bis Gold. Aber vor lauter Brechern war Gold kaum noch auszumachen. Das Risiko, die Bucht zu queren, war für die Gruppe einfach zu groß. Also versuchten wir, die Bucht auszufahren. Notfalls konnten wir – sofern der Seegang nicht mehr für uns beherrschbar war - den am Buchtende entlang laufenden Fahrradweg als Notlandplatz nutzen. Zunächst paddelten wir mit Wind & Welle Richtung dem Hafen von Orth. Die See bäumte sich hoch auf, schmiss jedoch keinen von uns um. Als die See etwas flacher wurde, änderten wir den Kurs und paddelten gegen den Wind Richtung Lemkenhafen und irgendwann weiter zum Warder. Schließlich erreichten wir Gold. Der Umweg von 3 km hatte sich gelohnt; denn wir sind sicher, wenn auch nicht ganz trocken, aber dafür nicht total durchnässt an unserem Ziel angelandet.

Und die Alternative? Ob wir am Samstag die Ost-Küste bis hinunter nach Staberhuk geschafft hätten, wissen wir nicht. Wohl aber vermute ich, dass wir die dann anstehende Sonntags-Passage entlang der Südküste bei 5 Bft. aus SE spätestens bei Burgstaaken hätten abbrechen müssen ... sofern überhaupt von Staberhuk aus ein Start möglich gewesen wäre!

Ja, das ist meine „Geschichte“ von Rund Fehmarn, einer kleinen Insel in der „Baltischen See“ (westliche Ostsee), die wir so am Wochenende umrunden können ... wenn das Wetter stimmt und wir fit sind; denn spätestens ab 4 Bft. Wind würde wir dann mindestens auf einer Seite von Fehmarn schwierige Gewässerbedingungen erleben. Wer dann nicht über Brandungserfahrungen verfügt, kann Probleme bekommen ... und wer dann kentert, würde es spätestens in diesem Moment bereuen, seine Eskimorolle nicht durch ständiges Training perfektioniert zu haben!

Text: Udo Beier

06.09.2013 **Kollision mit Motorbootflitzer** (Ausbildung)

Es geschah an **Freya Hoffmeisters** 494. Fahrtentag rund Südamerika. Sie befand sich auf ihrer 3. Etappe und war gerade mal erst 19 Tage unterwegs. Einige Tage paddelte sie nun schon entlang der Halbinsel Paraguanc, die östlich des Golfs von Venezuela liegt. Durch die Öffnung eines Riffs nahe Adicora kam vom Festland aus ein Motorboot mit high Speed hinausgeflitzt. Bei der Geschwindigkeit ragte sein Bug weit aus dem Wasser hoch hinauf in den Himmel. Von seinem Steuermann war kaum etwas zu sehen und auch am Bug hielt keiner Ausschau nach möglichen Hindernissen.

Das Motorboot „schoss“ einige hundert Meter vor Freya vorbei Richtung offenes Meer. Doch dann kehrte es plötzlich um und hielt direkt auf Freya zu. „Verdammt“, dachte sie, „da

kommt so ein Raser auf mich zugeschossen, der mich nicht sehen kann. Und ich kann mich nicht bemerkbar machen.“ Also beschleunigte sie, um aus der „Schusslinie“ zu kommen. Doch wie es der Zufall will, änderte das Motorboot ebenfalls seinen Kurs und hielt weiterhin direkt auf Freya zu.

Freya holte mangels anderer sofort verfügbarer Signalmöglichkeiten ihre Trillerpfeife raus und blies so stark wie sie konnte. Ihre Ohren schmerzten, aber wie soll der Fahrer eines Motorbootes, das bei Vollgas über die Wellen springt, solche Pfiffe hören. Der kurzen Rede gefährlicher Grund: Das Motorboot rauschte direkt auf Heckhöhe an der flüchtenden Freya vorbei, überschüttet sie mit einer riesig brechenden Welle und hinterließ am Heck von Freyas Seekajak einen rot gefärbten Streifen-„Schuss“! Dann war der Spuk vorbei.

Der Motorbootfahrer hatte wohl auch etwas bemerkt; denn er stoppte ab und kehrte um. Aber was sollte Freya schon sagen, wenn ihr das Vokabular für spanische Schimpfwörter fehlte. Eigentlich hätte er den Mittelfinger verdient!?

Signalmöglichkeiten bei Kollisionsgefahr?

Ja, solche (Bainah-)Kollisionen passieren nicht häufig. In meinem Küstenkanuwanderleben habe ich bislang vier erlebt. Zweimal wurde ich im letzten Moment gesehen, einmal wurde ich bewusst als „Zielscheibe“ angepeilt“ und ein anderes Mal konnte ich mit einer weißen Signalkugel aus einem NICO-Signal auf mich aufmerksam machen.

Nun, das NICO-Signal verfügt über ein Magazin mit 6 Signalkugeln. Insofern bietet es sich geradezu als „Kollisionsverhütungssignal“ an. Fallschirmsignalraketen erwecken wohl mehr Aufmerksamkeit. Aber davon haben wir i.d.R. max. zwei Stück an Bord. D.h. wir sollten damit doch etwas sparsamer umgehen. Ein Handrauchsignal bzw. eine Handfackel würde sicherlich auch gute Dienste leisten, wobei bei Tage eher ein Rauchsignal gesehen wird. Aber auch hier gilt es, damit sparsam umzugehen; denn mehr als je eines der beiden Signalmittel werden wir sicherlich nicht bei einer Küstentour in unserem Seekajak mitschleppen! Bei Kollisionsgefahr ist folglich neben guter Seemannschaft das NICO-Signal erste Wahl, zumal es ohne Weiteres möglich ist, zusätzlich ein 6-schüssiges Reservemagazin dabeizuhaben.

Griffbereit!

Das NICO-Signal nützt uns jedoch nur dann etwas, wenn wir es griffbereit mit uns führen. „Griffbereit“ heißt dabei nicht, es hinten oder vorne unter einem Gepäcknetz zu verstauen oder gar in der Tagesluke unter dem Kartendeck, sondern möglichst an der Schwimmweste befestigt, frei hängend und nicht in einer Tasche verstaut. Es sollte dabei mit einer Elastikleine an der Schwimmweste verbunden werden, damit wir es beim Abschließen möglichst weit weg vom Kopf und den Ohren halten können.

Übrigens, wer meint, dass das Tragen des NICO-Signals am Körper zu gefährlich ist, dem sollte bewusst sein, dass das NICO-Signal fünffach gegen eine Fehlauslösung geschützt ist:

1. kann es nicht ausgelöst werden, wenn es nach unten hängt, vielmehr muss es beim Abschuss senkrecht nach oben zeigen,
2. verhindert ein Splint, der den Auslösehebel sperrt, eine Fehlauslösung,
3. muss vor dem Abschuss ein Sicherungshebel von S (= Safe) auf F (= Fire) geschoben werden,
4. ist das 6-schüssige Magazin so zu drehen, dass eine Signalkugel direkt über dem Auslösedorn liegt,
5. muss der Auslösehebel gedrückt werden!

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2013/09/05/tue-0309-2013-day-494/>

04.09.2013 **Shit happens: 29x** (Ausbildung)

Die us-amerikanische Zeitschrift „SEA KAYAKER“ (→ www.seakayakermag.com) zeichnet sich insbesondere durch zwei Rubriken aus:

Kayak Reviews: Hier werden i.d.R. je Heft Testberichte über jeweils 2 Seekajaks veröffentlicht. Der Testbericht selber besteht dabei aus den Fahrberichten von meist 3 Testfahrern. Außerdem enthält er eine Vielzahl von technischen Daten über das einzelne getestete Seekajak (z.B. über den Wasserwiderstand und die Kippligkeit, über die Wasserlinienlänge und –breite, über die benetzte Wasserfläche und den prismatischen Koeffizienten und das Volumen). Wer mehr über diese Reviews erfahren möchte, muss sich schon das jeweilige Heft kaufen. Jedoch veröffentlicht SEA KAYAKER schon seit einigen Jahren auf seiner Homepage die Datenblätter der von ihm getesteten Seekajaks:

→ <http://seakayaker.us/kayak-reviews/>

so z.B. auch das Datenblatt vom „Greeland GT“ von ZEGUL MARINE:

→ http://seakayaker.us/wp-content/uploads/2013/01/GreenlandGT_TechSpecs.pdf

Safety: Dabei handelt es sich um Berichte über Seenotfälle, die sich beim Küstenkanuwandern ereignet haben. Im Mittelpunkt steht dabei zum einen die Schilderung, wie sich der betreffende Seenotfall ereignet hat und wie er ausgegangen ist, und zum anderen die Analyse, was falsch gemacht wurde und was hätte besser gemacht werden können. Sporadisch werden diese Seenotfall-Berichte ebenfalls auf der SK-Homepage veröffentlicht, wie z.B. der folgende Bericht, der im August-Heft erschien:

→ <http://seakayaker.us/safety-crossing-lake-michigan/>

Für jene, die sich auch für die anderen Berichte interessieren, hat der SEA KAYAKER schon 1997 insgesamt 22 seiner bis dahin veröffentlichten „Safety“-Berichte in dem folgenden Buch zusammengefasst:

M.Broze & G.Gronseth: Sea Kayaker Deep Trouble (1997; 189 S.)

Nun ist der zweite Band erschienen:

Chr.Cunningham (Ed.): Sea Kayakers More Deep Trouble (2013; 326 S.)

In diesem neuen Band werden insgesamt 29 Fälle vorgestellt, die bis Februar 2013 im SEA KAYAKER veröffentlicht wurden.

Diese „Safety“-Berichte werden deshalb hier erwähnt, weil sie in nahezu idealer, nämlich „unterhaltsamer“ Art & Weise uns auf die Fehler aufmerksam machen, die uns unterwegs beim Küstenkanuwandern passieren können.

Die Berichte finden stets eine große Leserschaft. Bemerkenswert ist es daher, die in Europa herausgegebenen Zeitschriften, die sich dem Küstenkanuwandern widmen, fast gar nicht an diese Berichterstattung anknüpfen. Passiert bei uns in Europa so wenig oder ist es den Beteiligten „Pechvögeln & Kenterbrüdern“ bzw. deren Organisationen peinlich, über die zu Seenotfällen geführten Fehler zu berichten bzw. berichten zu lassen?

Text: Udo Beier

31.08.2013 **„Freya 18“ (560x58 cm; über 400 Liter Vol.) von POINT 65°N (S)**
(Ausrüstung)

Der schwedische Kajakerhersteller POINT 65°N hat in Zusammenarbeit mit Freya Hoffmeister das Expeditionsseekajak „**Freya 18**“ entwickelt, das nicht nur die Wünsche von Freya erfüllt, sondern sicherlich auch den Bedürfnissen vieler anderer „schwergewichtiger“ Longdistance-Kayaker, die mehrere Wochen unterwegs sein möchten, entspricht:

www.point65.com/kategori/5279/freya.html

Folgende Maße & Eigenschaften gibt der Hersteller an:

Länge x Breite: 560x58 cm

Gewicht: 22 – 26 kg

Sitzluke: 88x41 cm

Volumen: mind. 400 Liter (Schätzung)

Max. Beladung: 200 kg

Front- und Hecklukendeckel: 44x26 cm (oval) von Kajak-Sport

Tageslukendeckel: Ø 20 cm

Steuerung: Integriertes Hecksteuer mit verstellbarem Skeg

Steuerpedalen: mit effizientem Fußhalt

Schenkelstützen: nicht verstellbar

Kartendeck: nicht für Seekarten im Querformat DIN A3 geeignet

Vorderdeck: auf Höhe der Füße besonders schmal gehalten, um bei 58 cm Boots-Breite den steilen Paddelschlagstil zu erleichtern.

Rund Island und Neuseeland (Südinself) ist Freya Hoffmeister noch mit einem „Explorer“ (519x56 cm; ca. 319 Lit. Vol.) von Nigel Dennis (SEA KAYAKING UK) (GB) gepaddelt, der mit einem verstellbaren Skeg ausgerüstet war:

www.seakayakinguk.com/seakayaks/?mode=range&item=EXPLORERHV

Rund Australien und die erste Etappe von rund Südamerika ist sie mit dem „18X – Sport“ (549x56 cm; ca. 369 Lit. Vol.) von EPIC (USA) unterwegs gewesen:

www.epickayaks.com/product/product/epic-18x-sport

Die Erfahrungen die sie mit dem Steuer des „18X“ gemacht hatte, gingen wohl in die Konstruktion des „Freya 18“ ein. Und zwar „scheint“ es, als ob ein Teil des unteren Hecks abgesägt, bearbeitet und als Steuer wieder anmontiert wurde, wobei dann nachträglich in dieses Hecksteuerblatt ein verstellbares Skeg mit integriert wurde, nicht um es als Skeg zu benutzen, sondern um die Steuerwirkung des Steuerblatts zu erhöhen. Freya hatte mit dieser Art Steueranlage keine Probleme bei rund Australien gehabt. Bei ihrer 1. Etappe rund Südamerika zerbrach jedoch immer mal wieder das Skeg. Mit der Variante von POINT 65°N macht sie bislang nur positive Erfahrungen. Im Vergleich zu den integrierten Steueranlagen von PIETSCH & HANSEN und LETTMANN:

www.pietsch-hansen-kajaks.de/steueranlage.htm

www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/348

halte ich jedoch die amerikanische als auch die schwedische Steueranlagen nicht völlig „brandungstüchtig“; denn beim Starten über den Sand („Robbenstart“) und beim Rückwärtsurfen nach einem vergeblichen Startversuch, kann ich mir vorstellen, dass das Steuerblatt verbogen und abgebrochen werden kann, was bei den beiden deutschen Steueranlagen nicht möglich ist, da das Steuerblatt im hochgezogenen Zustand völlig ins Heck eingezogen sind.

Ansonsten hat Freya darauf geachtet, dass das POINT 65-Seekajak voluminöser als das von EPIC ist, was bei ihren langen Gepäckpassagen mit nur wenigen Versorgungsmöglichkeiten zwischendurch verständlich ist. Leider informiert POINT 65 nicht über das Volumen des „Freya 18“. In Anbetracht dessen, dass das in etwa vergleichbare schwedische Modell „X018“ mit den Maßen 549x54 cm auf ca. 390 Liter kommt, vermute ich, dass das Volumen von Freyas Seekajak, welches 11 cm länger und 4 cm breiter ist, bei über 400 Liter liegen wird.

Die Sitzluke ist für Freya maßgeschneidert. Im Vergleich zum Modell „X018“ ist sie mit 88 cm um 6 cm länger, was das Ein-/Aussteigen bei Brandungsbedingungen erleichtert. Leider fehlen verstellbare Schenkelstützen, damit andere Kanuten den Sitzhalt entsprechend an ihren Schenkeln anpassen können.

Demgegenüber verfügen die Steuerpedalen über einen Fußhalt, der die Beinarbeit beim Paddeln ermöglicht, ohne dass nach jeder Beinbewegung ein Steuerblattausschlag erfolgt.

Es ist keine Mulde vorgesehen, in dem ein Kompass integriert werden kann. So müssen wir uns selber einen geeigneten Platz suchen. Für Freya war das kein Problem; denn sie navigiert ohnehin nur nach den Infos, die sie dem Display ihres GPS-Gerätes entnimmt. Aus demselben Grund ist bei „Freya 18“ auch nur ein Kartendeck vorgesehen, bei dem lediglich eine Seekarte im Hochformat DIN A3 gelagert werden kann. Abgesehen davon ist das Kartendeck etwas nach vorne geneigt, sodass eine dort gelagerte Seekarte nicht so optimal abgelesen werden kann, letztlich auch weil das Seekajak über eine 88 cm lange Sitzluke verfügt. Wer nach Seekarten navigieren will, dem bleibt wohl nichts anderes übrig, als seine Spritzdecke mit zusätzlichen Halterungen für die Seekarte auszustatten. Die Sitzluke ist mit seiner Länge von 88 cm immerhin so groß, um dort auf der dazugehörigen Spritzdecke eine Seekarte im Format DIN A3 zu lagern.

Last not least fehlt noch eine Anmerkung zur fest eingebauten Lenzpumpe. Der Hersteller sieht keine vor, obwohl es wegen der weggelassenen Tagesluke vor der Sitzluke möglich wäre, dort die Handlenzpumpe „Compaq 50“ einzubauen. Freya selber hat sich eine E-Lenzpumpe einbauen lassen, was für Leute, die solo paddeln, empfehlenswert ist.

Was nun die Fahreigenschaften der „Freya 18“ betrifft, finden wir auf der Homepage von POINT 65°N die üblichen „Werbebehauptungen“ über Schnelligkeit, Stabilität und Wendigkeit. Letztlich muss jeder Kauf-Interessent selber bei einer Probefahrt unter realistischen Bedingungen ohne, aber auch mit Gepäck prüfen, ob er mit diesem Seekajak zurechtkommt. Von Freya selber habe ich zumindest nichts Negatives über „Freya 18“ gehört. Auch auf der 3. Etappe rund Südamerika paddelt sie wieder mit „ihrem“ Seekajak!

Text: Udo Beier

30.08.2013 Nordseequerung (Shetland – Norwegen) die Zweite! (Geschichte)

Schon einmal am 16. Juli 2011 versuchten die drei Briten **Ollie Hicks**, **Patrick Winterton** und **Mick Berwick** in Einer-Seekajaks (→ „Cetus HV“ von P&H und „Menai“ von ROCK-POOL) nonstopp von Shetland nach Bergen (Norwegen) zu paddeln. Für die ca. 388 km lange Strecke setzten sie bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h 4 Tage und 3 Nächte an.

Der Tourenverlauf entspricht übrigens der Route, die im 2. Weltkrieg norwegische Fischer fuhren, um heimlich Waffen bzw. Agenten von Großbritannien nach Norwegen zu transportieren (sog. „Shetlandbus“). Da die Briten im Allgemeinen nur ungern zugeben, aus purem Ehrgeiz solche und ähnlich anstrengende, abenteuerliche bzw. riskante Unternehmungen zu realisieren, suchen sie i.d.R. nach einem sekundären Grund (z.B. Spendensammlung für

einen wohltätigen Zweck, Erinnerung an eine Umweltgefahr bzw. historisches Ereignis), mit dem sie dann versuchen, den primären Grund (nämlich den anderen mal so richtig zu zeigen, wie leistungsfähig sie sind) in den Hintergrund zu rücken.

Heftiger Gegenwind und Kälte zwangen jedoch die Drei nach 50 km zur Umkehr und zum Abbruch ihres an den „Shetlandbus“ erinnernden Vorhabens. Siehe hierzu:

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110718.html

Zwei Jahr später versuchten **Ollie Hicks** und **Patrick Winterton** erneut, den wohl letzten noch nicht mit Kajaks befahrenen Abschnitt einer Umrundung der Nordsee zu schaffen:

www.kayaksonshetlandbus.org/Pages/tracking.html

Als Kajak wählten sie dieses Mal einen Seekajak-Zweier des britischen Herstellers KIRTON aus, der ca. 80 kg Ausrüstung zu transportieren hatte. Sie planten ebenfalls 4 Tage & 3 Nächte unterwegs zu sein, nahmen jedoch vorsichtshalber Verpflegung für 7 Tage mit. Unterwegs wollten sie alle 20 Minuten etwas trinken, jede Stunde sollte etwas gegessen werden und alle 4 Stunden sollte für 20 Minuten geschlafen werden.

Am 17.7.13 ging es dann schließlich um 5 Uhr los. Unterwegs erlebten sie 18 Stunden lang einen bis zu 6 Bft. wehenden Wind aus West, bis zu 4 Meter hohen Seegang, viel Nebel und erst wieder Sonnenschein, als sie die norwegische Küste erreichten.

Auf Grund des Rückenwindes konnte mit Segelunterstützung gepaddelt werden. Nach 62 Stunden hatten sie Norwegen erreicht, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,3 km/h entspricht. Während der Starkwindphase kamen sie sogar auf 7,8 km/h (140 km in 18 Std.) und beim Surfen auf einem ca. 4 m hohen Kaventsmann zeigte ihr GPS sogar einmal eine Spitzengeschwindigkeit von 37 km/h an.

Ja, das ist eine respektable Leistung, insbesondere in Anbetracht dessen, dass einer der beiden Briten fast die ganze Zeit unter der Seekrankheit litt!

Text: Udo Beier

Link: www.kayaksonshetlandbus.org

28.08.2013 **Freya Hoffmeister: Ihre 3. Etappe rund Südamerika** (476. Fahrtentag) (Abenteuer)

Seit dem 16. August 2013 paddelt **Freya Hoffmeister** wieder. Es ist nunmehr ihre 3. Etappe rund Südamerika im Uhrzeigersinn.

Die **1. Etappe** begann sie am 30.08.11 in Buenos Aires (Argentinien). 247 Tage später beendete sie sie am 02.05.12 in Valparaiso (Chile). Insgesamt legte sie während dieser Zeit 7.676 km zurück.

Nach einem Heimaturlaub startete sie am 25.08.12 in Valparaiso (Chile) ihre **2. Etappe**, und zwar zunächst zusammen mit dem Dänen **Peter Unold**. Nach einem Weihnachtsurlaub in Deutschland war sie ab dem 09.01.13 wieder solo unterwegs. Während dieser Etappe paddelte Freya die gesamte pazifische Küste hoch, vorbei an Peru, Ecuador, Kolumbien bis nach Panama. In Höhe des Panamakanals querte sie am 14.03.13 hinüber in das Karibische Meer. Am 06.05.13 schloss sie nahe der Grenze zu Venezuela diese 7.736 km lange Etappe ab. Insgesamt 228 Tage benötigte sie dafür.

Nun steht sie am Beginn ihrer **3. Etappe**. Über 10 Tage ist sie schon unterwegs. Z.Zt paddelt sie noch entlang des Golfs von Venezuela. Aufgrund des stetigen Gegenwindes, der fast ausschließlich mit 4-5 Bft. weht, kommt Freya nicht so wie geplant voran. Statt täglich ca. 50 km zu paddeln, muss sie sich derzeit mit 30-40 km begnügen. Wind & Welle stellen sich ihr in die Quere. Das ist nichts Neues für sie; denn seitdem sie in der Karibik paddelt, und das sind immerhin schon 53 Tage, läuft es nicht mehr so flott wie entlang der pazifischen Küste.

Überwiegend wurde ihr Vorankommen an der Pazifikküste vom stetig wehenden Nord-Wind und dem Humboldt-Strom unterstützt. Die Wellen waren dort wohl mit 3-5 Meter höher, aber es handelte sich dabei um Dünung, die ihr nur beim Anlanden & Starten in Form von Brandung Probleme bereitete. Nun aber kämpft sie sich durch eine kleinere, ca. 2 Meter hohe Windsee, die sich nicht nur durch ihre Steilheit und eine kurze Wellenlänge auszeichnet, sondern auch durch Schaumköpfe, die scheinbar miteinander wetteifern, Freya im Sekundentakt mit Salzwasser zu duschen.

Auf alle Fälle trägt diese Windsee dazu bei, dass Freya unterwegs auf dem Wasser keine Ruhepause und kein „Picknick“ einlegen kann. Die Folge: Sie muss manchmal bis zu 3x am Tag durch die Brandung hindurch am Festland anlanden, um sich dort von Wind & Wellen zu erholen und – mal abgesehen von Mücken & Sandfliegen – ungestört mit Nahrung zu versorgen.

Stichtag 10.05.14?

Es taucht daher die Frage auf, ob Freya es während dieser 3. Etappe schaffen wird, ihre Umrundung wie geplant dort zu beenden, wo sie am 30. August 2011 gestartet war? Vermutlich ja, aber sicherlich nicht zu ihrem 50sten Geburtstag am 10. Mai 2014!

Eigentlich sollte ja die 2. Etappe in Georgetown (Guayana) enden. Wind & Welle hinderten sie jedoch daran, im Mai 2013 bis dorthin zu paddeln. Jetzt muss sie erstmal dort ankommen, bevor es weiter gehen kann entlang der Atlantikküste von Guayana & Co., Brasilien und Uruguay bis hinunter nach Argentinien. Bis Georgetown werden es noch ca. 2.200 km sein und der Rest von ca. 7.800 km wird wohl 2014 erreichbar sein, aber sicherlich nicht während der 3. Etappe, die wie die beiden vorhergehenden Etappen jeweils von August bis Mai geplant ist.

Lassen wir uns überraschen, wie schnell sich Freya ihrem Ziel Buenos Aires annähern wird. Wenn sie dort nicht ankommen sollte, dann sicherlich nicht aus paddlerischen Gründen. Da können wir uns sicher sein; denn wer Island, Australien, Neuseeland (Südinsel) in Rekordzeit umrundet, das Kap Horn „bezwungen“ und die südamerikanische Pazifikküste problemlos hinter sich gelassen hat, den hält der Atlantik nicht mehr auf, und zwar auch dann nicht, wenn sie die nächsten ca. 5.300 km nicht nur gegen den Nordost- und Südost-Passat, sondern auch gegen die Karibische Strömung und den Süd-Äquatorialstrom anpaddeln muss.

Eine „Unbekannte“ sollte dabei jedoch nicht außer Acht bleiben; denn in der Karibik ist von Juni bis November Hurrikan-Saison. Da kann es schon mal passieren, dass zumindest die Ausläufer eines solchen Orkans, wenigstens aber die damit einhergehende Monster-Dünung genau auf jene Küstenabschnitte Südamerikas treffen, wo Freya Hoffmeister gerade entlang paddelt oder biwakiert ...

Text: Udo Beier

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

14.08.2013 **DKV-Einweisungsfahrt Langeness & Co.** (EPP 3-Küste) (Ausbildung)

Die im Rahmen der DKV-Ausbildung EPP 3-Küste angebotene Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness & Co.) wurde just zu jenem Zeitpunkt angeboten, als der über Wochen andauernde Hochsommer 2013 gerade sich verabschiedete. Aber das machte nichts. Hauptsache der Wind stimmt und der wurde am 8.08.13 prognostiziert von:

→ www.seewetter.de > Nordsee > Deutsche Bucht > Nordfriesische Küste

für:

- Donnerstag Nachmittag, 08.08.13, mit max. 4-5 Bft. aus NW mit 6er Böen (aber abends mit 7er Böen);
- Freitag, 09.08.13, mit max. 4 Bft. aus W mit 6er Böen;
- Samstag, 10.8.13, mit max. 4 Bft aus W mit 5er Böen;
- Sonntag, 11.8.13, mit max. 4-5 Bft. aus W mit 6er Böen.

Die Devise konnte also heißen: Lospaddeln und abwarten, und zwar mit 5 „Schülern“ und 3 „Gästen“. Geübt werden sollte insbesondere die Routenplanung in Abhängigkeit von Gezeiten & Wind sowie die Navigation.

Donnerstag (Schlüttsiel - Oland):

Der deutsche SMS-Seewetterbezahlndienst www.wetterwelt.de prognostizierte um 06.00 Uhr für:

- 12 Uhr: 4-5 Bft. aus NW (Böen 5-6 Bft.);
- 18 Uhr: 5 Bft. aus W-NW (Böen 6).

Wir paddelten nachmittags vom **Schlüttsieler Fähr-Hafen** (einsetzen am besten im Hafen auf der Südseite) nach **Hallig Oland** (Süd-West) (ca. 5 km). Gestartet wurde schon 1 Std. vor Hochwasser, um bei Hochwasser an der DKV-Kanu-Station im Olander Hafen (aussetzen an der Westseite) möglichst weit oberhalb der steinigen Hafengeböschung anlanden zu können.

Übrigens, die ersten 1 km hinaus aus dem Fähr-Hafen war es recht kabblig. Der noch einlaufende Strom, die von den Windböen aufgebaute See und das hier nach Osten abzweigende tiefere Fahrwasser leisteten zusammen ihren Beitrag, um uns das Paddeln zu erschweren. Dank der zuvor besuchten Brandungsübungen waren jedoch die meisten solch einen See-gang gewohnt.

Auf eine Weiterfahrt nach Hallig Langeness zur DKV-Kanu-Station an der Warft Hilligenley (Gaststätte) wurde wegen der zu erwartenden Windzunahme verzichtet. Außerdem hatten wir so Zeit, die schönste Warft des Halligmeeres zu besichtigen.

Freitag (Oland – Langeness/Rixwarft – Japsand – rund Hooge – Hooge/Seglerhafen):

Folgender Wind wurde um 06.00 Uhr prognostiziert:

- 06 Uhr: 3 Bft. aus W (Böen 5 Bft.)
- 12 Uhr: 3-4 Bft. aus SW (Böen 4 Bft.)
- 18 Uhr: 3-4 aus SW (Böen 5 Bft.)

Es wurde früh am Vormittag in **Oland** so gestartet, dass wir mit dem ablaufenden Wasser an **Hallig Langeness** (hier: **Rixwarft**) vorbei bis hinüber zum **Japsand** paddeln konnten (ca. 20

km). Nach einer Pause ging es nach dem Tidenwechsel zurück zur DKV-Station im Seglerhafen des Hallig Segelclub Hooge. (ca. 4 km)

Da wohl die meisten Mitpaddler noch nicht so richtig ausgelastet waren, wurde auf ihren Wunsch hin noch Hallig Hooge im Uhrzeigersinn umrundet (aus knapp 4 km wurden so ca. 12 km). Da wir noch etwas früh dran waren und die Watthöhen im Süden von Hooge bis 2,5 m hoch aufragen (bei einem MHW von ca. 3,5 m und einen MTH von 2,8 m) durften wir im Watt südlich von Hooge miterleben, wie langsam sich eine Wattfläche in eine Wasserfläche verwandelte. Die letzten 1,5 km am **Hooger Anleger** vorbei bis zum **Seglerhafen** strömte es wohl gegenan, dafür konnten wir im Seglerhafen direkt an der Grasnarbe im Westen des Hafens aussteigen und 10 m weiter aufwärts die Zelte auf einer Wiese aufbauen. Die freien Stunden am Nachmittag – mehr oder weniger bereitwillig – zu Roll- & Rettungsübungen genutzt.

Samstag (Hooge – Langenessfahrwasser – Amrum – Föhr (West)):

Folgender Wind wurde um 06.00 Uhr prognostiziert:

- 06 Uhr: 3-4 Bft. aus SW (Böen 5 Bft.) – Gewitter
- 12 Uhr: 4-5 Bft. aus W (Böen 5 Bft.)
- 18 Uhr: 4 Bft. aus W (Böen 5-6 Bft.)

Es sollte auf Wunsch der Teilnehmer direkt von **Hooge** aus nach **Föhr (West)** gehen, auch wenn dann wegen der Wetterlage eine direkte Rückfahrt per Seekajak zum Ausgangshafen Schlüttsiel und den dort geparkten Autos nicht mehr möglich ist. Zunächst sollte mit ablaufendem Wasser zur SW-Spitze des **Schweinsrücken** gepaddelt werden und dann hinüber zum **Kniepsand (Amrum)** (11 km). Zum Zeitpunkt des Strömungskipps wollten wir uns miten im Gat befinden. Innerhalb von 2 Std. wäre das zu schaffen gewesen.

Wegen des kabbligen Seegangs in der Süderau und der zu erwartenden 5er Böen, wurde jedoch erst in Richtung **Langeness** gepaddelt und dabei das Nordmarschfeuer von Langeness angepeilt, um dann im geschützten Wasser Richtung **Amrum** (14 km) zu paddeln. Als wir uns bei den Wattflächen westlich von Langeness befanden, gewitterte es einmal über dem fernen Festland. Daraufhin erfolgte eine Diskussion, ob weiter nach Amrum oder hinüber zur ca. 2 km entfernten **Rixwarf (Langeness)** gepaddelt werden sollte. Dabei wurde abgewogen, ob nun das Gewitter auf dem Festland bleibt oder gegen den Wind aufs Watt hinaus ziehen wird. Schließlich wurde beschlossen, über das **Rütergat/Norderau** zum **Kniepsand (Amrum)** und dann ca. 3 km weiter vorbei am **Amrumer Fährhafen** zum **Wittdüner Seglerhafen** zu paddeln. Teilweise lief der Strom schon gegenan bzw. sorgte im Gat für eine nördliche Abdrift. Das war die Gelegenheit, um „Seilfähre“ zu üben und zu zeigen, wie ausdauernd jeder paddeln kann. Einem reichte das. Er fuhr daher mit der Fähre von Amrum zurück nach Schlüttsiel (1x am Tag Abfahrt um 14.15 Uhr).

Die anderen paddelten nach einer kurzen Pausen im **Restaurant des Wittdüner Segelvereins** (Früher konnte dort am Deich gezeltet werden, was seit einigen Jahren jedoch nicht mehr geduldet und immer mal wieder geahndet wird!) mit auflaufendem Wasser vorbei an **Steenodde** direkt hinüber zum „Biwakplatz“ an der **Südwestspitze von Föhr** (ca. 9 km). Unterwegs erlebten wir trotz des nur max. 4 km langen Fetchs und der erst max. 2 Std. dauernden Windwirkdauer bei 5-6 Bft. Wind aus West eine aufgewühlte See, bei dem alle zeigen konnten, wie gut sie ihre Seekajaks beherrschen.

Sonntag (Föhr (West) – Landstraße (per Bootswagen) – Wyk auf Föhr – Dagebüll (per Fähre)):

Die Windprognose erlaubte nur früh am Morgen dicht entlang der Inselseite von Föhr zu paddeln, und zwar von **Föhr (West)** nach **Wyk auf Föhr** ab der letzten Stunde vor Hoch-

wasser bis 1 Std. nach Hochwasser (ca. 14 km, davon knapp 12 km über bis zu 2,7 m hohes Watt). Anschließend sollte je nach Wind per Fähre oder Seekajak nach Dagebüllhafen gepaddelt werden.

Die Windprognose lautete am Freitagabend um 18 Uhr:

- Sonntag, 06 Uhr: 4 Bft. aus West (Böen 5-6 Bft.)

und am Samstagmorgen um 06 Uhr:

- Sonntag, 06 Uhr: 4-5 Bft. aus West (Böen 5-6 Bft.)

Am Sonntagmorgen wurde dann um 6 Uhr prognostiziert:

- Sonntag, 06 Uhr: 5 Bft. aus W-NW (Böen 6 Bft.)
- 12 Uhr: 5 Bft. aus SW-W (Böen 6 Bft.)
- 18 Uhr: 5-6 Bft. aus W (Böen 6-7 Bft.).

Die Samstagprognose für Sonntagmorgen ließ noch hoffen, entlang der **Inselkante von Föhr** paddeln zu können, was jedoch erforderlich gemacht hätte, spätestens um 4.30 Uhr (SA: 5.56 Uhr) zu starten. Da der Wind in der Nacht weiterhin kräftig blies, wurde jedoch vom Frühstart in völliger Dunkelheit Abstand genommen. Nach Sonnenaufgang hätte noch mit ablaufenden Wasser zurück nach **Wittdün (Amrum)** oder mit dem letzten ablaufenden Wasser bis zur Norderaue und dann weiter mit auflaufendem Wasser nach **Wyk (Föhr)** gepaddelt werden können. Aber würden dann die prognostizierten 5-6 Bft. Wind eintreffen, hätten die Teilnehmer u.U. überfordert werden können. Was blieb war die ca. 13 km lange und ca. 3 Std. dauernde Fahrt per Bootswagen über die Landstraßen von Föhr (West) zum Fährhafen nach Wyk auf Föhr; denn es war Sonntag und am folgenden Tag musste (fast) jeder wieder an seinem Arbeitsplatz erscheinen.

Der Wind blies während der ganzen Landpassage schwach bis mäßig (3-4 Bft.) und hätte eine Paddeltour nach Wittdün bzw. Wyk durchaus zugelassen, aber leider stellte sich das erst im Nachhinein heraus.

Nachdem ich früh am Morgen am Strand von **Föhr (West)** den Mut hatte, die Paddeltour abubrechen, hatte ich bei der Ankunft in **Wyk auf Föhr** den Mut, die letzten 10 km bis **Dagebüllhafen** zu paddeln. Zum Glück waren die meisten Teilnehmer nicht mehr motiviert, nochmals in die Seekajaks zu steigen. So buchten wir unsere Fährfahrt (8,90 Euro pro Person und 4,- Euro pro Seekajak (als Stückgut)) und fuhren um 15.10 Uhr bei zunächst kaum brechender Welle Richtung Festland. 45 Minuten später kurz vor Dagebüllhafen fing es jedoch an so zu blasen und zu wellen, dass es bei dem Wasserstand nicht mehr möglich gewesen wäre, am Badestrand südlich des Hafens als erster ohne Materialschaden anzulanden. Ein Anlanden wäre bei dieser Windrichtung höchstens im ablandigen Bereich auf der Nordseite des Hafens möglich gewesen, wobei hier jedoch sicherlich dem einen oder der anderen die 40° geneigten Teer- oder Zementböschungen Schwierigkeiten beim Anlanden, Aussteigen & Bootstransport bereitet hätte.

Ja, **Dagebüllhafen** ist wohl denkbar ungeeignet als Start- bzw. Zielort für das Küstenkanuwandern, zumindest während der Hochwasserphase und ab 3-4 Bft. Wind aus westlicher Richtung.

Text: Udo Beier

07.08.2013 **Der „Hammer“ (421x62,5 cm; 264 Lit. Vol.) von P&H ein Hammer?**
(Ausrüstung)

Seit 2013 bietet die britische Seakayak-Schmiede **P&H** eine Seekajak mit besonderer Funktionalität an, und zwar ein „Schwerwasser-Seekajak“, das einzig und allein für das „Spielen“ bei Wasserwucht, also in der Brandung, in Felsgärten und in Tidalraces konzipiert wurde.

Der Weg hin zur Konstruktion eines solchen sehr speziellen Seekajaks war schon längst fällig:

- Zunächst bauten die Briten, die eigentlichen „Erfinder“ des ersten seetüchtigen Seekajaks (Kennzeichen: mind. doppelte Abschottung, eingebaute Lenzpumpe, eingebauter Kompass, mit Skeg bzw. brandungstüchtigem Steuer, Rettungshalteleinen) recht niedrig-volumige Seekajaks (zwischen 270 – 310 Liter Volumen), wobei sie, was die Form und das Volumen betrafen, die „Jagdboote“ der Inuit, insbesondere die grönländischen Kajaks zum Vorbild nahmen. Vorreiter war hier u.a. der „**Nordkapp**“ (ca. 310 Liter Vol.) von VALLEY.
- Allmählich passten sie das Volumen ihrer Seekajaks an den Bedürfnissen ausländischer Kanuten an, die ja mit ihren Seekajaks für mehrere Tagen bzw. Wochen auf Tour gehen wollten, statt – wie die meisten Briten, die ja alle nicht weit weg von der Küste wohnen – überwiegend nur Tagestouren zu unternehmen. Vorreiter war hier als eines „Gepäckboot“ u.a. der „**Buccaneer**“ (ca. 375 Liter Vol.) von NORTH SHORE:
- Irgendwann setzte sich die Erkenntnis durch, dass sich Kielsprung und überhängende Steven nicht positiv auf das Geschwindigkeitspotenzial auswirkt, sodass versucht wurde, zunächst über die Verlängerung der Länge (= „Länge läuft“), den Abbau der Breite (= „Breite bremst“) und die Erhöhung des Rundspants (= „Rundspant rennt“) und später über den Abbau des Kielsprungs (= „Kielsprung kurvt“) sowie der Konzentration auf eine größere Wasserlinienlänge bei gleicher Länge über alles (hier: erreicht über gerade Bug- und Hecksteven) versucht wurde, die Seekajaks schneller zu machen, und zwar ohne Rücksicht auf Wendigkeit, Kippligkeit und Windempfindlichkeit. Vorreiter für solche „Speedboote“ bei den Seekajaks war hier u.a. der „**Inuk**“ von KIRTON, auch wenn hier die Skandinavier und Nordamerikaner diese Entwicklung mit geprägt und teilweise mit dem „Surfski“ als „Speedboot“ in eine extreme Richtung gelenkt haben.
- Schließlich erkannten gerade wieder mal die Briten, dass für viele ihrer Landsleute, aber auch Nordamerikaner und Franzosen das Seekajak zum „Spielboot“ wurde, mit dem man sich in der Brandung, inmitten von Felsklippen und Tidalraces „austoben“ konnte. TIDERACE hatte das wohl als erster in die Konstruktion eines Seekajaks einfließen lassen. Gedacht ist hier an den „**Xtra**“ (505x57 cm; ca. 369 Liter Vol.).

P&H wollte wohl diesen Trend zum „Spielboot“ bzw. „Schwerwasserboot“, also einem Boot, das überwiegend mit der Wasserwucht von Brechern, Klapotis & Stromkabelung zurechtkommen soll, nicht „verschlafen“. Zunächst entwickelten sie für solche Gewässerbedingungen den „**Delphin**“ und „**Aries**“. Schließlich wollten sie diese Entwicklung toppen und nahmen sich mehr oder weniger bewusst die früheren WW-Kajaks zum Vorbild (z.B. „**Taifun**“ von PRIJON), die damals noch bis zu 4 m lang waren. Sie verlängert dabei diesen Kajak-Typ noch um einige Dezimeter, behielten den Kielsprung bei und statteten es mit den für Seekajaks typischen 4 Lukendeckeln sowie Rettungshalteleinen und Skeg aus. Heraus ist ein Boot gekommen, das 421 cm lang und 62,5 cm breit ist sowie ein Volumen von 264 Liter (!?) haben soll. P&H gab ihm die Typenbezeichnung „**HAMMER**“ ... letztlich weil es schon ein Hammer ist, solch ein Kajak für das Meer zu konstruieren und es beim Spiel mit Brechern, Strudeln & Walzen gegen die eleganten Seekajaks der Konkurrenz antreten zu lassen.

Ja, für uns Deutschen wäre dieses „Spielboot“ – nach unserem „Touren-/Gepäckboot“ und „Speedboot“ - ein interessantes „Drittboot“, mit dem wir uns u.U. auch auf dem Wildwasser, zumindest aber auf einen Kleinfluss blicken lassen könnten. Was bleibt, ist nur die Frage, ob das Volumen von 264 Liter von P&H richtig ermittelt wurde. Was das Volumen betrifft, handelte es sich nämlich dann um ein Seekajak der „S-Klasse) (bis 300 Liter Vol.). Ist ein solches 264-Liter-Kajak wirklich geeignet für Personen, die lt. P&H-Werbung zwischen 65 und 110 kg wiegen dürfen!? In Anbetracht dessen, dass z.B. das WW-Kajak „**Pure XL**“ (269x69 cm) von PRIJON mit seinem Volumen von 330 Liter für Personen über 85 kg geeignet ist, frage ich mich, ob eine 110-kg-Person bei einem 2-Meter-Brecher mit dem „Hammer“ nicht U-Boot fährt?!

Text: Udo Beier

Link: www.phseakayaks.com/kayaks.php?kayak=Hammer

04.08.2013 **Rettungsmethoden bei „Greenlander“-Kajaks** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER stellt **Helen Wilson** in dem Beitrag:

„Rescues with a skin-on-frame kayak“

verschiedene Wiedereinstiegsmethoden vor, die einem in einem „Skin-on-Frame“-Kajak (= „Greenlander“/„Zuckersack“-Kajak) nach einer Kenterung mit Ausstieg zur Wahl stehen. Bei dem „Skin-on-Frame“-Kajak handelt es sich um ein auf Maß (selbst)gebautes Seekajak, das aus einem Holzrahmen besteht, der heutzutage mit Stoff überzogen wird.

Folgende Rettungsmethoden werden vorgeschlagen:

- **Paddle-Float Self-Rescue:** Im Prinzip handelt es sich hier um den „Cowboy-Wiedereinstieg“ (→ Einstieg rittlings von achtern), bei dem ein Paddle-Float dafür sorgt, dass der „Kenterbruder“ beim Wiedereinsteigen nicht die Balance verliert und erneut ins Wasser plumpst. Um beim Wiedereinstieg eine weitere Kenterung zu verhindern, wird empfohlen, beiden Paddelblättern je ein Paddle-Float überzustülpen!
- **Paddle-Float-Reentry-and-Roll:** Hier steigt der „Kenterbruder“ unter Wasser ein und rollt anschließend wieder hoch, zur Not mit einem am Paddelblatt befestigten Paddle-Float.
- **Seitwärtslenzen mit anschließendem X-Wiedereinstieg:** Während bei den ersten beiden Methoden nach gelungenem Wiedereinstieg per tragbarer Handlenzpumpe der „Greenlander“ gelenzt wird, findet hier zunächst das Lenzen statt, d.h. das gekenterte Kajak wird im gekenterten Zustand parallel zum „Retter-Kajak“ gelegt und gut ausbalanciert langsam und gleichmäßig so angehoben, dass das Wasser aus der Sitzluke laufen kann, statt zwischen Bug & Heck hin und her zu schwappen. Anschließend wird das „Kenter-Kajak“ wie beim X-Lenzen bis Höhe Sitzluke auf das „Retter-Kajak“ gezogen. Danach klettert der „Kenterbruder“ über das „Retter-Kajak“ auf sein Kajak und gleitet hinein in seine Sitzluke. Schließlich rutscht er per „Hang-Start“ mit seinem Kajak vom „Retter-Kajak“ ins Wasser.

Viel Glück bei diesem „**X-Wiedereinstieg**“; denn:

1. muss das „Retter-Kajak“ diese Rutschpartie aushalten;
2. muss der „Kenterbruder“ diese Rutschpartie ohne erneute Kenterung überstehen – (Wenn wir bedenken, dass er vorher schon Schwierigkeiten hatte, im Seegang zu paddeln, stellt ein solcher „Hang-Start“ ein erhöhtes Kenter-Risiko dar!);

3. ist zu hoffen, dass bei dieser Aktion keine Welle erneut Wasser über die Sitzluke in das „Kenter-Kajak“ spült.

Schließlich setzen alle 3 Methoden voraus, dass das „Kenter-Kajak“ mit einem „**Seesocken**“ (= Kentersocken), zumindest aber mit soviel Auftrieb versehen ist, dass ein anschließendes Lenzen per Handlenzpumpe möglich ist, ohne dass immer wieder erneut Wasser über die Sitzluke ins Kajak eindringen kann.

Bei einer praktischen Erprobung der beiden Selbstrettungsmethoden bei ca. 3-4 Bft. Wind und 1,50-1,80 m Kappel-Welle, musste jedoch festgestellt werden, dass das nachträgliche Lenzen der sehr niedrig-volumigen „Greenlander“ trotz Auftriebskörper nicht möglich war. Irgendwie liefen immer wieder Wellen über das „Kenter-Kajak“ und füllten die Sitzluke immer wieder voll Wasser. Ob hier ein „Seesocken“ das geeignetere Auftriebsmittel darstellen würde, wurde von H.W. weder ausprobiert, noch hinterfragt.

Der bei der Partner-Rettung versuchte X-Wiedereinstieg klappte jedoch bei den Gewässerbedingungen, was aber m.E. mehr auf die Leistungsfähigkeit von H.W. zurückzuführen ist, als auf die Eignung dieser Wiedereinstiegsmethode. Unglücklicherweise wurde dabei das „Kenter-Kajak“ so stark beschädigt, dass es randvoll mit Wasser lief und nicht mehr zu lenzen war.

H.W. kommt in Anbetracht dieser Schwierigkeiten zu dem Schluss, dass bei kritischen Gewässerbedingungen mit einem „Greenlander“ nur hinaus gepaddelt werden sollte, wenn wir perfekt stützen und bombensicher rollen können. Zumindest sollten wir – was H.W. nicht erwähnt – das „**Kajak-Swimming**“ beherrschen, was nichts anderes bedeutet, als nach einer Kenterung nicht auszusteigen, sondern im Cockpit sitzen zu bleiben und solange in dieser „eingeklemmten“ Position mit dem Kajak zu schwimmen, bis einem ein Mitpaddler hilft, wieder hoch zu kommen (sog. „**Eskimo-Rettung**“).

Übrigens, diese Empfehlungen sollten auch die Fahrer von PE- bzw. GFK-Seekajak ernst nehmen, außer sie haben sich vorher davon überzeugt, dass ihnen der Wiedereinstieg per Paddle-Float und das Lenzen mit Hilfe einer tragbaren Handlenzpumpe auch bei sehr schwierigen Gewässerbedingungen (so ab 5-6 Bft. Wind draußen auf offener See, nicht im Windschutz einer Bucht) funktioniert.

Text: Udo Beier

Quelle: SEA KAYAKER, April 2013, S.46-50

→ <http://seakayaker.us/technique-skin-boat-rescues/>

02.08.2013 **Nigel Foster: Paddeltechniken bei Seegang** (Ausbildung)

Im KANU-MAGAZIN wird seit Heft 2/13 ein Workshop:

„**Seekajak-Know-How für Wildwasser- & Tourenpaddler**“

veröffentlicht. Verfasser ist der britische Seakayaker **Nigel Foster**. Insgesamt sind 7 Beiträge geplant zu je 2 Seiten.

Im Teil 1 „**Schlagkräftig loslegen**“ (KM 2/13) wurden verschiedene grundlegende Paddelschläge vorgestellt. (→ www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/130513.html)

Teil 2: „**Vom Winde verweht?**“ (KM 3/13) befasst sich mit dem Einfluss des Windes aus unterschiedlichen Richtungen (gegen/quer/mit bzw. auf-/ablandig bzw. mit/gegen Strom) aufs Paddeln und die Reaktionen des Kanuten (Zieh-/Bogen-/Hecksteuerschläge), um mit seinem Seekajak (mit Skeg/Steuer) dorthin zu paddeln, wohin er will.

Allgemein wird geraten, erst dann bei Seegang auf dem Meer zu paddeln, wenn wir zuvor auf einem Binnengewässer Seegangserfahrungen gesammelt haben. Außerdem sollte anfangs erst bei auflandigem Wind im Seegang geübt werden; denn dann besteht die Chance, dass wir nach einer Kenterung mit Ausstieg zurück ans Ufer, statt hinaus aufs offene Wasser treiben.

Im Abschnitt „Paddeln gegen den Wind“ wird empfohlen, vom Wind weg zu kanten. Das Seekajak dreht dann leichter gegen den Wind, und zwar weil:

- (1) beim Kanten & Vorwärts-Kurven der Bugbereich flacher wird und etwas eintaucht bzw. der Heckbereich höher auftaucht, was dazu führt, dass das Seekajak luvgieriger wird;
und – das erwähnt N.F. nicht -:
- (2) sich bei einem angekanteten Seekajak i.d.R. der Kielsprung erhöht;
- (3) das Unterwasserschiff des gekanteten Seekajak asymmetrisch wird;

I.d.R. kurvt das Seekajak dann jedoch noch nicht von alleine. Vielmehr müssen wir den Impuls zum Kurven per Paddelschlag (hier: Ziehschlag auf der windzugewandten Seite bzw. Bogenschlag auf der windabgewandten Seite) geben.

Wenn wir dann erst einmal gegen den Wind paddeln, hält das Seekajak i.d.R. seinen Kurs, solange wir Fahrt über Wasser machen; da *„der Druck auf den Bug als „Anker“ fungiert und das herausstehende Heck wie eine Windfahne austariert wird.“* Geht jedoch die Fahrt auf Null zurück, weil wir etwa gegen einen 6er Gegenwind nicht ankommen, treibt unser Seekajak jedoch quer und zwar auch mit Steuer; denn nur wenn wir Fahrt machen, kommt die steuernde Wirkung des Steuerblatts zum Tragen.

Leider ist der Abschnitt „Paddeln quer zum Wind“ etwas knapp geraten. Da erfahren wir nichts über die Bedeutung des Gewichtstrimm eines Seekajaks (→ buglastig = luvgierig; hecklastig = leegierig) und die trimmende Wirkung eines Skegs (→ Skeg rein = luvgieriger; Skeg raus = leegieriger). Vielmehr wird etwas zum Einfluss des „Hecksteuerschlags“ auf der Windseite zur Verbesserung des Geradeauslaufs geschrieben, was wohl richtig aber nicht für jeden verständlich sein wird. Hier hätten zumindest bei dem dazugehörigen Foto – wie bei den Erläuterungen des Zieh- und Bogenschlags – per Zeichnungen ein paar ergänzende Infos gebracht werden müssen; denn gerade jetzt wird es spannend. Das KANU-MAGAZIN ist schlecht beraten, darauf zu bestehen, dass der Beitrag maximal nur 2 Seiten umfassen darf anfangs des Beitrages ein buntes Foto vom Seegang bei ca.. 6 Bft. abzdrukken, statt z.B. etwas mehr Erläuterungen zu den Abschnitten „Paddeln quer zum Wind“ und „Paddeln mit dem Wind“ zu bringen.

Apropos „Kanten“, ohne Kanten funktioniert wohl kein Paddelschlag. Leider finden wir in dem Beitrag nur Fotos, die bei „Ententeichbedingungen“ gemacht wurden. Und bedauerlicherweise wird mit keinem Wort erwähnt, dass nur die erfahrensten Seakayaker sich trauen, bei kabbeligen Seegangsbedingungen ihr Seekajak zu kanten. Alle anderen sind froh, dass sie bei solchen Gewässerbedingungen nicht kentern. D.h. Kanten kommt für sie dann nicht mehr in Frage. Gekurvt wird allein mit Bogen- & Konterschlägen!

Im Teil 3 **„Die perfekte Welle“** (KM 4/13) wird zunächst knapp erläutert, wie Brecher entstehen und welchen Einfluss dabei Wind, Steilheit eines Strandes bzw. einer Untiefe und Richtung des Stromes haben.

Beim „Paddeln gegen die Wellen“ wird darauf hingewiesen, dass beim Durchfahren eines Brechers das Paddelblatt im Wasser zu platzieren ist, damit der Brecher einen nicht wieder rückwärts mitnimmt. Dass dabei der Oberkörper möglichst flach nach vorne zu beugen ist, wieder leider nicht erwähnt. Falsch ist es daher, das Paddelblatt über dem Kopf zu halten

und dem Brecher den aufgerichteten Oberkörper entgegenzuhalten. Noch besser ist es natürlich, erst dann die Brecherzone zu durchfahren, wenn gerade keine Brecher einlaufen; denn nicht nur ist jede 7. Welle besonders hoch, sondern auch jede 7. Welle besonders niedrig. N.F. weist darauf hin, dass ein Brecher nicht zu schnell zu durchfahren ist, damit wir nicht über den Brecher hinüber ins nächst Wellental „fliegen“ und dort allzu heftig abgebremst werden. Leider erfahren wir nichts darüber, welche Brecherhöhe wir mit welchem Tempo anfahren. Sind wir doch primär froh, durch den Brecher zu kommen. Dass Bohren nach der Brecherquerung ist ein sekundäres Problem, mit dem wir leben können.

Kommen die „Wellen von der Seite“ dann wird es wackelig, aber nicht kipplig. Es genügt, locker in seinem Seekajak zu sitzen und die Welle unter sich durchlaufen zu lassen. Ein Spreizen der Schenkel zur Erhöhung des Sitzhalts ist eigentlich nicht erforderlich. Bricht jedoch die Welle und hat sie das Potenzial, einen seitlich mitzunehmen (→ „Sidesurf“ / Seitwärtssurf), dann genügt es nicht, nur zur Welle hin zu kanten und flach zu stützen. Vielmehr sollten nun auch die Schenkel unter dem Süllrand gespreizt werden, ansonsten könnte es passieren, dass wir beim Seitwärtssurf unseren Sitzhalt verlieren und von der Welle aus der Sitzluke gezogen werden. Es mag sein, dass N.F. bei einem solchen Seitwärtssurf auch ohne Schenkelhalt auskommt, aber das hat was mit Akrobatik zu tun. In einem Grundlagenbeitrag zum Seegangspaddeln hat solch ein Hinweis nichts zu suchen. Übrigens, sieht einem der seitlich anrauschende Brecher zu mächtig aus, dann rät N.F. dazu, den Kurs so zu ändern, dass wir den Brecher von vorn nehmen können. Wer dann über ein Seekajak mit Steuer verfügt, ist dabei klar im Vorteil!

Beim „Surfen mit der Welle“ empfiehlt N:F. Folgendes:

- *„Wenn eine Welle unter deinem Boot hindurch zieht, fühlt es sich an, als säßest du auf einer Wippe. Erst hebt die Welle den Bug an, dann senkt er sich wieder und das Heck steigt auf.“*
- *Um eine Welle zu erwischen, warte, bis sich der Bug zu senken beginnt. Beschleunige (erst jetzt) das Kajak mit ein paar kurzen, kräftigen Schlägen.*
- *(Wenn du richtig beschleunigst,) packt dich die Welle und zieht dich mit.*
- *Früher oder später wird sie zu schnell für dich. Der Bug steigt auf und du wirst abgebremst.*
- *Warte auf die nächste Welle und beginne das Spiel wieder von vorn.“*

Übrigens, je flacher die einlaufende Welle ist, desto länger muss beschleunigt werden. Je steiler die Welle ausfällt, desto schneller kommen wir ins Surfen. Leider hat wohl N.F. nicht den Platz, um auf die Gefahren des Surfens hinzuweisen, z.B. Gefahr des Bohrens & Kerkens bzw. Ausbrechens bei steilen Wellen. Insbesondere wenn das Seekajak nicht mehr mit der Welle surft, sondern seitwärts ausbricht, ist es wichtig, den Moment nicht zu verpassen, wo ein Hecksteuerschlag bzw. ein Konterschlag auf der wellenabgewandten Seite zu einer Kenterung führen kann, da das Seekajak von der Welle über das eigene Paddel getrieben wird, was eine sofortige Kenterung zur Folge hat. Vielmehr sollte lieber etwas früher auf solche Paddelschläge verzichtet werden und zur Welle hin gestützt werden. Aus dem Vorwärtssurf wird wohl dann ein Seitwärtssurf, aber wenigstens keine Kenterung.

Schließlich finden wir in Teil 3 noch etwas über das „Steuern auf der Welle (bei Rückenwind)“. I.d.R. trägt der durchlaufende Seegang dazu bei, dass unser Seekajak hin und her dreht („schwoit“). Das ist ganz normal und ist nicht weiter kritisch; denn letztlich kommt das Seekajak dadurch nicht vom Kurs ab, egal ob es sich um ein Skeg- bzw. Steuer-Seekajak handelt, solange wir nicht versuchen zu surfen. Warum N.F. unter solchen kontrollierten Bedingungen versucht, mit Steuerschlägen das Seekajak vorm „Ausscheren“ zu bewahren, ist wenig einsehbar. Wir sollten uns lieber aufs Vorwärtspaddeln konzentrieren, statt mit Steuerschlägen gegen die Physik des Seegangs anzukämpfen!

In Heft 5/13 folgt Teil 4: „**Surf's up, Dude!**“ Geübt werden sollte das Surfen zunächst an einem langen, flachen Sandstrand, und zwar bei auflaufendem Wasser; denn die Wellen brechen dort & dann i.d.R. „kontrolliert und sanft“. Erst dann sollten wir Brecher ansteuern, die entstehen, wenn die Dünung um eine Landzunge (sog. „Point Break“) oder über eine Untiefe (sog. „Reef Break“) rollt.

Und wie wird gesurft? Nun, in Teil 3 wurde es schon kurz erläutert. In Teil 4 wird es vertieft:

- Paddle so weit hinaus, bis die einlaufende Dünung nicht mehr bricht.
- Dann drehe das Seekajak Richtung der ablaufenden Wellen und gehe auf Warteposition
- Hebt eine einlaufende Welle das Heck des Seekajaks an, ist mit kräftigen Paddelschlägen Tempo zu machen.
- Mit einem Steuer-Seekajak wird mit Steuerblattkorrekturen das Seekajak auf Kurs gehalten, bei einem Skeg-Seekajak erfolgt das mit ständigen Korrekturen per Hecksteuerschlag (Heckruder).
- Ist die Welle zu steil, fängt u.U. das Seekajak an zu bohren. Verhindert werden kann das gegebenenfalls dadurch, dass nicht im rechten Winkel mit der Welle gesurft wird, sondern schräg, und zwar mit einer Abweichung von max. 20°. Leider weist N.F. jedoch nicht darauf hin, dass die Gefahr des Bohrens & Kerzens mit einem Trick bekämpft wird, der die Gefahr des Ausbrechens & Kenterns innewohnt.
- Bricht das Seekajak aus, sollte dagegen nicht mit Bogen-, Zieh- bzw. Konterschlägen angekämpft werden. Vielmehr sollte versucht werden, mit einer flachen Paddelstütze zur wellenzugewandten Seite eine Kurve einzuleiten, die letztlich dazu führt, dass wieder hinaus gepaddelt werden kann.

Zum Schluss folgt ein Abschnitt zum „Sicher Anlanden“. Weniger erfahrene Küstenkanuwanderer kentern spätestens beim Anlanden durch die Brandung. Meist bricht ihr Seekajak kurz vor oder genau bei Strandberührung aus, sofern nicht hilfreiche Kameraden an Land Hilfestellung leisten. Was wir nun machen müssen, um ohne Hilfestellung und ohne Kenterung an den Strand zu kommen, kann auf S.81 von KM 5/13 nachgelesen werden.

Ansonsten stehen noch die Teile 5 bis 7 aus. Ich bin gespannt, welchen Themen sich **Nigel Foster** dort widmen wird.

P.S.: Bei wem nun dieser Beitrag Interesse für das Seegangspaddeln im Allgemeinen und das Brandungspaddeln im Besondern geweckt wurde, der möge sich mal die Fotos zu dem Beitrag „Coastal impact zones with Team Sea Kayaker“ abrufen, den **Christine Burris** auf der Homepage des us-amerikanischen SEA KAYAKER veröffentlicht hat:

→ <http://seekayaker.us/coastal-impact-zones-with-team-sea-kayaker/>

siehe auch: → <http://seekayaker.us/surfin-safari-rwa-style/>

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 2, 3, 4 und 5 (2013) – www.kanumagazin.de

Literatur von N.Foster:

Sea Kayaking (2nd Ed.) (1997, 96 S.) (deutsche Übersetzung von 1996 vergriffen)

Surf Kayaking (1998, 101 S.)

Grundlagen zum Brandungspaddeln:

Anleitungen zum Brandungsfahren: → www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf

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

27.07.2013 **Rund Westfriesische Inseln** (Niederlande) (Revier/Ausland)

2001 bin ich mit einer Gruppe schon einmal entlang der westfriesischen Inseln gepaddelt, und zwar von Den Helder bis nach Noordpolderzijk in insgesamt 6 Etappen. Damals wurde entlang aller Inseln gepaddelt, je nach Wetterlage auf der Watt- bzw. Seeseite. Anschließend

benötigten wir 1 Tag, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Autos von Den Helder zurück-zuholen. Siehe hierzu den Bericht:

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

Nachdem ich in der Zwischenzeit x-Mal entlang der ost- bzw. nordfriesischen Inseln gepaddelt bin, war es an der Zeit, erneut die westfriesischen Inseln aufzusuchen. Um die wenig ökologische, ansonsten stressige und zeitintensive Rückholaktion der Autos zu ersparen, plante ich eine Rundtour, die in Lauwersoog beginnen und zu den folgenden Inseln führen sollte:

- Schiermonnikoog (ca. 17 km lang)
- Ameland (ca. 25 km lang)
- Terschelling (ca. 30 km)
- Vlieland (ca. 22 km).

Insgesamt setzte ich für die Rundtour 8-9 Tagen an (13.-21.06.13). Angeboten wurde diese Tour im DKV-Sportprogramm 2013 für Küstenkanuwanderinnen und –wanderer, die an einer EPP 4 (Küste)-Ausbildung interessiert waren.

Anreise

Angereist wurde am 12.06. zum Zeltplatz „Camping Lauwersoog“ (www.lauwersoog.nl). Dieser Zeltplatz hat direkten Zugang zum Binnensee „Lauwersmeer“. Über eine Schleuse (geöffnet von 7 – 19 Uhr) (Wartezeiten bis 1 Std. sind möglich!) kann das niederländische Wattenmeer gegenüber der Insel Schiermonnikoog erreicht werden. Die Autos können derweilen unmittelbar vor dem Zeltplatz geparkt werden.

Navigationsunterlagen

Navigiert wurde mit Hilfe der niederländischen Sportbootkartensätze Nr. 1811 und 1812. An Bord hatten wir jedoch nicht die Originalkarten sondern eingeschweißte DIN A3-Farbkopien dieser Seekarten, und zwar in den Ausschnitten, die für uns am übersichtlichsten waren.

Die Daten für die Gezeiten und Strömungen entnahmen wir dem über 300 Seiten dicken Buch „Waterstanden + Stromen langs de Nederlandse kust en aangrenzenden gebied“ hrsg. von der Koninklijke Marine. Natürlich wurde auch dieses Buch nicht mitgenommen. Vielmehr wurden auf 2 Seiten die Tidendaten von Lauwersoog, West-Terschelling, Harlingen, Delfzijl und Huibergat und ein paar Bezugswerte kopiert. Außerdem wurden die beiden Strömungskarten von „Waddenzee West“ (Den Helder bis Ameland/Ost) und „Waddenzee Oost“ (Ameland/Ost bis Norderney) im Format DIN A5 kopiert.

Und den ersten Überblick über die Lage der Zeltplätze auf den Inseln lieferte uns „Google Earth“.

Unsere Seekajaks

Gepaddelt wurde mit:

- Artic (Lettmann)
- Archipel (Lettmann)
- Nordstern (Lettmann)
- Explorer (Nigel Dennis) (2x)
- Oland (Pietsch & Hansen)

Die Tour

Samstag, 13.06. (Lauwersoog/Festland → Ameland/Seeseite) (ca. 36 km):

Gestartet wurde ca. 1:30 h vor Hochwasser (HW Lauwersoog: 14.05 Uhr) vom Zeltplatz aus. Dann ging es ca. 1 km zur Schleuse. Anschließend wurde Strecke gepaddelt. Tagesziel war der an der Seeseite der Insel Ameland liegende Zeltplatz „Camping Duinoord“ (Jan van Eijckweg 4 / bei Google Earth auch als „Stichting Kampvreugd“ gekennzeichnet) (liegt nördlich des Watthafenortes Nes unmittelbar hinter den Dünen, die bis zum Strand reichen!). Pausiert wurde auf der Sandinsel „Engelsman Plaat“ und am Nordostende von Ameland. Bevor jedoch Ameland erreicht wurde, mussten auf einer Strecke von 7,5 km unzählige Untiefen mit heftigen Grundseen durchpaddelt werden. Entlang der Seeseite von Ameland wurde die Brandung dann wieder berechenbarer; denn es konnte immer kurz außerhalb der Brandungszone gepaddelt werden, sodass wir erst beim Anlanden am zweiten großen touristischen Pavillon-Gebäude wieder Kontakt mit der Brandung bekamen. Es empfiehlt sich übrigens, an diesem zweiten Pavillon (von Osten aus kommend!) auszusteigen; denn der bis kurz vor den Strand reichende feste Weg erleichtert den Bootswagentransport der voll gepackten Seekajaks. Ansonsten müssten durch knöcheltiefen Sand die bis zu 20 m hohen Dünen gequert werden.

Sonntag, 14.06. (Ruhetag auf Ameland):

Da wir tags zuvor erst um ca. 20 Uhr anlandeten und am nächsten Tag die Tide einen Frühstart verlangt hätte, wurde ein Ruhetag eingelegt. Ihn nutzten wir, um per Leih-Rad die Insel kennenzulernen.

15.06. (Ameland/Seeseite → Terschelling/Wattseite) (ca. 46 km):

Geplant war, seeseitig von Ameland entlang und dann durchs ca. 5 km breite Gatt hinüber auf die Wattseite der Insel Terschelling zu paddeln. Das dort liegende Wattenhoch wollten wir bei Hochwasser (HW Wattenhoch Terschelling: ca. 14.40 Uhr) queren, um dann anschließend bei ablaufendem Wasser den im Südwesten der Insel liegenden Watthafen von West-Terschelling zu erreichen (Ausstieg am Ende des Hafens an der Slipanlage des Seglerhafens). Leider verlangt das von uns, auf der Seeseite von Ameland gegen die Tide zu paddeln, was sich jedoch als unkritische herausstellte, da der Tidenstrom sich nahe der Brandungszone kaum bemerkbar machte. Anschließend wurden die Seekajaks auf die Bootswagen gepackt, um zum ca. 1,5 km entfernt liegenden „Natuurkampeerterreinen“ (Naturcampingplatz) von West-Terschelling (Longway 28) zu rollen.

16.06. (Terschelling/Wattseite → Vlieland/Wattseite) (ca. 12 km):

Wieder ging es früh morgens los, und zwar dieses Mal 1 Std. vor Niedrigwasser (NW Gatt: ca. 8.45 Uhr), um die 12 km lange Passage von Terschelling hinüber zur Insel Vlieland zu paddeln, und zwar zum auf der Wattseite liegenden Hafen (Ausstieg am äußersten linken Ende des Hafens an der Slipanlage vor dem Deich). Das ca. 7 km breite Gatt bereitete keine Schwierigkeiten. Lediglich die mitten im Gatt liegende ca. 500 m breite Sandbankpassage per Bootswagen erforderte etwas Kraft und Geschicklichkeit. Gezeltet wurde im ca. 2 km vom Hafen entfernt liegenden Zeltplatz „Camping Stortemelk“ (www.stortemelk.nl). (Der Zeltplatz hätte auch von der Seeseite angefahren werden können, was aber die Querung einer ca. 20-30 m hohen Düne erforderlich gemacht hätte!) Nach dem Zeltaufbau im völlig überfüllten Zeltplatz wurden Fahrräder gemietet, um die Insel zu erkunden. Übrigens, auf dem Zeltplatz trafen wir die einzigen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, und zwar eine Gruppe von Niederländern, die von Harlingen aus hinüber gepaddelt waren.

17.06. (Vlieland/Wattseite → Terschelling/Wattseite) (ca. 12 km):

Da wir auf Terschelling zwei unserer Mitpaddler zurückgelassen hatten, ging es am nächsten Tag wieder zurück nach Terschelling, und zwar ebenso problemlos wie am Tage zuvor nach Vlieland. Da der Tag noch nicht um war, wurden hier ebenfalls Fahrräder gemietet, um auch etwas von Terschelling mitzubekommen.

18.06. (Terschelling/Wattseite → Ameland/Seeseite) (ca. 56 km):

Gestartet wurde wieder früh morgens mit dem letzten ablaufendem Wasser, um die Seeseite von Terschelling bei Niedrigwasser (NW Terschelling (West): ca. 9.45 Uhr) zu erreichen. Dann wurde eine nicht enden wollende Strecke entlang der von der einlaufenden Dünung verursachten Brandung gepaddelt. Das ca. 5 km breite Gatt zwischen Terschelling und Ameland erwies sich als unproblematisch, außer dass stark vorgehalten werden musste, um nicht vom Tidenstrom auf die Wattseite getrieben zu werden. Da wir uns vom Westen Ameland näherten, mussten wir dieses Mal beim ersten Touristen-Pavillon aussteigen. Nur dann wird der Zeltplatz „Camping Duinoord“ auf dem leichtesten und folglich schnellsten Weg erreicht. Wer den Ausstieg verpasst und versehentlich den nächsten Pavillon im Osten anpeilt, müsste anschließend auf dem Radweg per Bootswagen ca. 3 km zurück rollen.

19.06. (Ameland/Seeseite → Schiermonnikoog/Wattseite) (ca. 35 km):

Es wurde so zeitig losgepaddelt, dass das ca. 10 km breite Gatt zwischen Ameland und Schiermonnikoog kurz nach Niedrigwasser (NW Ameland (Ost): ca. 14.15 Uhr) erreicht wird. Galt es doch zu verhindern, vom Tidenstrom zur früh auf die Wattseite getrieben zu werden. Außerdem wurde versucht, im Schutz der Untiefen der durch die einlaufende Dünung erzeugte Brandung auszuweichen, was jedoch nur teilweise gelang. Angelaufen wurde der westlich gelegene Seglerhafen von Schiermonnikoog (Ausstieg an der Slipanlage am Ende des Hafens). Anschließend ging es per Bootswagen zum nächsten Bauern (Familie Visser), die unter dem Namen „De Branding“ eine Zelt- und Übernachtungsmöglichkeit für Gruppen anbietet (www.debranding.nl). Wem das nicht behagt, weil vielleicht Jugendliche bei Vollmond nachts um 23.30 Uhr auf die Idee kommen könnten, auf der Zeltplatzwiese Fußball zu spielen, der kann auch den ca. 2 km entfernt liegenden Zeltplatz „Camping Seedune“ (www.seedune.nl) anrollen. Übrigens, dieser offizielle Ins-Zeltplatz ist auch von der Seeseite erreichbar, aber nur bei Hochwasser; denn der Bootswagentransport durchs Watt ist einfach zu anstrengend.

20.06. (Ruhetag auf Schiermonnikoog):

Natürlich, es wurden Fahrräder gemietet, um die Insel auch von Land aus kennenzulernen.

21.06. (Schiermonnikoog/Wattseite → Lauwersoog) (ca. 8 km):

Noch 7 km Luftlinie fehlten bis zum Start/Ziel-Ort Lauwersoog. 1 Std. vor Hochwasser (HW Lauwerswoog: ca. 10 Uhr) wurden die Seekajaks ins Wasser gelassen. Kurz nach Hochwasser warteten wir dann auch schon nach einer flotten Direttissima-Tour vor der Schleuse auf Einlass ins Lauwersmeer. Bald danach wurde am Zeltplatz angelandet, die Seekajaks zum Parkplatz gerollt, die Ausrüstung in die Autos gepackt und ab ging es nach Hause.

22.06. (Rund Schiermonnikoog) (ca. 55 km):

Nun, einer, der hatte noch etwas Resturlaub. Die Tide war günstig. Die Windverhältnisse optimal (max. 2-3 Bft.). Das nutzte er, um von Lauwersoog mit auflaufendem Wasser zum Wattenhoch von Schiermonnikoog zu paddeln und dann mit ablaufendem Wasser durchs Gatt die Seeseite von Schiermonnikoog zu erreichen. Spätestens bei Niedrigwasser musste er am Gatt von Ameland und Schiermonnikoog eintreffen, sodass er anschließend mit auflaufendem Wasser wieder bis nach Lauwersoog paddeln konnte. Insgesamt 9 Stunden dauerte seine Solo-Spritztour.

Text: Udo Beier

11.07.2013 12. Hiddenseemarathon des Stralsunder KC (Revier/Inland)

Am 29.06.2013 hat der **Stralsunder Kanu-Club** den 12. Hiddenseemarathon veranstaltet. Es handelt sich hier um eine 70 km lange Hiddenseeumrundung mit Start/Ziel in Stralsund.

Wen die Erlebnisberichte zweier Berliner Kanuten interessieren, die 2013 daran teilgenommen hatten, möge die beiden folgenden Links anklicken:

Gero Meinen: <http://zirpelspinner.me/2013/07/11/12-hiddenseemarathon-2013/>

Mario Rehse: <http://groenlandpaddel.wordpress.com/2013/06/29/vier-gewinnt-beim-hiddensee-marathon-2013/>

Übrigens, der Schnellste schaffte die Strecke in 6:23 Std. und der Langsamste in 11:20 Std.

09.07.2013 **TARAN (549x52 cm; ca. 370 Liter Vol.)** von ROCKPOOL (GB) (Ausrüstung)

Der us-amerikanische SEA KAYAKER hat das britische „Longdistance“-Seekajak TARAN, produziert von ROCKPOOL, getestet:

TARAN (549/534*x52cm; ca. 370 Liter Volumen; mit SmartTrack Steuer):

* = Wasserlinienlänge bei 113 kg Beladung

Lt. Werbeaussagen von ROCKPOOL soll der TARAN geeignet sein für Leute jeder Größe mit durchschnittlichen und fortgeschrittenem Können, und zwar für Tages- als auch Gepäcktouren!?

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,
- sowie über das **aufrichtende Moment** in Abhängigkeit von der Beladung.

Diese technischen Daten sind **objektiv, neutral & reproduzierbar**, aber bilden die Wirklichkeit nicht immer zu 100 % ab; denn sie werden beim SEA KAYAKER per Computersimulation ermittelt und können mit Ausnahme der Wasserwiderstandswerte auch im Internet abgerufen werden:

→ www.seakayakermag.com >Articles >Kayak Reviews,

so z.B. auch über den TARAN:

→ http://seakayaker.us/wp-content/uploads/2013/05/Taran_TechSpecs_Apr13.pdf

Möchten wir etwas über das **Geschwindigkeitspotenzial** einzelner Seekajaks erfahren, müssen wir die Wasserwiderstandswerte (ermittelt bei verschiedenen Geschwindigkeiten) miteinander vergleichen (s. Übersicht):

Übersicht: Wasserwiderstandswerte* (WW) von 52 Seekajaks

(Gliederungskriterium: WW bei 5 kn) (WL = Wasserlinienlänge bei 113,4 kg Zuladung)

Bootstyp	Maße (LxB/WL;Volumen**)	WW bei 4 kn (7,4 km/h)	WW bei 5 kn (9,3 km/h)	WW bei 6 kn (11,1 km/h)
2 Rennseekajaks zum Vergleich:				
Rapier 20 (Rennseekajak) Valley (GB)	607/598x45 cm ca. 337 Liter	1,65 kg	Spitzenwert: 2,64 kg	Spitzenwert: 4,12 kg
FW 2000 (Moskito) (Rennseekajak) Nelo (Portugal)	562/548x44 cm ca. 301 Liter	1,70 kg	2,89 kg	4,79 kg

Taran Rockpool (GB)	549/534x52 cm ca. 370 Liter	1,61 kg	Minimum: 2,83 kg	5,04 kg
Baidarka Tahe (Est)	547/533x55cm ca. 360 Liter	1,66 kg	Minimum: 2,83 kg	4,92 kg
18 X Sport Epic (USA)	549/540x56 cm ca. 369 Liter	1,76 kg	2,85 kg	Minimum: 4,66 kg
Extreme (Nomad) Current Designs (CDN)	577/510x55 cm ca. 389 Liter	Minimum: 1,59 kg	2,93 kg	5,32 kg
Inuk Kirton(GB)/Nelo(PORT)	550/535x51 cm ca. 315 Liter	1,63 kg	2,95 kg	5,22 kg
Viviane Kajak-Sport (FIN)	580/538x55 cm ca. 392 Liter	1,66 kg	2,99 kg	5,22 kg
Pace 18 Tiderace (GB)	546/539x54 cm ca. 340 Liter	1,71 kg	3,06 kg	5,47 kg
Distance Skim (S)	587/536x52 cm ca. 328 Liter	1,71 kg	3,09 kg	5,52 kg
XP Point 65° N (S)	549/505x53 cm ca. 334 Liter	1,67 kg	3,11 kg	5,61 kg
Looksha Elite Necky (CDN)	516/491x56 cm ca. 392 Liter	1,66 kg	3,17 kg	5,88 kg
Artisan Millenium Miks / KajakSport (FIN)	555/480x56 cm ca. 343 Liter	1,61 kg	3,25 kg	6,10 kg
Solstic GTS Current Disigns (CDN)	535/484x57 cm ca. 331 Liter	1,67 kg	3,28 kg	5,99 kg
Aquanaut Valley (GB)	537/467x55 cm ca. 330 Liter	1,69 kg	3,31 kg	5,67 kg
Cetus LV 176 P&H (GB)	532/482x55 cm ca. 290 Liter	1,65 kg	3,32 kg	6,06 kg
Scorpio 17 PE P&H (GB)	515/467x56 cm ca. 380 Liter	1,68 kg	3,32 kg	5,94 kg
Wind 505 Tahe (EST)	502/478x54 cm ca. 327 Liter	1,68 kg	3,37 kg	6,11 kg
Kodiak PE Prijon (D)	507/480x58 cm ca. 381 Liter	1,67 kg	3,38 kg	6,23 kg
Xplore Tiderace (GB)	547/478x53 cm ca. 326 Liter (oder: 380 Liter (?))	1,63 kg	3,43 kg	6,24 kg
Looksha V Necky (CDN)	528/478x62 cm ca. 409 Liter	1,78 kg	3,46 kg	6,67 kg
Ayr Venture (GB)	503/460x56 cm ca. 328 Liter	1,63 kg	3,48 kg	6,40 kg
Yukon Eski Prijon (D)	500/439x57 cm ca. 345 Liter	1,66 kg	3,49 kg	6,07 kg
Nordkapp H₂O Valley (GB)	547/463x54 cm ca. 306 Liter	1,60 kg	3,51 kg	6,42 kg
Romany Explorer Nigel Dennis (GB)	533/464x55 cm ca. 340 Liter	1,65 kg	3,55 kg	6,50 kg
Xcape Tiderace (GB)	540/472x55 cm ca. 313 Liter	1,63 kg	3,56 kg	6,55 kg
Oceanspirit Tahe (EST)	521/480x58 cm ca. 333 Liter	1,71 kg	3,56 kg	6,53 kg
Solstice GT Current Designs (CDN)	536/481x63 cm ca. 392 Liter	1,74 kg	3,56 kg	6,80 kg
Greenland Tahe (EST)	544/427x50 cm ca. 224 Liter	Minimum: 1,59 kg	3,58 kg	6,27 kg
Etain Valley (GB)	534/458x55 cm ca. 3,62 Liter	1,68 kg	3,58 kg	6,45 kg
Aquanaut PE Valley (GB)	522/456x57 cm ca, 341 Liter	1,75 kg	3,59 kg	6,44 kg
Coastspirit Tahe (EST)	500/456x55 cm ca. 296 Liter	1,65 kg	3,60 kg	6,45 kg
Nordkapp LV Valley (GB)	532/458x54 cm ca. 294 Liter	1,60 kg	3,63 kg	6,60 kg
Dex	493/453x51 cm	1,62 kg	3,64 kg	6,68 kg

Skim (S)	ca. 280 Liter			
Viking Miks / KajakSport (FIN)	498/455x55 cm ca. 302 Liter	1,65 kg	3,64 kg	6,52 kg
Sirius M P&H (GB)	520/441x53 cm ca. 307 Liter	1,63 kg	3,67 kg	6,58 kg
Xcite Tiderace (GB)	530/455x55 cm ca. 310 Liter	1,63 kg	3,67 kg	6,63 kg
Storm PE Current Designs (CDN)	517/453x61 cm ca. 372 Liter	1,63 kg	3,67 kg	6,76 kg
Bahiya P&H (GB)	532/452x52 cm ca. 299 Liter	1,64 kg	3,67 kg	6,59 kg
Quest P&H (GB)	536/456x56 cm ca. 337 Liter	1,68 kg	3,67 kg	6,53 kg
Greenland T Tahe (EST)	545/454x53 cm ca. 250 Liter	1,62 kg	3,81 kg	6,62 kg
Delphin 155 P&H (GB)	479/441x58 cm ca. 322 Liter	1,65 kg	3,88 kg	7,09 kg
Avocet PE Valley (GB)	492/428x56 cm ca. 298 Liter	1,70 kg	3,92 kg	7,03 kg
Xtra Tiderace (GB)	505/433x57 cm ca. 321 Liter	1,66 kg	3,93 kg	6,83 kg
Seayak PE Prijon (D)	485/434x58 cm ca. 355 Liter	Maximum: 1,87 kg	3,95 kg	6,99 kg
Xtreme Tiderace (GB)	516/443x55 cm ca. 335 Liter	1,65 kg	3,96 kg	7,06 kg
Andromeda Current Designs (CDN)	526/533x52 cm ca. 305 Liter (oder: 360 Liter?)	1,66 kg	3,99 kg	6,90 kg
Tempest 165 pro Wilderness (USA)	501/443x55 cm ca. 294 Liter	1,65 kg	4,05 kg	7,30 kg
Zephyr 160 Wilderness (CDN)	487/430x58 cm ca. 346 Liter	1,69 kg	4,28 kg	7,69 kg
Squall GTS Current Designs (CDN)	482/414x56 cm ca. 313 Liter	1,76 kg	4,34 kg	7,54 kg
Chatham 16 Necky (CDN)	497/409x56 cm ca. 316 Liter	1,78 kg	4,37 kg	7,82 kg
Squamish PE Current Designs (CDN)	473/419x58 cm ca. 265 Liter (oder: 360 Liter?)	1,67 kg	4,42 kg	7,85 kg
Easky 15 Venture (GB)	470/423x61 cm ca. 333 Liter	1,71	4,43	Maximum: 7,94 kg
Atlantik LV PE North Shore (GB)	482/408x55 cm ca. 278 Liter	1,67 kg	Maximum: 4,54 kg	7,48 kg

Quelle: SEA KAYAKER

* Wasserwiderstand = Berechnet nach Matt Broze mit Hilfe der Taylor Standard Series (Basis: 113,4 kg Zulaugung)

** Volumen = SEA KAYAKER gibt beim Volumen die Wasserverdrängung an. In Deutschland ist es üblich, mit dem „ausgeliterten“ Innen-Volumen zu arbeiten. Deshalb wird in der Tab. ein um 10% verminderter Wert angesetzt.

Folgende Schlussfolgerungen lassen sich u.a. aus diesen Wasserwiderstandswerten ableiten:

(1) Bei 4 kn (= 7,4 km/h) sind die Unterschiede von maximal 0,28 kg zwischen den Seekajaks wenig bedeutsam:

- ➔ Minimum = 1,59 kg bei EXTREME (Current Designs) und GREENLAND (Tahe)
- ➔ Maximum = 1,87 kg bei SEAYAK PE (Prijon)

Wer also nicht viel schneller als 7 km/h paddelt, der braucht beim Kauf der oben aufgeführten Seekajaks nicht auf deren Wasserwiderstandswerte zu achten!

(2) Bei 5 kn (= 9,3 km/h) werden die Unterschiede von max. 1,71 kg schon relevant:

- Minimum = 2,83 kg bei TARAN (Rockpool) und BAIDARKA (Tahe)
- Maximum = 4,54 kg bei ATLANTIK LV PE (North Shore)

Wer beabsichtigt, an mehr oder weniger offen deklarierten Wettfahrten für Küstenkanuwanderer und -wanderinnen teilzunehmen, der sollte bei seiner Kaufentscheidung insbesondere die ersten 9 Seekajaks (o. die 2 Rennseekajaks) in der obigen Übersicht in die engere Wahl mit einbeziehen.

(3) Insbesondere aber ab 6 kn (= 11,1 km/h) sind die Unterschiede von max. 3,28 kg jedoch „geschwindigkeitsentscheidend“:

- Minimum = 4,66 kg bei 18 X Sport (Epic)
- Maximum = 7,94 kg bei EASKY (Venture)

Wer jedoch an Seekajakrennen teilnimmt, der müsste eigentlich im Laufe der Rennen, an denen er sich beteiligt hat, wissen, welche Seekajaks schnell sind. Dennoch sollte er mal zumindest mit den ersten 3 Seekajaks aus der obigen Übersicht eine Probefahrt unternehmen, damit er sich nicht im Voraus auf ein Modell festlegt, dass eigentlich nur deshalb so schnell ist, weil es von einem besonders leistungsfähigen Searacer vorangetrieben wird.

Drei Testfahrerurteile

Daneben ließ SEA KAYAKER das Seekajak von 3 Kanuten testen:

BP (181cm / 75 kg):
Tagestour mit bis zu 7 kg Gepäck / bis 3-4 Bft. Wind, / bis 61 cm Welle;
MC (185 cm / 73 kg):
Tagestour mit bis zu 2 kg Gepäck / bis 4 Bft. Wind / bis 61 cm Welle;
TW (185 cm / 82 kg):
Tagestouren ohne Gepäck und ohne Wind.

und veröffentlicht deren **subjektive** Beurteilungen. Diese Urteile sollen Infos über die praktischen Eignungen des Seekajaks liefern. Im Folgenden will ich ein paar – insbesondere „negative“ - Eigenschaften des TARAN aufzählen, die ich für erwähnenswert halte:

Sitzluke (75x40 cm; Höhe vorne/hinten: 30/18 cm):

TW = Die starren Schenkelstützen sind nicht richtig positioniert!

MC = Schenkelstützen sind ungenügend abgepolstert!

Bug-Toggle: Fehlt, was Probleme beim Halten des gekenterten Seekajaks im Seegang bereiten kann! (Nunmehr soll der Bug-Toggle zur Serienausstattung gehören!)

Anfangsstabilität:

MC = Unterwegs zu essen und zu fotografieren bereitet Schwierigkeiten.

Geradeauslauf:

MC = Okay, wenn das Steuerblatt heruntergelassen wird; sonst luvgierig!

Geschwindigkeitspotenzial:

MC = Tourengeschwindigkeit: 9,3 km/h; 11,7 km/h Sprintgeschwindigkeit;

BP = Mit etwas Anstrengung schaffte er leicht über 11 km/h;

Seegang:

BP = trockenes paddeln!

Rollen:

BP = Okay, aber Schwierigkeiten beim Wiedereinstieg wegen der engen Sitzluke!;

Cruising (Gepäckfahrten):

Bei einem Volumen von ca. 370 Liter (lt. Hersteller: 383 Liter, mit: 117 Liter (Bug), 145 Liter (Sitzluke) und 115 Liter (Heck)) dürfte es eigentlich keine Gepäckprobleme geben, außer wird vorher mit einem Canadier auf Tour gegangen.

Anmerkungen von U.B.:

Geschwindigkeitspotenzial: Der TARAN verfügt – wie bislang nur bei Rennkajaks bzw. Surf-ski üblich – über einen geraden Bugstegen. Diese Entwicklung bei Seekajaks begann einst mit dem INUK (Kirtan/Nelo (GB)) bzw. dem 18X SPORT (Epic (USA)) und wird nun immer häufiger von andern Seekajakherstellern imitiert, z.B. BAIDARKA (Tahe (EST)), PACE 18 (Tiderace (GB)), FREYA 18 (Point 65°N (S)), SPEEDLINER (Lettmann (D)); denn ein gerader Bugstegen führt bei gleicher Gesamt-Länge zu mehr Wasserlinienlänge, die i.d.R. ab Geschwindigkeiten von 5 Knoten weniger Wasserwiderstand (hier: Wellenwiderstand) erzeugt.

Nasslaufeigenschaften/Windempfindlichkeit: Der TARA zeichnet sich – was typisch ist für die heutigen Seekajaks mit geradem Bugstegen – durch einen hohen Bug aus. Verbunden mit seinem gefliestem Vorderdeck führt das zu einer trockenen Fahrt bei Gegenwind und verhindert das Bohren beim Surfen (Rückenwind). Auf Grund der unschwierigen Gewässerbedingungen konnten die drei Tester jedoch keine Aussagen darüber machen, wie wind- & spritzwasserempfindlich der TARAN bei Seitenwind ist.

Sitz-/Schenkelhalt: In Anbetracht dessen, dass die drei Testfahrer mind. 180 cm groß sind, ist es kaum vorstellbar, dass Personen unter 170 cm ohne zusätzliche Auspolsterung genügend Schenkelhalt finden werden. Schade dass die Briten verstellbare Schenkelstützen bislang nur bei PE-Seekajaks einbauen. Immerhin zeigt LETTMANN, dass das auch bei Seekajaks aus Glasfaserverbundstoffen möglich ist!

Steuer (kein Skeg): Leider verbauen immer mehr Hersteller von Seekajaks das SmartTrack-Steuerblatt, welches - wie bei Flusswanderkajaks üblich – im hoch gezogenem Zustand in den Himmel ragt, statt sich flach aufs Oberdeck zu legen. So etwas ist nicht „brandungstüchtig“, d.h. beim Kentern in der Brandung dürfte das Steuerblatt (egal ob hoch in den Himmel gezogen oder noch heruntergelassen) beschädigt werden, wenn die Brecher das Seekajak ins Flache treiben. Außerdem ist davon auszugehen, dass beim Starten durch die Brandung ein Kerzen rückwärts mit Bodenberührung das Steuerblatt beschädigen könnte. – Leider ist der TARAN mangels verstellbarem Skeg kein Seekajak für Kanuten, die es vorziehen, ein Seekajak mit Paddeltechnik, statt mit Steuerpedalausschlägen auf den gewünschten Kurs zu bringen und dort zu halten.

Lenzen: Der TARAN ist nicht genügend „kentertüchtig“; denn der Hersteller bietet keine eingebaute Lenzpumpe an. Der Einbau einer Fußlenzpumpe bzw. Handlenzpumpe ist wegen der „Tagesluke“ vor dem Süllrand i.d.R. kaum bzw. nicht möglich. Der Einbau einer E-Pumpe wäre möglich, wird aber nicht angeboten. Was übrig bleibt, ist eine tragbare Handlenzpumpe, die weniger leicht und effizient handhabbar ist und bei einer erneuten Kenterung während des Lenzen zusätzliche Probleme bereitet. Warum die Briten überwiegend auf fest eingebaute Lenzpumpen verzichten, ist aus deutscher Sicht wenig verständlich:

- Soll Gewicht eingespart werden bzw. Geld?
- oder: Soll demonstriert werden, dass die Briten wegen ihrer Rollkenntnisse auf keine Lenzpumpe angewiesen sind?

- oder: Paddeln die Briten überwiegend ohne Gepäck, sodass ein „solo-lenzen“ leichter möglich ist?
- oder: Paddeln sie in Großbritannien bzw. Irland immer so dicht entlang der Küste, dass sie nach einer Kenterung gleich an Land gehen/schwimmen können, um dort zu lenzen?

Okay, der TARAN soll ein Seekajak für Leute sein, die viel Wert auf Spitzengeschwindigkeit legen, aber das erfordert doch ein leichteres Seekajak und nicht eines, welches lt. SEA KAYAKER mindestens 23,5 kg wiegt!?

Fazit

Die Urteile der 3 Testfahrer sind eigentlich weniger aussagekräftig; denn die Testbedingungen waren eher „mäßig“ (max. 4 Bft. Wind und max. 61 cm Seegang). Trotz alledem mag der TARAN recht seetüchtig sein. Immerhin wurde mit ihm Irland (2011) und Großbritannien (2012) in Rekordzeit umrundet. Das spricht wohl in erster Linie für die „Circumnavigator“, aber auch für den TARAN. Die vom SEA KAYAKER ermittelten technischen Daten über den Wasserwiderstand des TARAN lassen jedoch aufhorchen; denn der Wert bei:

- 4 kn (7,4 km/h) liegt mit 1,61 kg in der Spitzengruppe (der minimal mögliche Wert beträgt 1,59 kg (→ EXTREME von Current Designs und GREENLAND von Tahe))
- 5 kn (9,3 km/h) liegt mit 2,83 kg an erster Stelle zusammen mit dem BAIDARKA von Tahe;
- 6 kn (11,1 km/h) liegt wohl mit 5,04 kg etwas höher, aber ist immerhin noch der drittbeste Wert (der minimal mögliche Wert beträgt hier 4,66 kg (→ 18X SPORT“ von Epic)).

Für Küstenkanuwanderer – nicht für „Searacer“ - dürften diese Unterschiede jedoch nur von wenig Bedeutung sein, sofern sie an Gepäckfahrten und nicht an Wettfahrten interessiert sind. Nur selten werden sie wohl dann mit mehr als 8-9 km/h unterwegs sein. Zumindest **Freya Hoffmeister** kam bei ihrer Australienumrundung in Rekordzeit „nur“ auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h.

Übrigens, wem der TARAN mit seinen 549 cm zu lang ist, für den bietet ROCKPOOL den TARAN 16 an, der mit 508x51,5 cm und ca. 369 Liter Vol. weniger Gesamtlänge (bei jedoch relativ hoher Wasserlinienlänge), aber dennoch genügend Volumen bietet. Jedoch sollte vor dem Kauf eine Probefahrt bei realistischen Gewässerbedingungen unternommen werden, könnte es doch sein, dass das Volumen im Verhältnis zu Länge doch etwas zu hoch geraten ist!? Der TARAN 16 läuft wahrscheinlich dadurch etwas trockener, was jedoch zu einer erhöhten Windempfindlichkeit führen könnte!?

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. April 2013, S.10-12 – www.seakayakermag.com

Technische Daten:

http://seakayaker.us/wp-content/uploads/2013/05/Taran_TechSpecs_Apr13.pdf

Links:

TARAN: www.rockpoolkayaks.com/taran.php

TARAN 16: www.rockpoolkayaks.com/taran16.php

08.07.2013 Alligator biss in aufblasbares Kajak (Florida) (Natur))

Auf der Homepage des us-amerikanischen SEA KAYAKER wird eine Kurz-Info über den Angriff eines Alligators in den Everglades (Florida) auf ein aufblasbares Kajak (INNOVA SWING-KAJAK) veröffentlicht. Das Kajak wurde teilweise aufgerissen, aber die Kanutin, **Sa-**

rah Boynton, konnte noch etwas weiter paddeln und sich in Sicherheit bringen, da nicht alle Luftkörper aufgerissen wurden:

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

In dem Bericht gibt es noch einen Link zu diesen Vorfall, der auf einen TV-Bericht von „Good Morning America“ verweist:

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

Übrigens, es wird empfohlen bei Begegnungen mit Alligatoren, diese nicht zu füttern bzw. zu provozieren, sondern sie einfach zu ignorieren und aus dem Weg zu paddeln.

Text: U.B.

Quelle: www.seakayakermag.com

Link „INNOVA SWING I“:

→ www.innovakayak.com/store/store.aspx#!/~/product/category=184322&id=8620888

07.07.2013 **Revier Sønderborg Bugt** (Revier/Inland)

In KANU-SPORT berichtet **Volker Gerken** in dem Beitrag:

„Überfahrt nach Dänemark (Flensburger Förde/Ostsee)“

über eine 3-tägige Tour mit Startort Habernis (Geltinger Bucht) (an der „Mündung“ der Flensburger Förde). Von dort aus ging es ca. 12 km über die Sønderborg Bugt hinüber zur (Halb)-Insel Kegenäs (DK) (mindestens 4 Campingplätze **stehen** zur Auswahl). Am nächsten Tag wurde Kegenäs umfahren (mit einer kleinen Landpassage ins Horup Hav). Anschließend wurde weiter gepaddelt über Sønderborg (Insel Alsen) bis zur Halbinsel Broager (mindestens 2 Campingplätze zur Auswahl). Am 3. Tag wurde dann die Querung zurück zum Startort Habernis in Angriff genommen.

Wer sich mal auf einer Landkarte – leider fehlt eine in diesem Beitrag – das Revier anschaut und die Entfernungen über offenes Gewässer abschätzt, wird schnell erkennen, dass es sich hier um ein echtes Küstenrevier handelt, das spätestens ab einem 4er Wind, egal aus welcher Richtung, absolute Seetüchtigkeit voraussetzt.

Übrigens, wer Lust & Zeit hat, kann die Tour um folgende Varianten verlängern:

- rund Insel Alsen (DK)
- rund Halbinsel Broager (DK)
- Retourtour nach Flensburg
- bzw. Streckepaddeln bis zur Schlei

Tourenbeschreibung zu diesen Varianten finden wir in dem folgenden Buch:

B.Nehrhoff von Holderberg: Dänische Südsee /Deutsche Ostsee (2011)

Zur Navigation müsste eine (Rad-)Wanderkarte oder topografische Karte im Maßstab 1:50.000 bis 1.100.000 genügen. Der Autor selber erwähnt eine „Sportbootkarte“ (etwa: De-lius Klasing-Sportbootkartensatz Nr. 1 (Lübeck, Fehmarn bis Fünen) (DEKL 1) (ca. 70,- €)?).

Zusammenfassung: U.B.

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 7/13, S.20-23 – www.kanu.de

02.07.2013 **Seenotfall auf den Malediven** (Ausbildung)

Im KANU-MAGAZIN berichtet **Sven Schellin** in dem Beitrag:

„Mayday auf den Malediven. Wie eine Seekajak-Traumreise fast zum Alptraum wurde“

über einen Seenotfall, den Sven 2012 im Faltboot zusammen mit seiner Partnerin Ricarda bei einer Querung hinüber zu einer nur 9,5 km entfernt liegenden Insel erlebt hatte.

Sven sind die Malediven nicht unbekannt. Schon 2011 „inselhoppte“ er dort im Land, richtiger: auf dem Meer, der 26 Atollen und 1.200 Inseln; denn seit Abschaffung der Diktatur ist „Individualtourismus“, und somit auch das freie Paddeln von Insel zu Insel erlaubt. Dieses Mal wollten die beiden in 3 Wochen ca. 200 km paddeln.

Unterwegs passierte es dann. Schon bald nach dem Start in ihren beiden Faltbooten (nach dem Foto zu urteilen paddelte einer in einem Zweier-Faltboot), nahm der Seegang zu (2-Meter-Wellen) und wurde immer rauer. 3,5 km vor dem Ziel erwischte ein Brecher Ricarda und kenterte sie. Der Ausstieg war fällig. Der Wiedereinstieg gelang, aber das Faltboot verfügte nicht über genügend Auftrieb und lief voll. Ricarda sollte daher erneut aussteigen, um mit Hilfe der T-Lenz-Methode das Faltboot zu lesen. Beim Wiederausstieg blieb Ricarda jedoch am Ventil eines Kenterschlauchs hängen und öffnete es. Nun schwamm das Faltboot auch ohne Besatzung randvoll im Wasser. Dank der Packsäcke ging es jedoch nicht unter. Die T-Lenz-Methode funktionierte – wenn überhaupt – unter diesen Bedingungen nicht mehr. Es wurde beschlossen, dass Sven versuchen sollte, das im Wasser treibende randvolle Faltboot samt Ricarda zur nächsten Insel zu schleppen ... aber das GPS-Gerät zeigte an, dass sie nicht vorankamen. Nur keine Panik; denn die Wassertemperaturen lagen bei 28° C und erst in 3 Std. ging die Sonne unter! Doch dann dreht der Wind und die beiden Faltboote trieben nicht mehr Richtung Insel sondern Richtung Afrika!

Also wurde nach dem Handy gekramt, dass zum Glück wasserdicht verpackt im gefluteten Packsack lag ... jedoch ohne Batterien, die erst eingesetzt werden mussten. Dann wurde das Handy angeschaltet, aber hatte zunächst keinen Netzempfang. Erst mit ausgestrecktem Arm war es möglich zu telefonieren, jedoch war der Empfang so schlecht, dass Sven auf die Idee kam, stattdessen eine Seenotmeldung per SMS an alle maledivischen Kontaktleute zu senden. Geklappt, kurz danach kam der erste Rückruf: „We are coming!“

Nun hieß es warten. Um nicht noch weiter abzutreiben, wurde das gekenterte Faltboot aufgegeben. Schließlich kamen die Retter in Sicht. Aber es dauerte noch eine Weile, bis sie entdeckt und an Bord geholt wurden. ... und nach 5 Tagen Ruhepause, welches zum Seegangs- & Kentertraining genutzt wurde, ging es wieder hinaus aufs Meer zu den nächsten Inseln!

Fazit

Sven führt insgesamt 11 Punkte auf, die mehr Beachtung verdient hätten, u.a.

- Das Paddeln im brechenden Seegang hätte vorher geübt werden müssen. Dabei ist anzumerken, dass es zur „Seegangstüchtigkeit“ gehört, nicht nur den kritischen Seegang rein paddlerisch zu beherrschen, sondern auch die kritischen Seegangsbereiche rechtzeitig zu erkennen und zu umfahren.
- Ebenfalls hätten die nötigen Rettungsmethoden vorher geübt werden müssen. Es ist jedoch auch hier anzumerken, dass bei solchen Gewässerbedingungen ein Faltboot mit riesigen Luken nach einer Kenterung mit Gepäck eigentlich nicht zu lenzen ist. Ein Kentersack (seasock) hilft höchstens bei kleineren Sitzluken. Demgegenüber er-

möglicht jedoch eine leistungsfähige E-Pumpe das Lenzen auch bei geschlossener Spritzdecke.

- Der Notruf per Handy hätte viel früher ausgestrahlt werden müssen.
- Dank GPS und Telefonliste mit maledivischen Kontaktpersonen konnte Rettung alarmiert und gezielt herbeigerufen werden.
- Bei fehlender Handy-Netzabdeckung hilft nur noch eine Seenotbake, die den Notruf inkl. GPS-Koordinaten via Satellit ausstrahlt.
- Nicht hinterfragt wurde jedoch Folgendes:
Packsäcke sind nicht wasserdicht, sondern nur regendicht!
Seenotsignalmittel (z.B. Rauchsignalfackel) hätte die Aufmerksamkeit der Retter schneller wecken können.

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 4/13, S.36-41

Link: www.kanumagazin.de/malediven

17.06.2013 **Zelttestkriterien** (Ausrüstung)

Das OUTDOOR-Magazin bringt schon seit Jahren Berichte über Zelttests. Siehe hierzu auch den in Heft Nr. 7/13, S.118 ff., veröffentlichten Test von Leichtzelten:

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=29595&postcount=1>

Die dabei zugrund gelegten Testkriterien erscheinen auf dem ersten Blick recht umfangreich:

(a) **objektive Messkriterien:**

Preis, Gewicht, Aufbau (Außen- u. Innenzelt zugleich oder getrennt?), Windstabilität (wie viel Wind hält das Zelt aus, ab welcher Windstärke geht es zu Boden?), nutzbare Fläche Innenzelt (gemessen in 25 cm Höhe), Fläche Apsis, Liegelänge (gemessen in 25 cm Höhe), Innenzelthöhe, Anzahl Eingänge/Apsiden (aus Zeichnung zu entnehmen), Einfädelsystem der Zeltstangen (aus Fotos zu entnehmen).

Es fehlen z.B.

- Zeltmaterial (Polyester, Nylon, Rippstopnylon; Beschichtungsart?)
- Wassersäule von Außenzelt und Zeltboden als theoretischer Wert dafür, wie regenfest bzw. wasserfest das Zeltmaterial ist!
- Weiterreißfestigkeit als Kriterium dafür, wie strapazierfähig das Außenzeltmaterial ist. Reißt es etwa auf ganzer Länge schon ein, wenn das – im Laufe der Jahre „gealterte“ -Zelt zu stark gespannt wird oder vom Winddruck zu heftig beansprucht wird oder plötzlich überlastet wird, weil jemand über die Zeltleinen oder gleich über das ganze Zelt stolpert?
- UV-Beständigkeit, ein fast vergessenes Kriterium, das jedoch an Relevanz gewinnt, wenn zwischen bei Standquartieren auch tagsüber das Zelt stehen bleibt!
- Windstabilität, die nicht nur auf der schmalen Seite, sondern oder auch auf der Längsseite zu messen ist (?); denn Winddrehungen innerhalb eines Tages sind nie auszuschließen!
- Zeltleinen in Sicherheitsfarbe, was langsam wieder etwas mehr Verbreitung findet; denn über Jahre unterlag die Zeltleine vielfach modischen Kriterien (hier: Leinen z.B. in Zeltfarbe statt Signalfarbe). Wichtige ist es dabei, dass die Leinen nicht nur am Tag, sondern auch nachts gesehen werden können. Gelbe Leinen mit Reflexstreifen wäre hier ideal. Rote Leine erscheinen nachts schwarz und schwarze Leinen mit Reflexstreifen können tagsüber kaum erkannt werden.
- Packvolumen, relevant für Fuß-, Rad- aber auch Wasserwanderer; denn der Stauraum ist bei allen begrenzt.

(b) Einsatzbereiche:

Sommer Frühling/Herbst bzw. Winter.

(c) Wetterschutz:

praktischer Test der Wasserdichtigkeit, Windstabilität (s.o.), schließbare Belüftung, regensicher überdachte Eingang, windgeschütztes oder luftiges Innenzelt.

Es fehlen z.B.:

- Innenzelt gegen Kondenswassertropfen bzw. fliegendem Sand geschützt? Probleme gibt es hier bei Innenzelten aus Mesh-Material.
- Liegt ein Eingang immer im Windschatten?
- Dehnen sich das Zeltmaterial und die Zeltleinen bei Regen aus und wird etwas unternommen, die Dehnungen zu kompensieren?

(d) Komfort:

geräumige Apsis und Innenzelt; erreichbarer, großer Eingang; Ventilation, Sitzhöhe, helles Innenzelt.

Es fehlen z.B.:

- Taschenanzahl (Ablagemöglichkeiten) im Innenzelt?
- Zugriff einzelnen Taschen auch von der Apsis aus?
- Es wird nicht extra bewertet, wenn das Innenzelt auch ohne Außenzelt stehen kann (z.B. bei sehr warmen Wetter) bzw. wie leicht das Innenzelt separat abgebaut werden kann, sofern das Außenzelt von Regen bzw. Kondenswasser völlig nass ist?

(e) Handling:

Das wird nicht weiter erläutert! Ist etwa u.a. Folgendes gemeint?

Auf-/Abbau des Zeltes (?), Einfädeln der Stangen (?), Bedienung der Reißverschlüsse (?).

(f) Qualität:

Das wird nicht weiter erläutert! Aus dem lfd. Text ist jedoch zu erkennen, dass hier die Verarbeitung des Zelttes gemeint ist.

Es fehlen z.B.:

- Hinweise auf die Robustheit des Zeltbodens, der Zeltstangen und der Zeltheringe! Warum wird vielfach davon ausgegangen, dass das Hauptkriterium die Eignung des Zelttes für den Fuß- und Radwanderer ist. Z.B. gibt es auch Wasserwanderer (z.B. Kanu, Kajak) die nicht so sehr auf das Gewicht achten müssen. Für die können der Zeltstoff, Zeltboden, Stangen und Zelthering ruhig etwas robuster ausfallen.
- Es fehlen Allgemeine Hinweise zur „nahtlochfreien“ Befestigung der Sturmabspannung und der Verarbeitung bzw. Verklebung der Nähte (inkl. die Anmerkung, dass am besten gleich beim neuen Zelt, die Nähte von Außenzelt und Zeltboden zusätzlich zu versiegeln sind, da bislang die Nahtverklebung nur einseitig aufgetragen werden und im Laufe der Jahr sich lösen!)

Zusammenfassung: Udo Beier

Quelle: OUTDOOR-Magazin, Nr. 7/13, S.118-125 – www.outdoor-magazin.com/zelte0713

15.06.2013 **Leichtzelte: Sturmfest & wasserdicht** (Ausrüstung)

Im OUTDOOR-Magazin berichtet **Boris Gnielka** in dem Beitrag:

„Wackeln im Sturm: 10 Leichtgewichtszelte im Test“

über diverse Eigenschaften (z.B. Aufbau, Windstabilität, Fläche, Liegellänge/Innenzelt-Höhe; Wetterschutz, Komfort, Gewicht, Handling, Qualität) der folgenden Zelte:

- **Exped Venus 2 UL** (2-Bogen-Tunnel mit Querstange)
- **Fjällräven Singi Lightweight 2** (2-Bogen-Tunnel)
- **Hilleberg Anjan 3** (2-Bogen-Tunnel)
- **Lightwave T30 Hyper** (2-Bogen-Tunnel)
- **Marmot Limelight FC 2P** (2-Kreuzbögen mit Querstange)
- **Mountain Hardwear Skyledge 2 DP** (2 Kreuzbögen mit Querstange)
- **MSR Hubba Hubba HP** (Bogenvariante)
- **Nordisk Telemark 2** (1 Bogen-Tunnel)
- **Robens Typhon** (1 Bogen-Tunnel)
- **Vaude Taurus SUL XP 2P** (Kreuzbogenvariante)

Für uns Küstenkanuwanderer ist von besonderer Relevanz der:

- „**Wetterschutz**“ (→ Dichtigkeit von Bodenwanne und Außenzelt, regensichere Eingänge, Windstabilität).

Als einziges Zelt erhielt hier das von Fjällräven „5 Sterne“, das von Exped, Lightwave, Marmot und Vaude „4 Sterne“. Hillebergs Zelt bekam nur „3 Sterne“! Bis 100 km/h-Wind (10 Bft.) hielten die Zelte von Exped, Fjällräven, Hilleberg und Lightwave aus.

Übrigens, in einem Test von 8/11 hielten auch die folgenden Zelte 10 Bft. Wind aus: Helsport Ringstind Light 2, Hilleberg Nallo 2, Rejka Antao 2 Light, Tatonka Kiruna 2, Wechsel White Nites Zero-G.

Nun, falls es interessiert, ich selber besitze z.Zt. ein Hilleberg Allak (3-Bogen-Kuppel), also das Zelt, mit dem **Freya Hoffmeister** rund Australien und Südamerika unterwegs war bzw. ist:

www.outdoor-magazin.com/zelte/test-hilleberg-allak.237117.3.htm ,

Zuvor probierte ich im Laufe der Jahre bei Single-Touren die folgenden 1-2-Personen-Zelte aus:

- Hilleberg (2 P.) (2-Bogen-Tunnel) (Polyester) (zu laut und undichter Boden)
- North Face Tadpole 2 (1,5 P.) (3-Kreuzbögen) (zu eng)
- Vaude Hogan (1,5 P.) (2-Kreuzbögen-Variante) (zu eng)
- Hilleberg Akto (1 P.) (1-Bogen-Tunnel) (nutze ich noch ab & an) (prima klein)
- Vaude Sirius (2 P.) (1-Wand-Zelt) (2-Kreuzbögen) (undicht)
- Exped Vela II (2 P.) (3-Bogen-Tunnel-Variante) (windempfindlich)
- Exped Vega (2 P.) (1-Wand-Zelt) / 2-Stangen-Hauszelt) (sturmfest aber undicht)
- Fjällräven (2 P.) (3-Bogen-Tunnel-Variante) (nur ein Eingang)

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: OUTDOOR-Magazin, Nr. 7/13, S.118-125 – www.outdoor-magazin.com/zelte0713

Link: zu OUTDOOR-Magazin, Nr.8/11

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/110808.html

14.06.2013 Rundfunk-Seewetterberichte vor dem Aus (Wetter)

In der YACHT berichtet **U.Janssen** in dem Beitrag:

„Sendeschluss“

über den 18. Bericht der Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF), in dem ARD und DEUTSCHLANDFUNK aufgefordert werden, bis Ende 2014 die Verbreitung des Hörfunks über Mittel- und Langwelle einzustellen. D.h. ab 2015 können wir keinen Seewetterbericht mehr über Mittel- bzw. Langwelle empfangen, sondern nur noch die Wetterberichte nach den Nachrichten, die über UKW ausgestrahlt werden. Es lohnt sich folglich bald kaum noch, wegen des Abhörens des Seewetterberichts ein Radio mit auf Tour zu nehmen.

Natürlich gibt es noch andere Möglichkeiten, um an den Seewetterbericht zu kommen. Z.B. über

- **Smartphone** per Internet (z.B. www.wetteronline.de , www.windfinder.de) bzw. Wetter-App. Z.B. hat gerade die STIFTUNG WARENTEST in ihrer Zeitschrift „test“ (6/13, S.83-85) u.a. 8 solcher Apps auf Zuverlässigkeit geprüft. Am besten Schnitten „WeatherPro“ und „Wetter.info“ ab, und schlechter: „Wetter.com“, „Wetter.de“, „Wetter-OnlineApp“, „AccuWeather“, „Wetter (von Yahoo!)“ und „Weather Channel“. Leider fand ich keine Aussagen darüber, ob auch die Windstärke entlang der Nord-/Ostseeküste prognostiziert wird.
- **SMS-Bezahldienste:** Z.B. www.wetterwelt.de erstellt für die Ostsee (37 Reviere), Nordsee (24 Reviere), Mittelmeer (46 Reviere), Europäische Atlantikküste, Ärmelkanal, Irische See (5 Reviere) und deutsche Binnenseen (13 Reviere) Wetterprognosen (Wind, Welle, Wettererscheinungen) für 36 bzw. 60 Std..
- **UKW-Sprechfunk:** Über den privaten Anbieter **DP07-Seefunk** - www.dp07.de
- **Telefon:**
DWD-Telefon-Ansage für Nord-/Ostsee = Tel. 040-6690-1209
Seewetterbericht (DWD) = Tel. 069-806 257 99 mit Ziffer 1 (aktuelle Wetterlage), Ziffer 2 (südwestl. Nordsee, Dt. Bucht und Fischer), Ziffer 3 (Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund).
BSH-Seewetterbericht (Telekom) (gebührenpflichtig) = Tel. 0900 10576-601 (Nordseeküste), -607 (Ostseeküste), -606 (Nordfriesland/Dithmarschen).

Schade ist es, dass nur der gute, alte, häufig akustisch kaum verständliche Rundfunk-Seewetterbericht mit seinen aktuellen Stationsmeldungen uns ermöglicht, eine eigene Wetterkarte zu erstellen. So wurde uns die Chance gegeben, die Wetterentwicklung nicht nur zu begreifen, sondern auch selber zu bestimmen. Ich z.B. zeichne jedoch schon lange keine Wetterkarten, auch höre ich im Rundfunk keinen Seewetterbericht mehr an. Vielmehr begnüge ich mich mit dem SMS-Dienst von WETTERWELT.de und setzte einfach darauf, dass die „Wetterfrösche“ dort eher in der Lage sein werden, die Wetterentwicklung zu prognostizieren, als ich „Landratte“; denn in der Zwischenzeit hängt die Prognose von so vielen physikalischen Größen ab, dass wir selbst noch nicht einmal in der Lage sind, die Zugrichtung eines Tiefs zu bestimmen; denn dafür müssen wir nicht nur die Boden-Wetterkarte kennen, sondern auch die Höhen-Wetterkarte und den Verlauf der Jetströme.

Text: Udo Beier

Quelle: YACHT, Nr. 14/13, S.50-55 – www.yacht.de

13.06.2013 **Tagestouren: Kreidefelsen von Étretat (Normandie/Frankreich)** (Revier/Ausland)

Im KANU-SPORT berichten **Jutta & Wolfgang Tappe** in dem Beitrag:

„Im Schatten der Kreidebögen von Étretat. Normandie: Felswattpaddeln im Wechsel der Gezeiten“

über ein paar Tagestouren entlang der Kreideküste von Étretat (Alabasterküste) (ca. 25 km nördlich von Le Havre).

Wer die Fotos in dem Beitrag anschaut bzw. weitere Fotos über Google Earth (Stichwort: Etretat) aufruft, bei dem wird sicherlich das Bedürfnis geweckt, beim nächsten Urlaub in der Bretagne unterwegs dort einen Zwischenstopp einzulegen, bevor es dann zum nächsten Zwischenstopp nach „Mount St. Michel“ weitergeht.

Von welchem Kajak aus wir diese Kreidefelsenküstenlandschaft anschauen, ob vom Seekajak aus – oder wie die Autoren – vom Wildwasserkajak, spielt eigentlich keine Rolle, sofern wir paddeln können und es nicht windet & brandet.

Schade nur, dass in dem 6-seitigen Beitrag kein Platz für eine Kartenskizze war.

Und wer nun noch mehr Kreidefelsen sehen möchte, der kann dann im Jahr darauf die verschiedenen Kreideküstenabschnitte von Südingland aufsuchen (z.B. mit Durdel Door, Old Harry, The Needles (Isle of Wight), Seven Sisters).

Text: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 6/13, S.14-19 – www.kanu.de

12.06.2013 **Brandungsübungen bei Sturmwarnungen** (Ausbildung)

Anlässlich eines EPP 3 (Küste) – Kurses des Hamburger Kanu-Verbandes in Zusammenarbeit mit dem ACC-Hamburg fanden am 1./2.06.2013 die „**Brandungsübungen**“ in St. Peter-Ording (Ortsteil: Ording) statt.

Nachdem wegen der Kaltwasserbedingungen Ende April die Brandungsübungen auf Anfang Juni verlegt wurden, blieben von den 16 gemeldeten Teilnehmern und 5 Betreuern insgesamt noch 8 Teilnehmer und 3 Betreuer übrig.

Wasser, Wind & Welle

Leider lagen die Wassertemperaturen immer noch bei kalten max. +11° C ... und der Wind zog alle Register. Z.B. prognostizierten:

- am 31.5.13: www.seewetter.de (Ort: St. Peter-Ording) für Samstag für vormittags N 5 Bft. in Böen 60 km/h (= 7 Bft.) und für nachmittags und abends NW 5-6 Bft. in Böen 70 km/h (= 9 Bft.); Sonntag für vormittags NW 5-6 Bft. in Böen 60 km/h (= 7 Bft.) und für nachmittags NW 5 Bft. in Böen 50 km/h (= 7 Bft.);
- am 31.5.13: www.windfinder.de (Ort: St. Peter-Ording) für Samstag max. 21 knts (= 5 Bft.) aus NW in Böen max. 26 knts (= 6 Bft.); Sonntag max. 24 knts (= 6 Bft.) aus NW in Böen max. 31 knts. (= 7 Bft.);

- am 1. bzw. 2.6.13 (jeweils 6.00 Uhr): www.wetterwelt.de (SMS-Bezahldienst) (Region: Nordfriesland) für
Samstag, 6 Uhr: NW-N 4-5 Bft. in Böen 5-6 Bft.; 12 Uhr: NW-N 5-6 Bft. in Böen 6 Bft.,
18 Uhr: NW-N 6 Bft. in Böen 7 Bft.;
Sonntag, 6 Uhr: NW-N 6 Bft. in Böen 7-8 Bft.; 12 Uhr: NW-N 6 Bft. in Böen 8 Bft.;
NW-N 5-6 Bft. in Böen 7 Bft.

Maximale Paddelzeit?

Ja, eines stand fest: Bei solchen Wassertemperaturen, insbesondere aber bei diesen Windprognosen konnte nicht stundenlang in der Brandung geübt werden. Am Samstag hielten wir es bei 5 Bft. handgemessenem Wind ca. 2 Stunden in der Brandung aus und am Sonntag kamen wir bei Ende 6 Bft. Wind (= 13,8 m/s) gerade mal auf ca. 1 Stunde.

Mögliches Paddelrisiko?

Aber durfte bei solchen Gewässerbedingungen überhaupt mit einem Seekajakkurs für „Anfänger“ hinein in die Brandung gepaddelt werden? Nun:

- 7 Kanuten hatten Eskimotiererfahrungen.
- 3 von ihnen hatten 3 Wochen vorher anlässlich einer Einweisungsfahrt Richtung Spiekeroog Brandungserfahrungen bei 4-5 Bft. Wind sammeln können.
- Lediglich 2 waren der Brandung nicht so richtig gewachsen.

Entsprechend wurde die folgende Gruppeneinteilung vorgenommen:

- 1 Betreuer kümmerte sich um die drei erfahrensten Kanuten,
- 1 weiterer Betreuer war für zwei Kanuten zuständig
- und ich kümmerte mich um die letzten drei Kanuten, von denen zwei weniger erfahren zu sein schienen.

Stützübungen: trocken, nass & tief

Bevor es in die Brandung ging, wurde zunächst die flache und hohe Paddelstütze im Trockenen (zunächst auf der Wiese vom Zeltplatz „Biehl“ (Ortsteil: Ording), später am Strand nahe des Spülsaums), danach im Seichten und schließlich im Tiefen (ohne Grundberührung) geübt. So hatte jeder „Schüler“ die Gelegenheit, „kenterangstfrei“ stützen zu lernen.

Danach wurde die Anweisung herausgegebenen, zunächst nur in den letzten 2-3 anrollenden Brechern zu üben. Erst wenn diese Brecher beherrscht wurden, durfte etwas weiter hinaus durch die anderen Brecher gepaddelt werden, aber nur soweit, dass bei einer Kenterung – sofern die Rolle nicht klappt - Wind & Welle einen zurück an den Strand treiben konnte.

Brandungsbedingungen

Ob überhaupt bei diesen Windprognosen in die Brandung gefahren werden konnte, sollte übrigens vor Ort am Spülsaum entschieden werden. Folgende Tatbestände erlaubten dann, mit den Übungen in der Brandung vor St. Peter-Ording zu beginnen:

- Gepaddelt wurde in der Niedrigwasserphase, etwa 3 Std. nach Hochwasser. Das hatte den Vorteil, dass wir nicht mit der Wucht des anrollenden Flutstromes konfrontiert wurden. - 2005 erlebte ich schon einmal anlässlich von Brandungsübungen „starken bis steifen“ auflandigen Wind vor St. Peter-Ording, jedoch während der Hochwasserphase. Damals rollten die Brecher so hoch & steil an, dass an ein selbständiges Paddeln in der Brandung nicht zu denken war:

- www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsuebungen-Starkwind.pdf
- Bei Wind aus NW-N sorgt der 10 km entfernt liegende Süderoogsand dafür, dass der Fetch (= Windwirkweg) bei 10 km und nicht bei 200-300 km liegt, sodass sich die Windsee nicht so hoch aufbäumen kann, wie man es bei einem 6er Wind, der schon seit 24 Std. weht, erwarten dürfte.
 - Der Strand von St. Peter-Ording läuft im Allgemeinen recht flach aus, sodass die Kraft der anrollenden Windsee bzw. Dünung schon weit draußen gebrochen wird. Anders verhält es sich bei steilen Stränden. Dort brechen die Wellen relativ spät kurz vorm Strand, sodass die ganze Energie des Seegangs über einige wenige Brecher, manchmal nur ein, zwei Brecher freigesetzt wird (sog. „Dumper“). Ein Starten bzw. Anlanden ohne Hilfe Dritter ist ab einer bestimmten Seegangshöhe dann kaum noch möglich.
 - Dem Strand von St. Peter-Ording sind 2-3 Sandbänke vorgelagert, was dazu führt, dass die vor einem liegende Sandbank nicht nur die anstürmenden Wellen abbremst, sondern auch einen Bereich entstehen lässt, wo kaum noch Wellen brechen.

In diesem „Flachwasserbereich“ konnten dann nicht nur die Stützübungen verstärkt geübt werden, sondern von hier aus konnte auch das Starten durch die Brandung geübt werden, wobei jeder schnell erkannte, wie schwer es ist, alleine – also ohne Anschupshilfe Dritter – durch 30-cm-„Brecher“ zu starten.

Außerdem bot dieser „Flachwasserbereich“ eine Rückzugsmöglichkeit an, von der immer wieder von Neuem in die ersten richtigen Brecher gepaddelt werden konnte, und zwar zunächst paddeln seitlich zu den Brechern und danach paddeln hinaus durch die Brecher und danach retour per Rückwärtssurf.

Übrigens, 6 der 8 Kanuten kamen mit der Brandung gut zurecht. Eine Kanutin, die weder bei dem Wind ihr Seekajak auf Kurs halten konnte, noch nach einer Kenterung ihr Seekajak wieder paddelbereit bekam, aber dennoch bei diesen Gewässerbedingungen paddeln wollte, betreute ich am Samstag schließlich ganz alleine und am Sonntag, als es noch stärker weht, betreute ich sie aus der Ferne, in dem ich sie mit einer 20-Meter-Leine am Heck ihres Seekajaks sicherte, sodass sie wenigstens erleben konnte, mit welchen Kräften ein Kanute kämpfen muss, wenn es mit fast 7 Bft. (starker bis steifer Wind) bläst.

Text: Udo Beier

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

10.06.2013 **Rund Poel & Co.** (Revier/Inland)

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

„Poel. Perle in der Wismarer Bucht“

über eine Umrundung der Insel Poel zu Ostern 2013 mit dem Start/Ziel-Ort Fährdorf.

Für die knapp 30 km lange Umrundung (zzgl. 8 km für die Befahrung des fjordartigen Kirchsees) werden 2 Tage angesetzt. Wer das in einem Tag schaffen will und noch viel mehr, kann an der ca. 35 km langen „Rund um Poel“-Fahrt des TSG Wismar teilnehmen, die dieses Jahr am Wochenende 14.-16.06.13 angeboten wird (Infos: www.kanu-wismar.de).

6 Seiten berichtet **J.K.** über seine „kleine“ Tour. Eine Menge Infos werden gebracht inkl. einer Kartenskizze aus Jübermanns „Touren-Atlas“: Nr. 6 Mecklenburg-Vorpommern.

Als Zeltplätze werden einer am Hafen Timmendorf und ein anderer auf Langenwerder empfohlen. „Leider“ ist die im NO von Poel liegende Insel Langenwerder Naturschutzgebiet und

sollte nicht betreten werden. Gemeint ist sicherlich der knapp 2 km im Osten von Langenwerder am Festland liegende Zeltplatz auf der Halbinsel Boiensdorfer Werder.

Ja, seit 2006 gibt es freiwillige Befahrensregeln für die Wismarbucht. Getragen werden diese Regeln von der „Projektgruppe Wismarbucht“, der insgesamt 11 Wassersportvereine sowie diverse Angel-, Fischer- und Vogelschutzvereine angehören. Die Projektgruppe hat dazu eine Broschüre:

„Natur- und Vogelschutz in der Wismarbucht (Wassersport und Angeln)“

herausgegeben, die im Internet abrufbar ist:

→ www.naturschutz-wismarbucht.de (Stand: 2013).

Insgesamt für 10 Gebiete in der Wismarbucht werden freiwillige Befahrensregeln aufgestellt und per Seekartenauszug anschaulich aufbereitet, so auch z.B. für die NO-Spitze von Poel:

→ www.naturschutz-wismarbucht.de/natur-und-vogelschutz/sued-und-aussenkueste-poel-mit-nsg-fauler-see/

Jeder Kanute, der plant, Poel zu umrunden, sollte daher sich diese Kartenausschnitte anschauen. Er wird feststellen, dass auch weiterhin Poel umrundet werden kann, auch wenn manchmal dafür ein Umweg einzuschlagen ist (aber die Strecken sind ja sowieso nicht so lang) und nicht überall angelandet werden kann. Natürlich handelt es sich hierbei „nur“ um freiwillige Vereinbarung ... aber muss denn erst in Deutschland etwas verboten werden, damit wir uns daran halten?!

Leider versäumt es **J.K.**, nicht nur auf diese freiwilligen Befahrensregeln hinzuweisen, sondern er beschreibt zusätzlich gerade eine Flachwasserpassage zwischen der NO-Spitze von Poel und der Insel Langenwerder, die eigentlich nicht befahren (bzw. „durchtreidelt“) werden sollte.

Übrigens, in einem 6-Seiten-Bericht hätte auch darauf hingewiesen werden können, dass etwas leistungsfähigere Küstenkanuwanderer z.B. auch vom Zeltplatz in Zierow (Festland; ca. 8 km nordwestlich von Wismar) starten und dabei gleich die Halbinsel Wustrow (nordöstlich von Poel) mit umrunden könnten (mit ca. 300 m Landpassage westlich von Rerik). Die Strecke würde wohl dann ca. 50 km lang werden (ohne den Abstecher Küchensee), aber immer noch an einem Wochenende zu schaffen sein. Oder ist das zu viel der Kritik? Dazu müsste geklärt werden, was der Leser lesen möchte:

1. eine Nacherzählung über den Ablauf einer Tour („Schüler-Aufsatz“)
2. einen unterhaltsamen, humorvollen Bericht über den Ablauf einer Tour („Prosabeitrag“)?
3. einen informativen Bericht, der nicht nur etwas über den Tourenablauf enthält, sondern auch etwas über Land & Leute („Reiseführer“)?
4. eine Skizzierung aller Paddelmöglichkeit eines bestimmten Reviers („Tourenführer“)?

Nun, optimal wäre ein Mix aus 1.-4., wobei ich dem 4. Punkt die höchste und dem 1. Punkt die niedrigste Gewichtung geben würde. Ich will nicht wissen, wie beschwerlich die An-/Abreise ist, wie gut die Tasse Kaffee am Morgen mundet, wie laut der Regen aufs Zelt prasselt, wie melodisch der Sprosser singt, wie farbenprächtig die Sonne untergeht und wie - bei der letzten Flasche Bier - romantisch das Lagerfeuer flackert ... und dass alle am liebsten nächstes Jahr wiederkommen möchten. Nein, mich interessiert zunächst einmal das Revier. Z.B. was kann ich paddeln, mit welchen Schwierigkeiten sind zu rechnen, wo kann Trinkwasser gebunkert werden, welche Karten sind zu empfehlen und wo kann ich übernachten. Unabdingbar dafür sind eine Kartenskizze, die einem einen ersten Eindruck über das Revier

vermittelt, und extra herausgestellte „Kurz-Infos“ für den „eiligen“ Leser. **J.K.** ist auf dem besten Wege dahin, diese Bedingungen zu erfüllen.

Text: Udo Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 4/13, S.28-33 – www.kajak-magazin.com

Links zu weiteren Befahrensregeln entlang der Küste von Mecklenburg-Vorpommern:

Offizielle Broschüre zu den Schutzgebieten:

→ www.wassersport-im-bodden.de

Beier,U.:

Naturverträglicher Wassersport im Greifswalder Bodden und Strelasund.

Freiwilliger Vereinbarungen zwischen Naturschützern & -nützern

aus: Kanu Sport 7/04, S.32-34 – www.kanu.de

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden-und-Strelasund.pdf

Beier,U.:

Strelasund & Zudar. Freiwillige Vereinbarungen zur Befahrung (inkl.Greifswalder Bodden)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Strelasund-und-Zudar.pdf

Beier,U.:

Befahrungsregelung Usedom (Nord) & Rügen (Südost)

Freiwillige Vereinbarungen bzgl. Struck, Ruden, Peenemünder Haken, Großer Wotig & HAVING

aus: Kanu Sport 9/04, S.38-39 – www.kanu.de

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Usedom-und-Ruegen.pdf

09.06.2013 Zelten auf Spiekeroog (Ostfriesland) (Revier/Inland)

Die ostfriesische Nordseeinsel Spiekeroog verfügt über einen Zeltplatz, der unmittelbar an der Küste liegt. Da er nur ca. 8 km vom nächsten Festlandhafen, nämlich Neuharlingersiel, entfernt ist, bietet er sich regelrecht für Wochenendtouren an.

Im SEEKAJAKFORUM.de:

www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,75675

wird nun von **Urs Steiner** auf Bitten des Zeltplatzwartes, **Herrn Heitmann**, hingewiesen, dass:

1. wir Kanuten am östlichen Aufgang (liegt am Anfang der Buhnen) anlegen sollen;
2. unsere Seekajaks vor dem Aufgang abgelegten werden sollen und nicht auf den Zeltplatz transportiert werden dürfen;
3. wir unsere Zelte im "Texastal" aufstellen sollen (nach dem Dünenübergang gleich ersten Weg nach rechts abbiegen);
4. wir uns während der Schulferien in Niedersachsen (für 2013: 27.6.-7.8.; und für 2014: 31.7.-10.9.) vorher beim Zeltplatzwart erkundigen sollen, ob noch Zeltplätze frei sind: Tel.-Nr. 04976-9193458 (der Anruf wird auf sein Handy weitergeleitet).

Text: U.Beier

05.06.2013 Seewetterberichte: (un)zuverlässig? (Wetter)

In dem folgenden Posting von **Siegmund**:

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=29366&postcount=5>

wird behauptet:

- „Es gibt überhaupt keine Wetter- und Wind-Vorhersage, auf die man sich verlassen kann (darf) 😊“

Gerüchteküche

Diese Aussage ist nicht mehr aktuell. Im Laufe der Jahre sind insbesondere die Seewetterberichte immer genauer geworden. Zumindest die Prognose für die folgenden 3 Tag ist recht präzise ... auch am Wochenende. Das Gerücht, dass zum Schutze der Wassersportler am Wochenende stets 2 Bft. mehr Wind prognostiziert wird, ist eine unbelegte Behauptung. Eine Behauptung, die wohl daraus resultiert, dass insbesondere die Windprognose die maximal anzutreffende Windstärke einer Region angibt, die vielfach weit hinaus aufs offene Meer reicht. Da wir Küstenkanuwanderer uns dort selten aufhalten, ist halt der Eindruck entstanden, dass die Windstärke stets 2 Bft. höher prognostiziert wird, als danach aktuell gemessen, gefühlt bzw. gesehen wird. Ja, dieser Eindruck hat Substanz, aber ist nicht vom DEUTSCHEN WETTERDIENST (DWD) bewusst gewollt!

Interpretationsspielräume

Wenn also bei dem einen oder der anderen der Eindruck entsteht, dass die Seewetterprognose nicht zuverlässig ist, so kann das an Folgendem liegen:

1. **Die Seewetterprognose bezieht sich auf eine zu großes Gebiet (sog. „Gebietsprognose“).**

So betrifft die Vorhersage des DWD u.a. die gesamte „Deutsche Bucht“:

→ www.dwd.de > Wetter + Warnungen > Seewetter > Seewetter aktuell > Aktuelle Seewetterberichte für Nord-/Ostsee > Seewetter 3 Tage; oder > Mittelfristwetter

Die „Deutsche Bucht“ aber reicht etwa von Den Helder (NL) bis Esbjerg (DK). Da müsste es doch eigentlich nachvollziehbar sein, dass z.B. die angesagten Windstärken nicht überall zwischen Den Helder und Esbjerg zu erleben sind.

2. **Die Seewetterprognose beschränkt sich auf ein kleineres Revier (sog. „Revierprognose“),**

z.B. „Ostfriesische Inseln“:

→ www.dwd.de. „Wetter + Warnungen > Seewetter > Seewetter aktuell > Aktuelle Seewetterbericht für Nord-/Ostsee > Küstenwetterbericht

→ www.wetterwelt.de (ein SMS-Bezahldienst)

→ www.seewetter.de (ident. mit www.wetteronline.de) > Nordsee > Deutsche Bucht > z.B. Ostfriesland

Der Prognoseraum erstreckt sich z.B. bei

DWD auf: Ostfriesische Küste, Elbmündung, Helgoland und Nordfriesische Küste;
WETTERWELT: Deutsche Bucht (Helgoland), Emsmündung, Ostfriesland, Elbmündung, Nordfriesland;

WETTERONLINE: Wesermündung, Elbmündung, Südlich Helgoland, Ostfriesische Küste, Nordfriesische Küste, sowie: Leer, Mellum, Juist, St.Peter-Ording, Sylt.

Eigentlich sind diese Prognosen recht genau ... und wenn mal nicht, liegt es am „lauenischen“ Wetter und daran, dass wir uns halt nicht gerade dort in der Region aufhalten, wo die Böen einfallen.

3. Die Seewetterprognose erfasst einen zu großen Prognosezeitraum (sog. „Langzeitprognose“).

Der Prognosezeitraum kann unterschiedlich lang sein:

DWD: max. 24 Std.;

WETTERWELT: 36 Std., und zwar jeweils: 00.00, 06.00, 12.00 und 18.00 Uhr; WETTERONLINE: 4 Tage (Windprognose) und zwar jeweils vor Vormittag, Nachmittag, Abend/Nacht) zzgl. 4 Tage (Wettertrend) und zwar pauschal für jeweils 1 Tag.

WINDFINDER: Allgemeine „Vorhersage“ (= 8 Tage) bzw. Superforecast (= 3 Tage).

Alle Prognosen, die über mehrere Tage gehen, beginnen ab dem 4. Tag, unzuverlässig zu werden.

4. Die Seewetterprognose gilt für einen ganz bestimmten Ort (sog. „Lokalprognose“),

z.B. „Spiekeroog“ oder „St.Peter-Ording“:

→ www.windfinder.de > so lange auf die Karte klicken, bis der gesuchte Ort erscheint (sofern für ihn Prognosen erstellt werden).

Wie wir Punkt 2. entnehmen können, bietet teilweise auch WETTERONLINE solche „Lokalprognosen“ an. Weiterhin bietet WETTERWELT einen „Premium-SMS-Seewetterdienst“ an, der nicht nur die Wetterentwicklung für die nächsten 60 Std. vorhersagt, sondern diese auch auf einen ganz bestimmten Punkt (hier: geografische Koordinaten) bezieht. Das Risiko, dass exakt für diesen Ort die Vorhersage nicht zutrifft, ist natürlich etwas höher bei einer „Revierprognose“ bzw. „Regionalprognose“.

Übrigens, WINDFINDER bietet eine allgemeine „Vorhersage“ an (mit einer Auflösung von 27 km) und einen „Superforecast“ mit einer Auflösung von 12 km. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Vorhersage nicht exakt zutrifft, ist natürlich bei einer „Lokalprognose“ größer als bei einer „Revierprognose“

5. Die Seewetterprognose gilt für eine ganz bestimmte Stunde (sog. „Stundenprognose“):

→ www.windfinder.de > Lokalsuche > Vorhersagen; oder > Superforecast

Die „Vorhersagen“ erstrecken sich jeweils auf 3 Std., und zwar für 8 Tage; und der „Superforecast“ auf exakt 1 Std., und zwar für 3 Tage.

Wie wir uns selber überzeugen können, weicht der 3-Tage-„Superforecast“ von der 8-Tage-„Vorhersage“ etwas ab, was jedoch nicht dafür spricht, z.B. eine der beiden oder beide Wind-Prognosen zu ignorieren. Vielmehr können wir aus diesen Prognosen eine Bandbreite, also Min/Max-Werte herausarbeiten, die für die voraussichtlich zu erwartenden Windstärken gültig sind.

6. **Die Seewetterprognose erfasst nicht nur die Windrichtung/-stärke, sondern auch weitere Wettereigenschaften.** Z.B.

DWD: Windrichtung/-stärke, Böen, signifikante Wellenhöhe, Wettererscheinungen (z.B. Nebel, Niesel, Regen, Schauer, Gewitter; Schneeregen, Schneefall, Frost);

WETTERWELT: Wassertemperatur, Windrichtung, Windstärke, Windböen, Wellenhöhe, div. Wettererscheinungen (s. DWD);

WETTERONLINE: Lufttemperatur (min/max), Windrichtung/-stärke, Böen, Wellenhöhe/-richtung, Wolken/Niederschlag, Wassertemperatur, Satellitenfilm (Wolken).

WINDFINDER: Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Windböen, Wellenrichtung, Wellenhöhe, Wellenperiode, Bewölkung, relative Luftfeuchtigkeit, Niederschlagsart, Niederschlag, Luftdruck, Lufttemperatur, gefühlte Lufttemperatur;

Dass all diese Prognosen für unseren Standort zutreffen, würde für die Präzision solcher Vorhersagen sprechen. Leider neigen wir manchmal dazu, wenn mal eine einzelne Eigenschaft nicht zutrifft, den ganzen Seewetterbericht infrage zu stellen.

7. **Die Seewetterprognose wird nach gewissen Abständen aktualisiert.** Z.B.

DWD: mehrmals am Tage;

WETTERWELT: um 06.00 und 18.00 Uhr;

WETTERONLINE: um 02.00 Uhr;

WINDFINDER: um 06.00, 11.00, 17.00 und 23.00 Uhr.

Wer also eine möglichst exakte Seewetterprognose erhalten möchte, sollte darum bemüht seinen, einen Seewetterbericht abzurufen, der möglichst aktuell ist.

8. **Die Seewetterprognose nennt i.d.R. den „Gradientwind“.**

Dieser Wind wird mit Hilfe des regionalen und zeitlichen Verlaufs der Hochs und Tiefs sowie den Abstände der Isobaren automatisch errechnet.

Komplexe topografische Besonderheit (z.B. Kap-/Düsen-/Fallwind-/Abdeckungseffekte, Windablenkungen durch Steilküsten (sog. „Reibungseffekte“, „Konvergenz-/divergenz-Effekte“), Seegangsabweichungen durch Untiefen) können meist nicht erfasst werden.

Das gilt auch für lokale thermische Effekte. So verstärkt oder vermindert der lokale Seewind nicht nur die prognostizierte Windstärke, sondern er beeinflusst auch die prognostizierte Windrichtung. Wird also bei sonnigem Wetter an der Westküste Jütlands (DK) ein 4er Wind prognostiziert, so können wir aufgrund des dortigen Seewindes damit rechnen, dass es dort tatsächlich mit 5-6 Bft. aus West blasen wird, während wir an der Ostküste nur einen 2-3er Wind aus West erleben werden.

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

So etwas muss uns bewusst sein. Nur dann sind wir in der Lage, die Seewetterprognose richtig zu deuten.

Fazit

Wie wir sehen, ist die Seewetterprognose für einen bestimmten Ort, wo wir uns befinden, nicht 100%ig zutreffend. Aber auch ein aktueller Messwert z.B. für Hamburg, wird z.B. für einen, der in einem bestimmten Stadtteil wohnt, nicht unbedingt zutreffen. So kann er von Regenschauern und Schauerböen verschont bleiben, die irgendwo anders in Hamburg sich austoben.

Das heißt natürlich nicht, dass wir uns auf all diese Seewetterprognosen nicht verlassen können. Je mehr solcher Prognosen wir abrufen, desto eher sind wir in der Lage die „Bandbreite“ des Seewetters zu erfassen. Schauen wir dann noch zusätzlich vor Ort in den Himmel, prüfen die Windrichtung/-stärke und beobachten die Wolkenbildung, dann sind wir sehr wohl in der Lage, uns eine individuelle Seewetterprognose „zusammenzubasteln“, was ohne die Kenntnis der offiziellen Seewetter- und allgemeinen Wetterberichte nicht so ohne Weiteres möglich sein würde.

Ja, als ich mal vom Randersfjord zum Mariagerfjord in Dänemark paddelte, tauchten am Horizont im Westen kräftige Kumuluswolken auf. Ein Einheimischer meinte dazu trocken: „*In 1 Stunde bricht hier die Hölle los!*“ Ich lächelte und verließ mich lieber auf meine damals noch vielfach praktizierte individuelle 50%-Wetterprognose: „*Das Wetter bleibt wie es ist!*“ Nun, 30 Minuten später wurde es stockdunkel und nach weiteren 15 Minuten herrschte „Land-unter-Stimmung“! Und was prognostiziert der DWD. Keine Ahnung; denn auf den konnte man sich damals – Ende des letzten Jahrtausends - noch nicht so recht verlassen.

Text: Udo Beier

29.05.2013 **Kanten & Kurven (II): Video** (Ausbildung)

Im PADDLING NEWSLETTER (hrsg. vom kanadischen ADVENTURE KAYAK MAGAZIN) wird der folgende Beitrag von **Christopher Lockyer** gebracht:

„**Edging Kayak Technique**“ (inkl. Video am Ende des Beitrages) (15.05.13)

Insbesondere in dem Video wird anschaulich demonstriert, wie wir mit Hilfe des Kantens unserer Seekajak um die Kurve kriegen können. Am leichtesten funktioniert das bei Strömung. Ansonsten muss mit den entsprechenden Paddelschlägen (Bogenschläge; flache/hohe/“tiefe“ Stützschläge; Wriggen) nachgeholfen werden.

Übrigens, durch das Kanten, d.h. das Legen des Seekajaks auf die Seite, wird das Kurven insbesondere von Seekajaks mit wenig Kielsprung erleichtert, weil:

1. die Wasserlinienlänge sich vermindert
2. der Kielsprung sich erhöht.

Bei Seekajaks mit ausgeprägtem Kielsprung dagegen wirkt sich das Kanten nicht so sehr auf ihre Wendigkeit aus, da zum einen solche Seekajaks ohnehin wendiger sind und zum anderen die Effekte 1. und 2. nur minimal sind.

Text: U.B.

Links:

- www.rapidmedia.com/kayaking/categories/skills/item/1179-edging-kayak-technique.html?utm_campaign=website&utm_source=sendgrid.com&utm_medium=email
 - www.kanu.de/nuke/downloads/Kanten.pdf
-

28.05.2013 **Freyas Australienrundung-Buch nun auch auf Deutsch** (Geschichte)

Joe Glickman's Buch über **Freya Hoffmeisters** 332-tägige Australienrundung:

Fearless.

**One Woman, One Kayak, One Continent
Freya Hoffmeister's Record-Setting Circumnavigation of Australia
Verlag Falcon Guides 2012 (198 S.; ca. 13,- €)**

ist nun auch ins Deutsche übersetzt worden:

**Hai Heels.
Freya Hoffmeister. Eine Frau paddelt rund Australien
Verlag Delius Klasing 2013 (ca. 18,- €)**

Übrigens, eine ausführliche deutschsprachige Buchbesprechung der englischen Ausgabe ist abrufbar unter:

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120601.html

Text: U.B.

27.05.2013 EPP 3 (Küste): Hausaufgaben Spiekeroog & Co. (Ausbildung)

Die Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog & Co.) (9.-12.5.13) hat stattgefunden, wenn auch nicht all das gepaddelt werden konnte, was geplant war.

Eine Bedingung für die Teilnahme an diesem EPP 3 (Küste) – Kurs war die Bearbeitung einer Hausaufgabe mit insgesamt 70 Fragen.

Wer die Lösungen interessiert, der sollte den folgenden Link aufrufen:

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

... und wer sich in Sachen Küstenkanuwandern weiterbilden möchte, der sollte diesen Link ebenfalls anklicken.

Text: U.B.

Links:

Tourenbericht von Mario Rehse:

→ <http://groenlandpaddel.wordpress.com/2013/05/12/himmelfahrt-auf-spiekeroog-epp-3/>

Bericht über einige Tourenplanungsprobleme von Udo Beier:

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/130513.html
