

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 42/14)

(Aktuelle Infos: 1.01. – 31.05.14)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,

informiert zu den folgenden Themen:

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

-
- 29.05.2014 Transport eines schwimmenden Kenterbruders (Ausbildung)
 - 24.05.2014 Rolle rückwärts (Ausbildung)
 - 23.05.2014 Rund Ostfriesische Inseln (EPP 4 Küste) (Revier/Inland)
 - 21.05.2014 „Sit-on-Top“-Rettungsmethoden (Ausbildung)
 - 10.05.2014 Freya Hoffmeister: 50 Jahre und noch kein bisschen ruhiger! (Geschichte)
 - 07.05.2014 Freyas (50) „Freya 18“ von POINT 65°N (S) (Ausrüstung)
 - 30.04.2014 Seenotsignalmittel: Wie unterwegs lagern ... und 10 andere Probleme?
(Ausbildung)
 - 28.04.2014 Freya Hoffmeister: ausgelaut, ausgebremst, ausgebrannt ...
(668. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 27.04.2014 Aland-Inseln (Finnland) (Revier/Ausland)
 - 25.04.2014 Brandungspaddeln: Gefahren & Paddeltechniken (Ausbildung)
 - 24.04.2014 Europäischer Paddelpass (EPP-Küste): Hausaufgaben (Ausbildung)
 - 22.04.2014 Fotos aus Freyas Album (Brasiliens Nordost-Küste) (Geschichte)
 - 18.04.2014 Atlantik geschafft! Was nun Aleksander Doba? (Geschichte)
 - 15.04.2014 Freya Hoffmeister: Immer weiter in südöstliche Richtung (Belem – Sao Luis)
(635.-655. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 12.04.2014 +90°-Kurven (Ausbildung)
 - 09.04.2014 Startvarianten mit Seekajak (Ausbildung)
 - 08.04.2014 Muss Aleksander Doba Florida links liegen lassen? (Geschichte)
 - 07.04.2014 Whitsunday Islands (nordöstliches Australien) (Revier/Ausland)
 - 06.04.2014 Halbrund Isle of Mull (Schottland) (Revier/Ausland)
 - 05.04.2014 Seekajak-Anfängerkurs in Schottland (Revier/Ausland)
 - 02.04.2014 Aleksander Doba: Wieder unterwegs Richtung Florida (Geschichte)
 - 30.03.2014 „X-Lenzen“ mit besetzter Sitzluke (Ausbildung)
 - 29.03.2014 Rollübungen (Ausbildung)
 - 23.03.2014 Rund Mallorca (Spanien) (Revier/Ausland)
 - 19.03.2014 Lykische Küste (Türkei) (Revier/Ausland)
 - 17.03.2014 Freya Hoffmeister: Amazonas-Mündung durchquert, Äquator überquert!
.....(612.-626. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 13.03.2014 DKV-Marktübersicht Seekajaks (Einer) (Ausrüstung)
 - 25.02.2014 Windeffekte (Wetter)
 - 24.02.2014 Aleksander Doba: Endstation Bermudas? (Geschichte)
 - 21.02.2014 Innovationsentscheidungen („Erstbefahrungen“) (5) (Ausbildung)
 - 17.02.2014 Freya Hoffmeister: Willkommen in Brasilien (598. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 14.02.2014 Rund Korsika (Revier/Ausland)
 - 08.02.2014 Rund Elba (Italien) (Revier/Ausland)
 - 07.02.2014 Aleksander Doba: Hilflos im Bermudadreieck? (Geschichte)
 - 03.02.2014 Imitationsentscheidungen („Herdentrieb“) (4) (Ausbildung)
 - 28.01.2014 Integrierte Steueranlage von PIETSCH & HANSEN (Ausrüstung)
 - 20.01.2014 Kursbestimmung (Ausbildung)
 - 11.01.2014 Aleksander Doba: Unterwegs nach Florida (Geschichte)
 - 09.01.2014 Kaltwasserprobleme (Gesundheit)
 - 07.01.2014 Freya again on Tour (3.2) (561. Fahrtentag) (Geschichte)
 - 06.01.2014 Dänisches Wattenmeer: Info-Broschüre (Revier/Ausland)
-

29.05.2014 **Transport eines schwimmenden „Kenterbruders“** (Ausbildung)

Was machen wir eigentlich, wenn wir einem im Wasser treibenden „Kenterbruder“ helfen wollen:

- zurück zu seinem nach der Kenterung abgetriebenen Seekajak zu bringen?
- aus einem kritischen Gewässerbereich (z.B. Untiefen, Buhnen, Felshindernisse, befahrenes Fahrwasser) zu bugsieren?
- sicher & schneller ans nahe Land zu transportieren?

Nun, das folgende Video von „**Sea Kayaking Cornwall**“:

www.youtube.com/watch?v=FaeFzUcYhI

zeigt drei Varianten des Transports eines „Kenterbruders“ auf:

1. Der „Kenterbruder“ hält sich am Bug des Seekajaks seines „Retters“ fest, in dem er sich mit seinen Beinen um den Bug klammert. Sein „Retter“ transportiert ihn dann entweder vor- oder rückwärts voran.
2. Er hält sich hinten am Heck des Seekajaks seines „Retters“ fest und lässt sich – auf dem Rücken treibend im Wasser - voran transportieren. Gegebenenfalls versucht er mit Schwimmbewegungen den Transport zu erleichtern. Ein Trockenanzug fördert den Auftrieb des „Kenterbruders“ und vermindert so die „Treibankerwirkung“.
3. Er krabbelt auf das Achterdeck des Seekajaks seines „Retters“ und lässt sich – dicht auf dem Achterdeck kauern – voran transportieren.

Die 3. Variante wurde einst von **Sigurd Sander** gewählt, als seine Mitpaddlerin in einem un-abgeschotteten Seekajak mehrere Kilometer westlich vor Trischen im Seegang kenterte. Da ihr Kajak nicht gelenzt werden konnte und nach dem Wiedereinstieg stets unter der Wasseroberfläche trieb, nahm er die „Kenterschwester“ aufs Achterdeck seines voluminöseren „HABEL“. Unterwegs zur Insel wurde sie mehrmals vom Achterdeck gespült, ohne dass dabei ihr „Retter“ kenterte (s. „**K.o. am D-Steert**“, in: Seekajak 26/90, S.25-32).

Text: Udo Beier

24.05.2014 **Rolle rückwärts** (Ausbildung)

Bei **“Wetten daß”** gab es schon mal die Wette, dass ein deutscher Kanute mehr Rollen in der Minute schafft als ein Inuit. Nun, man hatte wohl damals keinen passenden Inuit gefunden, sodass auf einen deutschen Silbermedallengewinner in CI-Paddeln zurückgegriffen wurde, der mit 27 Rolle eine Rolle mehr schaffte als der deutsche Herausforderer, ein 16 Jahre alter WW-Fahrer aus meinem Club.

Vor kurzem tauchte diese Wette bei **„Klein gegen Groß“** wieder auf. Der „Große“ war ein deutscher Slalom-Wettkampf-Paddler der Spitzengruppe. Auch er schaffte mit 27 Rollen eine Rolle mehr als der „Kleine“. Interessant war es dabei, dass der „Kleine“ die “Bogenschlagrolle“ vorzog und der „Große“ die „Rolle rückwärts“ (Back-Deck-Roll).

Wer nun wissen will, wie rückwärts gerollt werden kann, möge sich die folgende Fotoserie anschauen, die **Alex Matthews** im Newsletter von **RapidMedia Kayak Touring** (CDN) veröffentlichte:

http://www.rapidmedia.com/kayaking/categories/skills/item/2508-nail-the-back-deck-roll.html?utm_source=newsletter_193&utm_medium=email&utm_campaign=rmi-feb-28&utm_campaign=website&utm_source=sendgrid.com&utm_medium=email

Text: U.Beier

23.05.2014 **Rund Ostfriesische Inseln** (EPP 4 Küste) (Revier/Inland)

Vom 10.-18.5.14 wurde ein EPP 4 Küste-Kurs für 6 Teilnehmer angeboten, der zum Ziel hatte, während einer Umrundung der ostfriesischen Inseln fortgeschrittene Kenntnisse zum Küstenkanuwandern durch „Learning by Doing“ zu vermitteln.

Samstag (10.5.14) (Neuharlingersiel – Spiekeroog (West) – 8 km):

Gestartet wurde vom Neuharlingersieler Hafen (Westseite) aus. Als Tagesziel stand zur Auswahl Spiekeroog (Zeltplatz) bzw. Langeoog (Ort/Seeseite).

Die SMS-Windprognose von Wetterwelt.de für 12 Uhr lautete:

- 4 Bft. aus Süd in Böen 6 Bft. (Regenschauer).

Da für Sonntag für 12 Uhr 6 Bft. aus Südwest in Böen 7 Bft. (Gewitter) vorhergesagt wurde, wählten wir Spiekeroog (Zeltplatz) als Tagesziel aus; denn eine Querung des Gats zwischen Langeoog und Baltrum am Sonntag wäre bei den Windbedingungen und den daraus folgenden Gewässerbedingungen u.U. zu schwierig geworden.

Ein Mitpaddler bekam – wie jeden Tag - die Aufgabe, mit ablaufendem Wasser die Gruppe von insgesamt 7 Kanuten hinüber zu navigieren.

Sonntag (11.5.14) (Brandungsübungen auf der Wattseite von Spiekeroog (West)):

Die Windprognose sagte für 12 Uhr:

- 5-6 Bft. aus SW in Böen 7-8 Bft. (Gewitter)

voraus. Wir entschlossen uns daher, Spiekeroog nicht zu verlassen. Tagesziel war es, während der Hochwasserphase auf der Wattseite von Spiekeroog in der vom Südwestwind erzeugten Brandung das Brandungspaddeln zu üben (→ Starten, Seitwärtssurf, Surfen, Anlanden). Nach 2 Stunden hatten wir genug geübt. Eine Kanutin kenterte dreimal. Zweimal gelang ihr die Rolle. Kurz vorm Anlanden kenterte ein Kanute aus Unachtsamkeit wenige Meter vor der Wattkante, stieg aus und trieb bei ablaufendem Wasser auf die Steinpackungen der parallel zum Ufer verlaufenden Buhne. Ich bot ihm sofort meinen Bug an und schleppte ihn samt Seekajak rückwärts Richtung Ufer. Eine Kanutin erkannte die kritische Situation, landete sofort an, eilte von dort aus ins Wasser, um uns zu helfen, und bewahrte uns davor, allzu heftig auf die Steinpackungen gespült zu werden.

Montag (12.5.14) (Rund Janssand) – 19 km:

Die Windprognose sagte für 12 Uhr:

- 4 Bft. aus NW in Böen 6 Bft. (mit Gewitterwarnung ab 6 Uhr)

voraus. Da schon am Vortag die Gewitterprognose nicht stimmte und auch am Montag die Wetterlage nicht auf Gewitter hindeutete, beschlossen wir, den Janssand entgegen dem Uhrzeigersinn zu umrunden und im Hafen von Neuharlingersiel während der Hochwasserzeit einen Zwischenstopp einzulegen, um dann anschließend bei ablaufendem Wasser wieder zum Zeltplatz auf Spiekeroog zurückzukehren.

Dienstag (13.5.14) (Retourtour nach Harlesiel) – 24 km:

Für 12 Uhr wurden:

- 4-5 Bft. Wind aus NW in Böen 6 Bft.

prognostiziert. Wir beschlossen auf der Wattseite mit dem Wind und mit der Strömung hinüber nach Harlesiel (Ausstieg am kleinen Sandstrand an der Westseite des Hafens westlich der Hafenbuhne) und nach dem Strömungskipp wieder zurück nach Spiekeroog zu paddeln, dann aber gegen den Wind und mit der Strömung.

Bei der Hinfahrt unterschätzte ein Mitpaddler die Strömung und das Schwojen der Tonne OB 14. Er rammte sie, schrammte an ihr mit seiner Backbordseite entlang, kenterte und schrammte dann mit der anderen Seite seines Kajaks weiter entlang. Dank Wind- und Strömungsrichtung trieb er am Rande des Fahrwassers entlang. Ein Mitpaddler half ihm beim Lenzen & Wiedereinstieg, während eine Kanutin mit ihrer Schleppleine in der Nähe bereit stand, das Retter-Kajak samt Kenter-Kajak notfalls aus dem Fahrwasser zu schleppen.

Mittwoch (14.5.14) (Roll- & Rettungsübungen auf der Wattseite von Spiekeroog (West)):

Für 12 Uhr wurden:

- 5 Bft. Wind aus NW in Böen 7 Bft.

vorhergesagt. Das war kein Wind, um Strecke zu paddeln. Also wurden Roll- und Rettungsübungen am Rande des Gats von Spiekeroog angesetzt. Wegen der kritischen Gewässerbedingungen durften jeweils nur zwei Leute hinaus in den Seegang paddeln und zur selben Zeit jeweils nur einer Rollen bzw. Aussteigen. Die beiden Kanutin rollten auf beiden Seiten hoch, egal woher die Welle kam. Die übrigen Kanuten schafften nur auf ihrer „Schokoladenseite“ die Rolle. Die sonstigen Rettungsmethoden (→ X-Lenzen, Parallel-Wiedereinstieg) klappten problemlos. Nach einer guten Stunde üben und demonstrieren ging es wieder an Land.

Donnerstag (15.5.14) (Spiekeroog (West) – Neuharlingersiel – Langeoog (Hafen)) – 23 km:

Mittwochabend wussten wir schon, dass am Donnerstagabend der Wind nur noch mit 3 Bft. aus NW-N in Böen 5 Bft. wehen soll. Donnerstag früh wurde die Prognose konkreter: Um 12 Uhr sollte es nur noch mit:

- 3-4 Bft. aus NW-N in Böen 5-6 Bft.

wehen. Ein Kanute mit Schulterproblemen wollte die Gruppe nicht weiter am Streckepaddeln behindern und war letztlich damit einverstanden abzugeben. Das nahmen zwei weitere Kanuten zu Anlass, ebenfalls abzugeben, obwohl die Windprognose für Freitagmittag nur noch 2-3 Bft. Wind aus NW-N in Böen 3-4 Bft. vorhersagten. Aber sie hatten genug von der Kälte und den ständigen Regenschauern. Also wurde zurück nach Neuharlingersiel gepaddelt. Dort wurden die 3 Kanuten zurückgelassen. Die verbliebenen 2 Kanutinnen und 2 Kanuten paddelten anschließend über das Neuharlingersiel Wattfahrwasser zum auf der Wattseite liegenden Hafen von Langeoog (mit Ausstieg an der Rampe auf der linken Seite des Hafenbeckens, gleich links vom Fährschiffanleger).

Freitag (16.5.14) (Langeoog (Hafen) – Baltrum (Ort/Seeseite) – 11 km:

Für Freitag 6 Uhr wurden:

- 2-3 Bft. Wind aus NW

vorhergesagt. Am Abend zuvor wurde geplant, bis Norderney zu paddeln und einen Tag später bis Juist. Da wir unsicher waren, ob Freitag früh auf der Seeseite von Baltrum noch Dünnung einlief, die nicht beherrschbare Grundseen erzeugte, planten wir früh morgens mit dem letzten ablaufendem Wasser, bis zum Gat (Tonne A7) zu paddeln, um dann notfalls bei zu hoher Grundsee mit dem nächsten auflaufendem Wasser gleich wieder zurück nach Langeoog (Wattseite) paddeln zu können. Da wir recht früh erkannten, dass die Grundseen beherrschbar und umfahrbar waren, paddelten wir auf der Seeseite von Baltrum gegen das schon wieder auflaufende Wasser dicht entlang der Strandes bis Baltrum (Ort). Dort wollten wir den Tidenkipp abwarten, um dann mittags weiter über das Gat zwischen Baltrum und Norderney entlang der Seeseite von Norderney bis Norderney (Ort) zu paddeln. Eine Kanutin schwächelte ... und so platze der Traum, während des Kurses wenigstens bis Juist (Hafen), geschweige denn bis Wangeroog (Nordseite) zu kommen. Machbar wäre es durchaus bei der Wetterlage gewesen, am Freitag noch bis Juist (Ort/Seeseite) (26 km) zu kommen, am Samstag mit ablaufendem Wasser vom Juister Hafen bis Wangeroog zu paddeln (23 km), um dann am Sonntag mit auflaufendem Wasser zurück nach Norddeich zu fahren (32 km). Mit Taxi hätten dann die Autos von Neuharlingersiel abgeholt werden müssen. Sicherlich wären dann alle am Sonntag erst bei Dunkelheit in ihren Heimatort zurückgekehrt.

Samstag (17.5.14) (Baltrum (Ort/Seeseite) – Langeoog (Seeseite) – Spiekeroog (Zeltplatz) – 21 km:

Für Samstag 6 Uhr wurden:

- 1 Bft. Wind aus SW-W in Böen 2 Bft.

angesagt. Ideale Bedingungen zum Streckepaddeln. „Der Schwung war draußen!“ Es ging nämlich nicht mehr Richtung Juist, sondern zurück zum Zeltplatz von Spiekeroog. Unterwegs wurde immer mal wieder in den brechenden Grundseen das Surfen vor- & seitwärts geübt. Zurück auf dem Zeltplatz begegneten wir fünf Gleichgesinnte. Der Sommer war nun endgültig „ausgebrochen“. Als die Sonne am Horizont verschwand überfielen uns in Scharen die Gnitzen.

Sonntag (18.5.14) (Spiekeroog (West) – Neuharlingersiel) – 8 km:

Für Sonntag 12 Uhr wurden:

- 2-3 Bft Wind aus NE in Böen 3-4 Bft.

angekündigt. Das ideale Wetter, um zum Abschluss Spiekeroog im Uhrzeigersinn zu umrunden mit Neuharlingersiel als Ziel. Leider fand ich damit in der kleinen Gruppe keinen Zuspruch. Ich hatte wohl zu früh den verbliebenen zwei „Schülerinnen“ zu EPP 4 (Küste) gratuliert.

Nächstes Jahr plane ich, einen Wochenrundkurs zwischen Amrum und Fanö anzubieten. Mal sehn ob ich dann welche finde, die bereit sind, sich eine Woche lang von Insel zu Insel zu „quälen“, ähnlich den Bergsteigern, die freiwillig die Gipfel besteigen, statt in den Tälern entlang zu wandern!?

Text: Udo Beier

21.05.2014 „Sit-on-Top“-Rettungsmethoden (Ausbildung)

Alex Matthews hat mehrere Videos über „Sit-on-Top“-Kajaks (→ Surfski) produziert, so z.B. ein Video, in dem die verschiedenen Rettungsmethoden demonstriert werden:

<http://vimeo.com/90942303>

wie z.B.:

- Solo-Wiedereinstieg
- Partner-Parallel-Wiedereinstieg
- Bug- bzw. Heck-Transport (des „Kenterbruders“)
- Päckchen-Solo-Schlepp

In einem anderen Video:

<http://vimeo.com/60809717>

stellt er ausschließlich den Solo-Wiedereinstieg bei realistischen Seegangs-, d.h. Surf-Bedingungen, vor.

Text: U.Beier

10.05.2014 **Freya Hoffmeister: 50 Jahre und noch kein bisschen ruhiger!** (Geschichte)

Die Husumer Küstenlangstreckenpaddlerin Freya Hoffmeister ist am 10. Mai 2014 Fünfzig geworden. Der Deutsche Kanu-Verband e.V. gratuliert ihr dazu und wünscht ihr noch viele erfolgreiche Paddeljahre. Wir freuen uns darüber, dass gerade eine Kanutin aus Deutschland dafür weltweit berühmt geworden ist, mit einem serienmäßigen Seekajak einen Kontinent nach dem anderen zu umrunden.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5605043245218994513/5605043245565207554?banner=pwa&pid=5605043245565207554&oid=112133179186774955122> (Foto: „Die junge Frau und ihr Seekajak“)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5966852689020403345/5972272830990352386?banner=pwa&pid=5972272830990352386&oid=112133179186774955122> (Foto: Unterwegs)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992851889083577074?banner=pwa&pid=5992851889083577074&oid=112133179186774955122> (Foto: Hängematten-Biwak)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/600290760075989880?banner=pwa&pid=600290760075989880&oid=112133179186774955122> (Foto: Inmitten Einheimischer)

Jeder fängt mal ganz klein an ...

Dabei hat Freya auch mal als Kanutin ganz „klein“ angefangen, und zwar Mitte der 90er Jahre als 30jährige mit einem Faltboot. Zuvor war sie jedoch Fallschirmspringerin (mit Absprung über dem Nordpol), Body-BUILDERin (mit Platzierungen bei Landesmeisterschaften) und Geräteturnerin.

Anfänglich suchte sie die Nähe zum DKV, war zeitweilig Mitglied der Segeberger Kanu-Gemeinschaft e.V. und später Einzelmitglied beim LKV-Schleswig-Holstein. 2003 entdeckte sie zunächst die Ostsee und nahm mit einem geliehenen Seekajak an einem Großgewässerkurs auf Schleimünde von **Eckhardt Schirmer** (LKV-SH) teil und gleich darauf an den vom Hamburger Kanu-Verband angebotenen Brandungsübungen in St.Peter-Ording. Auch wenn damals die Brandung nicht sehr hoch war, „leckte sie Salzwasser“ und startete ab dann durch.

Schon 14 Tage später nahm sie im eigenen Seekajak an einer gemeinsam vom Dänischen Havkajakklub Arhus und dem LKV-SH organisierten und von **Peter Unold** geleiteten mehrtägigen Belt-Umrundung teil, bei der es Tagesetappen von bis zu 60 km gab. Es wird erzählt, dass sie am zweiten Tag nicht mithalten konnte und abfiel. Die dänischen Langstreckenkanuten waren einfach zu schnell. Als einer sie damit trösten wollte, dass es keine Schande sei, als „Seeanfängerin“ hinterher zu paddeln, packte sie ihr Ehrgeiz. Wie auf Kommando änderte sie ihren Paddelstil, fuhr steiler ... schaltete den „Turbo“ an ... und paddelte seitdem vorne weg!

Recht bald wurde ihr die deutsche Nordsee zu klein, selbst die Salzwasserunion e.V. konnte sie nicht halten. Sie suchte die Kontakte zur britischen Sea-Kayaker-Szene, anschließend zur us-amerikanischen Ocean-Paddler-Szene. Zwischendurch beeindruckte sie die „Greenlander-Szene“, was sie dazu veranlasste, alle 30 Varianten der „Eskimo“-Rolle zunächst zu lernen und später auf Kursen zu lehren.

Zum „Glück“ hatte sie während dieser Zeit keinen Kontakt zur „Kite-Surfer-Szene“; denn dann hätte der Kanusport sie sicherlich „verloren“. Und so kommt es, dass Freya im „Long-Distance-Sea-Kayaking“ ihre Erfüllung fand und dort „Geschichte“ schrieb zum Leidwesen der britischen Sea Kayaker, die bislang mit ihren als Expeditionen deklarierten 3-4-wöchigen Küstentouren die Maßstäbe setzten. Ja, und da kommt so ein deutsches „Fräulein“ und paddelt alle in Grund und Boden nein, nicht bei Flachwasserrennen, dafür war sie nicht mehr jung genug, sondern beim Küstenkanuwandern. Die britische Szene hat auf ihre Weise reagiert ... und sie praktisch ignoriert. Wofür ich fast Verständnis habe; denn die Power, die Freya hat, und dieses offen gezeigte Selbstbewusstsein, das hält auf Dauer kein „Seebär“ aus, auch wenn er sonst ein Gentleman ist!

Erst Inseln, nun Kontinente

Es fing an mit der Umrundung von Island, einer Insel, die eigentlich den britischen Sea Kayakern „gehört“; denn nur wer sie umrundet, hatte die Chance, als „Paddel-Guru“ anerkannt zu werden. Nachdem Freya die vor der Haustüre der Briten liegende Isle of Man in Rekordzeit umrundete, wollte sie es wissen und es den Briten so richtig zeigen. Zusammen mit ihrem damaligen amerikanischen Freund **Greg Stamer** nahm sie sich die Umrundung von Island vor. Die insgesamt 1.620 km legten sie in 25 Paddeltagen (= 65 km/Tag) zurück. Das war erneut ein Rekord.

Anschließend suchte sie sich Neuseeland aus und umrundete als erste Frau solo dessen Südinself. Die 2.386 km schafft sie in 48 Paddeltagen. Natürlich war auch das ein Rekord.

Als sie davon hörte, dass bislang nur ein einziger Mann, nämlich der damals 37jährige Neuseeländer **Paul Caffyn**, Australien umrundet hat, und zwar 1981/82 in 361 Tagen (davon 257 Paddeltage), entschloss sie sich 2009, als 45jährige in einem „Race around Australia“ diesen Rekord zu brechen, was ihr auch gelang. Sie schaffte die 13.800 km in 332 Tagen (davon 245 Paddeltage)!

Danach hatte sie sich in den Kopf gesetzt, Südamerika in drei Etappen zu umrunden. Im August 2011 startete sie in Buenos Aires. Die 1. Etappe beendete sie in Valparaiso (Chile) (7.676 km in 247 Fahrtentage). Die 2. Etappe endet an der Grenze zu Venezuela (7.736 km in 228 Fahrtentage). Und während der 3. Etappe kam sie bis kurz vor Fortaleza (Nordostküste Brasiliens). D.h. für die Umrundung ist noch eine 4. Etappe erforderlich, die wohl dann im April/Mai 2015 in Buenos Aires enden wird.

„Nomadin des Wassers“

Das, was Freya nun seit Jahren mit ihrem Seekajak unternimmt, ist schon einzigartig, unvorstellbar. Ich kenne niemanden, der die gesamte deutsche Nord- und Ostseeküste (ca. 950 km) hintereinander abgepaddelt hat und da steigt eine – auf die Fünfzig zugehende - Husumerin in ihr Seekajak und hakt – einem Bergsteiger gleich, der Achttausender „sammelt“ – mit durchschnittlich 40-45 km je Paddeltag im Dreiviertel-Takt (d.h. durchschnittlich legte sie bislang an jedem 4. Fahrtentag einen Pausentag ein) nacheinander die Küste von:

1. Argentinien (3.665 km in 121 Tagen),
2. Chile (inkl. Kap Horn) (9.900 km in 313 Tagen),
3. Peru (2.431 km in 59 Tagen),
4. Ecuador (851 km in 25 Tagen),
5. Panama (720 km in 28 Tagen),
6. Venezuela (1.965 km in 65 Tagen),
7. Trinidad-Tobago (185 km in 8 Tagen),
8. Guayana (505 km in 17 Tagen),
9. Suriname (438 km in 18 Tagen),
10. Frz. Guayana (340 km in 17 Tagen)

ab ... und hat noch immer nicht genug; denn die Küste von Brasilien (ca. 6.600 km) und Uruguay (ca. 500 km) will sie ja auch noch vollständig abpaddeln.

Ist Freya damit ein Vorbild für andere, die ebenfalls entlang der Küste mit ihren Seekajaks „wandern“? Erwähnt wurden schon ihre Power und ihr Selbstbewusstsein. Dazu kommen noch:

- ihre Zielstrebigkeit, der keine zeitlichen Grenzen gesetzt sind,
- ihr Geschick, eine finanzielle Basis geschaffen zu haben, die es ermöglicht, ihre Träume zu verwirklichen,

- ihre Fähigkeit, innerhalb weniger Jahre zu lernen, ihr Seekajak so zu beherrschen und zu steuern, dass sie praktisch jede Gewässerschwierigkeit übersteht bzw. rechtzeitig ausweichen kann,
- ihre Kondition, die es ihr ermöglicht, auch mal Non-Stop 8 Tage und Nächte durchzupaddeln bzw. einem 8-9er Wind solange zu trotzen, bis sie eine Stelle zum „notlanden“ ausgemacht hat,
- ihre Ausdauer & Verbissenheit, dann noch weiter zu paddeln, wenn andere längst angelandet wären und danach sofort ihr Paddel weggeschmissen hätten.

Außerdem setzten all diese Touren ein unbeschreibliches Organisationstalent voraus. Da gibt es keine Backup-Crew, die sie bei ihren Touren von Land aus unterstützt. Freya ist stets allein auf sich gestellt und muss sich selbst um die Hilfe von außen kümmern. Denn alle paar Wochen braucht sie einfach für ein paar Tage eine Auszeit, um sich von den Strapazen zu erholen; sei es, dass:

- die zurückgelegten Kilometer sie fertig machten;
- oder die Gezeiten und nicht die Sonne den täglich Start- & Anlandezeitpunkt bestimmten;
- der Gegenwind, der ab dem Panamakanal stets von 4-6 Bft. weht;
- der Gegenstrom;
- die fehlenden Zeltmöglichkeiten, die sie manchmal zwangen, mitten im Watt im Seekajak zu biwakieren;
- das feucht-heiße Klima;
- oder die an Land auf sie wartenden Mücken!

Das Erstaunliche ist dabei, dass diese solo paddelnde „Nomadin des Wassers“ immer und immer wieder Leute findet, die ihr ihre Gastfreundschaft in Form eines klimatisierten Raumes anbieten.

In der Tat, Freya ist schon ein Vorbild, nicht nur für Küstenkanuwanderinnen und -wanderer. Sie inspiriert andere, ebenfalls mal an ihre Grenzen zu gehen, mal schneller, weiter, länger bzw. härter zu paddeln als sonst wenn auch nur für eine kurze Zeit und das bloß unmittelbar auf dem Heimatgewässer.

Verrückt?

Ja, ist das eigentlich noch „normal“, was Freya da macht? Nein, das ist es natürlich überhaupt nicht. Aber was ist denn „normal“. Ist denn überhaupt Paddeln noch „normal“? Vielleicht wird diese Wassersportart noch von anderen, die nicht paddeln, akzeptiert, wenn die Sonne scheint. Aber spätestens:

- wenn es tagelang regnet;
- wenn es kalt ist oder gar schneit;
- wenn auf einer einsamen Insel ohne Warmwasseranschluss und ohne WC biwakiert wird;
- ... oder wenn –zig, nein hunderte, tausende von Kilometern jährlich gepaddelt werden, nicht um sich die Landschaft anzuschauen, sondern um für einen Wettkampf zu trainieren,

da fängt selbst schon der „normale“ Paddler, der vielleicht gerade so sein Wanderfahrerabzeichen im Jahr schafft, an zu zweifeln, ob nicht da doch schon die Grenzen der „Normalität“ überschritten werden.

Nicht nur wir Kanuten neigen dazu, all das, welches über das hinausgeht, was wir tun, als nicht mehr „normal“, sondern eher als für „verrückt“ anzusehen. Okay, bei unseren „Olympioniken“ machen wir vielfach eine Ausnahme, weil es gesellschaftlich anerkannt ist, sich im Wettkampf mit anderen zu messen. Aber sind denn Leistungen nur dann gesellschaftlich anerkannte Leistungen, wenn sie in den Medien hochgejubelt und deren Leistungserbringer gefeiert werden?

Vor etwa 80 Jahren bekamen ein paar Bergsteiger für die Erstbesteigung der Eiger Nordwand olympisches Metall. Schade, dass sich daraus nicht die Tradition entwickelt hat, außerordentliche Leistungen von Extremsportlern auf diese Weise weiterhin zu ehren, auch wenn sie keiner olympischen Disziplin zuzuordnen sind. Freya Hoffmeister ist solch eine Ext-

remsportlerin. Sie ist wohl derzeit nicht die „schnellste“, wohl aber die „zäheste“ Kanutin, auf die der deutsche Kanusport stolz sein kann und ist.

Text: Udo Beier

07.05.2014 **Freyas „Freya 18“ von POINT 65°N (S)** (Ausrüstung)

Freya Hoffmeister paddelte rund Island und rund Neuseeland (Südinsel) mit einem:

„**Explorer**“ (549x56 cm; ca. 319 Lit. Vol.) von **NIGEL DENIS (Seakayakinguk.com) (GB)**, rund Australien und die 1. Etappe rund Südamerika mit einem:

„**Epic 18X Sport**“ (549x56 cm; ca. 369 Lit. Vol.) von **EPIC (Epickayaks.com) (USA)**.

Seit dem 28.08.12, also seit ihrer 2. Etappe rund Südamerika, sitzt sie in einer

„**Freya 18**“ (560x58 cm; ca. 400 Lit. Vol.?) von **POINT 65°N (Point65.com) (Schweden)**.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5966852689020403345/5972272830990352386?banner=pwa&pid=5972272830990352386&oid=112133179186774955122> (Freya (50) in der „Freya 18“)

Der „Explorer“ wird mit einem Skeg ausgerüstet, während das us-amerikanische und schwedische Seekajak über eine integrierte Steueranlage verfügen.

Unter dem Link:

www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/130830.html

habe ich am 30.08.13 die „Freya 18“ vorgestellt. Sie wurde nach den Wünschen Freyas von **Magnus de Brito** entworfen:

<http://www.point65.com/kategori/5279/freya-18.html> (Werbung)

Bislang hat Freya in ihrem Südamerika-Blog:

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

viel über Land & Leute, Wellen & Watt, Gezeiten & Gefahren geschrieben, aber sich nur selten über ihr Seekajak geäußert. Was soll sie auch schreiben? Sprechen doch die mit diesem schwedischen Long-Distance-Seakayak zurückgelegten 13.157 km Küsten-Kilometer eine deutliche Sprache! Freya hat ihr Boot:

- bei jeder Gewässerschwierigkeit,
- bei jedem Seegang,
- bei fast jeder Windstärke,
- bei allen Windrichtungen,
- über sämtlich mögliche Untergründe,
- beladen und unbeladen,
- zu jeder Tages- und Nachtzeit gepaddelt,
- die „Pororoca“ (Gezeitenflutwelle im Amazonas Mündungsbereich) überstanden sowie einen Beinahcrash mit einem Motorflitzer,
- und ist bislang stets jeden der insgesamt mit der „Freya 18“ verbrachten 303 Paddeltage (= 2.802 Std.) „gesund, jedoch nicht immer munter“ genau dort angekommen, wohin sie beim Start auch wollte!

Was wollen wir mehr von einem Seekajak verlangen? Natürlich wird ein jedes Seekajak irgendwelche Schwachstellen haben. Letztlich kommt es aber auf die Summe aller Eigenschaften an ... und dass wir persönlich in der Lage sind, diese Eigenschaften zu nutzen.

Freya hat sich nun erstmals in ihrem Blog ausführlich über ihre „Freya 18“ geäußert.

<http://freyahoffmeister.com/2014/05/06/my-freya-expedition-kayak-is-it-just-another-philosophy-of-efficient-paddling-my-personal-review-care-and-maintenance/> (6.05.14)

Jeder an diesem Seekajak Interessierte möge sich selber ein Urteil darüber bilden, was von Freyas Aussagen „Werbung“ ist und was „Wahrheit“. Ob das Seekajak auch für 160 cm kleine Küstenkanuwanderinnen und –wanderer geeignet ist und das auch bei Tagestouren ohne Gepäck, aber bei viel Wind, bezweifle ich! Aber letztlich müssen wir das bei einer längeren Probefahrt unter realistischen Gewässerbedingungen selber „erfahren“. Sicherlich ist die „Freya 18“ ein Seekajak, mit dem in erster Linie „Strecke“ gepaddelt und nicht in der Brandung gespielt wird, was natürlich nicht heißt, dass wir damit nicht in der Brandung paddeln sollten; hat doch Freya mit ihrem Boot auch die stundenlange Fahrt durch Brandungszonen mit Meter hohen Brechern überstanden ... nur das war sicherlich kein „leichtes Spiel“ sondern ein „harter Kampf“! D.h. eine Spritztour in den britischen Tideraces sollten wir lieber

mit einem 5,05-Meter-Kajak von TIDERACE (→ „Extra“), einem 4,52-Meter-Kajak von Valley (→ „Gemini SP“) oder aber mit einem 4,07-Meter-Playboat von P&H (→ „Hammer“) unternehmen.

Übrigens, von Skeg-Seekajaks hält Freya, die vor Jahren mit einem Skeg-Boot Island und Neuseeland in Rekordzeit umrundet hat, nicht mehr viel:

- *„I see no reason ... besides Kayak teachers have something to teach and it may be fun to learn.“*

Text: Udo Beier

30.04.2014 Seenotsignalmittel: Wie unterwegs lagern und 10 andere Probleme? (Ausbildung)

Es wird immer mal wieder die Frage gestellt, wie unterwegs auf einer Küstentour die mitgeführten pyrotechnischen Seenotsignalmittel zu lagern sind!?

Bei meinen Touren führe ich persönlich die folgenden pyrotechnischen Seenotsignalmittel mit:

- **Nicosignal** (Magazin mit 6 Schuss): Es ist griffbereit an der Schwimmweste befestigt und wird nach jeder Tagesetappe ausgespült sowie später daheim geölt.
- **Handrauchfackel & Handfackel** (je 1x): Sie werden offen und griffbereit unter dem Gepäcknetz auf Deck hinter der Sitzluke gelagert und nach jeder Tagesetappe trocken gewischt sowie später daheim zum Trocknen die Schraubverschlüsse geöffnet.
- **Fallschirmseenotsignalarakete** (2x): Sie werden Unterdeck links und rechts neben meinen Beinen in einer extra dafür angebrachten Befestigung „bedingt griffbereit“ gelagert und nach jeder Tagesetappe trocken gewischt sowie später daheim zum Trocknen die Schraubverschlüsse geöffnet.

Folgendes ist noch zum Thema Seenotsignalmittel anzumerken:

Wasserdichte Lagerung:

1. Beim Kauf werden die Fackeln und Raketen in einer Schutzhülle ausgeliefert. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass - aus welchen Gründen auch immer - im Laufe der Zeit diese Schutzhüllen beschlagen und so zur Korrosion der Signalmittel beitragen können. Außerdem stellte ich beim Öffnen dieser Schutzhüllen fest, dass es mir manchmal nicht möglich war, mit kalten Fingern diese Schutzhüllen so weit zu entfernen, dass ich die Signalmittel herausholen konnte. Ich habe daher bei meinen Signalmitteln nach dem Kauf stets diese Schutzhüllen entfernt, auch wenn sie dann anderweitig kurzzeitig der Feuchtigkeit ausgesetzt werden können.
2. Als eine wasserdichte Lageralternative bietet sich m.E. das früher übliche „Knierohr“ an, das unter dem Kartendeck einlaminiert wurde. In der Zwischenzeit ist es durch ein Gepäckfach mit Luke auf dem Kartendeck ersetzt worden. Leider kann dann das Seekajak nicht mehr mit der so effizienten fest installierten Lenzpumpe „Compaq“ auf dem Kartendeck ausgerüstet werden, sodass jeder selber entscheiden muss, für welche Alternative er sich entscheidet.

Haltbarkeitsdatum:

1. In der Regel sind diese pyrotechnischen Signalmittel bis 3 Jahre nach Herstellung haltbar, richtige Lagerung vorausgesetzt. Wer Probleme mit der trockenen Lagerung seiner Signalmittel hat, muss u.U. damit rechnen, dass seine Signalmittel weniger als 3 Jahre funktionstüchtig bleiben. - Ich kenne drei „Silvester“-Fälle (einen davon habe ich selber – bei entsprechender Vorbereitung – erlebt), bei denen die Fallschirmsignalarakete von Küstenkanuwanderern nicht sofort nach Abschuss von ihrer Umhüllung sich lösen und wegfliegen konnte. Das eine Mal wurde die Rakete sofort weggeworfen und umkreiste dann auf die Erde die herumstehenden Neujahrsgäste. Ein anderes Mal verbrannte sich eine Frau die Hand, obwohl sie vorsorglich Handschuhe trug. Und das dritte Mal beobachtete ich bei einer Fernauslösung per Seilzug, dass die Rakete mindestens 5 Sekunden lang einen Feuerstrahl nach unten abgab, bevor sie sich aus der Umhüllung lösen und wegfliegen konnte.

2. Insbesondere die Seenotsignalraketen bestehen aus Sprengstoff. Wer sie auslöst, muss damit rechnen, dass sie auch mal explodieren kann. Die Explosionsgefahr ist besonders groß, wenn das Haltbarkeitsdatum überschritten bzw. die Raketen feucht oder zu heiß (→ Sonnenstrahlung) gelagert wurden. Es empfiehlt sich daher, beim Küstenkanuwandern mitgenommene Raketen, die feucht gelagert wurden, möglichst schon nach 2 Jahren, spätestens nach 3 Jahren zu entsorgen. Alles andere ist „Russisches Roulett“, wobei für jedes Jahr, das über das Haltbarkeitsdatum liegt, ins Magazin eine zusätzliche Patrone gesteckt wird.
3. Übrigens, auch die Munition des NICOSIGNALs kann explodieren. So berichtete ich im KANU-FORUM von einem Fall, bei dem sich eine schon seit 5 Jahren abgelaufene Signalkugel Silvester nach dem Drücken des Auslösehebels nicht als Leuchtkugel, sondern als „Kanonenschlag“ entpuppte:
<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4719&highlight=Nicosignal> Post #1
„Selber schuld!“ könnten wir meinen, aber bei meinen Gruppenfahrten habe ich des Öfteren schon feststellen können, dass bei manchen Mitpaddlern die NICO-Signalkugeln schon seit mehreren Jahren abgelaufen waren.

Zugriff:

1. Seenotsignalmittel, die nicht griffbereit gelagert werden, sind nur bedingt einsatzbereit, und das erst nach einer zeitlichen Verzögerung. Unter Umständen führt das Herausholen der Signalmittel bei kritischem Seegang dazu, dass wir ebenfalls kentern bzw. dass in die geöffnete Luke größere Mengen Wasser eindringen können.
2. Nur am Körper befestigte Signalmittel sind dazu geeignet, sofort eingesetzt zu werden, um z.B. auf eine Kollisionsgefahr hinzuweisen. Und nur am Körper getragene Signalmittel können im Falle einer Kenterung mit Verlust des Seekajaks genutzt werden.
3. Auf Deck offene gelagert Signalmittel stellen an Land eine Gefahr da, da sie für jede Person und somit auch jedes Kind zugänglich sind. Wenn wir anlanden und uns von unserem Seekajak entfernen, sollten wir folglich die Seenotsignalmittel unsichtbar verstauen bzw. mitnehmen.

Schwachstellen:

1. Pyrotechnische Signalmittel müssen von Dritten gesehen und als solche erkannt werden. Nachts sind insbesondere die bis zu 300 m aufsteigenden und bis zu 30-40 Sek. leuchtenden Signalaraketen recht weit sichtbar (max. 55 km). Selbst die bis zu 80 m aufsteigenden und bis zu 6 Sek. leuchtenden Signalkugeln des NICOSIGNALs können noch max. 18 km weit gesehen werden. Aber „sehen“ bedeutet noch längst nicht „erkennen“ und tagsüber sind diese Signalmittel viel weniger weit sichtbar.
2. Fahrtenleiter und solche Leute, die daheim auch für Dritte Verantwortung tragen, sollten sich daher nicht allein auf die Signalwirkung pyrotechnischer Signalmittel verlassen. In Anbetracht dessen, dass ein **Handy** entlang der Küste nicht immer einen Netzempfang hat (z.B. wenn ein „Kenterbruder“ im 1 m hohen Seegang schwimmt und mit seinem Handy Hilfe alarmieren möchte) und ein über ein **UKW-Sprechfunkgerät** abgesetzter Notruf nur dann gehört werden kann, solange Notruf-Sender und Notruf-Empfänger theoretisch in Sichtweite sind (→ ein Funksignal reicht nicht über den Horizont hinaus!), sollten wir uns eher für einen Notsender entscheiden, dessen Signal über Satelliten weitergeleitet werden.

Als Geräte kommen „**Seenotsender**“ (Seenotbaken, PLB – Personal Locator Beacon, EPRIB – Emergency Position Indication Radio Beacon) in Frage, z.B. die beiden kleinsten Geräte:

„ACR ResQlink“

(Maße: 3,3x4,8x9,9 cm; 130 g; bis 10 m wasserdicht; 5jährige Batterielebensdauer)

„Ocean Signal rescueME PLB1“

(Maße: 3,3x5,1x7,5 cm; 116 g; bis 15 m wasserdicht; 7jährige Batterielebensdauer)

Sie passen in jede Tasche einer Schwimmweste (Preis: ca. 300,- Euro zzgl. Codierung). Lösen wir das Notsignal ausgelöst, wird es für mind. 24 Std. ausgestrahlt (bei -20°C). Die Alarmierungszeit beträgt ca. 5 Min. und die Positionsgenauigkeit dank eingebautem GPS-Modul ca. 75-100 m.

Nichtsdestotrotz sollten wir zusätzlich ein wasserdicht verpacktes **Handy** stets griffbereit dabei haben, um der für Deutschland zuständigen „SAR Seenotleitung (MRCC) Bremen“ telefonisch über die folgenden Nummern:

Festnetz-Nr. 0049421-536870 (auch international erreichbar)

Handy-Nr. 124-124 (nur über das deutsche Mobilfunknetz erreichbar)

den Seenotfall zu melden oder wegen einer kritischen Notsituation um Rat zu fragen.

Text: Udo Beier

Links zum Thema:

www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Handhabung.pdf

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

28.04.2014 **Freya Hoffmeister: ausgebremst, ausgezählt, ausgebrannt ...**

(668. Fahrtentag) (Geschichte)

Freya Hoffmeisters 666. Fahrtentag war ein Tag zu viel. Warum? Es war einfach an der Zeit, dass sie sich mal wieder eine „Auszeit“ nehmen musste um sich in ihrer Heimat, in Husum, von den Strapazen ihrer seit August 2011 andauernden Südamerikaumrundung zu erholen!

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992867447643204610?banner=pwa&pid=5992867447643204610&oid=112133179186774955122> („Selfie“)

Geplant hatte sie sowieso, ihre 3. Etappe, die sie am 16.08.13, an ihrem 476. Fahrtentag an der kolumbianisch-venezuelanischen Grenze startete, Anfang Mai zu beenden. Ihr angepeiltes Etappenziel war jedoch Fortaleza (im Nordosten von Brasilien). Aber ein ganzer Cocktail an Hindernissen, Schwierigkeiten, Widrigkeiten & Unannehmlichkeiten führte ganz plötzlich dazu, sofort und nicht erst in ein, zwei Wochen diese Etappe zu beenden. Der plötzlich Wandel hatte mehrere Ursachen:

- Hautausschläge, Durchfall, Fitnessprobleme (die wohl auf eingenommene Antibiotika zurückzuführen waren);
- Gegenwind, Gegenstrom,
- Klimaprobleme;
- Übernachtungsprobleme;
- Mückenplage;
- Dauerstress bei der Befahrung von ca. 3.000 km tidenabhängiger Küstenlandschaft von insgesamt vier Ländern (Guyana, Suriname, Frz. Guyana und Brasilien);

.... und das alles seit dem 10.01.14, als sie in Georgetown nach einem verlängerten Weihnachtsurlaub die zweite Hälfte ihrer 3. Etappe in Angriff nahm.

Gewalttouren

Wir Daheimgebliebenen mögen uns das einmal vorstellen. Während viele von uns in diesem Jahr die ersten Paddelschläge in der neuen Paddelsaison gemacht haben, da hat Freya schon drei gewaltige Küstentouren hinter sich gebracht, die unterschiedlicher & anspruchsvoller nicht hätten sein können und die jede für sich aus der Sicht des Bergsteigens sicherlich mit einer „Achttausenderbesteigung“ vergleichbar ist.

Begonnen hatte es gleich am 10.01.14 in Georgetown mit der 48 Tage dauernden Befahrung einer **ca. 1.400 km langen Wattfläche**, bei der überwiegend die Gezeiten bestimmen, wann zu starten bzw. anzulanden ist ... und nicht die Sonne! Zum Vergleich: Das west-, ost- und nordfriesische Wattenmeer zwischen DenHelder (NL) bis Esbjerg (DK) ist gerade mal ca. 500 km lang und hat dabei den Vorteil, durch unzählige, vor der Küste liegende Inseln & Hallogen, die vielfältige Anlandemöglichkeiten bieten, aufgelockert zu werden.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992861857752243010?banner=pwa&pid=5992861857752243010&oid=112133179186774955122> (Küstenkanuwanderstillleben) (20.02.14)

Nach einer nur 4-tägigen Pause ging es dann am 2.03.14 gleich weiter, um das **ca. 270 km breite Amazonas-Delta** zu durchqueren. 15 Tage brauchte sie dafür und legte dabei insgesamt ca. 510 km zurück; denn aufgrund der Strömungsverhältnisse musste Freya zunächst einige hunderte Kilometer hinein in die Flussmündung und auf der anderen Seite ebenso viele Kilometer wieder hinaus paddeln.

<https://maps.google.com/?q=01.0024,-49.9168> (Kartenübersicht: Amazonas-Delta) (4.03.14)
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992965902174069778?banner=pwa&pid=5992965902174069778&oid=112133179186774955122> (Flutwellen-Startposition) (4.03.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992984049355336002?banner=pwa&pid=5992984049355336002&oid=112133179186774955122> („Konkurrenz“) (6.03.14)

9 Tage später kam der nächste Höhepunkt, die Odyssee durch eine sich über **ca. 500 km erstreckende „Fördelandschaft“**, einem Küstenabschnitt, bei dem sich etwa 40 flache Fjorde dicht aneinander reihen. Freya startete am 25.03.14 und war 21 Tage unterwegs. Insgesamt legte sie ca. 610 km zurück, da sie vielfach in die einzelnen Förden hinein paddeln und über Wattkanäle hinüber zur nächsten Förde queren musste.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002906732854884978?banner=pwa&pid=6002906732854884978&oid=112133179186774955122> (Biwakieren auf brasilianisch) (1.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002907600759898802?banner=pwa&pid=6002907600759898802&oid=112133179186774955122> („Auf gute Nachbarschaft“) (4.04.14)

<https://maps.google.com/?q=-01.1945,-46.0192> (dazugehöriger Kartenausschnitt) (4.04.14)

Und nun lagen „nur noch“ 600 km zwischen ihr und Fortaleza. Nicht viel für eine **Freya Hoffmeister**, aber auch kein „Klax“ für eine, die vorher fast ununterbrochen in 106 Tagen an die 3.000 km gepaddelt ist; denn zwischen ihr und Fortaleza liegen nicht nur **nahezu 600 km zusammenhängender Sandstrand**, sondern auch ein davor sich auftürmender, für uns Normalpaddler fast nicht überwindbarer **ca. 600 km langer Brandungsgürtel**, der höchstens zum Spielen einlädt, nicht aber um mit einem beladenen Seekajak für weitere mindestens 20 Tage Strecke zu paddeln!

Rückzug

Am 25.04.14, ihrem 666. Fahrtentag, ist Freya erstmals ca. 15 km entlang dieser endlosen Brandungskette gepaddelt, vorbei an eintönigen Sandflächen, gegen 5 Bft. Wind, gegen den Strom, inmitten zeitweise 2-3 m hoher Brecher, und das im Zeitlupentempo von immer wieder nicht mehr als 1-2 km/h. Das gab Freya den Rest und raubte ihr ganz plötzlich sämtliche Motivation, im Endstadium ihrer 3. Etappe auch nur noch einen einzigen Tag weiter dort entlang der Brandung zu paddeln.

<https://maps.google.com/?q=-02.3384,-43.3133> (Letzter Übernachtungsplatz: Kartenübersicht) (25.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6009117133646994946?banner=pwa&pid=6009117133646994946&oid=112133179186774955122> (Letzter Übernachtungsplatz: Foto) (25.04.14)

Ihr Plan u.U. noch etwas weiter bis Anfang Juni zu paddeln, um die weniger windige Zeit im Mai zu nutzen, gab sie daher auf. Stattdessen trat sie nach einem Pausentag an ihrem 668. Fahrtentag – das erste Mal in ihrer **„Long-Distance-Sea-Kayaker-Karriere“** - den Rückzug an und nahm Kurs auf den ca. 50 km im brasilianischen Hinterland, an einem „Wattfluss“ liegenden Ort Humberto de Campos:

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6009117347907387266?banner=pwa&pid=6009117347907387266&oid=112133179186774955122> (Endstation Humberto de Campos) (27.04.14)

Dort wurde sie dann von Bekannten aus Sao Luis, von wo sie aus 5 Tage vorher gestartet war, in Empfang genommen und samt ihrer Ausrüstung nach Sao Luis gebracht. und in 5 weiteren Tagen wird sie sicherlich rechtzeitig zu ihrem 50. Geburtstag daheim in Husum sein und ... dort nicht nur das deutsche Klima genießen.

.... und dann?

Während ihrer 1. Etappe paddelte Freya von Buenos Aires (Argentinien) bis nach Valparaiso (Chile). Sie legte dabei in 247 Tagen insgesamt 7.676 km zurück (30.08.11-2.05.12).

Die 2. Etappe ging von Valparaiso (Chile) bis an die kolumbianisch-venezuelanische Grenze. Sie paddelte in 228 Tagen insgesamt 7.736 km (25.08.12-6.05.13).

Anlässlich der 3. Etappe ab Grenze Kolumbien/Venezuela bis Humberto de Campos (Sao Luis/Brasilien) überwandte Freya 5.500 km in 193 Fahrtentagen (16.08.13-27.04.14).

Bis Buenos Aires sind es nun noch mal ca. 5.600 km. Bei einer Paddelleistung von durchschnittlich 40 km/Tag und 25% Ruhezeiten (wg. Schlechtwetter, Regeneration, Organisation), wird **Freya Hoffmeister** während ihrer 4. und letzten Etappe sicherlich noch 186 Fahrtentage benötigen, um ihre Umrundung von Südamerika abzuschließen. Sollte sie diese Etappe Mitte Oktober 2014 antreten, ist mit ihrer Ankunft in Buenos Aires nicht vor April/Mai 2015 zu rechnen!?

Text: Udo Beier

27.04.2014 **Aland-Inseln (Finnland)** (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet **Frank Raumel** in dem Beitrag

„Venedig des Nordens- Stockholm mit dem Seekajak“

über ein paar Spritztouren innerhalb und am Rande von Stockholm. Mangels Kartenskizze ist es jedoch nicht so leicht nachzuvollziehen, wo entlang gepaddelt wurde. Gezeltet wurde zumindest auf dem Campingplatz „Ängby“.

Aufschlussreicher ist demgegenüber – trotz ebenfalls fehlender Kartenskizze – der daran anschließende 4 ½-seitige Bericht über die Umrundung von Alands Hauptinsel (ca. 184 km in 8 Tagen). Folgendes ist dabei von besonderem Interesse:

- Hinübergequert vom Festland zu den Aland-Inseln kann z.B. mit der Fähre Kapellskär – Mariehamn oder Langnäs bzw. Grisslehamn – Berghamn (Eckerö).
- Gestartet wurde vom Zeltplatz „Kattnäs“, der im Kanal zwischen Eckerö und Hammarland liegt;
- gerundet wurde stets dicht lang der Hauptinsel, und zwar im Uhrzeigersinn;
- navigiert wurde nach einer Karte (Maßstab 1:100.000?), die im Touristenbüro umsonst erhältlich ist.
- Die Wetterinfos wurden wohl über www.windfinder.com abgerufen.

Schade, dass eine Kartenskizze fehlt. Aber wenn wir die Ortsangaben bei **Google-Earth** eingeben und markieren, bekommen wir – abgesehen von ein paar wenig richtungweisenden Ortsangaben (wie z.B. Saltvik) – allmählich schon eine Vorstellung, wo entlang diese kürzestmögliche Umrundung führte.

Der Autor beschreibt übrigens die kürzestmögliche Umrundungsvariante. Das Interessante an den Alands ist jedoch, dass sie auch noch weitere Touren- bzw. Umrundungsvarianten bieten:

- Abgesehen von der von den Gewässerschwierigkeiten anspruchsvollen ca. 40 km breiten Querung vom schwedischen Festland (nahe Grisslehamn) hinüber zu den Alands
- und der von der Navigation her anspruchsvollen ca. 150 km langen Querung von den Alands hinüber zum Fährhafen von Turku (Finnland),
- ist es auch ohne Weiteres möglich, aus der kleinen 180-km-Runde auch eine „große“ 360-km-Runde zu machen, je nachdem wie weit wir bis nach Finnland hinüber paddeln möchten.

Für solche Touren bietet sich dann jedoch – sofern noch erhältlich - der folgende Kartensatz an:

→ <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4856&highlight=Alandinseln>

Text: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 5/14, S.24-31 – www.kanu.de

Linkliste:

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

→ www.mariangunkel.de/aaland.html

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

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

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

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

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

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

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

25.04.2014 **Brandungspaddeln: Gefahren & Basiskönnen** (Ausbildung)

Das Gefährliche beim Brandungspaddeln ist die Verletzungsgefahr, die hauptsächlich bei einer:

- Kenterung (→ Grundberührung)
- Kollision (→ Zusammenstoß mit einem Dritten)

passieren kann. (<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=15905>)

Basiskönnen: Prophylaxe, Starttechnik, Paddelschläge

Die wirksamste Prophylaxe gegen Verletzungen beim Fahren in der Brandung besteht darin:

- die Brandungszone gänzlich zu meiden;
- auf dem schnellsten bzw. kürzesten und sichersten Kurs die Brandung zu durchfahren;
- oder so in der Brandung zwischen den Brechern zu paddeln, dass wir den kritischen Brechern ausweichen bzw. notfalls von vorne nehmen können.

Es handelt sich hier um Varianten, die ab einer gewissen Brecherhöhe selbst erfahrene Brandungspaddler wählen.

Wen dennoch die Brandungsfahrt reizt, – wofür ich großes Verständnis habe, denn der „Zweikampf“ mit einem Brecher ist einfach kurzweiliger, als die Suche nach der nächsten Fahrwassertonne bzw. das Warten auf einen neben einem auftauchenden Seehund bzw. auf eine vor einem stoßtauchende Seeschwalbe –, der sollte sich nicht damit begnügen, darauf zu achten, den Brechern auszuweichen. Vielmehr sollte er sich erst einmal die nötigen:

- **Starttechniken** („Robbenstart“; Starthilfe)
- **Paddelschläge** (Vorwärts-, Stütz-, Ruder-Schlag)

aneignen, die wichtig sind, um bei der Fahrt in der Brandung nicht zum Spielball der Brecher zu werden.

Starttechniken

Die Anwendung der Paddelschläge setzt jedoch erst einmal voraus, dass es einem gelingt, z.B. – so wie es für die deutschen Nord- und Ostseeküste typisch ist - vom Sand- bzw. Kies-Strand aus in die Brandung zu starten. Voraussetzung dafür ist die Beherrschung des „Robben-Starts“:

- **„Robbenstart“**: Wenn Brandungsbedingungen herrschen, reicht die Brandung meist bis an den Spülsaum.
 - (a) Wenn nicht, z.B. wenn die einlaufenden Wellen schon draußen vor einer Untiefe (→ Sandbank) brechen, dann ist der Startvorgang weniger anspruchsvoll: Wir schieben unser Seekajak z.B. bis ins knietiefe Wasser, setzen uns – ohne die Balance zu verlieren – in unser Seekajak, schließen die Spritzdecke und paddeln vor bis zu den ersten Brecher, die es gilt, mit richtig eingesetzten Vorwärtsschlägen zu überwinden.
 - (b) Wenn dem Strand keine Untiefe vorgelagert ist, dann wäre es sehr hilfreich, wenn ein erfahrener Mitpaddler, der vom Timing der einlaufenden Brecher Ahnung hat, einen vom Strand hinein in die ersten Brecher schiebt. Ansonsten sind wir auf uns allein gestellt:
 - 1) Wir schieben unser Seekajak soweit ins Wasser, dass es noch Grundberührung hat, wenn wir in der Sitzluke Platz nehmen. Unser Seekajak sollte dabei so gegen die einlaufenden Brecher und das hineinströmende Wasser ausgerichtet sein, dass es nicht sofort quert treibt. Dann schließen wir die Spritzdecke und starten, indem wir uns mit einer Hand vom Grund und mit der anderen Hand mit dem Paddel vom Grund abstoßen und nach vorne Richtung Wasser robben (→ „Robbenstart“).
 - 2) Manchmal klappt das sofort; manchmal kämpfen wir dagegen an, dass unser Seekajak von Welle & Wasser quer getrieben wird; und manchmal verlieren wir den „Kampf“ und treiben quer. Vielfach dreht unser Seekajak soweit, dass der Bug wieder zum Strand zeigt, sodass wir bei entsprechend schneller Reaktion die Chance hätten, sogar rückwärts durch die Brandung hinaus zu paddeln.

3) Meist bleibt uns bei einem quer getriebenen Seekajak nichts anderes übrig, als auszusteigen, unser Seekajak wieder zu den Brechern auszurichten und erneut den Start zu versuchen.

4) Oder wir versuchen doch noch mit allen Tricks, das quer getriebene Seekajak wieder Richtung der Brecher auszurichten. **Mitch Mitchell** zeigt in seinem Video, wie das funktionieren könnte:

<http://www.youtube.com/watch?v=4bqFjEK3mnE>

Er legt sein quer getriebenes Seekajak auf die Seite, d.h. er kantet im Flachwasser an, und dreht dann den Bug wieder in Richtung der Brecher.

5) Wenn der Start gar nicht klappen will, sollten wir bei Tidengewässern einfach eine Zeit warten, bis sich die Brandungsbedingungen verändert haben, oder wir sollten wieder aussteigen und unser Seekajak zu einer Strandstelle ziehen, wo u.U. die Brandungsbedingungen weniger kritisch sind.

Paddelschläge

Wenn es uns gelungen ist, unser Seekajak vom Grund zu lösen und mit ihm im etwas tieferen Wasser Fahrt aufzunehmen, kommt es darauf an, die folgenden Paddelschläge so einzusetzen, dass wir in der Brandung nicht kentern bzw. mit Dritten (→ Mitpaddler, Kiter/Surfer, Schwimmer) zusammenstoßen.

- **Vorwärtsschlag**: Beim Starten durch die Brandung ist der Vorwärtsschlag zeitlich so einzusetzen, dass das Paddelblatt genau dann im Wasser auf (Ruhe)-Position gehalten wird, wenn ein Brecher uns überspült. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass ein Brecher unser Seekajak allzu leicht nach hinten, Richtung Strand mitnimmt (→ „Rückwärtssurf“). Erst wenn der Brecher vorbeigerauscht ist, ist das Paddelblatt weiter durchzuziehen, um wieder Fahrt aufzunehmen. – Falsch ist es auf alle Fälle, wenn wir uns vor dem Heranrauschen eines Brechers voll aufrichten (statt den Oberkörper nach vorne abzuducken) und dabei beide Arme samt Paddel über unseren Kopf strecken; denn dann bieten wir dem Brecher den größten Widerstand, der – wenn er groß genug ist – dazu beitragen kann, dass wir vom Brecher wieder zurück Richtung Strand gespült werden.

Natürlich ist der Vorwärtsschlag auch wichtig bei der Fahrt am Rande der Brecherzone, also dort wo die ankommenden Wellen gerade noch unter uns durchrollen, bevor sie brechen. Sollte wir nämlich bemerken, dass eine Welle schon früher aufsteilen und brechen wird (was i.d.R. bei jeder „7. Welle“ der Fall ist), können wir mit kräftigen Vorwärtsschläge versuchen zu beschleunigen, um so in einen Bereich zu kommen, wo die Wellen noch nicht brechen. Wem dann die Kraft zum Sprinten fehlt, der sollte wenigstens das Stützen mit dem Paddel beherrschen.

- **Paddelstütze** (→ flache bzw. hohe Paddelstütze): Sie wird hin zur brechenden Welle angewendet, um zu verhindern, dass wir beim „Seitwärtssurf“ allzu schnell kentern: <http://www.youtube.com/watch?v=l3KPF2r3S5w> (flache u. hohe Stütze)
<http://www.youtube.com/watch?v=8yM2GzBB4QY> (hohe Stütze)

Die Paddelstütze brauchen wir aber auch dann, wenn wir beim Surfen eine Kurve einzuleiten wollen, sei es, um bei Surfen nicht zu kentern bzw. um nicht mit einem Dritten zu kollidieren:

<http://www.youtube.com/watch?v=UMQVwcv-yV0> (Kurskorrektur mit flacher Stütze)

<http://www.youtube.com/watch?v=AkhRmUkBCs> (Kurskorrektur mit hoher Stütze)

Und was machen wir, wenn wir merken, dass wir den anrauschenden Brecher nicht überstehen werden, weder beim „Seitwärtssurf“ noch bei der „Flucht nach vorne“? Nun, bei entsprechender Erfahrung werden wir das schon zeitig genug merken; denn wir beobachten ja während der ganzen Fahrt die vor uns liegende Brandungszone und erkennen sehr schnell, wo und wann sich Brecher aufbauen können. Also würden wir bei „Brechergefahr“ schon vorher die Fahrt unseres Seekajaks mit ein paar **Konterschlägen** abbremsen, so dass der für uns gefährlich werdende Brecher vor uns vorbeirauschen kann. Der weniger Erfahrene merkt das meistens erst dann, wenn es zu spät ist. Ihm bleibt dann nichts anderes übrig, als mit ein paar **Bogensschlägen** zum Brecher hin zu kurven, um den Brecher direkt von vorne zu nehmen!

Stattdessen könnte er aber auch versuchen, mit den folgenden Ruder-Schlägen die Kurve einzuleiten.

- **Ruder-Schlag** (→ Bug- bzw. Heckruder): Mit ihm wird versucht, eine Kurve einzuleiten (um z.B. eine Kollision zu verhindern oder einen Brecher von vorne zu nehmen), bzw. ein Ausbrechen des Seekajaks zu verhindern (um z.B. beim Surfen Kurs halten zu können). Die Anwendung der verschiedenen Ruder-Schläge erfordert wohl etwas mehr Bootsgefühl als eine Paddelstütze, dafür ist ihre bremsende Wirkung geringer als beim Stützen. In der Regel kommen wir auch ohne diese Ruder-Schläge aus, denn z.B. auch mit **Stütz- oder Konterschlägen** lassen sich Kurskorrekturen vornehmen ... oder als „Steuer-Paddler“ mit dem Einsatz seines Steuerblatts.
http://www.youtube.com/watch?v=t_yrg-xkRXM (Heck-Ruder)
<http://www.youtube.com/watch?v=4a-5PKbyDLc> (Heck-Ruder)
<http://www.youtube.com/watch?v=fKhENDvpmA> (Heck-Ruder: 2 Varianten)
<http://www.youtube.com/watch?v=iGmQjKKuh10> (Bug-Ruder)

6 Schritte zur Paddelstütze

Von all diesen drei Paddelschlägen (→ Vorwärtsschlag, Paddelstütze, Ruder-Schlag) ist die Ausführung der **Paddelstütze** anfänglich mit der größten Kentergefahr verbunden. Deshalb sollte beim Erlernen der Paddelstütze nach den folgenden 6 Schritten vorgegangen werden:

1. Üben der Paddelstütze im Trockenen, d.h. auf einer Wiese oder am Strand, wobei zunächst die flache Paddelstütze, danach die hohe Paddelstütze und schließlich beiden Paddelstützen im Wechsel, und zwar sowohl links als auch rechts geübt werden sollte.
2. Anschließend ist im Flachwasser (max. 50 cm Wassertiefe) zu üben, und zwar sollte dabei genauso vorgegangen werden, wie vorher im Trockenen. Dabei werden wir feststellen, dass wir zunächst beim Stützen mit dem Paddelblatt stets den Grund berühren. Aber irgendwann funktioniert das Stützen dann auch ohne Grundberührung. Erst dann wird zum nächsten Schritt übergegangen.
3. Üben aller Paddelstützen-Variationen im tiefen, unbewegtem Wasser. Das Wasser sollte dabei so tief sein, dass wir uns höchstens bei einer Kenterung mit dem Paddel vom Grund abstützen können.
4. Danach wird das Stützen – noch außerhalb der Brandung - geübt, wenn unser Seekajak in Fahrt ist. D.h. wir nehmen mit unserem Boot Tempo auf und beginnen dann zunächst links, dann rechts zu stützen, und zwar flach, anschließend hoch. Dieser Übungsschritt ist erst dann abgeschlossen, wenn es uns gelingt mit dem einmal auf Tempo gebrachten Seekajak, d.h. mit einem Schwung, sowohl links als auch rechts, sowie flach und hoch zu stützen.
5. So nebenbei, quasi als „Exkurs“, versuchen wir beim flachen und hohen Stützen das Paddel so einzusetzen, dass vom Paddelblatt eine bremsende Wirkung auftritt, die zu einer „Kurskorrektur“ führt.
6. Nun suchen wir zunächst in kleinerer Brandung (max. 40 cm hoch) zu üben, d.h. wir paddeln einer Brandungskette entlang und lassen wir bewusst die Brecher unter unserem Seekajak durchrauschen. Dabei üben wir das flache und hohe Stützen zum Brecher hin, also auf der Seite, woher die Brecher kommen. Irgendwann werden wir das „Glück“ haben, dass ein Brecher uns seitwärts mitnimmt (→ „Seitwärtssurf“). Das ist nicht weiter schlimm, wenn es uns gelingt, mit dem Paddel auf dem Brecher abzustützen. Dabei ist es wichtig, dass wir uns etwas Richtung Brecher legen. Je stärker der Brecher ist, desto mehr müssen wir uns dabei hin zum Brecher neigen. Ab einem Kopf hohen Brecher (ca. 80 cm) müssen wir uns u.U. um 90° zur Seite neigen, um nicht vom Brecher zur anderen Seite gedreht und damit umgeschmissen, d.h. gekentert zu werden.

Übrigens:

- Wenn eine Welle nicht bricht, brauchen wir nicht zur Welle hin stützen. Vielmehr genügt es, Balance zu halten, während die Welle unter uns durch läuft.
- Solange ein Brecher so klein ist, dass er uns seitlich nicht mit transportiert („Seitwärtssurf“), brauchen wir eigentlich nicht zum Brecher hin zu stützen. Wir tun das jedoch in der Übungsphase trotzdem, um das Stützen zu trainieren.

- Das Stützen in der Brandung muss solange geübt werden, bis es zum Reflex wird. D.h. wir paddeln ganz normal zwischen den Brechern und unterbrechen das Vorwärtspaddeln nur für den kurzen Moment des Stützens, statt bei Sichtung eines auf uns zu rauschenden Brechers das Paddeln einzustellen, das Paddel in Stützstellung auszulegen und zu warten, bis der Brecher bei uns endlich angekommen ist!
- Solange wir uns im „Seitwärtssurf“ befinden neigen wir uns beim Stützen Richtung Brecher. In dem Moment, ab dem der Brecher uns nicht weiter seitwärts transportiert, müssen wir jedoch uns mit Hilfe von etwas Druck auf das stützende Paddelblatt wieder gerade aufrichten, wenn wir nicht wollen, auf der Seite, wo wir uns auf dem Brecher abstützten, zu kentern.
- Sollten wir bei einem Brecher, der das Potenzial hat, uns seitwärts zu transportieren, nicht zum Brecher hin, sondern vom Brecher weg stützen, würde das Paddelblatt im Wasser unterscheiden und anschließend unser Seekajak über das Paddelblatt treiben („stolpern“), was sofort eine Kenterung zur Folge hat.

Wenn wir die flache und hohe Paddelstütze beherrschen, können wir uns langsam in immer höhere Brandung wagen und dort auch die **Ruder-Schläge** (insbesondere: Heckruder-Schläge) üben. Irgendwann beherrschen wir dann auch höhere Brandung und unsere Fahrt in der Brandung könnte dann so wie auf dem folgenden Video von **Marc Adroher** aussehen:

<http://www.youtube.com/watch?v=s4KQ0RGh0GE> (Costa Brava (Spanien))

oder vielleicht auch nur so wie auf dem Video von **Jasper Pons**:

<http://www.youtube.com/watch?v=Zq6gLujwBHg>

Was sollte beim Kentern in der Brandung beachtet werden?

Verletzungen bei einer Kenterung können wir dadurch vermeiden, dass wir möglichst nicht in Flachwasserbereichen der Brandung paddeln, die mit Hindernissen (→ Felsen, Bühnen, Bühnenreste) durchsetzt sind. Natürlich können wir uns auch bei einer Kenterung über Sand- bzw. Kiesuntergrund verletzen, aber das gehört zum „Restrisiko“ einer Brandungsfahrt und ist nicht 100%ig vermeidbar, auch wenn:

- wir einen Schutzhelm tragen;
- wir uns bei einer Kenterung durch einen Brecher möglichst flach aufs Kartendeck legen.

Als Alternative bietet sich wohl an, draußen weiter weg vom Ufer, dort wo es tief genug ist, die Brandung aufzusuchen. Doch dort bricht die Brandung meist mit solcher Wucht, dass wir solche Bereiche nur dann aufsuchen sollten, wenn wir über genügend großer Brandungserfahrung (inkl. Rollerfahrung) verfügen; denn wer in solcher Brandung umgeschmissen wird, muss sicher rollen können; da die Anwendung von Partner-Rettungsmethoden dort nur mit großem Risiko verbunden ist.

Außerdem sollten wir beim Starten & Anlanden in der Brandung darauf achten:

- dass der Strand-/Kiesbereich nicht so steil ist,

dass sich dort nur ein, zwei Brecher bilden. Solche Brecher können nämlich mit großer Wucht aufs Ufer schlagen (→ sog. „Dumper“), sodass Material- aber auch Körperschäden nicht ausgeschlossen werden können.

Schließlich empfiehlt es sich, dass ein erfahrener Mitpaddler einem beim Starten bzw. Anlanden durch die Brandung hilft (→ Hilfestellung). Auf diese Weise kann das Risiko vermindert werden, dass wir:

- beim Starten von einem Brecher wieder zurück an Land gespült, „gekerzt“ und gekentert werden bzw.
- beim Anlanden von einem Brecher quer getrieben, gekentert und dann den Strand hoch & runter gerollt werden.

... und wie lassen sich Kollisionen vermeiden?

Aber auch bei einer Kollision lässt sich weitgehend eine Verletzung vermeiden. Natürlich ist die beste „Kollisionsprophylaxe“:

- das Vermeiden einer Kollision (→ Abstand halten!).

Jedoch paddeln wir aber nicht immer so diszipliniert, dass 100%ig ein Zusammenstoß auszuschließen ist; denn das setzt voraus, dass wir nur dann:

- durch die Brandung hinaus starten bzw. hinein anlanden, wenn kein anderer direkt vor bzw. hinter uns ebenfalls hinaus bzw. hinein paddelt;
- auf einer Welle surfen, wenn kein anderer direkt vor bzw. hinter bzw. neben uns surft;
- nebeneinander parallel zur Brandung paddeln, wenn wir seitlich so versetzt fahren, dass es bei einem Seitwärtssurf des im Wellenluf paddelnden Dritten nicht die Gefahr besteht, dass er von dem Brecher auf uns „gespült“ wird.

Sollte dennoch eine Kollision nicht zu vermeiden sein, gilt es zu verhindern, dass das Seekajak eines heransurfenden Kanuten einen persönlich verletzen kann:

- Erreichen können wir das meist dadurch, dass wir „wegkentern“, d.h. dass wir möglichst kurz vor der Kollision zu jener Seite hin kentern, die der Seite abgewandt ist, woher der Zusammenstoß droht. Lediglich bei einem Seitwärtssurf in niedriger Brandung (ca. 50 cm) genügt es, wenn wir uns mit dem Paddel stützend über das seitwärts heransurfende Seekajak legen.
- Auf alle Fälle sollten wir vermeiden, das herannahende Seekajak mit den Händen abzuwehren; denn auf Grund der Bewegungsdynamik des eigenen Seekajaks und des Seekajaks des herannahenden Kanuten, wird es uns nahezu 100%ig nicht gelingen, das herannahende Seekajak mit den Händen aufzuhalten bzw. abzulenken.

In einem Video zeigt uns **Lian McNeil** einen „**Surf Kayak Crash**“:

<http://www.youtube.com/watch?v=WmXz6ODnTdo>

bei dem wir deutlich sehen, wie ein Kanuten vergeblich versucht, ein heran surfendes Seekajak eines anderen Kanuten mit den Händen aufzuhalten. Glück gehabt bei diesem „Crash“! Die beiden Kanuten sind wohl dabei gekentert, aber sonst ist nichts passiert: Weder bohrte sich bei der Kollision der Bug des den Zusammenstoß verursachenden Seekajaks in die „Flanke“ des anderen Seekajaks, noch in den Oberkörper seines Kanuten.

Text: Udo Beier

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

24.04.2014 **Europäischer Paddelpass (EPP-Küste): Hausaufgaben** (Ausbildung)

Im Rahmen des **Europäischen Paddelpasses** bietet der DKV Kurse im Bereich „Küste“ zum Erwerb von EPP 3 (Küste) und EPP 4 (Küste) an.

Der von mir angebotene **Kurs EPP 3 (Küste)** setzt die Teilnahme an den folgenden Veranstaltungen voraus:

- 2-tägiger Workshop, in dem theoretische Kenntnisse über das Paddeln entlang der Küste und praktische Kenntnisse über die Anwendung von Rettungsmethoden vermittelt werden;
- 2-tägige Brandungsübungen, während denen die praktischen Fertigkeiten zum Paddeln im brechenden Seegang geübt werden;
- 4-tägige Einweisungsfahrt ins ostfriesische oder nordfriesische Wattenmeer, während der geübt wird, sicher entlang der Küste zu paddeln.

Vorbedingungen für die Teilnahme an einer solchen Einweisungsfahrt ist die Erledigung jeweils einer schriftlichen „Hausaufgabe“, die dazu dienen soll, die geplante Tour durch das Wattenmeer vorzubereiten. Wen die Fragenkataloge der

- **Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness & Co.) (10.-13.07.14)**
- **Einweisungsfahrt Nordsee (Spiekeroog & Co.) (24.-27.07.14)**

interessiert, der kann sie von der DKV-Homepage downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Fragen.pdf

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

Der **Kurs EPP 4 (Küste)** baut auf den EPP III (Küste) auf. Er geht dieses Jahr über 9 Tage und führt ins ostfriesische Wattenmeer:

- **Fortgeschrittenenfahrt Nordsee (Rund ostfriesische Inseln) (10.-18.05.14)**

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer müssen zeigen, dass sie letztlich in der Lage sind, selbständig mehrere Tageetappen zu planen und sicher durchzuführen. Die vor Antritt des Kurses zu erledigende Hausaufgabe dient dabei in erster Linie dazu, die unterwegs anfallende Planungsarbeit vorzubereiten und zu erleichtern. Der Fragenkatalog kann ebenfalls downgeloadet werden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Rund-Ostfriesland-Fragen.pdf

Wer Näheres über die Bedingungen zum Erwerb von EPP 3 bzw. 4 (Küste) erfahren möchte, kann dies ebenfalls der DKV-Homepage entnehmen:

http://www.kanu.de/go/dkv/_ws/mediabase/downloads/freizeit/EPP/6_EPP-Voraussetzungen_Stufe_3.pdf > S.26 (Küste)

http://www.kanu.de/go/dkv/_ws/mediabase/downloads/freizeit/EPP/7_EPP-Voraussetzungen_Stufe_4.pdf > S.35 (Küste)

Text: Udo Beier

22.04.2014 Fotos aus Freyas Album (Brasiliens Nordost-Küste) (Geschichte)

Für diejenigen, denen es zu mühsam ist, sich durch **Freya Hoffmeisters Foto-Album** zu klicken, für die habe ich ein paar Fotos ausgewählt, die Freya:

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599286744764320461_0?banner=pwa&pid=5992867447643204610&oid=112133179186774955122 („Selfie“) (28.2.14)

bei:

- ihrer Tour entlang der 400 km langen Wattenmeerküste,
- der Querung der 270 km breiten Amazonasmündung
- und ihrer Tour entlang der 500 km langen „Fördeküste“ zwischen Belem und Sao Luis (Brasilien)
- auf den letzten Kilometern (Sao Luis – Humberto de Campos)

für uns aufgenommen hat:

Brasilianische Wattenmeerküste: (16.02.-1.03.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599285084659763441_8?banner=pwa&pid=5992850846597634418&oid=112133179186774955122 (Kajakbiwak) (14.2.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599285188908357707_4?banner=pwa&pid=5992851889083577074&oid=112133179186774955122 (Mangrovenbiwak – Hängematte mit Regenschutztp) (17.2.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599286185775224301_0?banner=pwa&pid=5992861857752243010&oid=112133179186774955122 (Küstenkanuwanderstillleben) (20.2.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599289428981017121_8?banner=pwa&pid=5992894289810171218&oid=112133179186774955122 („Super“-Markt) (28.2.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599295010614597561_8?banner=pwa&pid=5992950106145975618&oid=112133179186774955122 (Wattfußball mit Tidenwechsel) (28.2.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599295308101196384_2?banner=pwa&pid=5992953081011963842&oid=112133179186774955122 (Mini-Flutwelle) (28.2.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599296087344615673_8?banner=pwa&pid=5992960873446156738&oid=112133179186774955122 (Nachwuchs) (1.3.14)

Amazonasmündungsdelta: (2.-16.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599296590217406977_8?banner=pwa&pid=5992965902174069778&oid=112133179186774955122 (Flutwellen-Startposition) (4.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599297175240850182_6?banner=pwa&pid=5992971752408501826&oid=112133179186774955122 (trockengefallenes Farmerland) (4.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599297384925018133_0?banner=pwa&pid=5992973849250181330&oid=112133179186774955122 (geflutetes Farmerland) (5.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599298404935533600_2?banner=pwa&pid=5992984049355336002&oid=112133179186774955122 (Spielplatz) (6.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599298607548450008_2?banner=pwa&pid=5992986075484500082&oid=112133179186774955122 (In Gottes Hand) (7.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599298744709391413_0?banner=pwa&pid=5992987447093914130&oid=112133179186774955122 (Atlantik-Dschungel) (8.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599298744709391413_0?banner=pwa&pid=5992987447093914130&oid=112133179186774955122 (Brasilianische Wohngemeinschaft: Kleinfamilie & Single in einer Hütte) (8.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599299541450674902_6?banner=pwa&pid=5992995414506749026&oid=112133179186774955122 (Äquatorquerung) (9.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599299767430013889_8?banner=pwa&pid=5992997674300138898&oid=112133179186774955122 (schwimmende Dorfgemeinschaft) (10.3.14)

https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/599299930049660280_2?banner=pwa&pid=5992999300496602802&oid=112133179186774955122 (Kleinfamilie) (13.3.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5993006260339401906?banner=pwa&pid=5993006260339401906&oid=112133179186774955122> (Schlepper) (17.03.14)

„Fördellandschaft“ zwischen Belem und Sao Luis: (25.03-14.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002909934605973714?banner=pwa&pid=6002909934605973714&oid=112133179186774955122> (Strandidylle) (14.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002908459136199746?banner=pwa&pid=6002908459136199746&oid=112133179186774955122> (Nachbarn ...) (6.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002908330621298786?banner=pwa&pid=6002908330621298786&oid=112133179186774955122> (... und der dazugehörige Garten) (6.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002905161805786066?banner=pwa&pid=6002905161805786066&oid=112133179186774955122> (endlich Schatten!) (28.03.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/600290760759898802?banner=pwa&pid=600290760759898802&oid=112133179186774955122> (Völkerverständigung / Carutapera) (5.04.14) XX

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002904161110667602?banner=pwa&pid=6002904161110667602&oid=112133179186774955122> (Flutprophylaxe) (25.3.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002906732854884978?banner=pwa&pid=6002906732854884978&oid=112133179186774955122> (Biwakieren auf brasilianisch) (1.04.14) XX

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002904532885959682?banner=pwa&pid=6002904532885959682&oid=112133179186774955122> („Schulbus“) (26.03.14)

Etappenende: (22.-27.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6009116882071297106?banner=pwa&pid=6009116882071297106&oid=112133179186774955122> (Gegensätze / am Wattkanal von Itapera)) (22.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6009117133646994946?banner=pwa&pid=6009117133646994946&oid=112133179186774955122> (Brandungszone: weiter ging's nicht!) (25.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6009116721060493633/6009117347907387266?banner=pwa&pid=6009117347907387266&oid=112133179186774955122> (Endstation Humberto de Campos) (27.04.14)

.... und was nun?

Seit 3 Tagen ist Freya schon wieder unterwegs in Richtung **Fortaleza**. Wer mal bei **Google-Earth** die Koordinaten ihres zweiten Übernachtungsplatzes eingibt: **-02.5488 -43.7904** und den Maßstab verändert, wird erkennen können, was für eine navigatorische und paddlerische Leistung Freya erbringt, um bei einem Tidenhub von 4-6 Meter und 5 Bft. Gegenwind just zum richtigen Zeitpunkt durch den richtigen „Wattkanal“ zu paddeln, ohne dabei mitten im Mangrovenschunzel trocken zu fallen bzw. in eine Sackgasse zu geraten.

Übrigens, solche „**Wattkanalpassagen**“ tief ins Festland hinein zieht Freya den „**Brandungspassagen**“ außen vor der Ostküste Südamerikas vor, da wohl die Brandungsverhältnisse entlang der atlantischen Wattenmeerküste unberechenbarer sind als drüben im Westen von Südamerika an der pazifischen Felsenküste.

Text: Udo Beier

Link: www.freyahoffmeister.com

18.04.2014 **Atlantik geschafft! Was nun Aleksander Doba?** (Geschichte)

Er hat es geschafft! Der Pole **Aleksander Doba** (67) ist am 17.04.14, um 23.20 Uhr, mit seinem Kajüt-Seekajak (700x90 cm; ca. 650 kg) in Port Canaveral (Florida/USA) angelandet. Gestartet war er zu dieser - seiner zweiten - Atlantikquerung von Lissabon (Portugal) aus, und zwar im Herbst vergangenen Jahres, am 5.10.13:



(s. auch: <https://plus.google.com/115946681830282374712/posts> v. 18.04.14)

Madeira ließ er rechts liegen und die Kanarischen Inseln links. Mit Hilfe der „Naturgewalten“ auf der einen Seite, nämlich dem Nordost-Passatwind sowie dem Kanariengstrom, Nord-Äquatorialstrom und Antillen-Strom, und durch zähe „Handarbeit“ auf der anderen Seite, d.h. mit Hilfe eines Paddels, versuchte er sich Haiti (Große Antillen) anzunähern, um sich dann östlich entlang der Bahama-Inseln hochzuarbeiten bzw. hochtreiben zu lassen, und zwar bis New Smyrna (80 nördlich von Cap Canaveral) (Ostküste von Florida).

„Weltrekord“

Bis zum 10.01.14 ging auch sein Plan auf. Florida hatte er sich schon bis auf ca. 1.400 km genähert. Dann setzten für längere Zeit südliche bis westliche Winde ein, die ihn vom Kurs abbrachten und schließlich Richtung der Bermudas trieben, wo er am 24.02.14 nach 133 Tagen das erste Mal wieder Land betrat. Insgesamt hatte er dabei 8.334 km zurückgelegt. Weltrekord! Nur „Schiffsbrüchige“ waren länger unterwegs auf dem Ozean!

Aber A.Doba genügte nicht dieser „Weltrekord“! Er hatte es sich in den Kopf gesetzt, von Kontinent zu Kontinent, vom Festland Europas an das Festland Nordamerikas zu paddeln. Deshalb lies er sich von den Bermudas aus mit einem größerem Segelschiff, der „*Spirit of Bermuda*“, zurück an die Position bringen, wo ihn die „Naturgewalten“ nicht mehr weiter Richtung Westen treiben lassen wollten. Am 25.03.14 wurde er samt seines Kajüt-Seekajaks genau an der Position, wo er schon einmal am 10.01.14 vorbeigetrieben war, zu Wasser gelassen in der Hoffnung, nun ganz gezielt die verbleibenden ca. 1.400 km (Luftlinie) bis Florida zurücklegen zu können.

„Endspurt“

Seine Rechnung ging jedoch nicht sofort auf. Ein aus dem Südwesten blasender Wind trieb ihn für 1 Tag erneut zurück Richtung Bermudas. Dann aber dreht der Wind auf Ost und später Nordost, und zwar bis auf 3 Tage für die ganze restliche Zeit der Querung. Die Bahamas

ließ er links liegen. Und die ca. 180 km weite Querung über die Florida-Straße, also dort wo der Golfstrom mit bis zu 6 km/h Richtung Nord strömt, konnte er dank eines frischen Nordost-Windes mit akzeptabler Abdrift in „Rekordzeit“ innerhalb von nur 25 Stunden hinter sich bringen und so kurz vor Mitternacht, am 17.04.14, in Port Canaveral anlanden. Glück gehabt; denn nur 24 Stunden später sollte lt. Windprognose der Wind wieder für mehrere Tage aus westlicher Richtung wehen!

A.Doba war brutto 157 Tage mit seinem Kajüt-Seekajak auf dem Atlantik unterwegs, netto – also ohne seinen 45-tägigen Abstecher zu den Bermudas – hätte er rein rechnerisch für die Querung Lissabon – Port Canaveral nur 112 Tage benötigt. Dabei hat er knapp 12.000 km zurückgelegt, wobei ca. 8.400 km für die reine Querung ohne den Notstopp auf den Bermudas anzurechnen wären. Aus der Sicht des Kanusports ist das eine schier „unmenschliche“ Leistung, die wir „Daheimgebliebenen“ uns gar nicht vorstellen können.

Warum?

Warum musste sich A.Doba das antun? „Ruhm & Ehre“ können eigentlich nicht die Triebfeder seines Handelns gewesen sein. Hat er doch schon einmal 2010-11 den Atlantik gequert, nämlich vom Senegal (Westafrika) nach Brasilien (Südamerika)!

Bemerkenswert dabei ist es, dass auch **Hannes Lindemann** zweimal den Atlantik überquert hat, und zwar einmal mit einem Einbaum und danach mit einem Faltboot. Okay, H.Lindemann ist überwiegend gesegelt! Außerdem hat er es „nur“ von Insel zu Insel, d.h. von Las Palmas (Kanarischen Inseln) bis nach St. Martin (Kleine Antillen) geschafft, dafür aber nicht in einem unsinkbaren, mit Kajüte ausgestatteten Seekajak, welches eher einem geschlossenen Rettungsboot ähnelt, das auch mit einem Paddel etwas voranbewegt werden kann. Ist es doch ein Unterschied, ob einer wie H.Lindemann bei seiner Querung mit dem Faltboot zweimal kenterte, fast seine ganze Ausrüstung & Verpflegung verlor und dabei bis zu 9 Stunden neben seinem Faltboot hing, bis es ihm gelang, wieder zurück in seine Sitzluke zu klettern, oder ob einer wie A.Doba sich in eine wasserdichte „Kiste“ zurückziehen kann und dort abwartet, bis die bei Sturm unvermeidliche „Achterbahnfahrt inkl. Schleudergang“ wieder vorbei ist:

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/050406_a.html

Was nun?

Nun, solche Kajüt-Seekajaks haben sich wohl als die „Lebensversicherung“ für Ozeanquerer erwiesen. **Pete Bray** schaffte mit so einem Boot (822x80 cm), 2001 den Nordatlantik von West nach Ost, von Neufundland (Kanada) nach Irland (Europa) zu queren (ca. 3.300 km in 76 Tagen):

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070305.html

Die beiden Australier **James Castrission** und **Justin Jones** querten 2007-08 mit einem Zweier-Kajüt-Seekajak von Australien hinüber nach Neuseeland (ca. 2.100 km in 61 Tagen):

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/080113.html

Dem Ungar **Gabor Rakoncza** gelang es 2011-12, in einem 7-Meter-Kajüt-Kanadier den Atlantik von Lagos (Portugal) bis nach Antigua (Kleine Antillen) zu überqueren (95 Tage mit Zwischenstopp auf einer Kanarischen Insel).

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/120327.html

Und **Aleksander Doba** griff ja schon bei seiner Südatlantikquerung 2010-11 von Ost nach West auf ein Kajüt-Seekajak (700x100 cm) zurück (5.384 km gepaddelte Strecke in 100 Tagen):

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110329.html

Demgegenüber versuchte **Andrew McAuley** 2007 noch auf konventionelle Weise, d.h. mit einem serienmäßigen Einer-Seekajak (inkl. weniger Umbauten), zumindest die ca. 1.600 km weite Passage zwischen Tasmanien (Australien) und Neuseeland (Südinself) zu queren. 30 Tage nach seinem Start, nur knapp 75 km vor dem Ziel, versank er jedoch nach einer Kenterrung erschöpft in den Fluten:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070213.html

Am Bootsmaterial brauchen also solche Querungen nicht mehr zu scheitern ... letztlich sehen wir das bei den Ruderinnen und Ruderern; denn die haben mit ihren Kajüt-Ruderbooten fast alles schon gequert, sodass bei ihnen immer häufiger nicht so sehr die Frage nach dem „Wohin?“ im Vordergrund steht, sondern eher die Frage nach dem „Wie schnell?“

Natürlich stellen Kajüt-Seekajaks ein „Nieschenprodukt“ dar. Sie werden nicht die Zukunft des Küstenkanuwanderns prägen; denn das werden wir auch weiterhin mit ganz normalen Seekajaks und Faltbooten ausüben, selbst wenn wir bestrebt wären, ganze Kontinente zu umpaddeln. Zumindest zeigt uns **Freya Hoffmeister** seit Jahren, dass wir dafür kein Kajüt-Seekajak benötigen.

Text: Udo Beier

Link:

C.Mihell: **The Olek Doba Kayak Mission Nears Completion**

www.canoekayak.com/travel/olek-doba-kayak-mission-nears-completion/ (18.04.14)

15.04.2014 **Freya Hoffmeister: Immer weiter in südöstliche Richtung**

(635.-655. Fahrtentag) (Belem – Sao Luis) (Geschichte)

Auch „gute“ Nachrichten können mal „Gute Nachrichten“ sein! Oder?

Nun, bei **Freya Hoffmeister** passiert im Moment nicht viel, außer dass sie quasi „fahrplanmäßig“ voran paddelt und sich allmählich ihrem nächsten großen Etappenziel „Fortaleza“ (liegt im Osten von Brasilien) nähert:

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

Aber warum sollte das kein Grund sein, über sie zu berichten? Sind denn immer nur „schlechte“ Nachrichten „Gute Nachrichten“?

Nach ihrer 15-tägigen Querung der Amazonasmündung (2.-16.03.14) benötigte sie noch 2 Tage bis Belem, wo sie erst einmal für 5 Tage pausierte. Anschließend nahm sie die 23-tägige Etappe Belem – Sao Luis in Angriff.

Am interessantesten scheinen davon wohl die 20 Tage zwischen dem 25.03. und 13.04.14 gewesen zu sein, zumindest aus der „**Vogelperspektive**“! Denn zu dieser Zeit paddelte Freya einem Küstenstreifen entlang, der nicht hätte zerfurchter sein können. Es handelte sich dabei um eine Art „Fördelandschaft“, bei der eine „Förde“ sofort der nächsten folgt, und zwar insgesamt 40 „Förden“ auf einer Strecke von ca. 500 km, für die Freya aber ca. 650 km paddeln musste, um diese Region hinter sich zu lassen.

Eine solche „Förde“ ist mindestens 15 km lang sowie mindestens 5 km breit und unterscheidet sich von einem richtigen Fjord dadurch:

- dass sie vollkommen flach und völlig mit Bäumen und Strauchwerk zugewuchert ist ... bis auf ihre Seeseite, an der es vielfach Strände gibt;
- dass sie während der Niedrigwasserphase meist zu über 50% trockenfällt;
- dass vielfach die einzelnen Förden untereinander mit natürlichen Kanälen verbunden sind.

Leider sah wohl Freya aus ihrer „**Kanutenperspektive**“ nur das Ufer mit seinen Grün-, Watt- bzw. Sandflächen, nicht aber den traumhaft zerfurchten Landschaftscharakter. Mich erinnert das etwas an die mit Inseln übersäte Landschaft der Kornaten (Kroatien), die ebenfalls aus der Vogelperspektive atemberaubender aussieht, als wenn wir 80 cm über Meereshöhe dort entlang paddeln. – Wer nicht versteht, was ich damit meine, der möge mal über **Google Earth** den Ort „Belem“ (Brasilien) eingeben und dann den Küstenstreifen östlich von Belem bis Sao Luis „abfliegen“ oder die folgenden Links anklicken und den Maßstab verändern:

<https://maps.google.com/?q=-00.9959,-46.3967> (Biwakplatz: Kartenansicht 2./3.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002907488229216162?banner=pwa&pid=6002907488229216162&oid=112133179186774955122> (Biwakplatz: Fotoansicht 2./3.04.14)

<https://maps.google.com/?q=-01.1461,-45.8246> (Biwakplatz: Kartenansicht 5./6.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002907829982958770?banner=pwa&pid=6002907829982958770&oid=112133179186774955122> (Biwakplatz: Fotoansicht 5./6.04.14)

Bevor Freya zu dieser einmaligen Atlantikküstenpassage aufbrach, ließ sie jedoch einzelne Ausrüstungsgegenstände in Belem zurück, wie z.B. ihre Hängematte und ihren Anker, da sie bei ihren Recherchen erfuhr, dass es ab Belem wieder akzeptablere Zeltmöglichkeiten geben wird.

Zurückzuführen ist das auf den in dieser Region stetig wehenden **Südost-Passatwind**, der wiederum den in Nordwest-Richtung strömenden **Süd-Äquatorialstrom** erzeugt. Beides trägt dazu bei, dass all die Sedimente, die den über 5.000 km langen Amazonas hinunter treiben und in den Atlantik gespült werden, sofort Richtung Nordwest abtreiben und auf hun-

dernten von Kilometern die Küste nordöstlich der Amazonasmündung verschlickten lassen. Demgegenüber wird die Küste südöstlich der Amazonasmündung von Strömung und Wind regelrecht von allen Schwebstoffen „befreit“, sodass sich seeseitig sogar Sandflächen bilden können, die umso größer werden, je weiter sie entfernt vom Amazonas liegen.

Leider konnte Freya erst nachträglich über ihre „Förde-Eindrücke“ berichten, weil wohl ihr Laptop ob der klimatischen Verhältnisse immer wieder „streikte“ bzw. ihr der nötige Internetanschluss fehlte. So blieb ihr während dieser Küstenpassage nichts anderes übrig, als über ihr Satellitentelefon mit der „Außenwelt“ zu kommunizieren und die Fans ihres Blogs täglich mit einem 2-Zeiler zufrieden zu stellen, in dem sie ihren Standort, ihre Paddelstrecke (Zeit und km) und ein, zwei Eindrücke stichwortartig zum Besten gab. Immerhin hat sie während ihrer 20-tägigen „Förde“-Tour täglich zwischen 11,0 und 48,5 km und durchschnittlich 37 km zurückgelegt, und zwar bei Gegen- bis Seitenwind (bis 5 Bft.) sowie ein- und auslaufendem Gezeitenstrom (bis 4-6 m Tidenhub). Gepaddelt ist sie überwiegend innerhalb der Förde, und zwar die 4-6 Stunden während der Hochwasserphase. Sie nahm es dabei in Kauf, nur mit Mühe und Hilfe einheimischer Fischersleute die Übergänge, d.h. die Kanäle von einer Förde zur nächsten zu finden und ab & an mal trocken zu fallen, statt draußen gegen Wind, Strom und Brandung anzukämpfen:

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002908580493372802?banner=pwa&pid=6002908580493372802&oid=112133179186774955122> (Wattlandschaft)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002904552778491794?banner=pwa&pid=6002904552778491794&oid=112133179186774955122> (Mangroven-Küste)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002904698983910946?banner=pwa&pid=6002904698983910946&oid=112133179186774955122> (Brandungszone)

Übernachtet hat sie vielfach in der Nähe von Fischersiedlungen, deren recht offene Holzhütten grundsätzlich auf Stelzen stehen, um bei Springtide bzw. Sturmflut nicht geflutet zu werden. Manchmal durfte sie sogar ihr Zelt in solchen Stelzenhütten aufbauen:

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002906732854884978?banner=pwa&pid=6002906732854884978&oid=112133179186774955122> (Biwakieren auf brasilianisch II)

Am 15.04.14 erreichte Freya schließlich Sao Luis ... und wieder schaffte sie es, dass Einheimische ihr eine klimatisierte und mückenfreie Unterkunft inkl. Dusche anboten. Die hatte sie nach dieser 23-tägigen Etappe auch bitter nötig, zumal ihr nun der „Endspurt“ ihrer 3. Etappe bevorstand: das ca. 700 km entfernt liegende Fortaleza. D.h. mindestens bis Mitte Mai wird sie wohl noch paddeln „müssen“, um danach ihren wohlverdienten Heimaturlaub antreten zu können! Aber vielleicht paddelt sie auch noch weiter bis in den Juni hinein; denn danach beginnt in diesem Küstenabschnitt die windige Zeit, die bis in den September hinein wesentlich die Gewässerschwierigkeiten prägen sollen.

Text: Udo Beier

12.04.2014 **+90°-Kurven** (Ausbildung)

Ja, das können wir alles erleben. Bei einem 5er Rückenwind surfe ich mit einer Gruppe von List (Sylt) zur Schleuse von Höyer (DK). Ich kentere, weil ich noch nicht das Segeln mit einem Segelschirm beherrsche, steige nicht aus, sondern treibe an der Wasseroberfläche, weil ich den Schirm nicht loslassen und somit verlieren möchte ... und meine Mitpaddler, die vor mir surfen, „eiern“ mit zaghafte Konter- & Bogenschlägen herum und sind praktisch nicht in der Lage, sofort umzukehren und mir zu helfen. Dabei dürfte es doch nicht zu schwer sein, mit Einsatz z.B. der „Tiefen Stütze“ eine 180°-Kurve einzuleiten. Zumindest in dem Video von **Leon Somme** sieht das – sofern das vorher geübt wird – doch gar nicht so schwer aus:

www.youtube.com/watch?v=sBVh6LquFYU (“Tiefer Stüttschlag”)

bzw.

www.rapidmedia.com/kayaking/categories/skills/item/2584-practice-the-dump.html?utm_source=newsletter_204&utm_medium=email&utm_campaign=mar-7&utm_campaign=website&utm_source=sendgrid.com&utm_medium=email

Etwas weniger anspruchsvoll, dafür aber auch weniger effizient ist das Kurven unter Einsatz der „Flachen Stütze“, so wie es **Shawna Franklin & Leon Somme** in ihrem Video demonstrieren:

www.youtube.com/watch?v=kEO9JPwPKTQ (“Flacher Stüttschlag”)

In einem anderen Video zeigen die beiden, wie wir auch mit Hilfe des „**Heck-Ruders**“ unser Seekajak zum Kurven zwingen können:

www.youtube.com/watch?v=fKhENDvpmA&list=PLkyNjePmaOhgg4TMS3tEmz2f1-2PRDepZ („Heck-Ruder“)

In einem Video von **Ken Whiting** wird ebenfalls anschaulich das „**Heck-Ruder**“ erläutert:

www.youtube.com/watch?v=t_yrg-xkRXM („Heck-Ruder“)

und in einem anderen Video erläutert er den Einsatz des „**Bug-Ruders**“:

www.youtube.com/watch?v=iGmQjKKuh10 („Bug-Ruder“)

Die Erläuterungen erfolgen wohl auf Englisch. Wer's nicht versteht, möge einfach den Ton ausschalten; denn was demonstriert wird, ist so anschaulich dargestellt, dass wir das auch „ohne Worte“ nachvollziehen können.

Zusammenstellung: Udo Beier

09.04.2014 **Startvarianten mit Seekajak** (Ausbildung)

Um in's Seekajak zu steigen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Z.B.:

(1) Wir steigen von Land (Böschung, Steg, Hafenmauer) aus ins schon schwimmende Seekajak.

Je steiler die Böschung, je höher der Steg bzw. die Hafenmauer ist, desto geschickter muss ein Kanute sein. Diejenigen, die nur mit dem Paddel, ausgelegt am hinteren Süllrand, einsteigen können, werden dann wohl Probleme bekommen. Da eine solche Einstiegsmethode sehr stark das Paddel belastet, sodass ein Bruch des Paddelschafts – insbesondere bei geteiltem Paddel - nicht auszuschließen ist, empfiehlt es sich zu erlernen, wie wir auch ohne Paddelausleger ein- (und natürlich auch aus-)steigen können.

(2) Wir steigen an Land (Böschung, Steg, Strand) in das noch an Land liegende Seekajak und rutschen dann ins Wasser bzw. robben uns ins Wasser vor.

Diese Art „**Robbenstart**“ wird in dem Video von **Mitch Mitchell** demonstriert:

www.youtube.com/watch?v=4bqFjEK3mnE („Robbenstart“)

(3) Wir schieben das Seekajak ins knietiefe Wasser, bugsieren es zwischen unsere Beine und steigen in die Sitzluke.

Bei genügend großer Sitzluke (je nach Beinlänge so ab ca. 80 cm innere Sitzlukenlänge) können wir uns auch direkt in die Sitzluke setzen und dann die Beine nachziehen, während wir mit dem Paddel versuchen, unser Gleichgewicht zu halten. Bei kleiner Sitzluke setzen wir uns auf den hinteren Süllrand, wo das Paddel als Ausleger platziert ist, und versuchen zuerst die Beine und dann das Gesäß so in die Sitzluke zu bugsieren, dass wir weder auf unserem Spritzdeckenteller noch auf unserer Rückenlehne sitzen werden.

(4) Wir schieben das Seekajak ins Wasser, springen danach hinter her ins Wasser und steigen dann – nachdem wir mehr oder wenig lang mit dem Seekajak hinausgeschwommen sind -vom Wasser aus ins Boot.

Der Wiedereinstieg erfolgt z.B. über Reentry & Roll, Paddle-Float-Wiedereinstieg, „Cowboy-Wiedereinstieg“. Wie so ein „**Cowboy-Wiedereinstieg**“ selbst bei Seegangsbedingungen gelingt, können wir im folgenden Video eindrucksvoll beobachten:

www.youtube.com/watch?v=eCC-oX-OsWg („Cowboy-Wiedereinstieg“)

Ein weitere Startvariante, den sog. „**Blitzstart**“ („**Speed Launch**“/„**Cowboy-Start**“), wird in dem folgenden Video von **Leon Sommé & Shawan Franklin** demonstriert:

www.youtube.com/watch?v=Y6Lo8jOSJ0c („Cowboy-Start“)

Wie dort im Video auf das Seekajak „gehechtet“ wird, ist nicht weniger eindrucksvoll. Diese Art „Cowboy-Start“ setzt natürlich die Beherrschung des „Cowboy-Wiedereinstiegs“ voraus und dieser funktioniert nicht so spielerisch leicht, wie im Video demonstriert wird, sondern erfordert:

- nicht nur eine sehr große Portion „Gleichgewichtsgefühl“,

- sondern auch eine entsprechend große Sitzluke (je nach Beinlänge so zwischen 80-90 cm Länge (Innenmaß)), in die wir Platz nehmen können, bevor wir dann unsere Beine nachziehen!!!

Ich frage mich nur, wo wir diesen „Cowboy-Start“ anwenden können. Bislang bin ich stets auch ohne „Cowboy-Start“ in mein Seekajak gekommen, und zwar ungünstigstenfalls höchstens mit nassen Füßen. Unter Umständen hilft uns der „Cowboy-Start“, wenn an das Ufer bzw. den Strand ein einziger kräftiger Brecher („Dumper“) anrollt, den es gilt, mit dieser Art „Blitzstart“ schnell zu überwinden?! Wahrscheinlich wurde dieser Art „Blitzstart“ von den „Sit-on-Top“-Kanuten kopiert. Aber auch bei diesen SoT-Kanuten scheint eine solche Startmethode nicht immer zu gelingen, wie uns das Video von **Jasper Pons** demonstriert:

www.youtube.com/watch?v=Zq6gLujwBHg (SoT-Startversuche)

(5) Wir setzen uns am Spülsaum in unser Seekajak und lassen uns von Dritten ins Wasser schieben.

Diese Startvariante bietet sich insbesondere bei steileren Böschungen, unwegsamem Gelände bzw. bei Brandungsbedingungen an:

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5605043464275056433/5605043470420961138?banner=pwa&pid=5605043470420961138&oid=112133179186774955122> (4 Fotos von Freya Hoffmeister) („Robbenstart“ mit „Starthilfe“)

Wenn der „Starthilfe“ leistende Dritte jedoch zur Paddelgruppe gehört, bleibt er schließlich als einziger zurück, der dann sehen muss, wie er solo mit seinem Seekajak ohne „Starthilfe“ durch die Brandung hinaus aufs Wasser kommt (z.B. per „Robbenstart“). Es ist daher bei solchen Startbedingungen dafür zu sorgen, dass nur erfahrene Mitpaddler „Starthilfe“ leisten und dass derjenige, der als letzter startet, sich vorher möglichst schont, damit er zum Schluss noch die Kraft hat, allein per „Robbenstart“ starten zu können.

Übrigens, diese „Starttaktik“ entspricht der „Brandungsfahrtenregel“:

„Last out, first in“

die besagt, dass bei Brandungsbedingungen der Erfahrenste als letzter startet (damit er den weniger erfahrenen Mitpaddlern „Starthilfe“ geben kann) und später am Ende einer Etappe als erster anlandet (damit er den anderen beim Anlanden helfen kann, um zu vermeiden, dass sie noch ganz zum Schluss in der Brandung quer schlagen, kentern und dann samt Seekajak von der Brandung den Strand hoch & runter gekullert werden).

Text: Udo Beier

08.04.2014 Muss Aleksander Doba Florida links liegen lassen? (Geschichte)

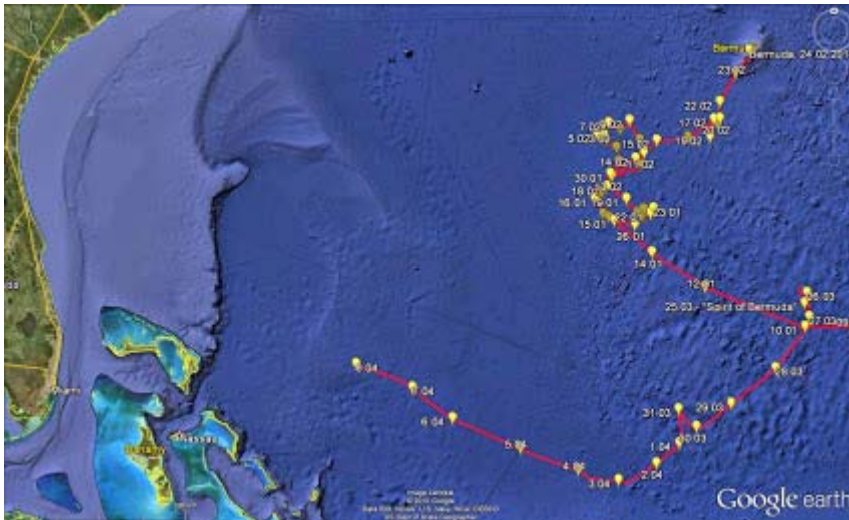
Aleksander Doba lebt ... und versucht folglich immer noch mit seinem Kajüt-Seekajak (700x95 cm; 650 kg) von Lissabon (Portugal) aus kommend, mit einem Notstopp auf den Bermudas (USA), Florida zu erreichen!

Er ist schon ein „Pechvogel“; denn seit dem 5.10.13 ist er unterwegs auf dem Atlantik und versucht mit Hilfe von Paddel, Wind & Strömung Florida zu erreichen. Dabei ist er –zig Male vom Wind rückwärts bzw. im Kreis herum getrieben und zwischenzeitlich zu den Bermudas (24.2.13) abgetrieben worden. Nach einem 1-monatigen Zwangsaufenthalt auf den Bermudas, um:

- sein beschädigtes Steuer zu reparieren,
- bessere Windverhältnisse abzuwarten
- und einen Segler zu finden, der ihn zurück zu jenen Punkt bringt, wo er schon einmal am 10.01.14 entlang trieb,

wurde er am 25.03.14 wieder zu Wasser gelassen. Bei dieser Aktion ging leider sein Überrollbügel zu Bruch, sodass A.Doba ihn abmontieren musste.

Den ersten Tag trieb er jedoch erneut wieder Richtung Osten. Aber dann hatte er ein „Traumwetter“ und konnte sich 7 Tage lang dank günstiger Windverhältnisse auf einem südwestlichen Kurs Florida nähern. Seit dem 3.04.14 kommt der Wind jedoch wieder aus südlicher Richtung, was ihn trotz Paddelei in nordwestliche Richtung treiben lässt, quasi parallel an den Bahamas entlang ... und vorbei!? Zumindest vermindert sich der Abstand zu Florida kaum noch:



<https://plus.google.com/115946681830282374712/posts> (s. Kartenskizze vom 8.04.14)

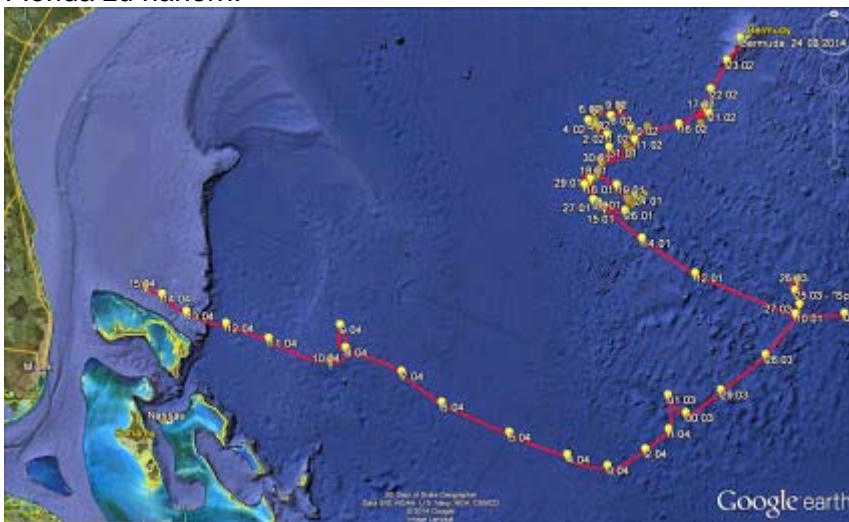
Wenn seine Pechsträhne weiter so bleibt, wird Aleksander Doba womöglich nördlich der Bahamas in westliche Winde geraten, die ihn dann – unterstützt durch eine Nordostströmung des Golfstroms – wieder Richtung Bermudas treiben lassen könnten.

Aber wie es scheint, wird lt. aktuellen Windprognosen Aleksander Doba ab dem 9.04. doch wieder mit östlichen Winden rechnen dürfen, die bis zum mindestens bis zum 18.04. anhalten sollen:

www.windfinder.com/weather-maps/superforecast/#5/28.459/-74.707

Er hat folglich wieder alle Chancen, die ca. 340 km entfernt liegenden Bahamas zu erreichen. Dann fehlen ihm nur noch ca. 300 km, die ihn von Florida trennen, wobei auf den letzten 100 km die Florida-Straße zu überqueren ist, auf der es mit bis zu 6,5 km/h Richtung Nord strömen kann (Floridastrom). Es bleibt also spannend, aber es ist nicht mehr aussichtslos; denn wenn er die Bahamas erreicht hat, ist es nur eine Frage der Zeit, wann er auch Florida, zumindest aber die Ostküste der USA erreichen wird.

Nachtrag v. 16.4.14: Dank es seit Tagen stetig aus östlicher Richtung wehenden Windes gelang es A.Doba, nördlich an den Bahamas entlang zu paddeln und sich bis auf ca. 330 km Florida zu nähern:



Stand: 15.04.14

Text: Udo Beier

07.04.2014 **Whitsunday Islands (nordöstliches Australien)** (Revier/Ausland)

Im KANU-SPORT berichtet **Klaus Kamilli** in dem Beitrag:

„Im Kajak durch die australische Südsee (Whitsunday Islands)“

über eine (mehr oder weniger geführte?) 14-tägige Tour mit gemieteten Seekajaks durch die Welt der Whitsunday Islands (insgesamt gehören 74 Inseln dazu). An die 15 Inseln bilden ein

für Kanuten ideales Island-Hopping-Revier im Wellenschutz des Great Barrier Reef, das jedoch nicht so ohne ist; denn Wind, Gezeitenströmung & Regen können einen schnell die eigenen Grenzen aufzeigen. Wem das nichts ausmacht, meint am Rande des Paradieses zu paddeln.

Gestartet wurde mit 9 Leuten von Shute Harbour aus. Wer den Bericht liest, sollte nebenbei auf Google Earth den Streckenverlauf verfolgen; denn die abgedruckte Kartenübersicht (inkl. Ostgrönland!?) ist praktisch ohne Informationswert. Dafür enthält der Bericht Kurz-Infos im Umfang einer ganzen Seite. Dort erfahren wir:

- dass, wer den „mitteleuropäischen Sommer“ liebt, während des australischen Winters dort paddeln sollte,
- dass es auf fast jeder Insel eine Zeltmöglichkeit gibt,
- dass Verpflegung & Trinkwasser unterwegs nicht beschafft werden kann,
- dass es aber möglich ist, u.a. Trinkwasser (25 Liter/Person/Woche) an einem fest vereinbarten Ort deponieren zu lassen,
- dass Sonnenschutz (Bekleidung, Hut, Sonnenbrille, 50er-Creme) unverzichtbar ist,
- dass Fauna & Flora voller Überraschungen sind.

Leider erfahren wir nichts über jene, die kommerzielle Touren bzw. seetüchtige Seekajaks (inkl. Ausrüstung) zum Mieten anbieten. Will etwa KANU-SPORT nur die „Werbung“ für ein Revier, nicht aber über kommerzielle Veranstalter zulassen? Wer zu diesem Thema googlet, findet z.B. die unten aufgeführten Anbieter.

Übrigens, **Freya Hoffmeister** hat anlässlich ihrer Australienumrundung diese ganze, 74 Inseln umfassende, sich auf insgesamt 155 km erstreckende Region in 2 Tagen hinter sich gelassen (23.-24.3.09).

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 4/14, S.26-33 – www.kanu.de

Kommerzielle Veranstalter:

www.saltydog.com.au/

www.jervisbaykayaks.com/whitsundayseakayaking

www.eastcoastkayaking.com/whitsundays.htm

06.04.2014 **Halbrund Isle of Mull** (West-Schottland) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Hans-Jürgen Staudé** in dem Beitrag:

„**Hebriden. Skizzen halbrund um Mull**“

über eine Faltboot Tour – etwas großzügig - herum um die Südhälfte der Isle of Mull (ca. 220 km). Gestartet wird in Killiechronan. Dann geht es vorbei an Ulva, den Treshnish Isles, Staffa (die Felsinsel, die berühmt ist für ihre Basaltsäulen), Iona (schon 563 von Mönchen besiedelt), Garvellachs, Gulf of Corryvreckan (bekannt durch den Tiderace zwischen Scarba und Jura), Eileach, „Atlantic Bridge“ hinüber zur Insel Seal, Cuan Sound, Lismore und zurück nach Mull (Craignure). Die ca. 25 km retour zum Startort wurden wohl über Land zurückgelegt.

Dem Text können wir entnehmen, dass der Autor nicht nur was vom Küstenkanuwandern versteht, sondern auch von Biologie, Geologie und Geschichte. Dank einer übersichtlichen Kartenskizze können wir sogar beim Lesen sofort verfolgen, wo gerade entlang gepaddelt wird.

Navigiert wurde nach Seekarten („Admiral Charts“ # 2171+2386) und topografischen Karten (1:50.000) („OS Landranger Maps #48, 49+55) sowie mit Hilfe eines Stromatlas („Admiralty Tidal Stream Atlas“ NP 218).

Text: U.Beier

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 138/14, S.40-44 – www.salzwasserunion.de

05.04.2014 **Seekajak-Anfängerkurs in Schottland** (Revier/Ausland)

Im KANU-SPORT berichtet **Joachim Meyerricks** in dem Beitrag:

„**Traumurlaub in Schottland (Küste: Großbritannien)**“

von einem Seekajakkurs am Loch Torridon, einer ca. 25 km langen Meeresbucht östlich gegenüber der Isle of Skye im Nordwesten Schottlands (auf der Kartenskizze wird jedoch fälschlicherweise das Loch in den Nordosten verlegt!).

Angereist wurde per Flieger (→ Glasgow), Bahn (→ Inverness) und Kleinbusservice (→ Loch Torridon) zur festen Unterkunft mit Vollpension.

In dem Beitrag wird darüber berichtet, wie schön Seakayaking sein kann. Leider finden wir kaum Hinweise darüber, welche Kenntnisse & Fertigkeiten der Kurs vermittelte. Da auch der kommerzielle Veranstalter nicht genannt wird, möchte ich im Folgenden ein paar Veranstalter nennen, die in dieser Region tätig sind:

Wilderness Scotland:

www.wildernessscotland.com/adventures_itinerary.php?tripID=130

Active Outdoors Pursuits:

www.activeoutdoorpursuits.com/activities/adventure-holidays/sea-kayak-journeys/skye-applecross-and-torridon.html

Sea Kayak Plockton:

www.seakayakplockton.co.uk/

Mountain & Sea Guides:

www.applecross.uk.com/msg/sea-kayaking-in-scotland-canada-croatia-arctic-norway/

Sea to Skye Experience:

www.seatoskyexperience.co.uk/expedition.html

Full on Adventure:

www.fullonadventure.co.uk/adventure-journeys/sea-kayak/sea-kayak-on-skye/

... und wer lieber als eigener "Käpt'n" mit eigenem Seekajak in Schottland unterwegs sein möchte, der findet bei **Sarah Morton** ein paar Reviertipps:

- <https://www.wildernessscotland.com/blog/top-10-scottish-sea-kayaking-spots/>

siehe auch:

- www.sea2summit.at/scotland.htm

Weitere Revierinfos finden wir im Folgenden Buch:

Cooper, D.: Scottish Sea Kayaking: Fifty Great Sea Kayak Voyages (2004, 268 S.)

Übrigens, die Gewässerschwierigkeiten dieses Revier zwischen Isle of Skye und Festland werden wesentlich:

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

Wir sollten also stets über die **Gezeitenverhältnisse** und die **Windvorhersagen** informiert sein:

- www.metoffice.gov.uk/weather/uk/uk_forecast_wind.html
- www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenberechnung-weltweit.pdf

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

- www.fernwege.de/karten/uk/text/index.html

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

Text: Udo Beier

Quelle: KANU SPORT, Nr. 4/14, S.8-11 – www.kanu.de

02.04.2014 Aleksander Doba: Wieder unterwegs Richtung Florida (Geschichte)

Nach einem Zwangsaufenthalt auf den Bermudas hat sich der Pole Aleksander Doba (67) wieder in sein Kajüt-Seekajak (700x95cm; 650 kg) gesetzt, um sich nun endlich seinem Ziel Florida zu nähern.

Erinnern wir uns:

- Am 5.10.13 startete der polnische „Transatlantikpaddler“, um zum zweiten Mal den Atlantik zu queren. 2010-11 paddelte er in 100 Tagen von Dakar (Senegal) nach

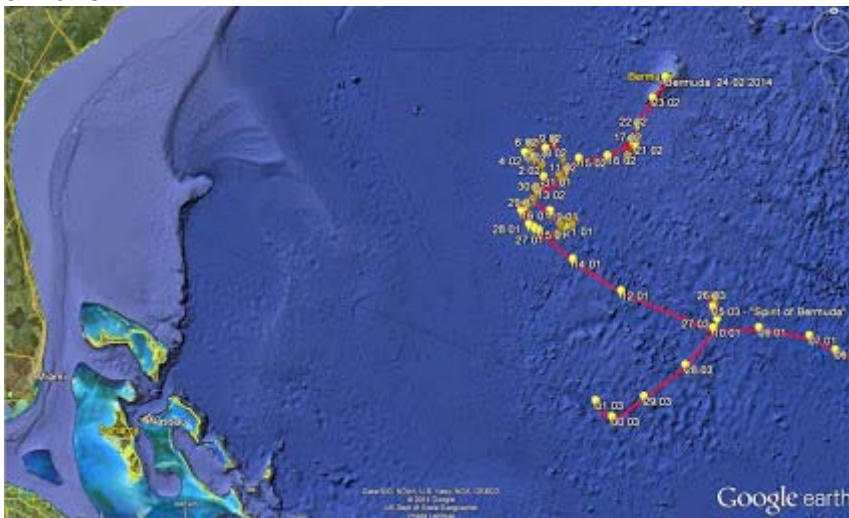
Acarau (Brasilien) (Luftlinie: 3.100 km, tatsächlich unterwegs: 5.384 km). Nun versucht er mit Unterstützung von Strömung & Wind von Lissabon (Portugal) aus das ca. 8.400 km entfernte liegende Florida (USA) zu erreichen.

- Sein Plan ging bislang fast auf: Madeira ließ er rechts liegen, die kanarischen Inseln links. Jedoch trieb ihn zweimal der Wind Richtung Ost zurück.
- Am 16.1.14 hatte er sich schließlich Florida bis auf ca. 1.200 km genähert. Ab dann arbeitete jedoch Strömung & Wind gegen ihn. Nach mehreren Vollkreisen und wiederholten Rückwärtsfahrten landete er schließlich am 24.2.14 auf den Bermudas an. Ausschlaggebend dafür war auch sein Steuer, welches die Belastung durch den Seegang nicht standhielt.

Seit dem 25.3.14 ist A.Doba wieder mit seinem Kajak unterwegs. Gestartet ist er jedoch nicht von den Bermudas aus; denn die dortigen Strömungs- & Windverhältnisse ermöglichen keinen westlichen Kurs. Vielmehr hat er sich von einem Drei-Master-Segelboot, der „Spirit of Bermuda“, hinunter zu einer Position im Südwesten der Bermudas transportieren lassen, wo der er sich schon einmal befand, nämlich am 10.1.14. Von dort aus erhofft er sich nun eine Strömung und einen Wind, die ihn schlussendlich eher Richtung Florida paddeln lassen.

A.Doba ist ein „Glückskerl“; denn er hat bislang alles überlebt, so auch das letzte Unglück, als sein Kajak beim wieder zu Wasser lassen von einem riesigen Brecher erfasst und unter den Drei-Master gedrückt wurde. Der „Überrollbügel“ (inkl. Positionslichter und Radartransponder) des Kajaks wurde dabei so schwer beschädigt, dass er ihn demontieren musste.

Warum also sollte ihn das „Glück“ jetzt verlassen? Wie es scheint, befindet sich A.Doba nun auf dem richtigen Weg. Zumindest vom 26.-30.3.14 konnte er sich um ca. 370 km Florida annähern:



<https://plus.google.com/115946681830282374712/posts> (s. Kartenskizze vom 31.03.14)

Es fehlen ihm jetzt nur noch ca. 1.300 km bis zum Ziel. Laut Windprognose wird die Westdrift auch noch bis zum 3.4.14 anhalten:

www.windfinder.com/weather-maps/superforecast/#5/28.459/-74.707

Wollen wir hoffen, dass es ihm bis dahin gelungen ist, wenigstens in eine Strömung zu geraten, die ihn dann mit nach Florida nehmen wird.

Text: Udo Beier

30.03.2014 „X-Lenzen“ mit besetzter Sitzluke (Ausbildung

Im Internet wird unter dem Titel:

„Practice The Dump. The faster way to empty a flooded boat“

ein Video von Leon Sommé & Shawan Franklin gezeigt:

→ <http://www.youtube.com/watch?v=IleYHwWs5pc>

in dem eine weitere Variante der „Lenz-Methode“ demonstriert wird.

„X-Lenz-Methode“

I.d.R. wird nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg vor der Anwendung einer „**Wiedereinstiegs-Methode**“ (z.B. „**V-Wiedereinstieg**“, „**Parallel-Wiedereinstieg**“) das Kajak des „Kenterbruders“ gelenzt, z.B. per „**X-Lenz-Methode**“:

- Der Retter ergreift den Bug des gekenterten Kajaks,
- welches vorher vom Kenterbruder in Normallage zurückgedreht wurde,
- zieht es über seine Spritzdecke bis etwa zum Bug-Lukendeckel des Kenterkajaks (sog. „X-Stellung“),
- dreht es dann um ca. 180° um die Längsachse herum,
- sodass das bei der Kenterung eingeschwappte Wasser wieder herauslaufen kann,
- dreht es wieder zurück in Normallage
- und lässt es dann erneut zu Wasser,
- und zwar so, dass das Retter-Kajak und das Kenter-Kajak möglichst so parallel nebeneinander liegen, dass Bug und Heck in die entgegengesetzte Richtung zeigen;
- denn bei einer solchen Lage lassen sich die „**V-** bzw. **P-Wiedereinstiegsmethode**“ am leichtesten anwenden:
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=2C6JdP2DM9w> (P&V-Methode bei Flachwasser)
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=XCjdqJtUgzA> (X&P-Methode bei Flachwasser)
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=u5Z43EgTRUA> (X&V-Methode bei Flachwasser)
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=XShoKAhKeZ8> (P-Wiedereinstieg bei Seegang?)
 - ➔ www.kayakpaddling.net (div. Paddel- und Rettungsmethoden)

Auf die Anwendung dieser „**X-Lenz-Methode**“ wird nur dann verzichtet:

- (a) wenn der Seegang so kabbelig bzw. heftig ist, dass ein endgültiges Lenzen nicht möglich ist, sei es, weil diese Lenz-Methode nicht angewendet werden kann bzw. weil voraussichtlich nach Abschluss dieser Lenz-Methode beim Wiedereinstieg erneut wieder Wasser in die Sitzluke schwappen wird;
- (b) oder wenn das Wasser so kalt ist, dass es wegen Unterkühlungsgefahr ratsam ist, den „Kenterbruder“ unverzüglich raus aus dem Wasser und zurück in die Sitzluke seines Kajaks zu „bugsieren“, auch wenn seine Sitzluke noch geflutet ist; denn es ist ja immer noch möglich, nach dem Wiedereinstieg die Sitzluke zu lenzen (z.B. mit eingebauter bzw. tragbaren Lenzpumpe) („**Reentry & Pump**“).

Wiedereinstiegsvarianten mit gefluteter Sitzluke

Was aber machen wir, wenn der „Kenterbruder“ auf einer anderen Art & Weise in seine Sitzluke gekommen ist? Z.B.:

- „**Cowboy-Wiedereinstieg**“: Der „Kenterbruder“ krabbelt übers Heck seines Kajaks nach vorne bis zur Sitzluke und schwingt sich dann hinein (Hinweis: das klappt nur, wenn (1) der „Kenterbruder“ über ein gutes Gleichgewichtsgefühl verfügt; wenn (2) seine Sitzluke so groß ist, dass er sich erst hineinsetzen und danach seine Beine nachziehen kann; wenn (3) er beim Hineinrutschen in seine Sitzluke nicht von seiner Rückenlehne bzw. seinem Spritzdeckendecke gestört wird; wenn (4) der Seegang nicht zu kabbelig/heftig ist!):
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=eCC-oX-OsWg> („Cowboy Reentry“)
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=dCDyq4KWBVg> („Cowboy Self Rescue“)
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=wEIZ4z14VWw> („Cowboy Scramble“)
- „**Paddel-Float-Wiedereinstieg**“: der „Kenterbruder“ stützt sich beim Wiedereinstieg mit einem aufgeblasenen Paddel-Float, welches am Paddelblatt montiert ist, ab; ansonsten wird er mit demselben Problem wie beim „Cowboy-Wiedereinstieg“ konfrontiert, zzgl. des Problems nach dem Wiedereinstieg das Paddel-Float wieder zu verstauen, ohne dabei erneut zu kentern!
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=FbIW-rQtqVQ>
 - ➔ <http://www.youtube.com/watch?v=N9qtEJOCqOw>
 - ➔ www.kayakpaddling.net (div. Paddel- & Rettungsmethoden)
- „**Reentry & (Paddelfloat-)Roll**“: Der „Kenterbruder“ steigt unter Wasser in sein gekentertes und noch in Kenterlage treibendes Seekajak ein und rollt anschließend

hoch, wobei ein aufs Paddelblatt geschobenes Paddel-Float die Ausführung der Rolle erleichtern kann.

→ <http://www.youtube.com/watch?v=wMd2Wip3Vyw> („Reentry & Roll“)

→ <http://www.youtube.com/watch?v=N9qtEJOCqOw> (R&R-Methode ab Minute 3:35)

„X-Lenzen“ mit besetzter Sitzluke

Anschließend sitzt der „Kenterbruder“ wohl wieder in seinem Seekajak, aber seine Sitzluke ist mehr oder wenig voll geflutet! Dann ist entweder das Lenzen mit einer Lenzpumpe angesagt:

- **„Reentry & Pump“:** der „Kenterbruder“ schließt nach dem Wiedereinstieg die Spritzdecke und pumpt mit der eingebauten Lenzpumpe das Wasser raus oder er steckt über den Spritzdeckenschacht seine tragbare Lenzpumpe in die geflutete Sitzluke und pumpt das Wasser raus.

oder der „Kenterbruder“ tut das, was **Sommé & Franklin** oben in ihrem eindrucksvollen Video zeigen: → <http://www.youtube.com/watch?v=IleYHwWs5pc>

- Der „Kenterbruder“ steigt nach seiner Kenterung mit Ausstieg unter Wasser wieder in seine Sitzluke und rollt hoch. I.d.R. ist dann bei kabbligem, heftigem Seegang die Sitzluke mehr oder weniger voll mit Wasser.
- Anschließend schließt er nicht seine Spritzdecke und lenzt auch nicht per Pumpe, sondern er paddelt mit Schwung mit seinem Seekajak in Höhe der vorderen Sitzluke seines „Retters“ auf dessen Seekajak (das Kenterkajak nimmt dabei genau jene Position ein, die wir vom X-Lenzen her kennen!).
- Damit das Kenterkajak nicht sofort wieder in Wasser zurück rutscht, hält der Retter den Bug des Kenterkajaks fest und dreht es genau in dem Moment um 180° herum, wenn der „Kenterbruder“ bewusst erneut kentert (also „halb“ rollt), damit nun das Wasser aus seiner Sitzluke fließen kann.
- Danach rollt der „Kenterbruder“ wieder hoch, wobei der „Retter“ versucht, die Drehung des Kenterkajaks zurück in Normallage zu unterstützen.
- Nach erfolgreicher Rolle, verschließt der „Kenterbruder“ mit seiner Spritzdecke seine Sitzluke und ergreift sein Paddel, erst dann lässt der „Retter“ das Kenterkajak wieder von seiner Sitzluke hinunter ins Wasser rutschen, sodass der „Kenterbruder“ wieder weiter paddeln kann!?

Voraussetzung für das Gelingen einer solchen **„X-Lenzmethode mit besetzter Sitzluke“** ist die absolute Beherrschung der Rolle, quasi der **„Luft-Rolle“**; denn praktisch hängt ja das Kenterkajak fast noch in der Luft, wenn der „Kenterbruder“ zur Rolle ansetzt.

„Probieren geht über's Lamentieren!“, „Versuch macht klug!“ und „Übung hilft dem Kentermeister!“ Zumindest sieht im Video diese Variante der Lenzmethode verblüffend einfach aus. Ob das auch alles bei kritischen Seegangsbedingungen, also bei realen Kenterbedingungen funktioniert, kann nur vor Ort von den beteiligten Kanuten entschieden werden:

- Allein bei kabbeligem Seegang als „Kenterbruder“ mit seinem Seekajak auf das Seekajak des „Retters“ zu gleiten, ohne dabei mit seinem Bug die Breitseite des „Retterkajaks“ oder gar den Brustkorb des „Retters“ zu rammen, ist die erste große Hürde.
- Die zweite Hürde ist dann diese „Luft-Rolle“, die zum Lenzen des „Kenterkajaks“ erforderlich ist.
- Und die dritte Hürde ist schließlich das rückwärts Herunterrutschen des „Kenterkajaks“ vom „Retterkajak“, ohne dass der „Kenterbruder“ dabei erneut kentert.

Text: Udo Beier

29.03.2014 **Rollübungen** (Ausbildung)

Wer im Winter nicht draußen paddelt, sollte wenigstens drinnen das Rollen üben. Das ist wohl auch der Grund, warum in zwei deutschen Paddelzeitschriften gerade im letzten Winter Beiträge über das Rollen / Eskimotieren / Inuitieren erschienen sind:

D.Singer, Kipp, Kipp, Hurra! So gelingt die Eskimorolle.

in: KANU MAGAZIN, Nr. 2/14.

B.Nehrhoff, Rock and Roll(e). Die Eskimorolle in drei Teilen.

in: KAJAK MAGAZIN, Nr. 6/13, Nr. 1/14 u. Nr. 2/14.

Wem textliche Erläuterungen zum Rollen weniger gefallen als filmische Darstellungen, der möge mal den folgenden Link aufrufen und dort das Video von:

Chris Wing, Kayak Roll Troubleshooting (Skill Video)

anschauen, welches ich im Newsletter des kanadischen Kanu-Verlags RAPID MEDIA gefunden habe. Die Erläuterungen sind wohl auf Englisch, aber die gezeigten Bewegungsabläufe sind allgemeinverständlich:

http://www.rapidmedia.com/skills-whitewater/item/2724-skill-video-roll-troubleshooting.html?utm_source=newsletter_230&utm_medium=email&utm_campaign=rmi-mar-28&utm_campaign=website&utm_source=sendgrid.com&utm_medium=email

Text: U.Beier

23.03.2014 **Rund Mallorca** (Spanien) (Revier/Ausland)

Im KANU MAGAZIN berichtet **Björn Nehrhoff** in dem Beitrag

„MAL(LE) ohne Ballermann.

In zehn Tagen mit dem Kajak rund um Mallorca“

über eine Mallorca-Umrandung im September 2013. Gerundet wurde im Uhrzeigersinn, gestartet in Port de Pollença und gepaddelt mit seetüchtigen Seekajaks, die z.B. direkt am Startort gemietet werden können (→ www.piraguasgm.com).

Übrigens, Port de Pollença liegt im Nordosten von Mallorca. Es ist nicht nur deshalb ein idealer Startort, weil wir dort seetüchtige Seekajaks mieten können, sondern wir haben von hier aus auch die Möglichkeit, bei widrigen Windverhältnissen zunächst im vom Wind geschützteren Bereich zu paddeln. D.h. bei westlichen Winden wird im Uhrzeigersinn gerundet und bei östlichen Winden entgegen dem Uhrzeigersinn.

Was die „**Beste Zeit**“ betrifft, wird im Beitrag ausdrücklich hervorgehoben, dass es

- im Hochsommer sehr warm und „oft konstant schwachwindig“ ist
- und in der Nebensaison noch warm, dafür aber „häufiger starke Wind“ auftreten.

Aber diese paar Hinweise reichen m.E. nicht aus; denn der Wind ist bei einer Mallorca-Umrandung die Größe, die in Verbindung mit der überwiegend felsigen – d.h. Wellen reflektierenden – Küste entscheidend die Gewässerschwierigkeiten bestimmen!

Im laufenden Text – quasi so als Nebenbemerkung - finden wir dann jedoch noch Hinweise auf den „Tramontana“, einen „mächtigen Nordwestwind“, der wohl ob seiner Heftigkeit kein Freund von Insel umrundenden Kanuten sein soll. Und dann gibt es sicherlich auch auf Mallorca den zwischen Mitte Mai bis Mitte September vom Sonnenschein „angefeuerten“, kurz vor Mittag einsetzenden „Seewind“, der einen tagtäglich mit brechender Windsee und Kreuzseen erzeugende Reflektionswellen versorgt. Ebenfalls nur am Rande wird dieser, die tägliche Tourenplanung wesentlich bestimmende Wind, erwähnt: „*Typischerweise verstärkt sich (der Wind) ab mittags, so dass wir später am Tage mitunter gegen fünf Windstärken anpaddeln müssen. Ganz schnell werden so aus Langschläfern im Team Anbeter des Sonnenaufgangs.*“

D.h. der Bericht muss schon gründlich gelesen werden, um zu erkennen, dass ein Inselumrunder häufiger - als den meisten von ihnen lieb ist - mit 4-5 Bft. Wind zu kämpfen hat, der die mitten im Mittelmeer liegende Insel mit Wellen „versorgt“, die auch mal drei Meter hoch sein können und ihn dann wegen der Felsküste zu Tagesetappen zwingen, die auch mal länger als 40 Kilometer sind.

Der 10-seitige Bericht ist „anregend“ geschrieben, die 15 Fotos lassen einen „sehnsüchtig“ werden und die Kartenskizze von Mallorca ist größer als eine „Briefmarke“. Leider fehlen Hinweise, wie viel Kilometer wir eigentlich bei einer Umrandung zurücklegen müssen (ca. 300 – 350 km je nachdem, ob die Buchten ausgefahren werden?) und welche Karten verwendet wurden. Ist etwa ganz ohne Karte, Kompass bzw. GPS gepaddelt; denn auf den Fotos ist nichts davon auf den Seekajaks zu entdecken? Können wir also getrost ohne solche Navigationsmittel unsere Umrandung starten. Brauchen wir lediglich darauf zu achten, bei einer Umrandung im Uhrzeigersinn Mallorca stets rechts liegen zu lassen? Und können wir uns dann wirklich blind darauf verlassen, dass es möglich ist „in abgeschiedenen Buchten zu campieren, die sich alle 10 oder 20 Kilometer zwischen den Felsen verstecken und die nur zu Fuß oder eben mit dem Boot erreichbar sind“?

Nachzutragen ist noch Folgendes:

Wer sich selber mal einen Kartenüberblick von Mallorca verschaffen möchte, der kann sich im Internet kostenlos entsprechende Karten anschauen, zum einen über Google Earth, und zum anderen über:

→ www.navionics.com/en/webapp (Seekarte)

→ www.openstreetmap.org/#map=10/39.6083/3.0363 (Landkarte)

Vielleicht ist es ja schon „oldfashioned“, wenn bei einer solchen Insel, die keine navigatorischen Schwierigkeiten bereitet, mit Papierkarten navigiert wird. Wenn schon, dann sollten jedoch topografische Karten (1:50.000 – 1:100.000) den Seekarten vorgezogen werden; denn das zentrale Navigationsproblem einer Mallorca-Umrandung ist es doch, Pausenbuchten, Übernachtungsmöglichkeiten und einen Pfad von der Küste zu öffentlichen Straßen auffindig zu machen. Letzteres sollte dabei nicht vernachlässigt werden, z.B. für den Fall, um Hilfe zu holen oder von nächtlichen Besuchern nicht überrascht zu werden.

Und wer sich über die Wetterlage informieren will, sollte

- das „Inselradio“ von Mallorca auf 95,8 MHz (7.03+18.03+18.33 Uhr) hören,
- z.B. bei www.wetteronline.de >Segel >Europa >Mittelmeer >Balearen nachschauen
- z.B. bei www.wetterwelt.de/seewetterdienst-basis.html den SMS-Info-Dienst buchen, um dann gezielt täglich über die SMS-Stichworte „Balearen Mitte“ (BLM), „Balearen West“ (BAW), „Balearen Nord“ (BAN) oder „Balearen Ost“ (BAO) für die nächsten 36 Std. Infos über Windrichtung und Windstärke in Bft., Windböen, Seegang, Wettererscheinungen (z.B. Regen, Nebel, Gewitter) und Wassertemperaturen abrufen zu können.

Z.B. wurde am 24.3.14, 18 Uhr, für die Nordküste Mallorcas für den 25.3.14, 12 Uhr, Folgendes prognostiziert:

Wassertemperaturen = 14° C,

Wind = 5 Bft. aus W-NW in Böen 8 Bft.,

Welle = 2,5 m;

und für 18 Uhr:

Wind = 5 Bft. aus SW in Böen 6-7 Bft.

Welle = 1,5 m

Schauer

Text: Udo Beier

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 2/14, S.14-23 – www.kanumagazin.de

Links:

Soeder, M.: **Alle mal nach Malle** (Mallorca)

aus: Kanu Magazin 5/04, S.70-73 – www.kanumagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040618_f.html

Amme, M.: **Seitensprünge auf Mallorca**

aus: Yacht 15/05, S.40-47 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/050714_b.html

Victor, C.: **5 auf einen Streich: Mallorca – Cabrera – Ibiza – Formentera – Menorca**

aus: Segeln 12/07, S.52-59 – www.segelnmagazin.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071128.html

N.N.: **Ab in den Süden** (u.a. Wind & Wetter am Mittelmeer)

aus: Yacht 3/11, S.26-47 – www.yacht.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110119.html

Raumel, F.: **Sa volta del sol – Mallorca Süd- und Ostküste**

aus: Kanu Sport 10/2012, S.14-19 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/121016.html

19.03.2014 **Lykische Küste** (Türkei) (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Wolfgang Prause** in dem Beitrag:

„Mit dem Faltboot an der Lykischen Küste (Türkei)“

über eine 3-wöchige Tour im Mai/Juni entlang der im Südwesten liegenden, sich auf ca. 450 km erstreckenden, türkischen Küste zwischen Dalyan (Ausfluss des Köycegiz-Sees) bis Antalya. Etwa 430 km davon wurde im Zweier-Faltboot gepaddelt. Besonders empfohlen wird die ca. 300 m lange Küstenpassage zwischen Marmaris und Demre.

Angereist wurde über den Flughafen Dalaman. Anschließend ging es mit dem Taxi zum Einsatzort am Dalyan-Fluss, der ca. 10 km vom Mittelmeer entfernt liegt. Weiter ging es dann über Göcek, Yaniklar (Zeltplatz), vorbei am entfernt liegenden Fethiye, entlang der Insel Kizil, hinüber zum Kap Iblis usw., und zwar: Insel Gemiler, Ölüdeniz (Lagune) (Zeltplatz), Kap Köfü, Beli (Zeltplatz), Patara (Strand), Fluss Esen (Mündungsdelta), Kap Yah, Kalkan, Kas (Zeltplatz), Kap Ulu, Bogazcik, Halbinsel Sicak, Insel Kekova, Simena, Demre (Lagune), Finike, Kap Yardimci, Cavusköy, Cirali (Zeltplatz), Phaselis (Zeltplatz mit Halbpension), Tekirova, Beldibi und schlussendlich bis nach Antalya (Hafen).

Der Beitrag enthält Kurz-Infos und eine Kartenskizze von der Türkei im „Briefmarkenformat“ ... und einen **Brandungs-Tipp**, nämlich wie man im Zweier-Faltboot auch unter Brandungsbedingungen auf steinigem Küstenstreifen anlanden kann:

- Die „Frau“ geht vor der Brandungszone über Bord,
- schwimmt an Land
- und wartet dort auf ihren „Mann“, der den richtigen Anlandezeitpunkt abpasst,
- ergreift das sich annähernde Boot, bevor es in der Brandung quer schlägt,
- und zieht es behutsam an Land!

Über die **Windverhältnisse** wird Folgendes in der Literatur erwähnt:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040324.html (C.Victor, SEGELN 4/04)

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071031_b.html (M.Amme, YACHT 23/07)

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110119.html (Yacht 3/11)

- Zwischen Mitte Juni und Ende September kann man in diesem Revier mit dem Meltemi rechnen.
- Er weht hier aus nordwestlicher Richtung, setzt am späten Vormittag ein, erreicht seine größte Stärke am Nachmittag und verabschiedet sich mit dem Sonnenuntergang.
- Im Juli/August erreicht er häufig 6-7 Bft.
- Weiter östlich ist der Meltemi schwächer.
- Ist der Meltemi leicht, wird er tagsüber von der Thermik überlagert. Der Wind kommt dann leicht bis mäßig aus Südwest (Seewind).
- Frühjahr und Herbst: längere Abschnitte mit wenig Wind; ab Mitte Oktober stürmischer S-Wind (Lodos).
- Düseneffekte zwischen den Inseln und Kapeffekte.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: KANU SPORT, Nr. 3/14, S.8-13 – www.kanu.de

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

17.03.2014 **Freya Hoffmeister: Amazonas-Mündung durchquert ...**

... Äquator überquert (612.-626. Fahrtentag) (Geschichte)

Jeder Paddeltag stellt **Freya Hoffmeister** vor neue Herausforderungen. Das hat sich für sie auch nicht geändert, seitdem sie ab dem 16.2.14 entlang der brasilianischen Küste paddelt. Einen Höhepunkt besonders herausragender Art stellte dabei sicherlich die Querung der Amazonas-Mündung dar. Immerhin handelt es sich bei dem Amazonas um den wasserreichsten Fluss, der nach 6.448 km Länge mit dem weltweit breitesten Delta in den Atlantik mündet.

Das Mündungsdelta

Wie breit das Mündungsdelta ist, hängt von der Betrachtungsweise ab. Zwischen den äußeren Rändern besteht ein Abstand von ca. 270 km (vom „Rio Sucuriju“ bis hinüber zum „Farol do Cabo do Maguari“ / Ausgang der „Baía de Marajó“) und zwischen den engeren Rändern (vom „Rio Araguari“ bis hinüber zum „Canal das Tartarugas“) beträgt der Abstand immerhin noch ca. 190 km.

Aufgrund der unsicheren Gewässer- und widrigen Windbedingungen hatte Freya erst gar nicht in Erwägung gezogen, dieses Delta an seiner engsten oder gar weitesten Stelle Non-

Stop zu queren, obwohl sie ja uns bei ihrer 245 Tage dauernden Australienumrundung im Jahr 2009 am Beispiel des ca. 575 km breiten "Gulf of Carpentaria" gezeigt hat, dass sie durchaus in der Lage ist, auch 8 Tage Non-Stop - also ohne Landgang - zu paddeln. Vielmehr ist sie insgesamt knapp 250 km ins von sieben Inseln geprägte Amazonasdelta hineingepaddelt, und zwar immer entlang eines Hauptarmes des Amazonas, dem „Canal do Norte“, um dann etwa 260 km wieder hinauszupaddeln, und zwar stets entlang eines südlichen Nebenarmes des Amazonas, dem „Canal Jurupari“.

„Pororoca“

Gedauert hat diese ca. 510 km lange Mündungsdeltapassage vom 2.-16.3.14, also 15 Tage, wobei an 11 Tagen gepaddelt wurde. Vier Tage dienten unterwegs der Erholung. Diese Erholung hatte Freya auch bitter nötig; denn schon am ersten Tag bei der Einfahrt in den äußeren Bereich des Deltas wurde sie am Ende einer 66,6 km langen Passage, die morgens um 6.45 Uhr begann und schließlich um 19.30 Uhr endete, von der „Pororoca“, der für den Amazonas typischen Gezeitenflutwelle, erwischt. Sie tritt nur jeweils bei Springflut auf und ist in den trockeneren Wintermonaten besonders stark. Diese Welle soll im Extremfall bis zu 800 km Fluss aufwärts vordringen und an Engstellen maximal 65 km/h schnell sein.

„Das Grollen, welches die Ankunft der Welle ankündigt, lange bevor man sie visuell wahrnehmen kann, wird von den Ureinwohnern „Pororoca“ genannt, was übersetzt „Wasserdonnerlärm“ bedeutet.“ (<http://de.wikipedia.org/wiki/Pororoca>)

Freya hatte diese Welle schon einen Tag vorher vom Land aus am „Rio Sucuriju“ erlebt. Sie übernachtete dort 3 Tag in der Polizeistation, um sich von den Strapazen der letzten 12 Tage zu erholen. Die Ruhepause hatte sie sich auch wirklich „erpaddelt“; denn diese 625 km lange Wattpassage von „Cayenne“ bis zum „Rio Sucuriju“ ging an ihre Kraftreserven, die sie unterwegs während der Nächte nicht mehr regenerieren konnte. Kein Wunder, übernachtete sie doch während dieser Passage nur 4x im Zelt, ansonsten schlief sie in ihrem Kajak (1x) oder in ihrer Hängematte (7x)!

Einheimische am „Rio Sucuriju“ erzählten ihr, dass die „Pororoca“ nur am Voll- bzw. Neumondstag ein bis zwei Mal zu beobachten sei. Freya hoffte bei der momentan besonders ruhigen Wetterlage, dass nunmehr keine Gefahr bestand, von dieser Gezeitenwelle überrascht zu werden, nicht ahnend, dass während der gesamten Springflut-Zeit der Neumondphase (1.-4.3.14) bei kritischen Konstellationen die „Pororoca“ auftreten kann, und zwar jeweils zwei Mal pro Tag und das vier Tage lang!

„Augen auf, Mund zu und durch!“

Früh morgens am 2.3.14, ihrem 612. Fahrttag, startet Freya zu ihrer ersten von insgesamt 11 Amazonas-Tagesetappen. Es wurde gerade hell, als sie ihr Seekajak in den „Rio Sucuriju“ schob. Das Wasser war ruhig, lediglich die noch einlaufende Tiden-Strömung sorgte für etwas Kabbelwasser. Als die Tide kippte, paddelte sie ohne Probleme mit 4-5 km/h dicht entlang der Wattkante, direkt vor der Brandungszone Richtung „Rio Araguari“. In der Nähe des Mündungsbereichs dieses Flusses nahm jedoch die ablaufende Strömung zu und die See wurde unangenehm kabblig. Freya stieg daher an einer Sandbank aus und treidelte für eine Stunde entlang der Wattkante flussaufwärts. Dann setzte sie sich wieder in ihr Seekajak und querte per Seilfähre die Flussmündung.

Drüben angekommen wollte sie mit auflaufendem Wasser an den Sandbänken vorbei „tastend“ Richtung Küste paddeln. Sie hoffte, einen Übernachtungsplatz zu finden, wohl wissend, dass sie dabei in die Dunkelheit geraten würde. Aber das war sie ja nun schon gewohnt. Um 18.30 Uhr fiel ihr Seekajak mit einsetzender Abenddämmerung auf einer Sandfläche vor der Küste trocken. Erst eine Stunde später sollte die Tide kippen und das Wasser wieder hineinströmen und ansteigen. Sie nutzte die Zeit, um etwas zu essen und kurz einzunicken. Ihre Rettungsdecke legte sie sich um, damit sie nicht auskühlte.

Da hörte sie in der Ferne ein Rauschen, das immer stärker wurde. Erst dachte Freya an einen kräftigen Tropenregen ... dann aber, als das Grollen langsam aber sicher immer näher kam, dämmerte es ihr:

„Das kann nur die „Pororoca“ sein ... und das bei zunehmender Dunkelheit!“

Bald darauf wurde sie – immer noch sitzend in ihrem trocken gefallenem Seekajak - von einem ca. 80 cm hohen Brecher überspült und mitgerissen.

Freya blieb nichts anders übrig, als – wie beim Seitwärtssurf in der Brandung – so gut wie möglich hoch zu stützen, um eine Kenterung zu vermeiden:

„Ich stützte um mein Leben ... und stützte und stützte ... Ich spürte den Grund unter mir; denn die Gezeitenwelle schwappte über die Wattflächen Richtung der ca. 6 km entfernt liegenden Küste. Ich stützte und stützte. Ich lag vollkommen auf der Seite. Mein Seekajak schrammte angekantet über das Wasser-Sand-Gemenge. Ich stützte und stützte. Will denn dieser schreckliche Ritt inmitten der Brecher gar nicht enden? Natürlich, die Rettungsdecke war längst weggespült worden. Ich merkte, dass die Spritzdecke dem Wasserdruck auf Dauer nicht standhielt. Die Folge: Die Sitzluke meines Seekajaks füllte sich allmählich mit Wasser, Sand, Schlamm und sonstigem Treibsel. ... und neben mir surfen mehr oder weniger große Baumstämme mit meinem Seekajak um die Wette! Immer noch stützend polterte mein allmählich schwerer werdendes Boot über die zunehmend flacher werdenden Wattflächen. ...“

Plötzlich lief ihr Seekajak auf Grund, drehte sich auf die andere Seite und ließ Freya in der Dunkelheit inmitten des stark strömenden Gezeitenstromes kentern. Nach dem Ausstieg wurde ihr leichter gewordenen Seekajak sofort wieder von der Strömung mitgenommen. Zum Glück war jedoch Freya dank einer „Life-Line“ mit ihrem Seekajak verbunden, sodass es ihr schließlich gelang, ihr Seekajak „einzufangen“ und am Bug-Toggle zu halten. Das war nicht einfach; denn nunmehr schwamm, richtiger: trieb sie neben ihrem Seekajak in der von der Flutwelle aufgewühlten See in der einen Hand ihr Seekajak und in der anderen ihr Paddel, dessen Sicherungsleine sich gelöst hatte.

Nach 10 – 15 Minuten, gefühlt: eine Ewigkeit, hatte dieser „Tidenspuk“ schließlich ein Ende. Die Brecher legten sich und die Strömung ließ langsam nach. Da tauchten aus der Dunkelheit ein paar dünne Mangrovenbäume auf, die ihr den nötigen Halt boten, um sich wieder aufrichten zu können. Ende gut, alles gut! Auf der Verlustliste wurden lediglich eine Rettungsdecke, eine Trinkflasche und eine einzelne Sandale vermerkt. Als sie am Abend noch ihr GPS checkte, stellte sie fest, dass sie zeitweise mit maximal 30 km/h von der Gezeitenwelle mitgenommen wurde, und das auf einer Strecke von etwa 8 km! Freya zog anschließend ihr Seekajak auf eine trittfestere Fläche mit Treibholz, lenzte und entsandete die Sitzluke, setzte sich wieder hinein und verbrachte dort die Nacht; denn in der Dunkelheit hat sie einfach keinen „Mut“ mehr gehabt, bei noch auflaufender Tide nach einem noch sicheren Übernachtungsplatz zu suchen.

Am Tag danach

Am nächsten Morgen (3.3.14) suchte sich Freya erst einmal einen geeigneten Platz für ihre Hängematte und legte dann einen Ruhetag ein; denn noch einmal wollte sie nicht mehr im Watt von der „Pororoca“ überrascht werden. Recht hatte sie, denn knapp 25 Stunden später rauschte abends die nächste Gezeitenwelle heran. Erst hörte sie nur das Grollen, welches allmählich immer lauter wurde. Eine halbe Stunde später stieg dann langsam das Wasser an. Die Springflut selbst war wohl unterwegs auf der Strecke geblieben. Aber Freya war dieses Mal darauf vorbereitet. Für den Fall, dass das Wasser zu hoch steigen würde, hatte sie zuvor alle Ausrüstung im Seekajak verpackt. Notfalls hätte sie sich sofort in die Sitzluke setzen und von der Flut Richtung unbekanntes Ufer treiben lassen können.

Noch einmal Glück gehabt, Freya! Sie erwischte nämlich die „Pororoca“ noch draußen im äußeren Mündungstrichter. Vier Tage später hätte sie sich in dem bis auf 8 km sich verengenden Hauptarm des Amazonas, dem „Canal do Norte“, befunden. Wer weiß, wie hoch sich dort die Tidenwelle aufgetürmt und wie weit sie dort das Land überspült hätte. Maximal soll sie ja bis zu 5 Meter aufsteilen und bis zu 100 m die Uferzone überfluten können!? – Übrigens, am 16.3.14 war Vollmond. Dann bestand wieder für 4 Tage „Springflutwellengefahr“, lt. Auskunft Einheimischer jedoch nicht mehr im Auslauf des südlichen Nebenarmes des Amazonas, dem „Canal Jurupari“.

Der Rest, der war (fast) Routine

... so z.B. die Querung des Äquators im „Canal Jurupari“ am 9.3.14, ihrem 619. Fahrtentag; denn schon einmal hatte Freya anlässlich ihrer Südamerikaumrundung den Äquator überquert, nämlich an der ecuadorianischen Pazifikküste am 29.01.13, ihrem 378. Fahrtentag.

D.h. aber nicht, dass Freya bei ihrer Weiterfahrt nicht immer wieder an ihre Grenzen stieß. Das betrifft etwa die Befahrung von Strömungsbereichen, wo die Tidenströmung mit der

Flussströmung um die Vorherrschaft kämpften und dabei mannshohe Brecher produzierten. So etwas veranlasste Freya vielfach dazu, diese mit bis zu 15 km/h in unterschiedliche Richtungen strömenden Bereiche zu meiden und stattdessen zumindest während der Hochwasserphase der Spring- und Mitt-Tide in Flachwasserbereiche zu flüchten. Aber ganz so „Ohne“ war das auch nicht; denn dort gingt es am Rande des Dschungels über „Stock & Stein“, richtiger: über Wiesen & Zäune, im Slalom entlang an Bäumen, vorbei an im Wasser stehenden Wasserbüffeln ... und das alles in der Angst, plötzlich in eine Sackgasse zu geraten und trockenzufallen!

Am 16.3.14, ihrem 626. Fahrtentag, konnte Freya schließlich nach 15 Tagen das Mündungsdelta des Amazonas abhaken ... und somit auch die „Pororoca“. Einen Tag später schon befand sie sich auf dem Weg nach „Belém“, einer Großstadt mit über 1,5 Mio. Einwohnern.

Chronologie einer Amazonas-Mündungsdelta-Durchquerung

inkl. Äquator-Überquerung (ca. 512 km)

Äußerer Mündungstrichter (Nordseite / Rio Sucuriju):

02.3.14: 6.45–19.30 Uhr = 66,6 km (Punto do Congo) (Übernachtung: Kajak)

03.3.14: Ruhetag (Übernachtung: Hängematte)

04.3.14: 9.25-13.45 Uhr = 28,1 km (Ilha do Bailique) (Ü: Zelt in Hütte)

05.3.14: Ruhetag (Ü: Zelt in Hütte)

Canal do Norte:

06.3.14: 6.35-14.14 Uhr = 41,0 km (Ponta do Ceu) (Ü: Zelt in Hütte)

07.3.14: 6.35–18.00 Uhr = 61,1 km (Ilha Caviana de Dentro) (Ü: Zelt am Schiffsanleger)

08.3.14: 6.40-16.40 Uhr = 48,1 km (Eingang zum Canal Jurupari) (Ü: Zelt in Hütte)

Canal Jurupari (südlicher Nebenarm):

09.3.14: 6.40-18.20 Uhr = 76,0 km (Äquator-Querung) (Chavez) (Ü: Gästehaus „Posada Maresia“)

10.3.14: Ruhetag (Ü: Gästehaus „Posada Maresia“)

11.3.14: Ruhetag (Ü: Gästehaus „Posada Maresia“)

12.3.14: 7.05-17.15 Uhr = 46,4 km (Fazenda Sana Catarina) (Ü: Zelt)

13.3.14: 6.40-15.00 Uhr = 33,8 km (Punta da Anunciacao) (Ü: offene Hütte)

Äußerer Mündungstrichter (Südseite):

14.3.14: 6.45-14.45 Uhr = 36,5 km („Ila do Ganhoao“) (Ü: Zelt)

15.3.14: 6.45-16.45 Uhr = 45,0 km (Ü: Zelt)

16.3.14: 7.05-13.10 Uhr = 29,1 km (nahe „Farol do Cabo do Maguari“) (Ü: Zelt)

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/2014/03/04/sun-0203-2014-day-612/>

----- 13.03.2014 **DKV-Marktübersicht Seekajaks (Einer)** (Ausrüstung)

Die **DKV-Marktübersicht Seekajaks (Einer)** ist aktualisiert worden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

Übrigens, Gliederungskriterium ist das **Gesamt-Volumen** (gemessen in Liter) eines Seekajaks und nicht die **Gesamt-Länge** (gemessen in cm). Zumindest für „Tourer“ mag das Volumen von größerem Interesse sein. „Racer“ dagegen legen sicherlich mehr Wert auf die Länge, richtiger: **Wasserlinienlänge**. Wichtig für beide Typen von Kanuten ist jedoch der richtige **Sitzhalt** des Kajaks:

www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

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

Wer mehr darüber wissen möchte, was beim Kauf eines Seekajaks, welches zum Küstenkanuwandern eingesetzt werden soll, zu beachten ist, der möge den folgenden Beitrag downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

Wer ein Seekajak vermisst, kann sich bei mir melden und die nötigen Daten nachreichen, und wer etwas über Seekajak-Zweier wissen möchte, findet vielleicht etwas über den folgenden – wenn auch weniger umfangreichen – Link:

www.kanu.de/nuke/donwloads/Marktuebersicht-SK2.pdf

Text: U.Beier

25.02.2014 **Windeffekte** (Wetter)

In SEGELN stellt **Hinnerk Stumm** in dem Beitrag:

„**Wissen, wie der Wind weht**“

die folgenden Windeffekte vor:

- **Düseneffekte**
- **Abdeckungseffekte (Lee-/Luvstau)**
- **Kapeffekte**
- **Thermikeffekte (See-/Landwind)**
- **Fallwindeeffekte**
- **Konvergenz und Divergenz-Effekte**
- **Leiteffekte (Ablenkungseffekte).**

Diese Windeffekte beeinflussen die Windstärke des lokalen, also tatsächlich vor Ort zu beobachtenden Winds. Während überregionale Wetterberichte überwiegend nur jenen Wind prognostizieren, der auf den Abstand der Isobaren zurückzuführen ist (→ **Gradientwind**).

Das ist wichtig zu wissen! Wer z.B. bei 3 Bft. Wind hinaus aufs Meer paddelt, wird – sofern die Strömung nicht gegen den Wind läuft (→ aufsteilende See) und die Tour nicht über Untiefen führt (→ Grundseen) – „unschwierige“ Gewässerbedingungen erleben, sofern er nicht ganz unerfahren ist.

Das kann sich aber im Sommer bei Sonnenschein schnell ändern, wenn das Land sich so stark erhitzt, dass dort die warme Luft aufsteigt und vom Meer her kältere Luft „ansaugt“ (→ **Seewind**). Je heißer es am Tag wird, desto früher kann dieser Seewind einsetzen und desto stärker kann er werden.

An der Ostsee kann dieser Seewind auf bis zu 4 Bft. zunehmen, im westlichen Mittelmeer bis zu 5 Bft. und in der Ägäis sogar bis zu 6 Bft. D.h. selbst bei einem **Gradientwind** von 1 Bft. kann die Küstentour bei einsetzendem **Seewind** plötzlich recht anspruchsvoll werden.

Weht z.B. entlang der ost-schwedischen Schärenküste der Gradientwind selbst schon mit 3 Bft. aus südlicher Richtung, dann kommt er aus derselben Richtung wie der Seewind. Die Folge: Es ist eine Verstärkung des vom Wetterbericht prognostizierten Winds zu beobachten. 5-6 Bft. Wind und mehr können dann gemessen werden.

Wenn wir Pech haben, befinden wir uns dann gerade zwischen zwei in West-Ost-Richtung nebeneinander liegenden Inseln. Die Durchfahrt zwischen den beiden Inseln wirkt dann wie eine Engstelle, durch die der Wind gedrückt wird, was zu einer zusätzlichen Erhöhung des Windes führt (→ **Düseneffekt**).

Wenn uns dann der Wind zu viel wird, peilen wir sicherlich die Leeseite der nächsten Insel an und hoffen, uns dort von den Strapazen erholen zu können, bevor wir dann weiter im Windschutz paddeln können (→ **Abdeckungseffekt**).

Von diesem Windschutz können wir jedoch nur dann profitieren, wenn wir möglichst dicht unter Land paddeln. Je weiter wir uns vom Land wegtreiben lassen, desto stärker wird wieder dieser Wind. Die Zone der totalen Windabdeckung (→ **Flautenzone**) ist abhängig von der Höhe der Insel. Sie reicht etwa bis zur 10fachen der Inselhöhe hinaus aufs Meer, also bei einer 30 m hohen Insel ist die Flautenzone bis zu 300 m breit. Dennoch würde ich jedem Windschutz suchenden Küstenkanuwanderer raten, möglichst dicht entlang der Insel zu paddeln; denn es ist nicht auszuschließen, dass sich der über die Insel wehende Wind immer mal wieder verwirbelt und diese Windwirbel einen dann ganz plötzlich durcheinander schütteln (→ **Fallwinde**).

Trotzdem ist es für weniger erfahrene Küstenkanuwanderer nicht falsch, bei Wind eher entlang der Lee- als der Luvseite zu paddeln. Wenn ganz dicht entlang der Insel gepaddelt wird, ist auch die Gefahr nicht so groß, von Fallwinden überrascht zu werden. Irgendwann aber möchten wir dann doch mal entlang der Luvseite paddeln. Wenn der Wind genau im Winkel von 90° auf die Insel trifft, wird der Wind davor aufgestaut und verliert etwas an Stärke (→ **Luvstau**). Das können wir bei Steilküsten beobachten, die kilometerweit parallel zum Meer verlaufen. Ansonsten verfügt das Inselufer über Buchten & Kaps. Dort kann dann eine Verstärkung des Windes beobachtet werden (→ **Ablenkungseffekt**), der durch hervorstehende Kaps noch zusätzlich verstärkt werden kann (→ **Kapeffekt**). Wenn wir also entlang der Luvseite einer Insel gegen den Wind anpaddeln und vor uns ragt ein Kap aufs Wasser hinaus,

so können wir sicher sein, dass der Wind noch zunehmen wird. ... und nicht nur das, sondern mit der Windzunahme erhöht sich auch der Seegang (→ Windsee), der sich durch Reflexionswellen zusätzlich verstärkt, wenn wir dicht entlang einer Felsküste paddeln.

Wenn solche Gewässerbedingungen uns einfach zu anspruchsvoll werden, ändern wir sicherlich unsere Route und peilen bei der nächsten Insel wieder die Leeseite an. Dort angekommen erleben wir aber u.U., dass es auch dort windet. Der Grund dafür kann darin liegen, dass der Wind sich von der Landschaft ablenken lässt, sich quasi von den Inseln durch das Gewässer (z.B. die Schären) leiten lässt (→ **Leiteffekt**). Die Folge: statt den Wind von der Seite zu erleben, paddeln wir nun gegen an.

Fazit

Tagestemperaturen & Küstenformationen wirken sich verstärkend bzw. abschwächend auf den **Gradientwind** aus. Je höher die Tagestemperaturen in einem Gewässer ansteigen und je höher & steiler und felsiger & zerklüfteter die Küste ist, desto stärker können sich die hier beschriebenen Windeffekte ausprägen. Die meisten „Mittelmeerkanuwanderer“ werden das bestätigen können. Die Erfahreneren von ihnen sind daher eher im Mai bis Mitte Juni bzw. im September bis Anfang Oktober unterwegs und starten tagtäglich auch früher und hören schon mittags auf zu paddeln, nicht um der Mittagshitze zu entgehen, sondern dem **Seewind** (Maximum etwa 14-15 Uhr) mit all seinen **Nebeneffekten**.

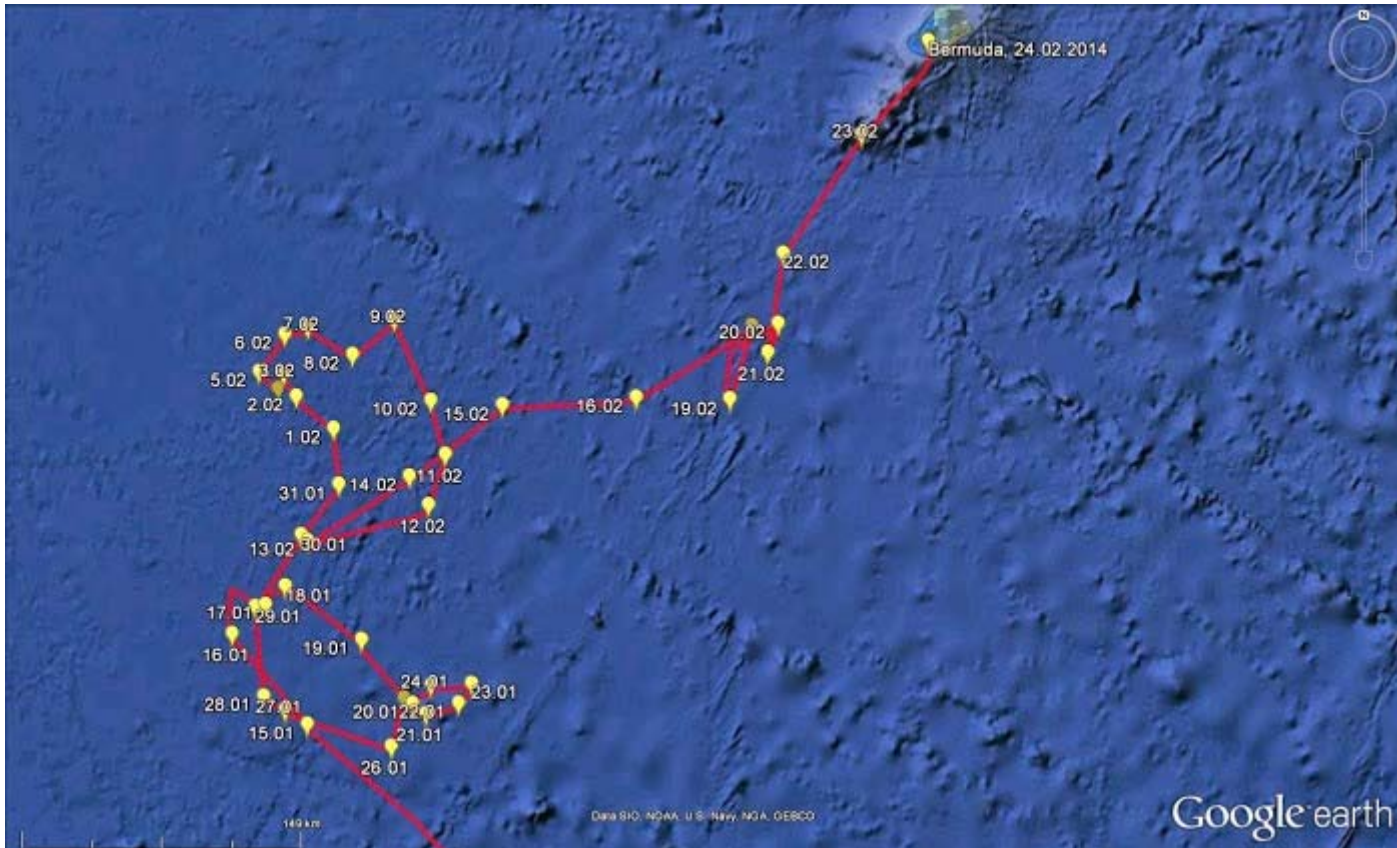
Text: Udo Beier

Quelle: SEGELN, Nr. 3/14, S.34-41 – www.segelmagazin.de

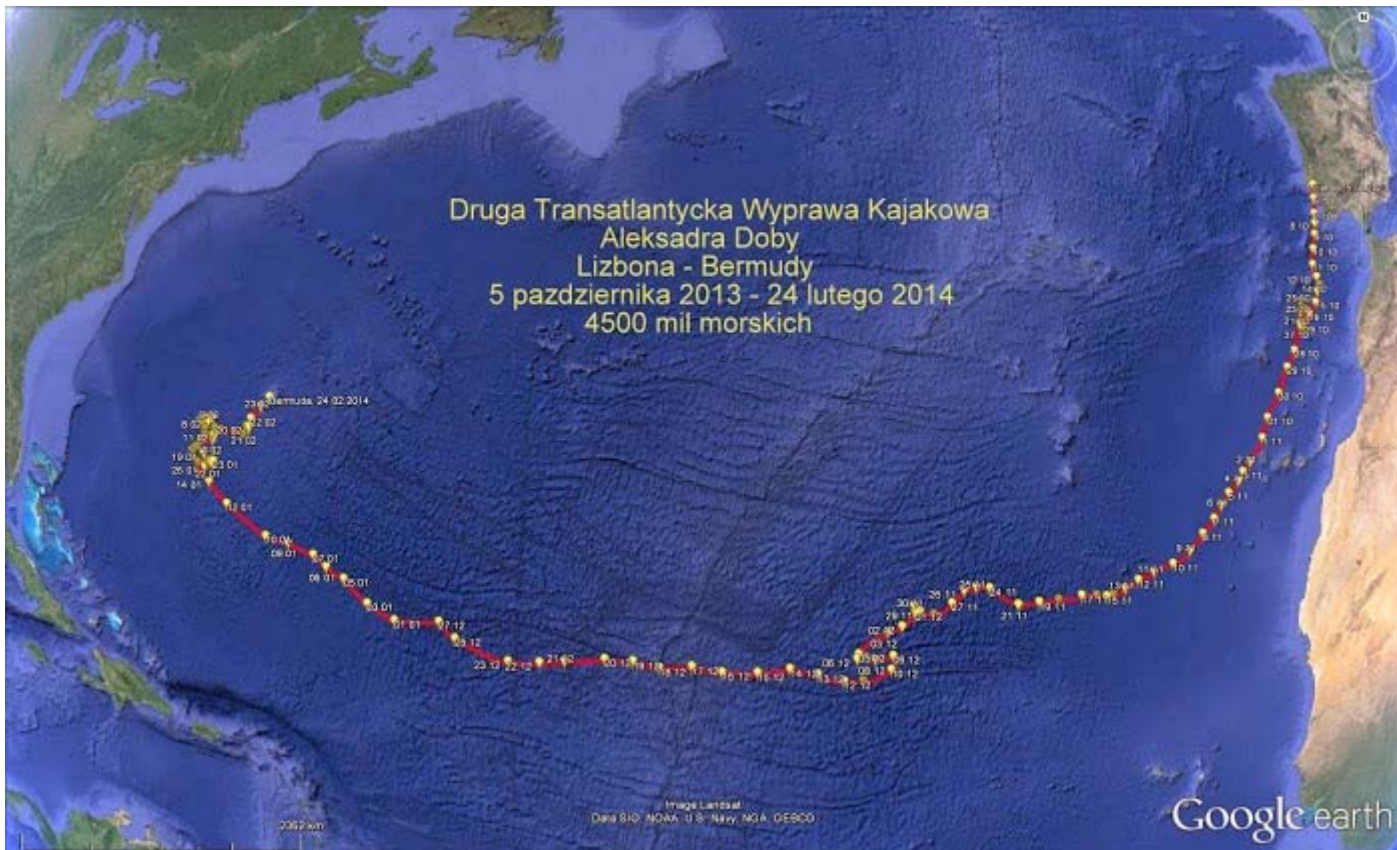
Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Windeffekte.pdf

24.02.2014 **Aleksander Doba: Endstation Bermudas?** (Geschichte)

Aleksander Doba hat große Probleme, sein „Kajüt-Seekajak“ Richtung Florida zu steuern. Bis auf ca. 1.200 km konnte er sich Florida annähern. Seitdem behindern ihn Strömung in nordöstliche Richtung und Wind aus wechselnden Richtungen. Die Folge: Drei Vollkreise mitten im „Bermuda-Dreieck“! Die erste Kreisfahrt dauerte vom 15.01.-27.01.14 (13 Tage), die zweite vom 29.01.-13.02.14. (16 Tage) und die dritte vom 11.02.-15.02.14 (5 Tage). Dann bekam A.Doba auch noch Probleme mit seiner Steueranlage. Wie wir der bruchstückhaften und nur halbverständlichen automatischen Übersetzung der polnischen Infos auf seiner Homepage entnehmen können, versucht er seit dem 14.02.14, die im Nordosten liegenden Bermuda-Inseln zu erreichen, um dort an Land das Steuer zu reparieren. 3 Tage ging das auch gut, d.h. der Wind wehte so, dass es ihm gelang, Richtung der Bermudas zu treiben. Ca. 180 km davor fing es jedoch wieder an, aus wechselnden Richtungen zu wehen, sodass A.Doba nichts anderes übrig blieb, als sich im „Quickstep“-Rhythmus der Insel anzunähern, also einen Schritt vor (17.02.), einen zurück (19.02), einen vor (20.02), einen zurück (21.02.), einen vor (22.02.)



→ <https://plus.google.com/115946681830282374712/posts> (s. Info vom 24.02.14, 15.43 Uhr)
Ende gut, alles gut! Schließlich drehte am 22.02.14 der Wind mal wieder auf Südwest. Laut den Windprognosen sollte sich das erst wieder am 25.02.14 ändern. Das war die Chance für A.Doba, die Bermudas doch noch auf dem kürzesten Weg zu erreichen, statt im Zickzack vor den Inseln herumzutreiben. Er nutzte diese Chance, beendete seine seit dem 15.01.14 dauernde „Irrfahrt“ inmitten des „Bermuda-Dreiecks“ und landete schließlich am 24.02.14 um 11.03 Uhr auf den Bermudas an. Insgesamt war er seit seinem Start in Lissabon 133 Tag unterwegs gewesen. Etwa 8.334 km (Luftlinie: ca. 5.000 km) hat er dabei zurückgelegt:



➔ <https://plus.google.com/115946681830282374712/posts> (s. Info vom 24.02.14, 15.46 Uhr)

Ob er sich nach dem Zwangsaufenthalt auf den Bermudas und der erfolgreichen Reparatur seiner Steueranlage nochmals in sein „Kajüt-Seekajak“ setzen wird, um auch die verbleibenden ca. 1.600 km bis Florida zurückzulegen oder ob er sich dazu entscheiden wird, stattdessen zum nur ca. 1.050 km entfernt liegenden South Carolina (?) zu paddeln, hängt wohl allein davon ab, was die langfristige Windprognose verkündet. Sicherlich wird er erst wieder starten, wenn in absehbarer Zeit eine Wetterlage zu erwarten ist, die für Wochen den Wind aus Nordost oder Südost wehen lässt. „Nötig“ hat er es auf alle Fälle nicht; denn er wird immer der Erste bleiben, der jemals mit einer Art Kajak (750x95 cm) von Lissabon Non-Stop bis zu den Bermudas gepaddelt ist. Respekt für sein übermenschliches Durchhaltevermögen, Gratulation für seine einmalige Leistung!

Übrigens, wen es interessiert, welche Winde derzeit im „Bermuda-Dreieck“ wehen, der sollte mal den folgenden Link anklicken:

www.windfinder.com/weather-maps/superforecast/#5/28.459/-74.707

Und wer sich ein paar Fotos von Aleksander Doba anschauen möchte, der möge den folgenden Beitrag von **Jeff Moag** in CANOE & KAYAK-Online abrufen, in dem über ein Treffen mit dem Polen ca. 160 km südwestlich der Bermudas berichtet wird:

<http://m.canoekayak.com/touring-kayaks/doba-greets-well-wishers-sea-offers-chocolates/>
(21.02.14)

Text: Udo Beier

21.02.2014 Innovationsentscheidungen („Erstbefahrungen“) (Ausbildung)

Was ist nun unter dieser fünften Variante „risikobehafteter Entscheidungen“ zu verstehen?

Das Streben, etwas zu paddeln, was wir bislang noch nicht getan haben bzw. was vorher noch niemand anderes getan hat, kann zu „Innovationsentscheidungen“ führen. Dritte ordnen solche Entscheidungen recht schnell jenen Handlungen zu, die in erster Linie durch die „Außenwirkung“ motiviert werden. Wir erkennen solche Kritiker vielfach daran, dass sie die „Innovatoren“ für nicht mehr normal, sozusagen für „verrückt“ erklären, und dabei am Rande anmerken, dass sie selber so etwas „nicht nötig“ hätten.

Natürlich wollen „Innovatoren“ „Aufmerksamkeit erlangen, zumindest im Kreise von Gleichgesinnten. Und wenn sie nicht um „Aufmerksamkeit“ buhlen, so könnte es sich dabei auch um eine andere, eine „passivere“ Variante handeln, nämlich Dritten einfach zu „gefallen“. Der Hang zu Innovationsentscheidungen kann beeinflusst werden:

- vom Prestigestreben;
- aber auch vom „Streben nach Abwechslung“, das in seiner einfachsten Ausprägung irgendwann dazu führt, mal andere Übernachtungsplätze anzulaufen, eine andere Route zu paddeln bzw. ein anderes Revier zu erkunden, statt immer und immer wieder dasselbe zu tun (→ „Routineentscheidungen“);
- vom Wunsch, die Langeweile zu bekämpfen bzw. erst gar nicht aufkommen zu lassen;
- von einer ausgeprägten Neugierde, Neues zu entdecken und etwas Neues zu machen, und zwar was nicht nur neu für einen selber ist, sondern bislang von keinem aus seinem Verein, Verband oder Land bzw. von einem anderen auf der Welt bislang getan wurde, wobei die Kriterien für eine solche „Erst“-Befahrung recht mannigfaltig sein können, z.B. Sommer- bzw. Winter-Befahrung, Nacht-Befahrung, Non-Stop-Befahrung, Befahrung ohne fremde Hilfe, ohne Segelunterstützung, erste Gruppen- bzw. Solo-Befahrung, ... erster Mann bzw. erste Frau oder erstes „Pärchen“, erste Befahrung mit Kajak, Kanadier, Outrigger oder SUP ...
- von einer Art „Anti-Imitationsverhalten“, also einem Verhalten, das dazu führt, sich genau dagegen zu entscheiden, was die anderen tun, z.B. wenn alle andere wegen der Wetterlage nicht aufs Meer hinaus paddeln, dann entscheiden wir uns dazu, doch zu starten;
- von einer Art „Abenteuerlust“, einer „Lust sich zu quälen“ bzw. dem „Wunsch, seine eigenen Grenzen“ kennen zu lernen;
- bzw. auch vom Wunsch, die Lustgefühle, die wir bei unseren bisherigen Innovationsentscheidungen erfahren haben, zu steigern.

Früher wurden solche Innovationsentscheidungen auch davon bestimmt, etwas zu entdecken, was der Gemeinschaft von Nutzen sein könnte. Aber dieses „Entdeckerstreben“ konnte schon früher nur recht selten unter Einsatz eines Kanus befriedigt werden, geschweige denn heute, wo jeder Winkel unserer Erde bekannt & erforscht ist.

Ja, und was ist das Kritische an einer Innovationsentscheidung? Wo liegt das Risiko? Nun, bei „Erstbefahrungen“ begeben wir uns ganz bewusst auf unbekanntes Gebiet. Wir hoffen, dass wir es trotz aller Schwierigkeiten schaffen werden. Wir setzen auf unsere Erfahrungen und unser Können, wohl wissend, dass beides nicht immer genügen wird. Wir bauen darauf, dass das Glück uns dabei nicht verlassen bzw. das Pech weniger dramatische Folgen nach sich ziehen wird. Aber wir können uns nicht darauf verlassen, dass wir eine „Erstbefahrung“ sicher überstehen werden. Trotzdem nehmen wir das Risiko zu scheitern in Kauf bzw. wir blenden das Risiko einfach aus, ignorieren es. Das stärkt unser Selbstvertrauen, nimmt uns Angst & Zweifel und motiviert uns, das zu wagen, von dem wir schon länger träumen.

Solange wir nur „Gleichgesinnte“ zum Mitmachen animieren, muss das wohl hingenommen werden. Die „Innovatoren“ gehören halt genauso zu unserem Leben wie die „Imitatoren“.

Siehe hierzu auch den Beitrag „**Risikobehaftete Entscheidungen**“:

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/131125.html

und den Beitrag über „Imitationsentscheidungen“ („Herdentrieb“):

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/140203.html

Text: Udo Beier

17.02.2014 Freya Hoffmeister: Willkommen in Brasilien

(598. Fahrtentag) (Geschichte)

Ja, wo treibt sich denn gerade **Freya Hoffmeister** herum? Nun, sie ist – übrigens seit dem 30. August 2011 – immer noch dabei, ihren Traum, Südamerika im Uhrzeigersinn mit einem Seekajak zu umrunden, zum Abschluss zu bringen:

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

Da sie nicht mehr auf „Heimaturlaub“ ist, wird sie wohl in ihrem Seekajak (Modell: „Freya 18“ von POINT 65°N) oder in ihrem Zelt (Modell: „Alak“ von HILLEBERG) sitzen bzw. sich bei gastfreundlichen Einheimischen für ein paar Tage aufhalten, um Kraft für weitere Paddelkilometer zu „tanken“.

Hängepartie oder Schlickpartie!

Vielleicht hängt sie auch mangels vorhandener Zeltmöglichkeiten in ihrer Hängematte, ausgerüstet mit Mücken- und Regenschutz, die sie zwischen zwei Mangrovenbäumen gespannt hat, und lauscht, ob die nahende Flut sie nicht doch noch erreicht und schließlich dafür sorgt, dass die anrauschenden Wellenkämme ihren Traum von einer trockenen Hängepartie plätzen lassen. Trotzdem kann sie den von unten hoch spritzenden Wellen noch etwas Positives abgewinnen: Ihr immer wiederkehrendes Rauschen bringt nämlich etwas Abwechslung in das sonst etwas nervig anzuhörende Summen, das von jenen unzähligen Mückenschwärmen stammt, die ihre Hängematte umschwirren und nur darauf warten, dass Freya sich mal blicken und stechen lässt.

Oder sie hängt irgendwo im Stockdunkeln im knietiefen Morast fest und grübelt darüber nach, was eigentlich unangenehmer ist, in einer Hängematte oder in einem Seekajak die Nacht zu verbringen?

Foto: „Hängepartie“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection3Stage17GuyanaSurinameFrGuianeGeorgetownToCayenne?noredirect=1#5979094531675583938>

Foto: Mangroven-„Parkplatz“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection3Stage17GuyanaSurinameFrGuianeGeorgetownToCayenne?noredirect=1#5972218795343017058>

Foto: Schlick-„Barriere“

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection3Stage17GuyanaSurinameFrGuianeGeorgetownToCayenne?noredirect=1#5972218272949325858>

Foto: trockenefallener Sandstrand

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection3Stage17GuyanaSurinameFrGuianeGeorgetownToCayenne?noredirect=1#5979093960865654242>

Foto: gefluteter Sandstrand

<https://picasaweb.google.com/112133179186774955122/SouthAmericaSection3Stage17GuyanaSurinameFrGuianeGeorgetownToCayenne?noredirect=1#5979091183489754418>

Ja, und da hängt bzw. hockt sie und wartet, bis der Wasserstand eine Weiterfahrt zulässt. Ob es dann schon hell ist, spielt dabei keine Rolle; denn bei einem Gezeitengewässer bestimmt die „Tide“, wann es Zeit ist zu starten, also der Stand des Mondes, aber nicht der Sonnenstand!

Auf alle Fälle ist Freya seit ihrem Start in Georgetown (Guyana) am 10.01.14 in einer Watt-Sumpf-Mangroven-Landschaft unterwegs, die – von einigen Ortschaften und Flussmündungen mal abgesehen - nur selten Abwechslung bietet. Es handelt sich meist um riesige Schlickflächen, die kaum mit Wasser bedeckt sind. Vergleichbar ist eine solche Landschaft in etwa mit den Wattflächen des West- und Ostfriesischen Wattenmeers, aber ohne den dort vorgelagerten Inseln. Der Unterschied ist nur jener, dass es von Texel bis Wangerooge nur ca. 250 km lang ist, von Georgetown bis zur Grenze hinüber nach Brasilien jedoch ca. 950 km. Auf dieser Strecke bieten sich Freya i.d.R. nur während der Hochwasserphase Anlandemöglichkeiten an, und zwar günstigenfalls auf einem kleinen sandigen Flecken, den es aber gilt, rechtzeitig vorher zu entdecken. Ansonsten bleibt ihr nur die mehr feuchte als fröhliche „Hängepartie“ zwischen zwei Mangrovenstämmen oder die recht wackelige „Schlickpartie“ auf dem eigenen Seekajak im Morast. Wobei sich nicht jeder „Morastplatz“ zum Nächti-gen geeignet ist.

Tag- & Nachthochwasser, Spring- & Nipptide

Auf alle Fälle darf Freya nur dann einen solchen Platz zum Trockenfallen auswählen, wenn die Hochwasserzeit schon 1-2 Stunden vorbei ist; denn nur dann ist es garantiert, dass die nächste Flut auch bis zu diesem „Morastplatz“ kommt. Wehe also, sie lässt sich abends genau bei Hochwasser trockenfallen und das nächste Hochwasser am kommenden Tag fällt niedriger aus. Dann wäre „Schlickpaddeln“ mit mehr oder weniger ungewissem Ausgang angesagt, wenn sie nicht weitere 12 Stunden auf das nächste Hochwasser warten möchte.

Ja, die beiden Flutberge, die innerhalb von ca. 12:25 Std. eintreffen, laufen unterschiedlich hoch auf. Der Grund ist u.a. darin zu finden, dass der eine Flutberg auf der dem Mond zugewandten Seite hauptsächlich auf die Anziehungskraft des Mondes zurückzuführen ist während der andere auf der dem Mond abgewandten Seite der Fliehkraft zu verdanken ist, einer Fliehkraft, die entsteht, weil sich Erde und Mond gemeinsam um denselben Drehpunkt drehen, der jedoch nicht im Zentrum, sondern am Rande der Erde liegt, die dem Mond zugewandt ist.

Aber wer über Wochen an die tausend Kilometer entlang solch einer Wattküste paddelt, muss nicht nur mit den täglichen Wasserstandsschwankungen kämpfen, sondern auch noch mit den Wasserstandsschwankungen, die bei Nipp- und Springtide auftreten; denn bei Nipptide reicht das Wasser nur selten bis zum trittfesten Ufer und bei Springtide überspült das Wasser das trittfeste Ufer und endet in einer überfluteten Sumpflandschaft. ... und bei Mitttide? Nun, dann finden sich schon trockengefallene Plätze, was nicht heißt, dass es sich dabei um „trockene“ Flächen handelt!

Aber solche Plätze muss Freya erst einmal finden! Ihr Problem dabei ist es, dass

- die auf dem Seekartenausschnitt ihres kleinen GPS-Monitors bzw. bei „Google Earth“ nur selten zu erkennen sind;
- die unterwegs aus der Paddlerperspektive in einer konturenlosen Schlicklandschaft kaum ausfindig zu machen sind;
- die dann per Seekajak nur bei Hochwasser anzusteuern sind.

Ja, und da passiert es immer wieder, dass solch ein auf der Karte entdeckter Platz schließlich gefunden wird, sich aber als nicht zum Übernachten geeignet erweist. Das ist insbesondere dann ärgerlich, wenn Freya sich zuvor 2-3 Stunden lang von der Tide dorthin treiben ließ und nun erkennen muss, dass sich das überhaupt nicht gelohnt hat.

Südost-Passat

Schließlich gibt es noch diesen Wind, ein Ausläufer des Südost-Passats, der immer und stetig mit 4-5 Bft von vorne bläst:

<http://www.windfinder.com/weather-maps/forecast/#4/4.57/-51.42>

Da baut sich im Laufe der Zeit ein Seegang auf, der in Küstennähe Brecher entstehen lässt, die bis hinter den Horizont reichen. Wenn Freya nicht im Minutentakt von der Brandung geduscht werden möchte, bleibt ihr nichts anderes übrig, als im Flachwasserbereich zwischen Brandungszone und Küste zu paddeln. Sie nimmt dabei in Kauf, dass die geringe Wassertiefe sie am Tempomachen hindert. Dafür hat sie ab und an die Möglichkeit, durch Auswerfen eines Ankers, den sie sich aufgrund von Empfehlungen Einheimischer noch in Georgetown gekauft hatte, zu verhindern, dass sie beim Pausemachen wieder zurück treibt.

Nur einmal war es Freya nicht möglich, im Flachwasser der Schlicklandschaft voranzukommen. Es passierte an ihrem 587./588. Fahrtentag entlang der Küste von Suriname. Der Schlick hinderte sie daran, bis ans Land zu paddeln. Also blieb ihr nichts anderes übrig, als sich von der schlickigen Küste zu entfernen und inmitten der Brandungszone zu paddeln und das während der Nacht anlässlich einer über 18 Stunden dauernden 82-km-Passage, bei der kein Landgang möglich war. Das war eine ihrer kritischsten Passagen. Bei einer Kenterung mit Ausstieg wäre sie unweigerlich von den Brechern auf den Schlick gespült worden, einem Schlick, der an manchen Stellen auch mannshoch tief sein konnte.

Brasilien vor der Tür

Für die knapp tausend Kilometer lange Strecke von Georgetown (Guyana) bis an die brasilianische Grenze benötigte Freya 26 Paddeltage. 5 Paddeltage davon brauchte sie, um bis zur ca. 170 km entfernt liegenden Grenze hinüber nach Suriname zu paddeln. Die ca. 440 km lange Küste von Suriname legte sie in 12 Paddeltagen zurück. Ab dem 31.01.14 befand sie sich in Französisch Guyana. Bis nach Brasilien waren es dann noch ca. 340 km, die Freya in 10 Paddeltagen schaffte.

Zwischendurch legte sie jedoch immer mal wieder ein paar Ruhetage ein, zuletzt in Cayenne, wo sie sich 3 Tage lang von den Mitgliedern des lokalen Kajak-Clubs verwöhnen ließ. Diese letzte Pause hatte sie auch bitter nötig, und zwar nicht nur, um sich von den Strapazen der letzten Tage zu erholen, sondern auch weil ihr nun eine etwa 10tägige Küstenpassage bevorstand, bei der die morastige Mangrovenküste ein Übernachten im Zelt kaum zuließ. Freya blieb folglich nachts nichts anders übrig, als mitten im schlickigen Morast in ihrem

Seekajak kauern „trockenzufallen“ oder zwischen den Mangroven im Gestrüpp in ihre Hän- gematte zu baumeln und zu hoffen, am nächsten Tag von der Tide wieder mit ins Tiefe hin- ausgenommen zu werden. Schließlich überpaddelte sie am 16.02.14 an ihrem 598. Fahrten- tag, wovon sie 419 Tage in ihrem Seekajak saß, die Grenze hinüber nach Brasilien.

Bis die ersten brasilianischen Traumstrände am Horizont auftauchen, werden wohl noch ein paar Wochen vergehen. Zunächst muss Freya ca. 370 km Mangrovenküste entlang paddeln, dann steht ihre die ca. 400 km breite Mündungspassage des Amazonas bevor, (Fortsetzung folgt; denn bis nach Buenos Aires sind es noch an die 7.000 km! In Anbetracht dessen, dass Freya schon etwa 18.750 km rund Südamerika unbeschadet zurückgelegt hat, spricht alles dafür, dass sie auch diesen Rest schaffen wird!?)

Text: Udo Beier

14.02.2014 **Rund Korsika** (Revier/Ausland)

In KAJAK-MAGAZIN berichtet **Siglinde Fischer** in dem Beitrag:

„Umpaddelung eines Gebirges: Im Faltboot rund um Korsika“

über eine Tour um die französische Insel Korsika, der viertgrößten Insel des Mittelmeers.

Gestartet wurde in St. Florent, gepaddelt entgegen dem Uhrzeigersinn und gerundet in 31 Paddeltagen (Ruhetage nicht mitgezählt). Die Rundtour (ca. 500 km Luftlinien) klappte je- doch erst 2013 im zweiten Versuchen. 2 Jahre zuvor war entlang der Westküste der Wind einfach zu heftig. Als beste Reisezeit werden April – Juni und ab August empfohlen.

In dem Bericht wird darauf verzichtet, chronologisch die Tour nachzuerzählen. Vielmehr wer- den schwerpunktartig zu einzelnen Themen Stellung bezogen:

- Wo fängt man denn da an? Und wie herum paddelt man?
- Und das Wetter?
- Und die Sache mit dem Süßwasser?
- Wo schläft man denn da?
- Unvergessliches
- Begegnungen mit Menschen und Naturgewalten
- Sand in Sicht! Korsikas Ostküste
- Unvergessliches – auch an der Ostküste
- Cap Corse: Endspurt am Finger

Dazu kommt noch eine „Infobox“, 11 Fotos und eine Kartenskizze, in der wohl die Namen von 16 WW-Bächen zu finden sind, aber nur ein paar Küstenorte, auch nicht der Startort.

Zusammenfassung: U.Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 2/14, S.20-25 – www.kajak-magazin.com

Link: www.walter-steinberg.de/Korsika/Paddeln/Korsikapaddeln.htm

Weitere Links:

Stritzky, O.v.: **Korsika – Boot, Blutrache, Banditen** (1954 / 18 S.)

→ www.paddel-buecher.de/PDF/Korsika.pdf

Kachler,M.: **Westkorsische Küste: Calvi – Ajacio** (2004) (6-Tage-Tour)

→ www.kachler.net/Corsekayak_open/Corse.htm

Kachler,M.: **Westkorsika (Nördlicher Westen): Galéria – Sagone (Paddelrevierinfo)**

→ www.kachler.net/Corse_Sport/Corse_sport.html

Kachler,M.: **Cap Corse, Desert des Agriates, Calvi**

→ http://kachler.net/_seekayak_deutsch/pages/frankreich/korsika-bastia-cap-corse-agriates-calvi.php

Schorr,St.: **Laissez-Faire en Corse** (St. Florent)

aus: Kanu Sport 1/07, S.10-15 – www.kanu.de

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070105_c.html

Markgraf,R.: **Über die Straße von Bonifacio** (Korsika – Sardinien)

→ <http://www.nanuk.de/inhalt/berichte/rainer.pdf>

Viktor,C.: **Kurs Korsika!**

aus: Segeln 2/06, S.6-15

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/060117.html

Huber,R.: **Schroffe Schönheit: Korsika**

aus: Yacht 10/11, S.19-26

→ www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110426.html

außerdem:

→ <http://www.faltboot.org/wiki/index.php/Korsika>

→ www.korsika-toern.de (Revierinfos über Korsika)

08.02.2014 **Rund Elba** (Italien) (Revier/Ausland)

In KANU-SPORT berichtet **Ludwig Nitsch** in dem Beitrag:

„Insel zwischen Himmel und Erde“

über eine Umrundung der Insel Elba entgegen dem Uhrzeigersinn.

Mit der Fähre wurde von Piombino nach Portoferraio übergesetzt. Startort war der Zeltplatz „Valle Santa Maria“ in Lacona. Die ca. 100 km lange Rundtour kann bei entsprechender Wetterlage in 5 Tagen geschafft werden. Wer gerne „schnorchelt“ braucht vielleicht etwas länger. Wenn es mit 4 Bft. und mehr weht, geht es auch nicht mehr so flott um die Insel. Das gilt auch für jene, die sich nicht scheuen, in der heißesten Zeit, also im Juli und August, immer erst gut ausgeschlafen spät am Morgen die Rundtour anzutreten; denn ab Mittag setzt bei starkem Sonnenschein der Seewind ein und der bläst dann in den Nachmittagsstunden meist mit mehr als 3 Bft.

Der einzige Zeltplatz, der wohl unterwegs angelaufen wurde, war einer in der der Bucht von Biodela. Leider lag er für Kanuten unerreichbar an einem Hang. Ansonsten wurde wohl „biwakiert“.

Der 6 Seiten lange Fahrtenbericht wird mit 10 Fotos illustriert. Schade, dass eine Kartenskizze von Elba fehlt, anhand der wir die Tour etappenweise nachvollziehen können

Text: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 2/14, S.8-13 – www.kanu.de

Links:

Deppert,P.: **Elba ist rund!** (30.3.-1.4.14)

→ <http://wellenbergemeer.wordpress.com/2014/04/08/elba-ist-rund/>

M.Rehse: **Paddeln, wo andere hin verbannt werden – Elba 2013**

→ <http://groenlandpaddel.wordpress.com/2013/05/26/paddeln-wo-andere-hin-verbannt-werden-elba-2013/>

M. Kachler: **Elba - Follonica – Elba und retour (5-Tage-Tour)**

→ www.kachler.net/Follonica-Elba/elbe.html

M. Kachler: **Elba - San Vincenzo um Elba und retour** (2009) (5-Tage-Tour)

→ www.kachler.net/San_Vincenzo_rund_Elba/San_Vincenzo_rund_Elba.html

G.Kassel: **Elba - Mit Kajak, Rad und Rucksack** (2003)

→ www.kanukassel.de/10044/230808.html

KVU: **Rund um Elba** (2002)

→ www.kvu.der-norden.de/kajak/Europa/RUND_UM_ELBA.html

G.Tautenhahn: **Elba Umrundung mit dem Kajak im Herbst 1999**

→ www.tautenhahn.de/gerd/index.php?siteid=301

Weitere Kurz-Infos gibt's unter:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110815_a.html

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070205.html

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/061218_a.html

07.02.2014 **Aleksander Doba: Hilflös im Bermudadreieck?** (Geschichte)

Ja, wie geht es weiter mit unserem polnischen Atlantikquerer **Aleksander Doba**? Mehr oder weniger flott „trieb“ er von Lissabon bis kurz vor Florida. Ca. 7.200 km hat er seit dem 5.10.13 zurückgelegt. Ca. 1.200 km trennten ihn von seinem Ziel. Aber das „Bermudadreieck“ gibt ihn seit dem 15.01.14 nicht mehr frei. Einmal ist er schon innerhalb von 12 Tagen im Kreis herumgepaddelt, doch Wind & Strömung verhinderten eine weitere Annäherung. Florida will einfach nicht näherkommen!



→ <https://plus.google.com/115946681830282374712/posts#115946681830282374712/posts>
(27.01.14 / 20.57 Uhr)

A.Doba setzte daher zu seiner zweiten „Rundfahrt“ im Bermudadreieck an. Da der südwestliche Wind nicht nachlassen wollte, verließ er jedoch am 29.01.14 mit seinem „Kajüt-Seekajak“ den „Kreisverkehr“ und driftete weiter nach Norden ab. Als dann der Wind am 4.02.14 kurzzeitig drehte, änderte auch A.Doba wieder seinen Kurs, den wir auf seiner Homepage verfolgen können:



<https://plus.google.com/115946681830282374712/posts#115946681830282374712/posts>

(siehe Info vom 6.02.14, 19.56 Uhr)

Der Routenverlauf auf blauem Atlantik-Wasser ähnelt derzeit einem Sternbild, nämlich den des Schwans. Lassen wir uns überraschen, wohin er treiben wird? Als Alternativen bieten sich an:

- bei östlichen Winden das etwas westlich gelegene Florida,
- bei südlichen bis südöstlichen Winden die nordwestlich bis nördlich gelegene amerikanische Ostküste,
- bei südwestlichen Winden, wie sie derzeit wehen, die nordöstlich gelegene Bermuda-Insel
- oder per Golfstrom wieder zurück nach Europa?

A.Doba hat darauf wohl nur noch einen geringen Einfluss. Gegen die Wind- & Stromabdrift kann er nicht anpaddeln. Bei seiner Atlantik-Querung setzte er voll auf die „treibende“ Kraft von Wind & Strom. Nun aber macht ihm wohl beides einen Strich durch seine Routenplanung. Gegen den Richtung NO strömenden Golfstrom kann kein Kanute anpaddeln und gegen einen südwestlichen Wind auch nicht, auf alle Fälle nicht, wenn man schon seit Oktober mit einem 700x90 cm großen „Kajüt-Seekajak“ unterwegs ist. Ihn „retten“ kann nur noch die Bermuda-Insel oder ein längere Zeit blasender 5-6er Wind aus NO. Aber ein solcher Windwechsel ist z.Zt. nicht in Aussicht und wenn er doch einträte, dann müsste A.Doba mit jenem kurzen, steilen Seegang kämpfen, der typisch ist für Wind-gegen-Strom-Bedingungen:

www.windfinder.com/weather-maps/superforecast/#5/28.459/-74.707

A.Doba hätte wohl von Anfang an versuchen müssen, auf einer weiter südlicher liegenden Route den Atlantik zu queren. Dann wäre er nicht so früh in nordöstliche Richtung an den karibischen Inseln vorbeigetrieben.

Warten wir's ab. Der Pole ist zäh und seine Verpflegung soll noch für 6 Wochen reichen.

Text: Udo Beier

Links:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Golfstrom#Verlauf>

www.canoekayak.com/touring-kayaks/first-contact-trans-atlantic-kayaker-breaks-47-day-silence/ (Bericht von J.Moag in: Canoe&Kayak-Online-Ausgabe / 7.02.14)

03.02.2014 **Imitationsentscheidungen ("Herdentrieb")** (4) (Ausbildung)

Was ist nun unter dieser vierten Variante „risikobehafteter Entscheidungen“ zu verstehen?

Ich paddelte einst an einem verlängerten Wochenende mit einer Gruppe rund Neuwerk. Da rief ein Kanute bei mir zu Hause und erkundigte sich, ob ich denn unterwegs auf dem Wasser sei, obwohl doch Gewitter vorhergesagt werden. Als ihm gesagt wurde, dass ich dennoch losgepaddelt sei, verabschiedete sich der Kanute, merkte aber zum Schluss an, dass er dann wohl auch lospaddeln werde! Ja, das ist der für mich krasseste Fall einer „Imitationsentscheidung“, der ich je begegnet bin. Ein etwas harmloserer Fall ist jener:

Wir erreichen den Ausgangspunkt (am Festland oder auf einer Insel), von dem wir zu einer mehrtägigen Tour hinaus aufs Meer starten wollen. Es windet & wellt stärker als uns lieb ist bzw. der Seewetterbericht prognostiziert Gewässerbedingungen, die für uns grenzwert sind. Was uns bleibt ist:

- der Abbruch der Tour (d.h. nach z.B. einer 3-stündigen Anreise folgt eine 3-stündige Rückreise),
- ein Ausweichen auf ein anderes Revier (z.B. von der Nordsee an die Ostsee) oder eine andere Route (z.B. statt Offshore wird nun im Wind- & Wellenschutz von Inseln gepaddelt),
- u.U. eine Fährfahrt zur nächsten Insel (damit wir wenigstens schon etwas Meeresluft schnuppern können),
- ein Abwarten (vielleicht ändern sich ja im Laufe des Tages während der Niedrigwasserphase die Gewässerbedingungen),
- oder ein Notbiwak (mit der Aussicht, am nächsten Tag doch noch starten zu können).

Da trifft plötzlich eine andere Gruppe von Küstenkanuwanderern am Startort ein, holt die Seekajaks von den Autos, verstaut in den Seekajaks das Gepäck und paddelt los. Dann kommt die nächste Gruppe, die packt, startet und verschwindet schließlich mit ihren Seekajaks am Horizont usw. usf. Wetten, irgendwann werden wir schwach und setzen uns auch in unsere Seekajaks?

Außer es tritt plötzlich die folgende Situation ein: Eine Gruppe kommt per Pkw angefahren, packt die Seekajaks, schnallt aber anschließend die Bootswagen unter die Boote und wartet auf die nächste Fähre bzw. verschwindet hinterm Deich, um dort zu biwakieren.

Richten wir unsere Entscheidung an den Entscheidungen anderer aus, liegt eine „Imitationsentscheidung“ vor. Solch ein Entscheidungsmuster kann nicht von vornherein als kritisch betrachtet werden, zumindest solange nicht, wie wir die anderen nicht „blind“ imitieren bzw. wie wir uns dadurch nicht in Gefahr begeben.

„Imitationsentscheidungen“ treffen eher die „unsicheren“, weniger erfahrenen Küstenkanuwanderer. Sie greifen auf die Erfahrungen Dritter zurück und profitieren auf diese Weise von deren Erfahrungsschatz. Solange sie die Entscheidungen Dritter kritisch hinterfragen und dann eine eigene Entscheidung treffen, und zwar eine Entscheidung, die die Leistungsfähigkeit der eigenen Gruppe in den Mittelpunkt stellt, ist das okay.

Siehe hierzu auch den Beitrag „**Risikobehaftete Entscheidungen**“:

→ www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/131125.html

Text: Udo Beier

28.01.2014 **Integrierte Steueranlage von PIETSCH & HANSEN** (Ausrüstung)

Die Steueranlage mit dem im Unterwasserschiff integrierten Steuerblatt wurde einst Anfang der 80er Jahre von **Jürgen Pietsch** erfunden & entwickelt und erstmals in den „Habel“ eingebaut:

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

In der Zwischenzeit ist das Seekajaksortiment von PIETSCH & HANSEN ausgeweitet worden:

- „Oland“ (530x55 cm; 320 Liter Volumen),
- „Amrum III“ (532x54 cm; ca. 330 Lit. Vol.),
- „Habel IV“ (546x58 cm; 350 Lit. Vol.),
- „Gröde II“ (580x52 cm; 340 Lit. Vol.),

- „Hooge“ (KII) (650x63 cm; 560 Lit. Vol.).

All diese Seekajaks sind mit einer integrierten Steueranlage ausgerüstet.

Optimale Steuerblattplatzierung!

Das Steuerblatt dieser Anlage ist etwa 50 cm vor dem Hecksteven platziert. Das hat den Vorteil, dass das Steuerblatt auch bei steilem, hohem Seegang fast immer im Wasser bleibt und dadurch effizient eingesetzt werden kann.

Vorsicht bei Grundberührungsfahr!

Der Steuerblatt-Hochholmechanismus (→ ein Draht, der in einer Halterung liegt) ist bei PIETSCH & HANSEN so konstruiert, dass er drei Stellungen für das Steuerblatt vorsieht:

- eingezogen (→ Schutz-Stellung: ohne Steuerblatt wird das Seekajak sehr wendig; denn das Steuerblatt verschwindet vollständig im Steuerblattschlitz, der im Unterwasserschiff integriert ist, und ist so vor Beschädigungen geschützt),
- halb herausgelassen (→ Flossen-Stellung: die Flosse erleichtert den Geradeauslauf; das nur halb herausgelassene Steuerblatt ist so praktisch vor Beschädigungen geschützt),
- ganz herausgelassen (→ Steuer-Stellung: die das Kurven sehr erleichtert; das ganz herausgelassene Steuerblatt kann jedoch dann bei Grundberührung beschädigt werden).

Diese 3-fache Verstellung des Steuerblatts ist von Vorteil, da wir jederzeit wissen, welche Stellung das Steuerblatt gerade einnimmt. Jedoch können wir mit der Flossen-Stellung nur den Geradeauslauf erleichtern, aber keine Trimmung wie bei einem konventionellen Skeg gegen Luv- oder Leegierigkeit vornehmen.

Besteht die Gefahr, dass wir unterwegs mit dem Steuerblatt den Grund berühren könnten (z.B. bei Flachstellen, bei Brandung, beim Anlanden bzw. Starten), ist das Steuerblatt zumindest auf „Flossen-Stellung“ einzuziehen, anderenfalls könnte das Steuerblatt, sofern es nicht auf „Geradeaus-Fahrt“ gehalten wird, bei Grundberührung beschädigt werden bzw. beim unkontrollierten Hochklappen das Unterwasserschiff beschädigen.

Kielsprung schützt vor Verschmutzungen!

Aufgrund dessen, dass die Seekajaks von PIETSCH & HANSEN über einen Kielsprung verfügen, schleift der im Unterwasserschiff integrierte Steuerblattschlitz beim Anlanden bzw. Starten nicht ständig über den Boden (Hinweis: beim "Habel IV" und "Gröde II" ist der Kielsprung stark zurückgenommen worden!). Außerdem ist der Schlitz anfänglich sehr weit und offen. Beides führt dazu, dass weder der Schlitz noch der Drehmechanismus des Steuerblatts bei Grundberührung allzu leicht verschmutzen und folglich beim Hochziehen bzw. Herunterlassen klemmen kann.

Probleme beim Hochziehen

Da der Schlitz unten offener ist, lässt sich das Steuerblatt leichter einziehen, vorausgesetzt das Seekajak befindet sich auf Geradeaus-Fahrt! Dennoch ist nicht auszuschließen, dass der eine oder die andere in der Hektik beim Anlanden durch brechenden Seegang Schwierigkeiten hat, das Steuerblatt ins Unterwasserschiff einzuziehen. Aus „Hektik“ wird dann leicht „Panik“; denn bei einem vollständig herausgelassenen Steuerblatt besteht ja bei Grundberührung die Gefahr, dass das Steuerblatt bzw. Unterwasserschiff beschädigt werden können.

Kursprobleme bei beschädigtem Steuerblatt

Ist das Steuerblatt eingezogen, sind die Seekajaks von PIETSCH & HANSEN (Ausnahme: "Habel IV" und "Gröde II") aufgrund ihres Kielsprungs äußerst wendig. Ist jedoch – aus welchem Grund auch immer – das Steuer defekt, dann können wir bei Wind & Welle Probleme mit dem Geradeauslauf eines solchen Seekajaks bekommen. Solange jedoch das Steuerblatt nicht abgebrochen ist, besteht aber die Möglichkeit, über die "Flossen-Stellung" den Geradeauslauf zu verbessern.

Fixierungsprobleme bei der Steuerblatthochholhalterung

Nachteilig bei dieser von PIETSCH & HANSEN bis "Modelljahr 2010" verwendeten Hochholhalterung ist, dass sich das Hochholdraht bei einer Kenterung in der Brandung oder beim

Öffnen/Schließen der Spritzdecke leicht aus der Halterung lösen kann. Das Steuerblatt ragt dann wieder aus dem Unterwasserschiff heraus. Eine Beschädigung:

- des Unterwasserschiffs (→ und zwar dann, wenn das quer stehende Steuerblatt bei Grundberührung mit Gewalt gegen das Unterwasserschiff gedrückt wird) oder
- des Steuerblatts (→ verbiegen bei Grundberührung bzw. Überdrehen des Steuerblatts durch Wasserwucht)

ist dann nicht mehr auszuschließen.

Insbesondere konnte es bis "Modelljahr 2009" passieren, dass nach einer Kenterung mit Ausstieg der Wasserdruck eines Brechers das Steuerblatt um mehr als 180° verdreht, was zu einer Beschädigung des im Rumpf integrierten Drehmechanismus führt. Beim Wiedereinstieg im Wasser fällt das zunächst gar nicht auf. Erst beim Weiterpaddeln merken wir dann, dass das Steuerblatt quer steht und sich nicht mehr bewegen lässt.

PIETSCH & HANSEN haben mir nun mitgeteilt, dass:

→ <http://forum.kanu.de/showpost.php?p=38673&postcount=6>

(1) ab "Modelljahr 2010" die Seilführung zum Drehteller, der die Zugbewegung der Steuerseile in eine Drehbewegung des Steuerblatts überträgt, soweit geändert wurde, dass ein Überdrehen des Steuerblatts nicht mehr möglich ist;

(2) ab "Modelljahr 2011" die vorne neben der Sitzluke angebrachte "Steuerblatthochholhalterung" insoweit geänderte wurde, dass nun ein "längerer, mit einer Vertiefung versehener Edelstahlbolzen verwendet wird, hinter dem der Stahldraht (mit dem das Steuerblatt hochgezogen wird) sicher einhakt".

Nebeneffekte

Ansonsten hat die „integrierte Steueranlage“ einen angenehmen Nebeneffekt. Beim Schleppen eines geschwächten Mitpaddlers besteht im Gegensatz zu jenen Seekajaks, die mit einer „Heck-Umklapp-“, bzw. „Heck-Hochklapp-Steueranlage“ ausgerüstet sind, nicht die Gefahr, dass die Schleppleine sich mit der Steueranlage verheddern kann. Diesen Vorteil weisen natürlich auch „Skeg-Seekajaks“ auf. Dafür sind beim Schleppen Seekajaks mit integrierter Steueranlage leichter zu manövrieren als solche mit Skeg.

Text: Udo Beier

20.01.2014 Kursbestimmung (Ausbildung)

Das folgende Problem ist uns Küstenkanuwanderern nicht ganz unbekannt:

- Wir stehen mit unseren Seekajaks startbereit an Land und wollen wissen, in welcher Richtung unser Ziel liegt ... und welchen Kurs wir paddeln sollten, um dort anzukommen, sofern es keine Strömungs- bzw. Windabdrift gibt?

Das Ziel vor Augen

Ist unser Ziel sichtbar (z.B. eine Fahrwassertonne in der Ferne, ein Leuchtturm auf einer Insel, eine Durchfahrt zwischen zwei Inseln), gibt es eigentlich keine großen Probleme:

- Wir setzen uns ins Seekajak, richten das Boot auf unser Ziel aus und paddeln - sofern der Wasserstand es zulässt bzw. Schutzgebietgrenzen nicht überschritten werden - direkt, also auf dem kürzesten dorthin, bis wir es erreicht haben!

Setzt unterwegs eine Strom- bzw. Windabdrift ein, ist das nicht weiter schlimm; denn:

- entweder paddeln wir weiterhin immer direkt auf unser Ziel los, nehmen jedoch in Kauf, dass wir aufgrund der Abdrift vom direkten Kurs abgetrieben werden und folglich nicht auf gerader Linie auf unser Ziel zu paddeln, sondern auf einer Kurve (sog. „Hundekurve“);
- oder wir halten vor, sodass unser Ziel nicht am Horizont „auswandert“ (was durch eine entsprechende „Deckpeilung“ verhindert werden kann). Wenn die Abdrift nicht so stark ist und wir nicht mehr als 45° vorhalten müssen, gelingt es uns in der Regel, unser Ziel auf gerader Linie in vertretbarer Zeit zu erreichen.

Außer Sicht

Aber was ist:

- wenn beim Start das anzupaddelnde Ziel nicht sichtbar ist
- bzw. nur sichtbar ist, wenn wir von einer Erhöhung an Land aus unser Ziel sehen, aber nicht mehr, wenn wir in unseren Seekajaks sitzen,
- bzw. wenn unterwegs eine Sichtverschlechterung eintritt (wg. Regenschauer, Nebel, Dunkelheit), sodass wir unser Ziel nicht mehr sehen?

Nun, dann müssen wir den Kompasskurs hin zu diesem Ziel kennen.

Bestimmung des Kompasskurses

Wie aber bestimmen wir den direkten Kurs hin zu unserem Ziel? Können wir unser Ziel von einer Anhöhe an Land aus sehen, dann peilen wir mit einem Handkompass unser Ziel an und merken uns die Gradzahl. Anderenfalls gibt es drei Möglichkeiten, unseren Kompasskurs zu finden, vorausgesetzt wir verfügen über eine Seekarte bzw. Seekartenkopie mit exakten Angaben der Breiten-/Längengrade bzw. eine (topografische) Karte mit Längengraden:

1) GPS

Können wir auf ein GPS-Gerät zurückgreifen, entnehmen wir der Seekarte die Breiten-/Längengrad-Koordinaten für den Zielort und speichern diese als Wegepunkt in der Wegepunktliste unseres GPS-Gerätes ab. Wenn wir uns anschließend in unsere Seekajaks setzen, Fahrt aufnehmen und den gewünschten Wegepunkt aufrufen, zeigt uns das GPS-Gerät den Kurs an, den wir zu paddeln haben ... aber nicht nur das.

Das GPS-Gerät zeigt uns zusätzlich auch an:

- wie weit es bis zum Ziel ist,
- wie schnell wir vorankommen,
- wann wir – unter Beachtung der momentanen Geschwindigkeit - dort eintreffen werden;
- außerdem berechnet es bei der Kursangabe jegliche Abweichung mit ein, egal ob sie auf eine Wind- oder Stromabdrift zurückzuführen ist bzw. auf Ungenauigkeiten beim Kurshalten.

Voraussetzung bei der Arbeit mit einem GPS-Gerät ist jedoch, dass wir – sofern keine Seekarte eingespeichert ist - schon an Land alle gewünschten Koordinaten eingeben, am besten zu Hause, spätestens jedoch vor dem Start oder während einer Pause auf einer Sandbank/Insel; denn die Eingabe der Koordinaten unterwegs auf dem Wasser ist höchstens bei Flachwasserbedingungen und Flaute möglich. Mit zunehmendem Seegang bzw. Winddruck wird es nämlich immer schwerer, die Koordinaten exakt zu bestimmen und fehlerfrei abzuspeichern. Verschlechtert sich also plötzlich unterwegs auf dem Wasser die Sicht und haben wir nicht vorher die Koordinaten von Punkten abgespeichert, die in der Nähe unseres Zieles liegen, zeigt uns unser GPS-Gerät wohl immer die Koordinaten unseres aktuellen Standpunktes an, aber nicht den Kurs hinüber zu unserem Ziel.

2) Kartenwinkelmesser

Verfügen wir über kein GPS-Gerät oder wollen wir schon an Land wissen, in welcher Richtung - vom Startort aus betrachtet - unser Ziel liegt, können wir mit Hilfe eines Kartenwinkelmessers (Plotter, Kurslineal, Planzeiger) unseren Kurs vom Start- zum Zielort bestimmen.

Der Kartenwinkelmesser besteht i.d.R. aus:

- einer transparenten rechteckigen Plasticscheibe,
- auf der – mehr oder weniger mittig - eine ebenfalls transparente Kompassrose befestigt ist,
- und zwar so, dass sie gedreht werden kann (um bestehende Missweisungen berücksichtigen zu können).
- Im Drehpunkt ist zusätzlich ein ca. 20-30 cm langer dünner Faden/Perlonschnur befestigt (oder ein schmales Lineal, was jedoch beim Küstenkanuwandern etwas hinderlich ist).

Zur Kursbestimmung legen wir nun diesen Kartenwinkelmesser auf die Karte, und zwar so, dass:

- (1) der Drehpunkt genau auf dem Startpunkt liegt und

- (2) das Rechteck ausgerichtet an den benachbarten Längengraden samt Kompassrose exakt nach Norden zeigt.
- (3) Anschließend nehmen wir den Faden in die Hand und führen ihn straff zu unserem Zielpunkt.
- (4) Dort wo der straff gezogene Faden die Gradzahlen der Kompassrose schneidet, können wir am Schnittpunkt die Gradzahl ablesen, die unserem gesuchten Kurs entspricht.

Der Brite **Jeff Howard** hat einen solchen Kartenwinkelmesser („Sea Kayak Navigation Aid“) entwickelt, der auf die Bedürfnisse der Küstenkanuwanderer zugeschnitten ist. Auf seiner Homepage wird in einem Video seine Anwendung erläutert:

www.howardjeffs.com/sea-kayak-navigation-aid/ (Preis: ca. 18,- € zzgl. Porto)

Ebenfalls bietet der ALPENVEREIN (DAV) einen Kartenwinkelmesser („DAV-Plananzeiger“) an:

www.dav-shop.de > Suche: „Planzeiger“ (Preis: 6,40 € (bzw. 8,50 €) inkl. Porto für (Nicht-)Mitglieder)

Weiterhin gibt es einen sog. „Portland-Plotter“ (ca. 38 cm lang) (ca. 23,- € bei www.hansenausic.de). Der Faden wird bei ihm durch das Rechteck ersetzt, das in die Richtung des Kurses gelegt wird. Anschließend drehen wir das Raster der Kompassrose parallel zum nächst liegenden Längen- bzw. Breitengrad“ und lesen den Kurs ab:

www.nautisches-lexikon.de/b_navi/grundbegriffe/x_plotter.html

An Land lässt sich ein solcher Kartenwinkelmesser recht einfach einsetzen. Unterwegs bei Wind & Welle fällt uns jedoch die Handhabung, je nachdem wie plan die Karte auf dem Kartendeck liegt, nicht mehr ganz so leicht; denn seine Bedienung erfordert zwei Hände und eine ebene Unterlage.

3) Augenmaß

Verfügen wir über kein **GPS-Gerät** und keinen **Kartenwinkelmesser**, sondern nur über eine **Karte mit Längengraden** und einen **Kompass** auf Deck, bereitet das beim Küstenkanuwandern keine großen Probleme. Sind wir doch nicht mit einem Segelschiff unterwegs, dass bei einer Grundberührung sofort in Seenot geraten kann. Mit etwas **Augenmaß** kommen wir auch ohne diese beiden Navigationsmittel zurecht, solange wir bis 360 zählen, etwas Kopfrechnen können und wissen, bei wie viel Grad Norden (N = 0° = 360°), Osten (O = 90°), Süden (S = 180°) bzw. Westen (W = 270°) liegt.

Wie sollten wir nun vorgehen, um unseren Kurs zu bestimmen?

Wir richten unsere Karte anhand der Länggrade nach Norden aus und schätzen nur ab, in welcher Himmelsrichtung unser Zielort liegt:

Beispiel: Das Ziel liegt auf 15°

Die „15°“ können wir jedoch mangels Kartenwinkelmesser nicht errechnen, sondern nur „per Augenmaß“ schätzen. Dabei gehen wir so vor:

- Wir fragen uns: Liegt das Ziel genau im Norden? Wenn ja, dann beträgt der gesuchte Kurs 0°.
- Liegt das Ziel etwas östlich von Norden, prüfen wir, ob es im Nord-Osten (NO = 45°) liegt. Das abzuschätzen, dürfte nicht allzu schwer fallen; denn dann befindet sich das Ziel genau mittig zwischen Norden (= 0°) und Osten (= 90°), also im NO = 45°.
- Liegt das Ziel etwas nördlich von NO, prüfen wir, ob es genau mittig zwischen N (= 0°) und NO (= 45°) liegt, also im NNO (= 22,5°).
- Liegt das Ziel immer noch etwas nördlicher von NNO (= 22,5°), sind die Abweichungen so klein, dass nur noch mit dem Kartenwinkelmesser der Kurs exakt ermittelt werden kann, per Augenmaß können wir jedoch eine grobe Abschätzung vornehmen: Liegt das Ziel näher bei N (= 0°), dann gehen wir davon aus, dass unser Ziel eher bei 10° zu finden ist, liegt es näher bei NNO (= 22,5°), dann wird es wohl bei 20° zu finden sein!

Beispiel: Das Ziel liegt auf 265°

- Ja, ein solches Ziel liegt ungefähr im Westen. Liegt es genau im Westen, beträgt der gesuchte Kurs 270°.
- Liegt das Ziel südlich von Westen, prüfen wir, ob es im Süd-Westen (SW = 270°-45° = 225°) liegt.

- Liegt das Ziel etwas westlich von SW, prüfen wir, ob es genau mittig zwischen W (= 270°) und SW (= 225°) liegt, also westlich von SW, nämlich auf WSW (225°+22,5°=247,5°).
- Liegt das Ziel immer noch etwas westlicher von WSW (= 247,5°), müssen wir eine grobe Abschätzung vornehmen: Liegt das Ziel näher bei W (= 270°), dann gehen wir davon aus, dass unser Ziel eher bei 260° zu finden ist, liegt es näher bei WSW (= 247,5°), dann wird es wohl bei 250° zu finden sein.

In Anbetracht dessen, dass:

- wir den auf unserem auf dem Vorderdeck integrierten Kompass sowieso nur auf 10° genau ablesen können,
- wir unterwegs gar nicht auf 1°, sondern nur auf +/- 10-15° genau Steuern können,
- wir sowieso mögliche Abdriften praktisch nicht genau errechnen können,

ist solche eine ungefähre Abschätzung des Kurses nicht für einen Yachtführer, wohl aber für uns Küstenkanuwanderer ohne große Risiken verbunden.

Klar Kimming!?

Es wird jedoch von uns vorausgesetzt, dass wir bei unserer Fahrt Richtung dem geplanten Ziel stets den vor uns liegenden Horizont daraufhin absuchen, ob nicht unser Ziel schon sichtbar ist. Dabei ist es wichtig abzuschätzen, wie weit es noch bis zum Ziel ist und wann wir (bei einer von uns vorzugebenden Geschwindigkeit (z.B. 5 oder 6 km/h)) etwa bei dem Ziel sein müssten. Ca. 10-12 Minuten vor der geschätzten Zielankunft müssten wir dann verstärkt Ausschau nach dem ca. 1 km entfernt liegenden Ziel halten und – wenn wir es entdecken – eine entsprechende Kurskorrektur vornehmen.

Was ist aber, wenn wir unser Ziel nach Ablauf der geschätzten Fahrzeit nicht entdecken?

- Ist es eine Fahrwassertonne, die wir nicht finden, so sollten wir nicht groß im Kreis herum paddeln, um sie zu suchen, sondern wir peilen die nächste Tonne an, nehmen eine entsprechende Kursänderung vor und setzen unsere Tour fort. Könnte es doch sein, dass die gesuchte Fahrwassertonne „abhanden“ gekommen ist.
- Ist es eine Inseldurchfahrt bzw. eine Bucht (mit einer Zeltmöglichkeit), die wir nicht ausmachen, dann wird es stressig; denn wer sagt uns, ob diese Inseldurchfahrt bzw. Bucht mehr nördlich oder östlich, also eher links oder eher rechts von uns liegt? Um solch ein Problem von vornherein aus dem Weg zu paddeln, bietet es sich an, gar nicht möglichst exakt diese Inseldurchfahrt anzupeilen (z.B. Kurs 20° zu paddeln), sondern gleich etwas östlicher vorzuhalten (z.B. Kurs 45°) bzw. einen markanten Punkt zu suchen, der etwas östlicher liegt. Wenn wir dann bei diesem Kurs die Inselkette erreicht haben, wissen wir nämlich, dass die gesuchte Inseldurchfahrt zu unserer Linken, also weiter nördlich zu suchen ist.
- Ist es eine kleine, flache Insel, die völlig abgelegen als einzige weit draußen hinter dem Horizont auf offener See liegt, die wir nach stundenlanger Anfahrt nicht entdecken, dann kann leicht Angst oder gar Panik entstehen. Ich denke da an jene beiden Niederländer, die nach Helgoland paddeln wollten und zum errechneten Zeitpunkt nichts von Helgoland sahen, hörten bzw. rochen, da dichter Nebel sie umgab. Plötzlich tauchte aus dem Dunst ein Schiff auf. „Hey, Käpt'n, wo geht es denn nach Helgoland?“, riefen sie rüber, nicht wissend, dass sie sich unmittelbar vor Helgoland befanden. Ja, um für solch eine Situation gewappnet zu sein, hilft kein Augenmaß und auch kein Kartenwinkelmesser mehr, sondern nur noch ein GPS-Gerät mit vorher eingegebenen Ziel-Koordinaten oder Glück.

Text: Udo Beier

11.01.2014 **Aleksander Doba: Unterwegs nach Florida** (Geschichte)

Im „News Watch“ von NATIONAL GEOGRAPHIC berichtet **Amy Bucci** in dem Beitrag:

„Retirement Plan: Transatlantic Kayak Expedition“

recht ausführlich über **Aleksander Dobas** (67) zweite Atlantikquerung, die dieses Mal von Lissabon nach Florida gehen soll und ca. 8.700 km lang werden wird.

<http://newswatch.nationalgeographic.com/2014/01/10/retirement-plan-transatlantic-kayaking-expedition/>

Aleksander Doba ist am 5.10.13 mit einem „Kajütajak“ gestartet. Bis Florida sind es noch ca. 1.600 km. Ob er Florida jemals mit seinem Boot erreichen wird, ist nicht ganz sicher. Könnte doch die bis zu 5 km/h starke Strömung des „Antillen-Stroms“ in Richtung NW bis N und plötzlich einsetzende westliche Winde ihn u.U. an Florida vorbei treiben lassen. Wenn er sich dann erst einmal im Richtung NO strömenden „Golfstrom“ befindet und die westlichen Winde, die für die jetzige Jahreszeit typisch sind, eintreffen werden, dann treibt er u.U. wieder nach Europa zurück!? Alles hängt wohl auch davon ab, wie groß der paddlerische Einfluss auf den Vortrieb seines „Kajütajaks“ ist. Immerhin ist er bislang auf seiner Expedition trotz Paddeln schon zwei Mal mehrere Tage rückwärts, d.h. Richtung Osten getrieben worden.

Interessant an dem obigen Beitrag ist auch die Erwähnung der vielen „Wehwehchen“, unter denen der Atlantikquerung zeitweise litt bzw. noch leidet:

- stark juckende Hautausschläge an Oberschenkel und Gesäß als typische Anzeichen von „Wundliegen“;
- entzündende Blasen an den Händen;
- ablösende Finger- und Fußnägel;
- Bindehautentzündung.

Hierbei handelt es sich überwiegend um die Begleiterscheinungen, die auftreten, wenn jemand tagtäglich mit Salzwasser in Kontakt kommt, ohne sich mit Süßwasser reinigen zu können.

Das Salzwasser beeinträchtigt jedoch nicht nur die Gesundheit des Polen, sondern auch die Funktionstüchtigkeit seiner elektronischen Geräte. So ist sein Satelliten-Telefon ausgefallen und bei seinem SPOT-Seenot- und Info-Sender bereiten ihm die Batterien Probleme.

Zusammenfassung: U.Beier

Link:

<https://plus.google.com/115946681830282374712/posts#115946681830282374712/posts>

siehe auch:

<http://www.canoekayak.com/touring-kayaks/olek-rescuers-thanks/> (23.12.13/25.01.14)

<http://newswatch.nationalgeographic.com/2014/01/25/solo-transatlantic-expedition-kayaker-declines-rescue/> (25.01.14)

09.01.2014 **Kaltwasserprobleme** (Gesundheit)

„SPIEGEL TV WISSEN“ hat die folgende 50-minütige Dokumentation produziert:

„**Körper am Limit E01: Tiefe**“

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

Zwischen den Sendeminuten 5:20 und 10:30 Min. wird der Einfluss kalten Wassers auf die Atmung einer leicht bekleideten Person demonstriert.

Bei einer Wassertemperatur von +12° C wird eine schlanke, männliche Testperson, die auf einem Stuhl sitzt, langsam, aber zügig bis zum Hals ins Wasser gelassen. Ihr Ruhepuls von 50 Schläge/Minute steigt wohl vor lauter Aufregung – kurz bevor sie ins Wasser getaucht wird – auf 100 Schläge/Minute an, danach aber – nachdem das Wasser bis zum Hals reicht – auf 140 Schläge/Minute. Das ist ein Anzeichen dafür, dass der Körper einen erhöhten Sauerstoffbedarf hat, der bei der Testperson dazu führt, dass er die Anweisung, ab dem Eintauchen ins Wasser die Luft anzuhalten, nur 12 Sekunden lang befolgen kann. Anschließend setzt eine unkontrollierte Atmung ein mit 4-5 Liter Luft je Atemzug. Befände sich die Testperson unter Wasser, würde sie entsprechend viel Liter Wasser einatmen, wobei anzumerken ist, dass das Einatmen schon von 1,5 Liter Wasser tödlich wirkt.

Bei der Besprechung dieser Testergebnisse wird angemerkt, dass leicht bekleidete Personen bei solchen Testbedingungen durchschnittlich nur 6 Sekunden die Luft anhalten können. Übrigens, eine britische Untersuchung von 1994 kam zu ähnlichen Ergebnissen. Damals wurde ein Leistungsschwimmer (olympische Silbermedaille), bekleidet nur mit Badehose, gebeten, beim Eintauchen ins +10° C kalte Wasser die Luft anzuhalten. Er schaffte es 10 Sekunden lang!

Für uns Kanuten bedeutet diese Erkenntnisse, dass wir nach einer Kenterung ins kalte Wasser sofort unter Atemnot leiden, quasi uns in der 50. Sekunde befinden, wenn wir es sonst schaffen, 60 Sekunden die Luft anzuhalten. Diese Zeit reicht ungünstigstenfalls gerade noch

aus, die Spritzdecke kontrolliert zu öffnen und auszusteigen. Günstigenfalls schaffen wir es u.U., einen Rollversuch zu starten, der uns jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit misslingt, da wird die Rolle zu unkonzentriert und folglich fehlerhaft ausgeführt. Nach kurzer Zeit endet jedoch dieser Zeitraum äußerster Erregung. Dann haben wir uns an das kalte Wasser gewöhnt und wir können wieder kontrollierter Atmen bzw. die Luft anhalten!

Diese Situation ist in der Praxis jedoch noch negativer zu beurteilen:

- da wir in der Regel unerwartet kentern, sodass wir kaum in der Lage sein werden, vor dem Untertauchen nochmals kräftig Luft einzuatmen.
- wenn wir vor einer Kenterung schon erschöpft & ausgekühlt oder noch durch eine gerade erst kurierte Krankheit geschwächt sind.
- wenn wir beim Untertauchen ins Wasser einen „Kälteschock“ erleiden (unterhalb von ca. +13° C Wassertemperatur wahrscheinlich), der dazu führt, dass wir sofort einen Atemnotstand erleiden (→ Atemblockade, Schnapptamung/Hecheln, unkontrolliertes tiefes Luftholen, Luftknappheit) bzw. unser Gleichgewichtssinn gestört wird (→ wir wissen nicht mehr, wo oben oder unten ist, d.h. wir tauchen u.U. nach unten weg statt nach oben auf) bzw. wir erleben einen kaum aushaltbaren Kälteschmerz, der zu einer kurzzeitigen Handlungslähmung führen kann.

Als positiv ist jedoch anzusehen:

- dass durch die Paddelerei zuvor der Kreislauf angeregt ist, so dass der Kälteschock weniger stark ausgeprägt eintreten kann. – In der Zeit, als ich mal „Kenterkönig“ in meinem Verein wurde, kenterte ich an einem Wochenende im Winter gleich zweimal: einmal sofort beim Ablegen vom Steg meines Clubhauses, was zu einer kurzzeitigen Atemblockade führte; und das zweite Mal gleich am nächsten Tag nach einer 2-stündigen Paddelerei auf einem Kleinstfluss, was nur dazu führte, dass ich nass wurde. Meine Atmung wurde dabei nicht beeinträchtigt!
- wenn durch die Paddelerei der Körper schon vorher häufiger mit dem kalten Wasser in Berührung gekommen und so „abgekühlt“ ist, dass das Eintauchen ins kalte Wasser nicht mehr als „Schock“ empfunden wird. – Das trifft z.B. meist auf WW-Paddler zu, die beim Durchfahren von Stromschnellen und Walzen ständig nass gespritzt oder gar von Wellen überspült werden. So gewöhnen sie sich langsam an das kalte Wasser und erleiden bei einer Kenterung im kalten Wasser der Gebirgsflüsse seltener eine Atembeklemmung.
- dass wir beim Paddeln im kalten Wasser nicht leicht bekleidet sind, sondern wenigstens etwas Kälteschutz tragen, z.B. eine Hose bzw. ein Hemd aus Neopren tragen. Je mehr Haut die Neoprenbekleidung abdeckt und je dicker das Neo-Material ist, desto größer wird die Chance sein, dass die Atemprobleme etwas schwächer ausfallen werden. Dabei sollte aber nicht ignoriert werden, dass ein „Kälteschock“ in der Phase, wenn das Wasser gerade langsam unter die Neo-Schicht vordringt und noch nicht vom Körper erwärmt wurde, nicht ausgeschlossen werden kann. - Zumindest erging es mir so einmal, als ich nur mit einem „Short-John“ bekleidet einst bei Paddelübungen an einem Alsterwehr kenterte. Ich erlitt sofort eine Atemblockade, konnte nicht mehr sprechen und war froh, mich nach dem Ausstieg an meinem Kajak festhalten zu können. Nach einer knappen Minute hatte sich dann jedoch mein Körper an die Kälte gewöhnt und ich konnte ganz „gemütlich“ ans Ufer schwimmen.
- wenn wir beim Paddeln eine Schwimmweste tragen, die uns erleichtert, nach dem Ausstieg nach oben aufzutauchen, und die uns ermöglicht, den Mund weiter aus dem Wasser herauszuhalten, sodass dann die Gefahr nicht mehr so groß ist, dass wir beim Atmen Wasser verschlucken (deshalb sollten sich Kanuten nicht „eine Handbreit Wasser unterm Kiel“, sondern „eine Handbreit Luft unterm Kinn“ wünschen!).
- wenn wir beim Paddeln einen Trockenanzug mit fest angenähten Füßlingen und mit genügend isolierender Unterbekleidung tragen und zusätzlich unseren Kopf mit einer Neo-Haube (inkl. Ohrenabdeckung) und unsere Nase mit einer Nasenklammer schützen; denn dann wird uns die Kälte zumindest kurzfristig in unserer Leistungsfähigkeit kaum beeinträchtigen können.

Neben dieser Richtgröße, dass wir ohne entsprechenden Kälteschutz nach einer Kenterung bei +10° C Wassertemperatur

- nur Ø 10 Sekunden die Luft anhalten können, gibt es noch zwei weitere Richtgrößen zum Problemkreis „Nutzzeit“ und „Überlebenszeit“, nämlich:

Wer ohne entsprechenden Kälteschutz bei + 10° C Wassertemperatur kentert:

- wird nach dem Ausstieg Ø 10 Minuten Zeit zum Wiedereinstieg haben; denn danach wird es ihm immer schwerer fallen zu schwimmen, wieder einzusteigen, die Spritzdecke zu schließen und weiter zu paddeln.
- muss spätestens nach 100 Minuten wieder in seinem Kajak sitzen bzw. von Dritten gerettet werden, denn danach beginnt seine „erwartete Überlebenszeit“ zu sinken.

Text. Udo Beier

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

07.01.2014 **Freya again on Tour (Etappe 3.2)** (561. Fahrtentag) (Geschichte)

Wo ist **Freya Hoffmeister** ... und was hat sie vor? Nun, sie hat ihren Weihnachtsurlaub beendet und flog am 7.01.14 wieder nach Guyana zurück, wo sie Anfang November 2013 ihre Etappe 3.1 beendet hatte.

Rückblick

Bekanntlich will ja Freya etappenweise Südamerika umrunden, und zwar im Uhrzeigersinn. Jede Etappe geht von August bis Mai, anschließend macht sie bis zu Beginn der nächsten Etappe „Heimaturlaub“. Ihre Umrundung begonnen hatte sie am 30.08.11. Zwei Etappen hat sie schon abgeschlossen. Die erste ging vom Buenos Aires (Argentinien) über Kap Horn nach Valparaiso (Chile) (7.676 km in 247 Tagen) (30.08.11-2.05.12) und die zweite von Valparaiso (Chile) vorbei am Panamakanal bis zur Grenze zwischen Kolumbien und Venezuela (7.736 km in 228 Tagen) (25.8.12-6.05.13). Ihre dritte Etappe startete sie am 16.08.13 an der kolumbianisch-venezuelanischen Grenze. Am 8.11.13 erreichte sie Georgetown (Guyana) (2.481 km in 85 Tagen) (Etappe 3.1). Anschließend flog sie zurück, um die Weihnachtszeit in Husum, ihrem „2. Wohnsitz“, zu verbringen.

Vorschau

Jetzt steht Freya die „Etappe 3.2“ bevor. Seit dem 10.01.14 ist sie nun wieder mit ihrem schwedischen Seekajak „Freya 18“ (made by Point 65°N) unterwegs und plant, bis Anfang Mai durchzupaddeln (ca. 90 Tage). Wie zügig wird sie vorankommen und wie weit wird sie wohl kommen?

Insgesamt fehlen ihr bis Buenos Aires noch ca. 7.900 km. Davon muss sie nach Natal („Ostspitze“ Südamerikas) ca. 3.300 km überwiegend gegen den Wind und gegen die Strömung paddeln. Die verbleibenden ca. 4.600 km darf sie dann endlich wieder „bergab“, d.h. mit seitlichem bis achterlichem Wind und mit der Strömung zurücklegen.

Wenn wir davon ausgehen, dass Freya beim Streckenabschnitt bis zur „Ostspitze“ pro Paddeltag Ø ca. 39 km vorankommen wird und ca. 75 % der ihr zur Verfügung stehenden 90 Tage auf dem Wasser unterwegs sein wird (= 68 Tage), dann müsste sie bis Anfang Mai ca. 2.650 km zurückgelegt haben.

Die restlichen ca. 5.250 Kilometer bis Buenos Aires fallen dann in Freyas 4. Etappe. Wahrscheinlich wird sie dafür noch ca. 155 Fahrtentage benötigen. Nimmt sie diese Etappe ab Mitte August in Angriff, stehen ihr jedoch bis Ende 2014 nur 137 Tage zur Verfügung. D.h. Freya wird die Umrundung Südamerikas erst Anfang 2015 beenden können.

In Anbetracht dessen aber, dass Freya in Brasilien sowieso nur für 90 Tage eine Aufenthaltserlaubnis bekommt, wird sie sich bei einem Start zur Etappe 4.1 ab Mitte August 2014 nur bis Mitte November 2014 in Brasilien aufhalten dürfen, d.h. 85 Fahrtentage ständen ihr dann „netto“ zur Verfügung, während denen sie bei Ø 45 km/Paddeltag (sofern Rückenwindbedingungen vorherrschen) ca. 2.880 km zurücklegen könnte.

Happy-End-Spurt?!

Ja, und dann „muss“ sie ab Mitte November Brasilien verlassen und in den verlängerten „Weihnachtsurlaub“ gehen, um dann Anfang 2015 ein letztes Mal nach Südamerika zurückzukehren und die verbliebenen ca. 2.370 km in ca. 70 Tagen zurückzulegen (Etappe 4.2).

Also frühestens Ende März 2015 wird Freya nach 4 Jahres-Etappen Südamerika umrundet haben. Insgesamt wird sie dann ca. 25.800 km in ca. 800 Fahrtentage zurückgelegt haben.

Dass sie zu Anfang ihrer Umrundung geplant hatte, schon 10 Monate früher, nämlich zu ihrem 50. Geburtstag am 10.05.14 nach Buenos Aires zurückzukehren, spricht nicht gegen sie, sondern zeigt nur, gegen welche Naturgewalten sie bislang ankämpfen musste, Naturgewalten, die sicherlich keiner von uns „Daheimgebliebenen“ keine 14 Tage aushalten würde!?

„German-Paddle-Machine“

Man stelle sich einmal vor, ich kenne niemanden, der die gesamte deutsche Nord- und Ostseeküste (ca. 950 km) abgepaddelt hat ... und da steigt eine Husumerin in ihr Seekajak und hakt – einem Bergsteiger gleich, der Achttausender „sammelt“ – mit Ø 40-45 km je Paddeltag im ¾ Takt (d.h. durchschnittlich legt sie an jedem 4. Fahrtentag eine Pause ein) nacheinander die Küsten von Argentinien (3.665 km in 121 Tagen), Chile (9.900 km in 313 Tagen), Peru (2.431 km in 59 Tagen), Ecuador (851 km in 25 Tagen), Kolumbien (1.702 km in 62 Tagen), Panama (720 km in 28 Tagen), Venezuela (1.965 km in 65 Tagen), Trinidad-Tobago (185 km in 8 Tagen) und nun auch schon Guyana (505 km in 17 Tagen) ab!

Aber das reicht **Freya Hoffmeister** (49) immer noch nicht, denn es fehlen ihr ja noch in der „Südamerika-Sammlung“ die Küsten von Suriname (ca. 360 km), Frz.-Guayana (ca. 310 km), Brasilien (ca. 6.505 km inkl. 230 km Amazonas-Mündung), Uruguay (ca. 500 km) und die Querung der Bucht von Montevideo (Rio de la Plata) (ca. 50 km)!

Text: Udo Beier

Link: <http://freyahoffmeister.com/freyas-blog/> (ab 7.01.14 wieder Online)

06.01.2014 Dänisches Wattenmeer: Info-Broschüre (Revier/Ausland)

Der Däne **Peter Holland** hat eine Broschüre über die Paddelmöglichkeiten im dänischen Wattenmeer veröffentlicht:

„27 Kajakrouten in Südwestjütland“

→ <http://visitfanoe.dk/de/fanoe-erleben/sport/kajak/>

→ http://visitfanoe.dk/media/2116711/27_kajakruter_tysk_version.pdf

Die 29 Seiten umfassende Broschüre ist anscheinend nur im Internet einsehbar. Sie bringt einen guten Überblick über die Paddelmöglichkeiten im Dänischen Wattenmeer, wenn auch in Wirklichkeit nur 14 Routen vorgestellt werden; denn die anderen 13 Routen beschreiben jeweils die dazugehörenden identischen Retour-Routen, d.h. führen wieder vom Zielort zurück zum Startort.

Da in Dänemark der "Europäische Paddelpass" (EPP) stärker verbreitet ist als in Deutschland, ist es verständlich, wenn der Autor darauf verweist, dass alle Touren die Kenntnisse & Fertigkeiten von max. EPP 2 bis EPP 3 (Küste) erfordern. Insbesondere die Erwähnung von EPP 2 ist jedoch etwas irreführend & leichtsinnig und trifft nur dann zu, wenn für die nächsten 12 Stunden max. 1 Bft. Wind und gute Sicht, also kein Nebel, prognostiziert werden.

In der Broschüre werden nur Tagestouren beschrieben, die jedoch miteinander verbunden werden können. Wen der Bericht einer Tour interessiert, die in 3 Tagen von Varde über den Fluss Varde A vorbei an Fanö, Mandö und Römö bis nach Höjer führt, der kann einen Beitrag darüber von mir hier auf der DKV-Homepage downloaden:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-DK-Wattenmeer.pdf

Text: U.Beier
