

# **Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 46/15)**

**(Aktuelle Infos: 17.04. - 31.08.15)**

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

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

- 
- 31.08.2015 Unterwegs entlang der kroatischen Küste (Revier/Ausland)
  - 12.08.2015 Seekajak- & Zelt-„Tuning“!? (Ausrüstung)
  - 08.08.2015 Dänisches Wattenmeer: Info-Blätter (Revier/Ausland)
  - 06.08.2015 Der ideale Kopfschutz beim Brandungspaddeln? (Ausrüstung)
  - 05.08.2015 Info: Doppelpaddel (Ausrüstung)
  - 29.07.2015 Freya Hoffmeister – ein Faszinosum (Geschichte)
  - 28.07.2015 Seekajakwagen: Wat is' 'n dat? (Ausrüstung)
  - 27.07.2015 ... nochmals etwas über den „Hammer“ von P&H (Ausrüstung)
  - 21.07.2015 Zweier: Rettungsübungen (Ausbildung)
  - 07.07.2015 Decksleinen: 10 Varianten (Ausrüstung)
  - 06.07.2015 12. Seekajaktreffen auf Usedom (Revier/Inland)
  - 05.07.2015 Rollübungen (ausgewählte Videos) (Ausbildung)
  - 04.07.2015 Rund Minsener Oog (Ostfriesland) (Revier/Inland)
  - 03.07.2015 Helgoland in Sicht (Ausbildung)
  - 02.07.2015 Freya Hoffmeister – ein „Nachruf“ auf eine „Überlebende“ (Geschichte)
  - 01.07.2015 Sommerhitze und seinen Auswirkungen (Gesundheit)
  - 30.06.2015 Einweisungsfahrten Nordsee (2015) (Ausbildung)
  - 29.06.2015 Befahrensverordnung Nordsee (Novellierung 2015) (Recht)
  - 23.06.2015 Zeltmöglichkeiten west-schwedischen Schären (Revier/Ausland)
  - 19.06.2015 Problemfall: Gepäck-Lukendeckel aus Weichplastik (Ausrüstung)
  - 17.06.2015 Dänische Südsee zum x-ten Male (Revier/Ausland)
  - 16.06.2015 Problemfall: Lenzen (Ausrüstung)
  - 07.06.2015 SOT ist TOP! (Ausrüstung)
  - 06.06.2015 Lindemann & Co. (Geschichte)
  - 03.06.2015 Neufundland (Ost-Kanada) (Revier/Ausland)
  - 31.05.2015 „Cleopatra's Needle“ (Ausbildung)77
  - 30.05.2015 Fragenkatalog: Einweisungsfahrt nach Langeness & Co. (Ausbildung)
  - 29.05.2015 Freya live beim RBB-TV (Geschichte)
  - 13.05.2015 The 2014 World Paddle Awards (Geschichte)
  - 11.05.2015 Seenotfall unterwegs nach Spiekeroog (Ausbildung)
  - 08.05.2015 Spanngurte und Ladungssicherheit (Ausrüstung)
  - 07.05.2015 Hinein in die Brandung (Ausbildung)
  - 01.05.2015 Endlich, Freya kann nun auch Südamerika abhaken! (Geschichte)  
(1.-850. Fahrtentag) (Buenos Aires – Buenos Aires) (30.8.11-24.4.15)
  - 30.04.2015 Hannes Lindemann (28.12.1922 – 17.04.2015) (Geschichte)
  - 28.04.2015 Päckchen-Bildung: Wann & Wie? (Ausbildung)
  - 23.04.2015 Als-Fjord hin & zurück (Jütland/DK) (Revier/Ausland)
  - 21.04.2015 Redaktionskonzept: Werbejournalismus (Revier/Ausland)
  - 19.04.2015 Freya Hoffmeister: noch 250 km bis Buenos Aires (Geschichte)  
(811.-844. Fahrtentag) (Torres – Montevideo) (16.3.-18.4.15)
-

## 31.08.2015 **Unterwegs entlang der kroatischen Küste** (Revier/Ausland)

Die Berlinerin **Lee Gerl** („Suomalee“) ist mal wieder mit „Beyond“ entlang der dalmatinischen Küste gepaddelt, und zwar vom 9.-21.08.15 (ca. 200 km). Gestartet sind sie von einem Zeltplatz aus auf der Insel Murter, die über eine kleine Brücke mit dem Festland verbunden ist:

<https://www.google.de/maps/place/55%C2%B036%2756.3%22N+8%C2%B022%2713.6%22E/@43.8786851,15.5084521,49586m/data=!3m1!1e3!4m3!3m2!1s0x0:0x0!4b1>

Selbstverständlich hat sie dazu einen für sie typischen – d.h. langatmigen aber kurzweiligen – Bericht geschrieben:

### **„Zum Donnerwetter Mit dem Seekajakherz“**

Er kann unter dem folgenden Link downgeloaded werden:

<https://www.outdoorseiten.net/forum/showthread.php/88614-HR-Zum-Donnerwetter-mit-dem-Seekajakherz>

Am spannendsten fand ich die folgende Text-Passage über eine Gewitternacht im Süden der Insel Dugi Otok (=> Posting #12 v. 15.08.15):

<https://www.google.de/maps/place/55%C2%B036%2756.3%22N+8%C2%B022%2713.6%22E/@43.8695154,15.2083611,3109m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0>

*„Der Himmel war schmierig und Walter schnitt eines unserer Dauerthemen an, die Wetterlage.*

*Laut der alten Wetteranalyse war es jetzt soweit.*

*Der 15./16./17.8. war gekommen und der Himmel bestätigte dies.*

*(Zum Schutz gegen Regen & Wind bauten wir vorsichtshalber unser Zelt auf, dann ...)*

*„... setzten (wir) uns etwas erhöht auf die große schräge Felsenplatte und betrachteten ... den Himmel. Die Atmosphäre war ... magisch! Was wir sahen, stand den Naturkulissen im Film vom Herrn der Ringe in nichts nach.*

*Eben wegen seiner besonderen räumlichen Aufteilung wirkte dieser Ort in der sich verdichtenden Luft und der fortschreitenden Dämmerung mehr über als natürlich.*

*Und dann ging es los, das Wetterleuchten. So unglaublich schnell in der Taktung, doch noch ohne Akustik und atemberaubend schön.*

*Es kam von Nordosten, also über links vor uns in unser Panorama herein.*

*Ich kochte uns eine Suppe.*

*Wir schauten ...*

*Ich kochte uns einen Tee.*

*Wir schauten ...*

*Allmählich waren einzelne Blitze zu erkennen und auch Donner in der Ferne zu hören.*

*Ich holte das Hochprozentige.*

*Wir nippten an unseren Kaffeetassen, die selbstverständlich nur bodenbedeckt gefüllt waren.*

*Wir schauten ...*

*Ich schenkte nach.*

*Wir schauten ...*

*Und schenkte wieder nach.*

*Wir waren völlig gebannt von dem näher kommenden Riesengewitter, bei dem es überhaupt keinen Sinn machte zu zählen, wieweit der Donner noch entfernt war, denn es waren so viele Blitze, dass man den Donner überhaupt nicht mehr zuordnen konnte.*

*Glaukt mir einfach, dass ich hier kein Seemannsgarn spinne.*

*Bekannte von mir, die ebenfalls Dalmatienerfahrung haben, bestätigten mir, dass diese Region für seine heftigsten Unwetter bekannt ist.*

*Wie soll ich das beschreiben?*

*Wir hatten Disko!*

*Stroboskoplicht, schweren Industrial-Sound und Alkohol ...*

*Nein, im Ernst, es waren so viele Blitze, dass sich Tageshelle mit nächtlicher Dunkelheit rasch abwechselten und überlagerten.*

Nach einer Weile war das ziemlich anstrengend für unsere Augen und später für unseren Gleichgewichtssinn.

Wir schauten ... johlten ... staunten ... quietschten.

Ich habe in dieser Nacht so unendlich oft dasselbe gesagt, aber mir fiel einfach nichts anderes zu diesem Ereignis ein:

### DAS IST UNGLAUBLICH

Ein Bild ist mir besonders eindrücklich in Erinnerung geblieben.

Genau uns gegenüber, wo morgens zuvor die Sonne aufstieg, ereignete es sich.

Stellt Euch unser Panorama Mit seiner unwirklichen Beleuchtung wie ein unterbelichtetes Dia vor.

Das trifft es ganz gut.

So wie in den alten Filmen, wenn im Außenbereich eine Nachtszene gedreht wurde.

Man sieht beides, den Tag mit seinen Schatten und doch ist alles verdunkelt.

Es war also weder Nacht noch Tag, denn von irgendwo beleuchtete immer ein Blitz das Meer und die Kornaten. Zurück zum Dia.

Als würde eine Bestie das Zelluloid von hinten Mit seinen Krallen abkratzen, gingen drei Blitze gleichzeitig und nahezu symmetrisch auf die Erde nieder, beschädigten das Dia und ließen die hellen Tageslichtstrahlen durch.

Es ging uns wie den Naturvölkern. Wir glaubten an eine große Macht.

Während die himmlischen Entladungen zur Erde nieder gingen und die Donner ohne Anfang und Ende um uns herum dröhnten, nippten wir unaufmerksam an unseren Tassen, schenkten uns nach und wollten uns nichts entgehen lassen von dieser Einmaligkeit. Ich möchte damit andeuten, dass wir nicht vorhatten uns zu betrinken, sondern dass es der Länge des Gewitters geschuldet war.

Dann setzte der Regen ein.

Walter und ich versuchten ins Zelt zu gehen und letztlich schafften wir es auch. Betrunkene im Stroboskoplicht auf einer schiefen Ebene mit Schlaglöchern und 100er Körnung zu gehen ist echt nicht leicht.

Wir legten uns auf unsere Matten.

Der Wind setzte böig und wütend ein.

Ich steckte meinen rechten Fuß in die untere rechte Zeltecke und meinen rechten Arm in die obere rechte Ecke, um das Zelt meinerseits auf dem Boden zu halten.

Walter tat das Gleiche Mit seinen linken Gliedmaßen auf der anderen Seite, nur, dass er zusätzlich noch seine gesamte linke Körperseite in die Bodenkante meines Zeltendes drückte.

Denn von dieser Seite kam das Unwetter.

Stroboskoplicht, unablässiger Donner, prasselnder Regen, wütender Wind.

Es war soweit.

Walter und ich hielten Händchen.

Ohne Schmarn, wie meine bayrische Freundin zu sagen pflegt.

Es war alles andere als romantisch inspiriert, es war ein Akt der Menschlichkeit.

Obwohl der unglaublichen Kulisse durch das Zelt beraubt, entkamen wir dem Blitzlichtgewitter nicht.

Es war anstrengend und beängstigend zugleich, obwohl wir immer wieder johlen mussten vom Überraschtsein.

Als der Höhepunkt des Unwetters uns erreichte, setzten wir auch die übrigen Arme und Beine ein, um das Zelt zu sichern. Das war es dann schon Mit dem Händchenhalten.

Mein linkes Bein stützte die Kuppel des Zeltendes und mein linker Arm hielt den Boden zwischen unseren Köpfen nieder.

Walter tat ähnliches.

Wir sahen aus, wie zwei riesige Käfer, die sich tot stellten und alle Viere von sich streckten. Es war trotz der gebotenen Gefahr und Dramatik so lustig - noch nie haben wir zusammen so viel gelacht.

Anderntags meinte Walter, es war vielleicht ganz gut gewesen, dass wir betrunken waren, sonst hätten wir wohl wesentlich mehr Angst gehabt.

Nun, ich für meinen Teil bin lieber nüchtern in kritischen Situationen, aber das konnte ich mir in dieser Nacht nicht mehr aussuchen. Wir lagen lange in der toten Käferstellung.

Irgendwann ebnete der Wind ab. Das war sehr hilfreich, denn nun konnten wir wieder eine normale Körperhaltung einnehmen. Der Boden unter uns war nass vom Wasser, das durch die Zeltwände gekommen war.

Doch auf unseren Isomatteninseln blieben wir einigermaßen trocken.

Der Regen klang wie eine Standing Ovation.

Wohl dafür, dass wir das Zelt so gut gesichert hatten während der heftigen Böen.

*Die Blitze begleiteten uns noch für geraume Zeit, bis sie wieder zu Wetterleuchten wurden, welches immer noch enorme Helligkeit besaß.*

*Soweit das mein Blick Stunden später aus dem Zelt in Richtung Osten beurteilen konnte.*

*Donner war, wer weiß woher, unablässig zu hören, als wollte sich die Bestie hinter dem Zelluloid nicht mehr beruhigen.*

*Ich redete inzwischen mit mir selbst, wie unglaublich alles sei und dass ich es nicht mehr aushalten kann.*

*Walter sang halblaut und unverständlich auf Englisch neben mir auf seiner Inselmatte.*

*Der Regen ließ irgendwann nach und wir fielen trotz ständiger Erleuchtung und Paukenschlägen in einen traumlosen Schlaf.“*

Ältere Berichte, die Lee Gerl über ihre bisherigen Touren in diesem Revier geschrieben hat, finden wir unter:

### **Dalmatinische Inseln – mein Seekajakherz auffüllen (29.8.-16.9.11)**

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Dalmatien.pdf)

### **Seekajakherz reloaded & die Geschichte vom Wellenkamm**

(Vodice <=> Insel Vis / ca. 380 km in 25 Tagen) (22.6.-10.7.13)

=> <http://soloreisender.de/-Kajak-Fahrten/KF-12> (bearbeitet von Beyond)

**Hinweis:** U.Beier

-----

## **20.08.2015 Küstenkanuwanderwege Wattenmeer (NP SH) (Revier/Inland)**

Folgende **Küstenkanuwanderwege** (=> Interessentenfahrwasser) und „traditionellen Wattfahrwasser“ (=> die nicht mehr oder nur noch unvollständig bezeichnet/gekennzeichnet/ausgeprickt sind) werden aus der Sicht des Küstenkanuwanderns vorgeschlagen, in der Anlage der zu novellierenden Befahrensverordnung (Nordsee) (=> „Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee“ (NPNordSBefV)) extra aufzunehmen, da sie durch „Besondere Schutzgebiete (=> ehemals Vogel-/Robbenschutzgebiete / VSG/RSG) des **Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer** führen:

### **1. Start-/Anlandemöglichkeit Keitum (Trittstein):**

Ziel: Es muss auch weiterhin möglich sein, während der Hochwasserphase in Höhe von Keitum „Meeresschwimmbad“ Mit Seekajaks in Richtung Munkmarsch zu starten bzw. von Munkmarsch aus kommend anzulanden.

Erläuterung: Diese Ein-/Ausstiegsstelle (=> könnte auch als „**Trittstein Keitum**“ angesehen werden) ist für die Umrundung von Sylt Mit dem Seekajak wichtig! Hinweis: Dieser Ort ist nur während der Hochwasserphase nutzbar.

### **2. Start-/Anlandemöglichkeit Schöpfwerk Kreuz-Wehle (Trittstein/Küstenkanuwanderweg):**

Ziel: Es muss auch weiterhin möglich sein, beim Schöpfwerk in Richtung Rantum zu starten bzw. von Rantum aus kommend anzulanden.

Erläuterung: Diese Ein-/Ausstiegsstelle (=> könnte auch als „**Trittstein Kreuz-Wehle**“ angesehen werden) ist für die Umrundung von Sylt Mit dem Seekajak wichtig! Hinweis: Dieser Ort ist nur während der Hochwasserphase nutzbar.

Wegführung: In Höhe des östlichen Punktes des „**Rantumer Beckens**“ führt der **Küstenkanuwanderweg** auf ca. 2,5 km im leichten Bogen durchs Schutzgebiet über die „Baggerlöcher“ zum „**Schöpfwerk Kreuz-Wehle**“.

### **3. Traditionelles Wattfahrwasser „Südwesthörn“ – Prickenweg (Föhr/Ost):**

Ziel: Start und Ziel einer Umrundung von Föhr.

Wegführung: Vom Schöpfwerk Südwesthörn (Hafen) aus kommend Richtung West zum Prickenweg, der vom Hörnumtief ins Föhrer Ley führt.

Hinweis: Nur von Relevanz, wenn hier ein Schutzgebiet eingerichtet werden soll (die Kartenvorlage ist hier etwas unklar!).

#### **4. Küstenkanuwanderweg Liinsand:**

Ziel: Er soll die Umrundung von Föhr im West ermöglichen.

Wegführung: Südlich von Tonne 23 (Hörnuntief) führt der **Küstenkanuwanderweg** auf ca. 4 km im leichten Bogen durchs Schutzgebiet und dann weiter in den Priel, der dicht westlich von Utersum (Föhr) endet.

#### **5. Traditionelles Wattfahrwasser „Schweinsrückendurchfahrt“:**

Ziel: Querung des südlichen „Schweinsrücken“ bei kritischen Gewässerbedingungen.

#### **6. „Trittstein Schweinsrücken“ (West):**

Ziel: Abwarten des Tidenwechsels, um bei weniger kritischen Gewässerbedingungen das „Rütergat“ queren oder umkehren zu können, wenn die Gewässerbedingungen sich doch als zu kritisch erweisen.

Wegführung: Ca. 500 m westlich des Beginn des „Nordmarschfahrwassers“, mindestens aber 500 m Abstand zu den im Osten auf einer Sandbank liegenden Seehunden!

#### **7. Küstenkanuwanderweg Süder-/Norderoog-Sände**

Hinweis: Wegführung wie vereinbart!

#### **8. Traditionelles Wattfahrwasser „Rummelloch:**

Ziel: Erhaltung der Aus-/Einfahrtsmöglichkeit von/nach Pellworm (West)

Wegführung: Nördlich entlang der „Scheelsplate“ Mit Abzweigungsmöglichkeit Mit **Küstenkanuwanderweg** in:

- Richtung Süd-Ost ins Watt von Pellworm (Süd-West),
- Richtung Nord hoch nach Hooge (Süd-Ost) bzw. weiter im Norden von Pellworm herum,
- Richtung Nord-Ost nach Pellworm (Anleger Hoogefähre).

#### **9. Trittstein „Süderoogsand (Süd)“:**

Ziel: Abwarten des Tidenwechsels.

Wegführung: Wattfläche der Südspitze von Süderoog (erlaubt, nur in der Niedrigwasserphase zu nutzen!).

#### **10. Querung vom „Dieksander Priel“ zum „Neufahrwasser“ (östl. Trischen):**

Ziel: Umrundung von „Buschsand“, „Bielshövensand“ bzw. Querung von Elbe aus kommend Richtung Büsum bzw. retour.

Wegführung: Ca. 2 km langer **Küstenkanuwanderweg**, der zwischen „Dieksander Priel“ (Tonne 13/11) und „Neufahrwasser“ (Tonne NFW 11/13) verläuft.

#### **Zusammenfassung:**

Dr. Udo Beier, Deutscher Kanu-Verband, Referent für Küstenkanuwandern  
-----

19.08.2015 **Küstenkanuwanderwege Wattenmeer (NP Nds)** (Revier/Inland)

Folgende **Küstenkanuwanderwege** (=> Interessentenfahrwasser) und „traditionellen Wattfahrwasser“ (=> die nicht mehr oder nur unvollständig bezeichnet/gekennzeichnet/ausgeprägt sind) werden aus der Sicht des Küstenkanuwanderns vorgeschlagen, in der Anlage der zu novellierenden Befahrensverordnung (Nordsee) (=> „Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee“ (NPNordSBefV)) extra aufzunehmen, da sie durch „Besondere Schutzgebiete (=> ehemals Vogel-/Robbenschutzgebiete / VSG/RSG) des **Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer** führen:

### **1. Küstenkanuwanderweg „Umrundung des Großen Knechtsand“:**

Ziel: Um z.B. von Spieka Neufeld bzw. Dorumer Neufeld weiträumig um den „Großen Knechtsand“ herum nach Neuwerk bzw. retour paddeln zu können.

Wegführung: Von den Festlandhäfen kommend entlang dem „Wattfahrwasser Robinsbalje“ bis zur Wracktonne (liegt zwischen Tonne R3 und R2),

+++++

=> Küstenkanuwanderweg-Vorschlag inkl. Trittstein:

(1) Einrichtung eines „Trittsteins Hechtsand Süd-Ost“, um hier den Tidenwechsel abwarten zu können (dafür kann auf den ehemaligen „Trittstein Hoher Knechtsand“ verzichtet werden!)

(2) Wegführung: von Wracktonne in Richtung Nord am östlichen Priel des Hechtsands vorbei bis zum Westertill und weiter Richtung Nord-Ost westlich an den Hohenhörndsände vorbei in das „traditionelle Wattfahrwasser Nordertill“.

+++++

Anschließend geht es über den „Nordertill“ bis zum „Wattfahrwasser Neuwerker Loch“ nach Neuwerk oder alternativ über das „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“ zurück zu den Festlandhäfen.

### **2. „Traditionelles Wattfahrwasser“:**

Der „Nordertill“ (südwestlich von Neuwerk/Scharhörn) ist ein traditionelles Wattfahrwasser! Die Kennzeichnung ist nur noch unvollständig und beginnt im Westen erst nahe des „Scharhörnloch“.

### **3. „Trittstein Lang Lütjen 1 (Nordspitze)“:**

Ziel: Die Passage Bremerhaven – „Lang Lütjen 1“ (Halbinsel westlich des „Blexer Sandes“) gehört zum „Naherholungsgebiet“ der Kanuten von Bremerhaven. Bei stärkeren Westwinden, wird dann die Nord-Ost-Spitze als Windschutz genutzt und bei stärkeren Ostwinden dient die Nord-West-Spitze als Windschutz. Bei der geplanten Erweiterung des Schutzgebiets ist es nicht mehr möglich, in den Windschutz von „Lang Lütjen 1“ zu paddeln.

=> Vorschlag „Trittstein“: Die nördlichen 250 m der Halbinsel können an beiden Seiten zum Aufsuchen des Windschutzes angefahren werden, jedoch nur innerhalb von 3 Std. vor HW bis 3 Std. nach HW (Solch eine Vereinbarung kann in der Anlage zur BefVO Mit aufgenommen werden auch wenn die Zone 1 Mit seiner 3-Std.-Regelung abgeschafft wird!)

### **4. Interessentenfahrwasser „Hohe Weg-Watt“:**

Ziel: "Schlechtwetterroute zur Querung des Hohe Weg-Watts südlich von Mellum"

Wegführung: Querung ca. 3 km nördlich der Kaiserbalje (ca. von Jade (Tonne „Hooksielplate“) nach “Fedderwarder Priel“ (F8/F9) bzw. retour).

### **5. Küstenkanuwanderweg Mellumplate (Nord):**

Ziel: „Schlechtwetterroute zur Querung der Mellumplate nördlich von Mellum.“

Wegführung: Von Jade (Tonne K10) nach Hohewegrinne (Tonne H-Reede 5).

### **6. Küstenkanuwanderweg Leuchtturm Arngast (Jadebusen):**

Ziel: Querung vom „Vareler Fahrwasser“ zum „Dangaster Außentief“ in Höhe des Leuchtturms Arngast, um den Wilhelmshavener Kanuten die Rundfahrt Wilhelmshaven – Leuchtturm Arngast – Dangaster Außentief – Dangast – retour direkt nach Wilhelmshaven zu ermöglichen.

Wegführung: Die Passage: Leuchtturm Arngast Richtung Süd bis Ende Leitdamm und weiter Kurs West zum „Dangaster Außentief“ müsste erlaubt werden, da sie u.U. durch neues Schutzgebiet führt!?

### **7. „Traditionelles Wattfahrwasser Suezpriell“ (Sackgasse):**

Ziel: Erhaltung eines noch gekennzeichneten Wattfahrwassers, der zum Naherholungsgebiet der Bremerhavener Wassersportler zählt.

Wegführung: Es erscheint so, als ob der nördliche Bereich des „Suezpriel“ zum neuen Schutzgebiet erklärt werden soll. In Anbetracht der Nähe zu Bremerhaven ist das nur dann akzeptabel, wenn auch weiterhin dieser Priel beginnend ab Tonne BU29 von Sportbooten befahren werden darf, und zwar inkl. Ankern und Anlegen an der östlichen Wattkante.

#### **8. Küstenkanuwanderweg „Hullbalje“ (westl. vom Jansand):**

Ziel: Westliche Umfahrung des Jansand, um bei stärkerem Wind in Richtung zum südlich gelegenen „Neuharlingersieler Wattfahrwasser“ und weiter nach Neuharlingersiel bzw. Bengersiel paddeln zu können.

Wegführung: Von Tonne LW 8 genau Richtung Süd zum „Neuharlingersieler Wattfahrwasser“.

#### **9. „Traditionelles Wattfahrwasser Juister Balje“:**

Ziel: Umfahrung der Westspitze von Juist, was wohl derzeit wegen der Untiefen nur noch als Küstenkanuwanderweg infrage kommt!

Wegführung: Die Betonung beginnt im Juister Hafen und endet im Westen östlich der Schillplate. Anschließend ist der „Juister Balje“ zu folgen, vorbei an der Westspitze von Juist bis zur Seeseite.

#### **10. „Traditionelles Wattfahrwasser Durchfahrt zwischen Kachelotplate und Memmert“:**

Ziel: Querung von Juist (Süd) zur Osterems/Borkum.

Wegführung: Abzweigung beim südlichsten Punkt des „Wattfahrwasser Juister Balje“ hinüber in Süd-Süd-West Richtung zum Fahrwasser „Osterems“ (Tonne O15/F16).

#### **11. Küstenkanuwanderweg „Hohe Hörn“ (Borkum Ost):**

Ziel: Ermöglichung der Umfahrung der Ostseite von Borkum.

Wegführung: „Borkumer Wattfahrwasser“ weiter entlang der „Hörnbalje“ (einem „traditionellen Wattfahrwasser“) dicht um „Hohe Hörn“ herum in Richtung Nord-West zum Nordstrand und weiter zum Ort.

#### **12. „Trittstein Südstrand Borkum“:**

Ziel: Am Nordwest-Ende des "Südstrand Borkum" sollte auch weiterhin dieser Platz südlich-östlich der letzten Buhne zur Pause genutzt werden können; denn dies ist der erstmögliche Anlandeplatz nach lange Fahrt vom Festland aus kommend.

#### **13. Küstenkanuwanderweg "Pilsumerwatt":**

Ziel: Anschluss vom Festland an das „Osterems“-Fahrwasser.

Wegführung: 50 m breiter und ca. 2 km langer "Korridor" vom „Pilsumer Parkplatz“ (ca. 2 km südwestlich vom Alten Leuchtturm Pilsun in Richtung Nord-West zum „Osterems“-Fahrwasser (Tonne O36/O38).

#### **Dazu kommt noch als Antrag für den NP Hamburg/Neuwerk:**

- Befahrung des Wattwanderweges Sahlenburg - Neuwerk
- Aufhebung des Trittsteins „Scharhörn Watt“ (Mitte“)
- Einrichtung je eines Trittsteins „Scharhörn Watt“ (Süd) (nahe der westl. Pricken des Nordertill-Wattfahrwasser)
- Einrichtung eines Trittsteins „Scharhörn Watt (Nord) (entlang der Elbe zwischen Tonne 7 und Tonne 9/B).

#### **Zusammenfassung:**

Dr. Udo Beier, Deutscher Kanu-Verband, Referent für Küstenkanuwandern

-----

12.08.2015 **Seekajak- & Zelt-„Tuning“** (Ausrüstung)

Tuning ist nicht nur etwas für Autofahrer, die ein wenig auffallen wollen. Auch fürs Küstenkanuwandern bietet es sich an, an seinem Seekajak bzw. Zelt etwas „herumzubasteln“.

### **Die folgenden Ausrüstungsteile eines Seekajaks können davon betroffen sein:**

- Die **Sitzfläche** zu schwabbelig/rutschig:  
=> Wenn das am integrierten Sitzpolster liegt, sollte es festgeklebt oder gegen eine festere Polsterung ausgetauscht werden.
- Der **Sitz** ist zu breit und bietet nicht genügend Hüfthalt:  
=> Die Seiten des Sitzes sind auszupolstern, z.B. Mit geschlossenenporigen Isomattenresten; denn beim Paddeln im Seegang, insbesondere beim Stützen & Rollen ist es wichtig, nicht aus dem Sitz gehebelt zu werden.
- Der **Rückengurt** ist nicht fixierbar und kann sich beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung verdrehen:  
=> Der Gurt sollte nicht nur seitlich, sondern auch Mittig in Form gehalten werden. Ideal wäre es, den Sitz so auszuformen, dass gar kein Rückengurt benötigt wird (siehe hierzu die britischen Seekajaks von NIGEL DENNIS).
- Die **Rückenlehne** reicht über die Sitzluke hinaus und stört beim Rollen:  
=> Die Lehne sollte gegen einen niedrigeren Gurt ausgetauscht werden, auch wenn wir nicht rollen können; denn eine solch hoch reichende Lehne stört ebenfalls beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung, und zwar wenn wir vom Achterdeck her in unsere Sitzluke rutschen wollen, dann sitzen wir u.U. auf unserer Rückenlehne oder unserem Rückengurt, sodass ungünstigenfalls nochmals ausgestiegen werden muss.
- Der **Spritzdeckenteller** ist zu groß, sodass die Gefahr bestehen kann, nach einem Wiedereinstieg nicht nur auf der Rückenlehne oder einem verdrehten Rückengurt zu sitzen, sondern auch noch auf dem Spritzdeckenteller:  
=> Wir sollten versuchen, vor dem Wiedereinstieg den Spritzdeckenteller oben an der Schwimmweste zu befestigen oder über den Spritzdeckenschacht zu klemmen.
- Der **Schenkelhalt** ist unzureichend:  
=> Gegebenenfalls sollten wir uns z.B. bei LETTMANN verstellbare Schenkelstützen bestellen und einbauen; denn ohne Schenkelhalt werden wir Probleme beim Stützen & Rollen bekommen. Übrigens, ob wir über genügend Schenkelhalt verfügen, stellt sich meist erst dann heraus, wenn die Oberschenkel und der Süllrand feucht sind.
- Die **Fußpedalen** ermöglichen keinen Fußesatz beim Paddeln bzw. beim Paddeln in einem Steuerseekajak bieten die Fußpedalen nicht genügend Fersenhalt, mit der Folge dass die Mit dem Paddeln einhergehende Beinarbeit zu Steuerausschlägen führt:  
=> Es sind andere Fußpedalen Mit Fersenhalt (z.B. von ZÖLZER) einzubauen.
- Die **Fußpedalen** bei Steuerbooten sind zu elastisch, sodass nur ein Teil der Fußbewegung hinten beim Steuerblatt ankommt:  
=> Es sind starre Fußpedalen einzubauen.
- Der **Steuerbock** fängt irgendwann damit an, auf der Steuerschiene immer wieder zu verrutschen:  
=> Wahrscheinlich ist Sand auf die Schiene unter den Steuerbock geraten, sodass der Steuerbock nicht mehr 100%ig festgeschraubt werden kann. Deshalb sollte Schiene sowie Bock gesäubert und der Bock anschließend wieder befestigt werden. Außerdem sollte beim Verleihen des Seekajaks darauf geachtet werden, dass der Steuerbock nicht verstellt wird, weil nämlich dann erneut Sand unter den Bock geraten kann.



=> Eine andere Möglichkeit ist jene, vor dem Bock auf der Schiene eine Sperre festzuschrauben, die verhindern soll, dass der Bock nach vorne rutschen kann, u.U. Mit der Nebenwirkung, dass der vorgerutschte Bock so auf die Bugschottwand drückt, dass diese irgendwann beschädigt ist.

- Die **Steuerseile** sind zu elastisch, sodass bei starker Belastung (z.B. beim Surfen) die Fußpedalbewegung nicht mehr auf das Steuerblatt übertragen werden kann:  
=> Es sind die elastischen Steuerseile durch solche aus Edelstahl auszutauschen.
- Das **Steuerblatt** ist nur bedingt „seegangstüchtig“, da es bei Seegang nicht immer tief genug im Wasser liegt oder weil die Steuerblatthalterung zu elastisch ist:  
=> Verlängerung des Steuerblatts (?), Austausch der Steuerblatthalterung sofern so etwas für das Seekajak angeboten wird!
- Das **Steuerblatt** kann nicht in das Unterwasserschiff eingezogen oder auf das Oberdeck hochgeklappt werden und ist dadurch nur bedingt „brandungstüchtig“; denn bei einer Kenterung in der Brandung kann es, obwohl hochgezogen, abbrechen:  
=> Dagegen können wir nichts unternehmen, außer ein Seekajak mit einer „brandungstüchtigeren“ Steueranlage zu kaufen ... oder die Brandung zu meiden!?
- Die **Rettungshalteleinen** sind zu dünn (unter Ø 6mm) und zu hart, sodass wir uns beim Festhalten (z.B. als „Kenterbruder“, „Retter“ oder „Träger“) die Hand verletzen können:  
=> Die Leinen sind durch dickere & weichere zu ersetzen oder es ist an den wichtigsten Stellen ein Schlauch über die Rettungshalteleine zu ziehen (z.B. zumindest in Höhe des Kartendecks und des Bugbereichs, um dem Retter nicht bei der Anwendung der Rettungstechniken (hier: TX-Lenzen, Wiedereinstieg) zu verletzen.
- Die **Rettungshalteleinen** sind zu labberig, sodass der „Retter“ Schwierigkeiten hat, das „Kenterkajak“ richtig zu halten:  
=> Die Rettungshalteleinen sind (1) fester anzuziehen. Außerdem sollte (2) auf Leinen mit weniger Reck (Dehnung) zurückgegriffen werden, (3) darauf geachtet werden, dass die Bug-Leine nicht mit den Heck-Leine verbunden ist (sog. „Rundumleine“) (= erhöht die Dehnung) und (4) überlegt werden, ob nicht mit Hilfe zusätzlich angeschraubter Fittings (Decksbeschläge), die Leine straffer verlegt werden kann.
- Die **Rettungshalteleinen** enden schon vor der Sitzluke und erschweren dem „Retter“, bei der Rettungsaktion das Kenterkajak genügend zu stabilisieren:  
=> Diese Leinen sollten so weit verlängert werden, dass sie bis Ende des ersten Drittels der Sitzluke reichen, was erforderlich macht, dort zwei weitere Fittings zu verschrauben sind.
- Die **Toggles** sind nicht funktionell angebracht (z.B. zu kurz, sodass der „Kenterbruder“ sein Seekajak loslassen muss, wenn es im Seegang anfängt, sich zu drehen:  
=> Die Toggle-Halterungs-Leine ist zu verlängern, gegebenenfalls mit einer Verlagerung der Toggle-Halterung ganz an die Bugspitze. Außerdem sollte dabei darauf geachtet werden, dass die Toggle-Leine nach der Befestigung am Toggle nicht wieder zurück zum Bug läuft, da sonst die Gefahr bestehen kann, dass wir beim Halten des Toggles im Wasser die Finger zwischen die beiden Leinen stecken, was zur Verletzung dieser Finger führen kann, wenn das gekenterte Seekajak im Seegang rollt.
- Es fehlt eine **Lenzmöglichkeit**:  
=> Infrage kommt der Einbau einer Fußlenzpumpe (= kann solo bedient werden, aber ist wenig effizient) oder einer Handlenzpumpe (= sie bedarf beim Einsatz u.U. der Stützhilfe eines Mitpaddlers, ist dafür aber sehr effizient) oder E-Lenzpumpe (= wenn sie genügend leistungsfähig ist, gibt es nichts Besseres, wenn es da nicht das Problem

der Korrosion gäbe, sodass nur denen eine solche Pumpe empfohlen werden kann, die auch in der Lage sind, sie selber zu reparieren); bzw. wir greifen auf eine tragbare Handlenzpumpe zurück (= „Besser als gar nichts!“ Immerhin kostet sie nicht viel und ist sehr leicht, leider funktioniert sie nicht sehr zuverlässig und bei Seegangsbedingungen, bei den Kentergefahr besteht, kann gar nicht so schnell gepumpt werden, wie wieder Wasser in die halb offene Sitzluke schwappt. Außerdem: beim sicheren Verstauen der Handlenzpumpe besteht erneut die Gefahr zu kentern.

- Eine Mulde, wo der **Kompass** geschützt eingebaut werden kann, fehlt:  
=> Jetzt heißt es, einen Platz zu finden, wo der Kompass nicht beschädigt werden kann, wenn nach einer Kenterung Mit Hilfe der TX-Lenzmethode gelenzt werden soll.
- Die **Kartenhaltegummis** sind so ungünstig gespannt, dass sie das Lesen der Seekarte erschweren, bzw. der Seekarte nicht genügend Halt geben, sodass Wind & Welle die Karte vom Deck wehen bzw. spülen können:  
=> Eigentlich genügen drei parallel verlaufende Kartenhaltegummis, die auf dem kürzesten Weg übers Kartendeck gespannt werden sollten, wobei – als Schutz gegen Brandung – das vordere Gummi Ø 8-10 mm dick und die anderen beiden Ø 6 mm dick sein sollten; zudem sollte es möglich sein, dass stets zwei Kartenhaltegummis die Seekarte halten können, wenn sie z.B. wegen besserer Lesbarkeit etwas auf den Spritzdeckenteller gezogen wird.
- Es fehlt eine Halterung für die **Beleuchtung**:  
=> Z.B. gibt es für die Lampe „Navi light 360° 2 NM“ von NAVISAFE eine Magnetplatte, die z.B. aufs Achterdeck geschraubt werden kann, sodass bei Bedarf die dazugehörige Lampe einfach auf diese Platte zu legen ist.
- Es fehlen **Reflexstreifen**, die zu mehr Sicherheit bei Dunkelheit beitragen oder gar das Auffinden eines bei Dunkelheit im Watt abgelegten Seekajaks erleichtern:  
=> Solche Reflexstreifen werden unter der Marke „Scotchlite Reflexfolie SOLAS“ angeboten und können einfach wie ein Klebestreifen auf Deck angebracht werden.
- Es fehlt ein **Kielstreifen**, der verhindern soll, dass bei Grundberührung, egal ob nun unterwegs auf dem Wasser bzw. beim Anlanden oder Starten, der Abrieb im Kielbereich möglichst gering gehalten wird:  
=> Im Handel sind entsprechende Kielstreifen erhältlich (z.B. „KeelEazy“) oder wir greifen auf „Epoxi-Powerknete“ zurück und verkleben sie genau an jenen Bug- und Heckstellen, die besonders beansprucht werden. Das sieht wohl nicht so schön aus, ist dafür aber äußerst strapazierbar, also praktisch „unkaputtbar“!
- Es fehlt ein **Gepäcknetz** bzw. es ist an der falschen Stelle angebracht:  
=> Solch ein Netz sollte nicht das Ablesen der Seekarte behindern und folglich nicht auf dem Kartendeck befestigt werden, sondern eher davor oder hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck, obwohl es dort u.U. bei der Anwendung der „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“ oder des „Cowboy-Wiedereinstiegs“ stören könnte. Da beim Küstenkanuwandern tagtäglich navigiert, aber nur selten gekentert wird, spricht es dafür, das Gepäcknetz hinter sich zu befestigen.  
=> Solche Netze sind im Handel erhältlich. Damit jedoch bei Seegang nichts aus dem Netz rutschen kann, sollte das Netz möglichst engmaschig sein und mit einer Elastikleine Mit Ø 8 mm rundherum an vier Punkten (von Fittings) gehalten werden.
- Es fehlt eine **Gepäckablagen** z.B. für Bootswagenräder und sonstige möglichst griffbereit zu verstauende Kleinteile:  
=> Da heißt es, erfinderisch zu sein. Manche verstaue die Räder in der Sitzluke vor dem Bugschott und andere auf dem Achterdeck; in beiden Fällen müssen wir uns eine Befestigungsmöglichkeit ausdenken.

=> Für die Kleinteile gibt es in der Zwischenzeit die „Vierte Luke“, also jene, die direkt vor der Sitzluke liegt. Wer jedoch lieber dort eine Handlenzpumpe einbauen lassen will, der muss sich anderen Stauraum ausdenken, z.B. Säckchen, die links und rechts unter dem Kartendeck montiert/angeklebt werden.

- Es ist vergessen worden, die **Bug-Schottwand** auf Maß einbauen zu lassen, sodass dadurch zum einen im Bug-Gepäckraum viel Stauraum verloren gehen kann, und zum anderen das Sitzluken-Volumen zu groß wird und folglich bei einer Kenterung mehr Wasser eindringen kann, welches zu lenzen mehr Zeit in Anspruch nimmt:  
=> Nun, vielleicht gelingt es einem selber, eine andere Schottwand einzubauen. Ansonsten sollten wir uns überlegen, wie wir das freie Stauvolumen vor den Fußpedalen besser nutzen können (z.B. Lagerung der Bootswagenräder bzw. von maßgeschneiderten Gepäcksäcken).
- ... und was ist mit der **Treidelleine** bzw. der Leine für den „**Päckchenschlepp**“?  
=> Wer darauf steht, kann sich beides zusätzlich aufs Vorderdeck montieren. Ich habe beides drauf und seitdem nicht benötigt. Übrigens, die Treidelleine habe ich stets dabei, seitdem ich sie schmerzlich vermisste, als ich mit einer Gruppe bei Sturm fast in Seenot geriet und ich nach einer Möglichkeit suchte, uns an einer Rettungsbake mit einem Seil zu sichern, damit die Gruppe zusammenbleibt!
- Last not least sollten wir nicht die trockene Lagerung von zwei **Fallschirmraketen** vergessen:  
=> Dafür bietet sich der Sitzlukenraum links & rechts neben den Unterschenkeln an. Dort können jeweils zwei Schlaufen festgeklebt werden, in die dann zur Lagerung die Signalmittel geschoben werden.
- ... und last and least sollten wir noch an eine **Diebstahlsicherung** denken:  
=> Eine entsprechende Halterung aus Edelstahl, durch die ein Drahtseil gezogen werden kann, lässt sich nachträglich immer noch einbauen, auch wenn ein solches Drahtseil leicht mit einer Zange geknackt werden kann. Aber haben denn alle Diebe immer zu jeder Gelegenheit eine Zange dabei?

### Ja, und was alles können wir an unserem Zelt „tunen“?

Z.B. bietet sich hier Folgendes an:

- Die Zeltleinen fallen tags wie nachts nicht auf, sodass die Gefahr erhöht ist, dass **unachtsame Nachbarn über diese Leinen stolpern** und so möglicherweise das Zelt beschädigt:  
=> Die Leinen sind durch gelbe & reflektierende auszutauschen. Rote Leinen erscheinen nachts „schwarz“, sodass sie zum Zeltabspannen weniger geeignet sind.
- **Das Zelt hat zu wenige Abspann-Schlaufen**, sodass es sich nicht immer faltenfrei abspannen lässt. Insbesondere gilt das auch für Zelte mit Zeltaußenstoff aus Ribstopnylon, der die unangenehme Eigenschaft hat, sich bei Feuchtigkeit auszudehnen. Die Folge: Das Außenzelt flattert laut im Wind, auch ist es dann nicht immer zu vermeiden, dass es mit dem Innenzelt in Berührung kommt:  
=> Es sollten am Außenzelt zusätzliche Abspann-Schlaufen angenäht werden, und zwar immer dann, wenn der Abstand zwischen zwei Abspann-Schlaufen mehr als 50-75 cm beträgt.  
=> Außerdem sollte jede Abspann-Schleife zusätzlich mit einer Elastikschleife versehen werden, damit zum einen der vom Wind aufs Außenzelt ausgeübte Druck etwas abgefedert wird, und damit zum anderen der Außenzeltstoff straff abgespannt bleibt, auch wenn es sich ausdehnt.

- **Versiegelte Nähte haben die Eigenschaft, dass im Laufe der Jahre diese Versiegelung brüchig wird**, z.B. lösen sich irgendwann die verklebten Nahtbänder, sodass es nur eine Frage der Zeit ist, wann es durchs Zelt tropft:  
=> Meist wird vom Zeltproduzenten nur eine Seite der Zeltnaht versiegelt. Es bietet sich folglich an, zusätzlich auch die andere Seite der Naht zu versiegeln; denn „doppelt-gemoppelt“ hält länger dicht. Da die Naht beim Versiegeln sauber sein muss, empfiehlt es sich, gleich bei einem neuen Zelt diese doppelte Versiegelung vorzunehmen. Als Nahtversiegler hat sich dabei „SeamGrip“ bewährt, das so haltbar ist, dass damit sogar undichte Isomatten und Bälle repariert werden können. Übrigens, nach ca. 12 Std. ist die Versiegelung trocken. Damit sie aber nicht irgendwo anders festklebt, sollte sie mit Talkum eingerieben werden.
- **Die Zeltheringe fangen meist ab 5 Bft. Wind an sich zu lockern, sofern das Zelt auf Sand aufgestellt wird:**  
=> Deshalb sollten die leichten, dünnen & kürzeren Zeltheringe bzw. -nägeln, die meist vom Zeltproduzenten dem Zelt beigelegt werden, damit das Gesamtgewicht die Leute vom Zeltkauf nicht abschreckt, durch breitere (mind. 2 cm) & längere (mind. 22 cm) Zeltheringe ausgetauscht werden, damit das Zelt auch bei einem 7-8er Wind nicht wegfliegen kann. D.h. natürlich nicht, dass diese „Flauten-Heringe“ zu entsorgen sind, können sie doch bei Binnentouren bedenkenlos verwendet werden.
- **Auf trockenem, lockeren Sand bieten auf Dauer bei Wind auch breitere & längere Allround-Zelthering nicht immer genügend Halt:**  
=> Damit eine Strandpartie nicht zur Angstpartie wird, empfiehlt es sich dann, auf Sandheringe zurückzugreifen, die auch nicht viel länger als 22 cm sein müssen, dafür aber breiter (ca. 3,5 cm). Dabei genügt es oft, wenn nur die wichtigsten 4-6 Spann-Punkte eines Zeltens mit Sandheringen gesichert werden.
- **Wir haben Probleme, im Dunklen den Reißverschlusszipper zu finden:**  
=> Die Zeltproduzenten haben in den letzten Jahren dieses Problem erkannt. Selbst im Handel können wir nachträglich extra Zippverlängerung kaufen (4 Stck. zu 6.- €). Dabei reicht es meist, etwas gelb reflektierendes Zeltabspannseil zu kaufen und jeden Reißverschlusszipper mit z.B. einer 5 cm langen Schlaufe zu ergänzen.
- **Der Reißverschluss wird immer schwergängiger:**  
=> Vielleicht hilft es nach einer längeren Tour mit Silikonspray oder dem Reißverschlusspflegestift des Trockenanzuges alle Reißverschlüsse des Zeltens zu behandeln.
- **Wo hängen wir das bisschen Wäsche hin, wenn wir keine Lust haben, eine extra Wäscheleine dafür zu „konstruieren“?**  
=> Nun, zum einen gibt es im Innenzelt hier und da Spann-Schlaufen, wo wir eine kleinere Wäscheleine befestigen können. Bei etwas Sonnenschein heizt sich das Innenzelt so sehr auf, dass dort unsere angefeuchteten Sachen recht schnell trocknen können.  
=> Aber auch am Außenzelt gibt es Bereiche, wo wir ein, zwei Wäscheleine spannen und gegebenenfalls für immer hängen lassen können. Wenn jedoch die Abendfeuchte einsetzt, sollte auf alle Fälle die mit Salzwasser befeuchtete Wäsche ins Innenzelt geholt werden.
- **Beim Kauf eines „Wander“-Zeltens ist für viele das Gewicht eines Zeltens ein zentrales Entscheidungskriterium**, zumindest für Fußwanderer, nicht so sehr jedoch für Kanuwanderer. Da kein Zeltproduzent uns Kanuten als Zielgruppe sieht, baut er möglichst leichte Wander-Zelte, mit der Folge, dass zuerst an den Zeltheringen, Zeltständern und dem Zeltboden gespart wird. Bezogen auf den Zeltboden bedeutet das, dass er viel zu dünn ausgelegt wird, statt ihn als widerstandsfähige & wasserdichte Wanne auszuformen:

=> Folglich wird von uns versucht, sich eine Unterlegplane zu besorgen, die den Zeltboden von den größten Beanspruchungen schützen sollte. Dass diese Unterlegplane meist ein Mehrfaches davon wiegt, als ein serienmäßig strapazierbarer Zeltboden wiegen würde, das führte bislang zu keinem „Shitstorm“. Stattdessen begnügen wir uns damit, bei länger andauerndem Starkregen schon mal die herumliegenden Sachen in den wasserdichten Gepäcksäcken zu verstauen.

=> Immerhin haben immer mehr Zeltproduzenten erkannt, dass Mit dem Zubehör „Unterlegplane“ Geld zu verdienen ist, sodass er sie Mit dem Namen „Fortspringt“ in sein Sortiment Mit aufgenommen hat, jedoch zu einem Preis, der bei weitem über dem einer selbst zusammengeschnittenen Plane liegt. Leider wird bei diesen „Footprints“ vom Material her auf die ansonsten verwendete Bodenplane zurückgegriffen. Immerhin wird dadurch die Widerstandsfähigkeit der Bodenplanen verdoppelt.

=> Wem das nicht reicht, sollte sich eine dünne Teichfolie zurechtschneiden bzw. prüfen, ob eine „Alu Allzweckdecke“ (200x120cm; 360 g) auch reichen könnte.

- **Was lässt sich nun am Packsack tunen?**

=> Das Zelt ist bei Küstentouren meist das voluminöseste Gepäckstück. Wer es möglichst kompakt verpacken muss, der sollte sich einen passenden wasserdichten Gepäcksack (Mit Rollverschluss) besorgen und dort sein Zelt lose, d.h. nicht zusammengerollt, „hinquetschen“. Der Nebeneffekt eines solchen Packsacks ist es, dass die Nässe eines möglicherweise pitsch nassen Zeltes nicht nach außen in den Gepäckraum dringen kann, wie auch nach einer Kenterung auch kein Wasser in den Zeltsack eindringen kann.

- **... und wie schützen wir die Alu-Stangen vor dem Salzwasser?**

=> Bei ZÖLZER können wir uns wasserdichte Stangen-Beutel (Mit Rollverschluss) maßgeschneidert anfertigen lassen; denn Alustangen vertragen auf Dauer keine Salzwasserduschen.

**Text:** Udo Beier

08.08.2015 **Dänisches Wattenmeer: Info-Blätter** (Revier/Ausland)

Alle 3 – 4 Jahre paddle ich im Dänischen Wattenmeer (Westküste Jütland):

<https://www.google.de/maps/place/55%C2%B036%2756.3%22N+8%C2%B022%2713.6%22E/@55.1252812,8.7485909,155413m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0>

Bislang habe ich dort erst einmal einen Küstenkanuwanderer getroffen, für den jedoch das Wattenrevier nur eine kurze Stippvisite war, hatte er sich doch mehr vorgenommen, nämlich Dänemark zu umrunden (sog. „Red-White-Ribbon“):

<http://havkajakroerne.dk/r%C3%B8d-hvide-band/>

Und wenn ich bei der Vida-Sluse (Höjer) mal den Schleusenwärter begegne, dann meint er, dass wir Küstenkanuwanderer seltener sind als der „Rotschenkel“:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Rotschenkel>

Woran das wohl liegt? Zum einen sicherlich daran, dass das dänische Wattenmeer, noch etwas entfernter als das nordfriesische Wattenmeer liegt, sodass es praktisch zu aufwändig ist, dort nur für ein (verlängertes) Wochenende zu paddeln. Zum anderen mag es daran liegen, dass insbesondere die Passage zwischen Fanö (Süd) und Römö (Süd) bei westlichen Winden ab 3-4 Bft. recht anspruchsvoll sein kann. Wer dort ohne Brandungserfahrungen Strecke paddeln will, muss damit rechnen, unterwegs abbrechen zu müssen!?

Ein weiterer Grund wird sicherlich damit zu tun haben, dass dieses dänische Nordsee-Revier zwischen Esbjerg und Sylt relativ unbekannt ist. Die Insel Römö kennen wohl noch die meisten, aber die Insel Fanö und erst recht die Insel Mandö, bzw. den Koresand, Keldsand, und Langlisand oder die Kammerlusen und Vidaslusen, oder das Gradyb, Knudedyb und Juvre Dyb, ja, wer hat davon schon einmal etwas gehört, und: wer weiß genau, wo die liegen!?

## **Kartenmaterial**

Dabei ist es gar nicht so schwer, sich die entsprechenden Seekarten dieses dänischen Wattenmeeres zu besorgen, welches von der Mündung der Varde A bis zur Mündung der Vida, also von nördlich von Esbjerg bis zum Norden von Sylt reicht:

DK 60: Fanö – Sylt Nord) / DK 61: Blavands Hug – Fanö (1:75.000)

Außerdem empfiehlt es sich zur Landorientierung eine topografische Karte von diesem Gebiet dabei zu haben, für den Fall dass wir unverhofft an einer der Inseln stranden oder ans Festland gespült werden:

Blätter Nr. 1113: Esbjerg / Nr. 1112 Ribe (1:100.000)

In der Zwischenzeit sind weitere Infos über dieses Revier online erhältlich:

### **1. Übersichtskarte Mit Fahrrinnen, Kajakrouten, Zeltmöglichkeiten u.v.a.m.:**

[http://issuu.com/nationalpark\\_vadehavet/docs/2015\\_npv\\_kort\\_friluftsliv](http://issuu.com/nationalpark_vadehavet/docs/2015_npv_kort_friluftsliv) (1:70.000)

Diese Karte wird vom „Nationalpark Vadehavet“ in dänisch/deutsch/englisch herausgegeben und enthält auch topografische Informationen. Wer diese Karte nicht ausdrucken kann, könnte sie auch vor Ort (z.B. Touristenbüros, Zeltplätze) erhalten oder per eMail bestellen:

[vadehavet@danmarksnationalparker.dk](mailto:vadehavet@danmarksnationalparker.dk)

Übrigens, die dänische Nationalparkverwaltung bietet fürs Smartphone ein App Mit Karten, Routen und Ortsinfos an, die auch offline abgerufen werden kann.

### **2. Kajakrouten in Südwestjütland, hrsg. von Peter Holland:**

[http://visitfanoe.dk/media/2116711/27\\_kajakruiter\\_tysk\\_version.pdf](http://visitfanoe.dk/media/2116711/27_kajakruiter_tysk_version.pdf)

Die nur im Internet erhältliche 29-seitige Broschüre beschreibt 27 Routen, wovon 13 die jeweiligen Retour-Routen betreffen. Siehe hierzu auch:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=15154>

### **3. Nationalpark (dänisches) Wattenmeer: Übersichtskarte und Erlebnismöglichkeiten:**

[http://issuu.com/nationalpark\\_vadehavet/docs/2015\\_nationalparkfolder\\_-\\_tysk](http://issuu.com/nationalpark_vadehavet/docs/2015_nationalparkfolder_-_tysk)

Diese 26-seitige Broschüre wird vom „Nationalpark Vadehavet“ herausgegeben.

### **4. Sejlads i Vadehavet:**

[http://naturstyrelsen.dk/media/nst/67612/vadehavet\\_A4.pdf](http://naturstyrelsen.dk/media/nst/67612/vadehavet_A4.pdf) (Wassersportbroschüre)

Dieses Info-Faltblatt von 2009 wird vom „Skov- og Naturstyrelsen“ herausgegeben und scheint m.E. von Info Nr. 1 ersetzt worden zu sein.

### **5. Inselfaltblätter:**

[http://naturstyrelsen.dk/media/135486/82\\_fanoe\\_260315.pdf](http://naturstyrelsen.dk/media/135486/82_fanoe_260315.pdf) (Fanö)

[http://naturstyrelsen.dk/media/138153/77t\\_roemoe\\_170515.pdf](http://naturstyrelsen.dk/media/138153/77t_roemoe_170515.pdf) (Römö)

[http://issuu.com/nationalpark\\_vadehavet/docs/2014\\_b\\_nk\\_dig\\_pa\\_r\\_m\\_til\\_web](http://issuu.com/nationalpark_vadehavet/docs/2014_b_nk_dig_pa_r_m_til_web)  
(Römö)

Sie können zur Orientierung auf der Insel Fanö und Römö dienen.

### **6. Mehrtagestourenbeschreibung:**

[www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-DK-Wattenmeer.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-DK-Wattenmeer.pdf)

Dieser Beitrag kann von der DKV-Homepage downgeloaded werden. Er beschreibt eine 3-tägige Tour über ca. 120 km:

- Sie startet im Ort Varde (nördl. von Esbjerg) (=> Übernachtungsmöglichkeit beim örtlichen Ruderverein) und führt auf ca. 10 km den Fluss Varde A hinunter bis nach Nordby (Fanö-Nord) (westl. von Esbjerg) (=> Übernachtungsmöglichkeit beim örtlichen Ruderverein) und am selben Tag entlang der Wattseite noch weiter bis Sonderhö (dichter entlang der Insel wegen Wasserstandsproblemen nur bei Springtide und das auch nur bis max. 1 Stunde nach Hochwasser!) (Fanö-Süd) (=> Biwakmöglichkeit auf der Wiese am Anleger (Mit Trinkwasseranschluss)).
- Am zweiten Tag geht es nicht hinüber zu Insel Mandö, sondern entlang der Wattkante bis Römö und weiter entlang der Seeseite bis in den Süden von Römö (=> Biwakmöglichkeit am Spülsaumen).
- Der dritte und letzte Tag endet schließlich an der Vida-Schleuse westlich von Höjer. Anschließend könnten die Autos per Taxi geholt werden.
- Übrigens, wenn die Wetterbedingungen die Tour gefährden, könnten wir von Sonderhö Richtung Kammerlusen (=> Übernachtungsmöglichkeit beim örtlichen Segelverein) und dann weiter auf der Ribe A bis nach Ribe paddeln, um dann ebenfalls per Taxi zurück nach Varde zu kommen.

### **7. Weitere Tourenbeschreibungen:**

Stauder, H.-J.: Von Varde nach Ribe, in: Seekajak 26/90, S.19-21

Beier, U.: Kurs EPP 4 (Küste) – Dänisches Wattenmeer (Hausaufgaben) (2007)

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

R.Evers: Eine Reise von Varde nach Tönning (2008)

[www.salzwasserunion.de/SEEKAJAK-113.409.0.html](http://www.salzwasserunion.de/SEEKAJAK-113.409.0.html)

G.Meinen: Durch das dänische Wattenmeer – oder: Wo der Sylter Sand geblieben ist (2011)

<http://zirpelspinner.me/2011/09/>

R. T i l l m a n n : Ergänzungen zur Dänemark-Wattenmeer-Tour (2015)

<http://forum.kanu.de/showpost.php?p=43531&postcount=3>

**Text:** Udo Beier

-----

06.08.2015 **Der ideale Kopfschutz beim Brandungspaddeln?** (Ausrüstung)

Brauchen wir eigentlich beim Paddeln entlang der deutschen Nord- bzw. Ostseeküste einen Schutzhelm? Nun, zumindest wenn durch die Brandung gepaddelt wird, spricht einiges dafür! Ansonsten dürfte ein „Oben-ohne-Paddeln“ nicht auf Kritik stoßen; denn bei uns ist weder ein „Rock-Hopping“ noch die Fahrt durch „Tideraces“ über felsigen Untergrund möglich. Folglich ist die Gefahr gering, sich bei einer Kenterung Mit Ausstieg den Kopf an einem Felsen zu verletzen. Und extra bei der Querung eines dicht befahrenen Fahrwassers den Helm aufzusetzen, kann als grob fahrlässig eingestuft werden, und zwar nicht, weil wir unseren Kopf schützen wollen, sondern weil wir damit zu erkennen geben, dass wir bei der Querung eines Fahrwassers statt zu warten eine Schiffskollision billigend in Kauf nehmen!?

### **Gefahrenquelle Nr. 1: Unterwasserhindernisse**

Ich persönlich ziehe nicht immer einen Helm auf, wenn ich durch die Brandungszone paddle; denn i.d.R. kommen wir bei uns bei einer Kenterung in der Brandung nur Mit Sandboden in Kontakt. Dennoch ist es nicht ausgeschlossen, dass bei uns im Sand hier & da Hindernisse (z.B. Felsen, Bühnenreste (Sylt), Pfähle (St.Peter-Ording), Wrackteile, Müllreste) nur darauf „lauern“, uns bei einer Kenterung eine „Kopfnuss“ zu verpassen. Wobei uns bewusst sein muss, dass in einem Jahr ein Strand frei von Hindernissen sein kann, aber im nächsten Jahr das wieder ganz anders aussehen kann.

Brauchen wir aber nun wirklich bei der Fahrt durch die Brandung über einen 100%ig hindernisfreien Sandbodenuntergrund einen Schutzhelm? Kann es nicht sein, dass wir gerade Mit Schutzhelm, der uns etwa 5 cm größer macht, während einer Kenterung eher Mit dem Sandboden in Berührung kommen und dann Mit Helm nicht so leicht über den Sandboden rutschen, wie ohne Helm. Meines Erachtens ist das ein diskutabler Einwand gegen das Tragen eines Schutzhelms bei Brandungsbedingungen, so dass ich während einer Küstentour, bei der die Brandung ganz allmählich zunimmt, nicht immer den Helm aufsetze, wohl wissend, dass ich mich spätestens nach 5 Minuten an den Helm genauso gewöhnt haben werde, wie an meine Schwimmweste, die ich seit Anbeginn als Küstenkanuwanderer trage!?

### **Brandungstraining**

Anders sieht das bei gezielten Brandungsfahrten, insbesondere öffentlich ausgeschriebene Brandungsübungen aus. Da besteht ab 30 cm Welle eine Helmpflicht und das ist richtig; denn erstens sind bei Brandungsübungen Kollisionen mit anderen Paddlern und folglich Kopfverletzungen nicht immer ganz auszuschließen und zweitens wird im Falle eines Unfalles in der Brandung sicherlich immer sofort danach gefragt, ob eine Schwimmweste und ein Schutzhelm getragen wurden. Wenn dann bei einer Kopfverletzung verneint wird, dass ein Helm getragen wurde, dann wird es der verantwortlichen Leiter einer solchen Brandungsübungsveranstaltung verdammt schwer haben zu beweisen, dass diese Kopfverletzung auch mit Helm passiert wäre.

### **Küstentour**

Was spricht nun dagegen, bei einer Küstentour mit Brandungspassagen zumindest einen Helm Mitzuführen? Nun, erstens trägt dieses „gefühlte“ Unbehagen, unterwegs einen Helm tragen zu müssen, sicherlich nicht zur Motivation bei, einen Helm Mit auf Tour zu nehmen, auch wenn wir ihn unter Umständen mangels Brandungsbedingungen gar nicht aufzusetzen brauchen. Und zweitens erweist sich das Problem, den Helm, sofern er nicht getragen wird, auf bzw. unter Deck richtig zu lagern, als „Helmkiller“. D.h. wir lassen meist schon allein deshalb unseren Schutzhelm zu Hause, weil der Helm bei einer Gepäckfahrt sowieso nicht unter Deck passt ... und auf dem Deck ist auch kaum Platz, wo der Helm gelagert werden kann, ohne ständig hin und her zu wackeln. Das gilt insbesondere für jene „schicken“ Helme mit integriertem Blendschutz, in deren Hartschale sich keine Löcher befinden. Solch ein Helm kann – sofern für ihn kein extra Gepäcknetz vorgesehen ist, unter das der Helm verstaut wird



– doch nur Mit dem Kinnriemen mehr oder weniger locker irgendwo an einer Decksleine befestigt werden.

## Der „ideale“ Helm

**Rudi Tillmann** hat mich nun auf einen Schutzhelm aufmerksam gemacht, der für Kiter gedacht ist:

[www.surfshop24.de/ascan\\_surfhelm\\_kitehelm-p-86.html?ref=92](http://www.surfshop24.de/ascan_surfhelm_kitehelm-p-86.html?ref=92)

Dieser Helm, Modell „Ascan Surf- + Kitehelm“, zeichnet sich durch Folgendes aus:

- Material: 10 mm Microcell-Streifen, die biegsam sind und für zusätzlichen Auftrieb sorgen,
- Innenpolster: integrierte dünne Neohaube,
- Gewicht: ca. 220 g,
- Farbe: z.B. gelbe Microcell-Streifen / schwarze Polsterung,
- Preis: ca. 45,- €.

Der besondere Vorteil dieses Schutzhelms ist sein elastisches Material, das es ermöglicht, den Helm so zusammenzudrücken, dass er wesentlich leichter und fester zu verstauen ist, als all die Helme aus starrem Plastikmaterial. Selbst in der Sitzluke könnte er verstaut werden, ohne den Ausstieg nach einer Kenterung zu behindern.

Was wollen wir mehr? Ab sofort müssen wir nach anderen Gründen suchen, wenn wir uns „oben-obne“ in der Brandungszonen aufhalten wollen! Dennoch ist auch dieser Helm noch verbesserungswürdig; denn der vorgesehene Kinnschutz ist etwas hart & unbequem. Ein gepolsterter Kinnriemen wäre hier die bessere Wahl gewesen.

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

05.08.2015 **Info: Doppelpaddel** (Ausrüstung)

In KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/15, S.62-66, versucht **Jörg Knorr** in dem Beitrag

### “Das richtige Kajak-Tourenpaddel. Tipps und Entscheidungshilfen“

„Hilfestellung“ beim Kauf eines Doppel-Paddels zu geben, welches bei Großgewässertouren eingesetzt werden soll. Leider sind die auf 5 Seiten gemachten Aussagen recht pauschal gehalten. Tipps finden wir kaum und Entscheidungshilfen auch nicht. Es werden wohl fast alle möglichen, Doppelpaddel betreffende Eigenschaftsmerkmale aufgezeigt, aber nicht kritisch bewertet. Wenn wir also in nächster Zeit vorhaben, ein Doppelpaddel z.B. für unsere Touren entlang der Küste zu kaufen, dann macht uns dieser Beitrag auch nicht kompetenter! Da wäre die folgende Empfehlung sicherlich hilfreicher:

*Nehmt Mit einem geliehenen Paddel an einer Gruppenfahrt teil, probiert die Paddel der Mitpaddler aus und entscheidet Euch für jenes, welches nicht zu schwer (=> 900 – 1.100 g), nicht zu lang ist (=> maximal solltet ihr Mit den Fingerspitzen der ausgestreckten Hand das Paddelblattende des aufgestellten Paddels erreichen können) und nicht beim Durchziehen durchs Wasser flattert. Bedenkt, dass jedes Paddel seine Schwachstellen hat, aber ihr werdet sie im Laufe der Zeit kaum noch bemerken. Wer flott voranpaddeln möchte, braucht kein Paddel für 300,- Euro und mehr, denn entscheidend ist nicht so sehr das Paddel, sondern der richtige Paddelstil und entsprechend antrainierte Kondition!*

Aber ich will mal mit meiner Kritik konkreter werden:

(1) Teilungsmöglichkeit Mit Längenverstellung und Drehwinkelverstellung, und zwar rechts wie links („Vario-Teilung“): J.K. geht hier auf die Vorteile ein, wie Verkürzungsmöglichkeit bei Gegenwind und einfacher Transport. Es fehlt jedoch die Anmerkung, dass es von Vorteil ist, wenn das Reservepaddel über eine solche „Vario-Teilung“ verfügt, damit es auch in der Not von Mitpaddlern benutzt werden kann, egal ob sie nun links oder rechts gedreht paddeln. Auch wird nur auf einen Nachteil hingewiesen: nämlich jenen, dass die Federstecker-Teilung im Laufe der Zeit ausleiern kann. Weitere Nachteile werden nicht aufgeführt, z.B. dass teilbare Paddel:

- meist weniger haltbar sind (z.B. Probleme wegen zu hoher Belastung beim Paddelstütz-Ein-/Ausstieg („Paddelbrücke“), beim Paddelfloat-Wiedereinstieg oder beim Surfen);
- sich manchmal sehr schwer und dann auch nur mit Kameradenhilfe trennen lassen (z.B. auffällig häufig bei WERNER-Paddel zu beobachten, aber auch beim LETTMANN-Paddel mit „Vario-Teilung 32“), wobei der Grund wohl in der etwas nachlässigen Pflege zu suchen ist!?

(2) Blattgrößen: Es wird wohl angemerkt, dass „*je größer das Blatt, desto größer auch der Kraftaufwand*“ ist. Aber ab wann fängt ein Blatt an, groß zu sein? Und wann ist ein Blatt zu klein? Ist es doch wie Mit einer Fahrrad-Narbengangschaltung: Im 1. Gang (= kleines Blatt) fährt es sich ganz leicht ... nur wir kommen nicht voran! Wer solo paddelt oder nur Mit seinem Kumpel, der die ähnliche Blattgröße verwendet, dem tangiert die Blattgröße wenig. Aber was ist, wenn in Gruppe gefahren wird und jeder Mit einer anderen Blattgröße paddelt? Dann ist das so, als wenn einer im 1. Gang radelt und der andere im 6. oder 7. Gang!?

Auch ist die folgende Aussage zum Thema Blattgröße wenig hilfreich: „*Je ausdauernder gepaddelt werden soll, desto deutlicher solle man von maximalen Blattgrößen Abstand nehmen.*“ Zumindest ist es kein geeigneter Tipp, um aus der Vielzahl unterschiedlicher Blattgrößen, die z.B. LETTMANN bei seinen Touren-Paddeln anbietet, die „richtige“ Blattgröße (Länge x Breite) zu finden:

470x203 cm (Profile L)  
470x190 cm (Profile S)  
460x200 cm (Multi Wave Tour L)  
460x185 cm (Multi Wave Tour S)  
480x170 cm (Multi Wave Sea L)  
480x160 cm (Multi Wave Sea S)

Zum Vergleich ein paar Versionen Mit Eksi-Anlehnung:

520x165 cm (Pro Sea Ergonomie L)  
520x155 cm (Pro Sea Ergonomie S)  
570x160 cm (Liberty L)  
570x145 cm (Liberty S)  
830x85 cm (Black-Light Grenzland)

„Gruppenpaddlern“ würde ich empfehlen, sich eher für die größeren Blätter zu entscheiden; denn notfalls kann bei viel Gegenwind, also wenn mit „kleinerem Blatt“ (d.h. im „niedrigeren Gang“) gepaddelt werden sollte, das größere Blatt weniger „kraftvoll“ eingetaucht werden, was sich jedoch gleich am verminderten Vortrieb bemerkbar machen würde.

(3) Blattformen: Es wird darauf verwiesen, dass es die unterschiedlichsten Blattformen gibt:

- asymmetrisches Blatt (gleichmäßigere Kraftentfaltung),
- Blätter Mit Kehlung (soll für flatterfreies Durchziehen des Blatts sorgen),
- Blätter Mit Profilrippen oder Schaumkern (trägt zur Versteifung des Blatts bei).

Okay, aber wo finden wird die „Hilfestellung“, für welche Kehlung bzw. welche Profilrippen bzw. für wie viel Schaumkern wir uns entscheiden sollten. Selbst beim „asymmetrischen“ Blatt vermiss ich die klare Ansage des Autors, sich nur für ein solches zu entscheiden.

Übrigens, da gibt es seit einiger Zeit bei LETTMANN das stark profilierte „Wave“-Paddel. Ja, es wird ein Foto von diesem Paddeltyp abgedruckt, aber welche Vorteile bietet nun solch eine Blattform und welche Nachteile? In dem Beitrag ist nichts darüber zu lesen.

(4) Blattunterkante: Es wird darüber informiert, dass manche Hersteller diese Unterkante Mit einer Holz-/Aluminium- oder Kevlareinlage verstärken, um die Verschleißfestigkeit zu erhöhen. Jedoch fehlt der Hinweis, dass es bislang Mit der Verklebung der Aluminium Einlage Probleme gab, sofern im Salzwasser gepaddelt wurde.

(5) Blattfarbe: Auch dieser Punkt wird angesprochen, aber nur unter „ästhetischen“ Gesichtspunkten. Dabei sollte – zumindest bei Küstentouren – der Sicherheitsaspekt (=> Kollisionsgefahr) im Vordergrund stehen; denn Mit einem schwarzen Paddelblatt werden wir nicht so leicht von der übrigen Schifffahrt entdeckt wie z.B. Mit einem gelben Blatt.

(6) „Ergoschaft“: Er „soll Gelenke und Muskeln schonen und damit z.B. Handgelenk-Beschwerden oder Sehnscheiden-Problemen vorbeugen.“ Außerdem soll er „zu einer weiteren Stabilisierung des Paddels im Wasser beim Ziehschlag“ (und Vorwärtsschlag?) beitragen. Aber es gibt mindestens drei Varianten des Ergoschafts. Leider finden wir keinen Tipp, welche Variante vorzuziehen ist. Auch wird nicht problematisiert, dass bei den meisten dieser Schäfte die Position des „Knicks“ nicht an der Griffbreite des Paddlers ausgerichtet wird, sondern der Paddler sich an der Position des „Knicks“ anpassen muss.

(7) Ovalisierter Griffbereich: Er ermöglicht dem Paddler einen festeren Griff und hilft, allein durch Fühlen zu erkennen, ob das Paddel richtig in den Händen liegt. Bei manchen Herstellern ist der Schaft von Anfang oval geformt, andere Hersteller fixieren erst nachträglich Mit Hilfe eines „Schrumpfschlauches“ eine extra Einlage im Griffbereich. Beide Varianten werden vom Autor als gleichwertig dargestellt, obwohl der Schrumpfschlauch bei Berührung mit Steinen (=> beim Ein-/Ausstieg) leicht beschädigt werden kann.

(8) Gewicht: Die Einschätzung ist richtig, dass das „normale Paddelgewicht bei etwa 900 – 1.100 g liegt.“ Natürlich bedeutet dies, dass es auch leichtere Paddel gibt, z.B. von WERNER (ca. 500 g). Im Beitrag wird zurecht erwähnt, dass von der Tendenz her ein leichteres Paddel auch zerbrechlicher ist. Gerade beim Küstenkanuwandern sollte das einem bewusst sein; denn etwa schon beim Starten und bei der Fahrt durch die Brandung, werden sehr hohe Anforderungen an die Festigkeit eines Paddels gestellt (=> Robbenstart; Seitwärtssurf; Surf). Wer sich nicht traut, sich mit seinem Paddel beim Starten oder nach einer missglückten Rolle vom Grund abzustoßen, der sollte nicht gerade die Küste zu seinem Lieblingsrevier machen oder sich ein robusteres Paddel besorgen.

**Text:** Udo Beier

-----

29.07.2015 **Freya Hoffmeister – ein Faszinosum** (Geschichte)

KANU-MAGAZIN hat zu Ehren der „Extrempaddlerin“ **Freya Hoffmeister** das Titelbild von Heft 5/15 ihr gewidmet. Im Editorial auf S. 3 sehen wir sie bei ihrer „eigentlichen“ Arbeit, dem Bedienen in ihrer Eisdiele am Husumer Hafen. Und ab S.14 wird unter der Überschrift:

## „Quadratur des Kreises“

auf 8 Seiten ein Interview veröffentlicht. Die Fragen stellte Björn Nehrhoff.

Soviel Aufmerksamkeit hat sie verdient, auch wenn Freya nunmehr schon wieder seit fast 3 Monaten in Deutschland weilt.

Das möchte ich zum Anlass nehmen, hier abschließend – zumindest bis zu ihrem nächsten Projekt – über DAS „Faszinosum“ des Long-Distance-Kayaking zu schreiben. Wer will, kann das als „Nachruf“ auf die einzige und vielleicht auch letzte „Kontinentalpaddlerin“ ansehen; denn ich kann mir nicht vorstellen, dass zum einen sie auch weiterhin motiviert sein wird, Kontinente per Seekajak zu umrunden, und dass zum anderen sich jemand finden wird, der ihr „nacheifert“!? Ich hoffe dennoch, dass sie der Seakayakerszene erhalten bleibt und uns auch weiterhin in Atem hält! Das dürfte ihr bei ihrem Leistungsvermögen sicherlich nicht schwerfallen.

## Aller Anfang ist schwer?

Nicht so bei Freya (51). Ihre „Küstenkanuwanderkarriere“ begann stürmisch. Im April 2003 besuchte sie einen Großgewässergrundkurs in Schleimünde bei **Eckehard Schirmer**, Anfang Mai die Brandungsübungen in St. Peter-Ording bei mir und schon 2 Wochen später nahm sie an einer Samsö-Umrandung des dänischen Longdistance-Kayaker **Peter Unold** teil. Anschließend umrundete sie zusammen mit **Matthias Panknin** das Übliche (z.B. Amrum, Sylt, Borkum). Dann schnupperte sie bei den SäUen rein und lernte **Bernhard Hillejan** über sie die britische Seakayaker Szene kennen. Als sie die Briten von ihren zu Expeditionen hochstilisierten Touren hörte, steigerte sie sich nochmals; denn ihr Ehrgeiz ließ es nicht zu, dass andere die Rekorde erpaddelten. Als erstes gelang ihr die Umrundung der Isle of Man in Rekordzeit. Weitere Inseln folgten: Island (1.620 km in 25 Paddeltagen Mit 65 km/Tag; zusammen mit **Greg Stamer**) und die Südinsel von Neuseeland (2.386 km in 48 Paddeltagen Mit 50 km/Tag). Dort lernte sie **Paul Caffyn** kennen, der als erster und einziger Australien umrundet hatte. Also nahm sie sich Australien vor und umrundete diesen ihren ersten Kontinent in Rekordzeit (13.800 km in 245 Paddeltagen Mit 56 km/Tag).

## Das 2. Meisterwerk

Das ist die Vorgeschichte von Freya, der „Global Kayakerin“. Dass sie als nächstes Südamerika umrunden wollte, war eigentlich vorprogrammiert; denn das hatte bislang noch keiner geschafft.

Anfangs setzte sie für die ca. 27.000 km lange südamerikanische Küste 2 Jahre an, da sie doch die halb solange australische Küste in weniger als einem Jahr packte. Da Freya jedoch während der Sommerzeit in Deutschland unabhkömmlich war, plante sie 3 Etappen ein, die sie in 3 Jahren schaffen wollte. Dass die Umrundung dann 4 Etappen in Anspruch nahm, die 4 Jahre dauerten, war den widrigen Verhältnisse zwischen Panama (Karibische See) und Brasilien (Ostkap) zuzuschreiben. Zeitweise, d.h. fast 8.000 Kilometer lang musste sie nicht nur gegen den Strom (Karibische Strömung und später Nordäquatorialstrom), sondern auch gegen einen 5-6er Wind (Passatwinde) ankämpfen, was ihr Tempo öfters von durchschnittlich ca. 5 km/h auf ca. 2 km/h drückte. Das war neu für sie; denn die ganze pazifische Küste entlang hatte sie Rückenwind und paddelte Mit der Strömung (Humboldtstrom). Natürlich schenkte der Pazifik ihr nichts. Vielfach war eine Brandungszone mit bis zu 4 Meter hohen Brechern zu überwinden. Dank einheimischer Fischer konnte sie manchmal „per Anhalter“ die küstennahe Brandungszone überwinden. Wenn aber keine Fischer da waren, dann wurde sie gefordert. Letztlich kam sie immer an Land, wenn auch manchmal erst nach über 24-stündiger Paddelerei.

Summa summarum benötigte Freya für Rund Südamerika 605 Paddeltage, was einem Tagesdurchschnitt von 45 km entspricht. Tatsächlich war sie 850 Tage unterwegs; denn nicht jeden

Tag konnte sie aufs Wasser, sei es, dass sie sich Verpflegung besorgen oder ihre Wunden versorgen musste, dass sie unterwegs Mit der Bürokratie von 11 Ländern kämpfen oder Ruhetage einlegen musste, da die Gewässerbedingungen einfach zu hart waren

## Ihre Talente

Freyas „Trümpfe“ sind:

- neben ihrem Ehrgeiz
- ihre Paddel- & Roll-Fertigkeiten,
- ihre Ausdauer,
- Zielstrebigkeit,
- Zähigkeit,
- Leidenschaftlichkeit
- & ihr Optimismus.

Man stelle sich das mal vor, durchschnittlich 9 Std. am Tag zu paddeln, und zwar nicht nur jeden Tag, sondern Woche für Woche, Monat für Monat, Jahr für Jahr, wobei vielfach in der Nacht zu starten war, da die Tidenverhältnisse sich nicht nach ihr richten wollten. Und dann landete sie an, baute ihr Zelt auf und verbrachte - zumindest dies- & jenseits des Äquators - die Zeit bis zum nächsten Start im Zelt, weil sonst die Mückenschwärme über sie herfallen würden. Mückenschwärme, die manchmal so laut waren, dass selbst das Rauschen der Brandung ihr Summen nicht übertönen konnte.

Freyas „Ass“ ist natürlich ihre „feminine Seite“. Entlang der argentinischen und der chilenischen Küste betreute sie die Marine. Und entlang der peruanischen, ecuadorianischen, panamaischen und kolumbianischen Küste übernachtete sie häufiger bei der Coast Guard oder bei Marine-Stationen. Entlang der kolumbianischen Karibikküste war sie sogar 9 Nächte lang Gast eines Versorgungsschiffs der Marine. Der Käpt'n erlaubte ihr nicht nur auf dem Schiff zu schlafen, sondern er ließ sie Mit einem Motorboot auch immer dorthin bringen, wo sie tags zuvor vom selben Motorboot abgeholt wurde.

Ansonsten wurde sie von der einheimischen Bevölkerung stets willkommen geheißen. Alle 4, 5, 6 Tage wurde ihr meist für 2-3 Tage ein klimatisierter Raum angeboten, in dem sie sich von den Strapazen und den dabei entstandenen Wunden (zu denken sind hier nicht nur an die nicht abschwellen wollenden Mückenstiche, sondern auch an Hautausschläge, die auf Hitze, Nässe und Sonne zurückzuführen waren. Wäre Freya insbesondere entlang der Atlantikküste nicht von Gastgeber zu Gastgeber „weitergereicht“ worden, dann hätte es wohl Mit den Erfolgchancen ihrer Umrundung sicherlich nicht so gut ausgesehen!?

## Fahrtenbuchstatistik

So aber hatte sie die Chance gehabt, überwiegend ganz allein auf sich gestellt, Strecke zu paddeln, dabei Kaventsmänner zu umschiffen, sichere Routen sich auszudenken und geschützte Anlandeplätze auszumachen, die zugleich auch sichere Startplätze sein mussten. Nur deshalb konnte es ihr gelingen, ein Land nach dem anderen abzuhaken:

- Argentinien (3.708 km in 118 Tagen),
- Chile (5.774 km in 185 Tagen),
- Peru (2.430 km in 59 Tagen),
- Ecuador (866 km in 24 Tagen),
- Panama (676 km in 26 Tagen),
- Kolumbien (1.846 km in 63 Tagen),
- Venezuela (1.904 km in 64 Tagen),
- Trinidad (226 km in 9 Tagen),

- Guyana (573 km in 16 Tagen),
- Suriname (412 km in 17 Tagen),
- Frz. Guyana (373 km in 16 Tagen),
- Brasilien (7.547 km in 234 Tagen)
- und Uruguay (609 km in 19 Tagen).

## Glückskind?

Freya Hoffmeister ist ein Glückskind, dass sie es sich finanziell leisten konnte, solch eine insgesamt 850 Reisetage dauernde Tour zu unternehmen. Ansonsten hatte sie noch einige Male Glück im Unglück gehabt, als sie z.B.:

- nach einer Tagesetappe von 80 km 1,5 km vorm Kap Horn umkehren musste, da ein 8-9er Wind sie nicht mehr vorankommen ließ;
- entlang der Küste von Venezuela ein Motorbootflitzer über das Heck ihres Seekajaks fuhr;
- beim Anlanden in Georgetown (Guyana) von der Strömung beinahe unter ein ankern-des Schiff trieb;
- in der Amazonasmündung von einer Gezeitenstromwelle (Pororoca) fast eine halbe Stunde Mitgenommen wurde, lt. GPS teils mit 35 km/h;
- an der brasilianischen Küste beim Anlanden durch die Brandung surfte und dabei Mit dem Bug ihres Seekajaks ein Unterwasserriff rammte, was zur Folge hatte, dass der Bug halb abgerissen wurde.

Auf mehr Glück war aber Freya nicht angewiesen; denn sie hatte ein solch ausgeprägtes Gespür für Gewässerschwierigkeiten und ein solch perfektes Bootsgefühl, dass sie auf dem Wasser eigentlich nicht auf Glück angewiesen war. Es genügte ihr, wenigstens kein Pech zu haben. An Land sah das schon anders aus. Aber auch dort gelang es ihr, sich so ins rechte Licht zu setzen, dass keiner ihr etwas antat, obwohl manch eine Konfrontation mit Einheimischen recht unheimlich war.

## „World Paddle Award“

Das, was Freya Hoffmeister bislang geleistet hat, reichte aus, um sie im Mai 2015 zur „**Sports-woman of the Year**“ zu ernennen. Gratulation Freya, Du hast uns gezeigt, was wir alles Mit einem Seekajak befahren können. Wir müssen nur anfangen ... aber es braucht nicht gleich ein ganzer Kontinent zu sein. Rund Fehmarn reicht doch auch!? Und die Passage Borkum – Helgoland - Sylt hat bislang auch noch niemand in einem Kajak geschafft!

**Text:** Udo Beier

-----

## 28.07.2015 **Seekajakwagen: Wat is 'n dat`?** (Ausrüstung)

Ein „**Seekajakwagen**“ ist ein Bootswagen für Seekajaks, mit denen Touren entlang der Küste vorgenommen werden sollen. Er zeichnet sich dadurch aus, dass zumindest sein Gestell sich möglichst so klein zusammenlegen lässt, dass es auch noch in ein vollgepacktes Seekajak passt, also nicht auf dem Achterdeck zu verstauen ist.

Warum ist das so wichtig? Nun, ein auf Deck transportierter Bootswagen wirkt sich nachteilig aus auf:

- die **Seegangs-/Windtüchtigkeit**, hier insbesondere den **Trimm**; denn er führt bei sonst üblichem Packplan zur Luvgerigkeit. Für Steuer-Seekajaks ist das nicht weiter kritisch, wohl aber für Skeg-Seekajaks; da nicht alle Skegs so dimensioniert sind, dass

sie immer noch eine durch falsch ausbalanciertes Gepäck verursachte Luvgerigkeit durch Verstellung des Skegs kompensieren können;

- die **Brandungstüchtigkeit**; denn insbesondere beim Seitwärtssurf kann von einem auf Deck gelagertem Bootswagen ein Drehmoment um die Horizontalachse (=> Kenterung) und die Vertikalachse (=> Rückwärtssurf) ausgehen, welches das Paddeln in der Brandung zusätzlich erschwert;
- die **Kentertüchtigkeit**; denn nach einer Kenterung Mit Ausstieg kommt der Wiedereinstieg, der aber durch die Deckslast erschwert werden kann (=> Behinderung beim Parallel-Wiedereinstiegs; Verletzungsgefahr).

Dieses Problem war den Küstenkanuwanderern schon früher bewusst, aber es mussten erst zwei Kieler Studenten kommen, nämlich **Maroske & Vetterlein**, denen es gelang, einen Bootswagen zu entwickeln und zu bauen, der diese Anforderung an einen Seekajakwagen voll erfüllt. Heraus kam ein 5-teiliger Kajakwagen:

1. aus Edelstahl (wg. Salzwasserkorrosion),
2. dessen Teile durch eine Elastikleine zusammengehalten wurden
3. und trotzdem so zusammenlegbar war,
4. dass alle Teile parallel nebeneinander liegen
5. und in einem schmalen Beutel verpackt werden konnten.

Diesen „gebrauchsmustergeschützten“ Seekajakwagen produzierten dann die Kieler einige Zeit in Kleinserie. LETTMANN griff diese Idee von einem „Seekajakwagen“ auf, baute ihn nach, wollte jedoch wohl die Lizenzgebühren dafür nicht bezahlen und verzichtete daher auf seinen Vertrieb. Anfang dieses Jahrhunderts entdeckte **Freya Hoffmeister** dieses Kieler-Modell, liebte sie ihn – diese Husumerin ist halt „tatkräftig“ – für eine Woche von **Matthias Panknin** aus, startete danach sofort für einige Jahre eine Kleinserienproduktion und stattete so die „halbe SaU“ mit einem küstentauglichen Bootswagen aus. Als Freya allmählich mit anderen Projekten ausgelastet war und sie die Seekajakwagenproduktion herunter fuhr, machte ich den alten ZÖLZER auf diesen Seekajakwagen aufmerksam, aber er war wohl so von seinen eigenen Bootswagenmodellen überzeugt, dass er abwinkte. Erst so um 2010/11 tauchte dann doch noch in ZÖLZERs Bootswagenproduktionsprogramm ein Modell auf, das als Kopie des Kieler Wagens angesehen werden kann, und zwar handelt es sich dabei um das folgende Modell:

„**Oker I Edelstahl**“ (2,8 kg; Bootswagenschaumräder: 25x7,5 cm; je 700 g)  
=> <http://www.zoelzer.de/content.php?seite=shop/produkte.php&details=801>

Das 5-teilige Bootswagengestell wird – wie beim Kieler-Modell – mit einer Elastikleine zusammengehalten. Dazu kommen Federstecker zur Fixierung der Gestellteile und eine Plastikaufgabe (das Kieler-Modell verwendete hierfür 2 Seile), die verhindern sollte, dass die beiden Bootsträgerholmen vom Gewicht des zu transportierenden Seekajaks auseinandergedrückt werden und an den Rädern schleifen.

In der Werbung bin ich nun auf einen weiteren Nachbau dieses Kieler-Modells gestoßen, und zwar bietet KANU-OUT-DOOR das folgende Modell an:

„**Caddy II**“ (2,8 kg, Bootswagenlufträder: 24,5x8 cm; je 990 g)  
=> <http://www.kanu-out-door.com/produkte/bootswagen.html?pid=&search=Caddy%20II&li-Mitstart=0&order=i.ordering&dir=asc&lteMId=97#tlb>

Auch dieses Modell ist 5-teilig und alle Teile werden mit einer elastischen Leine so zusammengehalten, dass – wie beim Ur-Modell – ein kräftiges Schütteln genügt, um aus den zusammengelegten Teilen einen fahrtüchtigen „Seekajakwagen“ zu machen (lediglich die Räder sind noch auf die Achse zu stecken). Jedoch fehlen die Verbindungen zwischen den beiden Bootsträgerholmen, aber es kann ja sein, dass sich das vom Hersteller verwendete Edelmateriale nicht auseinandergrätschen lässt?! Ansonsten müsste wohl der Hersteller nachrüsten!

## Die Räder

Was bleibt sind die Räder. Notfalls müssen sie auf dem Achterdeck oder im vorderen Bereich der Sitzluke verstaut werden. Auf keinen Fall sollte jedoch auf kleinere Räder (z.B. Größe 20x5 cm) zurückgegriffen werden. Diese lassen sich wohl leichter unter Deck verstauen, aber erschweren außerordentlich den Transport durch schlickiges Watt bzw. feinen, lockeren Sand. Dann könnten wir gleich unseren Bootswagen zu Hause lassen und voll auf Tragegurte & Manpower setzen.

## Transporttipps

Hierzu zählen zunächst einmal Tipps zur Befestigung des Seekajakwagens unter dem Seekajak:

- Grundsätzlich sollten wir uns dazu entscheiden, dass das Seekajak stets Mit zwei Riemen auf dem Bootswagen festzuschnallen; denn die Belastungen sind beim Ziehen des Wagens über Watt bzw. Sand so hoch, dass das zu transportierende Seekajak verrutschen oder sogar sich vom Wagen lösen kann, wenn das Seekajak nur Mit einem Riemen befestigt wird.
- Außerdem sollte der vordere Riemen so befestigt werden (z.B. um den vorderen Süllrand legen), dass er bei voller Last nicht verrutschen kann.
- Übrigens, beim Festschnallen der Riemen ist es hilfreich, wenn an den Haltegurten Steckschnallen befestigt sind; denn die handelsüblichen Schnallen lassen sich mit kalten Fingern nicht so leicht handhaben.
- Wenn es über festen Untergrund geht, dann sollte das Seekajak fast ausbalanciert auf dem Bootswagen liegen, d.h. der Wagen sollte etwa in Höhe der Sitzluke untergeschnallt werden, und zwar so, dass wir beim Ziehen des Seekajaks etwas Gewicht in der Hand halten.
- Wird über weichen Untergrund gezogen und wollen wir nicht, dass der Bootswagen allzu tief im Schlick bzw. im Sand versinkt, empfiehlt es sich, mehr Gewicht in den Händen zu halten; denn genau dieses Gewicht lastet dann nicht mehr auf dem Wagen und folglich „pflügt“ er nicht ganz so heftig über Grund. Diese Gewichtsverlagerung erreichen wir dadurch, dass wir den Wagen weiter hinten, also nicht unter der Sitzluke, sondern hinter der Sitzluke bzw. unter der Heckgepäckluke festschnallen.

Für den Beginn des Transports per Seekajakwagen gibt es den folgenden Tipp:

- Insbesondere bei weichem Untergrund bzw. beim Start des Seekajaktransports im flachen Wasser sollte nicht sofort losgezogen werden. Vielmehr empfiehlt es sich, das Seekajak Mit Wagen kurz anzuheben und seitlich daneben wieder abzusetzen, bevor dann sofort losgezogen wird; denn je länger der Wagen beladen im weichen Watt bzw. Sand steht, desto tiefer sacken die Räder in den Untergrund. Ignorieren wir das und ziehen gleich los, dann kann es passieren, dass der Bootswagen im Untergrund stecken bleibt und das darauf gelagerte Seekajak heruntergerissen wird. Dabei ist schon manches Seekajak beschädigt worden.

Und während des Transports empfiehlt es sich bei schwierigen Geländebedingungen:

- zu zweit das Seekajak zu ziehen und wenn das nicht möglich ist, wenigstens einen Riemen (z.B. den üblichen Kajaktrageriemen) am Bug zu befestigen, und zwar so dass es möglich ist, den Riemen diagonal über die Schultern zu legen, um dann Mit ganzer Körperkraft – statt nur Mit einem Arm – das Seekajak über das Watt bzw. den Strand zu schleppen. Die Arme werden es einem danken und danach weniger „Ärger“ beim Paddeln machen.



**Text:** Udo Beier

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

---

## 27.07.2015 ... nochmals etwas über den „Hammer“ von P&H (Ausrüstung)

Vor 2 Jahren wurde hier schon einmal über das britische „Schwerwasser“-Seekajak von P&H:

„**Hammer**“ (lt. Herstellerangaben: 407x60,5 cm; 28 kg; 320 Liter Vol.; Sitzluke: 84x42 cm)

berichtet < [www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/130807.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruerst/130807.html) >, wobei damals wohl die falschen Daten für Länge/Breite (421x62 cm) und Volumen (264 Liter) angegeben wurden.

Lt. dem Seekajakhersteller P&H handelt es sich beim „Hammer“ um das „ultimative Ozean-Spielboot“, geeignet zum „Rockhopping“ und zur Erforschung eines Flusses von der Quelle bis zur Mündung ins Meer.

In KANU-MAGAZIN, Nr. 5/15, S.53, nimmt nun **Norbert Erdmann** zu diesem „Alleskönner“ Stellung. Er hebt Folgendes hervor:

- wendig wie ein WW-Kajak wegen des hohen Kielsprungs;
- hervorragender Geradeauslauf wegen eines verstellbaren Skegs (Zitat: „*spurtreu wie ein Schienenfahrzeug*“);
- Cockpit wie ein WW-Kajak (=> Prallplatte, Hüftpolster, verstellbare Schenkelstützen);
- geeignet auch für Leute mit Schuhgröße 47 wegen großer Bug-Innenhöhe;
- surffreudiges Achterschiff wegen flachem, breitem Heck-Unterwasserschiff;
- trockener Geradeauslauf wegen voluminösem Bug;
- geeignet für Mehrtagestour wegen 155 Liter Gepäckvolumen;
- erschwertes Verstauen von längeren Gepäckstücken wegen runder Gepäckluken.

Kritisiert wurde die vom Hersteller genannte Gewichtsangabe; denn statt 28 kg wurden 29,4 kg gewogen, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass – in dieser Branche fast üblich - die elastischen Lukendeckel und der Sitz nicht Mitgewogen wurden!?

Zu bemängeln ist jedoch die Aussage von Norbert Erdmann, dass er „*alles, was ich für eine Woche Inselhopping in Kroatien brauchte, im Hammer seinen Platz fand.*“ Warum das, der „Hammer“ verfügt doch mit 155 Liter Gepäckraumvolumen immerhin über mindestens doppelt so viel Stauraum wie ein sehr großer Wanderrucksack!? Nun, mit seiner Aussage erweckt er – zumindest indirekt - den Eindruck, dass wir mit diesem „Kurzboot“ eine mehrtägige Küstenkanuwandertour unternehmen könnten. Theoretisch ist das wohl möglich, wenn wir solo oder in Gruppen mit Dritten paddelten, die alle in einem „Hammer“ unterwegs sind. Praktisch kann das aber nicht lange gutgehen, sofern alle anderen Mitpaddlern in waschechten Seekajaks (ab 500 cm Länge und bis max. 58 cm Breite) sitzen. Das heißt wohl nicht, dass der „Hammer“ für das Paddeln an der Küste ungeeignet sei; denn eine seiner „Spezialitäten“ ist - neben dem „Kleinflusskanuwandern“ mit Gepäck - gerade das Paddeln in der Brandungszone, in Tidal-races bzw. inmitten von Felsengärten, nicht aber mehrtägige Gepäcktouren über –zig Kilometer entlang der Küste bzw. von Insel zu Insel.

**Text:** Udo Beier

---

## 21.07.2015 **Zweier: Rettungsübungen** (Ausbildung)

Wer "duo" im Zweier paddelt, d.h. ohne Begleitung Dritter, der sollte sich das folgende Video anschauen:

<https://www.youtube.com/watch?v=SlggQyNiza8>

Es zeigt ein paar Übungen, wie wir uns fit für das Paddeln im Zweier machen können, z.B.

- Stützübungen (=> Wer Stützen kann, braucht nicht zu Rollen!)
- Rollübungen (=> Wer Rollen kann, braucht nicht auszusteigen!)
- Wiedereinstiegsübungen (=> Wer Wiedereinsteigen kann, ist nicht auf die Hilfe durch Dritte angewiesen!)

Zum **Wiedereinstieg** ist noch Folgendes anzumerken:

- 1) Re-Enter & Pump: Wenn "duo" im Zweier gepaddelt wird, muss auf das sonst übliche Lenzen vor dem Wiedereinstieg verzichtet werden. Stattdessen ist nach dem Wiedereinstieg zu lenzen!
- 2) Zurück in die Normallage: Der Zweier wird aus der "Kenterlage" in die "Normallage" zurückgedreht, sofern die beiden Kanuten nicht in der Lage sind, unter Wasser einzusteigen und hochzurollen!
- 3) Wiedereinstiegsposition: Dann hält sich einer etwas hinter der hinteren Sitzluke auf der einen Seite (z.B. Backbordseite) fest und der andere Kanute etwas hinter der vorderen Sitzluke auf der entgegengesetzten Seite (z.B. Steuerbordseite) fest! Das ist jedoch nur dann ohne Schwierigkeiten möglich, wenn der Zweier über Rettungshalteleinen verfügt.
- 4) Parallel-Wiedereinstieg:
  - a) Simultan-Wiedereinstieg: Danach versuchen beide gleichzeitig - ähnlich wie bei der Parallel-Wiedereinstiegsmethode - aufs Oberdeck hinter ihrer Sitzluke zu robben und beide Beine in die Sitzluke zu stecken ... Dieser Wiedereinstieg muss gleichzeitig erfolgen, weil nur dann das Drehmoment um die Horizontalachse kompensiert, d.h. eine Re-Kenterung verhindert werden kann.
  - b) Sukzessiv-Wiedereinstieg: Klappt das nicht, sollte zunächst erst der erfahrenere Kanute - wie oben beschrieben - versuchen einzusteigen, wobei der andere auf der anderen Seite für entsprechendes Gleich-/Gegengewicht sorgt. Anschließend steigt der zweite - wie oben beschrieben - ein, wobei nun der im Kajak sitzende Kamerad für das entsprechende Gleichgewicht (=> Stützen zur anderen Seite) sorgt.
  - c) Paddelfloat-Wiedereinstieg: Wenn das immer noch nicht klappt, empfiehlt es sich, das Kajak mit 1-2 großen Paddelfloats auszurüsten, die dafür sorgen sollten, dass beim Wiedereinstieg das Kajak nicht erneut kentert.
- 5) Lenzen: Nach dem Wiedereinstieg ist der Zweier zu lenzen, was voraussetzt, dass an Bord 1-2 Handlenzpumpen vorhanden sind.
- 6) Safety First: Wenn der Wiedereinstieg nicht klappt, dann sollte im Zweier nicht ohne Begleitung Dritter auf Großgewässer hinaus gepaddelt werden ... und das auch nur dann, wenn die Dritten in der Lage sind, beim Wiedereinstieg zu helfen. Und wenn nicht gelenzt werden kann, sollten erst einmal möglichst 2 tragbare Hand-Lenzpumpen angeschafft werden, bevor es aufs Wasser geht!

**Text:** Udo Beier

-----

## 07.07.2015 **Decksleinen: 10 Varianten** (Ausrüstung)

Ein älterer Hamburger Kanubauer meinte mal etwas abfällig, dass wohl ein Seekajak über die Anzahl der Decksfittings definiert wird. Natürlich ist das übertrieben, aber in jeder Übertreibung steckt ja bekanntlich ein wahrer Kern; denn ein Seekajak ist nur dann seetüchtig, wenn es über Decksfittings verfügt. Mit den Decksfittings sind dabei jene mehr oder weniger funktionell auf dem Oberdeck platzierten Halteösen gemeint, an denen mit Hilfe verschiedener Leinen diverse mehr oder weniger wichtige bzw. mehr oder wenig hinderliche Ausrüstungsgegenstände befestigt werden können, damit sie unterwegs auf Küstentour nicht verloren gehen!

Folgende Decksleinen kommen dabei in Frage:

- Rettungshalteleinen und Toggle,
- Paddelsicherungsleine sowie „Paddelparkplatzhalterung“,
- Seekartensicherungsleinen,
- Kompasshalterung,
- Reservepaddelhalterung,
- Gepäcknetz(halterung),
- Bootswagenhalterung,
- Päckchenschleppeine,
- „Treibankerleine“,
- „Life-Line“.

(1) **Rettungshalteleinen und Togge**: Das **Seekajak** selber ist zu sichern, damit es unterwegs nach einer Kenterung nicht nur nicht so leicht verloren gehen kann, sondern seinem „Kenterbruder“ auch das Lenzen des Kajaks und den Wiedereinstieg ermöglicht. Gesichert wird das Seekajak durch die **Rettungshalteleine**. Sie ermöglicht den „Kenterbruder“ sein Seekajak festzuhalten und vorm Wegtreiben durch Wind & Welle zu sichern. Sie ermöglicht weiterhin dem zu Hilfe eilenden Mitpaddler („Retter“) das Kenterkajak zu lenzen (=> TX-Lenzmethode) und anschließend so festzuhalten, dass der „Kenterbruder“ wiedereinsteigen kann (=> Parallel- bzw. V-Wiedereinstiegsmethode), wobei dem „Kenterbruder“ der Parallel-Wiedereinstieg nur gelingen wird, wenn er beim Hochziehen seines Oberkörpers auf sein Achterdeck sich an den Rettungshalteleinen seines Seekajaks und die des Retters festhalten kann.

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

Folgende Anforderungen werden an eine solche Rettungshalteleine gestellt:

- a) Diese Leine sollte mindestens 6 mm dick sein, damit wir uns beim Festhalten nicht die Hände verletzen können. Rüstet der Hersteller seine Seekajaks mit dünneren Leinen aus, sollten sie ausgetauscht werden. Es ist aber auch möglich, auf ca. 1 m Leinenlänge direkt vor dem Süllrand einen Schlauch über die Leinen zu ziehen.
- b) Sie sollte straff gespannt und möglichst aus reckfreiem Material sein, damit sie beim Festhalten auch den nötigen Halt bieten kann.
- c) Sie sollte möglichst alle 40 cm durch ein Decksfitting gehalten werden (wg. b);
- d) Optimal wäre es, wenn die Leine nicht in Höhe des vorderen Süllrandes endet, sondern noch 40 cm weitergeführt wird, um dem Retter die Hilfestellung beim Wiedereinstieg des „Kenterbruders“ zu erleichtern.

Übrigens, beim „**Bugtoggle**“ und „**Hecktoggle**“ (letzteres kann nur ohne Verletzungsgefahr genutzt werden, wenn das Seekajak über keine „Heck(um)klappsteueranlage“ verfügt) handelt es sich um eine Art „Halteknauf“ und stellt eine Variante der Rettungsleine dar; denn er erleichtert sowohl dem Retter, das „Kenterkajak“ schneller zu ergreifen, als auch dem „Kenterbruder“ sein Seekajak im brechenden Seegang sicher zu halten.

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

Der Toggle sollte so konstruiert sein, dass:

- a) er so frei vor dem Bug bzw. Heck baumelt, dass der „Kenterbruder“ sein Seekajak auch dann noch am Toggle ohne Verletzungsgefahr halten kann, wenn es z.B. von einer brechenden Welle um seine Längsachse gedreht wird. Leider haben viele Hersteller diesen eigentlichen Zweck der Toggles nicht erkannt; denn für sie ist der Toggle nichts anderes als ein Tragegriff, um den Landtransport zu erleichtern.
- b) ein Toggle nur an einer ca. 15 cm langen Leine hängt, die ganz vorne am Bug bzw. ganz hinten am Heck mit dem Seekajak verbunden wird; d.h. der Toggle sollte nicht an zwei parallel verlaufenden Leinen befestigt werden, denn wenn der „Kenterbruder“ mit den Fingern zwischen diese beiden Leinen fasst, könnten dies brechen, sofern sein Seekajak vom Seegang um die Längsachse gedreht wird.

(2) **Paddelsicherungsleine sowie „Paddelparkplatzhalterung“**: Ja, wie können wir verhindern, dass nach einer Kenterung, beim Pausieren bzw. bei Rettungsaktionen das **Paddel** verloren geht. Nun, wir könnten versuchen, es ständig festzuhalten, wobei wir dann jedoch in Kauf nehmen müssen, dass das Paddeln uns bei unseren Aktivitäten mehr oder weniger stark behindert. Wem das stört, der sollte sein Paddel mit einer Elastikleine (ca. 4-6 mm dick, ca. 1,50 m lang) sichern, wobei das eine Ende dieser Leine mit einer zuziehbaren Schlinge (die mit einem Knoten vor dem allzu leichten Öffnen gesichert werden sollte) am Paddelschaft befestigt wird und das andere Ende mit einem Steckverschluss versehen wird, wobei sich der andere Teil des Steckverschlusses in Höhe des Kartendecks an der Rettungshalteleine befindet. Der Vorteil eines solchen Steckverschlusses ist es, dass er sich mit zwei Fingern schnell öffnen lässt, um u.U. das bei einer Rettungsaktion um das Kenterkajak gewickelte Paddel wieder klar zu bekommen; und der Vorteil der Schlinge ist es, dass sie im Gegensatz zu den kommerziellen Varianten mit Klettverschluss bzw. 2-Kugel-Verschluss wirklich 100%ig hält! – Übrigens, der Einsatz der Paddelsicherungsleine sollte ab einem Gewässerschwierigkeitsgrad von V-VI (also ab 7 Bft. bzw. ab 1 m hohen Brechern) hinterfragt werden, da dann im Falle einer Kenterung die Gefahr bestehen könnte, sich mit der Leine zu verheddern.

Abgesehen davon, wo lagern wir eigentlich unser Paddel, wenn wir pausieren, im Päckchen liegen, geschleppt werden oder einem „Kenterbruder“ beim Wiedereinstieg helfen? Manche legen es parallel zum Kajak ab, andere schieben es unter die Rettungshalteleine. Empfehlenswert ist es, eine ca. 4-6 mm dicke Elastikleine in Höhe der vorderen Buggepäckluke mit der linken und rechten Rettungshalteleine zu verknoten, und zwar so, dass sie nach vorne und hinten verschoben werden kann. Wenn wir diese Leine über den Buglukendeckel schieben, dient sie zugleich dazu, den Lukendeckel vor dem Verlieren zu sichern. Außerdem können wir, sofern wir auf der Leine 1-3 Kugeln aufziehen, das Paddelblatt unter diese Leine schieben und dort solange parken, bis wir wieder weiterpaddeln wollen.

(3) **Seekartensicherungsleinen**: Ihre Funktion ist es, die **Seekarte** vorne auf dem Deck so platzieren zu können, dass sie zum einen vom Kanuten betrachtet werden kann, ohne dass Seegang bzw. Wind sie von Deck spülen bzw. wehen kann. Am besten eignen sich dafür elastische Leinen, und zwar insgesamt 3 Stück, die wegen der besseren Lesbarkeit der Seekarte nicht diagonal, sondern auf dem kürzesten Weg von der linken Rettungshalteleine zur rechten Rettungshalteleine gespannt werden sollten. Dabei empfiehlt es sich, dass die am weitesten von der Sitzluke entfernt liegende Leine ca. 10 mm dick ist (damit Brecher es schwerer haben, die Seekarte von Deck zu spülen, während die übrigen beiden Leinen ca. 4-6 mm dick sein sollten). Die vordere, dickere und die hinter Leine sollten an den entsprechenden platzierten Decksfittings fix befestigt werden, wobei die Fittings so auf Deck zu befestigen sind, dass eine DIN A3-Seekarte im Hoch- und im Querformat faltenfrei darunter gelagert werden kann. Für die mittlere Leine genügt es, wenn sie so mit der Rettungshalteleine verknotet werden kann, dass sie je nach Bedarf mehr Richtung Bug bzw. Richtung Sitzluke verschoben

werden kann. Letzteres ist deshalb so wichtig, damit es möglich ist, die Seekarte dichter an sich heranzuholen, und zwar so, dass die Karte dann wenigstens noch von 2 Leinen gehalten werden kann.

Bei besonders großen Sitzluken taucht jedoch das Problem auf, dass die auf dem Kartendeck gelagerte Seekarte so weit entfernt liegt, dass der Kanute nicht mehr mit ihrer Hilfe navigieren kann. In solchen Fällen bietet es sich an, die Spritzdecke mit 4 Halteösen auszurüsten, an denen dann 2 Kartenhalteleinen befestigt werden können. Die Seekarte kann dann direkt vor sich auf dem Spritzdeckenteller gelagert werden, was die Navigation wesentlich erleichtert. Leider können bei solch einer Kartenlagerung Probleme auftauchen, wenn nach einer Kenterung ausgestiegen werden muss; denn entweder können wir die Seekarte verlieren oder sie behindert uns beim Schwimmen bzw. beim Wiedereinstieg. Um diesen Problemen aus dem Weg zu gehen, bietet es sich an, bei zunehmenden Gewässerschwierigkeit (=> Kenterbedingungen) die Seekarte wieder vorne auf dem Kartendeck zu platzieren.

(4) **Kompasshalterung:** Nicht jeder Kanute ist sich beim Kauf eines Seekajaks bewusst, dass er damit auch mal Küstentouren unternehmen wird und dann einen **Kompass** braucht. Also bestellt er sich beim Kauf seines „Traumkajaks“ ein Kajak ohne integriertem Kompass. Später rüstet er dann nach, indem er z.B. sich einen Kompass besorgt, der wenigstens provisorisch mit Elastikleinen links und rechts an den Rettungshalteleinen befestigt werden kann.

(5) **Reservepaddelhalterung:** Zumindest jeder, der mit einem teilbaren Paddel unterwegs ist, sollte zusätzlich ein **Reservepaddel** dabei haben. Die meisten Seekajakhersteller stellen ihre Seekajaks mit zusätzlichen elastischen Halteleinen aus, unter denen das Reservepaddel gelagert werden kann. Leider sind diese Halteleinen nicht immer stramm genug gespannt, so dass es immer wieder passiert, dass Brecher die Reservepaddel von Deck spülen. Deshalb empfiehlt es sich, zusätzliche verstellbare Elastikleinen auf Deck zu führen, damit das Reservepaddel unverlierbar befestigt werden kann. Übrigens, ich bin dazu übergegangen, den Paddelschaft der beiden Reservepaddelblätter zusätzlich mit einem wieder lösbaren Kabelbinder zu befestigen.

(6) **Gepäcknetz:** Ja, wo lagern wir bloß all das „Gerödel“, welches uns während einer Tour griffbereit zur Verfügung stehen sollte, z.B. ein Fackel- und ein Rauchfackel-Signal, tragbare Lenzpumpe, Paddel-Float, Schleppleine, Blitzsignalleuchte, Trinkflasche, Apfel, Schokoriegel, Sonnencreme usw. usf. Manche packen das vorne in Luke, die direkt vor dem Süllrand platziert ist, andere in die Schwimmweste .... oder halt in ein Gepäcknetz, das dicht hinter der Sitzluke an den dort befindlichen Decksfittings befestigt wird. Zu empfehlen ist die Anschaffung eines engmaschigen Netzes, welches mit einer möglichst 8 mm dicken Elastikleine fest rundum fixiert wird, damit ein das Seekajak überspülender Brecher nichts von der Ausrüstung mitnehmen kann! – Übrigens, die Anbringung eines Gepäcknetzes auf dem Kartendeck ist wohl insofern praktisch, als der Zugriff leichter ist, aber unpraktisch aus der Sicht des Küstenkanuwanderns, da dann nicht mehr genügend Platz für die faltenfreie Lagerung der Seekarte vorhanden ist.

(7) **Bootswagenhalterung:** Am Einfachsten ist es eigentlich, den fertig montierten **Bootswagen** (inkl. Rädern) hinten aufs Heck zu schnallen und loszupaddeln. Ja, für Außenstehende sieht das recht lustig aus, wenn ein solchermaßen gerüsteter Kanute an einem vorbeipaddelt und sich die Bootswagenräder im Wasser drehen!

Leider ist solch eine praktische Bootswagentransportvariante auf einem Großgewässer bei Gewässerbedingungen, die eine Kenterung herbeiführen können, nicht vertretbar. Sicherheitsgründe sprechen dagegen, und zwar aus der Sicht des „Kenterbruders“, aber auch des Retters. Kann doch solch ein auf Deck geschnalltes Bootswagengestell – egal ob fahrbereit montiert oder zusammengelegt – einen beim Wiedereinstieg behindern bzw. sogar verletzen. Deshalb sollte bei Küstentouren nur solch ein Bootswagengestell mitgenommen werden, welches unter Deck verstaut werden kann, wie z.B. die Bootswagen:

- „Oker I Edelstahl“ von ZÖLZER
- „Caddy II“ (Edelstahl) von KANU-OUT-DOOR

Doch ein Problem bleibt auch bei dieser Bootswagenkonstruktion: Wohin mit den Rädern? ZÖLZER entschied sich für Mittelgroße Räder (25x7,5 cm) und KANU-OUT-DOOR für dicke „Latschen“ (24,5x8 cm), aber für beide Räderpaar ist nicht immer Platz unter Deck. Also verstauen wir sie dann auf dem Achterdeck Mit Hilfe einer kreuz & quer laufenden Elastikleine. – Übrigens, bei **Dirk Sanhen** habe ich eine Bootswagenhalterung entdeckt, die sich dadurch auszeichnet, dass zwei 6 cm lange Rohre (dessen Durchmesser dem Achsdurchmesser der Bootswagenräder entsprechen) an zwei Elastikleinen befestigt werden, die mit insgesamt 6 Haken versehen sind. Wenn wir die Räder auf dem Achterdeck verstauen wollen, legen wir sie nebeneinander aufs Deck, stecken die beiden Rohrstücke jeweils in das Achslöcher der Räder und spannen dann die Elastikleine Mit den 6 Hacken - befestigt links und rechts an der achterlichen Rettungshalteleine - so fest, dass die Räder nicht mehr verrutschen können.

(8) **Päckchenschleppleine**: Manchmal könnte es erforderlich sein, dass ein **geschwächter Kanute**, der in eine kritische Gewässerzone treibt, schnell herausgeschleppt werden muss. Dafür könnte eine Schleppleine eingesetzt werden, wobei ein Mitpaddler den Kanuten, der geschleppt wird, im Päckchen stützt, damit er nicht kentert.

Was ist aber, wenn nur zu zweit hinausgepaddelt wurde. Nun, dann bildet der fitte Kanute Mit dem geschwächten ein Päckchen, und zwar dergestalt, dass der Fitte noch in der Lage ist, Mit dem Geschwächten an seiner Seite, vorwärts zu paddeln. Damit das Päckchen nicht auseinander driftet, bietet es sich an, auf eine Leine zurückzugreifen, die in Höhe des Kartendecks befestigt ist. Mit Hilfe dieser Leine sichert der fitte Kanute den Bug vom Kajak des schwächeren Kanuten, und zwar so, dass der Bug nicht wegdriften und somit den Vorwärtstransport nicht abbremsen kann. - Wie solche Päckchenschleppleine aussehen kann, beschreibt **Gordon Braun** im folgenden Video über den „**Content Tod**“:

<https://www.youtube.com/watch?v=1OhowpFVDe8>

Die Leine ist links und rechts Mit Karabinerhaken versehen und hat eine Länge, die dem 3-fachen Abstand zwischen den linken und rechten Decksfittings (in Höhe des Kartendecks) entspricht.

(9) **Treibankerleine**“: Gemeint ist hier nicht der übliche „Treibanker Mit Fallschirm“, der bei kritischen Situationen (=> Kenterung, Sturmabwetterung) ausgelegt wird, damit das Seekajak beim Treiben vor dem Wind passend zur Windrichtung ausgerichtet ist.

Vielmehr ist an jenen Mitpaddler gedacht, der – aus welchen Gründen auch immer – über mehrere Kilometer geschleppt werden muss, aber in einem Seekajak sitzt, das nicht Mit einem Steuer ausgerüstet ist. Beim **Schleppen** wird solch eine Seekajak nicht geradeaus hinter den „Schleppern“ her treiben, sondern schwoien, d.h. hin & her treiben. Verhindert werden kann das durch eine „Treibankerleine“ (max. 10 m lang, schwimmfähig), die ans Heck des zu schleppehenden Seekajaks befestigt wird. Der Vorteil einer solchen Leine ist es, dass sie durch die Bremswirkung das zu schleppende Seekajak weniger stark schwoien lässt. Je länger diese „Treibankerleine“ nun ist, desto größer ist der „Anti-Schwoi-Effekt“, aber desto größer ist die Gefahr, dass sie irgendwo hängen bleiben kann (z.B. bei engen Inseldurchfahrten). Deshalb habe ich kürzlich bei einem 14 km langen V-Schlepp einer Mitpaddlerin, die sich in den schwedischen Schären den Unterarm brach, eine nur 6 m lange Leine als „Treibankerleine“ eingesetzt, an deren Ende jedoch eine leere 0,3 Liter-Plastikflasche verknotet wurde. Das hatte genügt, um ihr Seekajak am Schwoien zu hindern.



(10) **Life-Line:** Last not least gibt es noch jene Leine, die mindestens jeder **Solo-Küstenkanuwanderer** dabei haben sollte. Sie dient dazu zu verhindern, dass bei einer Kenterung der „Kenterbruder“ von seinem Seekajak getrennt wird:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf)

Entweder wird diese „Life-Line“ zum einen am Bugtoggle befestigt und zum anderen vorne z.B. an der Spritzdeckenschlaufe (damit hat **Freya Hoffmeister** ihr Seekajak gerettet, als sie in der Amazonasmündung von einer Gezeitenstromwelle (Pororoca) erfasst, mit max. 30 km/h für 15-20 Minuten Mitgenommen und schließlich nach einer Kenterung aus ihrer Sitzluke geschleudert wurde ... und das in der Dunkelheit.). Oder die Leine wird am Hecktoggle befestigt und bei einsetzenden Kenterbedingungen am anderen Ende um die Taille des Kanuten gebunden. Die Life-Line kann aus einer starren Leine oder aus einer Elastikleine (ca. 6 mm dick) bestehen.

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

### 06.07.2015 **12. Seekajaktreffen auf Usedom** (Revier/Inland)

Auch in diesem Jahr bietet wieder **Volkmar Schmuggerow** (Kanusportverein Wolgast e.V.) das Seekajaktreffen auf Usedom an, und zwar nun schon zum 12. Mal:

- Freitag (28.8.) Anreise: bis ca. 18 Uhr zum Kanubootshaus Wolgast;
- Samstag/Sonntag (29./30.8.): Touren je nach Wetterlage auf Ostsee/Greifswalder Bodden (z.B. Insel Ruden, Rügen (Thiessow) (ca. 15 km von Usedom entfernt), Insel Greifswalder Oie (ca. 15 km von Usedom entfernt), entlang der Seeseite von Usedom (max. 30 km)) oder entlang des Peenestroms.

Die Anmeldung sollte bis zum 24.8.15 bei Volkmar Schmuggerow erfolgen, und zwar entweder per Tel.: 03836-600380 oder eMail: [benno.schmuggerow@web.de](mailto:benno.schmuggerow@web.de) . Die Teilnehmergebühr beträgt 10 € zzgl. Zeit-/Parkgebühren.

**Hinweis:** U.B.  
-----

### 05.07.2015 **Rollen: 10 Übungsvorschläge** (Ausbildung)

Das größte psychische Problem von jenen Kanuten, die damit beginnen, entlang der Küste zu paddeln, ist der „**Ausstiegsreflex**“. Wir kennen ihn von den Kleinflusspaddlern, die i.d.R. beim Kentern keine nassen Haare bekommen, weil sie schneller aussteigen, als sich ihr Kajak 180° um die Längsachse drehen kann!

Dieser Ausstiegsreflex kann nur unterdrückt werden, wenn wir das Rollen lernen. Derjenige, der gerade mal die Rolle (im Hallenbad) kann, wird wohl gleich nach dem ersten misslungenen Rollversuch, die Spritzdecke aufziehen und aussteigen. Und derjenige, der die Rolle beherrscht („Bomb-proof Roll“), der wird erst nach mehreren Versuchen aussteigen, so wie z.B. jener Kanute, der in der Rückentasche seiner Schwimmweste einen 2-Liter-Trinkbehälter transportierte, der es ihm ermöglichte zu trinken, ohne dabei das Paddeln einstellen zu müssen, der ihn aber wegen des verlagerten Gewichtsschwerpunktes daran hinderte, erfolgreich wieder hochzurollen. Nach dem „gefühlten“ 10ten Rollversuch paddelte ich längsseits zu ihm, sodass er wenigstens die Möglichkeit hatte, per „Eskimo-Rettung“ sich an meinem Seekajak ab- und hochzustützen. Ansonsten war er fit für die „perfekte“ Rolle; was wir daran erkennen können, dass jemand während jedem gescheiterten Rollversuchs nochmals schnell Luft holen kann, bevor es wieder unter die Wasseroberfläche geht.

Wer also die Rolle lernen und danach perfektionieren möchte, der muss den Ablauf der Rolle beherrschen, und zwar aus jeder Situation, wobei zunächst im Schwimmbad und später draußen geübt werden sollte:

1) Vorbereitete Rolle auf einer Seite bei „Ententeichbedingungen“ im Flachen Mit und ohne vorherige Gymnastikübungen, und zwar in Badebekleidung:

=> Hüftknickübungen, „Eskimo-Rettung“, Paddelstützübungen, und zwar: Mit und ohne vom Meeresgrund abzustoßen

<https://www.youtube.com/watch?v=G7SXUjeS26g> (Hüftknickübungen) (Ken Whiting)

<https://www.youtube.com/watch?v=OiBd2RnXu7g> (Eskimo-Rettung) (Ken Whiting)

<https://www.youtube.com/watch?v=ursH9p70gT0> (Rollübungen) (Helen Wilson)

<https://www.youtube.com/watch?v=KBwCeMmkWgs> (Paddelhangrolle) (Ken Whiting)

<https://www.youtube.com/watch?v=YLxl4GDE80> (Bogenschlagroll) (Ken Whiting)

<https://www.youtube.com/watch?v=APbBBzEq7oo> (Rollübungen)

<https://www.youtube.com/watch?v=xfRhZkzpzU> (Rollübungen) (Jonathan Weston)

<https://www.youtube.com/watch?v=OBvX99KP0Do> (Fehleranalyse)

2) Mehrmalige Rollversuche hintereinander:

=> Übung zum Erlernen des Atmen nach einem gescheiterten Rollversuch

3) Beidseitiges Rollen bei „Ententeichbedingungen“ erst im Flachen, danach im Tiefen:

=> erfolgreiches „Tiefwasserrollen“ fördert das Selbstbewusstsein

4) Vorbereitetes Rollen Mit Mitpaddler flach auf dem Achterdeck liegend:

=> Simulation des Rollens Mit einem beladenen Seekajak

5) Unvorbereitetes Rollen bei „Ententeichbedingungen“:

=> Übung zum Auffinden der richtigen Paddelposition beim Rollen (sog. Rollposition)

6) Simuliertes vorbereitetes sowie unvorbereitetes Rollen bei Seegang: und zwar mit Überschlag vom Beckenrand aus:

=> erschwerte Übungsbedingung zum Auffinden der Rollposition

7) Simuliertes vorbereitetes Rollen bei Brandungsbedingungen, und zwar anlässlich von „Seilzug“-Übungen im Hallenbad:

=> Simulation der „Seitwärtssurf-Rolle“

<http://kanutube.de/video/Seekajak-Sicherheitstraining-Brandungsuebungen-im-Flachwasser-Hallenbad/d323e1f0866e048e6982b65a7a040ffb> (Seitwärtssurfübungen) (Andreas Mlchaliczak)

8) Vorbereitetes und unvorbereitetes Rollen im Seegang, und zwar in Paddelbekleidung:

=> Rollübungen bei realen Kenterbedingungen

9) Kenterung, Ausstieg, Unterwasserwiedereinstieg und Rollen („Re-Enter & Roll“), und zwar Mit und ohne Auftriebshilfe durch ein Paddel-Float:



=> Simulation des Rollens nach dem Ausstieg

<https://www.youtube.com/watch?v=ISvzDnwom7U> (Dympna Hayes)

10ff.) Erlernen diverser Roll-Varianten:

=> „In der Vielfalt liegt die Kraft!“

<https://www.youtube.com/watch?v=ursH9p70gT0> (ab 3:50 min.) (Helen Wilson)

[https://www.youtube.com/watch?v=MJ2w\\_ng3Bxo](https://www.youtube.com/watch?v=MJ2w_ng3Bxo) (Helen Wilson)

<http://www.youtube.com/watch?v=sFuoA7TUtpk#t=271> (Rückwärtsrolle (Stephen Wright)

[https://www.youtube.com/watch?v=AvTScjW\\_8MI](https://www.youtube.com/watch?v=AvTScjW_8MI) (Rückwärtsrolle) (Ken Whiting)

[https://www.youtube.com/watch?v=ZS99qPs8\\_w](https://www.youtube.com/watch?v=ZS99qPs8_w) (Handrolle) (Jez Jezz)

Ja, ... und wenn wir viel üben, und zwar nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer während und an Ende einer jeden Tagesetappe, dann klappt irgendwann sicherlich auch die Rolle aus jeder Position:

<https://www.youtube.com/watch?v=b31DBdSzodM> (Chris Wing)

**Text:** Udo Beier

-----

04.07.2015 **Rund Minsener Oog (Ostfriesland)** (Revier/Inland)

In KANU-SPORT, Nr. 5/15, S.18-21, berichtet **Lars Everding** in dem Beitrag:

**„Schlanke Kajaks in warmer Brandung. Wintertour rund um Minsener Oog“**

über eine Tagestour, die an einem eisfreien Februartag im Hafen von Horemersiel begann und zum Ziel hatte, die künstlich angelegte und befestigte Sandbank namens Minsener Oog östlich von Wangerooge zu umrunden:

=> <https://www.google.com/maps/@53.7278031,8.0365979,17699m/data=!3m1!1e3>

Leider finden wir in diesen auf 4 Seiten aufgeblähten, ansonsten „ganz nett“ geschriebenen Beitrag keine Infos über die Länge der Tour (=> knapp 30 km), die beste Startzeit (in Abhängigkeit der Tide) (=> ca. 3-4 h vor Niedrigwasser Mellumplate), die zu verwendende Seekarte (=> z.B. BSH-Sportbootkartensatz D 3011). Auch fehlt eine Kartenskizze, der wir den Tourenverlauf und den möglichen „Trittstein“ zwecks „Beinevertreten“ entnehmen könnten. Platz dafür wäre reichlich da gewesen; denn von den 6 Fotos waren zumindest zwei redundant und eines ob seiner geringen Ausstrahlungskraft viel zu groß.

Was bleibt ist ein Beitrag, der – trotz seines nacherzählenden Charakters - wohl kein „Schul-aufsatz“ mehr ist, aber noch längst keine spannende „Kurzgeschichte“. Wir sind halt keine „Schriftsteller“, sondern in erster Linie Kanuten, die eigentlich bloß in der Lage sind, einen Tourenbericht zu schreiben. Der Einsatz des Paddels fällt uns leichter, als das „Jonglieren“ Mit Worten. Damit das nicht so auffällt, sollte ein solcher Bericht mit eindrucksvollen Fotos und einer informativen Kartenskizze garniert werden, sodass wir von dem Beitrag auch noch etwas haben, wenn wir ihn nicht durchlesen, sondern flüchtig überblättern.

**Text:** U.Beier

-----

03.07.2015 **Helgoland in Sicht** (Ausbildung)

In der Presseinformation der SCHUTZSTATION WATTENMEER vom 2.7.15 wird über ein besonders seltenes Naturphänomen berichtet, welches durch die derzeitige Hitzewelle an der Nordseeküste ausgelöst wurde.

Es ermöglichte, dass am Mittwochabend, 1.7.15, vom Strand von St. Peter-Ording die ca. 48 km entfernt liegende einzige deutsche Hochseeinsel, nämlich Helgoland, in voller Breite gesehen werden konnte, obwohl sie hinter der Erdkrümmung liegt:

<https://www.google.com/maps/@54.127575,8.2866758,141526m/data=!3m1!1e3>

Zurückzuführen ist das auf die besonders warme Luft, die auf dem Meer über der kalten Luft liegt. Dabei „werden die Lichtstrahlen gebeugt, so dass dann auch Schiffe oder Inseln, die unter dem Horizont liegen, quasi angehoben und sichtbar werden. Solche Fata Morganas treten daher meistens an den ersten besonders warmen Tagen von Frühling und Frühsommer auf.“

Wer das nicht glauben will, sollte den folgenden Foto-Link anklicken:

[www.schutzstation-wattenmeer.de/fileadmin/presse/fata\\_morgana.jpg](http://www.schutzstation-wattenmeer.de/fileadmin/presse/fata_morgana.jpg)

## Über Sicht- & Tragweiten

Da fragt es sich, ab welcher Entfernung wir beim Küstenkanuwandern (Augenhöhe = 0,80 m) Helgoland tatsächlich sehen können, wenn die Sichtverhältnis normal, aber ideal sind?

Nun, das können wir Mit der folgenden Formel ermitteln:

**Sichtweite (in km) = 3,84 x (Wurzel aus Höhe des Objekts + Wurzel aus Augenhöhe)**

<https://de.wikipedia.org/wiki/Sichtweite>

wobei die Höhen in Metern angegeben werden.

Jetzt hängt es nur noch davon ab, was wir sehen bzw. erkennen wollen, z.B.:

### (a) das Leuchfeuer von Helgoland:

Der Seekarte ist zu entnehmen, dass der Leuchtturm von Helgoland die folgende Kennung hat:

**Fl.5s.82m 28M,**

was bedeutet, dass alle 5 Sekunden wir einen weißen Flash (Blitz) (Dauer: max. 1 Sekunde) sehen können, der 82 Meter über Mittleres Hochwasser (MHW) steht und eine „Nenntragweite“ von 28 Seemeilen (52 km) hat:

**Sichtweite (km) = 38,2 = 3,84 (Wurzel aus 82m + Wurzel aus 0,80m) = 3,84x(9,06+0,89)**

D.h. das 82 m hohe Leuchfeuer von Helgoland können wir in unseren Seekajaks erst über dem Horizont (Kimm) sehen, wenn wir uns Helgoland bis auf ca. 38 km angenähert haben, obwohl wir seinen Lichtschein – also nicht die Lichtquelle - bei guten Sichtverhältnissen frühestens schon aus 52 km Entfernung erkennen könnten. Da Helgoland ca. 48 km von St. Peter-Ording entfernt liegt, ist es also bei guten Lichtverhältnissen durchaus möglich, dass wir vom Strand aus am Horizont den Lichtschein seines Leuchtfuers erkennen können, aber nicht die Insel.

**(b) den Landsockel (20 m über MHW) von Helgoland):**

Tagsüber ist natürlich die schmale Spitze des Leuchtturms von Helgoland noch nicht aus ca. 38 km Entfernung erkennbar und die Inselsilhouette werden wir von unseren Kajaks aus auch erst später sehen:

<b>Sichtweite (km) = 20,5 = 3,84 (Wurzel 20m + Wurzel 0,80m) = 3,84x(4,47+0,89)</b>
---

D.h. nähern wir uns Helgoland bis auf ca. 20 km an, dann könnten wir von unseren Seekajaks aus bei guten Sichtverhältnissen und je nach Wasserstand das Oberland von Helgoland erkennen, wobei wir anfänglich sicherlich der Meinung sind, dass das, was wir dort am Horizont sehen, nicht Helgoland ist, sondern eine Wolke.

**(c) einen vorauseilenden Kanuten (erkennbar inkl. Seekajak (bis 0,05m aus dem Wasser ragend)):**

<b>Sichtweite (km) = 4,3 = 3,84 (Wurzel 0,05m + Wurzel 0,80m) = 3,84x(0,22+0,89)</b>
--

D.h. bei guten Sichtverhältnissen können wir als Kanuten unseren vorauspaddelnden Kameraden noch bis auf eine Entfernung von ca. 4 km erkennen (sofern er auffällig bekleidet ist und von der Sonne angeleuchtet wird!) Ist er 5 km weit vorausgepaddelt, so wäre nur noch sein Oberkörper erkennbar, und dass auch nur noch mit einem Fernglas, sofern wir wissen, auf welchem Kurs er gerade paddelt.

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

**02.07.2015 Freya Hoffmeister – ein „Nachruf“ auf eine „Überlebende“ (Geschichte)**

Aller Anfang ist schwer! Nicht so bei Freya Hoffmeister (51). Ihre „Küstenkanuwanderkarriere“ begann stürmisch. Im April 2004 besuchte sie einen Großgewässergrundkurs in Schleimünde bei Eckehard Schirmer, Anfang April die Brandungsübungen in St. Peter-Ording bei mir und schon 2 Wochen später nahm sie an einer Samsö-Umrandung inkl. Große Belt-Querung der dänischen Longdistance-Kayaker teil. Ich war auch von der Partie. Als ich merkte, wie sie sich am Ende der Gruppe abquälte, nicht noch mehr zurückzufallen, „tröstete“ ich sie mit der Bemerkung, dass sie nicht erwarten könne, gleich in ihrem ersten Jahr als Küstenkanuwanderin vorne weg zu paddeln. Das hörte Freya gar nicht gern, änderte ihren Paddelstil und paddelt seitdem immer vorne weg. Anschließend umrundete sie das Übliche (z.B. Amrum, Borkum). Dann schnupperte sie bei den SäUen rein und lernte über sie die britische Seakayaker Szene kennen. Als sie die Briten von ihren zu Expeditionen hochstilisierten Touren hörte, steigerte sie sich nochmals; denn ihr Ehrgeiz ließ es nicht zu, dass andere Rekorde einführen. Egal was, sie musste sie übertrumpfen. Als erstes gelang ihr die Umrandung der Isle of Man in Rekordzeit. Weitere Inseln folgte: Island (1.6230 km in 25 Paddeltagen Mit 65 km/Tag) und die Südinself von Neuseeland (2.386 km in 48 Paddeltagen Mit 50 km/Tag). Dort lernte sie Paul Caffyn kennen, der u.a. als erster und einziger Australien umrundet hatte. Also nahm sie sich Australien vor und umrundete diesen ihren ersten Kontinent in Rekordzeit (13.800 km in 245 Paddeltagen mit 56 km/Tag). „Glück gehabt!“ meinten die meisten ihrer Kritiker, und zwar Glück, dass ein Hai nur ein wenig an ihrem Seekajak herumknabberte; Glück, dass die Salzwasserkrokodile sie in Ruhe ließen (Freyas Taktik: „Anlanden, Zelt schnell aufbauen und sich dort verkrümmeln; denn wenn ich erst mal im Zelt bin, dann tun sie mir nichts!“), Glück, dass kein Sturm sie bei der über 500 km langen Querung des Golf von Carpentaria kentern ließ und von ihrem Seekajak trennte.

Das ist die Vorgeschichte der „Global Kayakerin“. Beinahe hätte sie dem Long-Distance-Kayaking abgeschworen, als sie Gefallen daran fand, sich mit den über 30 Rollvarianten der Grönländer zu beschäftigen. Ich selbst sah sie schon an die Kitesurfer zu verlieren. Doch ich täuschte mich; denn das Küstenkanuwandern war ihr Leben!

Dass sie als nächstes Südamerika umrunden wollte, war eigentlich vorprogrammiert; denn das hatte bislang noch keiner geschafft. Anfangs setzte sie für die ca. 27.000 km lange südamerikanische Küste insgesamt 2 Jahre an, da sie doch die halb solange australische Küste in weniger als einem Jahr packte. Da Freya jedoch während der Sommerzeit in Deutschland unabhkömmlich war, setzte sie 3 Etappen an, die sie in 3 Jahren schaffen wollten. An ihrem 50sten Geburtstag sollte die Umrundung geschafft sein. Dass die Umrundung dann 4 Etappen in Anspruch nahm, die 4 Jahre dauerten, war den widrigen Verhältnisse zwischen Panama (Karibische See) und Brasilien (Ostkap) zuzuschreiben. Zeitweise, d.h. 8.000 Kilometer lang musste sie nicht nur gegen den Strom (Karibische Strömung und später Nordäquatorialstrom), sondern auch gegen den Wind (Passatwinde) ankämpfen, was öfters ihr Tempo drückte (ca. 2 km/h). Das war neu für sie; denn die ganze pazifische Küste hatte sie Rückenwind und paddelte Mit der Strömung (Humboldtstrom). Natürlich schenkte der Pazifik ihr nichts. Vielfach war eine Brandungszone mit bis zu 4 Meter hohen Brechern zu überwinden. Dank einheimischer Fischer konnte sie manchmal „per Anhalter“ die küstennahe Brandungszone überwinden. Wenn aber keine Fischer da waren, dann wurde sie gefordert. Letztlich kam sie immer an Land, wenn auch manchmal erst nach über 24-stündiger Paddelei.

Summa summarum benötigte Freya für die ca. 27.000 km rund Südamerika 605 Paddeltage, was einen Tagesdurchschnitt von 45 km entspricht. Tatsächlich war sie dafür 850 Tage unterwegs; denn nicht jeden Tag konnte sie aufs Wasser, sei es, dass sie sich Verpflegung besorgen oder ihre Wunden versorgen musste; dass sie unterwegs Mit der Bürokratie von 13 Ländern kämpfen oder Ruhetage einlegen musste, da die Gewässerbedingungen einfach zu hart waren!

Freyas Trumpf sind neben ihrem Ehrgeiz ihre Paddel- und Roll-Fertigkeiten, ihre Ausdauer, Zähigkeit, Zähigkeit, Leidenschaftlichkeit und ihr Optimismus. Man stelle sich das mal vor, durchschnittlich 9 Std. am Tag zu paddeln, und zwar Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat, wobei vielfach in der Nacht zu starten war, da die Tidenverhältnisse sich nicht nach ihr richten wollten. Und dann landete sie an, baute ihr Zelt auf und ruhte, kochte und schlief die Zeit bis zum nächsten Start im Zelt, weil sonst die Mückenschwärme über sie herfallen würden. Mückenschwärme, die manchmal so laut waren, dass selbst das Rauschen der Brandung ihr Summen nicht übertönen konnte.

Freyas Trumpf ist natürlich auch ihre „feminine Seite“. Entlang der argentinischen Küste (3.708 km in 118 Tagen) und chilenischen Küste (5.774 km in 185 Tagen) passte die Marine auf sie auf. Und danach entlang der peruanischen Küste (2.430 km in 59 Tagen), ecuadorianischen Küste (866 km in 24 Tagen), panamaischen Küste (676 km in 26 Tagen) und kolumbianischen Küste (1.846 km in 63 Tagen) übernachtete sie häufiger bei der Coast Guard oder bei Marine-Stationen. Entlang der kolumbianischen Karibikküste war sie sogar 9 Nächte lang Gast eines Versorgungsschiffes der Marine. Der Käpt'n ließ sie nicht nur auf dem Schiff schlafen, sondern er ließ sie Mit einem Motorboot auch immer dorthin bringen, wo sie tags zuvor vom selben Motorboot abgeholt wurde.

Ansonsten wurde sie von der einheimischen Bevölkerung willkommen geheißen. Alle 4, 5, 6 Tage wurde ihr meist für 2-3 Tag ein klimatisierter Raum angeboten, in dem sie sich von den Strapazen und den dabei entstandenen Wunden (zu denken sind hier nicht nur an Mückenstiche, sondern auch an Hautausschläge, die auf Hitze, Nässe und Sonne zurückzuführen waren). Wäre Freya insbesondere entlang der Atlantikküste nicht von Gastgeber zu Gastgeber „weitergereicht“ worden, dann hätte es wohl Mit den Erfolgchancen ihrer Umrundung nicht so gut ausgesehen!?

So aber hatte sie die Chance gehabt überwiegend ganz allein auf sich gestellt, Strecke zu paddeln, dabei Kaventsmänner zu umschiffen, sichere Routen sich auszudenken, geschützte Anlandeplätze auszumachen, die zugleich als geeignete Startplätze sein mussten. Nur deshalb konnte es ihr gelingen, ein Land nach dem anderen abzuhaken, so auch: Venezuela (1.904 km in 64 Tagen), Trinidad (226 km in 9 Tagen), Guyana (573 km in 16 Tagen), Suriname (412 km in 17 Tagen), Frz. Guayana (373 km in 16 Tagen), Brasilien (7.547 km in 234 Tagen) und Uruguay (609 km in 19 Tagen).

Freya Hoffmeister ist ein Glückskind, dass sie es sich finanziell leisten konnte, solch eine insgesamt 850 Reisetage dauernde Tour zu unternehmen. Ansonsten hat sie noch einige Mal Glück im Unglück gehabt, als sie z.B.:

- nach einer Tagesetappe von 80 km 1,5 km vor dem Kap Horn umkehren musste, da ein 8-9er Wind sie nicht mehr vorankommen ließ;
- als entlang der Küste von Venezuela ein Motorbootflitzer über das Heck ihres Seekajaks fuhr;
- beim Anlanden in Georgetown (Guyana) von der Strömung beinahe unter ein ankern-des Schiff trieb;
- in der Amazonas-mündung von einer Gezeitenstromwelle (Pororoca) eine halbe Stunde mitgenommen wurde, lt. GPS teils mit 30 km/h;
- an der brasilianischen Küste beim Anlanden durch die Brandung surfte und dabei mit dem Bug ihres Seekajaks ein Unterwasserriff rammte, was zur Folge hatte, dass der Bug halb abgerissen wurde.

Auf mehr Glück war aber Freya nicht angewiesen; denn sie hatte ein solch ausgeprägtes Gespür für Gewässerschwierigkeiten und solch perfektes Bootsgefühl, dass sie auf dem Wasser eigentlich nicht auf Glück angewiesen war. Es genügte ihr, wenigstens kein Pech zu haben. An Land sah das schon anders aus. Aber auch dort gelang es ihr, sich so ins rechte Licht zu setzen, dass keiner ihr etwas antat, obwohl manche Konfrontation mit Einheimischen recht heikel & unheimlich war.

Für das, was Freya bislang geleistet hat, bekam sie im Mai 2015 als „**Sportswoman of the Year**“ den „World Paddle Award“. Gratulation Freya, Du hast uns gezeigt, was wir alles mit einem Seekajak befahren können. Wir müssen nur anfangen ... und es braucht nicht gleich ein ganzer Kontinent zu sein. Rund Fehmarn reicht doch auch!? Und die Passage Borkum – Helgoland – Sylt hat bislang auch noch niemand geschafft!

**Text:** Udo Beier

-----

## 01.07.2015 **Sommerhitze und ihre Auswirkungen** (Gesundheit)

Es ist Sommer ... und es soll immer heißer werden! Wie lange wohl? Und: Auf was haben wir „kanuwandernden“ Ausdauersportler dabei zu achten ... bis es „endlich“ wieder etwas kühler wird.

An anderer Stelle ist hierzu schon viel geschrieben worden. So finden wir auch auf KANU.de eine Zusammenfassung einer Vielzahl von Auswirkungen:

### **„Die Schattenseiten der Sonne.**

### **Sonnenschutz, Kälteschock und Hitzeerschöpfung/-schlag & Sonnenstich“**

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Sonnenschutz.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sonnenschutz.pdf) (KANU-SPORT, Nr. 8/08, S.20f.)

Aber auch von kompetenterer Seite sind Informationsmaterialien zu diesem Thema erstellt worden, z.B. vom LANDESSPORTBUND NRW:

### „Sport bei Ozonbelastung und Hitze“ (3. Aufl.; 12 S.)

[https://www.lsb-nrw.de/fileadmin/daten/lsb/downloads/Breitensport/Sport\\_und\\_Gesundheit/2012%2002%2001%20Sport%20bei%20Ozonbelastung%20und%20Hitze.pdf](https://www.lsb-nrw.de/fileadmin/daten/lsb/downloads/Breitensport/Sport_und_Gesundheit/2012%2002%2001%20Sport%20bei%20Ozonbelastung%20und%20Hitze.pdf)

Dort lesen wir, dass nicht nur die UV-Strahlung zu den Schattenseiten der Sonne zählen, sondern auch erhöhte **Ozon-Werte**. „Ozon-Sensible“ (ca. 10-20% der Bevölkerung, wie z.B. Asthmatiker, Allergiker und an chronischer Bronchitis Leidende) können schon bei relativ niedrigen Ozon-Werten (unter 150 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft) Atemprobleme bekommen (z.B. Reizung der Atemwege, Husten, Atemnot; Augenbrennen; juckende Schleimhäute in Nase & Rachen, Schluckbeschwerden). Da bei zunehmender körperlicher Aktivität sich die Ozonbelastung durch schnellere und tiefere Atmung erhöht, sollte bei Atembeschwerden die sportliche Betätigung zurückgefahren werden. Die weniger Ozon-Sensiblen sollten ab 240 Mikrogramm/qm darauf verzichten, allzu sportlich zu paddeln. Spätestens ab 360 Mikrogramm/qm (= Ozonwarnstufe) sollte das „Wandern“ im Kanu im Vordergrund stehen. Näheres über die aktuellen Ozon-Werte erfahren wir bei:

=> [www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung](http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung) > aktuelle Luftdaten

### ... und wie gefährlich ist die Hitze?

Folgendes ist hier von Relevanz:

- **Wärmestau:** *„Der Körper versucht, über das Schwitzen den Wärmehaushalt zu regulieren und über die Haut die überschüssige Wärme „abzudampfen“. Ist dies nicht in ausreichender Weise möglich, tritt eine Wärmestauung im Körper auf. Besonders bei feucht-warmer Witterung oder erhöhter Luftfeuchtigkeit kann die Wärmeregulierung schwierig werden.“* – Wer also bei hochsommerlichen Temperaturen im Neo oder Trockenanzug paddelt, ohne sich unterwegs durch „Rolleinlagen“ bzw. „Kopfduschen“ (hier: Sonnenhut ins Wasser tauchen und dann sofort wieder tropfnass aufsetzen) genügend zu erfrischen, braucht sich nicht zu wundern, wenn er immer schlapper wird und schließlich nicht mehr weiter paddeln kann!
- **Hochsommersyndrom:** *„Wenn nicht genügend getrunken wird und durch starkes Schwitzen mehr Flüssigkeit und Mineralstoffe (z.B. Salz) verloren gehen als durch Trinkmenge und Nahrungsaufnahme ersetzt werden,“* werden wir kurz über lang Folgendes an uns beobachten können: *„Kreislaufprobleme, Konzentrationsstörungen, Leistungsminderung, Müdigkeit, Schwindel und Kopfschmerzen“.*
- **Hitzeerkrankungen:** Wenn wir auf diese Hitze-Symptome nicht rechtzeitig reagieren, sind die folgenden Erkrankungen nicht auszuschließen: *„Sonnenstich & Hitzschlag, Hitzekrämpfe, Hitzeerschöpfung und Hitzekollaps“.* Spätestens dann, sollte nicht mehr gepaddelt, höchstens noch geschleppt werden. An Land ist dann grundsätzlich *„Flachlagerung in kühler, schattiger Umgebung“* angesagt. Bei „Hitzschlag“ sollte der ganze Körper mit Wasser besprengt werden bzw. der Körper in feuchte Tücher eingewickelt werden. Und bei einem „Hitzekollaps“ sollte zusätzlich bei Flachlagerung die Beine angehoben werden (Taschenmesserposition). Im Zweifel sollte ärztliche Hilfe angefordert werden.
- **Handlungsmöglichkeiten:** Kleinflusspaddler haben es leichter, auf Hitze zu reagieren. Können sie doch einfach vermehrt Schattenplätze aufsuchen. Aber was machen wir beim Küstenkanuwandern? Nun:
  - (1) **Frühstart:** Wir könnten schon kurz vor Sonnenaufgang Mit der Tour beginnen und spätestens 7 Stunden später wieder anlanden, um uns dann unterm Tarp in den Schatten zu legen (also so ab 11 Uhr).

- (2) Reichlich Trinken: Des Weiteren wäre es angebracht, schon vor dem Start viel zu trinken (ca.  $\frac{1}{2}$  -  $\frac{3}{4}$  Liter) (z.B. „Mineralwasser, Tee, wenig gesüßte Obstsäfte, eventuell zur Schorle verdünnt“) (Achtung: „Ab 4 Liter pro Tag muss auch die Kochsalzaufnahme erhöht werden, in dem mehr gesalzene Speisen (z.B. Wurst, Brühe) verzehrt werden oder etwas Kochsalz zugegeben wird (1/2 Teelöffel pro Liter Wasser“), sowie viele Trinkpausen einzulegen (alle  $\frac{1}{4}$  Std. ca. 150 ml aus dem Mit einem Schlauch verbunden Behälter trinken).
- (3) Ständig Abkühlen: Für die nötige Abkühlung ist während des Paddelns zu sorgen (z.B. Rollen, Kopfdusche, Beine-im-Wasser-Baumeln) (=> Sit-on-Top-Paddler sind hier klar von Vorteil; deshalb finden wir diese auch vermehrt in den heißeren Regionen!).
- (4) Bekleidung anpassen: Schließlich könnten wir unsere Bekleidung an der Hitze anpassen, z.B. luftige, helle, baumwollreiche Bekleidung, langärmeliges Hemd (dessen Ärmel immer wieder mit Wasser befeuchtet werden) und breitkrempiger Hut tragen, der spätestens dann ins Wasser getaucht werden sollten, wenn die Mitpaddler rollen.

**Zusammenfassung:** Udo Beier

-----

### 30.06.2015 **EPP-Einweisungsfahrten Nordsee (2015)** (Ausbildung)

Im Rahmen der Ausbildung „EPP 3 (Küste)“ fanden zwei Ausbildungsfahrten statt:

#### (1) **Einweisungsfahrt Spiekeroog & Co. (11.-14.6.15)**

Insgesamt wurde mit 5 „Schülern“ und 5 Gästen (=> erfahrenere Küstenkanuwanderinnen aus vergangenen Kursen) in 4 Tagen 82 km gepaddelt:

11.06.15 Neuharlingersiel (Hafen/Westseite) => Spiekeroog (West) => Gat => Seeseite => Langeoog (Ort) = 20 km  
 12.06.15 Langeoog (Ort) => Gat => Langeooger Wattfahrwasser => Gat => Spiekeroog (Zeltplatz) = 21 km  
 13.06.15 Spiekeroog-Umrandung im Uhrzeigersinn (über Muschelbalje) = 30 km  
 14.06.15 Spiekeroog (Zeltplatz) => Gat => östliche Umfahrung des Jansand => Neuharlingersiel Wattfahrwasser => Neuharlingersiel (Hafen/Westseite) = 11 km

Siehe

<https://www.google.com/maps/@53.7382266,7.6584249,17696m/data=!3m1!1e3>

hierzu:

Als besondere Vorkommnisse sind zu vermerken, dass:

- zum einen sich bei 2 Kanuten die Reservepaddel vom Deck lösten, da der Wasserdruck durch die Brandung zu stark war und die Paddel mit zu viel Lose auf dem Achterdeck gelagert wurden;
- zum anderen wegen der zu hohen Brandung 100-200 m vor dem Strand von Langeoog dichter unter Land quasi in einem fast brandungsfreien Korridor gepaddelt wurde, der jedoch immer enger wurde und schließlich Mitten in der Brandung endete. Irgendwann kenterte schließlich ein Gast, stieg aus und trieb an den Strand. Bei der für alle angesetzten „Notlandung“ kenterte dann noch ein „Schüler“. Ein Neustart durch die Brandung war danach ohne „Anschub-Hilfe“ Dritter nicht mehr möglich, d.h. der Letzte hätte, nachdem er alle anderen durch die „Strandbrecher“ geschoben hätte, zurück am Strand bleiben müssen. Also wurde nach einer Alternative gesucht, um die letzten 3 km bis zur Strandkorbgrenze von Langeoog (Ort) zu überwinden. Da sich Mitten am Strand ein Priel bildete, wurde die Chance genutzt und versucht, auf diesem 10-20 m



breiten Priel Richtung West zu paddeln. Der letzte Kilometer wurde dann Mit Bootswagen überwunden;

- drittens am zweiten Tag nach einem geeigneten „Startplatz“ durch die immer noch hohe Brandung gesucht und schließlich gefunden wurde, und zwar in Form einer ca. 10 m breiten brandungsfreien Wasserfläche, die es jedem ermöglichte, mit Schwung durch die dahinter liegende Brandung zu paddeln.

## (2) Einweisungsfahrt Langeness & Co. (25.-28.6.15)

Dieses Mal ging es mit 6 „Schülern“ und 3 Gästen auf Ausbildungstour. In 4 Tagen wurden 85 km gepaddelt:

25.06.15 Schlüttsiel (Hafen/Nordseite) => Langeness (Hilligenley) => Gat => Amrum (Wittdün) => Wattseite => Föhr (West) = 38 km  
26.06.15 Föhr (West) => Direttissima => Langeness (Rixwarft) => Hooge (Seglerhafen) = 20 km  
27.06.15 Hooge (Seglerhafen) => Gröde => Oland (Hafen/Westseite) = 20 km  
28.06.15 Oland (Hafen/Westseite) => Schlütfahrwasser (Schl 12) => Schlüttsiel (Hafen/Südseite) = 7 km

Siehe hierzu auch den Link René Buchholz auf seine Kartenskizze:

[https://www.dropbox.com/sh/86e1xk4nvrwe8h6/AABrVqnHsVaHH0i6\\_IROrX2Na?dl=0&preview=Track+Langeness+%26+Co..jpg](https://www.dropbox.com/sh/86e1xk4nvrwe8h6/AABrVqnHsVaHH0i6_IROrX2Na?dl=0&preview=Track+Langeness+%26+Co..jpg)

Besondere Vorkommnisse gab es nicht, wohl aber die folgenden Erkenntnisse:

- Bei weit auseinanderliegenden Fahrwassertonnen, also dann, wenn die nächste Tonne kaum oder noch gar nicht zu sehen ist, sollte schon vor Annäherung an eine Tonne der Kurs zur nächsten Tonne ermittelt werden. Nur dann kann nämlich gleich nach dem Passieren der vor einem liegenden Tonne Kurs auf die nächste richtige Tonne genommen werden bzw. der Horizont nach ihr abgesucht werden. Sollte die Tonne noch nicht sichtbar sein, ist solange Kurs zu halten (unter Beachtung der Abdrift), bis sie schließlich am Horizont ausgemacht werden kann.
- Sollten unterwegs zu unserer Tonne diese Tonne plötzlich nicht mehr zu sehen sein, sei es, dass die Sicht schlechter wurde bzw. wir unbewusst eine Kursänderung vorgenommen haben, dann ist unser Seekajak genau auf den vorher errechneten Kurs zu halten bzw. wieder auf Kurs zu bringen, statt irgendeine Tonne anzufahren, die in der Nachbarschaft zu unserer Tonne liegt.
- Fahren wir dann die gewünschte Tonne direkt an, so wird bei seitlicher Strom-/Windabdrift nicht auf direktem Weg diese Tonne angepaddelt, sondern über eine „Hundekurve“. Zu erkennen ist das daran, dass sich die „Kompasspeilung“ zur Tonne kontinuierlich verändert. Verhindert werden kann das auf dreifache Weise:
  - (1) Wir halten etwas gegen die Abdrift vor, da wir nicht genau wissen, wie groß sie ist.
  - (2) Wir suchen hinter der Tonne nach stehenden „Peilmarken“ (z.B. weitere Tonnen, Landmarken) und paddeln so unsere Tonne an, dass diese stets bzw. nahezu in Deckung mit der ausgewählten Peilmarke stehen bleibt („Deckpeilung“).
  - (3) Fehlen uns entsprechende Peilmarken, können wir auch unsere Tonne als „Kollisionsobjekt“ betrachten, dem wir uns bis kurz vor der Kollision stetig nähern wollen, d.h. wir fahren sie mit entsprechendem Vorhaltewinkel so an, dass der Peilwinkel zu unserer Tonne („Kompasspeilung“) stets gleich bleibt (sog. „Kollisionspeilung“).

**Text:** Udo Beier

**Link:** [www.kuestenkanuwandern.de/Peilen.pdf](http://www.kuestenkanuwandern.de/Peilen.pdf)

-----



## 29.06.2015 **Befahrensverordnung Nordsee (Novellierung)** (Recht)

Vor 10 Jahren wurde das letzte Mal in Sachen:

### **Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee** (NPNordSBefV) (kurz:BefVO) (Erstfassung von 1992)

=> <http://www.gesetze-im-internet.de/npnordsbefv/BJNR002420992.html>

getagt, und zwar getrennt bei den Nationalparkverwaltungen (NPV) von Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die dort getroffenen Vereinbarungen wurden jedoch vom Bundesinnenministerium, das für die Bundeswasserstraßen verantwortlich ist, nicht akzeptiert. Nun ist eine neue Runde eingeleitet worden, die auf den Ergebnissen von 2006 aufbaut und zum Ziel hat, die BefVO von 1992 zu novellieren.

Am 2.6.15 tagte der entsprechende Arbeitskreis bei der Nationalparkverwaltung Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (NPV-SH) und am 10.6.15 jener bei der Nationalparkverwaltung-Niedersächsisches Wattenmeer (NPV-Nds.)

Im Wesentlichen ist für das Küstenkanuwandern Folgendes von Interesse:

(a) Die 3-Std.-Regelung soll - wie schon 2006 vereinbart – abgeschafft werden. Als Ausgleich werden dafür die Robben- und Vogelschutzgebiete (RVSG) erweitert. Leider hat sich die NPV-SH bei der Festlegung der Grenzen der RVSG nicht an die Kompromisslösung von 2006 gehalten. D.h. die Grenzen wurden teilweise weiter ausgedehnt, ohne jedoch die exakten Grenzverschiebungen bekanntzugeben.

(b) Die NPV-SH will automatisch alle 5 Jahre die Grenzen der Schutzgebiete den morphologischen Veränderungen anpassen, ohne die davon Betroffenen vorher anzuhören.

(c) Die NPV-SH will nicht mehr, wie bei der Kompromisslösung von 2006 vereinbart, den "muskelkraftbetriebenen Fahrzeugen die Querung großer RVSG ermöglichen, soweit dies aus naturschutzfachlicher Sicht vertretbar ist." Eine Ausnahme wird jedoch zugesichert, nämlich ein „Küstenkanuweg“ westlich der Außensände (hier: Süderoog-, Norderoog-, Japsand), der mitten durch ein RVSG führt.

(d) Es ist unklar, ob die NPV-SH auch für das Küstenkanuwandern "unbezeichnete Interessentenfahrwasser" einrichten wird, damit es möglich ist, auch weiterhin bestimmte Bereiche zu umfahren, ohne dabei die Sicherheit der Kanuten zu gefährden. Dafür dürfen in Zukunft ehemalige bzw. zukünftige Fahrwasser, die nicht mehr bezeichnet werden, sog. "traditionellen Wattfahrwasser", weiterhin in Zukunft befahren werden, und zwar auch dann, wenn sie durch ein RVSG führen. Diese beiden Fahrwassertypen werden jedoch nicht (mehr) in der Seekarte aufgeführt, sondern bloß in einer Anlage zur BefVO gesammelt.

Diese Interessentenfahrwasser (inkl. der traditionellen Wattfahrwasser) stellen die zentrale Forderung aus der Sicht des Küstenkanuwanderns dar. Können sich hier alle Betroffenen Naturschutz und „Naturnutzer“ einigen, sind die Einwände (a) bis (d) gegenstandslos. Sollten aber diese für das Küstenkanuwandern bestimmte Fahrwasser für konkrete RVSG nicht gewährt werden, obwohl ansonsten dort die Befahrung mit einem Seekajak aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich ist, schlägt der DKV vor, dass dann die Grenzen der RVSG verkleinert werden, damit ihr Befahrungswunsch möglich ist. Wird auch dies von der NPV-SH abgelehnt, verbleibt als Alternative nur noch, die vorgeschlagene Novellierung der Befahrensverordnung abzulehnen.

Die **NPV-Niedersachsen** ist sich demgegenüber wohl von Anfang an der zentralen Bedeutung dieser „Interessentenfahrwasser“ für das Wattsegeln und Küstenkanuwandern bewusst. Da sie die Grenzen für die RVSG, wie sie 2006 vereinbart wurden, nicht verändert hat, hat sie

den Vorschlag des Arbeitskreises aufgegriffen und gebeten, ihr die gewünschten Interessentenfahrwasser und die traditionellen Wattfahrwasser, die durch RVSG führen, zu melden.

Was nun die **NPV-Schleswig-Holstein** betrifft, hat sie auf die Bedenken des DKV insofern reagiert, als sie dem DKV Mitteilte, dass „in Schleswig-Holstein nichts gegen eine Ausweisung von „Küstenkanuwanderwegen“ als zweckgebundene Fahrwasser spricht, solange diesbezüglich keine naturschutzrechtlichen Bedenken bestehen.“ Damit kann der DKV leben. Die Interessen der Küstenkanuwanderinnen und –wanderer werden anerkannt und die oben vorgetragenen Einwände sind nunmehr gegenstandslos

Nun gilt es, solche fürs Küstenkanuwandern sicherheitsrelevante Wege durch RVSG zu benennen, was ohne Unterstützung der aktiven Küstenkanuwanderer vor Ort nur bedingt möglich sein wird. Dabei ist es selbstverständlich, dass die Schutzinteressen der Natur und die Sicherheitsinteressen des Küstenkanuwanderns fair abgewogen werden. Es sollte hier allen bewusst sein, dass zum einen die Zeiten vorbei sind, wo wir Küstenkanuwanderer noch kreuz & quer übers Wattenmeer paddeln konnten, und zum anderen niemals die Zeiten kommen mögen, wo alle aus dem Wattenmeer ausgesperrt werden. Das Ziel liegt in einem Kompromiss, der nicht nur den realen Gefahren für die Natur Rechnung trägt (Stichworte: Brut-/Säugezeiten, Mauserzeiten; Befahrensdruck), sondern auch den bescheidenen Wünschen der Küstenkanuwanderer, denen es genügt:

- vom Festland (z.B. Hafen, Badestelle, Rastplätze) zu jeder Insel (sofern keine Vogelschutzinsel) draußen im Wattenmeer paddeln zu können,
- jede Insel umrunden zu können
- und von jeder Insel zur nächsten übersetzen zu können.

Packen wir es an und tragen konstruktiv Mit zu einer Kompromisslösung bei, mit der alle leben können. Schade, dass bislang die Salzwasserunion dem DKV bei der Durchsetzung seiner Forderungen nicht aktiv zur Seite stand, obwohl es eigentlich m.E. keinen Interessenunterschied zwischen den Küstenkanuwanderern des DKV und den „Seakayakern“ der SaU gibt. Aber das kann sich ja noch ändern. Zumindest der DKV wird auch weiterhin die SaU über ihre Schritte in Sachen Befahrensregelung informieren. Vielleicht kommt doch noch auf diese Weise in Informationsaustausch zustande, von der alle Kanuten, die entlang der Küste paddeln, profitieren können.

**Text:** Udo Beier

-----

### 23.06.2015 **Zeltmöglichkeiten west-schwedischen Schären** (Revier/Ausland)

Der schwedischen Tourenanbieter und Ausrüster ORUST KAYAK – [www.orust-kajak.se](http://www.orust-kajak.se) – bietet seit 2004 drei Broschüren an, die eine große Vielzahl von Zeltmöglichkeiten zwischen Marstrand und der norwegischen Grenze aufzeigen. Die drei Broschüren Mit einem Gesamtumfang von 100 S. gibt es auch als englische Ausgabe. Sie kosten zusammen ca. 240,- SK.

Nun hat mich **Michaela Höltke** darauf aufmerksam gemacht, dass der TJÖRN KAJAK KLUBB auf seiner Homepage diese Broschüren als kostenlosen Download anbietet:

<http://tjornkajak.se/bra-kunskap/paddla-kajak-och-talta-i-bohuslan-haftena/>

Bei Interesse empfiehlt es sich, die Broschüren auszudrucken und die einzelnen Blätter nach Seitenzahl zu sortieren, um einen genauen Überblick von der Lage der Zeltmöglichkeiten zu bekommen.

**Hinweis:** U.Beier

-----

## 19.06.2015 **Problemfall: Gepäck-Lukendeckel aus Weichplastik** (Ausrüstung)

Ich habe mich an anderer Stelle ausführlich mit diversen Problemen von Gepäcklukendeckel aus Weichplastik (so wie sie von VALLEY (GB) und KAJAK-SPORT (FIN) angeboten werden) auseinandergesetzt:

### **„Ovale Gepäck-Lukendeckel aus Weichplastik. Dichtung & Wahrheit: 10 Probleme“**

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaecklukendeckel.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaecklukendeckel.pdf)

und dort insgesamt die folgenden Probleme aufgezeigt, die allesamt zu Undichtigkeiten führen könnten:

1. Handhabungsprobleme
2. Passprobleme (Deckel-Form)
3. Passprobleme (Deckel-Qualität)
4. Schmutzprobleme
5. Passprobleme (Kajak)
6. Verklebungsprobleme (Halterung)
7. Verschleißprobleme (Halterung)
8. Verschleißprobleme (Deckel)
9. Befestigungsprobleme (Deckel)
10. Problemfall „Mensch“

Dennoch halte ich diese Weichplastikdeckel als am geeignetsten für das Küstenkanuwandern, und zwar wegen ihrer leichten Handhabung und ihrer hohen Wasserdichtigkeit.

## **Unbeabsichtigtes Öffnen bei Rettungsaktionen (Zwei Szenarien)**

Im Folgenden möchte ich auf ein Problem aufmerksam machen, das vielen Küstenkanuwandern gar nicht bewusst ist: Ein Kanute kentert, steigt aus und wartet, dass ein Mitpaddler (Retter) ihm beim Lenzen seines Seekajaks (=> X-Methode) und beim Wiedereinstieg (=> z.B. Parallel-Wiedereinstieg) Hilfestellung leistet. Dabei sind folgende beiden Szenarien denkbar:

### **(1) Der „Retter“ als Übeltäter**

Es kann passieren, dass der Retter beim Lenzen des Kenter-Kajaks versehentlich den Bug-Lukendeckel zu fassen bekommt und ihn unbeabsichtigt öffnet und verliert, sofern dieser nicht mit einer Leine gesichert ist. Bei entsprechenden Seegangsbedingungen (=> gekentert wird ja nicht bei „Ententeichbedingungen“!) kann es durchaus passieren, dass im ungünstigsten Fall der Bugstauraum des Kenterkajaks vollläuft.

### **(2) Der „Kenterbruder“ als Übeltäter**

Es ist aber auch denkbar, dass der Kenterbruder z.B. beim Parallel-Wiedereinstieg in sein Seekajak versucht, sich am Retter-Kajak festzuhalten, um auf diese Weise sich leichter auf sein Seekajak ziehen zu können. Dabei kriegt er so ungeschickt den Bug-Lukendeckel des Retter-Kajaks zu fassen, dass dieser sich öffnet und verloren geht, sofern er nicht angebunden ist.

Bei meinen letzten Rettungsübungen vor Spiekeroog konnte ich nun erleben, dass der Gepäcklukendeckel nicht nur mit einem ungeschickten & unbedachten Handgriff geöffnet werden kann, sondern auch dann, wenn kräftig so unglücklich an der Rettungshalteleine gezogen wird, dass diese Leine sich in der Rille/Fuge des Lukendeckels verhakt und ihn aufhebelt.

## Die Lösung

Entweder unterbrechen wir in Höhe des Gepäcklukendeckels die Rettungshalteleine oder wir verbinden die beiden parallel laufenden Rettungshalteleinen in Höhe des Gepäcklukendeckels mit einer 4-mm-Elastikleine. Dabei verknoten wir diese Leine so mit den beiden Rettungshalteleinen, dass wir diese Elastikleine über dem Gepäcklukendeckel nach vorn oder hinten verschieben können. Dabei sollte diese Elastikleine so straff bespannt sein, dass die beiden Rettungshalteleinen über den Rand des Lukendeckels zieht. Auf diese Weise ist der Deckel zweifach gesichert, einmal durch die Elastikleine, die nach dem Schließen des Lukendeckels quer über diesen Deckel liegt und zum anderen dadurch, dass die Rettungshalteleinen soweit auf den Lukendeckelrand gezogen wird, dass mit Hilfe dieser Leinen der Gepäcklukendeckel nicht mehr ausgehebelt werden kann.

Diese Variante hat sogar den Vorteil, dass die zwischen den beiden Rettungshalteleinen straff gespannte Elastikleine auch gleichzeitig unterwegs auf dem Wasser als Paddel-„Parkplatz“ dienen kann. Wir brauchen dazu nur eine Kugel mittig auf die Elastikleine ziehen und sofort kann das Paddelblatt unter diese Elastikleine geschoben werden, ohne das Oberdeck zu verkratzen.

Es gibt jedoch noch eine dritte Lösung, die die Lukendeckel von KAJAK-SPORT betrifft: Beim Neukauf eines Kajaks bzw. beim Austausch eines beschädigten Gepäcklukendeckels sollten wir uns für eine andere Variante des Lukendeckels von KAJAK-SPORT entscheiden, nämlich jener, die über einen glatten Rand verfügt (=> „Click-on-Cover“-Variante):

=> [www.kajaksport.fi/products/click-cover/ks-round-hatch-24-click-cover](http://www.kajaksport.fi/products/click-cover/ks-round-hatch-24-click-cover)

Dieser glatte Rand sorgt dafür, dass der Gepäcklukendeckel weder per Hand noch per Seilzug unbeabsichtigt aufgehebelt werden kann. Auf eine quer über den Lukendeckel zu spannende Elastikleine kann verzichtet werden, außer sie soll als „Paddel-Parkplatz“ dienen.

**Text:** Udo Beier

-----

17.06.2015 **Dänische Südsee zum x-ten Male** (Revier/Ausland)

Im KANU-MAGAZIN, Nr. 4/15, S.66-71 – [www.kanumagazin.de](http://www.kanumagazin.de) - berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

„**Südsee vor der Haustür**“

<https://www.google.com/maps/@54.9769781,10.3749028,35410m/data=!3m1!1e3>

über diverse Touren, die er im Laufe zurückliegender Jahre im „südfünischen Inselmeer“ gemacht hat. Der 7-seitige Bericht enthält 9 Fotos, 1 Kartenskizze und ein paar Kurz-Infos. Der Beitrag ist „profilhaft“ geschrieben, aber was nützen dem interessierten Küstenkanuwanderer solche geschliffenen Formulierungen, wenn er:

- weder auf der abgebildeten Karte nachvollziehen kann, wo jene Inseln liegen, von denen der Autor erzählt,
- noch einen Tourenvorschlag durch dieses Inselmeer findet.

Natürlich „Text“ sollte schon sein – auch wenn ich persönlich nur noch solche Touren- bzw. Revierschilderungen lese, wenn ich weiß, dass ich dort das erste Mal paddeln möchte – aber „Karte“ muss sein, möglichst in Verbindung mit einer „Tourenplanungstabelle“, aus der der Routenverlauf grob abzuleiten ist. Wenigstens besteht dann eine Chance, dass auch der „nicht akut interessierte“ Leser schnell erfahren kann, wohin die Tour geht. Ist es doch schade, wenn

die Mehrzahl der Leser sich auf den 7 Seiten bloß die Fotos anschauen und dann weiter blättern, weil es ihnen mangels Interesse einfach zu mühsam ist, aus dem laufenden Text abzuleiten, wo die Tour eigentlich hinging.

Deshalb ist für mich ein Tourenbericht in einer Kanuzeitschrift nur dann ein „guter“ Tourenbericht, wenn statt vieler Fotos wenigstens 1 Seite für eine so übersichtliche Kartenskizze „geopfert“ bzw. „spendiert“ wird, dass wir daraus den (empfohlenen) Tourenverlauf ersehen können. Immerhin zahlen wir für dieses KM-Heft 6,- Euro, die reichen müssten, einen Profi für die Kartendarstellung zu bezahlen. Wenn die Redaktion nicht weiß, wie solch eine Karte aussehen sollte, der möge sich mal das im Verlag Thomas Kettler erschienene Buch (Preis: 19,50 €):

**„Dänische Südsee / Deutsche Ostsee“ von Björn Nehrhoff von Holderberg**  
(2011, 288 S.; 29 Kartenskizzen)

anschauen. Dort hat **Heide Schwinn** für den Autor –zig Kartenskizzen gestaltet, u.a. auf S.101 eine ganzseitige Kartenskizze von der Dänischen Südsee und auf S.116 eine von der Umrundung der dort liegenden Inseln Tasinge inkl. Strynö und Hjortö!

Immerhin finden wir in den **Kurz-Infos** ein paar Links zu entsprechendem Kartenmaterial:

=> <http://udinaturen.naturstyrelsen.dk/udinaturen/>

> Overnatning > Primitive overnatning (Infos über primitive Übernachtungsplätze)

=> [www.detsydfynskeoehav.dk](http://www.detsydfynskeoehav.dk)

> Deutsch > Inselmeerkarte 2014 oder > Seekajak (Infos über Routen bzw. Ratschläge)

**Text:** Udo Beier

#### **Literatur & Links:**

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

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

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

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

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

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

=> [http://www.faltboot.org/wiki/index.php/D%C3%A4nische\\_S%C3%BCdsee](http://www.faltboot.org/wiki/index.php/D%C3%A4nische_S%C3%BCdsee)

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

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

+++++

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

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

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

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

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

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

=> [http://www.volker-beitzel.de/seekajak/dk2001\\_2.html](http://www.volker-beitzel.de/seekajak/dk2001_2.html)

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

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/030103\\_a.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/030103_a.html)

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

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

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

=> [www.liquidmedicine.de/html\\_data/Touren\\_HTMLs/seekajak\\_o/DANSKSOUTHSEA/dansksouth5.htm](http://www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/DANSKSOUTHSEA/dansksouth5.htm)

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

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

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

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

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

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

N.N.: **Dänische Südsee** (2013)

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

Frers,A.: „**Dänische Südsee – Ostern 18.-21. April 2014 - Ein Bericht über neun Ostereisuchende und ihre Verfolger**“, in: Seekajak 140/14, S.26

=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/141010.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/141010.html)

-----

## 16.06.2015 **Problemfall: Lenzen** (Ausrüstung)

Wer im Seegang richtig **stützen** kann, für den besteht verminderte Kentergefahr. Und wer nach einer Kenterung hoch **rollen** kann, der hat es leichter; denn er kann anschließend einfach weiter paddeln.

Wer jedoch nach einer Kenterung **aussteigen** und danach:

- ohne Kameradenhilfe (=> z.B. „Reentry & Roll“ bzw. „Paddel-Float-Wiedereinstieg“)
- oder Mit Kameradenhilfe (=> „V-“ oder „Parallel-Wiedereinstieg“ Mit vorhergehendem „X-Lenzen“)

**wiedereinsteigen** muss, und zwar zurück in seine Luke, der kann schon Probleme mit dem in die Sitzluke geschwappten Wasser bekommen. Das gilt auch für den Fall, dass „ge-X-lenzt“ wird; denn wenn es dem „Retter“ nicht gelingt, während der Wiedereinstiegsphase das „Kenter-Kajak“ genau aufrecht – also nicht angekippt – zu halten, ist spätestens bei Seegang – also wenn Kenterbedingungen herrschen - nicht auszuschließen, dass erneut Wasser in die Sitzluke schwappt!

Abgesehen davon gibt es:

- Gewässersituationen (=> in der Nähe befindliche Brandungszone bzw. Felshindernisse bzw. stark befahrende Schifffahrtsstraße);
- Windbedingungen (=> Abdrift aus dem wind- bzw. wellengeschützten Bereich (Wind-/Wellenschatten);
- Witterungsbedingungen (=> unter +5° C Wassertemperaturen)

bei denen es angebracht erscheint, aufs Lenzen zu verzichten, um den „Kenterbruder“ zunächst möglichst schnell in seine Sitzluke zu bekommen. Anderenfalls ist Mit einer erneuten Kenterung bzw. Mit einer Kollision zu rechnen oder es besteht Unterkühlungsgefahr!

## Ja, und wie kriegt der Kenterbruder das Wasser aus seiner Luke?

**1. Schwamm/Behälter:** Nicht nur Binnenpaddler ziehen zum Lenzen einen Schwamm oder eine Schöpfkelle vor (max. 5,- €). Z.B. griff mal Freya Hoffmeister zum schnellen Lenzen der Sitzluke auf ihren Schutzhelm zurück. Solange zum Lenzen genügend Zeit besteht, mögen solche Lernmittel besser als gar nichts zu sein.

**2. Tragbare Handlenzpumpe:** Sie ist wohl die gebräuchlichste Lenzpumpe und zudem leicht und preiswert (max. 30,- € z.B. bei PRIJON, SCHRÖER sowie Segelfachgeschäften). Jedoch ist sie etwas umständlich zu handhaben:

- Pumpe herausholen
- und so durch den Spritzdeckenschacht stecken, dass sie bis auf den Boden reicht (=> hoffentlich ragt die Sitzfläche nicht zu weit nach vorne!);
- pumpen (=> wobei nur beim Hochziehen des Pumpenhebels gelenzt wird!);
- erneutes Verstauen der Pumpe.

Außerdem ist sie leicht zu verlieren, und zwar unterwegs während einer Tour bzw. bei einer Re-Kenterung während des Lenzens (=> außer sie wird mit einer (Elastik)-Leine gesichert!). Vorteilhaft ist sie eigentlich nur, wenn ein „Kenterbruder“ über keine Pumpe verfügt; denn dann kann sie von einem Mitpaddler zum Lenzen zu ihm herübergereicht werden. Nachteilig ist es, dass sie als „Billigprodukt“ qualitativ nicht immer ganz zuverlässig arbeitet. So sind mir schon insgesamt 3 solcher Handlenzpumpen kaputt gegangen: Die Erste hat gleich beim ersten Einsatz nicht funktioniert. Bei der Zweiten war eine Schraube nicht fest genug angezogen, sodass plötzlich die Pumpenstange aus dem Pumpengehäuse gezogen werden konnte. Und bei meiner Dritten löste sich beim Pumpen an Land der eigentliche Pumpmechanismus von der Pumpenstange, sodass diese ebenfalls aus dem Pumpengehäuse rutschte. Gute Erfahrungen habe ich bislang eigentlich nur Mit Pumpen gemacht, deren Pumpenstange (Pleuel) aus Metall war. Übrigens, je länger (max. ca. 50 cm) und dicker die Pumpe ist, desto eher gibt es Probleme beim Verstauen. Deshalb habe ich mich für eine möglichst kurze Pumpe entschieden und die Schaumauftriebsummantelung entfernt. Außerdem stört beim Pumpen und Verstauen jegliches Pumpenzubehör (z.B. Spiralschlauch zur Verbesserung des Wasserablaufs!). - In Anbetracht der großen Unzuverlässigkeit solcher tragbaren Pumpen kann nur empfohlen werden, dass jedes Seekajak Mit einer solchen Handlenzpumpe ausgerüstet wird; damit im Falle einer Kenterung wenigstens noch eine Handlenzpumpe funktionsbereit ist.

**3. Fest installierte Fußlenzpumpe:** Als „ideal“ erscheint demgegenüber die fest eingebaute Fußlenzpumpe (ca. 180,- € bei ZÖLZER und GADERMANN). Sie wird entweder aufs Bug-Schott geschraubt oder an die Steuerpedalen. Sie nimmt nicht viel Platz weg und kann auch während des Paddelns Mit den Füßen bedient werden, und zwar bei geschlossener Spritzdecke! Nachteilig ist jedoch die geringe Förderleistung, die im Wesentlichen darauf zurückzuführen ist, dass die ca. 10 Minuten dauernde Lenzaktion die Füße sehr schnell ermüden lässt.



**4. Lenz-Klappen:** Auf dem Boden des Seekajaks vor der Sitzschale werden zwei Klappen installiert, die so konstruiert sind, dass sie - im herausgeklappten Zustand - bei genügender Fahrt das Wasser aus der Sitzluke absaugen:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Lenzen\\_%28Wasser%29](https://de.wikipedia.org/wiki/Lenzen_%28Wasser%29) > Lenzklappen

Voraussetzung dafür ist jedoch, dass wir das Kajak, dessen Sitzluke mit Wasser randvoll gefüllt ist, genügend schnell und ausdauernd lang beschleunigen können. Das funktioniert jedoch i.d.R. nur dann, wenn kein Seegang herrscht und das Seekajak nicht mit Ausrüstung beladen ist. Da diese Klappen im Laufe der Zeit undicht werden, habe ich sie wieder aus meinem Seekajak herausgenommen und die verbliebenen Löcher zugeklebt. Schade eigentlich, denn bei der Reinigung der Sitzluke an Land erleichterten diese Klappen die Arbeit.

**5. Fest installierte Handlenzpumpe:** Leichter zu handhaben und dazu noch effizient ist die fest eingebaute „Handlenzpumpe“ (=> COMPAQ 50, ab ca. 170,- € bei GADERMANN):

[www.whalepumps.com/marine/product.aspx?Category\\_ID=10009&Product\\_ID=10004&FriendlyID=Compac-50](http://www.whalepumps.com/marine/product.aspx?Category_ID=10009&Product_ID=10004&FriendlyID=Compac-50)

Sie wird vorne in Höhe des Kartendecks eingebaut (=> ohne die Sicht auf die Seekarte zu erschweren!) und kann ebenfalls bei geschlossener Spritzdecke bedient werden (=> über einen Pumpenhebel, der extra zu lagern ist), jedoch nicht während des Paddelns. Für Leute aber, die nicht solo paddeln, und zwar auch bei 4 und mehr Bft. Wind, ist sie ob ihrer Einfach- und Robustheit die empfehlenswerte Lenzalternative.

**6. Fest installierte Schenkelpumpe:** Es handelt sich hierbei um eine Variante der Fußlenzpumpe, die mittig auf dem Boden der Sitzluke befestigt und mit den Beinen betätigt wird (ca. 230,- € bei GADERMANN). Diese Pumpe ist sehr gewöhnungsbedürftig und kann im Notfall beim Ausstieg bzw. beim Wiedereinstieg stören.

**7. Fest installierte E-Lenzpumpe:** Die elektrische Lenzpumpe ist das Wundermittel unter all diesen Lenzmöglichkeiten. Schon bevor nach einer Kenterung wieder eingestiegen wird, können wir sie anstellen, und wenn die Spritzdecke geschlossen wird, dürfte schon die Sitzluke gelentzt sein. Leider ist solch eine Pumpe recht korrosionsempfindlich. Wer nicht in der Lage ist, sie selber zu reparieren, sollte davon Abstand nehmen. Bislang waren 3 meiner Seekajaks mit E-Pumpen ausgerüstet. Nach 3-4 Jahren zeigten sich die ersten Aussetzer. Schließlich funktionierten sie gar nicht mehr. ZÖLZER bietet solche E-Pumpen an und auch LETTMANN sowie PIETSCH & HANSEN (ab 175,- €). Die Pumpleistung sollte jedoch schon bei 100 Liter je 10 Minuten liegen.

## Bugschott auf Maß

Das ist aber noch nicht alles, was das Lenzen der Sitzluke erleichtert. Es kommt auch auf das Volumen der Sitzluke an. Je voluminöser die Sitzluke (=> Schwankungsbereich von 130 Liter bis ca. 210 Liter (z.B. „Kodak“ von PRIJON)), desto mehr Wasser muss nach einer Kenterung gelentzt werden (=> wobei unser im Cockpit sitzender Körper ca. 50 Liter Wasser verdrängt!). Es bleiben dann jedoch immer noch ca. 80-160 Liter Wasser, die per Fuß oder Hand herauszuschöpfen sind. Zur Minimierung des Cockpitvolumens bietet sich der Einbau des Bugschotts auf Maß an, wobei bei jenem Kanuten Maß genommen wird, der mit dem Seekajak auf Tour gehen will. Ein angenehmer Nebeneffekt dieser Maßanfertigung ist dabei, dass sich auf diese Weise das Gepäckvolumen im Bugbereich erhöht. Dafür muss der Kanute auf zusätzlichem Stauraum in der vorderen Sitzluke verzichten und mit der ständigen Gefahr leben, vorne im Cockpit verstautes Gepäck sich bei einer Kenterung löst, was den Ausstieg bzw. Wiedereinstieg behindern könnte.



Übrigens, wer Mit diesen Lenzproblemen nicht leben will, der könnte auf ein „Sit-on-Top“-See-kajak zurückgreifen ...

[www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/050607.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/ausruest/050607.html)

Ihm sollte es aber gewusst sein, dass er dann mit anderen Problemen leben müsste.

**Text:** Udo Beier

07.06.2015 **SOT ist TOP!** (Ausrüstung)

Küsten-Touren mit einem Sit-on-Top (SOT) Kajak, macht das Sinn?  
Sicherheit ist die wichtigste Voraussetzung dafür, um Freude an Küsten-Touren zu haben. Insofern macht ein SOT-Kajak zumindest aus Sicherheitsgründen Sinn, wenn wir auf Wasserflächen paddeln, wo das Ufer nicht mehr schwimmend zu erreichen ist. Und es macht Sinn für einen Gelegenheitspaddler wie mich, der die Rolle nicht beherrscht.

### **Unterkühlung ist die Gefahr Nr. 1 beim Küstenkanuwandern**

Typische Situation: Der Kanute kentert bei rauer, kalter See und kann nicht hochrollen. Auch wenn der Wiedereinstieg zunächst gelingt, kentert er u.U. erneut ein oder mehrmals, da sein Kajak solange instabil bleibt, solange es nicht vollständig gelenzt ist. Das Risiko ist dann groß, bei solchen Kenterungen hier bei uns auf der Nord- bzw. Ostsee auszukühlen und schließlich so zu entkräften, dass wir nicht mehr in der Lage sind, erfolgreich wieder in unser Kajak zu steigen und weiter zu paddeln. Die meisten Küstenpaddler verdrängen ihre Angst zu kentern; denn sie meinen, eine Kenterung verhindern zu können. Oder sie hoffen auf die Hilfe aus der Gruppe. Haben Sie doch den Wiedereinstieg Mit Kameradenhilfe vielfach daheim vor ihrem Club geübt. Dabei ignorieren sie, dass sich die Gewässerbedingungen manchmal schon innerhalb von 10 Minuten so schnell verschlechtern können, dass selbst erfahrene Kanuten draußen vor der Küste nur noch ums Überleben kämpfen. Zu gegenseitigen Hilfestellungen sind sie dann nur noch bedingt in der Lage:

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

### **Pluspunkt SOT: Der unkomplizierte Wiedereinstieg nach einer Kenterung**

Gerade bei einer Kenterung kommt der Vorteil des SOT-Konzeptes zum Tragen; denn der „Kenterbruder“ braucht nicht wie bei einem konventionellen Seekajak („SIT-in“) in eine geschlossene Sitzluke einzusteigen und diese danach zu lenzen. Vielmehr genügt es, in eine offene Sitzschale/-wanne zu „krabbeln“, um dann sofort wieder weiterpaddeln zu können. D.h. auf ein SOT können wir nach einer Kenterung einfach ohne Hilfestellung eines Mitpaddlers und auch bei rauer See wieder draufklettern. Da wir uns schwimmend stets auf der Seite des Kajaks befinden sollten, die der anrollenden Welle zugewandt ist, unterstützt die Welle sogar das „Aufspülen“ des Kanuten auf das SOT:

=> <https://www.youtube.com/watch?v=0ReL8oo0tdA> (ab 36. Sek)

=> <https://www.youtube.com/watch?v=8RxT3CEPa4w>

D.h. es entfällt die Phase der Instabilität, in der der „SIT-in-Kanute“, dem nach einer Kenterung die Rolle nicht gelingt, Folgendes tun muss:

(a) seine Beine Mit Kameradenhilfe bzw. Hilfe eines Paddelfloats in die Sitzluke seines Kajaks einzufädeln und gleichzeitig darauf zu achten, dass die Spritzdecke richtig liegt und der Rückengurt sich nicht verdreht;

- (b) seine tragbare Lenzpumpe hervorzukramen;
- (c) sein Boot leer zu pumpen;
- (d) seine Spritzdecke zu schließen;
- (e) seine tragbare Lenzpumpe zu verstauen.

Demgegenüber ist das SOT sofort wieder einsatzfähig. Die Gefahr erneut „reinzufallen“, auszukühlen und dann schließlich zu erschöpfen ist entscheidend geringer. Beim Wiedereinstieg müssen:

- (a) lediglich beide Bootsråder erfasst werden;
- (b) bevor der „Kenterbruder“ sich zunächst bäuchlings auf die offene Sitzfläche seines SOT schwingt;
- (c) und danach sich so dreht, dass er zum Sitzen kommt, wobei zunächst gleichzeitig die Beine über den SOT gegrätscht werden, bevor der „Kenterbruder“ sie in den Sitzbereich „einzieht“.

=> [https://www.youtube.com/watch?v=aOqru\\_o1AEM](https://www.youtube.com/watch?v=aOqru_o1AEM)

Hilfreich ist es dabei, wenn die Hand, die an der körperfernen Seite den Rand des SOT ergreift, zugleich das Paddel hält. So kann das Boot gleich nach dem Besteigen mit dem Paddel stabilisiert werden:

=> <https://www.youtube.com/watch?v=89g4t3tV14c>

## **Schwachpunkt SOT**

Natürlich genügt die Funktionalität eines SOT nicht allen Anforderungen, die an ein See-Kajak gestellt werden:

### **1. Schenkelhalt beim Kanten:**

Ein Seekajak muss zum Absurfen seitlich auftreffender Brecher („Seitwärtssurf“) zur Welle hin kippbar/ankantbar sein. Der SIT-in-Kanute drückt dazu sein der Welle abgewandten Knie von innen gegen die Oberseite des Kajaks. Die Beine sind dabei nach außen gespreizt. Demgegenüber sitzen wir auf einem SOT mit parallel geschlossenen Beinen, ähnlich wie in Rennkajaks. Für viele überraschend ist, dass das Surfen quer zum Brecher auch ohne Knieeinsatz möglich ist, wie auf folgendem Video zu sehen:

=> <https://www.youtube.com/watch?v=Sxdl...ature=youtu.be> (ab. 25. ,Sek.)

Im Extremfall klemmen wir uns den SOT zwischen die Beine, lassen also die Beine links und rechts im Wasser „baumeln“ (=> „When in doubts, legs out“). Wer die Knie zur Hilfe nehmen möchte, der kann Gurte benutzen, unter die er die Knie einklemmen kann:

=> <https://www.youtube.com/watch?v=pfLEcc2uy8A>

Bei wenigen SOT's, z.B. beim „Marlin“ von KASKAZI, gestatten besonders tief gestaltete Sitz- und Beinmulden; sich hinreichend im Kajak zu „verklemmen“.

Um das Kajak seitlich zur brechenden Welle hin ankanten zu können, ist es von Vorteil, wenn das SOT nicht zu breit ist und der Rumpf-Querschnitt eher rund- oder V-förmig gestaltet ist. Unter anderem deshalb scheiden die zahlreichen über 65 cm breiten Angelkajaks in der SOT-Version mit ihren Topfböden (=> U-Spant) für Tourenfahrt auf See bei Brandungsbedingungen aus.

### **2. Steueranlage:**

Weiterhin ist der Steueranlage, insbesondere der Position des Steuerblatts am Heck besondere Aufmerksamkeit zu widmen, weil es in der Brandung bei Grundberührung beschädigt werden kann.

Das ist dem Autor auf der Seeseite von Spiekerroog selber mit seinem schwedischen SOT „XP 18 Spyder“ von POINT 65°N passiert. Das Heck seines SOT berührte in einem Wellental in den Grund, was den Bruch der unter dem Heck angebrachten Steuerflossen zur Folge hatte. Deshalb sind Kajaks Mit einem Steuerblatt, das nicht vollständig in (=> integrierte Steueranlagen) oder auf das Achterschiff (=> Hochklapp-Steueranlage) zurückgezogen werden kann, nicht brandungstüchtig und folglich für anspruchsvoller Küstentouren ungeeignet:

=> [www.point65.com/kategori/5278/xp18-spyder.html](http://www.point65.com/kategori/5278/xp18-spyder.html) (ungeschützte Steuerflosse)

=> [www.lettman.de/produkte/boote/seekajak-einer/item/biskaya-mv](http://www.lettman.de/produkte/boote/seekajak-einer/item/biskaya-mv) (ins Heck einziehbares Steuerblatt, bislang nur eingesetzt bei „SIT-in-Kajaks)

So erlitt der amerikanische SOT „Tourer V6“ von EPIC Sprünge im Steuergehäuse, als der Autor beim Rückwärtsurfen an Baltrum´s Nordstrand den Grund berührte. Es genügt also nicht, wenn das Steuerblatt bei Vorwärtsfahrt gegen ein Hindernis hochfedern kann. Es muss auch möglich sein, es entweder ins Heck einzuklappen, oder so aufs Achterdeck hochzuklappen, dass es bei einer Kenterung in der Brandung Mit Grundberührung nicht abgebrochen werden kann:

=> [www.epickayaks.com/product/product/epic-v6](http://www.epickayaks.com/product/product/epic-v6) (bedingt geschützte Heckflosse)

### **3. Gepäckvolumen:**

Was nützt einem die Brandungstüchtigkeit bei einem Tourenkajak, wenn wir kein Gepäck mitnehmen können? Typische Surfski´s haben überhaupt keinen Gepäckraum. Sie sind allein auf Geschwindigkeit auf Vorwindkursen optimiert. Als erster hat EPIC mit dem „Tourer V6“ Stauraum für insgesamt 174 Liter Gepäck vorgesehen. Das „Freeline 563“ von MIRAGE fasst nur 90 Liter. Und der „Marlin“ von KASKAZI hat immerhin 156 Liter. Für den „Rucksackwanderer“ müsste das reichen, aber für den „Küstenkanuwanderer“ genügt das je nach Länge der Tour nicht immer. U.U müsste dann Mit Deckslast gepaddelt werden!

### **4. Unterkühlungsgefahr beim Paddeln?**

Weit verbreitet ist die Ansicht, dass SOT´s für den kurzen Fun in warmen Gegenden konstruiert sind. Für unser Klima sei nur das SIT-in-Konzept küstentourentauglich. Natürlich ist es möglich, ein SOT Mit Trockenanzug zu paddeln, um so nicht zu sehr der Kälte ausgesetzt zu sein. Anstatt sich aber im Trockenanzug den Hintern abzufrieren, sollten die Kanuten besser das Paddeln im SIT-in lernen.

Dem aber kann entgegnet werden, dass das Paddeln auf See eigentlich eine entspannende Nebensache sein und bleiben sollte. Dazu passt es nicht, soviel Zeit zum Trainieren der Rolle und der diversen Rettungsmethoden aufzubringen, damit wir mit Freude und ohne Angst im SIT-in sitzen und paddeln können. Deshalb bin ich von einem SIT-in-Kajak auf SOT´s umgestiegen. Sicher, der Trockenanzug ist teuer und im Sommer schwitzen wir, bis wir im SOT mehr oder weniger im Wasser sitzen und dadurch etwas Abkühlung erfahren. Mit geeigneter Isolierschicht fahre ich den SOT vor Baltrum durchaus auch noch in der Weihnachtszeit. Umgekehrt braucht der SIT-in-Kanute bei Küstentouren entlang der Nordsee- bzw. Ostseeküste eigentlich auch den Trockenanzug ... zumindest für den Fall, dass er kentert. Er zieht ihn aber oft nicht an, weil er ihm im SIT-in verständlicherweise zu warm ist, und riskiert so in den kühleren Sommermonaten nach einer Kenterung mit Ausstieg zu unterkühlen.

Ich habe 2011 im Sit-in- Kajak auf dem Meer zu paddeln angefangen. Nach zwei eingeschränkt brandungstüchtigen SOT´s fühle ich mich nun beim „Marlin“ (475x62 cm) von KASKAZI „angekommen“:

=> [https://www.dropbox.com/sh/4125dq7w6...IMG\\_0907\\_1.jpg](https://www.dropbox.com/sh/4125dq7w6...IMG_0907_1.jpg) (Der Autor im "Marlin" bei den DKV-Brandungsübungen 2015 in St.Peter-Ording)

**Text:** Bernd Kirchhof in Zusammenarbeit mit U.Beier  
-----

05.06.2015 **Lindemann & Co.** (Geschichte)

**Hannes Lindemann** ist am 17.04.15 verstorben. Er ist Arzt und einer der ungewöhnlichsten Kanuten, der eigentlich die meiste Zeit gesegelt ist ... in einem Einbaum, einem Zweier-Faltboot und schließlich Mit einem Kutter .... und das jedes Mal über den Atlantik (z.B. im FII von Las Palmas nach St. Martin in 72 Tagen).

In KANU-SPORT, Nr. 6/15, S.18-23, berichtet nun **Thomas Theisinger** über ihn, und zwar in dem Beitrag:

**„Hannes Lindemann hat letzte Fahrt angetreten.  
Ich schaffe es – nicht aufgeben – Kurs West – Nimm keine Hilfe an“**

Der Beitrag ist interessant geschrieben. Wir lesen etwas über das Klepper-Zweierfaltboot (520x87 cm), welches Lindemann als unbekannter Kanute gekauft und anschließend umfassend „getunt“ hat, um den Ansprüchen einer Atlantikquerung zu genügen, dass dann aber später von Klepper zurückgekauft und ..... zurückgebaut – um etwa den Eindruck zu erwecken, als ob Lindemann in einem serienmäßigen Faltboot gequert hätte (!?) – und dann dem Deutschen Museum in München übergeben wurde.

Auch hat Lindemann so manches Buch geschrieben, und zwar nicht nur über seine Atlantikquerungen (1955, 1956) (z.B. „Allein über den Ozean“, 1979, 182 S.), sondern auch über Autogenes Training, Entspannungstechniken, Meditation, Psychohygiene, Religion und Philosophie.

**... weitere Atlantikquerer**

Übrigens, **Franz Romer** hat 1928 als erster in einem maßgeschneiderten Faltboot (640x100 cm) den Atlantik (von Las Palmas nach St. Thomas in 50 Tagen) gequert:  
[www.kuestenkanuwandern.de/geschi/030910\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/030910_b.html)

**Peter Bray** paddelte 2001 als erster in einem „Kajüt-Kajak“ (822x80 cm) von Westen (Neufundland) nach Osten (Irland) in 76 Tagen über den Nordatlantik:  
[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/070305.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070305.html)

Der Pole **Aleksander Doba** schaffte es 2010/11, in einem „Kajüt-Kajak“ (700x100 cm) den Südatlantik zu queren, und zwar von Dakar (Senegal) bis nach Fortaleza (Brasilien) in 100 Tagen:  
[www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110202.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110202.html)

Und 2013/14 gelang ihm in 157 Tagen in einem „Kajüt-Kajak“ (700x95 cm) die Querung von Lissabon (Portugal) nach Florida (USA) Mit einem Zwischen-Stopp auf den Bermudas:  
<http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/140418.html>

**Seekajak: Übernachtungstauglich?**

Nun, um „echte“ Seekajak-Querungen handelte es sich dabei nicht; denn es ist schon ein Unterschied, ob in einem 87 cm breiten FII oder einem bis zu 100 cm breitem „Kajüt-Kajak“ die Nächte verbracht werden.

Wo aber liegen die Grenzen eines Seekajaks? D.h. wie viele Nächte könnten wir in ihm übernachten?

Der Australier **Andrew McAuley** (39) schafft es 30 Tage lang, und zwar bei seinem Querungsversuch, die ca. 1.600 km breite Tasman-See von Tasmanien nach Neuseeland (Südinsele) in einem serienmäßigen Seekajak (Modell: „Mirage“) zu überwinden. Leider scheiterte er an den letzten ca. 75 km; denn er kenterte und ertrank, weil er wohl zu schwach für den Wiedereinstieg war:

[www.kuestenkanuwandern.de/geschi/070213.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/070213.html)

**Freya Hoffmeister** gelangt es während ihrer Australienumrundung 2009 insgesamt 7 Nächte in ihrem serienmäßigen Seekajak (Modell: „18X Sport“ (549x56 cm) von EPIC) zu verbringen, und zwar bei der Querung des 575 km breiten Golf von Carpentaria im Norden von Australien:

[www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/091215.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/091215.html)

Die Briten **Ollie Hicks & Partrick Winterton** schafften in einem Zweier-Seekajak von KIRTON die ca. 390 km von Shetland nach Bergen (Norwegen) in 62 Stunden und verbrachten somit 2 Nächte auf See.

[www.kuestenkanuwandern.de/geschi/130830.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/geschi/130830.html)

**Arved Fuchs & Rainer Neuber** versuchten 1987 die ca. 480 km von der Humbermündung (England) bis nach Helgoland zu paddeln. Insgesamt wären das ca. 480 km gewesen. Nach 10 Tagen und 9 Nächten brachen sie wegen allzu starkem Gegenwind ihr Vorhaben ab. Gepaddelt wurde jedoch in Einer-Faltbooten (s. Seekajak, Nr. 11/87, S.28-32).

Ach ja, da gab es noch die zwei aufrechten, aber untrainierten Seakayaker aus Deutschland, die 2001 von England aus Non-Stopp im Zweier-Seekajak von VALLEY bis nach Cuxhaven durchpaddeln wollten, aber schon am Morgen nach der ersten Nacht auf der Nordsee erschöpft und von Seekrankheit geplagt aufgaben:

[www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,1079,1079#msg-1079](http://www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,1079,1079#msg-1079)

**Text:** Udo Beier

-----

03.06.2015 **Neufundland** (Ost-Kanada) (Revier/Ausland)

In OUTDOOR, Nr. 6/15, S.80-85, berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

**In einer neuen Welt.**

**Fünf Wochen im Kajak an der wilden Küste von Neufundland entlang – Vater Jörg (52) und Sohn Hannes Knorr (26) wagten den Trip.**

über eine 5-wöchige Tour im Juni/Juli 2014 entlang der ostkanadischen Insel Neufundland:

<https://www.google.com/maps/place/34%C2%B035%2744.2%22S+58%C2%B021%2739.2%22W/@48.6140621,-56.2210973,881296m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0x0!6m1!1e1>

Der Beitrag enthält einige beeindruckende Fotos, aber keine Kartenskizze (=> um sich einen Eindruck von der Lage der Insel am Nordatlantik und dem Verlauf der Tour zu machen!) und keine Kurzinfos (=> um auf die Schnelle etwas über das Revier zu erfahren und Näheres z.B. über die „Seekajak- & Lebensmittelbeschaffungsmöglichkeiten“ vor Ort zu erhalten!).

Gestartet wurde in Lewisport. Mehr konnte ich auf die Kürze nicht erfahren. Sicherlich ist auch dieser Bericht von **Jörg Knorr** „lesbar“ geschrieben. Aber neben Fotos (als Aufhänger) interessiert mich zunächst einmal die Topografie des Paddelreviers. Erst ganz zum Schluss kommt der Tourenbericht .... und das auch nur dann, wenn Fotos & Karte mich überzeugt

haben, dass es sich lohnt, sich näher mit dem Revier zu befassen. Deshalb habe ich mich dazu entschlossen, keine 5 Euro für das Heft auszugeben. Ein Tourenbericht ist halt kein Essay bzw. keine Kurzgeschichte. Er lebt nicht allein vom Wort, sondern Bilder, Tourenskizzen und Kurz-Infos sind eigentlich unabdingbar. Nach dem Schuldigen möchte ich hier nicht suchen. Meist ist es die Redaktion, die Geld & Mühe scheut, eine informative Kartenskizze von einem Profi erstellen zu lassen. Vielleicht findet sich ja jemand, der dieses Magazin trotzdem gekauft hat und bereit ist, die Tour von Vater & Sohn hier kurz zu skizzieren.

Zwei Monate später berichtet nun **Jörg Knorr** im KAJAK-MAGAZIN, Nr. 5/15, S.38-42, in dem Beitrag:

### **“The Rock. Ein Vater-und-Sohn-Abenteuer an Kanadas Ostküste“**

nochmals über seine Tour entlang der Ost-Küste Neufundlands. Dieses Mal fehlen jedoch keine „Kurz-Infos“ und der Kartenskizze können wir sogar den Tourenverlauf entnehmen!

Übrigens, die Seekajaks wurden im September 2013 per Frachter verschickt und die Tour selber im Juni 2014 gestartet, einer Zeit während der noch Eisberge zu sehen sind und die Lufttemperaturen eher zweistellig sind. Navigiert wurde nach vor Ort erhältlichen topografischen Karten (1:50.000) und Google-Earth. Als Literatur wird empfohlen:

**K.Redmond/D.Murphy:** A Guide to Sea Kayaking in Newfoundland & Labrador (2003; 148 S.)

**K.Campbell:** Around the Rock – A Newfoundland Sea Kayak Journey (1.700 Miles Circumnavigation of Newfoundland) (2004; 213 S.)

**Zusammenfassung:** Udo Beier

#### **Weitere Literatur:**

**Cunningham,S.:** The Forgotten Coast. Kayaking Newfoundland's Southwest Shore.  
in: Sea Kayaker, Febr. 03, S.18-28 -- [www.seakayakermag.com](http://www.seakayakermag.com)  
=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/021230\\_b.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/021230_b.html)

**Daly,M.:** Kayaking Heaven. Well, Newfoundland, Actually (CDN)  
=> <http://glska.freehostia.com/Autumn02.html>

**Killoran, W.:** Newfoundland. A Place in my Heart (CDN)  
=> <http://glska.freehostia.com/Autumn06.html>

**Foster,N.:** New Foundland Squid  
in: Ocean Paddler 27/11, S.44-45  
=> [www.paddlepressmedia.com](http://www.paddlepressmedia.com)

**Zollitsch,R.:** Im Seekanu die Westküste Neufundlands hoch  
In: Kanu-Sport 3/12, S.30-33  
=> [www.kuestenkanuwandern.de/revier\\_a/120308.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/120308.html)  
=> [www.zollitschcanoeadventures.com](http://www.zollitschcanoeadventures.com)

-----

31.05.2015 „**Cleopatra's Needle**“ (Ausbildung)

Was machen wir eigentlich, wenn Wasser in den Heck- oder Bugstauraum läuft (z.B. wegen eines Loches im Unterwasserschiff bzw. weil ein Gepäcklukendeckel leck oder nicht richtig auf dem Oberdeck befestigt wurde)?



Nun, mir ist es mal passiert, dass ich beim Packen meines Seekajaks den ovalen Lukendeckel von VALLEY nur provisorisch auf die Luke legte, damit es nicht in den Gepäckraum regnet. Den Lukendeckel fest verschließen wollte ich jedoch noch nicht, da ich i.d.R. vor dem Start immer mal wieder etwas unter Deck verstauen muss und ich keine Lust habe, dann stets von Neuem den Lukendeckel zu öffnen und anschließend zu verschließen. Danach wurde ich von den Mitpaddlern abgelenkt und vergaß es, den Deckel vor dem Start endgültig zu verschließen. Als ich dann unterwegs bei der Tour einem Mitpaddler nach einer Kenterung beim Wiedereinstieg Hilfestellung leistete, passierte es, dass der Deckel unbemerkt etwas zur Seite rutschte, jedoch ohne verloren zu gehen. Die Folge: Wasser drang in den Mit Gepäck voll beladenen Heckstauraum. Als ich das bemerkte, war das Heck schon randvoll mit Wasser gefüllt. Dank des Auftriebs des Gepäcks schwamm das Oberdeck des Hecks gerade noch so an der Wasseroberfläche, aber das Kajak ließ sich noch vorwärts bewegen. Da das Ufer in der Nähe war, paddelte ich an Land und lenzte den gefluteten Heckstauraum.

Aus diesem Vorfall hatte ich Folgendes gelernt:

- Lege beim Packen nie die Lukendeckel so auf die Luken, als ob es aussieht, dass die Lukendeckel geschlossen seien!
- Verpacke möglichst viel Ausrüstung in „wasserdichte“ Packsäcke, denn diese liefern zusätzlichen Auftrieb für den Fall, dass ein Stauraum geflutet wird!
- Vertraue nicht darauf, dass die wasserdichten Packsäcke wirklich dicht sind; denn entweder ist ein Rollverschluss zu knapp zugerollt bzw. einzelne Packsäcke haben irgendwo kleine Löcher!

Für den Fall nun, dass ein Seekajak ohne Gepäck gepaddelt wird, kann jedoch eine Leckage zu größeren Problemen führen, und zwar so weit, dass z.B. der geflutete Bugstauraum im Wasser versinkt und nur noch das Heck aus dem Wasser ragt (=> „**Cleopatra's Needle**“). Mit einem solchen Seekajak können wir nicht bis ans nahe Ufer paddeln. Es muss draußen vor der Küste gelenzt werden. Was dabei zu unternehmen ist, kann dem folgenden Video von **Leo Sommé** entnommen werden:

[https://www.youtube.com/watch?v=pj2\\_C1WNFAk](https://www.youtube.com/watch?v=pj2_C1WNFAk)

### „Hitzschlag“

Übrigens, es gibt immer mal wieder „Gerüchte“, dass diese elastischen Lukendeckel von VALLEY bzw. KAJAK-SPORT durch Luftdruckunterschiede (hier: Erhitzung des Stauraums bei starkem Sonnenschein) aus ihrer Halterung gedrückt werden und dann – sofern nicht mit einer Schnur gesichert – verloren gehen können. Ähnliche Probleme gab es bei jenen Seekajaks von PIETSCH & HANSEN, deren Lukendeckel früher mit einem aufgeblasenen Fahrradschlauch gesichert wurden; denn bei allzu großer Hitze dehnte sich der Schlauch so weit aus, dass er platzte (z.B. erlebt Ende Mai am Kai in Venedig (mind. +40° C Lufttemperatur) bzw. bei Rettungsübungen im März im Hallenbad (mind. -5° C draußen und +28° C drinnen)!)

Dass sich ein elastischer Lukendeckel vom Deck allein durch Luftdruckunterschiede gelöst hat, habe ich bislang noch nicht erlebt. Wohl aber habe ich schon gesehen, wie sich solche Lukendeckel bei Hitze aufwölben, was als Zeichen dafür gedeutet werden kann, dass diese aufgeblähten Deckel den Stauraum luftdicht verschließen und der Stauraum selbst keine undichten Stellen aufweist. Ob nun tatsächlich ein solcher Deckel bei hohen Außentemperaturen wegploppen kann, vermag ich nicht zu beurteilen. Wer mit dieser Gefahr nicht „paddeln“ will, der braucht in seine Schottwände nur ein kleines Loch zu bohren, das dann für den nötigen Druckausgleich sorgt. Ist das Loch zu groß geraten, klebt man nur etwas Gewebband über das Loch und sticht anschließend mit einer Stecknadel ein Loch in das Gewebband.

### „Rettungsanker“ bzw. „Paddelparkplatz“

Schließlich kann es passieren, dass nach einer Kenterung bei Anwendung der Lenz- bzw. Wiedereinstiegsmethoden der „Kenterbruder“ sich versehentlich am Buglukendeckel festhält und ihn aus der Halterung zieht. Zumindest habe ich erlebt, dass ein „Kenterbruder“ sich unbeabsichtigt am vorderen elastischen ovalen Lukendeckel klammerte und ihn so aus der Luke löste. Ich kann daher nur empfehlen, eine Elastikleine (ca. 4-6 cm Durchmesser) über einen solchen ovalen Lukendeckel zu spannen und ihn beidseitig mit den Rettungshalteleinen so zu verknoten, dass diese Leine verschoben werden kann. Wenn dann noch ein Kugel mittig auf dieser Leine platziert wird, kann sie nicht nur zur Sicherung des Lukendeckels dienen, sondern auch noch bei Pausen auf dem Wasser als Paddel-„Parkplatz“ benutzt werden. Dazu brauchen wir nur das Paddelblatt unter diese Leine schieben!

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

### 30.05.2015 **Fragenkatalog: Einweisungsfahrt nach Langeness & Co.** (Ausbildung)

Nun ist auch der Fragenkatalog für die „Einweisungsfahrt Nordsee (Langeness & Co.)“ fertiggestellt:

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

Er enthält insgesamt 65 Fragen, die der Vorbereitung auf die Tour hinaus aufs „Halligmeer“ zwischen Hallig Oland und Insel Föhr dienen sollen.

**Hinweis:** Udo Beier  
-----

### 29.05.2015 **Freya live beim RBB-TV** (Geschichte)

Wer die Südamerikaumrunderin Freya Hoffmeister noch nicht erlebt hat, kann ihr bei einem ZIBB-Interview des RBB vom 20.5.15 zusehen & -hören:

<http://mediathek.rbb-online.de/tv/zibb/Freya-Hoffmeister/rbb-Fernsehen/Video?documentId=28423314&topRessort=tv&bcastId=3822084>

**Hinweis:** U.B.  
-----

### 13.05.2015 **The 2014 World Paddle Awards** (Geschichte)

Das gab es bislang noch nicht: die weltweite Auszeichnung von Kanutinnen und Kanuten, die im letzten Jahr Außerordentliches geleistet haben:

[www.worldpaddleawards.com](http://www.worldpaddleawards.com)

Insgesamt wurden am 9. Mai 2015 in Augsburg für 2014 erstmalig Auszeichnungen in sieben Kategorien vergeben, z.B.:

- Sportsman of the Year
- Sportswoman of the Year
- Sports Team of the Year
- Sports Junior of the Year

"Sportswoman of the Year" ist dieses Mal **FREYA HOFFMEISTER** geworden. Sie bekommt diese Auszeichnung für die Vielzahl von Expeditionen, die jeweils die Umrundung von Island,



Neuseeland (Südinsel), Australien und nun schließlich Südamerika zum Ziel hatten. Freya hat Mit diesen Küstentouren zum einen Maßstäbe gesetzt und zum anderen weltweit in Erinnerung gebracht, dass auch in Deutschland Mit Seekajaks auf dem Meer gepaddelt wird, und zwar nicht nur an einem verlängerten Wochenende.

Glückwunsch Freya ... und lass es jetzt mal etwas ruhiger angehen; denn dein "Schutzengel" braucht auch mal eine Auszeit.

**Text:** U.Beier

-----

11.05.2015 **Seenotfall unterwegs nach Spiekeroog** (Ausbildung)

Der **DGzRS** berichtet in der folgenden aktuellen Meldung vom 10.05.15:

**„Freiwillige Seenotretter befreien vor Spiekeroog Kajakfahrer aus Lebensgefahr“**  
<https://www.seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle/ansicht/news/freiwillige-seenotretter-befreien-vor-spiekeroog-kajakfahrer-aus-lebensgefahr/>

über den Seenotfall eines Kanuten, der sich am Samstag, 9.05.15, um die Mittagszeit ereignete.

## Die Meldung

Aus der Nachricht geht Folgendes hervor:

- Das Fahrgastschiff „Spiekeroog I“ benachrichtigte um 13.50 Uhr die Seenotleitstelle Bremen darüber, dass Passagiere bei der Fahrwasser-Tonne „OB 18“ („Otzumer-Balje-Fahrwasser“ in Richtung Harlesiel) ein gekentertes Kajak treibend gesichtet hat.
- Um 14.00 Uhr legte das Seenotrettungsschiff „Neuharlingersiel“ im Hafen von Neuharlingersiel ab und eilte zur „OB 18“.
- 2,5 km weiter östlich von „OB 18“ entdeckten die Seenotretter schließlich den Kanuten (70), der sich im Wasser treibend an seinem Kajak festhielt. Er wurde an Bord geholt und wegen starker Unterkühlung ins Krankenhaus gebracht.
- Zum Zeitpunkt des Notfalls soll es Mit 6 Bft. aus NW geblasen haben.
- Übrigens, der Kanute wurde von einem zweiten Kanuten begleitet, der jedoch die Insel Spiekeroog erreicht hat.

## Ende gut, alles gut?

Folgendes kann aus dieser Meldung abgeleitet werden:

(1) Der Kanute hat wohl versucht, statt Mit der Tide, gegen die Tide, also gegen das auflaufende Wasser (Flut) von Neuharlingersiel nach Spiekeroog zu paddeln; denn lt. **Gezeitenkalender** lief am Samstag, 09.05.15 vorm Neuharlingersieler Hafen das Wasser von 10.17 Uhr bis 16.17 Uhr auf.

(2) Wann genau der Kanute gekentert war, darüber gibt es keine Infos. Das einzige, was bekannt ist, ist die Länge der Strecke zwischen Hafen Neuharlingersiel und Hafeneinfahrt hinüber nach Spiekeroog (= 6 km) und die Schätzung der Strömungsgeschwindigkeit lt. **Stromatlas** (zwischen 12.08 Uhr und 14.08 Uhr = ca. 1,2 – 1,8 km/h) (Mitt-Tide). Da davon ausgegangen werden kann, dass er wohl die ersten 3 km bis zur Tonne „OB13/A44“ ohne Kenterung zurückgelegt haben muss - anderenfalls wäre er nicht in Richtung „OB 18“ getrieben, sondern Richtung Tonne „A40“ ins „Neuharlingersieler Wattfahrwasser“ -, kann gefolgert werden, dass er auf den letzten 3 km hinüber zur Hafeneinfahrt von Spiekeroog gekentert sein muss,.

(3) Lt. **Windfinder.com** hatte es auf Spiekeroog um:

- => 12.00 Uhr Mit 6 Bft. aus SW (in Böen 7 Bft.),
- => 13.00 Uhr Mit 5 Bft. aus WSW (in Böen 6 Bft.),
- => 14.00 Uhr Mit 6 Bft. aus WSW (in Böen 7 Bft.)

geweht. D.h. kurz nach 12.00 Uhr begann der Wind von 6 Bft. auf 5 Bft. abzunehmen:

<http://www.windfinder.com/report/wind/spiekeroog/2015-05-09>

(4) **Späte Startvariante:** Sollte der Kanute diese Chance genutzt haben, um schon kurz nach 12 Uhr hinüber nach Spiekeroog zu starten, so wäre er 2 km später nach Verlassen der Hafeneinfahrt von Neuharlingersiel voll in den Gegenstrom des „Neuharlingersielers Wattfahrwassers“ geraten, dessen Seegang sich in diesem Zeitraum besonders stark aufstellte, da ein 5-6er Wind (in Böen 6-7 Bft) genau gegen den einlaufenden Strom wehte!? Die dabei anzutreffenden Gewässerbedingungen entsprechen einem Salzwasserschwierigkeitsgrad von ca. IV-V und sind von erfahrenen und leistungsfähigen Küstenkanuwanderern beherrschbar, was der andere Kanute ja auch bewies; denn er hat bei diesen Bedingungen immerhin die Insel erreicht. Aber solch Gewässerbedingungen senken das sonst übliche Fahrttempo von 5-7 km/h auf 2-3 km/h, sodass man plötzlich nicht schon spätestens nach einer Stunde drüben an der Insel anlanden kann, sondern erst nach 2-3 Stunden.

(5) **Frühe Startvariante:** Vermutlich sind die beiden Kanuten jedoch nicht erst um 12 Uhr aufgebrochen, also zu einer Zeit als zum einen die Wattflächen voll überspült waren und der Seegang sich voll entwickeln konnte, und zum anderen der Gegenstrom am stärksten war (hier: in der 3. + 4 Std. nach Niedrigwasser), sondern viel früher!? Wahrscheinlich sind sie am Samstag zwischen 8 und 9 Uhr im Hafen von Neuharlingersiel eingetroffen. Sie packten dann ihre Kajaks, ohne auf den richtigen Trimm zu achten. Auch machten sie sich über Wind & Welle keine großen Gedanken; denn es wehte um diese Zeit ein ablandiger 4er Wind aus S (in Böen 5 Bft.), der bei dem niedrigen Wasserstand vor der Hafeneinfahrt keinen kritischen Seegang erzeugen konnte. Als sie dann schließlich bei Niedrigwasser (10.17 Uhr) in ihre Kajaks steigen wollten, hatte wohl der Wind schon wieder zugenommen (5 Bft. aus SW Mit 6er Böen), aber das beunruhigte sie wenig; denn der Wind kam immer noch etwas ablandig und wehte daher im Schutz des Hafenbeckens nicht ganz so stark. Außerdem waren weit und breit keine brechenden Wellen zu entdecken; denn überall schauten noch die trockengefallenen Wattflächen heraus. Da auch im Hafenbecken die Wattflächen trockengefallen waren, benötigten die beiden jedoch etwas Zeit, bis sie schließlich durch den Schlick den Weg ins Fahrwasser überwunden hatten.

Nichts Böses ahnend sind sie vermutlich 0:30 h nach Niedrigwasser, also um ca. 10.45 Uhr Richtung Spiekeroog losgepaddelt. Das Wasser strömte zunächst nur wenig gegen an, dafür trieb sie der halb von hinten kommende Wind voran. Als sie das Ende der 2 km langen Hafeneinfahrt von Neuharlingersiel erreicht hatten, nahm der Wind jedoch zu. Ab 11.00 wehte es nämlich Mit 6 Bft. aus WSW (in Böen 7 Bft.). D.h. der Wind kam mit voller Kraft von der Seite und erschwerte den beiden auf den nächsten 3 km bis zur Tonne OB9 die Weiterfahrt. Vermutlich erreichten sie die Tonne „OB 9“ erst 1:30 h nach dem Start. Bis zum Eingang zur Hafeneinfahrt von Spiekeroog war es bloß noch 1 km. Aber genau auf diesem Abschnitt bilden sich in der 3. und 4. Stunde nach Niedrig- bzw. vor Hochwasser bei dieser Wetterlage die höchsten und kabbligsten Wellen. Und genau solche Wellen bereiteten sicherlich den beiden Kanuten solche Schwierigkeit, dass sie sich aus den Augen verloren, da dann dort jeder „ums eigene Überleben“ kämpfte. Die Folge: Der eine kam durch und der andere kenterte kurz nach 12 Uhr und trieb Mit der Strömung zurück bis „OB18“, also bis dahin, wo er um 13.50 Uhr von Passagieren des Fahrgastschiffes „Spiekeroog I“ entdeckt wurde.

(6) Lt. **BSH.de** lagen die Wassertemperaturen so zwischen 11-12° C:

[www.bsh.de/aktdat/bm/Spiekeroog.htm](http://www.bsh.de/aktdat/bm/Spiekeroog.htm)

Bei 10° C würde ein Kanute im Trockenanzug plus dicker Unterbekleidung mindestens 6 Std. aushalten, bevor er völlig erschöpft ist und bewusstlos wird, und im Neo zwischen 3:30 und 4:20 Std. bzw. in normaler Bekleidung zwischen 1:50 – 2:45 Std.:

[www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf)

Da der gekenterte Kanute anschließend wegen Unterkühlung ins Krankenhaus eingeliefert wurde, ist zu vermuten, dass die beiden schon kurz nach Niedrigwasser gestartet waren und der „Kenterbruder“ eher leichter bekleidet war!?

(7) In der **DGzRS-Meldung** ist nichts darüber zu lesen, dass der Kanute seinen Seenotfall signalisiert hat (z.B. über, Handy, UKW-Sprechfunk). Es ist daher zu vermuten, dass der Kanuten höchstens Seenotraketen Mit dem Paddel winkend auf sich aufmerksam machen konnte, aber nicht z.B. per Handy, da es wohl nicht griffbereit unter Deck verstaut war!?

### **Fazit: „Seeanfänger“ oder langjährige „Spiekeroog-Fahrer“**

Soweit diese „Seenotfallanalyse“, die auf ein paar Fakten und einigen Vermutungen basiert. Sicherlich sind all diese Vermutungen nicht ganz zutreffend, trotzdem werden sie hier zur Diskussion gestellt, nicht um den „Kenterbruder“ bloßzustellen, sondern um den an diesem Fall interessierten Küstenkanuwanderern die Möglichkeit zu bieten, daraus etwas zu „lernen“. Natürlich könnte hier gewartet werden, bis der „Kenterbruder“ über seinen Situation berichtet, aber i.d.R. ziehen solch Kanuten es vor, „unterzutauchen“ und zu schweigen.

Normalerweise wird bei solch Windverhältnissen – wenn überhaupt – in den letzten zwei Stunden vor Niedrigwasser Mit dem letzten ablaufenden Wasser im Schutz der trockengefallenen Wattflächen von Neuharlingersiel nach Spiekeroog gepaddelt. Warum die beiden Kanuten sich für einen anderen Startzeitpunkt entschieden, wissen wir nicht.

Ob es sich bei den beiden Kanuten um „Seeanfänger“ handelte, die nicht wussten, was sie da taten, kann ebenfalls nicht aus der DGzRS-Meldung abgeleitet werden.

Deshalb kann es auch durchaus sein, dass es sich bei den beiden um langjährige „Spiekeroog-Fahrer“ handelte, die meinten, sich nicht groß ausrüsten zu müssen, da sie das Revier kennen. Was soll auch schon auf den vier Kilometern zwischen Hafenausfahrt Neuharlingersiel und Hafeneinfahrt Spiekeroog passieren?

Ja, und dann passierte es doch: Beim Robben-Start durch den Hafenschlick verstopfte das Skeg, so dass das beim wenig sorgfältigen Packen nicht richtig getrimmte Seekajak nicht mehr auf Kurs gehalten werden konnte? Als das bemerkt wurde, war der Seegang schon so hoch, dass eine Reparatur unterwegs auf dem Wasser nicht mehr möglich war. Die Folgen: Der davon betroffene Kanute wurde immer langsamer, schwächer und unsicherer, und die Strömung und der Wind immer stärker. Schließlich hatte der zweite Kanute selber genug Mit dem Seegang zu tun, dass er seinen immer wieder zurückfallenden Mitpaddler aus den Augen verlor. Als er aber ihn vermisste, da fühlte er sich nicht mehr leistungsfähig genug, um zurück zu paddeln und ihn zu suchen? Ob er an Land dann in der Lage war, sofort nach dem Anlanden eine Seenotmeldung (Handy-Nr. 124 124) abzugeben, kann dem DGzRS-Bericht nicht entnommen werden.

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

### 08.05.2015 **Spanngurte und Ladungssicherheit** (Ausrüstung)

Ich möchte auf den folgenden Beitrag zum Thema „Ladungssicherheit“ hinweisen, der im DKV-NEWSLETTER, Nr. 6 v. 8.5.15, veröffentlicht wurde:



„Jeder PKW-Fahrer ist nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) verpflichtet, seine (Dach-) Ladung ausreichend zu sichern. Es gibt zwar keine wortwörtliche Vorschrift, die die Nutzung von Gurten, die der EU-Norm entsprechen, durch Privatpersonen zwingend vorschreibt. Es ist aber anzunehmen, dass bei einem Schaden, der mit einem nicht EU-genormten Spanngurt in Verbindung steht, Gerichte einen Haftungsanspruch gegenüber dem PKW-Fahrer bejahen werden.“

Der DKV empfiehlt deshalb, nur noch solche Gurte zur Sicherung von Booten auf Autodächern oder Bootsanhängern zu verwenden, die den Vorgaben der EU-Norm DIN EN 12195-2 entsprechen. Diese müssen über ein fest angebrachtes Label (Etikett) verfügen. Wichtig ist auch, dass diese Spanngurte nicht beschädigt sein dürfen oder verschlissen sind. Unzulässig sind ebenfalls geknotete Spanngurte.

Ausführliche Informationen zur Ladungssicherheit sind bei Wikipedia unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Ladungssicherung> zu finden.“

**Hinweis:** U.Beier

-----

## 07.05.2015 Hinein in die Brandung (Ausbildung)

Die Lufttemperaturen werden immer „komfortabler“ ... und die Wassertemperaturen beinahe auch. Zumindest haben die Temperaturwerte den „einstelligen“ Bereich verlassen. Es besteht also kein Grund mehr, nicht auf's Meer hinaus zu paddeln.

Die folgenden 5 Videos sollen uns daran erinnern, wie spannend & sportlich es auf dem Meer zugehen kann. Gut wenn wir bei solchen Gewässerbedingungen wissen, wie wir zu paddeln haben. Vielleicht liefert das eine oder andere Video hier ein paar Hinweise. Getreu der alten Seakayaker-Weisheit: „Einmal selber in der Brandung zu paddeln bringt mehr, als sich 100 Videos übers Brandungspaddeln anzuschauen!“, sollten wir dieses Jahr nicht wieder versäumen, in der Brandung zu paddeln. Wir brauchen uns ja nicht gleich dafür 1-Meter-Brecher zum Üben auszusuchen:

Sea Kayak Surf Session (7/14):

<https://www.youtube.com/watch?v=d0U0F3PRioI>

Radikal Surfing in Costa Brava (4/2014):

<https://www.youtube.com/watch?v=hnIsCK0BjeQ>

Sick Kayak Surf (2/14):

<https://www.youtube.com/watch?v=s4KQ0RGh0GE>

Sea Kayak Surf (3/11):

<https://www.youtube.com/watch?v=xQiD3JlvBP8>

Sea Kayak Surf Launch (10/08):

<https://www.youtube.com/watch?v=4bqFjEK3mnE&list=PLXtRcb-bsXeReFPWBB-KiyQwoxK30Rdm8A>

**Hinweis:** Udo Beier

-----

## 01.05.2015 **Endlich, Freya kann nun auch Südamerika abhaken!** (Geschichte)

Geschafft! **Freya Hoffmeister** hat ihr Ziel, nach Australien (2009) in einem serienmäßigen Seekajak auch noch einen zweiten Kontinent zu umrunden, in die Tat umgesetzt. Vom 30. August 2011 bis 24. April 2015 legte sie dafür 26.908 km zurück. Lediglich in den Sommermonaten erholte sie sich für mehrere Monate in der Heimat.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6141823630230854353/6143189484678686370?banner=pwa&pid=6143189484678686370&oid=112133179186774955122> („Siegerpose“ / Buenos Aires / Argentinien) (01.05.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6141823630230854353/6144060811989592466?banner=pwa&pid=6144060811989592466&oid=112133179186774955122> (Ehrentafel der argentinischen Marine)

Insgesamt 850 Fahrtentage benötigte sie, um Südamerika zu umrunden. Gepaddelt davon ist sie 606 Tage (71 %); denn nicht an allen Tagen konnte sie ins Kajak steigen, sei es wegen schwieriger Gewässerbedingungen, Beschaffung von Verpflegung und Trinkwasser, Reparatur der Ausrüstung, Regeneration bzw. Erledigung von Grenzformalitäten.

### „Länderabhaken“

Was Freya Mit dieser zweiten Kontinentalumrundung geleistet hat, ist auch für Paddler unvorstellbar. So „hakete“ sie ein südamerikanisches Land nach dem anderen ab, nämlich:

1. Argentinien (3.708 km in 118 Fahrtentagen)
2. Chile (5.774 km in 185 Fahrtentagen)
3. Peru (2.430 km in 59 Fahrtentagen)
4. Ecuador (866 km in 24 Fahrtentagen)
5. Kolumbien (1.846 km in 63 Fahrtentagen)
6. Panama (676 km in 26 Fahrtentagen)
7. Venezuela (1.904 km in 64 Fahrtentagen)
8. Trinidad (226 km in 9 Fahrtentagen)
9. Guyana (573 km in 16 Fahrtentagen)
10. Suriname (412 km in 17 Fahrtentagen)
11. Französisch Guyana (373 km in 16 Fahrtentagen)
12. Brasilien (7.547 km in 243 Fahrtentagen)
13. Uruguay (557 km in 18 Fahrtentagen)
14. Argentinien (52 km in 1 Fahrtentag)

*Kartenskizze: Tagesetappen rund Südamerika*

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

Gepaddelt wurde Mit einem serienmäßigen schwedischen Seekajak, das mit wenigen Ausnahmen Mit Ausrüstung beladen war, die zwischen 70 und 100 kg wog. Durchschnittlich saß sie pro Paddeltag 9:13 Std. in ihrem Kajak (inkl. Pausen) und legte dabei durchschnittlich an die 44 km pro Paddeltag zurück, woraus wir eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,8 km/h ableiten können. Mit diesem Tempo gewinnen wir keine Rallye ... außer sie geht über 26.000 Kilometer; denn wenn wir Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat, Jahr für Jahr paddeln müssten ... und das auch noch mit vollem Gepäck und bei den unterschiedlichsten Gewässer- & Strömungsbedingungen, dann würden wir uns alle in einem wesentlich niedrigeren Geschwindigkeitsbereich vorwärts bewegen als bei jenen Rallyes, die üblicherweise schon nach 40, 80 oder 120 km vorbei sind.



## Glück gehabt!?

Freya hat uns Mit ihrer Südamerikaumrundung die Grenzen paddlerischer Möglichkeiten des Küstenkanuwanderns aufgezeigt. Wer bis zu diesen Grenzen vorstoßen möchte, der muss nicht bloß zäh, ehrgeizig & solvent sein und über genügend Zeit verfügen, sondern der braucht auch Erfahrungen, die einem ermöglichen, aus Wind, Strömung & Küstenstrukturen die Gewässerschwierigkeiten abschätzen zu können. Außerdem muss er natürlich seegangstüchtig (bis 7-8 Bft.) & navigationstüchtig sein (selbst wenn die Gewässerbedingungen die Benutzung von Karte und GPS nicht erlauben), aber auch nach einer Kenterung rollen können (egal aus welcher Lage). Schließlich sollte er die Grenzen seines eigenen Leistungsvermögens kennen, ein Gespür für Gefahren haben... und einen Schutzengel.

Natürlich hat Freya bei ihren Touren immer viel Glück gehabt ... aber letztlich wohl auch deshalb, weil sie ihr Glück nur ganz, ganz selten herausforderte. Und wenn sie doch mal Pech hatte, dann nahm das letztlich stets noch einen glücklichen Verlauf. So z.B.:

- beim Ansteuern auf **Kap Horn**, als nur knapp 2 km vor dem Ziel ein für den Abend prognostizierter 8-9er Gegenwind schon am Nachmittag anfang zu blasen und Freya zwang, umzukehren und auf der nächst besten Insel zwischen den Felsen notzulanden (s. KS 2/12, S.26ff.);

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5689552893962273905/5696458636589755794?banner=pwa&pid=5696458636589755794&oid=112133179186774955122> (Vor Kap Horn auf „Warteposition“) (29.12.11)

- bei einer **Portage durchs chilenische Fjordland**, wo sie vom Meer aus über den Rio Negro zur Lagune San Rafael ihre Tour abkürzen und sich so den Umweg über die längere Küstenpassage ersparen wollte; 2 Tage hatte sie gebraucht, um sich mit ihrem Kajak im Schlepp durch die versumpfte, zugewucherte und spurenlose Wildnis zu kämpfen, ohne dabei sicher zu sein, dass sie die Lagune wirklich erreichen wird (s. KS 6/12, S.16ff.);

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5714956137865370961/5722792326834553458?banner=pwa&pid=5722792326834553458&oid=112133179186774955122> („Abkürzung durchs argentinische Fjordland“) (11.03.12)

- entlang **Chiles Pazifikküste**, wo mehrere Meter hohe Brecher ohne Unterlass so an den Strand rollten, dass ein Anlanden mit einem Seekajak nicht möglich war; doch dann tauchten einheimische Fischersleute mit einem Motorboot auf, nahmen Freya & Kajak an Bord und mogelten sich mit viel Bootsgefühl & Erfahrung durch die Brandung an Land (s. KS 5/12, S.24ff.);

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5731643465308637665/5738662674634346818?banner=pwa&pid=5738662674634346818&oid=112133179186774955122> („Helfer in der Not“ / Argentinien) (28.04.12)

- vor **Venezuelas Karibikküste**, als ein Motorbootflitzer ihr übers Heck fuhr (s. KS 10/13, S.19);
- bei der Querung des **Hafenbeckens von Georgetown** (Guyana), als die unerwartet starke Strömung des Mahaica-Rivers ihre Kajak auf ein am Anleger vertautes Schiff drückte (s. KS 12/13, S.44-45);

- in der nicht enden wollenden **Watt-Sumpf-Mangroven-Landschaft Guyanas**, wo sie manche Nacht in der zwischen den Mangroven aufgespannten Hängematte liegend nie ganz sicher war, ob das auflaufende Wasser sich damit begnügen wird, sie bloß nass zu spritzen (s. KS 3/14, S.22ff.);

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992867421197792786?banner=pwa&pid=5992867421197792786&oid=112133179186774955122> (Biwakerstillleben)  
(24.02.14)

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

- in der **Amazonasmündung**, als die Gezeitenwelle Pororoca sie ganz unerwartet erfasste und auf einer Strecke von ca. 8 km im Seitwärtssurf über die nassen Wattflächen Mit sich spülte ... lt. GPS Mit max. 30 km/h (s. KS 7/14, S.20ff.);

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992984049355336002?banner=pwa&pid=5992984049355336002&oid=112133179186774955122> (Amazonas-Kanal)  
(06.03.14)

- am **Ostende Brasiliens**, wo die Brandung sie kenterte, anschließend aus ihrer Sitzluke schleuderte und dann an einen Sandstrand spülte (s. KS 12/14, S.32ff.);
- an der **südöstlichen Atlantikküste von Brasilien**, als beim Anlanden ein Kaventsmann sie erfasste und über ein Riff surfen & kerzen ließ (s. KS 2/15, S.7).

## Tägliche Unannehmlichkeiten

Aber es waren nicht diese Pechsträhnen, die Freya unterwegs Probleme bereiteten! Vielmehr waren es die alltäglichen Sorgen, die insbesondere durch Folgendes verursacht wurden:

- Da war der beständig wehende **Gegenwind**, der von der Ostküste Panamas bis zum Ostkap Brasiliens das Vorankommen Freyas so wesentlich erschwerte, dass sie fast daran verzweifelte. Sie war drauf und daran, die letzten 1.000 km bis zum Ostkap einfach auszulassen, wenn ihr nicht die rettende Idee gekommen wäre, diese Passage stattdessen entgegen dem Uhrzeigersinn zu paddeln (s. KS 12/14, S.32-33).

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5703937336184178753/5722720766533926738?banner=pwa&pid=5722720766533926738&oid=112133179186774955122> (Sturmbiwak / Argentinien) (5.02.12)

- Dann gab es die **tropischen Temperaturen** dies- und jenseits des Äquators, die es ihr unmöglich machten, sich von den Strapazen stundenlangen Paddelns zu erholen. Freya gelingt es jedoch, alle sechs, sieben Tage für ein, zwei Tage von Einheimischen eine klimatisierte Unterkunft angeboten zu bekommen. Ohne eines solchen, meist privaten Angebots hätte sie sicherlich auf Dauer nicht die Kraft & Motivation zum Weiterpaddeln gehabt.
- Als Zugabe konnten die **Moskitos** angesehen werden, die an Land sich regelrecht auf Freya stürzten, sodass ihr meist nichts anderes übrig blieb, als nach dem Anlanden

sofort ihr Zelt aufzubauen, um sich dann dort bis zum nächsten Morgen, so schwül es dort drinnen auch war, aufzuhalten.

- Nicht unerwähnt bleiben sollte dabei die **fehlende Synchronisation von Sonnenaufgang und Hochwasser**, die es während 5 Monaten, die Freya entlang der Wattenmeerküsten von Guyana bis Brasilien paddelte, immer wieder erforderlich machten, Mitten in der Nacht zu starten, d.h. kurz nach Mitternacht schon wieder aufzustehen (s. KS 3/14, S.22-23).

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5663776489529805890?banner=pwa&pid=5663776489529805890&oid=112133179186774955122> (Wattlandschaft / Argentinien) (29.09.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5651846802310863586?banner=pwa&pid=5651846802310863586&oid=112133179186774955122> (Spülsaum-Landschaft / Samborombo Bay / Argentinien) (06.09.11)

## Im Wechsel liegt die Kraft

Freya liebte die Abwechslung.

Sie liebte die **Steilküsten** und freute sich über eine jede der Küste vorgelagerte **Insel**. Felsenkaps & Inseln boten ihr nicht nur häufig Wind- & Wellenschutz, sondern lockerten das Landschaftsbild der Küste auf; denn nichts war für sie langweiliger als ein mehrere hundert Kilometer langer Sandstrand (s. KS 4/15, S.4).

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5663779913318224018?banner=pwa&pid=5663779913318224018&oid=112133179186774955122> (Strandlandschaft / Argentinien) (02.10.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5655246065973370450?banner=pwa&pid=5655246065973370450&oid=112133179186774955122> (Strandlandschaft / Argentinien) (21.09.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5664092015810542065/5669021268648211826?banner=pwa&pid=5669021268648211826&oid=112133179186774955122> (Caletta Hornos / Argentinien) (25.10.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5680896294946771809/5696503989986541714?banner=pwa&pid=5696503989986541714&oid=112133179186774955122> (Faro San Pio / Argentinien) (19.12.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5703937336184178753/5703927908917236818?banner=pwa&pid=5703927908917236818&oid=112133179186774955122> (Gletscherlandschaft / Argentinien) (17.01.12)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5714956137865370961/5722793119466955778?banner=pwa&pid=5722793119466955778&oid=112133179186774955122> (Urwaldlandschaft / Argentinien) (11.03.12)



<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5714956137865370961/5722773452365951298?banner=pwa&pid=5722773452365951298&oid=112133179186774955122> (Eislandschaft / Argentinien) (12.03.12)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5731643465308637665/5731644543568360258?banner=pwa&pid=5731644543568360258&oid=112133179186774955122> (Insellandschaft / Argentinien) (02.04.12)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5703937336184178753/5722722870137510354?banner=pwa&pid=5722722870137510354&oid=112133179186774955122> (Felslandschaft / Argentinien) (15.02.12)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5714956137865370961/5722745883164203650?banner=pwa&pid=5722745883164203650&oid=112133179186774955122> (Wasserfalllandschaft / Argentinien) ((08.03.12)

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

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002907600759898802?banner=pwa&pid=6002907600759898802&oid=112133179186774955122> („Dorfleben“ / Carutapera/Brasilien) (05.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6002903376594203601/6002909934605973714?banner=pwa&pid=6002909934605973714&oid=112133179186774955122> (Strandleben / Brasilien) (12.04.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094238805433427954?banner=pwa&pid=6094238805433427954&oid=112133179186774955122> (Stadtlandschaft / Recife/Brasilien) (03.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6094238153335481969/6094242548557333554?banner=pwa&pid=6094242548557333554&oid=112133179186774955122> (Steilküste / Brasilien) (10.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6103915198293614322?banner=pwa&pid=6103915198293614322&oid=112133179186774955122> (unter Palmen / Brasilien) (30.12.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6112444251348385010?banner=pwa&pid=6112444251348385010&oid=112133179186774955122> (Stadtlandschaft / Rio de Janeiro / Brasilien) (04.02.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6115316315554698945/6115313265290082562?banner=pwa&pid=6115313265290082562&oid=112133179186774955122> (Felslandschaft / Brasilien) (10.02.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6139022561168236498?banner=pwa&pid=6139022561168236498&oid=112133179186774955122> (Hotellandschaft / Punta Ballena / Uruguay) (13.04.15)

Sie nutzte jede Möglichkeit, über **Fjorde, Strandsee, Lagunen, Kanälen** der Küste auszuweichen, auch wenn die Gelegenheiten dafür recht selten waren und dabei ein Umweg zu paddeln war, u.U. auf Gewässern, die nicht immer über genügend Wasserstand verfügten, aber irgendwann hatte auch die leidenschaftlichste Küstenkanuwanderin, die es z.Zt. gibt, keine Lust, tagsüber immer nur Brandung zu sehen und nachts immer nur die Brandung zu hören (s. KS 5/15, S.4).

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5714956137865370961/5722760698012263890?banner=pwa&pid=5722760698012263890&oid=112133179186774955122> („Augen zu und durch“ / argentinisches Fjordland) (10.03.12)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6132090770133069602?banner=pwa&pid=6132090770133069602&oid=112133179186774955122> (Lago Mirin / Brasilien/Uruguay) (30.03.15)

Sie genoss die Begegnungen mit der **Fauna** Südamerikas. Unvergesslich werden ihr die Delphinschwärme bleiben, die bei einer Nachtfahrt hinüber nach Trinidad das Meer „kochen“ ließen; ebenso die Schildkröte in Venezuela, die nachts ihre Eier unter Freyas Zelt ablegen wollte (s. KS 11/13, S.45); aber auch die Moskitos, deren Summen manchmal lauter als das Rauschen der Brandung war.

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5651837552585768417/5655245111372196034?banner=pwa&pid=5655245111372196034&oid=112133179186774955122> (Wal-Ansichten / Argentinien)(19.09.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6139023045179584418?banner=pwa&pid=6139023045179584418&oid=112133179186774955122> (Schildkröte per Anhalter unterwegs / Uruguay) (14.04.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5664092015810542065/5675967537771708658?banner=pwa&pid=5675967537771708658&oid=112133179186774955122> (See-Elefantenkolonie / Argentinien) (13.11.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5664092015810542065/5663790558995514818?banner=pwa&pid=5663790558995514818&oid=112133179186774955122> („Pascha“ / Argentinien) (10.10.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5664092015810542065/5669031634676621602?banner=pwa&pid=5669031634676621602&oid=112133179186774955122> (Seelöwen-Begrüßung /Argentinien) (20.10.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5703937336184178753/5722719977157166834?banner=pwa&pid=5722719977157166834&oid=112133179186774955122> (Fuchs / Argentinien) (05.02.12)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5664092015810542065/5675968838041561842?banner=pwa&pid=5675968838041561842&oid=112133179186774955122> (Delphin-Eskorte / Argentinien) (16.11.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5664092015810542065/5675967539566135730?banner=pwa&pid=5675967539566135730&oid=112133179186774955122> (Lummenfelsen / Argentinien)) (13.11.11)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5766892115017335409/5871892202759403250?banner=pwa&pid=5871892202759403250&oid=112133179186774955122> (Qualle / Kolumbien) (23.04.13)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6103907712383027009/6110829344021523330?banner=pwa&pid=6110829344021523330&oid=112133179186774955122> (Unter Geiern / Brasilien) (27.01.15)

Sie war voller Dankbarkeit ihren **einheimischen Gastgebern** gegenüber. Nur in der Nacht, wenn Einheimische vor Freyas Zelt standen und nach ihr riefen, das konnte sie furchtbar aufregen. Warum begriffen die denn nicht, dass sie am nächsten Morgen wieder sehr früh starten musste. *„Nein, Freya, das was Du da tust, ist nicht nur für den Südamerikaner, der dicht an der Küste „von der Hand in den Mund“ lebt, unbegreiflich, sondern sicherlich auch für die meisten deutschen Kanuten!“*

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5714956137865370961/5722777011720385426?banner=pwa&pid=5722777011720385426&oid=112133179186774955122> (Zu Gast auf einem 6-Sterne-Schiff / Argentinien) (20.03.12)

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

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5992861850877915121/5992989592502107794?banner=pwa&pid=5992989592502107794&oid=112133179186774955122> (gastfreundliche Brasilianer / Amazonas) (08.03.14)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5766892115017335409/5867984633847738850?banner=pwa&pid=5867984633847738850&oid=112133179186774955122> (gastfreundliche Kolumbianer) (18.04.13)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6139023335592924610?banner=pwa&pid=6139023335592924610&oid=112133179186774955122> (Welcome-Party / Uruguay) (17.04.15)

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/5689552893962273905/5696505962324103250?banner=pwa&pid=5696505962324103250&oid=112133179186774955122> (Folklore / Chile)  
(24.12.11)

### .... und nun?

Am 1. Mai gab es zu Ehren von Freya Hoffmeister einen großen Empfang in Buenos Aires. Die Marine segelte ihr extra Mit der Fregatte Sarmiento entgegen, als sie gemeinsam mit einer großen Schar von Kanuten die letzten verbliebenen Kilometer nach Buenos Aires hinein paddelte. Und am 9. Mai 2015 wird in Augsburg der **World-Paddle-Award** verliehen. Vielleicht gewinnt Freya ja in ihrer Kategorie. Wir drücken ihr die Daumen.

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

### 30.04.2015 Hannes Lindemann (28.12.1922 – 17.04.2015) (Geschichte)

**Hannes Lindemann** ist nicht mehr unter uns. Wenn ich an ihn denke, denke ich an seine vier Atlantik-Touren, über die er in seinem Buch „**Allein über den Ozean**“ berichtete. Mich hat sein Buch sehr beeindruckt, obwohl es gar nicht von den Erlebnisse eines „echten“ Seakayakers“, sondern eher die eines „unechten“ „Seasailors“ handelt. Da aber die bei den Überquerungen Verwendung findenden Boote eher etwas Mit Kanus als Mit Segelbooten gemein haben, sind die von Lindemann geschilderten Erlebnisse & Erfahrungen sicherlich für uns Küstenkanuwanderer interessanter & begreifbarer als für Blauwassersegler.

Google-Earth-Ansicht:

<https://www.google.com/maps/@32.4239128,-37.5520856,7008476m/data=!3m1!1e3>

Seine **erste Tour** startete er 1954 im Einbaum (770x76cm; 600 kg Eigengewicht zzgl. 250 kg Ausrüstung) von Kap Palmas (Liberia) in Richtung Haiti. Lindemann versucht Mit der „Guineaströmung“ zunächst süd-ostwärts zum „Südost-Passat“ zu gelangen, der ihn dann Richtung Westen blasen & treiben sollte. Die Tour endete jedoch schon nach 14 in der Bucht von Axim (Ghana).

Bei seiner **zweiten Tour** im Einbaum startete Lindemann 1955 von Porto (Portugal) aus. Zunächst fuhr er entlang der Küste in Richtung Afrika. Nach 11 Tagen erreichte er den marokkanischen Hafen Mazagan. 2 Tage später ging es dann zur Nordspitze von Lanzarote. Zunächst herrschte Flaute, dann kam für 5 Tage Sturm auf: „*Brecher donnerten wie Streifschüsse am Boot vorbei! ... Sie polterten wie Felsen auf mein Deck!*“ Das Ruderblatt ging dabei verloren und zwei Treibanker rissen ab. 14 Tage trieb er an der afrikanischen Küste entlang und erreichte mühsam den Hafen Villa Cisneros (Spanisch Sahara). Dort schiffte er sich samt Einbaum nach den Kanaren ein, seinem neuen Startplatz zum Sprung über den Atlantik.

Dort auf den Kanaren wettete er die Hurrikanzeit in der Karibik ab. Dann startete er im Oktober 1955 Mit seinem Einbaum zu seiner **dritten Tour**, dieses Mal von Gran Canaria Richtung Amerika. Der „Nordost-Passat“ sollte ihn Mit Unterstützung des „Kanaren-Stromes“ und der „Nord-Äquatorialströmung“ rüber treiben. Am 29.12.1955 erreichte Lindemann nach 65 Tagen und ca. 4.800 km die Karibikinsel St.Croix.

Ein Jahr später querte er nochmals den Atlantik. Am 20.10.56 startete er Mit einem Klepper Faltboot (520x87cm; 300 kg Gesamtgewicht) seine **vierte Tour** Richtung der Karibikinsel St. Martin. 72 Tage später landete er am 30.12.1956 an seinem vorher festgelegten Ziel an.

Lindemann ging es bei seinen Touren nicht um irgendwelche Rekorde, vielmehr stand bei ihm „*die Lösung der psychologischen und medizinischen Probleme des Überlebens auf See*“ im

Vordergrund. Von seinen Touren wurden deshalb vorher nur einige wenige eingeweiht. Die Presse blieb außen vor!

Anfangs experimentierte der studierte Mediziner zum einen mit „Meerwasser“ (=> täglich trank er ½ l Meerwasser nebst ½ l Fruchtsaft; schon nach 24 h schwellen seine Füße an, schließlich bis zum Knie), und zum anderen mit „Schlafentzug“ (=> er versuchte mit Aufmunterungstabletten die Müdigkeit zu verdrängen; die Folgen: ein „Schlafmangeldelirium“, während dem er alles über Bord schmiss, was zum Abbruch seiner ersten Tour führte).

Auch beschrieb er seine Hautprobleme, die er während aller Touren hatte: War die Sitzfläche durchnässt, „dann zeigte sich binnen Stunden eine schmerzhaft Rötung, der schnell Pusteln und Furunkel folgten.“ Und wenn er mit nassen Händen zu lange arbeitete, „ließen sich die Schwielen an den Händen wie Zwiebelschalen abpellen. Mitunter kam sogar das rohe Fleisch zum Vorschein.“

Seinen Durchhaltewillen versuchte er mit den folgenden formelhaften Vorsätzen, die er schon 6 Monate vor dem Start in sein Unterbewusstsein „einpflanzte“, zu stärken: „Ich schaffe es!“ – „Nicht aufgeben!“ – „Kurs West!“ – „Nimm keine Hilfe an!“

Auch versuchte er mit Hilfe des „Autogenen Trainings“ die Durchblutung der problematischen Körperteile zu beeinflussen und zu fördern. So betrieb er 3x täglich „Gefäßgymnastik“, d.h. in völlig entspannter Lage konzentrierte er sich auf Folgendes: „Ich bin ruhig – ganz ruhig, alles ist ruhig, mein Körper ist locker – ganz locker vollkommen entkrampft, meine Sitzfläche wird warm – ganz warm, sie ist warm, meine Sitzfläche wird angenehm warm durchflossen.“ Diese Übung setzte er solange fort, bis er die vermehrte Durchblutung als Wärmegefühl empfand.

Was das Schlafen betraf, war es ihm maximal 4 Tage und Nächte möglich, wach zu bleiben (Mit je 5 Minuten „Schlafkonzentration“), dann waren alle 2 Tage ein paar Stunden Schlaf fällig. Sonst: viel Dösen, Entspannung (der Puls ging von 60 auf 32 je Minute herunter) und kurzes Einnicken (das schlechte Gewissen und das Wetter weckten einen schon wieder auf!).

Er berichtet auch über Halluzinationen: Geräusche verwandeln sich zu menschlichen Stimmen – er unterhält sich mit dem Segel und Ausleger. Von einem vorbeikommenden Dampfer wird ihm zugerufen: „Mein lieber Lindemann, seien Sie doch kein Dickkopf ...“ Der Dampfer war wohl echt, alles andere aber Einbildung! Optische Halluzinationen verleiteten ihn fast dazu, sein Boot zu verlassen. Meist traten solchen Halluzinationen während einer Sturmzeit auf. Geringe Nahrungsaufnahme und ein paar Minuten Schlaf können sie wieder verschwinden lassen.

Sein Körpergewicht betrug beim Start 90 kg (bei 183 cm Körperlänge). Nach 72 Tagen hatte er 25 kg abgenommen.

Ja, das muss reichen. Wenn einer mehr erfahren will, muss er Lindemanns Buch selber lesen, und wem das immer noch nicht reicht, der müsste dann schon wohl oder übel ins eigene Kajak steigen und .....!?

**Text:** Udo Beier

-----

## 28.04.2015 Päckchen-Bildung: Wann & Wie? (Ausbildung)

Wenn mehrere Kanuten sich mit ihren Kajaks nebeneinander legen, bilden sie ein „Päckchen“ (=> „Floß“).

## Varianten

Hauptsächlich wird aus Sicherheitsgründen solch ein Päckchen gebildet, um z.B. Kenterungen zu vermeiden oder einen anderen Kanuten aus einem kritischen Bereich zu transportieren:

1. **Päckchen, um Pause zu machen:** Wenn wir im Seegang Pause machen wollen, empfiehlt es sich, dass die Mitpaddler z.B. pärchenweise je ein Päckchen bilden, damit wir nacheinander ohne Kentergefahr z.B. unsere Verpflegung herausholen können. Das Pausen-Päckchen bietet sich auch an, wenn ein Mitpaddler eine Jacke überziehen bzw. ausziehen möchte oder wenn er anschließend Probleme mit dem Schließen der Spritzdecke oder mit anderen Ausrüstungsteilen hat (z.B. Skeg klemmt).
2. **Päckchen, um eine Person, die geschleppt wird, zu stabilisieren/stützen:** Es kommt dann in Frage, wenn ein Mitpaddler, der geschleppt wird, so geschwächt ist, dass er zusätzlich noch von einem weiteren Kanuten gestützt werden muss, damit er beim Schleppen nicht kentert. Das „Kenterkajak“ liegt dabei zusammen mit dem Kajak des Helfers jeweils in Fahrtrichtung, d.h. parallel in Bug-zu-Bug-Position zusammen.
3. **Päckchen, um einer gekenterten Personen den Wiedereinstieg in sein Kajak zu ermöglichen:** Nach einer Kenterung mit Ausstieg muss anschließend nach dem Lenzen der Kenterbruder wieder zurückkehren in die Sitzluke seines Kajaks. Das geschieht z.B. mit Hilfe der „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“, der „Schwimmeinstiegs-Methode“ oder der „V-Wiedereinstiegs-Methoden“. Allen diesen drei Wiedereinstiegs-Methoden ist gemeinsam, dass das „Kenterkajak“ und das „Retterkajak“ parallel möglichst in Bug-zu-Heck-Position zusammenliegen.
4. **Päckchen, um einer Personen, die gerade Rettungsmethoden anwendet, zu stabilisieren und zu sichern :** Ein solches Päckchen bietet sich an, wenn nach einer Kenterung dem „Kenterbruder“ wieder zurück in die Sitzluke seines Kajaks geholfen werden muss, dem „Retter“ aber die Kraft bzw. Routine fehlt, zügig die dazu erforderlichen Rettungsmethoden (z.B. X-Lenz-Methode, Parallel-Wiedereinstiegs-Methode) anzuwenden. U.U. ist es in einer solchen Situation hilfreich, wenn ein dritter Paddler den „Retter“ per Päckchen-Bildung bei der Ausführung der Rettungsmethoden unterstützt & sichert, wobei es empfehlenswert ist, wenn das „Retterkajak“ und das „Unterstützer-Kajak“ ebenfalls parallel in Bug-zu-Heck-Position zusammenliegen.
5. **Päckchen, um auf diese Weise einen hilfeschende Person aus kritischem Bereich zu schleppen (=> „Transport-Päckchen“, „Päckchen-Schlepp“, „Contact-Tow“):** Ein Mitpaddler schwächelt unterwegs an einer kritischen Stelle (=> Hindernisse, Kabelwasser) so sehr, dass die Gefahr besteht, auf Hindernisse zu treiben bzw. zu kentern. Am besten wäre es, ihn aus diesem Bereich zu schleppen. Bei einer Gruppengröße von 3 Kanuten wäre das kein Problem: Ein Kanute stützt den „Kenterkandidaten“, indem er mit ihm ein Päckchen bildet, und der Dritte schleppt das Päckchen aus der Gefahrenzone. Was aber machen wir, wenn es keinen dritten Kanuten gibt? Ja, dann bilden die beiden verbleibenden Kanuten dergestalt ein Päckchen, dass der leistungsfähige Kanute noch in der Lage ist, das Päckchen voran zu paddeln, wobei jedem bewusst sein muss, dass ein solches Päckchen nicht schnell bzw. über längere Strecken vorwärtsbewegt werden kann. Folgende Varianten bieten sich hierbei an:
  - (a) **Bug-zu-Bug-Transport:** D.h. die beiden Kajaks liegen parallel nebeneinander, und zwar Bug neben Bug und so, dass der „Kenterkandidat“ sich entweder am Achterschiff seines „Retters“ festhält (empfehlenswert, da der „Retter“ dann am wenigsten am Paddeln gehindert wird!) oder auf dem Vorderdeck;
  - (b) **Bug-zu-Heck-Transport:** Hier liegen die beiden Kajaks ebenfalls parallel nebeneinander, aber so, dass der Bug des einen Kajaks zum Heck des anderen Kajaks zeigt. Ratsam ist es dabei, dass der „Kenterkandidat“ sich nur am Vorderdeck seines „Retters“ festhält, da in solch einer Position die Gefahr geringer ist, dass die beiden Kajaks bei der Fahrt durchs Wasser auseinanderdriften.



## Probleme

Damit die „Päckchen-Bildung“ problemlos erfolgen kann ist Folgendes zu beachten:

- Die Kajaks müssen mit einer „Rundumleine“ ausgerüstet sein. Ideal sind **„Rettungshalteleinen“**, mit der Seekajaks ausgerüstet sind; denn sie sind relativ straff gespannt und bieten dem Kanuten, der bei der Päckchen-Bildung nach der Leine des benachbarten Kajaks greift, genügend Halt, solange die Leine einen Durchmesser von mindestens 6 mm hat. Dünnere Leinen sind wohl besser als gar keine Leine, aber es besteht die Gefahr, dass wir uns unter extremen Bedingungen beim Festhalten an solchen Leinen unsere Hände verletzen können. Wer seine dünnen Rettungshalteleinen nicht gegen eine dickere austauschen möchte, sollte wenigstens in Höhe des Kartendecks über die dünne Rettungshalteleine einen etwas dickeren Schlauch ziehen.
- Generell ist zu **Beginn der Päckchen-Bildung** darauf zu achten, dass ein Kajak, das parallel neben einem anderen Kajak zu liegen kommen soll, sich nicht diesem Kajak von der Seite annähern darf, sondern entweder von vorne (=> Bug-zu-Heck-Position) oder von hinten (=> Bug-zu-Bug-Position), denn wenn wir uns seitlich annähern besteht insbesondere bei Seegangbedingungen erhöhte Kentergefahr.
- Bei der **Auflösung eines Päckchen** ist entsprechend zu verfahren; d.h. wir drücken das Kajak eines Mitpaddlers, der mit uns ein Päckchen bildet, nicht seitwärts weg, sondern schieben es vorwärts voraus, also so, dass dieses während des Lösens vom Päckchen gleich in Fahrt kommt, sodass der Kanute sofort mit dem Paddeln beginnen kann. Dabei sollte beachtet werden, dass stets als erster der weniger seegangstüchtige Kanute vorwärts weggeschoben werden sollte.
- Bei den beiden Schlepp-Varianten (2) und (5), bei denen ein „Kenterkandidat“ geschleppt wird, ist zusätzlich zu beachten, dass in beiden Fällen das Päckchen Fahrt durchs Wasser macht. Dabei kann es passieren, dass das Päckchen vom Wasserdruk auseinander gedrückt wird. Da das einen bremsenden Effekt hat und zusätzlich das Päckchen instabil macht, hat der jeweils Hilfe leistende Kanute darauf zu achten, dass die beiden Kajaks nicht auseinanderdriften.
- Dieses Problem des Auseinanderdriftens eines sich in Fahrt befindlichen Päckchens lässt sich jedoch auch „technisch“ lösen. Bei der **klassischen Schleppvariante** (=> Einer zieht solo ein Päckchen) wird einfach die Schleppleine nicht nur am Kajak des „Kenterkandidaten“ befestigt, sondern danach auch zusätzlich am Kajak des Helfers, was jedoch die beiden folgenden Probleme nach sich ziehen kann: (1.) im Falle einer Kenterung behindert die Schleppleine den Helfer, außerdem erschwert (2.) eine solche Schleppleinenbefestigung den Austausch des einen Helfers durch einen anderen. Beim **„Transport-Päckchen“** greift der „Retter“ auf eine auf seinem Kartendeck befestigte Leine (Länge = 3-fache Abstand von Rettungshalteleine zu Rettungshalteleine) mit jeweils einem Haken an jedem Ende zurück. Schafft der „Kenterkandidat“ nicht, das Auseinanderdriften der Seekajaks zu vermeiden, greift der „Retter“ auf seine Leine zurück, öffnet einen Haken und befestigt den in Höhe des Bugs oder Hecks des „Kenterkajaks“, und zwar so, dass die Kajaks nicht mehr so leicht auseinanderdriften können. - Übrigens, diese Leine kann multifunktional verwendet werden, z.B. um (1.) auch bei Anwendung von Rettungsmethoden ein Auseinanderdriften der beiden Kajaks zu verhindern und (2.) als **„Trittleiter“**, um beim „Parallel-Wiedereinstieg“ dem „Kenterbruder“ die Möglichkeit zu bieten, leichter aus dem Wasser herauszukommen.

### „6er-Paket“- Im Päckchen einen Sturm abgewettert

Das „Päckchen“ trägt im Rahmen des Küstenkanuwanderns zur Sicherheit bei. Einmal war es fast so weit, dass das Päckchen meine Gruppe von 5 Kanuten und mich davor bewahrt hatte, in Seenot zu geraten:

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

Es passierte bei einer Umrundung von Neuwerk. Wir befanden uns im Südosten von Neuwerk auf dem „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“. Innerhalb von ca. 1 Stunde zogen vom West her Wolken heran, die so schwarz wurden, wie ich es bisher noch nie gesehen hatte. In Anbetracht dessen, dass eine Woche vorher 12er Böen über Helgoland und 11er Böen über Spiekeroog einfielen, rechnete ich mit dem Schlimmsten. Ich hielt Mit meiner Gruppe auf eine Rettungsbake zu, die eigentlich für Wattwanderer gedacht war, die im Watt von der Flut überrascht wurden. Nun suchten wir die Rettungsbake auf. Ein Kajak, welches Mit einer am Bug festgebundenen Rettungsleine ausgerüstet war, leinten wir an der Bake fest und die übrigen 5 Kanuten legten längsseits an und bildeten zusammen ein „**6er-Paket**“. Dann fing es auch schon an zu stürmen & stampfen. Nach etwa 45 Minuten war der Spuk vorbei. Lt. Seewetterstatistik erlebte an diesem Tag Spiekeroog 8er-9er Böen. Dank des Päckchens haben wir den Sturm überlebt. Wahrscheinlich hätte auch jeder meiner Mitpaddler den Sturm auch alleine abwettern können. Vielleicht aber auch nicht? Übrigens, der erste Kommentar eines Mitpaddlers nach der Päckchen-Aktion lautete: *„Jetzt weiß ich, warum es so wichtig ist, dass die Rettungshalteleinen etwas dicker sein sollen.“*

**Text:** Udo Beier

**Videos:** Transport-Päckchen (inkl. Sicherungsleine):

[www.youtube.com/watch?v=1OhowpFVDe8](http://www.youtube.com/watch?v=1OhowpFVDe8) (Paddling.net) (Gordon Brown)  
<https://www.youtube.com/watch?v=otEmFcTTrIU> (Adventure Kayak TV)  
[https://www.youtube.com/watch?v=AgY\\_1mhIFuQ](https://www.youtube.com/watch?v=AgY_1mhIFuQ) (Adventure Kayak TV)  
<https://www.youtube.com/watch?v=ffLedpMJsQo> (Rasmus Jönssons)  
[https://www.youtube.com/watch?v=e\\_AVfkGC1Is](https://www.youtube.com/watch?v=e_AVfkGC1Is) (James Kruger)  
[https://www.youtube.com/watch?v=AGlgo0\\_F4Ng](https://www.youtube.com/watch?v=AGlgo0_F4Ng) (Tom Nickels)

23.04.2015 **Als Fjord hin & zurück** (Jütland/DK) (Revier/Ausland)

Im KAJAK-MAGAZIN, Nr. 3/15, S.36-41, berichtet **Jörg Knorr** in dem Beitrag:

**„Im Frühling auf dem Als Fjord. Saisonauftakt in Dänemark“**

Über eine viertägige Frühjahrstour (60 km) entlang der Westseite der dänischen Insel „Als“ (Alsen).

<https://www.google.com/maps/@54.9266303,9.7779357,38022m/data=!3m1!1e3>

Gestartet wurde im Norden von Als im kleinen Hafen **Mjels**. Von dort aus ging es Richtung SO immer den Als Fjord entlang. Zu Beginn des Als Sund wurde nach 15 km auf einem typisch dänischen „Overnatningsplads“ übernachtet. Die nächste Tagesetappe zum nächsten „Overnatningsplads“ betrug wieder 15 km. Es wurde an Sonderborg vorbei gepaddelt hinaus auf die Sonderborg Bugt bis zur etwas südwestlich liegenden Halbinsel Broager. Anschließend ging es dann in 2 Tage wieder zurück zum Starthafen.

Der Bericht enthält 10 Fotos, eine briefmarkengroße Kartenskizze von ganz Dänemark, auf der der „rote Punkt, der das Paddelrevier kennzeichnen soll, größer ist als das beschriebene Paddelrevier, und ein paar Kurz-Infos.

Der Autor beschreibt sehr anschaulich, einfühlsam, ausführlich & informativ auf 6 Seiten ein Paddelrevier, das jedoch recht klein ist. Der Beitrag ist wohl eher für die „Seeanfänger“ geschrieben, denen zu empfehlen ist, ihre ersten Großgewässererfahrungen eher auf einem geschützteren Gewässer zu sammeln.



Eigentlich hätten zur Vorstellung eines solch kleinen Reviers ein, zwei Seiten genügt. Aber der Autor betreibt sein Paddel-Hobby fast profihaft, da will er es sich sicherlich nicht nehmen lassen, später in einem weiteren Bericht etwas ausführlicher über diese Region zu berichten. So konzentriert er sich in diesem Beitrag voll auf die geschützte Westseite der Insel Als. Das nächste Mal wird wohl dann ein Beitrag über die Umrundung von Als dran sein. Immerhin erwähnt er in seiner „Info-Box“ für die fortgeschritteneren Seefahrer, dass sich auch die Umrundung von Als (ca. 95 km) anbietet oder gar die 11-14 km lange Querung hinüber zur „Dänischen Südsee“.

Empfohlen werden übrigens Straßenkarten im Maßstab 1:200.000, besser 1:100.000. Ich selber würde auf die dänische „topografisk Kort“ (1:100.000) zurückgreifen, und zwar:

Nr. 2: Sundeved og Als

Nr. 3: Sydfyn og Langeland (falls man damit liebäugelt, hinüber zur Dänischen Südsee zu paddeln).

## Rund Als

Wer nicht warten will, bis **Jörg Knorr** einen Bericht über die Umrundung dieser Insel schreibt, kann auch ohne solch einen Bericht – Seetüchtigkeit vorausgesetzt – herum paddeln; denn diese Umrundung setzt keine großen navigatorischen Kenntnisse voraus. Kompass & Karten reichen dafür aus! Wer sich das jedoch nicht zutraut, der kann auf den Bericht eines zweiten „Profi-Schreibers“ zurückgreifen, nämlich auf den informativen Bericht über „**Als. Die Insel Mit zwei Gesichtern**“, den **Björn Nehrhoff von Holderberg** in seinem Buch: „**Dänische Südsee – Deutsche Ostsee**“ (2011, S.75-86) veröffentlicht hat.

Weiterhin gibt es noch einen Beitrag von **S.Fuß: Im Kajak rundum die Insel Als**, in: Kanu-Sport 10/2000, S.442-445.

**Text:** Udo Beier

-----

## 21.04.2015 Redaktionskonzept: Werbejournalismus (Revier/Ausland)

Ein paar gutes Fotos und eine aussagefähige Kartenskizze ersetzen fast einen Textbeitrag; denn ein kurzer Blick auf Fotos & Skizze genügt, um einen ersten Eindruck von einem Paddelrevier zu bekommen ... und ersparen einem das Durchlesen eines mehr oder weniger spannend & informativ geschriebenen Textes.

Immer mehr – aber nicht nur - Touristik-Zeitschriften haben zumindest die Bedeutung von Fotos zur Weckung emotionaler Eindrücke erkannt. Wir sehen das daran, dass meist zu Anfang einer Zeitschrift erst einmal als eine Art „Eyecatcher“ über mehrere Seiten mehr oder weniger ganzseitige Fotos gebracht werden, quasi als Einstimmung & Muntermacher, um zu verhindern, dass die Zeitschrift gleich wieder zur Seite gelegt wird.

Ich finde so etwas eigentlich ganz in Ordnung, sofern die Fotos etwas taugen; denn solch ein Foto sagt mehr aus als 1000 Worte (siehe oben)!

Im Heft 03/15 des KAJAK-MAGAZINs finden wir auch gleich zu Anfang eine solche Fotostrecke, und zwar auf den S.6-9 sowie dem Titelbild und wahrscheinlich auch auf S.3. Sie liefert Impressionen von Norwegens Fjord- und Küstenlandschaft. Bemerkenswert ist dabei, dass die auf diesen insgesamt 6 Seiten abgebildeten Fotos allesamt von einem kommerziellen Touristikunternehmen (=> „Visitnorway“) stammen. Zu kritisieren ist dabei nicht die Bildqualität, sondern das Redaktionskonzept, das Mit einer großen Anzahl von Werbe-Fotos Seiten füllt, die die Redaktion nicht bezahlen muss, sondern für die sie u.U. sogar noch bezahlt wird.

Ist nun ein solches Redaktionskonzept weiter schlimm, solange die Fotos den Lesern bzw. „Blättern“ gefallen? Nun, ein solches Konzept zeigt eine Entwicklung auf, die mit solchen Fotos beginnt und mit reichlich bebilderten Schilderungen von 2-3 tägigen Schnuppertouren kommerzieller Anbieter endet. Platz für individuelle Fahrtenberichte wird dann immer weniger zur Verfügung gestellt; denn den brauchen die Redaktionen ja für die Anzeigen der Kanu-Ausrüster!?

**Text:** Udo Beier

-----

19.04.2015 **Freya Hoffmeister: noch 250 km bis Buenos Aires** (Geschichte)

**Freya Hoffmeister** hat am 6.4.15, ihrem 832. Fahrtentag, die Grenze von Brasilien nach Uruguay überschritten und am 15.4.15 Montevideo, die Hauptstadt von Uruguay, erreicht. Buenos Aires, der Start/Ziel-Ort ihrer am 30.08.2011 gestarteten Südamerikaumrundung, liegt praktisch zum Greifen nahe. Noch knapp 250 km und sie wird das Ziel ihrer Träume erreicht haben. Träume, die manchmal sicherlich auch Alpträume hervorriefen.

Foto: Freya in Uruguay

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6139020953031763234?banner=pwa&pid=6139020953031763234&oid=112133179186774955122>

### Lagunen-Kanuwandern satt!

Die letzten 300 km entlang der Küste von Uruguay war Küstenkanuwandern „wie gehabt“. Nach 9 Tagen konnte Freya ihre letzte große Zwischenetappe (Grenze Brasilien/Uruguay – Montevideo) abhaken. Kritisch wurde es höchstens beim Starten und Anlanden durch die Brandung. Aber nach über 832 Paddeltagen entlang der südamerikanischen Küste war das für Freya kein Problem mehr; denn:

- Erstens hatte sie ein Gespür dafür bekommen, über die auf Google-Earth abgebildete Küstenstruktur auf den Seegang zu schließen.
- Zweitens konnte sie draußen entlang der Küste den Seegang so gut „lesen“, dass es ihr meist gelang, rechtzeitig den größeren Brechern auszuweichen.
- Und drittens beherrschte sie ihr Seekajak so perfekt, dass sie nur äußerst selten aus ihrer Sitzluke geschleudert wurde, wenn ihr es mal nicht gelang, einem „Kaventsmann“ auszuweichen.

Freya hatte sich auf diesen Küstenabschnitt von Uruguay so richtig gefreut; denn die letzten 660 km auf brasilianischen Boden führte sie nicht entlang der Atlantikküste, sondern durchs Landesinnere!? Ja, man kann es kaum glauben, aber durchaus verstehen: Freya, die derzeit wohl zähste Küstenkanuwanderin, hatte keine Lust mehr, sich tagein, tagaus mit den Gewässerbedingungen vor der Küste auseinanderzusetzen. Die Brandung bzw. der häufige Gegenwind waren einfach zu stressig und die hunderte von Kilometern langen Sandstrände zu eintönig. Was aber war die Alternative?

Kartenskizze: Lagunenlandschaft aus der Google-Earth-Perspektive

<https://www.google.com/maps/@-32.2128743,-52.604372,456704m/data=!3m1!1e3>

Nun, schon des Öfteren nutzte Freya die Chance, auf Inlandsgewässern, die dicht hinter der Küste verliefen, auszuweichen. Jetzt ab dem Ort **Torres**, dort wo der **Rio Mampituba** in den Atlantik floss, bot sich ihr die einmalige Chance, auf über eine Vielzahl hintereinander liegenden Lagunen (Strandseen) auszuweichen, die durch Flussläufe bzw. Kanäle miteinander verbunden sind. Sie ersparte sich so mit ca. 660 km Lagunenpaddeln und 3 kürzeren Landportagen die ca. 620 km lange Küstenpaddelei. Übrigens, zwei dieser Lagunen, der Lagoa dos

Patos ist ca. 270 km lang und der Lago Mirin ca. 195 km. Den Rest bildeten kleinere Lagunen und kleinere Gewässerverbindungen, die Freya an ihre Hausbäche, die Eider und Treene, erinnerten, wenn da nicht die Palmen wären, die am Ufer standen, und die Berge in der Ferne.

Foto: Unterwegs auf einem Kanal mit einheimischer Begleitung

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6132090806708331506?banner=pwa&pid=6132090806708331506&oid=112133179186774955122>  
<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6132090770133069602?banner=pwa&pid=6132090770133069602&oid=112133179186774955122>

Freya war begeistert von dem Mit dem Gewässerwechsel verbundenen Landschaftswechsel. Fauna und Flora waren viel mannigfaltiger, als sie es bislang gewohnt war ... und das Paddeln natürlich viel stressfreier. Außerdem hat sie keinen Grund mehr, den ganzen Tag durchzupaddeln, da es keine Brandung mehr gab, der ihr das Anlanden erschwerte. Fast konnte man den Eindruck gewinnen, dass Freya zur Binnenkanuwanderin mutieren könnte!?

Insgesamt 20 Tage (vom 17.3. – 5.4.15) paddelte Freya im Landesinneren. Dann musste sie an der brasilianisch-uruguayischen Grenze beim Grenzort **Chuy** wieder zurückkehren auf den Atlantik ... und sie war nicht traurig darüber; denn bekanntlich liegt ja in der Abwechslung der Reiz!?

## Count down

Insgesamt pausierte Freya 3 Tage am Rande von Montevideo.

Foto: Empfang beim Kajak-Club in Montevideo

<https://plus.google.com/photos/112133179186774955122/albums/6124937452866387761/6139023335592924610?banner=pwa&pid=6139023335592924610&oid=112133179186774955122>

Am 19.4.15 setzte sie dann zum „Endspurt“ an, um die letzten ca. 250 km bis nach Buenos Aires zu paddeln. In 5-6 Tagen könnte Freya das schaffen. Sie selber plant ihre offizielle Ankunft für den 1. Mai 2015. Dazwischen liegen genügend Reservetage, um manchen Sturm abwettern zu können. Es spricht also nichts dafür, dass sie erst später ihre Umrundung von Südamerika vollenden wird.

**Text:** Udo Beier

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

-----