

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr. 32/11)

(Aktuelle Infos: 1.03. – 31.07.11)

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

-
- 18.07.2011 Nordseequerung (Shetland – Norwegen) (Geschichte)
 - 14.07.2011 Flachwasserrollen in der Brandung (Gesundheit)
 - 11.07.2011 Gezeitendaten für Dänemark, Grönland und Faröer (Revier/Ausland)
 - 10.07.2011 Infos über das dänische Wattenmeer (Revier/Ausland)
 - 08.07.2011 Ligurische Küste (Italien) (Revier/Ausland)
 - 28.06.2011 Kajakverluste an Grönlands Westküste (Ausbildung)
 - 17.06.2011 Eisbärenangriff auf Kanuten (Spitzbergen) (Revier/Ausland)
 - 13.05.2011 Seewetterbericht (Link-Liste) (Wetter)
 - 11.05.2011 Rettungsaktion vor Felsküste – 10 Varianten (Ausbildung)
 - 09.05.2011 Dänische + Deutsche Ostsee (Samsö – Usedom) (Revier/Ausland + Inland)
 - 03.05.2011 Aland-Inseln (Revier/Ausland)
 - 27.04.2011 Fahrtenleitertätigkeit bei rauen Gewässerbedingungen (Ausbildung)
 - 27.04.2011 Zurückgelassen & Verschollen (Ausbildung)
 - 26.04.2011 Rund Korsika (Revier/Ausland)
 - 11.04.2011 Süd-West-Irland (Revier/Ausland)
 - 11.04.2011 Rund Falster, Lolland & Mön (Dänemark) (Revier/Ausland)
 - 10.04.2011 Ocean Paddler, Nr. 25/2011 (Literatur/Links)
 - 09.04.2011 Richtig sitzen im Kajak (Ausbildung)
 - 09.04.2011 Rund Fehmarn (Revier/Inland)
 - 07.04.2011 Solo-Wiedereinstiegs-Methoden (Ausbildung)
 - 03.04.2011 4-Hallig-Tour (Revier/Inland)
 - 29.03.2011 Interview mit Atlantik-Überquerer A.Doba (Geschichte)
 - 26.03.2011 Sitzprobleme beim Küstenkanuwandern (Gesundheit)
 - 23.03.2011 Touren entlang Spiekeroog bzw. Langeness (EPP 3 Küste) (Ausbildung)
 - 21.03.2011 Umweltführer für Küstenkanuwanderer (Natur)
 - 15.03.2011 Bekanntmachungen für Seefahrer (Literatur/Links)
 - 10.03.2011 Querung Bass Strait (Australien/Tasmanien) (Revier/Ausland)
 - 07.03.2011 Querungen (Revier/Ausland)
 - 06.03.2011 Koh Chang, Mak & Kut (Thailand) (Revier/Ausland)
 - 05.03.2011 Kykladen/Dodekanes (Griechenland) (Revier/Ausland)
 - 04.03.2011 Hai-Angriff (Ausbildung)
 - 03.03.2011 Gescheiterte Solo-Querung von Tasmanien nach Neuseeland (Abenteuer)
 - 02.03.2011 Europäischer Paddelpass: Abstufungen/Kriterien (Ausbildung)
 - 01.03.2011 Rund Madagaskar (Revier/Ausland)
-

18.07.2011 Nordseequerung (Shetland – Norwegen) (Geschichte)

Z.Zt. versuchen die drei Briten **Ollie Hicks** (29), **Patrick Winterton** und **Mick Berwick** (54) als erste ohne Begleitung im Seekajak die Nordsee von den Shetlandinseln nach Norwegen zu queren. Gestartet sind sie am Samstag, 16.7.11, um 13 Uhr. Die Strecke ist ca. 388 km lang. Sie gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h aus und setzen für die Querung 4 Tage & Nächte an mit ca. 3 Stunden Schlaf täglich. Übrigens, die Drei sind keine Nobodys. Ollie hat z.B. 2005 solo mit einem Ruderboot den Nord-Atlantik überquert und Patrick und Mick paddelten vor einigen Jahren mehrere Tage & Nächte von Schottland zu den Faröer.

- Gepaddelt wird mit zwei **P & H Cetus HV** und einem **Rockpool Menai**.
- Die Kajaks sind mit **Skeg** ausgerüstet (obwohl es nachweislich leichter ist, über Stunden, geschweige denn Tage, mit einem Steuer Kurs zu halten!)
- Beim Schlafen werden die Paddel geteilt, links und rechts hinter der Sitzluke in ein extra dafür vorgesehenes Loch gesteckt. **Paddelfloats** an beiden Seiten sollen zur Stabilisierung beitragen (wobei zu fragen ist, ob nach einer Kenterung eine solche Paddelverbindung schneller zu lösen ist, als wenn die Paddel hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck befestigt sind?)
- Wenn es kalt und windig wird, soll ein von **Reed Chillcheater** eigens für diese Tour entwickelter **zeltartiger Windschutz** zum Einsatz kommen. (Eigentlich hätte ein Poncho, der am Süllrand befestigt wird, genügt, zumal er nicht so windempfindlich ist!)

Der Tourenverlauf entspricht der Route, die im 2. Weltkrieg norwegische Fischer fuhren, um heimlich Waffen und Agenten von Großbritannien nach Norwegen zu transportieren (sog. „Shetlandbus“). Die bislang zurückgelegte Strecke u.v.a.m. kann im Internet abgerufen werden:

www.kayaksonshetlandbus.com

Die Daten dafür generiert ein **Spot Satellite Tracker**.

Nachtrag: (19.7.11)

Die Nordsee hat es wohl in sich. Sie ist halt kein „Planschbecken“ für Küstenkanuwanderer!

So versuchten 1987 **Arved Fuchs & Rainer Neuber** in Einer-Faltbooten (Klepper) von England nach Helgoland (ca. 500 km) zu paddeln. Ständiger Gegenwind veranlasste sie, nach 9 Tagen (!) aufzugeben. Sie kamen in ihren Booten einfach nicht mehr voran! (s. Beitrag von A.Fuchs in: Seekajak, Nr. 11/1987).

2001 unternahmen dann **George Hartwig & Jochen Grikschat** im Zweier-Seekajak (Valley) den Versuch, von England nach Cuxhaven zu paddeln. 4-5 Tage hatten sie für die ca. 550 km lange Strecke angesetzt. Ein zeitweise, nicht prognostizierter 5er Wind, die falsche Verpflegung, mangelndes Training und wohl auch Zweifel an der Durchführbarkeit ihrer Mission ließ am ersten Morgen auf See J.G. seekrank werden. Als dann am Horizont ein Dampfer auftauchte, funkten sie ihn an und baten darum, an Bord geholt zu werden. Immerhin hatten sie in den ca. 17Std. die sie unterwegs waren, ca. 80 km zurückgelegt. (s. Beitrag von C.Schagen in: Seekajak, Nr. 81/2002).

Nun hat es die drei Briten **Ollie, Hicks, Patrick Winterton & Mick Berwick** erwischt. Auf dem knapp 400 km langen Weg von den Shetlands nach Norwegen zwang sie nach nur 50 km Strecke:

- ein starker Wind aus Nord bis Nord-Ost,

- niedrige Lufttemperaturen während der Nacht (+3° C)
- eiskaltes Spritzwasser
- und Wassereinbruch in die Sitzluke

zur Umkehr. O.H. & P.W. warten nun vor Ort auf Wetterbesserung, um es dann nochmals zu wagen. M.B. jedoch hat wohl die „Schnauze“ voll oder keinen Urlaub mehr!?

www.kayaksonshetlandbus.com/Pages/latest.html

Ob „uns“ **Freya** es wohl geschafft hätte?!

Text: U.Beier

14.07.2011 **Flachwasserrollen in der Brandung** (Gesundheit)

Bei einer Wanderfahrt von Höjer Richtung Fanö herrschten Brandungsbedingungen vor Römö. Als einer kenterte und ausstieg, nutzt eine andere die Zeit bis zum Wiedereinstieg zum Rollen.

Da es dort, wo es brandet, häufiger flacher ist, checkte sie mit dem Paddel die Wassertiefe, richtete sich dann zur Welle aus, um parallel zur einrauschenden Welle („Wellenluf“) hochzurollen. Aber sie rollte nicht hoch, sondern stieg aus und tauchte auf.

Was war geschehen? Nun, vielleicht hatte sie eine Flachstelle erwischt bzw. sie befand sich nach den ersten 180° im Wellental. Auf alle Fälle hatte sie mit dem Kopf Grundberührung. Auch wenn der Untergrund aus Sand bestand, genügt das, um für einen Moment alles schwarz vor Augen zu sehen.

Als sie nach dem Ausstieg neben ihrem Seekajak stand:

- tat ihr nicht nur die eine Halsseite weh,
- sondern sie hatte zusätzlich noch etwas Gleichgewichtsstörungen
- sowie auf einem Auge Sehstörungen.

Nach etwa 45 Minuten war sie wieder soweit fit, dass sie weiter paddeln konnte. Erst aber am nächsten Tag waren Gleichgewicht & Auge wieder okay. Lediglich der Hals schmerzte noch etwas.

Noch 'mal verdammt Glück gehabt!

Ob ein Schutzhelm hier mehr Schutz geboten hätte?

Bei felsigem Untergrund sicherlich, aber bei Sandboden?

Ja, ja, nachher sind man & frau immer klüger und viele haben es schon vorher gewusst:

- Man paddelt nicht mit Langschiffen in der Brandung!?
- Man paddelt entlang der Küste immer mit Helm, da dort Brandung nie ganz auszuschließen ist!?

Nun, seit über einem Jahrzehnt ist das Tragen eines Schutzhelmes bei den von mir veranstalteten Brandungsübungen Pflicht, auch wenn es nur mit 10 cm wellt! Während meinen Küstenkanuwandertouren, bei denen auch meist entlang der Brandungszone gepaddelt wird - zumindest beim Starten vom Strand durch die Brandung hinaus und beim Anlanden am Strand durch die Brandung hinein -, konnte ich bislang das Tragen eines Schutzhelmes noch nicht durchsetzen. Mehrere Ansätze, eine „Helmpflicht“ durchzusetzen, sind bislang geschei-

tert. Vielleicht sollte ich es nochmals versuchen, nicht weil ich es für nötig erachte, sondern weil es andere für nötig erachten. Wenn nämlich etwas passiert, dann haben nämlich immer die anderen Recht! Dass in der Vergangenheit nichts Tragisches bei meinen seit über 20 Jahren – noch bei der SaU - veranstalteten Seekajak-Touren entlang der Seeseite der Inseln passierte, zählt dann nicht mehr.

Übrigens, bisher erlebte ich es nur einmal, dass einer bei einer Küstenkanuwandertour entlang der Seeseite der Nordseeinseln freiwillig einen Schutzhelm trug ... letztlich weil er es so gewohnt ist ... als Wildwasserfahrer.

Text: U.Beier

11.07.2011 **Gezeitendaten für Dänemark, Grönland und Faröer** (Revier/Ausland)

Wer an den Tidendaten von Dänemark & Co. interessiert ist, kann sie sich mit dem Stichwort „Tidevandstabel“ ergoogeln und kommt so zu den folgenden Links:

Dänemark:

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide11_DK.pdf

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide12_DK.pdf

Grönland:

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide11_GR.pdf

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide12_GR.pdf

Faröer:

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide11_FR.pdf

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide12_FR.pdf

10.07.2011 **Infos über das dänische Wattenmeer** (Revier/Ausland)

Wer mal mehrere Tage entlang des dänischen Wattenmeeres paddeln möchte, der hat die Wahl der Qual.

Er könnte von **Varde** (liegt nördlich von Esbjerg an der Varde A) aus starten und als Ziel die **Vida Sluse** (Mündung der Vida, nahe Höjer) anpeilen oder bei südlichen Winden von der Vida Sluse aus starten und dann hoch nach Varde paddeln. Die entsprechenden Übernachtungsmöglichkeiten bietet der „Varde Roklub“ in Varde: www.varderoklub.dk (vorher Anfragen) oder der Zeltplatz „Vadehavs Camping“ in Emmerlev (3 km nördlich der Vida Sluse). Der Start von Varde aus ist unproblematisch. Anders sieht es bei „Vadehavs Camping“ aus; denn dort ist das Ufer verschlickt, d.h. ein Starten/Anlanden ist nur bei Springtide und Hochwasser sinnvoll. Es empfiehlt sich daher, die Vida Sluse als Anlande-/Startort auszuwählen.

Daneben gibt es ein paar **Zwischenstationen**, von wo ebenfalls aus gestartet/angelandet werden kann, und zwar von:

- der Varde A-Brücke der Straße Nr. 463 nordwestlich von Esbjerg;
- z.B. Zeltplatz in Hjerting (nordwestlich von Esbjerg);
- der Kammerluse (Mündung der Ribe A ca. 6 km westlich von Ribe);
- Havneby (Fährhafen von Römö (auf der Wattseite);

Als **Übernachtungsmöglichkeiten** unterwegs bieten sich – sofern man nicht biwakieren will – u.a. an:

- der Fanö Roklub in Nordby/Fanö (Nordspitze): www.fanoroklub.dk (vorher Anfragen!);
- der Zeltplatz nahe Sönderho/Fanö (Südspitze);
- der Zeltplatz auf Mandö;
- die Zeltplätze auf Römö.

Die Zeltplätze sind jedoch nur per Bootswagen zu erreichen.

Folgende weitere Infos über das dänische Wattenmeer mögen von Interesse sein:

Seekarten:

Dänische Seekarten: DK61 und DK60 (z.Zt. nicht lieferbar)

Delius Klasing-Sportbootkarten: Satz 6 - Dänische Nordseeküste u.a. (Stand: 1/11) (entspricht den dänischen Seekarten)

erhältlich über: z.B. www.hansenautic.de

Gezeitendaten:

http://frv.dk/Maalinger/Farvandsmaalinger/Documents/tidevand/Tide11_DK.pdf

Strömungsdaten:

www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/db1/db1.htm

Windprognosen:

www.seewetter.de > Europa > Nordsee > Dänische Küste > Römö (3+2-Tage-Prognose)

www.windfinder.com > Europa > Dänemark > Römö (3 bzw. 5-Tage-Prognose)

oder: SMS-Dienst von www.wetterwelt.de (30 Abrufe – 20 Euro)

Befahrungsregelungen:

<http://www.naturstyrelsen.dk/Udgivelser/Foldere/Reservater/VadehavetSejlad.htm>

Landschaftsinfos über:

Fanö: http://www.naturstyrelsen.dk/NR/ronlyres/058595A1-94C7-4928-9EC8-F22AB220144A/0/82T_Fanoe.pdf

Römö: http://www.naturstyrelsen.dk/NR/ronlyres/F7E0C789-D0BF-42E9-B942-2776A8EBA02F/0/77T_RoemoeA3.pdf

Toureninfos:

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

Seenotrettung:

Tel. 0045-89433099

Tel. 0049-421536870 (SAR-Bremen – Notruf aus DK wird weitergeleitet!)

Zusammenstellung: U.Beier

08.07.2011 **Ligurische Küste** (Italien) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **M.Amme** in dem Beitrag:

„Magische Momente“ (Ligurische Küste)

über jenen gut 100 km langen Abschnitt zwischen Genua bis La Spezia, der auch als Riviera di Levante bezeichnet wird.

Über **Revier, Wind & Wetter** ist u.a. Folgendes zu lesen:

- „An der zerklüfteten Küste gibt es viele alte Fischerdörfer, die sich in Seebäder oder mondäne Ferienorte verwandelt haben. Dazwischen viele Naturschutzgebiete.
- „Entlang der Küste gibt es eine leichte Nordströmung, sofern der Nordwind diese nicht zum Erliegen bringt.“
- Es „herrscht ein besonders mildes Mikroklima. ... Der Wind weht in der Saison meist leicht, aus unterschiedlichen Richtungen. Am häufigsten Nordwest- und Westwind, nur selten über 3 bis 4 Bft.“
- „In der Nebensaison droht öfters auch mal Starkwind. Am gefährlichsten ist dann der Libeccio, der aus Südwest kommt.“

In dem Beitrag findet man nichts darüber, aber wahrscheinlich wird auch dieses Revier ab mittags vom thermischen Seewind beeinflusst, der sicherlich für Kreuzseen entlang der Küste sorgt.

Quelle: YACHT, Nr. 14/11, S.54-61 – www.yacht.de

28.06.2011 **Kajakverluste an Grönlands Westküste** (Ausbildung)

Vor einiger Zeit hörte ich von dem Ereignis, dass zwei Deutsche Küstenkanuwanderer während einer Tour entlang der Grönländischen Küste ihre Kajaks unbemerkt abhanden kamen. Nun kann man den Originalbericht der beiden im KANU MAGAZIN nachlesen.

Markus Ziebell berichtet in dem Beitrag:

„Ein Schiff wird kommen. Eine unfreiwillige Robinsonade in Grönland“

von seiner zusammen mit **Michael Kujawa** geplanten 900 km langen Tour entlang der Nordwestküste Grönlands mit dem Ziel Thule. Gepaddelt wurde mit über 100 kg schwer gepackten PE-Seekajaks. Bis es eines Tages nicht mehr weiterging, da wohl die Flutwelle eines kalbenden Gletschers die vor ihren Zelten liegenden Kajaks auf nimmer Wiedersehen mitgenommen hat. Das war 5-faches Pech:

1. waren die Kajaks weg, obwohl sie angebunden und 4 m oberhalb der Flutlinie auf der Wind abgewandten Seite einer Steilküste lagen!
2. war in den Kajaks die gesamte Verpflegung verstaut, letztlich um mit „herumliegenden“ Lebensmitteln keine Eisbären anzulocken!
3. befand sich in den Kajaks auch die gesamte Seenotausrüstung inkl. Trockenanzüge und Satelliten-Telefon!
4. geschah das alles auf der unbewohnten Insel Kap Melville am Rande der vereisten Melvillebucht und am Ende der Gletscherfront!
5. befand sich die nächste Siedlung, Savissivik, 35 km entfernt ebenfalls auf einer Insel und war folglich nicht zu Fuß erreichbar!

Da auf ihrer Insel eine etwas baufällige Schutzhütte mit schon 3 Jahre alten Inschriften lag, verlegten sie ihr Lager dorthin und warteten erst einmal ab. Zwischendurch sammelten sie Grassamen, um wenigstens etwas im Magen zu haben; denn mit Fischen hatten sie kein Glück.

Morgens am 3. Tag lag unerwartet ein etwas altes, aber funktionstüchtiges Inuit-Kajak vor ihrer Schutzhütte. Es wurde genauso unbemerkt vor die Hütte gelegt, wie ihre beiden Seekajaks verschwanden. Doch von Inuits war weit und breit keine Spur. Am 4. Tag ergriffen sie daher die Initiative; denn für das gefundene Kajak gab es weder eine Spritzdecke noch ein

Paddel. Mit einem aus Treibholz gebastelten 5-kg-Paddel fuhr Markus Ziebell schließlich am 5. Tag los und kämpfte sich durch dichtes Treibeis durch, ... bis er schließlich nach über 6 Stunden die angepeilte Siedlung erreichte.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 4/11, S.72-79 – www.kanumagazin.de

25.05 2011 **Eisbärenangriff auf Kanuten** (Spitzbergen) (Revier/Ausland)

In READER'S DIGEST berichtet **R.Kiener** in dem Beitrag:

„In den Fängen des Eisbären“

von einer versuchten Umrundung (ca. 2.000 km) des Svalbard-Archipels (mit Spitzbergen als Hauptinsel), das die beiden Norweger Sebastian Plur Nilssen (22) und Ludvig Fjeld (22) in Einer-Kajaks unternahmen. Sie starteten am 15. Juli 2010 von Longyearbyen aus und hatten mit Ekstremhuker-Kaps (Nordostland) ihren nördlichsten Punkt erreicht. Dort warteten sie in ihrem Zelt auf besseres Wetter. Das Zelt sicherten sie in ca. 3 m Entfernung mit einem Stolperdraht gegen Eisbären. Wird er berührt, explodieren kleine Sprengsätze. Sie hofften so, einen Eisbären durch die Knallgeräusche zu verscheuchen oder rechtzeitig auf ihn aufmerksam zu werden. So hofften sie, genügend Zeit zu haben, um nach ihren beiden Gewehren zu greifen.

In der stürmischen Nacht war es dann so weit. Ein Eisbär (ca. 11 Jahre alt, 3 m groß und knapp 400 kg schwer) fiel über das Zelt her, trampelte es nieder, zerrte Sebastian heraus und schleppt ihn Richtung Strand. Währenddessen suchte Ludvig in dem Tohuwabohu nach seinem Gewehr und dann nach dem Moment, wo er so auf den Eisbären schießen konnte, ohne dabei Sebastian zu treffen. Nach langen Sekunden schoss er ihn in den Rücken, 1x – der Eisbär ließ Sebastian fallen und biss dann nochmals zu -, 2x, 3x ... Erst beim vierten Schuss fiel der Eisbär tot um.

Per Satellitentelefon wurde das Krankenhaus in Longyearbyen alarmiert. 2 Stunden später landete ein Rettungshubschrauber. Sebastian war schwer verletzt, aber überlebte.

Quelle: READER'S DIGEST, Nr. 5/11, S.126-133

13.05.2011 **Seewetterbericht (Link-Liste)** (Wetter)

Die Saison für das Küstenkanuwandern hat spätestens jetzt Anfang Mai begonnen. Die Lufttemperaturen werden immer angenehmer und die Wassertemperaturen liegen durchweg an Nord- und Ostsee über +10° C, was auch für „Warmduscher“ akzeptabel sein müsste, sofern sie mit Kältschutzkleidung paddeln:

→ www.bsh.de/aktdat/bm/Baden&Meer.htm

Was wollen wir mehr? Nun, akzeptable Wetterbedingungen!

Zumindest entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste bestimmt das Wetter, prägen also die Wind- und Sichtbedingungen (hier: Nebel) die Gewässerschwierigkeiten. Wer aufs Meer hinaus paddeln möchte, sollte es daher vorher nicht versäumen, sich über die Wetterlage zu informieren. Wichtige Infos hierüber liefern:

→ www.seewetter.de

→ www.windfinder.com

wobei z.B. Winderfinder.com es auch ermöglicht, nachträglich zu prüfen, wie z.B. stark nun tatsächlich der Wind geblasen hat; denn zwischen „Böenprognosen“ und aktueller Windstärke liegen ja manchmal Welten ... und begründen so die Behauptungen, bei 8 Bft. auf dem Meer gepaddelt zu sein.

Wem das immer noch nicht reicht, der kann mal die Link-Liste auf der Homepage der „**Segelkameradschaft Horumersiel**“ anklicken und die eine oder andere, in die Tiefe gehende Info abrufen:

→ www.skhs.de/Wind_Wetter/wind_wetter.html

Text: U.Beier

11.05.2011 **Rettungsaktion vor Felsküste – 10 Varianten** (Ausbildung)

Ja, was macht man, wenn man bei auflandigem Wind in der Kreuzsee einer Felsküste kentert? Nun:

- Am besten: (1) Man rollt gleich wieder hoch!
- Am zweitbesten: (2) Wenn die Rolle nicht klappen will, steigt man nicht aus, sondern versucht – sitzend in seinem Seekajak – solange mit ihm zu schwimmen, bis einem ein Kamerad mit Hilfe der „Eskimo-Rettung“ wieder ermöglicht, hoch zu drehen. (erstmalig beschrieben bei **B.Hillejan**, in: Seekajak 96/05, S.14f.)
- Oder: (3) Man steigt aus, steigt dann anschließend wieder unter Wasser ein und danach rollt hoch! („Reenter & Roll“)
- Notfalls: (4) Man lässt sich von den Mitpaddlern aus der Gefahrenzone holen!

Aber wie holen einen die Kameraden dort wieder heraus?

- (5) Die Kameraden können einem beim Lenzen („X-Methode“) und anschließend beim Wiedereinstieg (z.B. „Parallel-Wiedereinstieg“) oder beim Wiedereinstieg und danach beim Lenzen („Reenter & Pump“) helfen, sofern keine Gefahr besteht, dass man auf die nahen Felshindernisse treibt.
- (6) Ein Kamerad könnte auch den „Kenterbruder“ aus der Gefahrenzone transportieren, z.B. dergestalt dass sich dieser hinten am Heck des Helfers festhält bzw. aufs Heck des Helfers klettert. Letzteres setzt jedoch voraus, dass der Helfer sein Seekajak so beherrscht, dass eine Kenterung auch bei Kreuzseen ausgeschlossen werden kann. Ein weiterer Kamerad kümmert sich derweilen um das Seekajak des „Kenterbruders“, in dem er es aus der Gefahrenzone schleppt. Außerhalb der Gefahrenzone werden dann „Kenterbruder“ und sein Seekajak zusammengebracht, sein Seekajak gelenzt und ihm beim Wiedereinstieg geholfen.

Eine weitere Variante stellt der Herausgeber des us-amerikanischen SEA KAYAKER, **Chr. Cunningham**, in seiner Zeitschrift, Ausgabe: June 2011, S.4, kurz vor:

- (7) Der „Kenterbruder“ wird angewiesen, sich am Bug seines in Normallage zurückgedrehten Seekajaks festzuhalten. Danach kommt ein Kamerad dicht an ihn herangepaddelt und fordert den im Wasser treibenden „Kenterbruder“ auf, zugleich sich auch am Bug des Seekajaks seines Retters festzuhalten. Anschließend schleppt er den „Kenterbruder“ samt seinem Seekajak aus der Gefahrenzone, bevor gelenzt & wiedereingestiegen wird.

Gibt es dabei Probleme, weil sich z.B. beide Seekajaks wegen Wind, Strom, Seegang bzw. Fahrt durchs Wasser so dicht parallel zusammenlegen, dass der Retter nicht mehr mit voller Kraft paddeln kann, bieten sich auch die folgenden Alternativen an:

- (8) Der „Kenterbruder“ hält sich nicht am Bug des Seekajaks seines Retters fest, sondern kurz hinterm Süllrand, sodass er den Retter kaum noch beim Paddeln behindert.
- (9) Der „Kenterbruder“ hält sich am Ende des Hecks des Seekajaks des Retters fest. (**R.Schumann/HJ.Shriner** nennen das in ihrem Buch „Sea Kayak Rescue“ (2001,S.101) „Toggle-Tow“.)

Da der im Wasser treibende „Kenterbruder“ wie ein Treibanker das Voranpaddeln erschwert, müsste er versuchen, seinen Körper möglichst weit aus dem Wasser zu hieven oder mit zu schwimmen:

So könnte er bei Variante (7) ausprobieren, ob es etwas nutzt, wenn er jeweils eines seiner Beine über sein Seekajak und das des Retters legt bzw. wenn das nicht klappt, mit seinen Beinen versuchen, Grundschräge wie beim Brustschwimmen oder Kraulen auszuführen.

Bei Variante (8) könnte er versuchen, je ein Bein aufs Deck seines Seekajaks und das des Retters zu legen.

Und bei Variante (9) bietet es sich u.U. an, dass er seine beiden Beine um den Bug seines Seekajaks klammert, wobei er sich mit einem Arm am Bug seines Seekajaks und mit dem anderen am Heck des Seekajaks seines Retters festhalten könnte. Funktioniert das im Seegang nicht, sollte er zumindest versuchen, wie bei Variante (7) mit zu schwimmen.

Schließlich bietet sich noch eine andere Möglichkeit an:

- (10) Der „Kenterbruder“ hält sich wie bei (7) am Bug beider Seekajaks fest. Anschließend versucht er sich mit einem Arm zu seiner Sitzluke vorzuhangeln, unter Wasser in seine Sitzluke einzusteigen (ohne den Halt am Bug des Kajaks des Retter loszulassen), um dann wie bei der „Eskimo-Rettung“ hochzurollen. Da anschließend größte Kentergefahr besteht (der vorherrschende Seegang hatte ihn ja vorher schon gekentert, obwohl er ganz normal in seinem Seekajak saß und sein Paddel fest in den Händen hielt; nun aber hält er keine Paddel mehr in den Händen und seine Sitzluke ist u.U. randvoll mit Wasser geflutet), versucht er gar nicht erst, selbständig zu paddeln, vielmehr hält er sich weiter am Bug des Seekajaks seines Retters fest und lässt sich so von dem aus der Gefahrenzone schleppen (sog. „Bug-Schleppen“ („Contact-Tow“) (s. **Schumann/Shriner** (S.107))

Wer nicht glaubt, dass wenigstens eine dieser 10 Varianten funktioniert, sollte sie mal im Sommer draußen auf dem Wasser zunächst bei „Ententeichbedingungen“ und danach bei „Kabelwasser“ ausprobieren. - Versuch macht klug! In der Brandung sollte man jedoch auf solche Versuche verzichten. Spätestens dann, wenn die Brecher die Seekajaks seitwärts mitnehmen können, besteht nämlich die Gefahr, dass die Seekajak unkontrolliert übereinander schlagen. Sach- und Personenschäden sind dann nicht mehr auszuschließen und sollten – wenn überhaupt - nur im extremen Notfall in Kauf genommen werden.

Text: Udo Beier

09.05.2011 **Dänische & Deutsche Ostsee (Samsö – Usedom)** (Revier/Ausland + Inland)

Von **Björn Nehrhoff von Holderberg** ist das folgende Buch erschienen:

Kanu Kompass: Dänische Südsee /Deutsche Ostsee
Das Reisehandbuch zum Kanuwandern
hrsg. v. Thomas Kettler Verlag, 1. Aufl. Mai 2011 (289 S.)

Nach dem Buch „Seekajak – Ausrüstung, Techniken, Navigation“ (Conrad Stein Verlag) ist das sein zweites Buch. Bisläng hat er in diversen Kanu-Zeitschriften Fahrtenberichte, aber auch Fotos von den unterschiedlichsten Küstenrevieren veröffentlicht. B.N. ist durch und durch „Küstenkanuwanderer“. Seine „Schreiberei“ wird von profihafter Intention geprägt. Es lohnt sich, seine Beiträge zu lesen und seine Fotos zu betrachten. Man merkt es recht schnell: Da schreibt keiner „Schüleraufsätze“, die mit Schappschüssen illustriert werden.

Das trifft auch für sein neuestes Buch zu. Insgesamt beschreibt er 19 Reviere, zehn dänische und neun deutsche:

Dänische Küste:

1. Ise- und Roskilde Fjord (Seeland: 3-5-tägige Tour – 94-103 km)
2. Samsö (Großer Belt: 3-4-tägige Tour – 73-108 km)
3. Fänö & Fönsskov (Kleiner Belt: 2-tägige Tour – 43 km)
4. Haderslev Fjord (Jütland: 2-tägige Tour – 50 km)
5. Rund Alsen ((Kleiner Belt: 3-5-tägige Tour – 93-97km)
6. Rund Broager (Flensburger Inn- und Außenförde: 3-tägige Tour – 34 km)
7. Rund Dänische Südsee (Südfünisches Inselmeer: 5-tägige Tour – 90 km)
8. Rund Tasing (Svenborg Sund: 3-tägige Tour – 62 km))
9. Rund Mön (Ostsee: 3-5-tägige Tour – 89-98 km)
10. Rund Bornholm (Ostsee: 4-tägige Tour – 108 km)

Deutsche Ostseeküste:

11. Flensburg – Schleswig (6-tägige Tour – 118 km)
12. Eckernförde – Kiel (3-tägige Tour – 51 km)
13. Rund Fehmarn (2-4-tägige Tour – 64 km)
14. Rund Poel und Wustrow (2-3-tägige Tour – 51-62 km)
15. Rund Fischland-Darß-Zingst (2-tägige Tour – 65 km)
16. Ribnitz-Damgarten – Stralsund (3-4 tägige Tour – 84-96 km)
17. Rund Hiddensee (3-tägige Tour – 55 km)
18. Rund Nationalpark Jasmund und Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft (Rügen) (5-tägige Tour – 130 km)
19. Halb-Rund Usedom (3-tägige Tour – 72 km)

Zu jeder Tour gibt es eine sehr übersichtliche Karte inkl. Tourenverlauf, Zelt- Verpflegungsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten. Wem das nicht reicht, für den bringt B.N. noch Infos über den Charakter der Tour, besondere Revierbedingungen, Sehenswürdigkeiten und Hinweise zu sonstigen Aktivitäten, sowie Infos zur Anreise und über Ein- und Aussetzstellen. Enden tut ein jedes der 19 Kapitel mit einem Fahrtenbericht, bei dem nicht nur den Tourenablauf, sondern auch die Sehenswürdigkeiten der Umgebung im Vordergrund stehen, z.B. Stadtrundgänge (inkl. Stadtpläne) von Kopenhagen, Aerösköbing, Svendborg, Flensburg, Kiel, Wismar, Stralsund.

Da der Autor passionierter Küstenkanuwanderer ist, versäumt er es nicht, zu Beginn seines Buches noch ein paar Seiten zum Thema Ausrüstung, Sicherheit, Wetter, Navigation u.a. zu schreiben.

Es ist für Ostseeküstenkanuwanderer durchaus empfehlenswert, sich mit dem Buch gründlicher zu beschäftigen, und zwar nicht nur, wenn man in einem der beschriebenen Reviere paddeln möchte, sondern auch wenn man dort schon mal gepaddelt ist. Die umfangreiche

Kompetenz des Autors schlägt sich in Text und Fotos nieder. Es ist lediglich zu bedauern, dass Björn Nehrhoff noch nicht Rügen und Usedom vollständig umrundet hat; und es ist zu bemängeln ist, dass die freiwilligen Befahrensregelung rund Insel Poel und Halbinsel Wustrow nicht erwähnt werden (s. hierzu: www.naturschutz-wismarbucht.de). Ach ja, und Anfänger sollten nicht aus der Aussage: „Oberhalb von vier Windstärken sollten Anfänger das Wasser verlassen.“, ableiten, auch noch bei 4 Bft. Wind paddeln zu können. Spätestens wenn ein 4er Wind vom offenen Meer auf die Küste weht, treten Brandungsbedingungen auf, die kein Anfänger lange ohne Kenterung überstehen wird!

Text: U.Beier

03.05.2011 **Aland-Inseln** (Revier/Ausland)

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

“Schärie, Schärie, Lady: Mit den Herzdamen durchs Aland-Archipel“

über eine Tour entlang einiger der etwa 6.757 Inseln, die zwischen Schweden und Finnland liegen.

Aland wurde per Fähre Grisslehamn-Eckerö erreicht. Gestartet wurde in Eckerö. Geplant war, die nördliche Hälfte der zu Finnland gehörenden Aland-Inseln zu umpaddeln, ohne dabei viele Kilometer zurückzulegen. Es sollte halt einfach die Umgebung wahrgenommen und genossen werden, was auch in dem Beitrag in Wort & Foto gut überkommt, z.B.:

- *„... Ohne Hast gleiten unsere schnittigen Kajaks über Felsriffe, passieren beeindruckende Granitwände oder schlängeln sich durch enge Durchfahrten. Die Höhenlinien auf der Karte verraten es, die Landschaft wird klobiger, die Felskanten am Ufer beeindruckender. Animiert von der Tatsache, dass man sich auf Felsbändern äußerst komfortabel fortbewegen kann, erkunden wir zunächst immer die gesamte Insel, bevor wir unser Lager einrichten. Graue und gelbe Flechten überziehen häufig die Steinoberflächen mit wilden Mustern. Lediglich dort, wo das Salzwasser des Öfteren hinaufspült, zeigt sich die originäre, rötliche Farbe des Gesteins in purer Ausprägung. Kiefernbäume krallen sich in Ritzen. Einige von ihnen haben Glück und können zu stattlicher Baumgröße anwachsen, wenn sie eine Stelle mit Grundwasserzugang erwischt haben. Andere zwängen sich notgedrungen in engen Spalten und sind der Bonsaigröße nicht entwachsen, obwohl ihr zwanzigmal größerer Nachbar das gleiche Alter aufweist.“*

Weitere Fotos findet man auf der Homepage des Autors:

www.liquidmedicine.de/html_data/Touren_HTMLs/seekajak_o/Alandinseln_7_10/Alandinseln_2010.htm

Eine konkrete Tour wird nicht beschrieben. Stattdessen wird auf die Homepage www.kanukassel.de verwiesen, wo ebenfalls eine Vielzahl traumhafter Fotos zu finden sind.

Leider gibt es keine Hinweise darüber, welches Kartenmaterial geeignet ist. Empfehlenswert ist m.E. die topografische Kartenmappe mit insgesamt 7 Blättern (DIN A3) (1:100.000) (ca. 45,- Euro):

„Paddla Kajak pa Aland“ (2009)

(Bezug z.B. über: <http://geobuchhandlung.eshop.t-online.de/Seekajakatlas-Aland>)

Wer die Aland-Inseln umrunden möchte, wird wohl mindestens an die 170 km zurücklegen müssen. Nach oben sind fast keine Grenzen gesetzt, je nachdem ob man die benachbarten

größeren Inseln noch mitnehmen möchte (z.B. Kumlinge, Brändö, Sottunga, Kökar, Föglö) (ca. 300 km) oder gar das finnische Festland (Turku) erreichen möchte. Das Wetter muss nur mitspielen ... und wenn es trotz aller Vorsicht Schicksal spielt, ist zu hoffen, dass man per Handy die „Åland Sea Rescue Association“ erreichen kann: 00358-1819475.

Wem jedoch die 170 km zu viel sind, der sollte sich überlegen, ob es nicht genügt, stattdessen etwas entlang der ost-schwedischen Schärenküste zu paddeln (z.B. mit den möglichen Startorten Blankaholm, Västervik, Loftahammar, Gryt oder Tyrislöt). Dann kann man nämlich 2 Tage länger paddeln, da man insgesamt nur 2 Tage statt 4 Tage im Auto sitzen muss.

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 3/11, S.90-97 – www.kanumagazin.de

27.04.2011 **Fahrtenleitertätigkeit bei rauen Gewässerbedingungen** (Ausbildung)

Im OCEAN PADDLER schreibt **Jeff Allen** in dem Beitrag:

“Advanced Journeying“

darüber, auf was alles ein Fahrtenleiter zu achten hat, wenn er mit einer Gruppe von Kanuten in „schwierigeren“ Gewässern paddelt.

Auch wenn **Jeff Allen** an manchen Stellen recht vage und stichpunktartig bleibt, möchte ich seine Punkte aufführen und teilweise zur besseren Verständlichkeit ergänzen:

1. Vorplanung

a) Ziele und Ausweichziele:

Das angepeilte Ziel und mögliche Ausweichziele, die bei zunehmenden Schwierigkeiten angelaufen werden könnten, sind abhängig von:

- der Durchschnittsgeschwindigkeit einer Gruppe (3 – 4,5 Knoten);
- den aktuellen und prognostizierten Wetterbedingungen;
- den Gezeiten;
- den möglicherweise zu erwartenden Schwierigkeiten (Imponderabilien).
(siehe hierzu auch: www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf)

b) „Limit of Adequate Reserve“ (LAR) (Belastungsreserven):

Sie hängen davon ab, ob:

- mit oder gegen den Wind, mit oder gegen den Strom gepaddelt wird
(siehe hierzu auch: www.kanu.de/nuke/downloads/Bft-Skala.pdf);
- mit Seitenwind/-welle zu kämpfen ist;
- durch Brandungsfelder bzw. Tidalraces gepaddelt oder Kaps umfahren werden müssen bzw. mit kritischen Windeffekten zu rechnen sind;
- die Möglichkeit besteht, sich während des Paddelns mit Getränken und Nahrung zu versorgen;
- ob plötzlich einzelne Mitpaddler schwächeln.

c) Mindestausrüstung:

Jeff Allen setzt das wohl als selbstverständlich heraus und geht deshalb nicht weiter darauf ein, letztlich weil er wohl als kommerzieller Anbieter die nötige Ausrüstung stellt?

Wer mehr darüber erfahren möchte, der möge Folgendes downloaden:

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

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

2. Kenntnis der Leistungsfähigkeit der Mitpaddler

a) Abfragen der Erfahrungen („Papierform“):

- Was haben sie bislang gepaddelt und wann?
- Haben sie bestimmte Ausbildungsabschnitte absolviert und wann?
- Wie ist ihre tatsächliche Kondition?
- Wie viel Kilometer haben sie dieses und letztes Jahr gepaddelt?
- Gibt es gesundheitliche Einschränkungen?

Sollten die Mitpaddler nicht persönlich bekannt sein, bietet es sich an, dass diese schon bei der Anmeldung zur Tour einen Fragebogen („Physical Activity Readiness Questionnaire“ (PAR-Q) ausfüllen

(siehe hierzu z.B.: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekerooog-Info.pdf >S.2)

b) Prüfung des tatsächlichen Leistungsstands:

- Werden gleich zu Beginn Brandungsfelder gequert, kann sich der Fahrtenleiter recht schnell einen persönlichen Eindruck davon verschaffen, was die Mitpaddler wie gut können.
- Ansonsten sollte er wenigstens von ihnen verlangen, gleich zu Anfang zu rollen sowie ein paar Paddeltechniken vorzuführen, z.B. flach/hohe Paddelstütze, Wriggen, Heck-/Bugruder.

3. Führung auf dem Wasser

Sie umfasst Kommunikation, Gruppenzusammenhalt, Umfahren oder Umkehren, Positionierung.

a) Kommunikation:

Vor der Tour: Die Mitpaddler sollten über Folgendes informiert werden:

- den geplanten Tourenverlauf
(siehe hierzu auch: www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf);
- die prognostizierte Wetterlage
(siehe hierzu auch: www.seewetter.de oder www.windfinder.com);
- Gezeiten (Hochwasser, Niedrigwasser; Nipp- oder Springtide; Strom);
- die zu erwartenden Schwierigkeiten (Welle, Wind & Windeffekte, Strom);
- die verwendeten Signale
(siehe hierzu auch: www.kanu.de/go/dkv/home/freizeitsport/sicherheit/signale.xhtml);
- aber auch darüber, wie die Gruppe auf dem Wasser zusammenbleibt & -gehalten wird und was im Falle einer Kenterung mit Ausstieg zu tun ist.
- Außerdem ist ein „Float-Plan“ zu hinterlassen, z.B. bei der Coastguard (in Deutschland nicht erwünscht) oder bei einer zuverlässigen Person
(siehe hierzu auch: www.kanu.de/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf).

Die Kommunikation sollte jedoch nicht nur einseitig vom Fahrtenleiter zum Mitpaddler laufen. D.h. jeder einzelne Mitpaddler sollte die Möglichkeit bekommen, seinerseits sich, seine Erwartungen und seine Ausrüstung vorstellen.

Während der Tour: Unterwegs sollte der aktuelle Tourenverlauf vorgestellt und kritisch hinterfragt werden, sowie die Mitpaddler über ihre Meinung dazu befragt werden.

Nach der Tour: Diskussion & Kritik über den Ablauf der Tour.

b) Gruppenzusammenhalt („Line Of Sight“)

- Der Fahrtenleiter sollte grundsätzlich vorne weg paddeln. Anderenfalls ist ein Mitpaddler genau zu instruieren, wie er vorne zu paddeln hat.
- Alle haben so zu paddeln, dass der Fahrtenleiter zu allen Sichtkontakt haben kann.

- Ist zeitweise kein Sichtkontakt möglich (z.B. bei Erkundung kritischer Passagen in „Felsengärten“, dann ist die Gruppe an einem sicheren Ort zurückzulassen und von einem zweiten erfahrenen Mitpaddler zu betreuen.
- Ansonsten paddelt dieser „zweite“ Kanute („Charlie“) am Schluss der Gruppe und sorgt dafür, dass keiner hinter ihm bleibt.
- Bei besonderen Situationen kann auch so gepaddelt werden, dass jeder einzelne Paddler zumindest Kontakt zu seinem Vorder- und Hintermann halten muss („Linking of Sight“).

c) Vermeiden: Umfahren oder Umkehren

- „If we can't go through it, go around it ... if we can't get around it, hold ground or go back!“ D.h. wenn wir eine kritische Passage nicht paddeln können, sollten wir sie umfahren ... und falls wir diese nicht umfahren können, sollten wir letztlich uns zurückziehen!
- Wir sollten die Entscheidung zur Umfahrung bzw. zur Umkehrung so rechtzeitig treffen, dass Wind bzw. Tide einen nicht in die kritische Passage treiben kann. Das setzt letztlich voraus, dass wir schon bei der Planung des Tourenverlaufs, nach möglichen kritischen Passagen suchen und den Punkt („Point of last Return“?) bestimmen, wo eine Änderung des Kurses noch möglich ist.

d) Positionierung („Position“)

- Es ist jeweils so zu paddeln, dass die Gruppe auf der „sicheren“ Seite ist.
- Das betrifft die Routenwahl (Abstand halten zu Felshindernissen, starker Strömung), den Zeitpunkt einer Passage, die Wetterlage und die Gewässerschwierigkeiten.

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 25/11, S.36-40

Link zum Nachlesen: <http://oceanpaddlermagazine.com/3D-Issues/OP25-3D/>

Weiterer Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

27.04.2011 **Zurückgelassen & Verschollen** (Ausbildung)

Im OCEAN PADDLER berichtet **Nigel Dennis** in dem Beitrag:

„Lessons Learnt. Sea Kayaking Tragedy, Anglesey 2010“

über den folgenden Seenotfall, der sich am 29.8.10 an der Südwestküste der walisischen Insel Anglesey ereignete:

Ein Kajakclub plante für seine Mitglieder eine Sonntagsfahrt entlang „Holy Island“. Wegen des allzu heftigen ablandigen Windes (5-6 Bft. in Böen bis 7 Bft.) wurde die Clubfahrt abgesagt. 5 Clubmitglieder taten sich jedoch zusammen und gingen trotzdem aufs Wasser. Ihr Erfahrungsstand war recht gemischt, einige von ihnen waren noch recht unerfahrene Seakayaker.

Nachdem sie eine halbe Stunde Rettungstechniken übten, paddelten sie los ... mit mehr oder weniger geeigneten Kajaks. Zumindest die später verunglückte Kanutin paddelte wohl ein Seekajak mit Skeg, welches aber nicht funktioniert haben sollte. Die Sicherheitsausrüstung wurde bis auf 2 Schleppleinen im Auto zurückgelassen.

Geplant war, die Insel südlich zu runden, um dann die Ostseite wieder hochzupaddeln. Ob ihnen das gelungen wäre, sei dahingestellt; denn sie hätten nach der Rundung gegen Wind & Strom paddeln müssen.

Zunächst paddelten sie im Windschutz der Küste. Zwischendurch machten zwei „stärkere“ Kanuten eine kurze Spritztour um eine kleinere Felseninsel herum, während die anderen drei im Windschatten warten sollten. Als die beiden zurückkehrten, mussten sie jedoch feststellen, dass die drei Mitpaddler von Tide & Wind aus dem Windschutz getrieben wurden, wobei einer kenterte und dabei sein Paddel verlor. Bei der folgenden Rettungsaktion trieben alle völlig aus dem Windschutz hinaus. Dem „Kenterbruder“ gelang wohl der Wiedereinstieg, aber ohne Paddel musste er bei dem vorherrschenden Seegang von einem anderen gestützt und dieses „Päckchen“ von dem stärksten Kanuten zurück an Land geschleppt werden. Auf Grund des heftigen Windes und der zunehmend stärker werdenden Tidenströmung gelang es vier von ihnen, erst 90 Minuten später an einem ca. 5 km vom Startort entfernten Strand südwestlich von Anglesey anzulanden (ca. 15.30 Uhr)

Die fünfte Kanutin konnte mit ihrem Seekajak und dem nicht funktionierenden Skeg weder das Tempo noch den Kurs ihrer Mitpaddler halten. Sie fiel immer mehr zurück und ward nach einer halben Stunde nicht mehr gesehen.

Warum keiner sie begleitete, darüber gab es keine Erklärung. Infrage dafür gekommen wäre entweder der vierte Kanute, der als einziger noch frei paddelte (wahrscheinlich kämpfte er aber selber mit seinem Kajak und dem Seegang) oder jener Kanute, der den „Kenterbruder“ im „Päckchen“ stützte. Dann hätte halt der vierte Kanute das Stützen des „Kenterbruders“ übernehmen können. Auch wurde nicht erklärt, warum nicht gleich zu Anfang, als jeder sah, dass die fünfte Kanutin nicht mithalten konnte, diese Kanutin ins „Päckchen“ „abkommandiert“ wurde, und welche Rolle der zweite „starke“ Kanute übernahm.

Anscheinend war der erste „starke“ Kanute ganz mit dem Schleppen von zwei seiner Mitpaddler beschäftigt und von der Angst gezeichnet, ja nicht weiter hinaus in die offene See getrieben zu werden, und der vierte Kanute damit, bei der Schleppgemeinschaft zu bleiben.

Als alle vier Kanuten schließlich die - die ganze Zeit dicht vor sich liegende - Küste erreichten, war wohl keinem von ihnen bewusst, dass der seit einer Stunde nicht mehr gesehene Kanutin etwas passiert sein könnte. Sie nahmen wohl 25 Minuten (ca. 15.55 Uhr) nach dem Landgang Kontakt mit der Seenotrettung auf, meinten aber, dass die fünfte Kanutin bestimmt irgendwo sicher angelandet sei. Erst 3 Stunden später informierten sie um 19.00 Uhr die Seenotrettung darüber, dass eine Kanutin vermisst wird und erst 2 Std. später um 21.00 Uhr legt das Rettungsboot ab.

Das Kajak der fünften Kanutin wurde später ca. 30 km entfernt an die Küste getrieben. Die Kanutin selber ist seitdem verschollen.

In der anschließenden Beurteilung dieses Seenotfalls führt **Nigel Dennis** die verschiedensten Punkte an, die die unterschiedlichen Küstenerfahrungen der Kanuten, die unvollkommenen Führungsqualitäten der „stärkeren“ Kanuten, die nicht immer seetüchtige Ausrüstung und die fehlende Notfallausrüstung betreffen. Knackpunkte waren wohl:

- die fehlende Seegangstüchtigkeit des „Kenterbruders“ und seine fehlende Paddelsicherungsleine,
- die mangelhafte Kondition der verschollenen Kanutin, das nicht funktionstüchtige Skeg an ihrem Seekajak und fehlende Seenotsignalmittel,
- das fehlende Gefahren- und Verantwortungsbewusstsein der beiden „stärkeren“ Kanuten,
- aber auch das mangelhafte Einfühlungsvermögen der Coastguard, die im Gegensatz zu uns in Deutschland u.a. auch dafür zuständig ist, darüber informiert zu werden, wenn eine Gruppe von Kanuten aufs Meer hinaus paddelt und wenn sie wieder an Land zurückkehrt.

Es ist mir unverständlich, dass:

- (1.) die Coastguard bei den vorherrschenden Gewässerschwierigkeiten nicht hinterfragt hatte, was die Kanuten eigentlich vorgehabt hatten und warum sie denn so sicher seien, dass die fünfte Kanutin irgendwoanders angelandet sei. Ein paar solcher Fragen hätten genügt, um zu erkennen, dass es sich hier um Kanuten handelte, die nur über wenig Küstenerfahrungen verfügten und kaum etwas über das Leistungsvermögen der einzelnen Mitpaddler wussten.
- (2.) die Coastguard nach dem um 19.00 Uhr ausgelösten Alarm noch 2 Stunden brauchte, um auszulaufen, obwohl ihr bewusst sein musste, dass die verschollene Kanutin wahrscheinlich spätestens ab 15.30 Uhr im Wasser trieb und ab 22.00 Uhr die Dämmerung einsetzte.

Trotz alledem sollte nicht unerwähnt bleiben, dass der Kanute, der das Päckchen mindestens 90 Minuten lang Richtung Strand schleppte, obwohl es kräftig wehte, wellte und strömte, harte Paddelarbeit geleistet hat und damit zeigte, dass er etwas vom Paddeln verstand. Aber bei Küstentouren reicht Kraft und Paddeltechnik allein nicht aus, zumindest nicht, um eine Gruppe sicher zurück an Land zu bringen.

Nigel Dennis geht in seiner Kritik dabei so weit, dass er meint, dass solche Fahrten typisch für Fahrten von Clubkameraden seien: Alle Mitpaddler sind hoch motiviert, aber selten ist einer so kompetent, um die Sicherheit der Gruppe zu gewährleisten. In seiner Kritik geht er so weit, dass er sogar für kleinere Gruppen fordert, dass sie mindestens von zwei „Leader“ (Fahrtenleitern) geführt wird. Für diesen Seenotfall vor „Holy Island“ mag er Recht haben; denn der erste Fahrtenleiter hätte sich um den Schleppverband kümmern können und der zweite um die immer mehr zurückfallende Kanutin. Aber was hätten diese beiden Fahrtenleiter gemacht, wenn alle vier Mitpaddler in Schwierigkeiten geraten wären und jeder diese Schwierigkeiten nur hätte überwinden können, wenn ihnen jeweils zwei starke Kanuten zur Seite gestanden hätten. Insofern sorgen auch bei kleineren Gruppen zwei Fahrtenleiter nicht für entscheidend mehr Sicherheit, wenn die einzelnen Mitpaddler der Gewässerschwierigkeit nicht mehr gewachsen sind. Der Vorteil von zwei Fahrtenleitern besteht allein darin, dass sie u.U. eher über den Sachverstand verfügen zu erkennen, dass die Mitpaddler von den Gewässerbedingungen überfordert werden könnten, und über die Autorität, den Mitpaddlern klar zu machen, dass sie bei dem Wetter und der Tide nichts auf dem Wasser zu suchen haben, wenn sie nicht ihr Leben riskieren wollen.

Text: U.Beier

Quelle: OCEAN PADDLER, Nr. 25/11, S.32-35

Link zum Nachlesen: <http://oceanpaddlermagazine.com/3D-Issues/OP25-3D/>

26.04.2011 **Rund Korsika** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **R.Huber** in dem Beitrag:

„Schroffe Schönheit: Korsika“

werden aus seemännischer Sicht insgesamt 70 sehens- bzw. bemerkenswerte Abschnitte der insgesamt über 1.000 km langen Küstenlinie Korsikas aufgezeigt.

Über **Wind & Wetter** ist Folgendes zu lesen:

- *„Häufig Mistral, der aus dem Rhonetal von Nordwest und später von West bläst. An der Scandola, der Westecke Korsikas, wird er meist gespalten. Nach Süden hin bleibt er auf West und wird noch durch die hohen Berge gestaut. Nach Norden hingegen wird er abgelenkt und strömt von Südwest mit Düsenwirkung als Libeccio die Küste entlang. Ums Kap herum beschleunigt der Wind nochmals um etwa 1 Bft. und bläst*

dann von West. Dasselbe Phänomen ist im Süden zu beobachten. Ab Senetosa legt der Mistral zu, bläst dann in die Straße von Bonifacio und legt an deren Ostausgang nochmals zu. Auf der Ostseite Korsikas Vorsicht vor starken Fallböen.“

Leider wird nicht auf windverstärkende Wirkung des thermischen Seewindes hingewiesen, der zumindest Küstenkanuwanderer ab 11 bis 12 Uhr in Bedrängnis bringen kann, wenn er aufländig auf die Felsküste bläst.

Zur Orientierung könnte das folgende Buch dienen:

M.Muth, Korsika aus der Luft (ca. 30,- Euro / Delius Klasing)

Ansonsten reichen topografische Karten (1:50.000) zur Orientierung.

Quelle: YACHT, Nr. 10/11, S.18.-26 – www.yacht.de

11.04.2011 **Süd-West-Irland** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Stephen Grimmer** in dem Beitrag:

Irland – County Cork

über das Küstenkanuwanderrevier an der Süd-West-Küste von Irland:

- *„County Cork in Südwest Irland ist ein fabelhaftes Revier. Mildes (aber regnerisches) Klima, örtlich fast subtropisch mit Palmen und Wildfuchsen, steile Felsküsten, geschützte Sandbuchten und vorgelagerten Inseln und Schären, dazu jede Menge Fauna, Flora und Geschichte. ... Hier geht es mit Superlativen zu. Brake - tidenschwache Gewässer - werden mit 3,5 % Salz und Tidenhub von 4-5 m ersetzt. Erika-bewachsene Klippen, Schluchten, Höhlen und Mowengeschrei. So etwas sollte jede(r) Seekajakfahrer(in) erleben, und finden tut man es eben an der Europäischen Steilküste des Atlantiks – am Finistere (in der Bretagne), Cornwall, Schottland oder bei uns an der Westküste Irlands.“*

Es handelt sich um ein Revier mit wechselhaftem Wetter (i.d.R. alle 2-3 Tage zieht ein Atlantiktief durch), 1-2 Meter Dünung, 4-5 Meter Tidenhub und 2-3 Knoten Strom.

Gerade Gebiet zwischen Schull, Ballydehob, Baltimore und Toe Head zum einen und dem Fastnet Rock zum anderen bietet sich für mehrere Tagestouren an und sollte insbesondere von jenen Irlandtouristen angefahren werden, die auch begeisterte Küstenkanuwanderer sind.

Stephen Grimmer beschreibt 4 Tagestouren und erläutert ihren Verlauf anhand einer übersichtlichen Skizze.

Wem das nicht reicht, der kann mit seinem Seekajak auch weiter nördlich vorstoßen. **Charlotte Rieger** berichtet in dem Beitrag:

„Irische Impressionen: Südwestküste und Shannon“

erschieden im KANU-SPORT, ebenfalls über Tagestouren, die sie in der Valentia Bay unternommen hat.

Falls man Gefallen an der irischen Küste gefunden hat und dort doch noch mehr mit seinem Seekajak unternehmen will, der kann sich zur Vorbereitung auch das folgende irische Buch von **David Walsh** downloaden:

“**Oileáin – A Guide to Irish Islands**” - www.oileain.org

Er beschreibt insgesamt 519 Inseln, die entlang der irischen Küste liegen. Die Inseln an der Süd-West-Küste werden im Abschnitt „West Cork – Roaring Waterbay to Beara Peninsula“ (Sheet 88-84) beschrieben (leider ohne Kartenskizze).

Damit man nicht zum Spielball von Wind, Welle & Tidenströmung wird, sollte man sich jedoch vor einem Start hinaus in den Atlantik Infos über das Wetter und die Tide einholen:

→ www.irishtimes.com/weather/tides.html

→ www.met.ie/forecasts/sea-area.asp

Text: U.Beier

Quelle:

SEEKAJAK, Nr. 125/11, S.56-59 – www.salzwasserunion.de

KANU-SPORT, Nr. 1/11, S.10-13 – www.kanu.de

11.04.2011 **Rund Falster, Lolland & Mön** (Dänemark) (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Gero Meinen** in dem Beitrag:

„**Dänischer Sommer. Mit dem Kajak rund Falster, Lolland und Mön**“

im Stile eines „Küstenkanuwanderreiseführers“ (jedoch ohne Kartenskizze) über eine 12 Paddeltage dauernde, ca. 320 km lange Rundtour entlang der im Süden von Seeland (Dänemark) liegenden Inseln Falster, Lolland und Mön.

Gestartet wurde vom Fährhafen Gedser (Falster) aus und navigiert wohl nach einer Fahrradkarte (Süd-Seeland, Lolland, Falster und Mön) (1:100.000). Solche an der Topografie ausgerichtete Karten sind für Dänemarks Küste entlang der Ostsee i.d.R. geeigneter als Seekarten.

Übernachtet wurde auf alle Fälle nicht am Rande von Seglerhäfen; denn dies erlaubten grundsätzlich die Hafenmeister nicht! Dafür wurden einige Zeltplätze bzw. ausgewiesene Übernachtungsplätze angepaddelt (z.B. Stubbeköbing (Falster), Ulvshale und nahe Sölyst (Mön), Kragernaes, Ydö, Rødbyhavn und Nysted (Lolland).

Wer sich zuvor einen Überblick über die Existenz und Lage einzelner Campingplätze verschaffen möchte, der möge www.camping.dk anklicken und dann weiter zum gewünschten Revier surfen.

Weiterhin gibt es eine dänische Broschüre:

„**Overnatning i det fri. Teltpladser og naturlejrpladser**“ (2010, 185 S., ca. 23,- Euro)

→ www.teltpladser.dk/tysk.htm

die vom „Dansk Cyklist Forbund“ seit über 10 Jahren herausgegeben wird. Die neueste Ausgabe enthält über 1.000 Übernachtungsplätze. Bei meiner älteren Ausgabe liegen jedoch die meisten dieser Zeltmöglichkeiten nicht an der Küste bzw. sind von der Küste aus nur schwer zu finden. Aber vielleicht hat sich das ja geändert.

Gepaddelt wurde gegen und mit Wind & Welle, manchmal auch gegen die Windströmung und etwas Tidenstrom und bei ... Nieselregen, Dauerregen, Platschregen und Gewitterregen, aber auch bei Sonnenschein.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 125/11, S.44-49 – www.salzwasserunion.de

Bezug: www.geobuchhandlung.de

Link zum Beitrag:

➔ www.tegeler-kanu-verein.de/berichte/2010_daenemark/daenemark_2010.pdf

10.04.2011 **Ocean Paddler, Nr. 25/2011** (Literatur/Links)

Die britische Zeitschrift OCEAN PADDLER ist mit ihrer 25. Ausgabe erschienen. Sie umfasst 82 Seiten. Die Themen sind breit gestreut:

A.Vogl: The Solomon Islands (S.10-16)

D.Wilcox: Islay (S.18-24)

Interview: Justine Curgenvan (S.26-30)

N.Dennis: Lessons Learnt. Sea Kayaking Tragedy, Anglesey 2010 (S.32-35)

J.Allen: Advanced Journeying (S.36-40)

D.Smith: Essential Course One: First Aid (S.42-44)

H.Wilson: Kayak Rolling (D3-D7 / nur digital)

D.H.Johnston: Safety Gear. Location & Decisions (S.46-48)

A.Williams: Kayak Construction (S.50-52)

N.Foster: Grand Marais (S.54-56)

NN: DTest – Valley Etain (534-55cm) (S.58-60 plus D9-D10)

Werbung (?): Kocher – mKettle (D11-D12)

Werbung (?): Bootswagen – Handikart (S.62-63 plus D13-D14)

und downloadbar:

<http://oceanpaddlermagazine.com/3D-Issues/OP25-3D/>

Ab sofort kann man auch lediglich die digitale Ausgabe abonnieren:

Das digitale Abo für 6 Ausgaben/Jahr beläuft sich auf 12,- Pfund (ca. 15,- Euro).

Die Papierausgabe kostet demgegenüber jährlich 30,- Pfund (ca. 35,- Euro).

Bezug: www.paddlepressmedia.com

09.04.2011 **Richtig Sitzen im Kajak** (Gesundheit)

Wenn wir beim Paddeln Sitzprobleme bekommen, sind wir häufig geneigt, die Schuld beim Sitz oder der Sitzunterlage zu suchen. Dabei liegt es vielfach daran, wie wir sitzen und paddeln.

In dem im KAJAK-MAGAZIN erschienenen Beitrag:

„Fit und Gesund: Richtig Sitzen im Kajak“

nehmen **Christine Buser-Rohrer** und **Matthias Rohrer** dazu Stellung. Sie empfehlen Folgendes:

- *„Versuche unterwegs beim Paddeln, dein Becken aktiv aufzurichten, so dass der Bauchnabel nach vorn kommt. Lass die drehende Oberkörperbewegung bis in die Beine durchlaufen, indem du im Paddelrhythmus mit den Füßen auf der Fußstütze*

be- und entlastest. Und versuche bei langandauerndem Paddeln nicht möglichst immer gleich zu paddeln, sondern die Bewegungen zu variieren.“

Dazu beschreiben sie zwei Gymnastikübungen, die zur Verlängerung der Oberschenkel- und Bauchmuskulatur beitragen und so einem das Paddeln mit aufgerichtetem Becken erleichtern (s. hierzu das folgende Video):

www.kajak-magazin.com >Aktuelles >Video >Fit&Gesund

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr. 3/11, S.44-45 – www.kajak-magazin.com

09.04.2011 **Rund Fehmarn** (Revier/Inland)

Im KAJAK MAGAZIN berichtet **Björn Nehrhoff von Holderberg** in dem Beitrag:

„Fehmarn für ein Wochenende“

u.a. über eine Umrundung von Fehmarn, Deutschlands zweitgrößter Insel (ca. 65 bis 78 km).

- Gestartet wurde vom Burger Binnensee aus.
- Umrundet wurde entgegen dem Uhrzeigersinn.
- Gezeltet wurde unterwegs einmal, und zwar am „Campingplatz am Belt“ nahe des Dreihäuserdorfs Altenteil.
- Navigiert nach der Karte aus Jübermann's Tourenatlas TA1: Schleswig-Holstein + Unterelbe, Blatt 26.

Übrigens, ab 3 Bft. Wind ist eine solche Umrundung nur noch etwas für erfahrene Kanuten, und ab 4 Bft. sind Seegangserfahrungen (inkl. Brandung) Voraussetzung.

Eines zeichnet jedoch Fehmarn aus: Wenn's kritisch wird, kann man fast immer sofort anlanden. Ausnahmen bestätigen jedoch auch hier die Regel:

1. keine Anlandemöglichkeit (zumindest für GFK&Co.-Seekajaks) am steileren Ufer südlich der Südostspitze (bei Staberhuk),
2. keine Anlandemöglichkeit während der 3,5 km weiten Querung der Orther Bucht (im Südwesten),
3. keine Anlandemöglichkeit am Fährhafen von Puttgarden.

Dennoch kann die Umrundung nicht ganz problemlos ablaufen. Innerhalb eines Jahres musste ich persönlich 3 Umrundungen vorzeitig abbrechen, 1x wegen Dauerregen, 1x wegen Dauerregen und Wind und 1x wegen 7er Windböen kurz vor der Fehmarn-Sund-Brücke.

Insbesondere der Bereich vor dem Fährhafen kann als der kritischste Bereich der Tour angesehen werden. Ab 3-4 Bft. Wind aus NW bis SO kann sich dort eine schwierige Welle aufbauen. **Björn Nehrhoff** schreibt dazu:

„Wie ein winziger Korken schwappen wir auf den chaotischen Wind- und Reflektionswellen vor der Mole, zu denen sich auch noch Schiffswellen gesellen. Es folgt ein Tanz der Paddler vor einer turmhohen, weißen Wand aus Stahl. Die Fähre „Deutschland“ verlässt gerade den Hafen mit Kurs auf Rödby.“

Und in dem Beitrag „**Rund Fehmarn in 2 ½ Oktobertagen**“ von **Karin Bunge** (in: SEEKAJAK, Nr. 86/03, S.36f) ist über eine andere Fährhafenpassage Folgendes zu lesen:

„ Am nächsten Morgen tobte in Augenhöhe die Brandung. Überall waren nur noch Schaumköpfe zu sehen. Keine Angler mehr weit und breit. Für mich stand fest, dass wir nicht paddeln. Wie entsetzt war ich dann, als ich hörte, dass wir sehr wohl paddeln müssten. Wir wollten bis vor den Hafen von Puttgarden kommen und dann nahe eines Feldweges aussetzen, um die Autos per Taxi holen zu können. „Keine Bange Bunge, wenn du erst einmal im Boot sitzt, sieht es bei diesem achterlichen Wind meistens nicht mehr so gefährlich aus!“ bekam ich von unserem Fahrtenleiter zu hören.

„Heute sind wir uns ja immerhin in der Kleiderordnung einig“ meinte Nils, als er die gestrige „Shirt&Shorts-Fraktion“ in die Trockenanzüge schlüpfen sah.

Die Startparole lautete: „Dicht hinter der ersten Brandungszone paddeln!“

Der Fahrtenleiter holte seine „dicken Dinger“ (Kaliber: 300m x 40 sek.) aufs Achterdeck, entsicherte sein „Nico“ und hängte so'n schwarzen Kasten mit Antenne vor seine Brust. „Welch ein Trost!?“ Dann ging's aufs Wasser.

Der „Sicherste“ als Erster, der „Erfahrenste“ als Letzter.

Wir konnten die Hafeneinfahrt und die Fährschiffe ja schon vom Start aus sehen, also so weit ist es ja gar nicht. Aber die Brecher kamen von der Seite und der Wind von achtern mit 5-6 ... und ich fahre ein Skegboot!

Es war wirklich nicht schön und ich platzte fast vor Konzentration. ... Stützen – 2 Paddelschläge – stützen – 2 Paddelschläge – bremsen – ja nicht ins Surfen kommen! Hin und wieder war das gesamte Boot überspült und vor der immer näher kommenden Hafeneinfahrt brodelte die See.

„Wie fühlt Ihr Euch?“ fragte einer, „Na ja, noch ganz gut, wenn es nicht schlimmer wird“ war die Antwort. „Es wird schlimmer!“ schallte es zurück.

„Wenn wir nur diese verdammte steinerne, mehrere 100 Meter ins Meer hinausragende Hafeneinfahrt passieren könnten, wären wir gleich danach im Windschatten und müssten die Tour nicht abbrechen“, waren unsere Überlegungen. Rechts hinterm Strand sahen wir Autos auf dem angekündigten Feldweg und nach links voraus mussten wir, wenn wir am Hafen vorbei wollten.

Als wir testen wollten, ob wir im Notfall auch zurück gegen den Wind ankämen, trieben wir bereits derartig ins Flache, dass wir schnellstens wieder hinaus aufs Meer paddelten.

„Wie fühlst du dich, Karin?“, wurde ich nun konkret gefragt. Ich blickte zu Bodo, einen alten erfahrenen Seekayaker, ich schaute zu Nils, der im letzten Jahrtausend noch Wildwasser fuhr, und meinte dann wohl wenig überzeugend: „Wenn's nicht schlimmer wird, ist es ok.“ Kurz danach erhielt ich dafür die Quittung: „Wir müssen abbrechen! Ab nach Steuerbord zum Strand!“ Das wollte ich aber auf gar keinen Fall und rief zurück, dass ich es bestimmt schaffen würde. ...

Wir musste noch einmal vor der Hafeneinfahrt abbremsen, um eine auslaufende Fähre passieren zu lassen. Dann kam es, wovon ich bislang nur träumte: Von hinten die 2 Meter hohe durch den Sturm aufgebäumte, von Untiefen gereizte See und von vorn die Bug- und Heckwellen der Fähre. Das reinste Wellenchaos. Ich wusste gar nicht so schnell, wo ich zuerst stützen sollte ..., aber der Kiel blieb wo er hingehörte – unten.

Dann plötzlich – Ruhe. Wir hatten den Hafen hinter uns gelassen.“

Solche Gewässerbedingungen gibt es wohl etwas häufiger; denn es hat mal eine Gruppe gegeben, die ebenfalls das Wellenchaos vor der ca. 50 m breiten Fährhafeneinfahrt erlebten und in ihrer Angst das taten, was nur den Fährschiffen erlaubt ist: Sie flüchteten ins Hafenecken, um Schutz vor dem Seegang zu suchen, und legten so kurzzeitig den Fährverkehr lahm, nichts ahnend, dass eigentlich während der Zeit vom 1.5.-30.9. der ganze Hafeneinfahrtssektor bis ca. 2 km hinaus für den „öffentlichen Verkehr gesperrt“ ist (s. www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Fehmarn.pdf >S.3)

Wer also mal Fehmarn umrunden will, sollte sich vorher über die Wetterlage informieren, z.B. per SMS-Abo bei www.seewetter.de

Text: U.Beier

Quelle: KAJAK-MAGAZIN, Nr.3/11, S.16-21 – www.kajak-magazin.com

07.04.2011 **Solo-Wiedereinstiegs-Methoden** (Ausbildung)

Es gibt keine elegantere, schnellere & sichere Methode als die Rolle, um nach einer Kenterung wieder weiterpaddeln zu können nur man muss sie halt auch beherrschen. Für Küstenkanuwanderer, die über keine „Bomb-proof-Roll“ verfügen, gibt es jedoch eine Vielzahl von Wiedereinstiegsmethoden, die solo oder mit Partner funktionieren, wenn auch:

1. etwas umständlich (→ aussteigen, auftauchen, Kajak festhalten, u.U. Paddel-Float aufblasen und am Paddel befestigen, wiedereinsteigen, Spritzdecke schließen, Linsen, u.U. Paddel-Float & Pumpe verstauen, nach Paddel greifen, lospaddeln);
2. nicht so schnell (siehe 1. und – sofern der Wiedereinstieg misslingt – weitermachen in einer „Endlosschleife“ bis zur totalen Erschöpfung)
3. und nicht immer ganz folgenlos (→ Verletzungs- bzw. Unterkühlungs- oder gar Ertrinkungsgefahr).

Beim **Solo-Wiedereinstieg** bietet sich augenscheinlich der „**Cowboy**“-Wiedereinstieg an, bei dem von hinten übers Heck oder von der Seite bis nach vorne in die Sitzluke „gerobt“ wird. Wer über entsprechendes Balancegefühl & Geschicklichkeit sowie über eine entsprechend große Sitzluke verfügt, der mag damit bei „Ententeichbedingungen“ zurechtkommen, sofern seine Sitzluke kaum mit Wasser geflutet ist. Dennoch gibt es ein paar „Akrobaten“, die selbst bei Seegang den Wiedereinstieg à la Cowboy beherrschen, wie es z.B. aus dem folgenden Video-Clip zu ersehen ist:

www.youtube.com/watch?v=wEIZ4z14VWw&feature=related
(“30 Second Cowboy Scramble” von ksgrandfield)

Aber es gibt auch andere, die selbst bei spiegelglatter See nicht diese Variante des Solo-Wiedereinstiegs beherrschen:

www.youtube.com/watch?v=AEvsfnrh-A8&feature=related
(“How not to do a sea kayak cowboy entry” von pwcrawford69)

Eine zweite Variante des Solo-Wiedereinstiegs ist der **“Paddel-Float-Wiedereinstieg”**. Unter dem Link:

www.kayakpaddling.net >Sicherheitsgrundlagen >Einstieg mit Paddlefloat

erläutert **Niko Hakkaraine** in einem Zeichentrickfilm anschaulich u.a. eine Möglichkeiten, mit Hilfe des Paddel-Floats nach einer Kenterung mit Ausstieg wieder zurück in seine Sitzluke zu kommen.

In einem Video-Clip von **K.&Chr.Morisson** wird eine andere Möglichkeit vorgeführt.

www.youtube.com/watch?v=5QGG03uMWCs
(“Heel-Hook-Self-Rescue” von Kathi & Chris Morisson)

Beim Ansehen dieses Video-Clips wird einem jedoch deutlich, über welche Beweglichkeit man selber & über welchen Auftrieb das Paddel-Float verfügen muss, damit diese Methode auch bei Seegang wirklich sicher funktioniert.

Die m.E. am zuverlässigsten funktionierende Solo-Wiedereinstiegs-Variante ist m.E. „**Re-Entry & Paddle-Float-Roll**“, d.h. der Unterwassereinstieg mit anschließender Rolle, wobei am Paddelblatt ein Paddel-Float befestigt ist. Gerade jene Kanuten, die nur im Hallenbad rollen können, haben mit Hilfe des Paddel-Floats eher die Chance, dass ihnen die Rolle auch draußen an der Küste gelingt.

Die folgenden beiden Video-Clips zeigen mehr oder weniger überzeugend, wie „**Re-Entry & Paddelfloat-Roll**“ funktionieren kann:

www.youtube.com/watch?v=jfxVDXO1Q9E&feature=related

(“Re-Entry & Roll: Sea Kayaking Self Rescue” von touringkayaks)

www.youtube.com/watch?v=N9qtEJOCqOw&feature=related

(“Kayak Paddelfloat Self Rescue and Re-Enter and Roll” von CKAPCODOTCOM)

Alle diese Video-Beiträge enden mit dem Platznehmen des „Kenterbruders“ in seiner Sitzluke. Sie ignorieren damit jedoch ein großes Problem, dass mit jedem Solo-Wiedereinstieg verbunden ist: Gekentert wird doch i.d.R., wenn der Seegang kritisch ist, und das passiert uns, obwohl die Sitzluke nicht geflutet ist und wir das Paddel zum Stützen bereit fest in beiden Händen halten. Wie soll es uns dann möglich sein, nachdem wir mit Hilfe einer Variante des Solo-Wiedereinstiegs wieder in unserer gefluteten Sitzluke Platz genommen haben, die letzten 5 Schritte bis zum Lospaddeln auszuführen, ohne dass wir dabei erneut kentern:

1. Spritzdecke schließen,
2. Sitzluke lenzen, u.U. freihändig (→ bei Einsatz einer E-Pumpe bzw. Fußlenzpumpe) bzw. mit einer Hand (→ bei eingebauter Handlenzpumpe) bzw. mit zwei Händen (→ bei tragbarer Handlenzpumpe),,
3. (beim Einsatz einer tragbaren Handlenzpumpe) Lenzpumpe kentersicher & griffbereit verstauen,
4. (beim Einsatz eines Paddel-Floats) nach dem Paddel hangeln und Paddel-Float vom Paddel lösen, entlüften, zusammenlegen und kentersicher & griffbereit verstauen,
5. Paddel so in die Hände nehmen, dass das linke Blatt auch links liegt und das rechte rechts, und lospaddeln?

Ja, vielleicht sollten wir doch lieber unsere Rolle etwas mehr üben, und zwar nicht nur einmal im Winter im Hallenbad, sondern auch im Sommer draußen während jeder Tour hinaus aufs Meer ... sofern wir nicht bereit sind, auf Solo-Touren zu verzichten.

Text: Udo Beier

03.04.2011 **4-Hallig-Tour** (Revier/Inland)

Im KANU-SPORT berichtet **Siegfried Fuß** in dem Beitrag:

„Im Halligmeer – Vier Inseln in vier Tagen“

über eine Tour, die von Schlüttsiel aus gestartet wurde und über Hallig Langeness (Hilligenley), Amrum (Wittdün), Föhr (Wyk) und Hallig Oland bis zurück nach Dagebüll führt.

Die Passage von Langeness nach Amrum wurde aufgrund des Windes per Fährschiff zurückgelegt, wie auch alle anderen Passagen (bis auf Oland) Fährpassagen sind. Gerade dies macht den Reiz einer solchen Hallig & Insel-Tour aus. Nimmt das doch den Druck, auch bei schwierigen Gewässerbedingungen unbedingt paddeln zu müssen.

Ein paar Hinweise zum Übernachten:

Auf der Warft Hilligenley (Hallig Langeness) befindet sich die erste DKV-Kanustation im Wattenmeer. Eine weitere gibt es auf Hallig Hooge-

Die auf Amrum beschriebene Zeltmöglichkeit auf dem Deich (!) am Seglerhafen wird seit 2009 nicht mehr toleriert (Allzu auffälliges Zelten einer Gruppe von Seekajak-Fahrern für eine ganze Woche war unangenehm aufgefallen; denn das Zelten auf Deichanlagen ist grundsätzlich verboten!).

Ansonsten wird empfohlen, wenn schon irgendwo „wild“ gezeltet wird, wie z.B. am Hafen von Wyk auf Föhr, die Zelte erst 1 Std. vor Sonnenuntergang aufbauen und 1 Std. nach Sonnenaufgang wieder abbauen (sog. inoffizielle „1-Std.-Regel“). So gibt man jenen Kanuten, die später auch dort mal zelten wollen, eine größere Chance, ebenfalls nicht „vertrieben“ zu werden.

Und auf Hallig Oland ist zelten am kleinen Hafen im Süd-Westen gegen Entrichtung einer kleinen Gebühr erlaubt. Es besteht folglich überhaupt kein Grund, gegen die ausdrückliche Empfehlung der Einheimischen auf der ca. 400 m entfernten Nordseite der Hallig die Zelte aufzubauen und anschließend darüber zu berichten.

Übrigens, wer gern wissen möchte, ob er zumindest „theoretisch“ fit für solch eine Tour durchs nordfriesische Wattenmeer ist, der möge versuchen, die folgenden Aufgaben zu lösen: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Langeness-Fragen.pdf

Text: U.Beier

Quelle: KANU-SPORT, Nr. 4/11, S.20-23 – www.kanu.de

Link:

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

29.03.2011 Interview mit Atlantik-Überquerer A.Doba (Geschichte)

Im KANU-MAGAZIN wird in dem Beitrag:

„Ein Mann, ein Boot, eine Mission: In 98 Tagen allein über den Atlantik“

ein Interview mit dem diesjährigen Atlantik-Überquerer, dem Polen Aleksander Doba (64) (70.000 Paddelkilometer), veröffentlicht. Die Fragen stellt sein Landsmann und Betreuer **Jurek Arsoba**.

An anderer Stelle wurde in den „Aktuellen Infos“ schon einmal darüber berichtet:

www.kuestenkanuwandern.de/geschi/110202.html

Folgendes aus dem Interview ist jedoch noch erwähnenswert:

- Vor Jahren hatte A.D. schon mal zusammen mit einem Kanuten versucht, den Atlantik zu queren. Wegen mangelhafter Vorbereitung musst jedoch das Vorhaben abgebrochen werden.
- Er hat Nahrung für 120 Tage (u.a. Trockennahrung, Nutella, Süßigkeiten, Zucker) mit und 120 Liter Wasser zur Reserve. Sein tägliches Trinkwasser (ca. 4,5 Liter) hat er mit Hilfe eines Meerwasserentsalzungsgerätes erzeugt. Die Energie dazu lieferten Solarzellen. 30 Tage vor dem Ziel funktionierte das Gerät nicht mehr. A.D. griff auf eine per Hand bedienbares Entsalzungsgerät zurück. Täglich pumpte er 4 Std. um 6 Liter Wasser zu erzeugen. Regenwasser konnte er nur auffangen (insgesamt ca. 50 Liter), wenn es nicht so stark windete.
- Nur an 1 ½ Tagen war der Ozean spiegelglatt.
- Anfänglich konnte er nur 2 bis 4 Std./Tag schlafen, und dass nur nachts, da es tagsüber zu heiß war.

- Auf ein „Toilettenbad“ musste er wegen der ihn ständig begleitenden Barrakudas verzichten.
- Den Blinddarm hat er sich nicht vorsichtshalber entfernen lassen.
- Gegen die vom Salzwasser gereizte Netzhaut halfen Augentropfen.
- Der Kontakt zur Außenwelt lief über Satellitentelefon. Im Notfall hätte er eine Seenotbake aktivieren können. Per „Spot-Messenger“ wurde ständig seine Position gemeldet.
- Insgesamt begegnete er 20 Schiffe, u.a. auch ein Fischerboot, dessen Besatzung, Zigaretten und Verpflegung haben wollte, aber ihn nach 3 Minuten von dannen paddeln ließ.
- Er erlebte viel extreme Stürme: *„In der Mitte des Sturms war es fast ganz dunkel. Die Wolkenformationen waren ein fantastischer Anblick, aber für einen Paddler extrem gefährlich und anstrengend. Stürme aus allen Richtungen peitschten bis zu acht Meter hohe Wellen auf. Während meines ersten Sturms zog ich mich in meine Kabine zurück. Die Wellen kippten mein Boot zur Seite und ich konnte nichts tun. Schon beim nächsten Sturm trat ich der Naturgewalt paddeln entgegen ...“*
- Haien ist er nur selten begegnet. Zweimal wurde er von ihnen gerammt. Einmal schlug er mit dem Paddel auf einen Hai ein. Gefährlicher waren da die fliegenden Fische, von denen er mehrmals getroffen wurde.
- A.D. wird noch nicht nach Europa zurückkehren. Vielmehr er möchte weiter Richtung Nordamerika paddeln.

Nun ja, **Aleksander Doba** hat etwas Unvorstellbares & Unverständliches vollbracht. Ich käme nie auf die Idee, auch nur einen einzigen Tag von seinen 98 Tagen (oder waren es nicht doch 100 Tage: 26.10.10 bis 2.2.11?), die er unterwegs war, nacherleben zu wollen. Dennoch zolle ich ihm und seiner Leistung meinen Respekt, wohl ahnend, dass manche Kanuten damit nichts anfangen können.

Aber so ist es halt – nicht nur im Kanusport. Wer aus der „Masse“ herausragt, trifft immer auf welche, die einen bewundern, die einen ignorieren bzw. die einen „verachten“. Trotzdem hat seine Tour etwas mit Meeresspaddeln zu tun, eigentlich mit „Off-Shore-Paddeln“, jedoch nichts mit Küstenkanuwandern (das tat A.D. wohl nur am ersten und letzten Tag seiner Querung) und auch nichts mit Seekajakfahren (paddelte er doch ein 700x100cm-Kajüt-Kajak mit „Rollbügel“ und 550 kg Gesamtgewicht). Das Ungewöhnliche bzw. „Extreme“ war bloß, dass er:

- nicht nur am Tag, sondern auch während der Nacht unterwegs war,
- 100 Tage & Nächte Non-Stopp ohne Landgang paddelte,
- nur am ersten und letzten Tag Landsicht hatte,
- insgesamt ca. 3.500 km (Luftlinie: 2.700 km) zurücklegte!

Aber wo hört das „Normale“ auf und wo fängt das „Extreme“ an? Es gibt doch Kanuten, die schon Folgendes für extrem halten:

- eine Tour hinaus aufs Meer,
- das bewusste Abwettern eines 6-7er Windes im Seekajak entlang der Küste,
- eine Tageskilometerleistung von 20 km, 100 km,
- eine Jahreskilometerleistung von 1.000 km, 12.000 km,
- eine mehrstündige Nachtfahrt,
- eine Tour zu einer Insel, die hinterm Horizont liegt,
- die Umrundung einer Insel, ohne sie zu betreten,
- die Beherrschung von 30 verschiedenen Rollvarianten,
- eine Nacht im Biwak am Rande der Brandungszone,
- eine Tour bei Eisgang & Schneefall!

Ja, warum gibt es immer wieder Kanuten, die so etwas tun. Suchen sie wirklich immer etwas bzw. wollen sie tatsächlich immer etwas beweisen, oder tun sie es einfach nur, weil sie es schon immer mal tun wollten?

Und warum gibt es immer wieder Kanuten, die gern all das als extrem abtun, was sie nicht leisten können bzw. wollen?

Lasst sie doch einfach paddeln, so lange und so viel sie wollen, auch wenn sie uns auf diese Weise verdeutlichen, was für „kleine Lichter“ wird Kanuten doch eigentlich sind.

Text: U.Beier

Quelle: KANU-MAGAZIN, Nr. 2/11, S.84-88 – www.kanumagazin.de

26.03.2011 **Sitzprobleme beim Küstenkanuwandern** (Ausrüstung)

Der richtige Sitzhalt im Seekajak gehört neben dem Volumen, der Bootslänge & -breite und der Kippligkeit zu den zentralen Größen, die zu berücksichtigen sind, wenn wir ein Seekajak kaufen (oder auch ausleihen), um entlang der Küste zu paddeln. Er stellt einen Kompromiss dar, der so zwischen dem Sitzhalt bei Rennkajaks (K1) und Wildwasserkajaks liegt.

Er muss so gestaltet sein, dass er uns:

- zum einen beim **Vorwärtspaddeln** nur so viel Halt bietet, dass wir möglichst effizient das Paddel einsetzen können. Das setzt voraus, dass:
 - (a) die Beinarbeit nicht behindert werden darf (was bedingt, dass die Füße festen Halt haben);
 - (b) das **Schließen der Knie** möglich sein muss; und
 - (c) die Hüften nicht völlig starr von der Sitzschale festgehalten werden;
- und zum anderen beim **Stützen & Rollen** solch festen Halt bietet, dass wir nicht bei Wind & Seegang in der Sitzluke hin & her rutschen oder nach einer Kenterung gleich her ausfallen.

Wenn es nur um das effiziente Vorwärtspaddel ginge, genügte uns der Sitzhalt eines K1, also fester Fußhalt, eine große Sitzluke und eine flache Sitzschale. Der Fußhalt und die Sitzluke ermöglichen die Beinarbeit und die Sitzschale behindert nicht den Bewegungsablauf von Beinen, Armen, Rücken und Hüfte.

Im Folgenden soll sich jedoch mit dem Sitzen beim Paddeln bei Wind & Seegang auseinandergesetzt werden. Das Cockpit muss dabei so gestaltet sein, dass die Knie sowohl gespreizt als auch geschlossen werden können, je nachdem ob wir in der Brandung spielen oder Strecke paddeln.

Sitzhalt

Zum **“Sitzhalt“** gehören:

- der **„Hüfthalt“**, damit wir im Seegang im Seekajak nicht allzu leicht hin & her rutschen und somit den Kontakt zum Boot verlieren. (Das kann durch Ankleben von Schaumstoff links und rechts des Sitzes verbessert werden!).
- der **„Schenkelhalt“**, damit wir nicht aus dem Seekajak rutschen, wenn wir z.B. hoch stützen bzw. rollen. (Viele Seekajaks verfügen wohl vom Ansatz her über Schenkelstützen, die aber meistens starr eingebaut, also nicht verstellbar sind und dadurch nicht für jede Körpergröße passen!)
- der **„Fußhalt“**, damit wir den „Schenkelhalt“ auch wirklich nutzen bzw. gerade beim Vorwärtsfahren das Paddel effizient einsetzen können; denn Paddeln ist nicht nur

Arm- und Rücken- sondern auch Beinarbeit (Gerade Seekajaks mit seitlich angebrachten Steuerpedalen bieten nur wenig Fußhalt, da bei jeder Beinbewegung die Steuerpedalen sich mitbewegen!)

Rückenhalt

Aber da gibt es noch den „**Rückenhalt**“. Immer mehr Kanuten achten auf eine Rückenlehne. Je höher sie ist, desto komfortabler erscheint sie. Ragt sie jedoch über den Süllrand hinaus, wird sie zu einem Sicherheitsproblem; denn zu hohe Rückenlehnen behindern einen beim:

- **Rollen**, zumindest bei jener gängigen Rollvariante, bei der der Kanute sich am Ende der Rollphase nach hinten legt (das ist nämlich dann nicht mehr möglich);
- **Wiedereinstieg**, da die üblichen Wiedereinstiegsvarianten (z.B. V- bzw. Parallel-Wiedereinstieg; „Cowboy“-Variante; Paddelfloat-Wiedereinstieg) jeweils so durchgeführt werden, dass der „Kenterbruder“ von hinten über den Süllrand in die Sitzluke rutscht.

Sollte trotz hoher Rückenlehne der Wiedereinstieg vom Ansatz her gelingen, taucht jedoch ein zweites Problem auf: Beim Hineinrutschen in die Sitzluke kann sich die Rückenlehne nach vorne legen, mit der Folge, dass der „Kenterbruder“ nicht auf seiner Sitzschale, sondern auf seiner Rückenlehne sitzt. Bei Ententeich- bzw. Hallenbadbedingungen ist das nicht weiter schlimm. Er stellt sich dann einfach hin, während sein „Retter“ sein Seekajak stabilisiert, dreht sich halb um und richtet die Rückenlehne wieder auf. Bei kabllichem Seegang jedoch, der ja zur Kenterung führte, ist aber solch eine Aktion nur unter Schwierigkeiten durchzuführen oder – sofern wir solo paddeln bzw. von unseren Mitpaddlern allein zurückgelassen wurden – praktisch kaum durchführbar.

Natürlich können auch Rückenlehnen bzw. -gurte, die nicht über den Süllrand hinausragen, beim Wiedereinstieg stören, und zwar immer dann, wenn sie zu locker befestigt wurden, so dass sie beim Wiedereinstieg sich ebenfalls verdrehen können. Bei der Montage solcher Lehnen und Gurte ist folglich darauf zu achten, dass sie mit zwei extra Gummis oder Seile/Bänder so fest nach hinten gezogen werden, dass ein Verdrehen beim Wiedereinstieg auszuschließen ist.

Ideal würde es sein, wenn die Sitzschale so geformt wäre, dass wir ganz auf eine Rückenlehne bzw. einen Rückengurt verzichten könnten. Dazu genügte es, die hintere Kante der Sitzschale lediglich etwa 5-8 cm hochzuziehen und z.B. mit Moosgummi zu bekleben. Der britische Seekajakhersteller P&H hatte früher solche Sitzschalen angeboten. Ich selber besaß über 10 Jahre lang einen „Sirius S“ mit solch einer Sitzschale und hatte damit nur gute Erfahrungen gemacht. Leider hat P&H später wieder Rückengurte eingeführt, wohl weil die Kanuten daran gewöhnt waren und sich nicht umstellen wollten!? Vielleicht liegt es auch einfach daran, dass Seekajaks von immer mehr Kanuten auch auf kleineren Binnengewässern gepaddelt oder an Nord-Amerikanern ausgeliefert werden. Viele von denen ist es wohl wichtiger, komfortabel statt sicher zu sitzen!? Lediglich der britische Seekajakhersteller SEA KAYAKING UK (SKUK) (vormals: Nigel Dennis), der sich wohl auf das Angebot von Seekajaks spezialisiert hat, die ausschließlich entlang der Küste eingesetzt werden, bietet seit einiger Zeit auch Sitzschalen an, bei denen man auf den Rückengurt verzichten kann.

Große Sitzluken

Wenn man davon ausgeht, dass die Sitzluke mit dem Sitz eine Einheit bietet, taucht unter dem Sicherheitsaspekt noch ein weiterer Punkt auf, der hier zu hinterfragen ist. Während bei den historischen Kajaks der Inuit und in der Anfangszeit der „modernen“ Seekajakkonstruktion möglichst kleine Sitzluken bevorzugt wurden (= fast runde „Seeluken“, „Ozeanluken“, „Mannlöcher“ mit einem Durchmesser von etwa 55 cm), finden heutzutage die vom Wildwas-

ser her vertrauten großen Sitzluken (= „Schlüsselloch“-Luken, „Keyhole“-Cockpit) immer mehr Verbreitung. Solche großen Luken haben Vorteile beim Einsteigen und Aussteigen, aber auch Nachteile, zumindest so wie sie derzeit bei Seekajaks eingebaut werden:

- **mangelhafter Schenkelhalt**, sofern keine verstellbaren Schenkelstützen verwendet werden (bei PE-Seekajaks sind verstellbare Schenkelstützen mittlerweile Standard, bei GFK&Co.-Seekajaks sucht man sie jedoch noch vergebens (Ausnahme: bei LETTMANN- und WILDERNESS-Seekajaks!));
- **mangelhafte Kartenposition**, sofern man nicht bereit ist, die Seekarte auf der Spritzdecke zu platzieren. Aber welche Spritzdecke biete serienmäßig mindestens 4 Halteösen für die Seekarte?
- **undichte Spritzdecke**, da sie nur selten dicht zu kriegen ist. Manchmal liegt es an der Form der Sitzluke, manchmal am Material der Spritzdecke, meistens an beidem! Oder liegt es einfach daran, dass sich dafür viele Seekajakhersteller gar nicht interessieren?
- **unhandliche Spritzdecke**, die beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung, wegen seiner Länge verheddern, verdrehen oder irgendwo hängen bleiben kann;
- **leichter Wassereinbruch**, weil eine große Sitzluke beim Wiedereinstieg nach einem nassen Ausstieg schneller vom Seegang überflutet werden kann als eine kleinere Sitzluke.

Wer sich also ein Seekajak fürs Küstenkanuwandern kaufen möchte, sollte auf genügend Hüft-/Schenkel-/Fußhalt, flachen, nicht verrutschbaren Rückenhalt und – wenn ausdrücklich eine lange Sitzluke gewünscht wird – auf eine Sitzluke achten, die nicht zu lang ist. Wie lang aber sollte eine solche Sitzluke sein? Nun, dafür gibt es einen einfachen Tipp:

- *Man stellt sich mit gegrätschten Beinen über die Sitzluke, setzt sich auf die Sitzschale und zieht anschließend die über die beiden Bootsseiten baumelnden Beine nach. Wenn es einem dabei gerade noch so gelingt, seine Beine in die Sitzluke zu ziehen, dann ist ihre Länge okay.*

Wer sich nun doch lieber für eine noch längere Sitzluke entscheiden möchte, der muss halt in Kauf nehmen:

- dass seine Spritzdecke immer unhandlicher wird und einem beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung mit Ausstieg immer stärker behindern kann (wer das verhindern möchte, der sollte vor dem Wiedereinstieg den vorderen Teil des Spritzdeckentellers oben in den Spritzdeckenschacht stecken);
- dass während des Wiedereinstiegs eine große Sitzluke leichter & schneller voll Wasser laufen kann, als eine kleinere, sodass das Lenzen im Seegang noch zeit- & kraftraubender wird, als es ohnehin schon ist.

Randproblem: Seekarte

Es wurde ja schon das Problem mit der **Ablage der Seekarte** erwähnt. Bei größeren Sitzluken müsste sie eigentlich auf der Spritzdecke gelagert werden, wenn man noch was auf ihr erkennen möchte. Aber wie kriegt man diese i.d.R. DIN-A3 große Seekarte(nkopie) dort so fest, dass sie:

- weder von der Brandung heruntergespült bzw. vom Wind weggeblasen werden kann,
- noch bei einer Kenterung verloren gehen bzw. einen beim Wiedereinstieg behindern kann?

Gerade Letzteres sollte nicht vernachlässigt werden; denn beim Wiedereinstieg erleben manche „Kenterbrüder“ den GAK (Größtanzunehmendes Kuddelmuddel) ihres Lebens:

Sie sitzen endlich nach einem Unterwasserausstieg wieder in ihrer Luke, aber unter ihrem Hintern liegt nicht nur die ach so bequeme Rückenlehne und der allzu große Spritzdeckenteller, sondern auch ihre Seekarte und quasi als Zugabe die aus der Halterung gefallene tragbare Handlenzpumpe ... und das alles bei einer 50 cm hohen Welle mit Schaumköpfen!?

Sitzschale & -unterlage

Das mit der Sitzschale & -unterlage ist ein Problem für sich, dass sehr individuell ist (z.B. Gesäß schmerzt, Beine schmerzen, Oberschenkel schlafen ein) und für das es in der Regel nur eine individuelle Lösung gibt.

Ins Auge fallen dabei ergonomisch geformte Sitzschalen, die kurzfristig einen guten Sitzhalt vermitteln, langfristig aber u.U. eine Sitzverlagerung nicht ermöglichen und zu Schmerzen führen können, wenn z.B. die vordere Sitzkante in die Oberschenkel drückt.

Manche empfehlen Sitzkissen, je dicker, desto bequemer ... aber umso kippeliger kann das Seekajak werden.

Einige schwören auf geformte oder in Keilform geschnittene Sitzkissen, gegebenenfalls mit zwei Löchern für die Sitzhöcker.

Andere raten zu Kissen aus Schaumstoff, Latex, Gel oder solche, die aufblasbar sind.

Auch gibt es welche, die begeistert sind von einer verlängerten Sitzschale, sodass die Last des Oberschenkels sich auf die gesamte Sitzschale verteilen kann.

„Alte“ Faltbootfahrer können sich z.B. nicht von ihrem Schlafsack trennen, auf dem Sie während einer Tour sitzen.

Welche Sitzschale bzw. -unterlage für einen geeignet ist, muss jeder selber ausprobieren. Manchmal kommen die Sitzprobleme aber gar nicht vom Sitz, sondern:

- vom Rückengurt,
- der falschen Sitzposition,
- der zu niedrigen Sitzhöhe,
- dem falschen Paddelstil,
- dem allzu kraftlosen Einsatz des Paddels
- bzw. der untrainierten Gesäß- und Oberschenkelmuskulatur.

Wer also neben dem Paddeln zusätzlich noch z.B. joggt bzw. walkt, dürfte gegebenenfalls weniger an Sitzproblemen leiden!

Text: Udo Beier

23.03.2011 Touren entlang Spiekeroog bzw. Langeness (EPP 3 Küste) (Ausbildung)

Im Rahmen der Ausbildung EPP 3 (Küste) werden zwei Touren angeboten. Zum einen gibt es eine Ausbildungsfahrt hinüber nach Spiekeroog mit Abstechern nach Wangerooge, Langeroog und Baltrum (19.-22.5.11), und zum anderen eine nach Langeness mit Abstechern nach Oland, Gröde, Hooge, Amrum und Föhr (11.-14.8.11).

Um auf diese Touren genügend vorbereitet zu sein, haben die Teilnehmer vor Beginn der Tour „Hausaufgaben“ zu lösen. Wen die Fragen zu diesen Hausaufgaben interessieren oder wer mal vorhat, in diesen Revieren zu paddeln, kann diesen Fragenkatalog auf der DKV-Homepage abgerufen:

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

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

21.03.2011 **Umweltführer für Küstenkanuwanderer** (Natur)

Die „Irish Seakayaking Association“ (ISKA) hat ein 12-seitiges Info-Blatt zum Thema:

„Sea Kayaking – A Guide to Good Environmental Practice“

herausgegeben. In diesem Guide findet man eine Vielzahl von Tipps & Empfehlungen, wie man sich vorm, beim und nach dem Paddeln entlang der Küste verhalten sollte.

Link: www.irishseakayakingassociation.org/m2/envguide.pdf

15.03.2011 **Bekanntmachungen für Seefahrer** (Befahrungsregelung/Recht)

Die „Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes“ (WSV) bietet einen

„Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice“ (ELWIS)

an, dem u.a. die

„Bekanntmachungen für Seefahrer“

zu entnehmen sind:

→ www.elwis.de/BfS/bfs_start.php.html

Die meisten dieser Bekanntmachung betreffen nur am Rande das Küstenkanuwandern. Wichtig können jedoch jene Infos über die Veränderung von Seezeichen und die aktuellen Schießzeiten von den militärischen Schießgebieten entlang der Ostseeküste sein (z.B. für die Schießgebiete Todendorf und Putlos (Kieler Buch / Hohwachter Bucht).

10.03.2011 **Querung: Bass Strait** (Australien/Tasmanien) (Revier/Ausland)

Im Newsletter des „New South Wales (NSW) Sea Kayak Club“ finden wir eine Vielzahl von Berichten zur ca. 200 bis 300 km weiten Querung der Bass Strait, jener Meerenge zwischen Australien und Tasmanien:

Fraser, Doug: Topless Sea Kayakers Talk About Xena

→ www.nswseakayaker.asn.au/mag/34/xena.html (1998)

Trueman, Stuart: Solo Bass Strait Crossing

→ www.nswseakayaker.asn.au/mag/38/bassstraitsolo.html (1999)

Edmond, Gary: Crossing Bass Strait. "once bitten, twice ..."
→ www.nswseakayaker.asn.au/mag/25/bassstrait.htm (1996)

N.N.: A Sea Kayak Crossing: Bass Strait
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/41/bassstrait.htm (2000)
→ www.nswseakayaker.asn.au/mag/41/bassstrait.html (2000)

Smith, Julian: Tidal River to Musselroe Bay
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/42/bassstrait.htm (2000)

Stuber, Dirk: Crossing Bass Strait – Almost
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/45/bassstrait1.htm (2001)

McAuley, Andrew: Bass Strait? No Worries!
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/45/bassstrait2.htm (2001)
→ www.nswseakayaker.asn.au/mag/45/bassstraitnoworries.html

Watkinson, Andrew: X Bass Strait
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/52/crossbassstrait.htm (2003)

McAuley, Andrew: King Island and Beyond (Western Bass Strait First Solo)
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/52/kingisland.htm (2003)

Stedman, Michael: Relief at End of Bass Strait. Vince Browning's Solo Kayak Adventure
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/52/bassstrait.htm (2003)

Trueman, Stuart: Kayaking Bass Street
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/53/bassstrait.htm (2003)

Snod, Mike: Bass Strait Bliss
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/53/bassstrait2.htm (2003)

McAuley, Andrew: Bass Strait Super-Direct
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/56/bassstrait.htm (2004)

Watkinson, Andrew: It's all Good
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/63/allgood.htm (2006)

Schlemmer, Claudia: Swallowed by Fog: Crossing Bass Strait South to North
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/63/fog.htm (2006)

Trueman, Stuart: Learning from Experience. Two attempts to cross Western Bass Strait
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/66/experience.htm (2007)

Allen, Les: Bass Strait. Port Welshpool to Tasmanien
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/66/bassstrait.htm (2007)

Truemann, Stuart: Bass Strait Direct Crossing
→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/73/bassstrait.htm (2008)

Wie man dem Streckenverlauf und der exponierten Lage zwischen Australien und Tasmanien entnehmen kann, handelt es sich hier um ein sehr anspruchsvolles Revier. Den insgesamt 18 Beiträgen kann man entnehmen, mit welchen Schwierigkeiten & Problemen die Kanuten unterwegs konfrontiert wurden. Küstenkanuwanderer, die planen, ähnlich Anspruchsvolles zu paddeln, dürften deshalb diese Tourenberichte besonders von Interesse sein.

Text: Udo Beier

07.03.2011 **Querungen** (Geschichte)

Der eine oder andere Kanute, Küstenkanuwanderer bzw. Off-Shore-Kayaker mag wohl von einer Herausforderung träumen und fast jedes Land, das an der Küste liegt, hat zumindest für einen Off-Shore-Kayaker eine solche Herausforderung zu bieten, und wenn nicht, dann sucht er sich halt eine solche Herausforderung woanders.

Z.B. träumte der Pole **Aleksander Doba** wohl schon immer von der Querung des Süd-Atlantiks (Senegal – Brasilien) und hat diesen Traum unlängst realisiert (2010/11: ca. 2.700 km in 100 Tagen):

<http://transatlantic2010.blogspot.com>
www.kuestenkanuwandern.de/geschichte/110202.html

Aber er war nicht der erste, der eine solche schier unüberwindbare Querung wagte:

Christoph Kolumbus segelte mit einer Karavelle 1492 die ca. 7.000 km lange Strecke über den Atlantik von Palos de la Frontera (Spanien) nach San Salvador (Bahamas) in 71 Tagen, wobei er für die ca. 5.800 km lange Strecke Kanarische Inseln – San Salvador 37 Tage benötigte:

http://de.wikipedia.org/wiki/Entdeckung_Amerikas_1492

Franz Romer segelte mit einem Faltboot (640x100 cm) 1928 die ca. 4.900 km lange Strecke über den Atlantik von den Kanaren nach St. Thomas (Karibik) in 58 Tagen:

www.kuestenkanuwandern.de/geschichte/030910.html
www.kuestenkanuwandern.de/geschichte/040408.html

Hannes Lindemann segelte mit einem Faltboot (520x87 cm) 1956 die ca. 4.750 km lange Strecke über den Atlantik von den La Palma (Kanarische Inseln) bis nach St. Martin (Karibik) in 72 Tagen:

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

Der US-Amerikaner **Ed Gillet** paddelte in einem umgebauten Zweier-Seekajak 1987 die ca. 3.750 km lange Strecke über den Pazifik von Monterey (Kalifornien) nach Maui (Hawaii) in 64 Tagen, von denen er sich etwa 20 Tage von einem Drachen ziehen ließ:

www.canoekayak.com/features/stories/gillet/

Der Brite **Pete Bray** paddelte 2001 im zweiten Anlauf mit einem Kabinen-Kajak (822x80(?) cm) die ca. 3.300 km lange Strecke über den Nordatlantik von St. Johns (Neufundland/Kanada) bis nach Belderrig (Donegal Bay/Irland) in 76 Tagen. Bei seinem ersten Versuch ein Jahr zuvor musste er jedoch sein Vorhaben wegen Wassereinbruch schon am 2. Tag abbrechen.

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070305.html

Der Australier **Andrew McAuley** scheiterte 2007 ca. 120 km vorm Ziel bei seinem Versuch, mit einem umgebauten Zweier-Seekajak (640x62 cm) die 1.650 km lange Strecke von Forster Bay (Tasmanien) nach Milford Sound (Neuseeland/Südinsele) zu queren:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/070213.html
www.nswseakayaker.asn.au/magazine/70/inquest.htm

Die beiden Australier **James Castrission & Justin Jones** schafften 2007/08 mit einem Kabinen-Zweier-Kajak die ca. 2.100 km lange Strecke von Forster (Australien) nach Plymouth (Neuseeland/Nordinsel) in 62 Tagen zu queren:

www.kuestenkanuwandern.de/geschichte/080113.html

Aber diese Off-Shore-Kayaker haben auch mal ganz „klein“ angefangen. Z.B.:

Der in England lebende Amerikaner **Samuel Franklin Cody** ließ sich 1903 innerhalb von 13 Std. im Faltboot (400x100 cm) per Drachen die ca. 33 km lange Strecke von Calais nach Dover ziehen:

www.kuestenkanuwandern.de/geschichte/040718.html

Karl Schmidt paddelte 1929 mit einem Faltboot die ca. 80 km lange Strecke von Bremerhaven nach Helgoland in 2 Tagen (mit Übernachtung unterwegs auf einem Feuerschiff):

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerrhaven-Helgoland.pdf

Arved Fuchs & Rainer Neuber versuchten vergeblich, 1987 mit Einer-Faltbooten die ca. 510 km lange Strecke von Kilnsea (England) nach Helgoland zu paddeln. Sie mussten jedoch nach 9 Tagen Gegenwindpaddeln in der Höhe von Den Helder abbrechen.

Matthias Panknin & Karl Wolfner paddelten die ca. 50 km lange Strecke von St. Peter-Ording aus nach Helgoland und sofort retour, d.h. knapp 100 km in 17 Std.:

www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.Peter-Ording-Helgoland.pdf

Jochen Grikschat & George Hartwig versuchten 2001 in einem Zweier-Seekajak die ca. 600 km lange Strecke von Norfolk (England) non-stopp seitab der friesischen Inseln bis nach Cuxhaven zu paddeln. Seekrankheit zwang sie jedoch, die Tour schon am 2. Tag abzubrechen.

Stefan Jonscher und 4 Mitpaddler vom Stralsunder Kanu Club schafften 1992 die 63 km lange Strecke von Hiddensee nach Mön (Dänemark) in 8:30 Std.

Ein paar andere **Stralsunder Kanuten** versuchten später die 90 km lange Strecke von Rügen nach Bornholm (Dänemark) zu queren, aber mussten kurz vorm Ziel auf ein Begleitboot umsteigen.

Der Australier **Andrew McAuley** schaffte 2003 die ca. 220 km weite Querung der Bass Strait von Australien nach Tasmanien in 35 Std.:

www.nswseakayaker.asn.au/magazine/52/kingisland.htm

Der Brite **Nigel Dennis** schaffte mit einer Gruppe 2003 die Querung der ca. 25 km breiten Straße von Gibraltar zwischen Gibraltar und der Insel Ceuta (Afrika) in 9 Std.:

www.nanuk.de/inhalt/berichte/reise_afrika/berich_afrika.htm

Der Brite **Ian Wynne** überquerte 2007 mit einem Surf-Ski (640x44 cm) die ca. 33 km kurze Strecke des Ärmelkanals zwischen Dover (England) und Cape Gris Nez (Frankreich) in einer Rekordzeit von 2:59:06 Std.:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/071201.htm

Der Deutsch/Norweger **Volker Siepman** querte 2002 den ca. 115 km breiten Skagerrak von Arendale (Norwegen) nach Hirtshals (Dänemark) in 19 Std.

Die Briten **Rob Cunliffe & George Arnison** querten 2004 die ca. 100 km breite Irische See von Porth Dafarch (Wales) nach Dun Laoghaire (Irland) in 20 Std.

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/040125.html

Freya Hoffmeister überquerte anlässlich ihrer Australienumrundung 2009 den ca. 575 km breiten Golf von Carpentaria in 8 Tagen und 7 Nächten:

www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/091215.html

Zu denken ist aber auch an den Deutschen **Christoph B**, der zur Zeit die Realisierung seines Traumes von der ca. 250 km langen Querung der Adria zwischen Split (Kroatien) nach Pescara (Italien) plant:

<http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4906>
www.kuestenkanuwandern.de/revier_a/110226.html

Warum müssen die Deutschen immer in die Ferne schweifen, quasi „fremdqueren“, statt vor der eigenen Küste nach einer außerordentlichen Querung Ausschau zu halten? Nun, von Mecklenburg-Vorpommern aus ist wohl von den Stralsundern alles Wichtige auf der Ostsee angepeilt und gequert worden. Aber auf der Nordsee ist es noch keinem Off-Shore-Kayaker gelungen, die Deutsche Bucht von Borkum über Helgoland nach Sylt (Hörnum) zu queren (100 km + 70 km). Wohl aber haben es **Udo Weiter & Michael Koopmann** geschafft, in 2 Tagen von Neuwerk aus über Helgoland nach Amrum zu paddeln (50 km + 60 km).

Und wer sich als Europäer sieht, der kann sich mal als Off-Shore-Kayaker die Querung des Golf von Biscaya vornehmen. Die Strecke von Brest (Frankreich) bis Cabo Ortegal (Spanien) ist ca. 575 km lang und somit genauso lang wie jene legendäre Passage von **Freya Hoffmeister** über den Golf von Carpentaria.

Oder wer mal an bzw. über die Grenzen Europas vorstoßen möchte, kann ja mal versuchen, von Portugal bis hinüber zu den 960 km entfernten Kanarischen Insel zu paddeln. Dass das schon **Franz Romer** zu Beginn seiner Atlantiküberquerung 1928 mit seinem Faltboot in 11 Tagen schaffte, und zwar von Sagres (Portugal) nach Lanzarote, sollte einen nicht weiter stören. Ist er doch zum einen mit seinem Faltboot „nur“ gesegelt, nicht aber gepaddelt, und zum anderen wollte er eigentlich nach Madeira. Wegen widriger Wind musste er jedoch einen südlichen Kurs einschlagen.

Text: Udo Beier

06.03.2011 **Koh Chang, Koh Mak & Koh Kut** (Thailand) (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **A.Fritsch** in dem Beitrag:

„Auf den Spuren Buddas: Koh Chang, Koh Mag, Koh Kut u.a.“

über die Inseln um den Nationalpark Koh Chang.

- Es handelt sich um ein „schwachwindiges Revier mit vorherrschendem Wind aus Nordost, im Februar auch aus Südwest.
- Nachts oft Flaute.
- Tropisch-feuchtes Klima (Nov.-April: Wassertemperatur: über +25° C, Lufttemperatur: über +30° C, Regentage: Dez. 3 Tage und April 13 Tage).
- Gezeitenrevier mit 1 bis 1,5 m Tidenhub

Quelle: YACHT, Nr. 7/11, S.21-21 – www.yacht.de

Links:

Revierführer: www.southeastasiapilot.com

Tourst-Infos: www.iamkohchang.com

05.03.2011 **Kykladen/Dodekanes** (Griechenland) (Revier/Ausland)

Die griechischen Inseln - egal ob nun in der Adria oder der Ägäis - laden zum Küstenkanuwandern und Inselhopping ein, wenn da nicht die recht großen Entfernungen zwischen den

Inseln und der Wind wären. Nun, die Inselquerungen lassen sich notfalls auch per Fährschiff bewältigen, aber wie ist es mit dem Wind? Bislang war ich vier Mal auf den griechischen Inseln, jeweils im September. Die Hälfte der Zeit hätte man wegen des Windes kaum paddeln können. Selbst die Ausflugsschiffe boten dann keine Inselrundfahrten an. Wahrscheinlich kann man dort nur im Mai und Juni paddeln, dann ist es auch noch nicht so heiß und trocken und staubig. Wer die Zivilisation nicht scheut, kann ja ab & an mal ein Quartier nehmen, letztlich auch, um sich die am Tag angesetzte Salzkruste wegduschen zu können. Wer jedoch lieber frei zelten will, sollte sich bei den Nordstränden damit rechnen, dass das Verhältnis Sand und Plastikmüll etwa 1:1 beträgt.

In der YACHT erschien nun von A.Fritsch der Beitrag:

„Santorin, das magische Ziel“

in dem er das Revier der südlichen Kykladen und des Dodekanes vorstellt. Ob es dabei auch um ein – wenn auch sehr anspruchsvolles - Seekajak-Revier handelt, muss jeder selber prüfen und sich dabei stets an die folgenden Ausführungen über **Wetter & Revier** erinnern:

- *„Die Kykladen sind bei Meltemi das anspruchvollste (Segel-)Revier Griechenlands. Der Sommerwind beginnt im Juni, erreicht im Juli und August seine höchste Stärke und flaut im September ab. Er weht aus nördlichen Richtungen, oft mit 5 bis 7 Bft., manchmal auch mit deutlich mehr. Er dörrt die Inseln aus, die Landschaft ist karg. Das Leben spielt sich oft in ein, manchmal zwei großen Inselorten ab. In der Vor- und Nachsaison dominieren leichtere Winde aus Nord oder Süd, auch längere Flauten sind dann möglich.“*

Quelle: YACHT, Nr. 19/10, S.54-63 – www.yacht.de

04.03.2011 Hai-Angriff (Ausbildung)

Wer **Freya Hoffmeisters** Vortrag über ihr „Race Around Australia“ (18.1.-15.12.09) gehört hat, konnte anschließend ihr 549 cm langes und 56 cm Seekajak, ein „18X Sport“ von EPIC KAYAKS, in Augenschein nehmen, insbesondere die Löcher im Achterschiff. Sie stammten anscheinend von einem Hai ab, der wohl nach Futter schnappte, das sich dann doch nicht als für ihn nahrhaft erwies. Freyas Erzählung darüber war nicht sehr spektakulär. Es fanden keine Blickkontakte statt, weder vorher noch nachher. Die Haie waren einfach zu schnell ... so auch beim „Bisskontakt“. Freya bemerkte nur eine heftige Erschütterung, als ob ihr Seekajak etwas rammte. Sie nahm das jedoch nicht weiter ernst:

„Ich hatte davor im Norden täglich zwei bis drei dieser Rammstöße ins Heck, nur waren alle schwächer und es waren halt „nur“ Rammstöße. Die Haie ließen bislang ihr Maul zu. Ich habe nach dem Stoß aufs Heck geschaut und dieses Stück (was auch immer!?) auf meinem Hinterschiff gesehen. Ich bildete mir ein, das Viech hatte sich verletzt und hinterließ ein Stück Haifischfleisch auf meinem Achterdeck. Es war aber ein Stück Fiberglas von meinem Seekajak, welches ich erst nach ca. 6 Stunden Weiterpaddeln dann beim mittäglichen Anlanden entdeckte. Ein sofortiges Anlanden hielt ich eh nicht für nötig, da die anderen (schwächeren) Stöße immer ohne Schäden abliefen. Geschockt war ich erst an Land. Auf dem Wasser hatte ich kein Problem und habe nicht im Entferntesten daran gedacht, dass der Hai bis zu fingerdicke Löcher reingebissen haben könnte:

<https://picasaweb.google.com/102265701659028879865/AustraliaStage9BroomeOnslow070729072009#5570565663904413730>

<https://picasaweb.google.com/102265701659028879865/AustraliaStage9BroomeOnslow070729072009#5570565427256492882>

und dass nun deshalb mein Heck allmählich voll Wasser lief. Nur das Paddeln ging immer schwerer und immer langsamer ... ich schob es auf meine Müdigkeit; denn immerhin paddelte ich an diesem Tag schon seit Mitternacht.“

Anschließend las ich nun einen Beitrag des Australiers **John Wilde**:

„Shark Attack: A load of Bull“

→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/70/bull.htm (2008)

der von einer ähnlichen Begegnung berichtet, die ähnlich unspektakulär ablief und wo ebenfalls „nur“ die spektakulären Bissspuren zurückblieben.

John paddelte entlang der Küste von Tasmanien. An dem Tag war er schon 60 km unterwegs gewesen mit seinem Seekajak, als es anfang mit 7 Bft. zu blasen. Der Seegang wurde immer höher und rauer. Brecher türmten sich 2-3 m hoch auf. Er suchte daher nach einer Anlandemöglichkeit. Gerade als er ein flaches Riff queren wollte, wurde sein beladenes Seekajak ungewöhnlich heftig hochgehoben, quasi aus dem Wasser gehobelt, so als ob er auf ein Unterwasserfelsen aufgesetzt hätte. 15 Minuten später an Land checkte er sein Seekajak: 2 blendend weiße Zähne steckten noch im Unterwasserschiff kurz vor seinem Sitz. Ansonsten entdeckte er große Kratzer in der Gel-Coat-Schicht und Splitterbrüche. Es handelt sich unzweifelhaft um Spuren eines ca. 50 cm breiten Gebisses. Dass sein Seekajak mittig nicht auseinanderbrach, verdankte er wohl seinem Carbon-Kevlar-Rumpf ... und Duct-Tape, um anschließend mit ihm weiterpaddeln zu können.

Wie bei **Freya** geschah der Angriff ohne Vorankündigung. In Down Under meint man:

„It's not the shark you see that you need to be afraid, but the one that you don't.“

In der Tat, in diesem Spruch steckt mehr als ein Fünkchen Wahrheit.

Text: Udo Beier

03.03.2011 Gescheiterte Solo-Querung von Tasmanien nach Neuseeland (Abenteuer)

Andrew McAuley versuchte 2007 die Tasmanische See von Tasmanien aus nach Neuseeland (Südinself) zu queren. Er startete am 11.1.07 von Fortesque Bay aus in einem „Mirage“ Seekajak (640x62 cm; 60 kg). Nur ca. 125 km vor dem Ziel geriet er am 9.2.07 in Seenot, gab per UKW-Sprechfunk noch eine Notmeldung heraus und ging dann unter, bevor Retter den Unfallort erreichten. Ein Tag später fand man sein auf dem Ocean treibendes Seekajak.

Im Magazin seines Heimatvereins New South Wales (NSW) Sea Kayak Club wurden die Ergebnisse einer danach eingeleiteten Untersuchung vorgestellt und kommentiert:

→ www.nswseakayaker.asn.au/magazine/70/inquest.htm

Andrews Frau hat nun auf der Basis der ihr zur Verfügung stehenden Infos ein Buch über seine Tour geschrieben:

McAuley, V., SOLO: A Man. A Kayak. An Ocean (2010, 382 S.)

02.03.2011 Europäischer Paddelpass: Abstufungen/Kriterien (Ausbildung)

Näheres über die Kriterien z.B. für EPP 3 – 5 (Küste) findet man im folgenden Link:
→ www.europaddlepass.com/home/awards

01.03.2011 **Rund Madagaskar** (Revier/Ausland)

Der Niederländer Riaan Manser hat nicht nur Afrika mit dem Fahrrad „umrundet“, sondern nun auch Madagaskar. Dieses Mal jedoch mit dem Kajak.

Sein Buch:

„**Around Madagascar on My Kayak**“ (J.Ball Publisher (2011, 300 S.)

wird in Kürze erscheinen.

*** * ***