

EPP 3

(Version 1.0)

von Christian Dingenotto

Inhalte

- Zum Einstieg – was soll dieses Kursbuch?
- Überblick – Aspekte des Seekajakfahrens
- Checkliste Seebefähigung (EPP 3)
- Selbstcheck – Seemannschaft: mögliche Fragen während des Kurses
- Seefähiger Paddler: Ausstattung
- Seefähiges Boot: Ausstattung
- Seemannschaft im Seekajakfahren
- Protokolle / Merkworte
- Deutsche Seegebiete für Seekajakfahrer

Zum Einstieg – was soll dieses Kursbuch?

Bei der Überarbeitung des Europäischen Paddelpasses Deutschland für den Bereich Küste 2016 /2017 ist die Idee entstanden, die einzelnen EPP- Beschreibungen um sogenannte Kursbücher zu ergänzen. Grundlage sind natürlich die offiziellen Dokumente des DKV zum EPP Deutschland (Abschnitte Küste).

http://www.kanu.de/go/dkv/_ws/mediabase/downloads/freizeit/EPP%20Deutschland/1_EPP-Voraussetzungen_zum_Erwerb_Gesamt.pdf

Ziel war es, ein Skript zu schaffen (eher im Sinne einer Checkliste jedoch ausführlicher als die Abnahmebögen in den EPP-Dokumenten des DKV), wo die wesentlichen Aspekte und Inhalte angerissen werden. Wobei die Bereiche Seemannschaft und deutsche Seegebiete dann doch etwas ausführlicher geworden sind. Die Informationen zu diesen Themen sind recht verteilt verfügbar und so wollte ich dem Seekajak-Interessierten etwas „Sucherei“ ersparen.

Vor dem Kurs bzw. dem Schein dient das Kursbuch dazu, sich darauf einzustimmen was einen erwartet (und die richtige Ausrüstung zu wählen). Nach dem Kurs kann es als Notizbuch dienen, um das Gelernte noch mal zu reflektieren bzw. einordnen zu können. D.h. Ziel ist es nicht, das Seekajakfahren vollumfänglich zu erklären. Aber wo es sinnvoll erschien, wurden Verweise (vor allem Weblinks) eingefügt für Interessierte, die tiefer einsteigen wollen.

Das Kursbuch soll regelmäßig (zweijährig?) aktualisiert und im Web bereitgestellt werden. Änderungen und konstruktive Kritik sind daher mehr als willkommen.

Wir sehen uns auf See

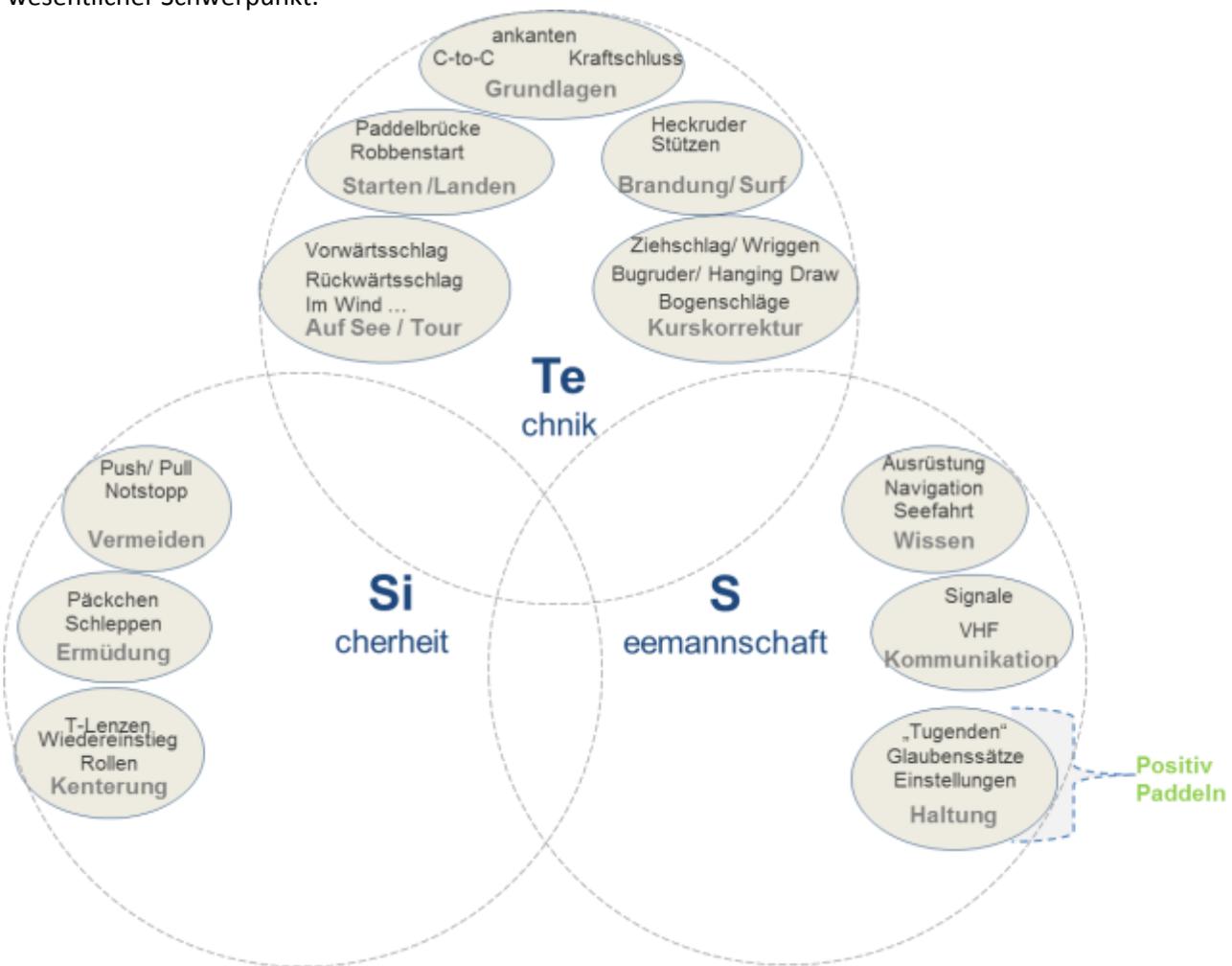
Euer Christian Dingenotto, Küstenreferent LKV Niedersachsen

Kontakt für Rückfragen und sehr gerne für Feedback

christian.dingenotto@gmx.de

Überblick – Was man so zum Seekajakfahren braucht

Das Seekajakfahren umfasst im Wesentlichen die drei Kernaspekte Technik, Sicherheit und Seemannschaft. Diese sind natürlich nicht scharf abgegrenzt, aber kennzeichnen das Kompetenzspektrum, was ein Seekajakfahrer „drauf“ haben sollte. Vor allem die Aspekte Technik und Sicherheit sind für die Seebefähigung auf EPP3-Niveau ein wesentlicher Schwerpunkt.



Checkliste Technik, Sicherheit und Seemannschaft – Seebefähigung (EPP 3)

		Qualität	Selbsteinschätzung Wo stehe ich?		
			☺	☹	☹
Technik					
Heben und tragen, starten und landen					
	Gebrauch Bootswagen, Tragegurte	Routine			
	Ein- und Ausstieg mit Auslegertechnik	Routine			
	Auswahl eines geeigneten Start- und Landeplatzes	Routine			
	Brandungsstart allein, aber mit Support, Starten (Robbenstart) bei leichter Brandung „Bumpdrop“	Routine			
	Landen: Beine aus dem Cockpit, Aufstehen bei Grundberührung Boot an Land ziehen (seeseitig)	Routine			
Effizientes Vorwärtspaddeln	Grunds Schlag mit Oberkörperrotation Aktives Sitzen, Kraftschluss zum Boot; Oberkörperrotation, Beinarbeit, Catch, obere Führhand, Ellenbogen; 4 Phasen des Paddelschlags: Eintauchphase; Durchzugphase, Aushubphase; Wechselphase https://vimeo.com/album/2796051/video/90017658 https://vimeo.com/album/2796051/video/90024920	Routine			
stoppen	maximal drei Schläge genügen, um das Boot zum Stehen bzw. in eine leichte Rückwärtsbewegung zu bringen Notstopp (Brems Schlag)	einfach			
Rückwärts paddeln,	Rückwärtsschlag mit effizientem Umsetzen des Paddels, rückwärtiges Anfahren eines Ziels in min. 25 m Entfernung https://vimeo.com/album/2796051/video/90025318	einfach			
Kurshalten/ fahren im Wind					
	Kanten, https://vimeo.com/album/2796051/video/90024924	Routine			
	Heckruder(zum Steuern) https://vimeo.com/album/2796051/video/90252254	Routine			
	Ankanten bei leichtem Seitenwind	Routine			
	asymmetrische Paddelhaltung	Routine			
	S-Schlag („Keyhole-Stroke“)	einfach			
	J-Schlag („Stern-Draw“)	einfach			
Richtungswechsel					
	Bogenschlag vorwärts Kanten (Edging), https://vimeo.com/album/2796051/video/90129834	einfach			
	Bogenschlag rückwärts Lehnen (Leaning), https://vimeo.com/album/2796051/video/90129835	einfach			
	Bugruder https://vimeo.com/album/2796051/video/90240366	einfach			
	Heckruder	einfach			
	Konterschlag	einfach			
	Schlagkombinationen	einfach			
Seitwärts versetzen	Ziehschlag, statisch	Routine			
	Wriggen (zum seitlichen Versetzen)	Einfach			
	Ziehschlag, dynamisch (Hanging Draw) https://youtu.be/-H6pzikdAvc	Einfach			
Stützen (Stand und Fahrt)	Aktives Sitzen, Kraftschluss zum Boot, Bereitschaftshaltung, C to C, flache Stütze, Kopfkontrolle	Einfach			

Einseitiges Rollen auf flachem Wasser	C to C, Hüftknick; Kopfsteuerung, Bogenschlag oder Paddelhangrolle in Rück- besser Vorlage	Einfach			
Sicherheit					
Eskimo-Rettung	Retter: Anfahren durch im Winkel von 45°, Rumpfkontakt; Gekenterter: Körpervorlage, mit beiden Armen über Wasser an der Außenlinie des Rumpfes hin und her bewegen.	Einfach			
Partnerrettung	T-Lenzung; Varianten mit Gekentertem am Bug des Retters und am Heck seines eigenen Bootes Umgang mit der mobilen Lenzpumpe,	Routine			
	Paralleleinstieg mit Heel-Hook	Routine			
	All-in: Lenzen eines Bootes und koordinierte Wiedereinstiegsmanöver	Routine			
Push and Pull	Push and Pull (ohne Hilfsmittel) ggf. mit ContactTow	Routine			
Support-Schlepp	Anfahren und schnelles Aufhaken Schleppen Allein oder im Reihen-/ Huskyschlepp Schleppen im Floß- schlepp	Routine			
Anker-Schlepp	Halten eines Schleppverbandes (bzw. im Rahmen einer Partnerrettung) auf Position im Wind oder in der Strömung	Einfach			
Seemannschaft					
Sicherheit, Führung, Gruppenfähigkeit					
	Persönliches Risikomanagement	Routine			
	Achtsamkeit gegenüber Anderen	Routine			
	Paddeln als Teil einer geführten Gruppe	Routine			
Praxiswissen					
	Ausrüstung: <ul style="list-style-type: none"> • am Paddler • am Boot • im Boot 	Routine			
	Navigation <ul style="list-style-type: none"> • Kurs bestimmen und fahren • Kreuzpeilung • Seezeichen: (Backbordtonnen, Steuerbordtonnen, Pricken) 	einfach			
	Wetter <ul style="list-style-type: none"> • Wetterdienste • Apps (z.B. Windfinder) 	einfach			
	Befahren / Betreten <ul style="list-style-type: none"> • Schutzzonen im Wattenmeer: Zone I – Zone 3 • Trittsteine 	einfach			
	Umwelt <ul style="list-style-type: none"> • Die „Großen drei“ der Nordsee • (Robben, Kegelrobben, Schweinswale) • Zugvögel • Auswirkungen des Seekajaks auf die Umwelt 	einfach			
	Sicherheit auf See	einfach			
	Hypothermie (Unterkühlung/ Kälteschutz)	einfach			

Selbstcheck – Seemannschaft: solche Fragen könnten während des Kurses gestellt werden

Mögliche Fragen	Selbsttest – gewusst?: Meine Notizen
Nenne min. zwei Protokolle, die dir als Teilnehmer helfen in unterschiedlichen Situationen achtsam zu sein.	
Was ist die Minimalausrüstung eines Paddlers (am „Mann“)?	
Was bedeutet clean cockpit?	
Fahre einen Kurs von 273 Grad – in welche Himmelsrichtung fährst du – kannst Du diesen Kurs genau halten?	
Bestimme Deine Position auf See.	
Du fährst auf die Tonne OB 7 zu. Auf welcher Seite sollte sie sein, damit Du außerhalb des Fahrwassers bist? Welche Farbe hat sie? Welche Nummer trägt die nächste Tonne weiter nördlich mit derselben Farbe?	
 <p data-bbox="331 678 783 779">Du siehst dieses Zeichen auf See. In welcher Himmelsrichtung solltest Du es umfahren und warum?</p>	
 <p data-bbox="268 992 587 1028">Wofür steht diese Tonne?</p>	
Wofür ist die KVR?	
Nenne eine App mit der Du die Windvorhersage prüfen kannst. Nenne mir die Windvorhersage für die nächsten zwei Tage.	
Was bedeutet Zone I im Wattenmeer?	
Was ist der Unterschied zwischen einer Förde und einem Sund?	
Was haben sie in Bezug auf auftretende Winde gemeinsam?	
Was sind Boddengewässer? Wann werden diese zu einem anspruchsvollen Revier?	
Was ist ein Trittstein?	
Warum hat das Wattenmeer eine so große Bedeutung für die Zugvögel?	
Was ist Dein Kälteschutz? Was ist Deine Ausrüstung mit der Du einen Mitpaddler (er ist gekentert und wurde dann von Dir an Land gebracht) vor Kälte schützt?	
Was bedeutet es wenn ein Schiff dreimal ein langes Signal gibt?	
Wofür kann man die App SafeTrx verwenden?	
Wie signalisiert man einer Gruppe Paddler auf See, dass sie sich sammeln sollen?	
Was ist eine Kreuzsee?	

Seefähiger Paddler: Ausstattung



	Notwendig*	Nützlich*	Nett*
1	Sonnen- oder Kälteschutz	Schirmmütze Mütze	Hut mit Krempe Neohaube
2	Sonnenbrille		
3			Brillenband
4	Geeignete Oberkörperkleidung für Wassertemperatur	Paddeljacke / Neo	Trockenanzug
5			Nachtlicht bei Dämmerungsfahrt
6	Trillerpfeife		
7	Schwimmweste		
8	Trinkmöglichkeit während der Fahrt	Trinkschlauch	Camelback / Trinkblase in Schwimmweste integriert
9	Rettungs-/Rundumleine,	mehrfach befestigt, auf Vorder- und Achterdeck	
10	Kommunikationsmittel im Direktzugriff (nur Band sichtbar)	Smartphone / Tracker mit Notruf-funktion (wasserdicht verpackt)	Seefunkgerät („nett“ bei Mitpaddlern, notwendig bei Fahrtenleitern)
11	Rettungsmesser		
12	Schleppleine		Gepäcknetz
13	Kurzschlepp / Contact-Tow	Cowtail (auch als Lifeline verwendbar) Zusätzliche „Reißleine“	
14	Spritzdecke mit „Öffnungsschlaufe“		
15	Geeignete Beinkleidung für Wassertemperatur	Paddelhose / Neo	Trockenanzug
16	Schuhe	Wasser- oder Neoschuhe	Neostiefel im Winter
17	Gute Laune 😊		

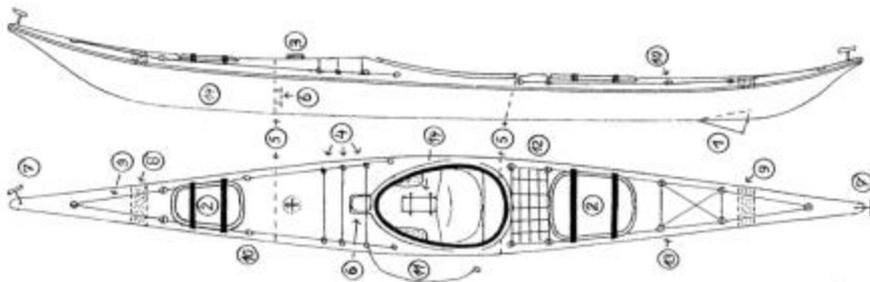
Legende *

- **N**otwendig (Essential): *Unabdingbar zum Seekajakfahren*
- **N**ützlich (Desirable): *Steigert die Sicherheit*
- **N**ett (Useful): *Steigert ggf. den Komfort*

* Nach dem EDU-Prinzip von Marc Tozer

Seefähiges Boot: Ausstattung

Hier mal zur Selbstkontrolle wie ein Seekajak ausgestattet sein soll – von Pflicht bis Kür.



	Notwendig*	Nützlich*	Nett*
1	verstellbare Flosse (Skeg) oder Steuer	Kein Aufklappsteuer	Skudder (Kombi aus Skeg und Ruder)
2	Unsinkbar (ggf. über Auftriebskörper)	Wasserdichte Gepäckluken	
3	Kajakkompass an Deck (über Haltegummis)	Fest installierter Kompaß	Beleuchtbar für Nachtfahrten
4	Haltegummis zur Sicherung von Karte, etc.		Gummis min. passend für Din A 3 quer
5		Doppelte Abschottung	
6	Lenzmöglichkeit	Handlenzpumpe (am Boot anbinden!)	Fest installierte Lenzpumpe (Fuß-, Hand-, Schenke oder E-Pumpe.)
7	Halteknäbel („Toggles“) am Bug	Auch am Heck	
8	Sichtbarkeit auf See herstellen	Reflexstreifen im Bug- und Heckbereich ggf. auch am Unterschiff	
9	Rettungs-/Rundumleine,	mehrfach befestigt, auf Vorder- und Achterdeck	
10		Decksbeschläge (für Leinen und Gummis)	
11	Paddel muss sicher verwahrt sein	Schnell lösbare Paddelleine	
12			Gepäcknetz
13	Reservepaddel + Halterung dafür		

Seemannschaft im Seekajakfahren

Seemannschaft ist der dritte Wesentliche Aspekt im Seekajakfahren. Gemeinhin kommen einem bei dem für uns heutzutage etwas ungewohnten Wort Gedanken an dunkelblau gekleidete Männer mit komischen Mützen, die Seemannslieder singen. Das ist es nicht ganz. Seemannschaft lässt sich definieren als die Summe der Fähigkeiten, die benötigt werden um sich auf See allein ODER als Mannschaft zu bewegen. So macht die Beherrschung dieser unter diesem Sammelbegriff gemachten Fähigkeiten auch erst den Seekajakfahrer und den wirklichen Unterschied zu einem gut ausgebildeten Tourenpaddler aus:

- Orientierung auf See
 - Navigation und „Taktisches Fahren“
 - Wind und Wetter
 - Befahrensregeln
- Kommunikation auf See
 - Signale / Seenotsignale
 - Seefunk (für Fahrtenleiter)
- Verhalten auf See (Tugenden)
 - Haltung / Protokolle
 - Führen auf See

Aber wozu braucht man das alles? Ein Unterschied zum Verhalten im Wildwasser ist es, dass potentielle Gefahren nicht so schnell als solche erkennbar sind oder erst zu Gefahren werden, wenn sich z.B. bei auflaufendem Wasser innerhalb von 30 Minuten Brandungswellen über Sandbänken bilden, die für Ungeübte schnell zu einem hohen Kenterrisiko werden.

Ein kleines (fiktives) Szenario mag das deutlicher machen: Stellen wir uns vor an einem sonnigen für November recht warmen Freitag 13. fährt eine Gruppe von 4 Paddlern „rüber“ von Nessmersiel nach Baltrum. Nach einem etwas zu ausführlichen Kaffeetrinken stellt man fest, dass die Boote nur noch über eine mittlerweile 50 cm Spuntwand mit scharfkantigen Austern eingesetzt werden können. Schnell kommt man dann doch irgendwie in's Wasser und fährt dann los. Kurz gegen Ende des Leitdamms erschrickt die Gruppe durch ein dreifaches Tuten, dreht sich um und erkennt, dass sie genau im Fahrwasser paddelt und die Baltrumfähre an der Ausfahrt hindert. Die Gruppe weicht gerade noch aus fährt dann weiter bis einer der Paddler dringend an Land muss weil er in der Hektik vor dem Start nicht mehr auf Toilette konnte. Er landet auf der Ostseite von Norderney, wobei einige dort liegende Robben in's Wasser fliehen. Die anderen Paddler fahren schon weiter in Richtung des gegenüberliegenden Baltrum. Wind und Welle nehmen zu. 200 m vor dem Anlanden auf der Westseite schlägt ein Paddler mit voller Wucht auf eine Eisenarmierung und kentert. Der Fahrtenleiter leert das leckgeschlagene Boot bestmöglich hilft dem Gekenterten beim Wiedereinstieg. Wobei der Vierte Paddler zuschaut, auch in einer Welle kentert und anfängt auf's Meer hinauszutreiben. Mittlerweile ist der erste Paddler von seiner „P-Pause“ zurück und kann den gekenterten anderen Paddler gerade noch an den Strand von Baltrum ziehen, bevor er in die nächste Brandungszone treibt. Als alle irgendwann am Westende von Baltrum angekommen sind, zieht man Bilanz: Ein Paddler hatte sich doch die Hände an den Austern aufgeschnitten, ein Boot hatte ein großes Leck da es auf eine der Eisenarmierungen geschlagen war (Sie sind die Verankerungen für im Sommer dort aufgestellte Seezeichen), ein Paddler war komplett unterkühlt, weil die Luft doch noch warm war..., und und und. So kann eine harmlose entspannte Anfängertour nach Baltrum schnell zu einer Beinahekatastrophe werden, wenn die Seemannschaft bei Teilnehmern und Fahrtenleiter fehlt.

Natürlich ist diese Geschichte frei erfunden, macht aber vielleicht doch deutlich was alles passieren kann. Nun sollen aber jetzt endlich die o.g. Begriffe der Reihe nach kurz umschrieben werden.

Orientierung auf See

Dies ist, abhängig von den Seegebieten, sehr unterschiedlich. Im Norddeutschen Wattenmeer gehören eine Seekarte und ein Tidenkalender zum Handwerkszeug. Manchmal (besonders in Nordfriesland) ist auch ein Strömungsatlas vonnöten. Hiermit kann eine Route so geplant werden, dass gefahrlos im Hafen eingestiegen werden kann, wenn noch ausreichend Wasser vorhanden ist, Wattflächen nur dann überfahren werden bevor sich Brandungswellen aufbauen und Naturschutzgebiete (z.B. Robbenschutzgebiete) beachtet werden. Auch die Schifffahrtswege und Fahrwasser (Paddler sollten immer NEBEN den Fahrwassern fahren) und Priele sind verzeichnet. Besonders zwischen den Inseln ist die Strömung sehr unterschiedlich, ist aber nicht als Solche immer erkennbar. Landmarken und Seezeichen dienen dann dem Fahrtenleiter als Anzeichen aus welcher Richtung die Strömung kommt und wie stark die Abdrift ist- besonders wichtig bei einer Seilfähre zw. den Inseln. Bei Tidenkipp (Wechsel von Ebbe zu Flut oder umgekehrt) ist unter Umständen mit einem Wechsel der Windverhältnisse zu rechnen.

Auf der Ostsee hingegen ist man in der Regel mit topografischen Karten (1:25.000 oder 1:50.000) besser bedient. Die Landschaft hat stärkere Merkmale (unterschiedlichste Küstenlinien und auch Steilküsten) die eine Orientierung einfacher machen. Vorteilhaft in den deutschen Seegebieten ist es dass die Schifffahrtsstraßen meist sehr gut gekennzeichnet sind. So dass man diese zwar aufmerksam aber auch sehr sicher von Seezeichen zu Seezeichen queren kann. Dies ist in anderen Seegebieten (z.B. Mittelmeer) nicht so.

Wenn für einen die norddeutschen Küsten mit Ihren Sänden und dem Wattenmeer „Normalzustand“ ist, ist es häufig nicht im Bewusstsein, dass außerhalb Deutschlands Felsküsten überwiegen. Auch hier ist man dann mit topografischen Karten häufig besser beraten. Vor allem in Großbritannien, Irland und der Bretagne gibt es z.T. sehr detaillierte Führer für Seekajakfahrer, die eine gute Grundlage zur Tourenvorbereitung bieten.

Neben den genannten spezifischen Fähigkeiten für die Orientierung auf See gehören natürlich auch noch das klassische „Pfadfinder-Wissen“ der Landnavigation wie Einnorden einer Karte, Fahren auf Kompass-Kurs, Bestimmen der eigenen Position (sogenannte Kreuzpeilung), etc. zum Handwerkszeug des Seekajakfahrers.

Wind und Wetter

Gilt es vor allem auf der Nordsee, wenn man schneller strömenden Priele folgt, dass die gerade Route nicht der beste Weg ist, ist in allen Seegebieten der Wind und die Windrichtung entscheidend. Ein konstanter Seitenwind kann recht kräftezehrend sein. Im sogenannten taktischen Fahren geht es dann darum, Wind, Strömung und Kurs miteinander so zu kombinieren dass man möglichst effizient und kräfteschonend fährt. Auch wird der Wind selbst zwischen den flachen ostfriesischen Inseln abgelenkt und „ändert“ so die Richtung. Da ist der schnellste Weg schon mal eine Kurve und führt die Gruppe eher durch ruhiges als durch „Kabelwasser“.

Mittlerweile sind für die Windvorhersage sehr gute Apps verfügbar. Hier haben sich auch im Seekajaksport die Surfer-Apps Windguru oder Windfinder etabliert. Ich persönlich glaube es ist Geschmackssache wem welche App besser gefällt. Sie sind auch in der kostenlosen Basisversion völlig ausreichend. Geschmackssache ist auch die Maßeinheit ob Meter / Sekunde oder das „seemännischere“ Beaufort ist gleich. Wichtig dass man sich unter der jeweiligen Angabe vorstellen kann was es für einen selbst heißt und die Gruppe sich auf eine Einheit einigte. Meiner Erfahrung nach sind Beaufort im deutschen Seekajaksport etwas üblicher.

Vielleicht noch ein wesentlicher Unterschied zwischen Nord- und Ostsee in Bezug auf Wind: Ein Wind von 5 Beaufort kann zwar auf der Nordsee höhere Wellen erzeugen und macht das Starten und Landen herausfordernd, ist aber dann direkt auf See (natürlich je nach Kondition des Paddlers) gut fahrbar. Anders ist das häufig auf der Ostsee. Besonders in den Randbereichen und den sehr flachen sogenannten Boddengewässern wühlt ein solcher Wind die gesamte See so auf, dass über lange Strecken kurze und harte Wellen und sogenannte Kreuzseen (die Wellen kommen aus mehreren Richtungen), die für manche Paddler die Tour dann nicht mehr sinnvoll fahrbar machen. Gerade darin wird die Ostsee von Seekajakfahrern, die hier nicht so viel fahren, häufig unterschätzt.

Paddelt man im Mittelmeer sei nur kurz angemerkt, dass hier die sogenannten Sommerwinde nicht zu unterschätzen sind. Heißen sie nun je nach Gebiet Mistral, Maestro, Bora oder Meltemi gehen sie meteorologisch auf das ähnliche Phänomen zurück (Erwärmung europäischer Landmassen im Sommer). Windstärken vom späten Frühjahr bis Frühherbst über mehrere Tage von 7 bis 8 Beaufort sind dann keine Seltenheit, und machen viele Seegebiete für den Kajakfahrer unfahrbar.

Ein wesentlicher Faktor an den Atklantikküsten, neben wesentlich stärkeren Tidenhuben von 6 bis zu 12 Metern (und dadurch bedingten Strömung) gegenüber den deutschen Nordseeküsten (2- 3m Tidenhub) ist der sogenannte Swell, die Dünung. Vereinfacht formuliert muss die Energie in Form von Wellenbewegung, die ein Sturm z.B. am anderen Ende des Atlantiks erzeugt hat irgendwo hin und kommt dann in Form von größeren Wellen z.B. an der französischen oder irischen Atlantikküste an. Diese sind dann nicht unbedingt erkennbar wesentlich höher sondern länger (Abstand zwischen Wellental und Wellenkamm gemessen in Sekunden). Bei einem starken Swell mit Wellenlängen von über 8 Sekunden kann das bedeuten, dass bestimmte Buchten „dicht“ sind weil die Wellen viel früher brechen und ein Anlanden dann lebensgefährlich wird. Ein solcher Fall ist mir selbst schon passiert und wir mussten 15km weiter paddeln als geplant um einen sicheren Hafen zu erreichen. Die Swell-Vorhersage ist zwar auch in den genannten Apps enthalten – ich selbst habe bessere Erfahrungen hierfür mit der kostenlosen App MagicSeaweed gemacht.

Ein weiteres leider fast unvorhersehbares Wetterphänomen vor allem an den nord- und ostfriesischen Inseln und über den Wattregionen ist Seenebel. Durch unterschiedliche Wassertiefen und Erwärmungsgrade verursacht (grob vereinfacht) taucht er innerhalb einer halben Stunde auf und kann dann genau so schnell wieder verschwinden, muss aber nicht. Wir alle kennen Nebel, aber Seenebel? Bei einem echten Seenebel liegen die Sichtweiten unter 10m, d.h. man sieht wirklich nichts und wird auch nicht gesehen. In den vor allem in den Sommermonaten stark befahrenen deutschen Küstenregionen kann ich bei Seenebel nur eins empfehlen: runter vom Wasser oder gar nicht erst losfahren. Wenn 5m vor einem plötzlich ein Schiffsrumpf auftaucht, ist meist alles zu spät.

Das zweite neben Seenebel wirklich gefährliche Wetterphänomen sind Gewitter. Das Mikroklima zwischen den Inseln macht Gewitter ähnlich dem Seenebel unberechenbar: Ist man auf einer Insel und schaut auf das Festland – scheint dort (bei Gewitter) die Welt unterzugehen, und auf der Insel ist gar nichts, oder aber auch umgekehrt. Auch können Gewitterzonen zwischen den Inseln mal schneller mal langsamer als vorhergesagt vorbeiziehen. Warum sind Gewitter so gefährlich? Ganz einfach Blitze schlagen immer im höchsten Punkt in der Umgebung ein – das ist auf dem Meer meist der Paddler. Also bei Gewitterwarnung am besten vom Wasser bleiben oder bei Inseltouren Notgepäck für eine Übernachtung dabei haben – selbst bei einer Tagestour.

Befahrungsregeln

Auch auf See gibt es Verkehrsregeln - im Wesentlichen festgehalten in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und in den Kollisionsverhütungsregeln (KVR). Die Schifffahrtswege sind auf den Seekarten selbst genauso ausgewiesen wie auf See (in Form von Seezeichen, sogenannten Tonnen). Dabei ist zu bedenken, dass ausgetonnte Schifffahrtsrouten ungleich dem Straßenverkehr nur eine Empfehlung sind, sich als Schiff innerhalb der Fahrwassermarkierungen aufzuhalten. Auch wenn er in bestimmten Situationen sogar laut Verkehrsregeln Vorfahrt hätte sollte man als Seekajakfahrer IMMER ausweichen und sich außerhalb der Fahrwasser bewegen. Er ist beinahe von jedem anderen Schiff aus fast unsichtbar, die Bremswege der Verkehrsteilnehmer sind viel länger und ein Seekajak ist in der Regel zerbrechlicher als jeder Schiffsrumpf und jede Schiffsschraube. Ein kleiner Hinweis sei noch gestattet für Touren in europäischen Seegebieten und vor allem auch im Mittelmeer. Meiner Erfahrung nach sind die wenigsten Fahrwasser dort betonnt, d.h. innerhalb eine mehreren Kilometer breiten Bucht ist die Route eines Frachters oder Kreuzfahrtschiffs nicht berechenbar, ein Ausweichen ist daher nicht immer einfach. Entweder ist es am sichersten eine solche Bucht auszufahren, oder mit einem Smartphone eine der zahlreichen Apps zu nutzen, mit denen sich der örtliche Schiffsverkehr seine Fahrtrichtung identifizieren lässt, beispielsweise FindShip (kostenlos) oder Marine Traffic (kostenpflichtig).

Zurück zu den deutschen Küstengebieten: Hier bewegen wir uns als Kajakfahrer häufig in Nationalparks oder Naturreservaten. Für diese gibt es zum Schutz der besonderen Flora und Fauna spezielle Schutzzonen und Befahrungsregeln, die unbedingt einzuhalten sind und zumindest für die Nordsee in den aktuellen Seekarten verzeichnet sind.

Kommunikation auf See

Signale und Seefunk

Wer noch nicht auf See war, unterschätzt häufig diesen Punkt: Ein entspannter Wortwechsel zwischen Paddlern ist auf See ab einer Windstärke von 3 Bft und mehr selten möglich. So haben sich einige Handzeichen im Seekajaksport etabliert:

- **Sammeln:** Ein Paddler hält das Paddel senkrecht – Die gesamte Gruppe kommt sofort zu diesem Paddler
- **Warten/ Position halten:** Ein Paddler hält das Paddel quer über dem Kopf – die anderen Paddler „warten“. Das bedeutet unter Umständen, dass sie im Tidenstrom leicht sogar rückwärts paddeln müssen um ihre Position zu halten.
- **Seenotfall:** Ein Paddler hält das Paddel quer über dem Kopf und bewegt es auf und ab – das passiert hoffentlich nie.
- **Alles ok:** Ein Paddler legt die Faust auf den Kopf. Dieses Signal stammt eigentlich aus dem Wildwasser, sollte aber auch für das Seekajakfahren eingeführt werden.
- **„Links von mir / rechts von mir“** (in der anglo-amerikanischen Seekajakszene üblich): Der Fahrtenleiter zeigt mit dem ausgestreckten Paddel nach links bzw. nach rechts. Die Gruppe sollte dann entsprechend links oder rechts von ihm paddeln, da der Fahrtenleiter sich immer zwischen Hindernis / Gefahrenquelle und der Gruppe positioniert.

Als Signalmittel sollte jeder Paddler mindestens eine Pfeife dabei haben, am besten so an der Schwimmweste befestigt, dass er sie benutzen kann ohne die Hände vom Paddel nehmen zu müssen.

Die Diskussion, ob Seenotsignalmittel wie Fallschirmsignalrakete oder Handfackel (hierfür ist ein sogenannter kleiner Waffenschein erforderlich!) auch im Seekajaksport sinnvoll sind, ist noch nicht abgeschlossen.

Seefunk, Apps

Ein Fahrtenleiter sollte generell ein Seefunkgerät und eine Funklizenz besitzen. Experimente in Ostfriesland haben gezeigt, dass dort die Reichweite der Funkgeräte nur sehr eingeschränkt ist. Andererseits ist dort die Netzabdeckung von Mobilfunk in der Regel recht gut. So dass auf deutschen Gewässern eine wasserdichtes Handy oder ein wasserdicht verpacktes Smartphone schon fast zur Grundausstattung zumindest für Fahrtenleiter gehören sollte. Hinzu kommt noch, dass die DGZRS mit SafeTrx eine sehr gute App herausgebracht hat, über die man sowohl einen Seenotruf mit GPS-Koordinaten absetzen kann als auch „ganz normal“ seine Tour von der DGZRS tracken lassen kann. Sie könnte dann von sich aus eingreifen wenn das Verhalten der Seekajakfahrer anhand der GPS-Daten unerwartet erscheint. Des Weiteren empfehlen sich in internationalen Kajakrevieren mit einer weniger guten Infrastruktur spezielle kleine Endgeräte wie die sogenannten „Seenotsignalbaken“ (PLB) oder GPS-Tracker wie den Spot-Tracker, über den auch ein Seenotsignal ausgelöst werden kann.

Protokolle / Merkworte

Da generell viele Eindrücke auf Teilnehmer einströmen - habe ich ganz gute Erfahrungen mit Merkworten / Protokolle gemacht, die vor allem dem Fahrtenleiter aber auch dem aktiven Gruppenmitglied helfen, sich zu sortieren.

Vor der Tour quasi als Einführung bevor in die Boote gestiegen wird:

A, B, C, D, E and me

- **A**rea - in welcher Gegend paddeln wir? worauf müssen wir achten? Was für besondere Dinge werden wir erleben?
- **B**oat - welche Boote haben wir? wie sind sie ausgestattet? was gibt es zu beachten?
- **C**ommunication - wie kommunizieren wir? wir paddeln immer zusammen in Rufweite? gibt es Signale oder Handzeichen mit der wir uns verständigen?
- **D**irection - was ist das Ziel unserer Tour? wie gelangen wir dahin? worauf können wir uns freuen? was sind Orientierungspunkte?
- **E**quipment - was haben wir an Ausrüstung? Was hat jeder bei sich? Was haben wir für unsere Gruppe?

Während der Tour (für Gruppenmitglieder)

KEKS

- **K**ontakt: bleibe im Kontakt im Boot und mit der Gruppe und deinem Umfeld
- **E**ffizienz: sauber mit der Hüfte rotieren, Rückenwind, Wellen ausnutzen, die eigene Kondition schonen und dadurch immer bei der Gruppe bleiben können
- **K**ommunikation: immer klar mit der Gruppe, kommunizieren, was passiert, warum entscheidest Du Dich als Fahrtenleiter oder als aktives Gruppenmitglied das und das zu tun? immer wieder Kontakt und Small talk mit den Teilnehmern der Gruppe, wisse jederzeit wie es allen in der Gruppe geht
- **S**icherheit: achte immer auf die Sicherheit und antizipiere mögliche Risiken (z.B. um Kaps herum, Wellenbildung in Boddengewässern, etc.) Kenne die Rettungstechniken (Wiedereinstieg, Schöpfmethode, Schlepptechniken, Maßnahmen bei Unterkühlung, etc.)

Wenn es mal "brenzlig" wird (Kenterung, etc.)

SAFE

- **S**top – Innehalten
- **A**ssess the Situation – Beurteile und Bewerte die Situation
- **F**ormulate a Plan – Formuliere einen Plan
- **E**xecute – Handle (konsequent!)

Deutsche Seegebiete - Kurzcharakteristik für Seekajakfahrer

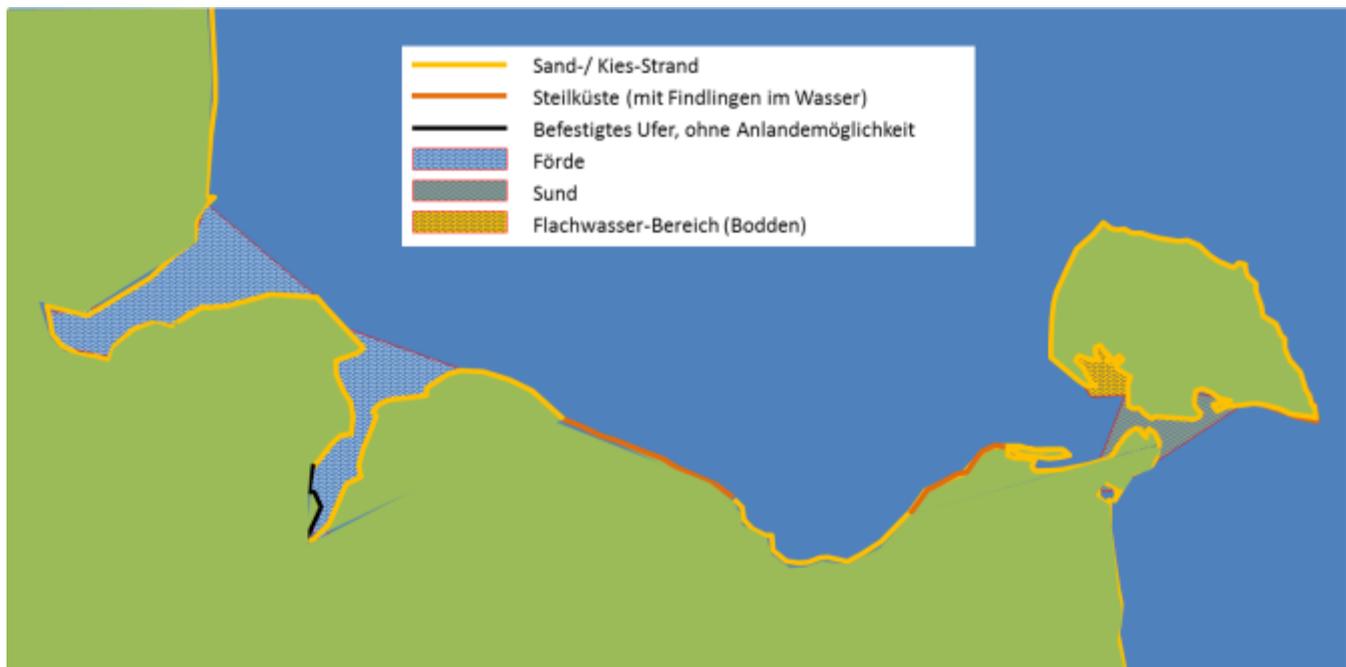
Ostsee – gern unterschätzt doch paddeltechnisch anspruchsvoll

Die Ostsee (auch 'Baltisches Meer') ist ein 413.000 km² großes und bis zu 459 m tiefes Binnenmeer in Europa. Sie gilt als das größte Brackwassermeer der Erde. Der Rauminhalt beträgt ca. 20.000 km³.

Begrenzt wird die Ostsee durch Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Russland, Estland, Lettland, Litauen und Polen.

Die westlichste Stelle der Ostsee liegt am Westende der Flensburger Förde bei der Stadt Flensburg, der nördlichste Punkt befindet sich an der schwedisch-finnischen Landesgrenze am Bottnischen Meerbusen, ihre östlichste Stelle beim russischen Sankt Petersburg. Ihren südlichsten Punkt stellt das Südende des Stettiner Haffs bei Stettin dar.

Das Revier der deutschen Seekajakfahrer ist im Wesentlichen die südliche Ostseeküste. Die abwechslungsreiche Küstenlinie ist vor allem durch die letzte Eiszeit geprägt. Als Randmeer hat die Ostseeküste wenig bis gar keine Tide, auch ist sie im Vergleich zu anderen Meeren sehr flach. Bei Wind wird sie schnell zu einem paddeltechnisch anspruchsvollen Revier. So entsteht zwar keine Dünung, aber eine Windsee mit kurzen harten Wellen. Diese werden in der Regel nicht so hoch wie die Nordseewellen doch sind nicht weniger anspruchsvoll zu fahren. Leichte Kreuzseen können entstehen, gerade in der Nähe von Steilküsten oder Bereichen, wo große Findlinge direkt im Strandbereich im Wasser liegen. Die für manche Küstenabschnitte charakteristischen Boddengewässer und Haffs sind noch flacher als die Ostsee selbst. Schon ab einem Wind von 4 Bft können Sie anspruchsvoll zu fahren sein. Ein wesentlicher weiterer Aspekt sind die Förden und Sunde. Auch wenn keine beeindruckend hohen Berge wie bei den skandinavischen Fjorden und Meerengen aufragen, entstehen bei Wind an ihren Seiten schon durch die wenigen Meter Höhenunterschied Düseneffekte, wie z.B. auf der Schlei oder im Fehmarnsund (Bereich unter der Brücke). Hinzukommen die bereits erwähnten mit großen Findlingen durchsetzten Steinstrände die ein Anlanden bei Wind vor allem mit GFK-Booten nicht immer einfachen machen.



Küsten und Strände

Steilküsten variieren stark in der Höhe und Struktur von den hohen bekannten Rügener Klippen hin zu wenigen Meter hohen Abbruchkanten. An allen kann das Anlanden (vor allem bei Wind) schwierig sein.

Steinstrände sind häufig mit Kies und größeren Kiesel durchsetzt und auch mit scharfkantigen Feuersteinen. Hier sollte bei GFK-Booten auf jeden Fall der Einstieg im Wasser (mit Auslegertechnik) beherrscht werden. Auch ein Reparaturset für GFK sollte auf jeden Fall mitgeführt werden.

Sandstrände haben an der Ostsee die ähnlichen Anforderungen wie an der Nordsee. Ein Unterschied ist z.T. dass das Meer in bis zu 100 m Strandnähe sehr flach sein kann und wie schon erwähnt bei Wind schon recht weit vom Ufer kurze brechende „Kabelwellen“ entstehen.

Buchten, Förden und Sunde

In den Buchten kann sich die Windrichtung abgelenkt durch die Landmassen ändern (nicht ganz so extrem wie in Felsrevieren).

Eine Förde unser deutsches Wort für das Bekanntere „Fjord“ kann die schon erwähnten Düseneffekte von Winden entwickeln. D.h. ein Wind von 4 Bft kann dann schon mal auf 5 BFT und mehr beschleunigt werden.

Für die Sunde (Meerengen z.B. zw. Fehmarn und dem Festland oder auch der Strelasund zwischen Stralsund und Rügen) gelten die ähnlichen Düseneffekte. Der Unterschied: hat man die Engstelle hinter sich, wird das Wasser dann meist wesentlich ruhiger und wieder fahrbarer.

Brack- und Flachwasser

Geologisch zwar unterschiedlich stellen die lagunenartigen Randgewässer die Paddler vor ähnliche Herausforderungen.

Das Haff ist ein durch eine Insel oder vorgelagerte Sandhaken (Nehrung) vom Meer getrennter Meeresarm. Meist flacher als das Meer selbst entstehen bei Wind meist schneller die erwähnten Kappelwellen.

Mit den Boddengewässern verhält es sich ähnlich. Sie entsprechen noch mehr dem Charakter einer Lagune sind teilweise unter 2 m tief und werden gern dadurch unterschätzt. Bei starken Winden sind sie wirklich nur etwas für technisch gute Paddler mit Lust auf „Bullenreiten“.

Seegebiete (Ost-)Friesland, oder „Welcher Seekajakfahrer liegt Bei Nieselregen Im Bett?“,

Mit diesem Merksatz gelingt es evtl. Einigen, sich die Reihenfolge der Inseln von Ost nach West besser zu merken (Wangerooge – Spiekeroog – Langeoog – Baltrum – Norderney – Luist – Borkum).

Die Nordsee gehört zur Kategorie der Randmeere und hat entlang der niederländischen, deutschen und dänischen Küste weltweit die größten, von Inseln „durchsetzten“ Wattflächen. Ist das Watt und die Prillandschaft für uns „typisch Meer“ so herrschen weltweit eher Felsküsten vor. Technisch und navigatorisch sind daher die Anforderungen an einen Seekajakfahrer im Wattenmeer andere als im Felsrevier. Große Dünungen, starke Brandungszonen, enge Felsreviere mit starken Strömungen, die eine schnelle Reaktion und z.T. spezielle Paddelschläge erfordern, haben wir fast nicht. Unsere Herausforderungen sind eher die Navigation und Brandungszonen, die sich durch die Tide innerhalb von weniger als 30 min. komplett verlagern.

Grob vereinfacht betrachtet handelt es sich bei den Inseln vor der friesischen und ostfriesischen Küste um Sandbänke. Durch die vorherrschenden westlichen Winde und Strömungen „wandern“ die Inseln von West nach Ost: Sand wird an der Westseite abgetragen und am Ostende angelagert. Gut erkennbar ist es daran, dass sich die Endbaken (meist hölzerne Positionsmarkierung auf den Inseln), die vor einigen Jahrzehnten gesetzt sind und das Ende der Insel kennzeichneten heute eher im östlichen Drittel einer Insel zu finden sind (Norderney, Langeoog, etc.) aber nicht an ihrem eigentlichen Ende.

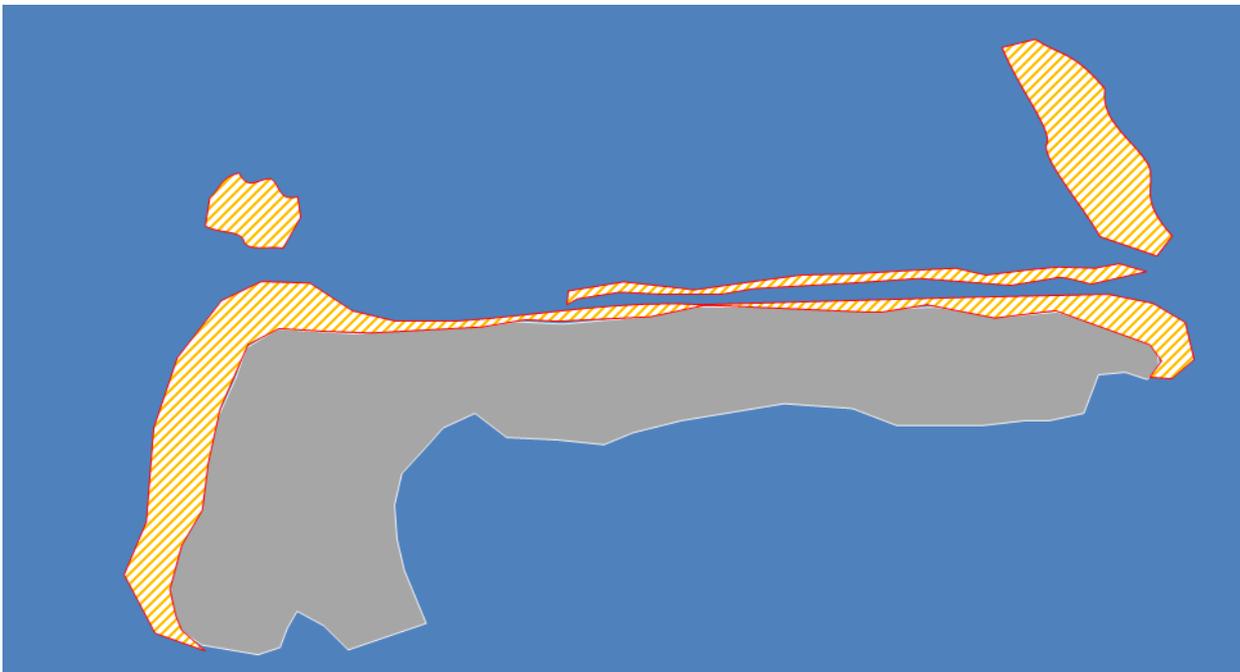
Was ein Seekajakfahrer über die grundsätzliche Beschaffenheit einer ostfriesischen Insel wissen sollte ...

Auf der Inselnordseite fließt das Wasser bei auflaufendem Wasser von West nach Ost. Bei ablaufendem Wasser fließt es umgekehrt von Ost nach West.

Desweiteren gibt es in diesem Revier im Wesentlichen vier Flüsse (Weser, Jade, Harle, Ems), die in die Nordsee fließen und damit in ihrem Mündungsbereich zusätzliche Strömungen erzeugen.

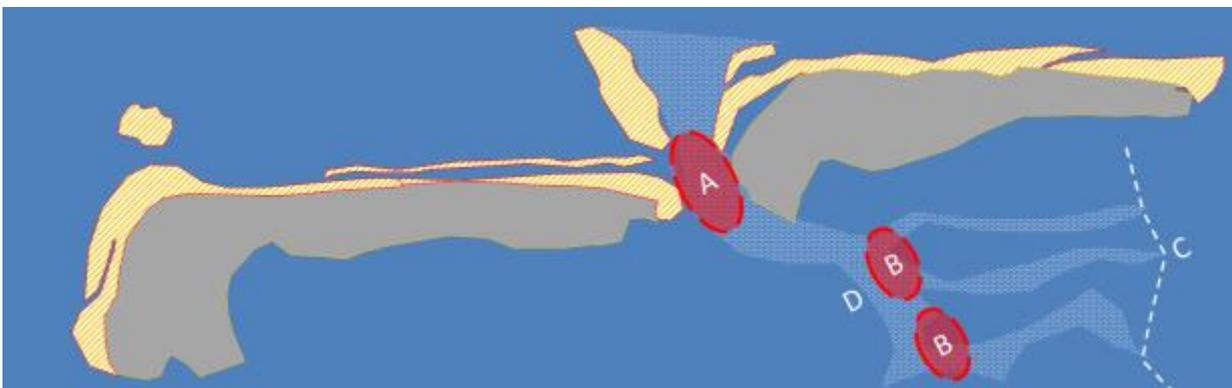
Diese drei Merkmale führen dazu, dass die Inseln eine annähernd ähnliche Form haben und für Seekajakfahrer grundsätzlich folgendes gilt:

- Untiefen, Sandbänke und damit Brandungszonen finden sich besonders an den Nordwest- und Nordostbereichen der Inseln.
- Durch Strömungen entlang der Inseln finden sich parallel verlaufende Prile, die je nach Tidenstand direkt entlang des Inselstrandes verlaufen und ggf. unter Umständen eine gute „Ausweichroute“ bei stärkerer Brandung sein können (z.B. Baltrum von Osten kommend). Aufgrund der ständig sich auf verändernden Strömungen ist aber damit zu rechnen, dass sich solche Priele jedes Jahr verlagern, oder auch wieder verschwinden.



Die Grafik verdeutlicht die Grundstruktur der meisten Inseln:

- Die Sände im Osten werden angelagert. Hier entstehen bei Wind potentiell Brandungszonen.
- Entlang der Insel verläuft dann im Ostteil bis mindestens zur Inselmitte häufig ein Priel und damit nördlich eine weitere Sandbank. Bei Wind kann es hier eine doppelte Brandungszone geben.
- Am Westende findet sich eine größere Sandbank, häufig Robbenplate genannt
- Nördlich von ihr sind weitere meist unregelmäßige Sandflächen. Diese sind meist vom Wasser bedeckt, aber hoch genug, um bei Wind eine Brandungszone zu erzeugen, die bis zu einer Seemeile vor der Insel liegen kann.



Betrachtet man nun darüber hinaus das „Zusammenspiel“ der Inseln mit dem auflaufenden bzw. ablaufenden Wasser ergeben sich grob vereinfacht vier Bereiche, die für den Seekajakfahrer besondere Bedeutung haben:

A Der Bereich zwischen den Inseln wird als Seegatt bezeichnet. Da sowohl die ablaufenden als auch die auflaufenden Wassermassen durch eine relativ schmale Stelle zwischen den Inseln fließen, treten hier die höchsten Strömungsgeschwindigkeiten und Wassertiefen im Inselbereich auf. Damit liegen tiefe und flache Wasserflächen sehr eng beieinander. Kommt Wind hinzu ist besonders hier mit Brandung zu rechnen.

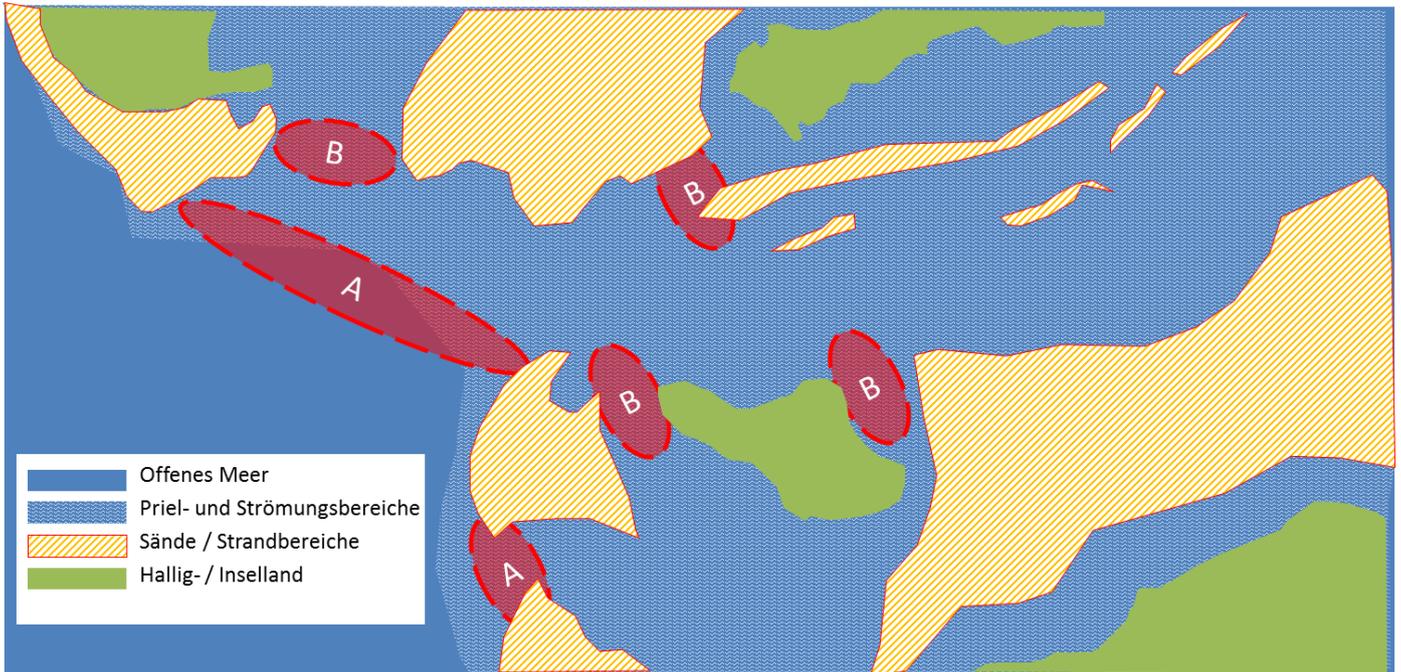
B An den Stellen wo Priele (D) zusammenfließen kommt es ähnlich wie bei Flusseinmündungen zu Überschneidungen der Strömungsrichtungen und damit vor allem zu „Kabelwasser“. Die Wellen laufen in unterschiedlichen Richtungen und können sich unter Einfluss von Wind zu einer Kreuzsee aufbauen, die für den Seekajakfahrer anspruchsvoll zu fahren ist.

C Das Wattenhoch ist eine Art Wasserscheide im Watt. Das Wasser fließt ähnlich wie bei einem Bergkamm über die Priele entweder noch Westen oder nach Osten ab. Dies ist bei Fahrtenplanungen zu berücksichtigen, zumal in diesem Bereich die Wattfahrwasser bis zu zwei Stunden um Niedrigwasser herum trocken fallen können (z.B. Baltrumer und Wangerooger Wattfahrwasser).

D Priele sind die Fluss-Systeme im Watt, an deren Zusammenfließen es zu vermehrter Wellenbildung kommen kann (siehe oben).

Nordfriesland – ein Revier mit einigen Herausforderungen

Sind die ostfriesischen Inseln aus Sandablagerungen „gewachsen“, so sind die heutigen Inseln und Halligen in Nordfriesland komplett anders entstanden. Seit dem Mittelalter haben größere und kleinere aus größeren zusammenhängenden stark zerklüfteten Landmassen die heutige Inselwelt geschaffen, die sich bis in nach Dänemark erstreckt.



Die Grafik zeigt stark vereinfacht Bereiche wo es zwischen den Inseln und Sänden zu Stromkabelungen kommen kann.

A kennzeichnet zwischen den Inseln und Sänden im Übergang zum offenen Meer hin eine Art Seegatt

B markiert Bereiche zwischen den Sand- und Landmassen wo es durch ab- oder auflaufendes Wasser zu den o.g. Kappelwassern oder stärkeren Strömungen kommen kann.

Für den Seekajakfahrer bedeutet dies:

- ZWISCHEN den Inseln kann sich die Strömungsrichtung (anders als in Ostfriesland) auch innerhalb von 6 Stunden der jeweiligen Tide ändern, Abhängig z.B. vom Rückstau der ablaufenden Wassermassen.
- Auch bei Niedrigwasser bleiben noch ausgeprägte (bis zu 1 SM) breite Wasserflächen zurück. D.h. schon bei niedrigeren Windstärken kann es zu stärkeren Wellen gekommen und der Windschutz durch Wattrücken ist nur eingeschränkt.

Die Entfernungen zwischen den Inseln sind mitunter größer und setzen mehr Kondition und Durchhaltevermögen voraus.

Anhängsel: Meine Notizen

Mein Name		
Veranstaltungsdaten	Datum	Ort
	Von - bis	
Kontaktaten Trainer		
Kontaktaten Teilnehmer		
Vorbereitung		
Meine Fragen vorab		
Nachbereitung / Reflektion		
Das habe ich gelernt		
Das möchte ich mir merken		
Das nehme ich mir vor		



Über den Autor (Christian Dingenotto)

Ausbilder und Fahrtenleiter

SaU C1, Kanutrainer C, BCU Coach Level 1, BC 4 Star

Größere Touren

Irland rund (2015)

Peleponnes rund (2016)

Heimatrevier

Ostfriesische Inseln

Engagement

Mitarbeit an der Überarbeitung EPP 3-5 Küste

Küstenreferent des LKV Niedersachsen

Interesse an Seekajak-Kursen oder Trainings?

Über <http://www.kanu.de/home/service/dates.xhtml>

Oder Direktkontakt christian.dingenotto@gmx.de