

"Der Langsamste bestimmt das Tempo?"

10 störende Problemfelder

Bearbeitung: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (14/05/03)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf

Problemfelder:

1. Gruppenstart
2. Gruppentempo
3. Psychostress/Gruppendruck
4. Raue See
5. Surfen
6. Seitenwind
7. Brandung (Starten & Anlanden)
8. Fitness
9. Erschöpfung
10. Gruppen-Disziplin

Im us-amerikanischen SEA KAYAKER berichtet der niederländische Küstenkanuwanderer Axel Schoevers in dem Beitrag:

"Carrying the Red Lantern. The Trials of Trailing Behind"

wie man mit dem Problem umgeht, wenn Kanuten bei Gruppenfahrten entlang der Küste immer mehr abfallen und schließlich hinten bleiben.

Die Gründe dafür können sehr unterschiedlich sein. Schoevers führt zunächst einige pauschal auf:

- **mangelnde Paddeltechnik**, z.B. schlechter Paddelstil, ungeübte Paddelschläge;
- **mangelnde Paddelerfahrungen**, z.B. keine Erfahrungen bei brechendem Seegang bzw. starken Windböen zu paddeln;
- **mangelnde Kraft**, d.h. es mangelt von Anfang an an der nötigen Kraft, die schon benötigt wird, um ein Kajak mit dem Paddel im Wasser nach vorne zu ziehen;
- **mangelnde Ausdauer**, d.h. zu wenig Kondition.

Erst später werden teilweise auch die folgenden Gründe erwähnt:

- **mangelnder Durchhaltewille**, d.h. die Bereitschaft, unterwegs das "Letzte" aus sich herauszuholen, auch wenn es einem schwer fällt;
- **mangelnde Anpassungsbereitschaft**, d.h. zu akzeptieren, dass man in einer Gruppe fährt, bei der man nicht erwarten sollte, dass alle sich immer am Langsamsten ausrichten;
- **Selbstüberschätzung**, d.h. ein Kanute nimmt an einer Gruppenfahrt teil, obwohl er überhaupt nicht in der Lage ist, die vorgegebene Tour - was Länge, Dauer und Schwierigkeit betrifft - zu meistern;
- **mangelnde Fitness**, d.h. gesundheitliche Probleme (hier: körperliche Schwächen, Migräne, gerade auskurierte Krankheiten, neu auftretende Krankheiten wie z.B. Seekrankheit; übermäßige Blasenbildung an den Händen; Unterkühlung; Angst);
- **Materialprobleme**, z.B. defektes Material (hier: Skeg bzw. Steuer; zu lockere Teilung bei geteiltem Paddel), ungewohntes Material (hier: zu kippliges Kajak; falsch getrimmtes Kajak; zu langes bzw. kurzes Paddel; zu große bzw. kleine Paddelblätter; falsche Drehung

des Paddelschaftes), ungeeignetes Material (hier: zu breites bzw. kurzes Kajak; fehlender Schenkelhalt, zu kurzes oder langes Paddel; zu breite bzw. schmale Paddelblätter; die Achseln aufscheuernde Paddeljacke, Neo-Bekleidung, Trockenanzug bzw. Schwimmweste).

Schoevers führt dann folgende Probleme an und diskutiert sie etwas ausführlicher:

1. Gruppenstart

Ein Hauptgrund dafür - auch wenn Schoevers ihn erst am Ende seines Beitrages nur kurz erwähnt -, dass Kanuten bei einer Gruppenfahrt zurückbleiben, ist jener, dass leider einige Gruppenteilnehmer schon mit dem Paddeln anfangen, bevor alle auf dem Wasser sind, und dass obwohl eigentlich bei Gruppenfahren immer Folgendes gelten sollte: "A trip starts when the last paddler is on the water."

Meiner Erfahrung nach sind es dabei immer wieder gerade die schwächeren Kanuten, die als letzte auf dem Wasser sind ... und dann beginnt ihre "Aufholjagd", die sie zusätzlich schwächt; denn je mehr sie sich den langsam vorne weg paddelnden Kameraden annähern, desto mehr beschleunigen diese nun ihrerseits ihre Kajaks. Ein "Teufelskreis", der m.E. nur dadurch zu durchbrechen ist, dass die Schwächeren stets als erste aufs Wasser gehen.

Aber man sollte dies jedoch nicht so übertreiben, wie jene Gruppe von Kanuten in Griechenland es tat. Sie wollten einem "schulterlädierten" Kameraden einen kleinen Vorsprung geben und schickten ihn schon einmal voraus in Richtung der nächsten Insel. Unterwegs bei der Aufholjagd verpassten sie sich jedoch, so dass der vorausfahrende Kanute, der wohl vom Kurs abkam, unsicher wurde, seine Überquerung abbrach und stattdessen zurück zur Insel und deren Fährhafen paddelte. Die anderen aber paddelten ratlos weiter. Zum Glück trafen sie sich am Fährhafen der angepeilten Insel wieder; denn der vorausgeeilte Kanute kam den anderen per Fähre nachgeilt!

2. Gruppentempo

Unterwegs ist einer immer der Letzte, egal wie stark die einzelnen Gruppenmitglieder paddeln. Ab und an wartet die Gruppe auf ihn und regeneriert sich dabei so nebenbei. Sobald der schwächere Kanute jedoch aufgeschlossen hat, geht es wieder weiter, ohne dass ihm die Chance gegeben wird, sich ebenfalls zu erholen. Auf diese Weise wird der Leistungsunterschied zwischen den Ersten und dem Letzten immer größer. Wenn das nicht beabsichtigt ist, sollte folglich dem Langsamen ebenfalls die Gelegenheit geboten werden, zu Kräften zu kommen.

3. Psychostress/Gruppendruck

Das gilt auch für das Paddeln. Jeder fühlt sich wohler, wenn er vorne weg, statt hinterher paddelt; denn: Vorne herrscht weniger "Stress". Der Kanute, der in der Spitzengruppe paddelt, kann lockerer und folglich auch effizienter paddeln. Die Gruppe sollte daher stets dafür sorgen, dass die Langsameren nicht hinten, sondern in der vorderen Reihe paddeln.

Das ist natürlich leichter gesagt als getan. Bei einer Gruppenfahrt im westschwedischen Schärengebiet immer dann, wenn der Wind von vorne blies, eine Kameradin zurück. Ihr Partner wollte sie sofort auf den "Hacken" nehmen, was ich gleich zu Beginn einer mehrtägigen Tour für etwas demotivierend hielt. Also bat ich sie, vorne mit zu paddeln, was aber auch nicht so recht klappen wollte. Solange ich sie stets im Auge behielt, blieb sie an meiner Seite. Sobald ich jedoch mal woanders hin schaute und mich auf etwas anderes konzentriert, gab es Probleme. Drehte ich mich nämlich wieder zu ihr um, war sie weg, einfach abgefallen und paddelte erneut hinterher.

4. Raue See

Gerade den schwächeren Kanuten in einer Gruppe fehlt bei kabbligem Seegang die nötige Erfahrung, unbeeindruckt vom Seegang effizient voran zu paddeln. Meist taucht mit dem Seegang zusätzlich auch Angst auf, was zu einer weiteren Minderung der Leistungsfähigkeit beitragen kann. Beschränkt sich der unangenehme Seegang nur auf bestimmte Bereiche der Tour, sollte daher die Gruppe versuchen, den Kurs so umzulegen, dass ihn auch die weniger erfahrenen Kanuten meistern können. Und wenn das nicht möglich ist, sollten zumindest die schwächeren Kanuten jeweils von einem erfahreneren Kanuten begleitet & betreut werden, damit diese sich nicht mehr so ängstlich fühlen und sich wieder mehr auf das Paddeln konzentrieren können.

Übrigens, da die Schwächeren i.d.R. nicht nur weniger Kondition haben, sondern auch die nötigen Paddeltechniken weniger gut beherrschen, sollten m.E. unterwegs diese Kanuten auch in Sachen Paddeltechnik "betreut" werden. Meist sind es nur wenige Feinheiten, an denen es mangelt. So etwas zahlt sich auch auf das Gruppentempo aus; denn nichts verzögert das Fortkommen einer Gruppe mehr, als eine oder mehrere Kenterungen.

So nahm einmal ein Paddelanfänger an einer von mir organisierten Brandungsfahrt teil. Die Gruppe, die er zugeordnet war, kam wegen seiner ständigen Kentererei einfach nicht voran. Um wieder zum Start zurückzukommen, übernahm ich allein die Betreuung diese Kanuten. Wir beide paddelten zügig voran. Ich gab ihm laufend Tipps und hielt ihn auf Tempo, wohl ahnend, dass der Kamerad dann besser sein Gleichgewicht halten konnte. Nach einer Weile merkte ich, dass die anderen Gruppen uns nicht folgen konnten, stoppte mein Kajak ab und hielt Ausschau nach ihnen. Als ich mich wieder meine Schützling zuwandte, schwamm er bereits im Wasser.

5. Surfen

Surfen ist eine Sache der Erfahrung (aber auch des Materials). Mangelt es daran, bleibt ein Kanute unweigerlich hinten. Von dort aus sieht er dann die anderen Kanuten kreuz & quer entlang surfen, so dass er selber den Überblick verliert, welchen Kurs er nun paddeln muss. Deshalb sollte zumindest ein Erfahrenerer bei den Schwächeren bleiben und mit denen nicht ebenfalls zick-zack wie die übrigen Surfer paddeln, sondern den kürzesten Kurs wählen.

Ja, und die Surfer, die sollten m.E. natürlich ab & an wieder zur eigentlichen Gruppe zurückkehren; denn es handelt sich ja um eine Gruppenfahrt und nicht um einen Surf Wettbewerb!

6. Seitenwind

Das Hauptproblem der Kanuten ist hier die Luvgerigkeit des Kajaks, welches i.d.R. am falschen Trimm (aber auch an der schlecht verteilten Last auf dem Achterdeck) liegt. Die Folgen für das Tempo sind beträchtlich; denn statt Geradeausschläge zu machen, sind ständig Rund-, Bug-/Heckruder- bzw. Konterschläge anzusetzen, um das Kajak auf Kurs zu halten. Das gilt insbesondere für steuerlose und Skeg-Kajaks. Bei letzteren hilft gegebenenfalls das Ausfahren des Skeg gegen die Luvgerigkeit. Anderenfalls muss das Kajak - wenn nicht vorher geschehen - erst richtig getrimmt werden.

Wie dabei vorzugehen ist, setzt wohl Schroevers einfach voraus:

Nun, wenn ein Kajak luvgierig ist, d.h. der Bug in Richtung Wind giert, muss das Heck stärker beladen werden, wofür sich kleinere & schwere Gepäckstücke (z.B. Wasserflaschen) gut eignen,

- (a) damit das Heck nicht mehr so weit heraus schaut und vom Wind in Richtung Lee und der Bug folglich - wie eine Wetterfahne - in Richtung Wind (Luv) getrieben werden kann, bzw.
- (b) damit der Bug vorne weiter aus dem Wasser schaut und somit vom Wind in Richtung Lee getrieben werden kann.

Der Trimm ist dabei optimal, sobald der Bug weder ins Luv (Luvgerigkeit) noch ins Lee (Leegierigkeit) abdriftet.

Damit der Kanute bei der nächsten Tour nicht wieder mit einem vertrimmten Kajak startet, sollte die Gruppe vor dem Start mit einem Tragegurt den Trimm der einzelnen Kajaks überprüfen: Der Tragegurt wird unter die Sitzluke eines Kajaks gelegt und dann zu zweit angehoben und ausprobiert, an welcher Stelle das Kajak im Gleichgewicht (Schwer-/Trimmpunkt) liegt. Diese Stelle merkt sich der Fahrer (sie liegt üblicherweise in Höhe der vorderen Sitzkante; näheres dazu könnte der Hersteller sagen, aber i.d.R. weiß er das auch nicht!). Giert dann unterwegs das Kajak, muss er bei Luv- bzw. Leegierigkeit den Schwerpunkt nach hinten (d.h. das Heckgewicht ist zu erhöhen) bzw. vorne (d.h. das Buggewicht ist zu erhöhen) verlagern. Bei einigen Kajaks kann der Trimm während der Fahrt auf dem Wasser korrigiert werden, indem der Sitz nach hinten bzw. nach vorne verschoben wird. Bei allen anderen Kajaks bleibt einem wohl nichts anderes übrig, als kurzzeitig anzulanden und die Gepäckverteilung zu korrigieren.

Der falsche Trimm kann aber auch auf zu voluminöse Gepäckstücke (z.B. Bootswagen, Iso-Matte) zurückzuführen sein, die auf Deck transportiert werden (Deckslast). Wer dann ohne Steuer paddelt, kann trotz richtigen Trimmpunktes Probleme bekommen. Die Deckslast führt i.d.R. - ähnlich wie das hochgezogene Steuerblatt einer "Flipp-Over"-Steueranlage - zur Luvgerigkeit. Was aber ist dann zu tun? Mit dem Skeg lässt sich eine durch Deckslast verursachte Luvgerigkeit selten kompensieren, da die Skegs meist so schwach ausgelegt sind, dass sie nur ein gut getrimmtes Kajak ohne Deckslast auf Kurs halten können. Mit der Balastverlagerung vom Bug ins Heck hat der Kanute u.U. eher Erfolg. Und wenn das nichts hilft, muss er halt versuchen, den Winddruck, der durch die Heck-Deckslast verursacht wird durch eine zusätzliche Bug-Deckslast (z.B. kleiner, aber leichter Gepäcksack; aufgeblasener Paddelfloat, etwas angekantet befestigtes Reservepaddel) kompensieren.

Übrigens, ein weiteres Seitenwindproblem ist der Winddruck auf das Paddel. Deswegen paddeln manche mit ungedrehtem Paddel, oder sie halten das Paddel auf der Luvseite etwas niedriger bzw. sie fassen den Paddelschaft so, dass die luvseitige Hand dichter am Paddelblatt greift.

Ja, wer das alles beachtet, wird bei seitlichen Winden weniger Probleme haben und so eher in der Lage sein, mit der Gruppe mitzuhalten. Wenn das alles nicht hilft, empfiehlt Schoevers, den "gierenden" Kanuten einfach zu schleppen, und zwar nicht, um ihn auf Tempo, sondern auf Kurs zu halten.

7. Brandung (Starten & Anlanden)

Brandung kann einem schon beim Starten Probleme bereiten. Die weniger kräftigen Kanuten werden hier besonders herausgefordert. Wenn die Gruppe ihnen keine Starthilfe gibt, fehlt ihnen nachher die Kraft, um unterwegs Schritt mit der Gruppe halten zu können. Schon beim Transport der Kajaks an den Strand kann viel Kraft vergeudet werden. Den Rest geben einem dann die gescheiterten Startversuche durch die Brandung. D.h. nicht nur beim Bootstransport sollte man sich gegenseitig helfen (z.B. das Kajak auf dem Bootswagen wird je nach Sand-/Wattbeschaffenheit und Bootswagenrädergröße von zwei Kanuten gezogen; statt das beladene Kajak allein zu "schultern"), sondern auch beim Starten durch die Brandung: Die einlaufenden Wellen sind zu beobachten, um den richtigen Startzeitpunkt zu erwi-

schen. Läuft dann eine niedrigere Wellenserie herein, ist der schon im Kajak sitzende Kanute in die Brandung zu schieben, damit er leichter durch den ersten Brecher kommt.

Übrigens, m.E. sollte ein erfahrener Kanute stets als Letzer durch die Brandung hinaus paddeln ("last out"); denn er ist weniger auf die Hilfe durch Dritte angewiesen.

Auf solch eine Starthilfe ist fast jeder Kanute angewiesen, wenn die Brandung höher als ca. 0,60 m einläuft. Wer's nicht glaubt, muss es halt selber erleben, wie die drei Kameraden, die mich bei einer Tour Rund Sylt begleiteten. Nach einer ausgiebigen Pause am Strand wollten wir weiter in Richtung Hörnum paddeln. Die einlaufende Brandung war etwas kräftiger geworden, da mit auflaufender Tide der Wasserspiegel stieg und der von uns ausgewählte Strandabschnitt steiler wurde. Ich deutet den Kameraden an, dass ich jedem Starthilfe geben wollte. Während ich mich um den ersten Kameraden kümmerte, wurde die anderen beiden Kameraden ungeduldig und starteten jeder für sich. Schon der erste Brecher wurde ihnen dann zum Verhängnis. Sie wurden sofort quergeschlagen und kenterten. Als ich ihnen zu Hilfe kam, versuchte es nun mein "Schützling" ebenfalls allein, aber er scheiterte wie die anderen schon, bevor das Heck vom Sandstrand frei kam. Anschließend waren die Kameraden so geschafft, dass sie es vorzogen, per Bootswagen gen Hörnum zu wandern.

Brandung kann einem aber auch beim Anlanden Probleme bereiten. Hier bedürfen die paddeltechnisch schwächeren Kanuten der Unterstützung. Kommen sie nämlich nicht ohne Kentern durch die Brandung, fehlt ihnen u.U. beim nächsten Start durch die Brandung die nötige Kraft und das Vertrauen, um wieder hinaus zu paddeln. Was aber macht dann die Gruppe, wenn einer am Strand zurück bleibt? Folglich ist darauf zu achten, dass die schwächeren Kanuten gut durch die Brandung kommen (hier: einlaufenden Seegang beobachten; kontrolliert an den Strand paddeln, dabei u.U. gezielt Bremsschläge einsetzen, damit das Kajak nicht ins Surfen kommt, ausbricht und umschlägt). Wichtig dafür, dass dann der am Strand ankommende Kanute nicht querschlägt und - quasi in letzter Sekunde - kentert, ist dabei die folgende Vorgehensweise: "The standard procedure in sea kayaking is to send in the most experienced paddler first!". Das bedeutet: Wenn die schwächeren Kanuten anlanden, muss am Strand ein Kanute schon auf sie warten und ihre nacheinander einlaufenden Kajaks auf den trockneren Strandbereich ziehen, um sie so vor dem Querschlagen und Kentern zu bewahren. Ich habe dies in Deutschland als "first in - last out"-Strategie propagiert; denn analog sollte beim Start der erfahrenste unter den Kanuten als Letzter hinaus paddeln.

8. Fitness

Einen "Letzten" gibt es immer bei Gruppenfahrten, auch wenn ansonsten alle fast ebenbürtige Kanuten sind, sei es dass einer nicht richtig ausgeschlafen hat bzw. zu spät aufgestanden ist und nur unzureichend gefrühstückt hat und nun unterwegs einfach schneller mal ermüdet bzw. auf Grund unpassender Kleidung allmählich unterkühlt bzw. Handgelenkprobleme bekommt. Ein andere Grund dafür kann auch sein, dass ein Kanute unterwegs sich nicht die Zeit nimmt, genügend zu essen & trinken. Schließlich - und darauf geht Schoevers nicht ein - kann es sich bei einer Tour nicht bloss um ein gemütliche Wanderfahrt entlang der Küste, sondern um eine anspruchsvolle, mehrere Stunden dauernde Überquerung, die auch bei kräftigem Gegenwind zu meisten ist.

Die wirklichen "Experten" sind bei einer Gruppenfahrt leicht auszumachen. Sie haben sich - sofern die geplante Tour es erfordert - auf eine Tour konditionell vorbereitet und bauen nicht darauf, dass die Kondition vom letzten Jahr noch vorhält. Insofern haben sie alles getan, um auf dem Wasser vorne paddeln zu können. Aber sie zählen bemerkenswerterweise auch schon an Land zu den Schnellen.: Sie sind - wenn es nötige ist - früher im Zelt, haben für den Frühstart in der Dämmerung schon alle weniger wichtigen Dinge in ihren Kajaks verstaut, stehen so rechtzeitig auf, dass sie Zeit haben, ihr Frühstück zu sich zunehmen, und unterwegs, wenn es ans Essen & Trinken geht, sind sie nicht minder langsam. Teilweise

können sie sogar ganz auf eine Pause verzichten. D.h. sie sind u.U. in der Lage, ohne den Paddelschlag einzustellen, aus irgendeinem Schlauch Kraftnahrung zu sich zu nehmen. Die Schwächeren haben da in jeder Hinsicht das Nachsehen: an Land und unterwegs, beim Packen, Paddeln und Essen. Spätestens unterwegs auf dem Wasser bei Seegang sind sie meist nicht imstande, während des Paddelns schnell mal einen Happen zu essen bzw. einen Schluck zu trinken. Die Folgen werden dann bald offensichtlich: Ihre Leistungsfähigkeit nimmt im Vergleich zu den Kameraden immer mehr ab. Meist fehlt ihnen dann auch die nötige Kraft und der Wille dazu, lautstark eine Pause einzufordern. Deshalb sollte die Gruppe zu gegebener Zeit unterwegs das Paddeln einstellen und ein Päckchen bilden, so dass jeder Gelegenheit hat, im Schutz des Päckchens sich zu regenerieren. Aber nicht nur dass; denn schon vor dem Start an Land sollte darauf geachtet werden, dass alle fit in ihre Kajaks steigen.

Bei einer Tour Anfang Mai nahe Samsö mit einer Gruppe sehr fitter dänischer "Havkajakroerer" (Hafenkajakruederer), die auch im Winter durch paddeln, hatte es mich auch mal getroffen. Täglich sollte bis zu 45 km auf stehendem Gewässer gepaddelt werden, notfalls auch gegen den Wind. (Leider wurde in der Ausschreibung nicht erwähnt, in welcher Zeit diese Kilometer zu schaffen waren!) Die Paddelsaison hatte für mich gerade angefangen und mein tägliches Joggen musste wegen Knieproblemen abgesetzt werden. Nun, Schlaf- und Startprobleme hatte ich wohl nicht und zunächst auch keine Paddelprobleme; denn nach 16 km wurde eine ausgiebige Pause auf einer Insel eingelegt. Jetzt lag nur noch eine Non-Stop-Strecke von knapp 25 km vor. Der kam uns entgegen mit zunehmend auf 5 Bft. "Dafür brauchen wir doch mindestens 5 Stunden!" ... schließlich war es 6 Std. Nach 3 Std. zog sich die Gruppe etwas auseinander. Als ich dann etwas verspätet mich zur "kleinen Bordtoilette" überwand und rechtzeitig kurz vor der Erschöpfung meine "Bordverpflegung" vom Achterdeck holte, hatten das schon nicht mehr alle mitbekommen. Immerhin war ich nicht der Letzte; denn dazu gehörten jene, die in ihrem Übereifer über das für sie unbekannte "Ziel" hinausgepaddelt waren und nun irgendwann zurück kommen mussten.

9. Erschöpfung

Die völlige Erschöpfung eines Kanuten sollte eigentlich nicht eintreten, nicht zuletzt auch deshalb, weil das das Vorankommen der Gruppe stark gefährdet. Deshalb sollte dem durch entsprechende Pausengestaltung vorgebeugt werden. Eine andere Möglichkeit besteht darin, den immer schwächer werdenden Kanuten vorbeugend zu schleppen. Natürlich ist das nicht immer ermutigend für denjenigen, der geschleppt werden soll. Versäumt es jedoch die Gruppe, die Schleppe rechtzeitig herauszuholen, ist irgendwann der schwächelnde Kanute erschöpft. Dann aber ist das Schleppen weitaus anstrengender; denn dann muss der Kanute ganz ohne seine Unterstützung geschleppt werden, u.U. sogar mit einem ihm stützenden Kameraden im "Päckchen" (sog. "Päckchenschlepp").

Außerdem sollte beim Schleppen auf die richtige Schleppe geachtet werden. Elastische Schleppeinen haben z.B. den Vorteil, dass der ganze Schleppevorgang so ruckfrei abläuft, dass der geschleppte Kanute, der zur Unterstützung etwas mitpaddelt, den Eindruck gewinnt, dass er wohl am "Haken" hängt, aber dennoch mit seinen Paddelschlägen für den alleinigen Vortrieb sorgt.

Hat die Gruppe es versäumt, einen Kanuten rechtzeitig auf den Haken zu nehmen, tritt irgendwann die Erschöpfung ein.

Bei einer 90-km-Non-Stop-Tour quer über die Deutsche Bucht ist einmal ein Kamerad im Falboot plötzlich erschöpft. Er übergibt sich, so dass die anderen zunächst meinten, dass er seekrank geworden sei, in Wirklichkeit war er fix & fertig. Am Abend zuvor kam er als Letzter in den Schlafsack und am Morgen danach als Letzter wieder raus. Zeit zum Frühstück hatte er nicht viel ... und unterwegs bei leichtem Rückenwind musste er als einziger Falbootfahrer mit den leicht surfenden Seekajaks mithalten. Das konnte nicht die ganze Zeit gut gehen.

Nachdem er nicht mehr weiter konnte, wurde er auf den Haken genommen. Dank der hohen Anfangsstabilität des Faltboots bestand keine Kentergefahr. Sonst hätte ein Kamerad ihn stützen müssen und das Schleppen wäre noch anstrengender geworden. - Übrigens, für mich war diese 90-km-Tour sehr "erholsam". Wegen meiner angeschlagenen Schulter brauchte ich nicht zu Schleppen und ansonsten war das Tempo durch die Schleppaktion gedrosselt. Hätte die Gruppe von Anfang an dieses Tempo gefahren, wäre wohl keine Schleppaktion nötig gewesen.

... und wer kümmert sich um die "Schnellen"?

In der Tat, manche Kanuten können einfach nicht langsam paddeln. D.h. sie bestehen genauso darauf, "ihr Tempo" zu paddeln, wie die Langsameren nur unwillig auf "ihr Tempo" verzichten wollen. Nun, die Langsameren können in der Tat nicht immer mit den Schnellen mithalten. Damit die Schnellen nun nicht anfangen, den Gruppenzusammenhalt zu sprengen, kann man ihnen ja - wie z.B. beim Surfen vielfach üblich - anbieten, mal vorweg zu fahren, um dann wieder zurück zukommen, bzw. ganz nach hinten zu paddeln, um dann erneut wieder nach vorne zu spurten. Oder man gibt ihnen eine Aufgabe, z.B. die Navigation der Tour, deren Erfüllung sie u.U. davon abhält, allzu schnell voran zu preschen! - Notfalls setzt man eine "Schleppübung" an. Dann können sich die "Starken" endlich mal austoben!

Einen weiteren Grund für das Zurückbleiben einzelner Kameraden führt Schoevers nicht an, nämlich die unterwegs sich auswirkende

10. mangelnde Gruppen-"Disziplin"

Es gibt hier solche und solche Kameraden:

Die einen paddeln so, als ob sie ständig "auf der Flucht" sind: Sie müssen stets vorne weg paddeln und können es nicht ertragen, von jemanden überholt zu werden. Übertriebener Ehrgeiz lässt sie bis an den Rand der Erschöpfung paddeln. Hauptsache sie halten sich in der ersten Reihe und die anderen "hetzen" ihnen hinterher.

Es gibt andere Kameraden, denen das Motto "Der Weg ist das Ziel" unbekannt ist. Für sie zählt allein das "Ziel" als Ziel. Jede Bucht, die ausgefahren werden soll, wird von ihnen schnippelt, jedes Kap direkt angesteuert, als ob es nur darum geht, möglichst schnell am Ziel und als erster aus dem Kajak zu sein. Letztlich haben die anderen hier das Nachsehen; denn sie können - auch wenn die Tour so geplant war - gar nicht in Ruhe nahe am Spülsaum entlang paddeln.

Dann gibt es Kameraden, die ohne etwas zu sagen, plötzlich einen anderen Kurs fahren, da sie meinen, dass es dort lang geht, ohne stutzig zu werden, dass die Gruppe woanders paddelt. Wenn sie es dann merken, dass sie den falschen Kurs fahren und nun hinten liegen, fangen sie dann auch noch an zu meckern. Oder sie fallen aus irgendwelchen anderen Gründen zurück (z.B. Pinkeln, Jacke Anziehen, Essen, Trinken; in Kamera Film einlegen), was nicht weiter schlimm ist, wenn sie bloß die anderen darüber informiert hätten.

Ab & an sind bei einer Tour auch noch jene Kanuten dabei, die so in ihre Ausrüstung "verliebt" ist, dass sie für alles andere kein Auge hat. Wenn z.B. die anderen unterwegs Anlanden, um zu pausieren, finden sie keinen geeigneten Anlandeplatz für ihre Kajaks. Wenn sie dann einen schließlich entdeckt haben, bei dem sie das Kajak ohne Kratzer an Land ziehen können, schicken sich die anderen schon wieder an, einzusteigen.

Einst tauchte bei einer Tour durchs nordfriesische Wattenmeer ein Kamerad auf, dessen Paddel praktisch ein langer "Besenstiel" war, den er per Teleskopeinstellung beliebig zwischen 2,50 und 3,50 m Länge einstellen konnte. Als die anderen sich ob dieser Stange wun-

dernten, meinte er nur, dass er damit schon ewig paddle und stets gut damit zu recht kam. Aber jetzt war er mit einer passend ausgerüsteten Gruppe unterwegs und fiel langsam immer mehr ab. Nun, das war kein Problem für ihn. Er verlängerte einfach seinen Besenstiel und fuhr damit tatsächlich etwas schneller, aber leider nicht schnell genug. Der Fahrtenleiter nahm ihn daher zunächst auf den Haken und bat ihn später, mal dessen Reservepaddel auszuprobieren. Ab dann fuhr er vorne weg. Leider beeindruckte ihn das nicht, denn nach der nächsten Pause griff er wieder zu seinem "Besenstiel" und erwartete, dass alle anderen auf ihn warten mögen.

Schließlich gibt es immer mal wieder noch jenen Kameraden, der ständig seine Gruppe "verliert", letztlich weil er so sehr mit sich selber beschäftigt ist, dass er gar nicht bemerkt, dass die Gruppe woanders lang paddelt. Irgendwie schafft er es wohl stets, seine Gruppe wieder zu finden, ohne dabei mit seiner Kraft am Ende zu sein, nicht merkend, dass die Gruppe allmählich aber am Ende ist, und zwar mit ihrer "Geduld".

Quelle: Sea Kayaker, No. June 03, S.9-11

è www.seakayakermag.com/2003/03June/redlantern01.htm