

Paddel

- Schaft, Steifigkeit, Gewicht, Länge, Blatt, Drehung, Material u.a. -

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (14/11/03)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Paddel.pdf

1. Gerader oder geknickter Schaft?
 2. Runder bzw. ovaler Schaft & dicker bzw. dünner Schaftdurchmesser?
 3. Steifigkeit & Gewicht?
 4. Paddellänge?
 5. Geteilt oder ungeteilt?
 6. Paddelblatt-Form?
 7. Paddelblatt-Vorderseite (Wölbung)?
 8. Paddelblatt-Rückseite?
 9. Paddel-Drehung?
 10. Blattgröße?
 11. Paddelblatt-Material?
 12. Wing-Paddel?
 13. Grönland-Paddel? (Eski-Paddel)
 14. Designing?
- Schlussbemerkung

Im US-amerikanischen SEA KAYAKER bringt Tom Finn den folgenden Übersichtsbeitrag über Paddel:

„A Paddel Primer“

Insgesamt wird auf 14 Punkte eingegangen, die die Eigenschaftsmerkmale eines Paddels betreffen (meinen Kommentar dazu habe ich als Anmerkung gekennzeichnet):

1. Gerader oder geknickter Schaft?

- Mit dem Knickschaft soll man mehr Kraft aufs Paddel bringen.
Anmerkung: Solang dies jedoch nicht belegt wird, beurteile ich diese Form mehr unter dem Blickwinkel des Marketing, welches den Paddelhersteller ermöglicht, für ein Paddel einen höheren Preis zu verlangen.
- Der Knickschaft soll gelenkschonender sein.
Anmerkung: Die Lobeshymnen mancher, z.B. sehnenscheidengeplagter Küstenkanuwanderer scheinen dies zu bestätigen.
- Mit dem Knickschaft lässt sich das Paddelblatt ruhiger - d.h. mit weniger Flattern - durch das Wasser ziehen.
Anmerkung: Das hängt letztlich von der Art der Knickführung ab. Es gilt nur für Knickschäfte, bei denen das Blatt vor dem Schaftteil liegt, das man mit den Händen hält (z.B. bei Lettmann-Paddel).
Diesen Vorteil erkaufte man sich jedoch damit, dass Rückwärtsschläge und flache Stützschläge weniger leicht ausgeführt werden können.
Außerdem kann der Knick einem die Paddelführung bei böigem Wind bzw. bei Schulterproblemen bzw. bei Bogenschlägen bzw. beim Eskimotieren u.a. behindern, da man den Paddelschaft immer mittig anfassen muss, nicht aber versetzt, z.B. mehr

nach links Richtung Blatt, da die Böen von links einfallen bzw. da der linke Arm schwächer ist und man ihn durch eine Hebelveränderung entlasten möchte bzw. da man mit einem „langen“ Bogenschlag eine scharfe Linkskurve paddeln möchte bzw. da man nur mit der „langen“ Rolle eskimotieren kann.

2. Runder bzw. ovaler Schaft & dicker bzw. dünner Schaftdurchmesser?

- Ovale Schäfte erleichtern die Paddelblattführung.
Anmerkung: Sie verhindern u.U. eher, dass man mit dem Blatt unterschneidet. Außerdem erkennt man beim Reentry & Roll schneller, ob man das Paddel richtig in der Hand hält.
- Bei manchen Schäften wird die Ovalisierung dadurch erreicht, dass nachträglich eine seitliche Verdickung aufgeklebt wird (z.B. bei Lendal-Paddel).
Anmerkung: Da diese Verdickung mit einer Art „Plastikstrumpf“ gehalten wird, ergibt sich jedoch das Problem, dass ein solcher Plastikstrumpf z.B. bei Bodenberührung (hier: Paddelbrücke beim Ein-/Aussteigen bzw. Autotransport) sehr leicht beschädigt werden kann. Eine solche Beschädigung kann das Handling mit dem Paddel stören, wenn die beschädigte Stelle gerade im Bereich des Schaftes liegt, den man mit den Händen hält.
- Zu schmale Schäfte können zu Handgelenkproblemen führen, z.B. Schmerzen und Taubheit in den Fingern wegen Nervenquetschung, Muskel-/Sehnenentzündungen/-verhärtungen.
- Zu dicke Schäfte können Verkrampfungen von Arme, Schulter, Nacken verursachen.

3. Steifigkeit & Gewicht?

- Weniger steife, d.h. flexiblere Schäfte sind für „Long-Distance-Trips“ besser geeignet, insbesondere dann, wenn man vorgeschädigte Schultern, Ellebogen bzw. Handgelenke hat.
Anmerkung: Vielleicht ist das ein Grund, warum manche mit den Eski-„Latten“, die im Allgemeinen aus Holz sind, weniger Probleme haben.
- Steife Schäfte ermöglichen eine stärkere Beschleunigung und eine exaktere Paddelführung.
Anmerkung: Hiervon können insbesondere Rennfahrer profitieren.
- Aluminiumschäfte sind steifer & schwerer und fühlen sich kälter an.
Anmerkung: Sie sind fürs Paddeln auf dem Salzwasser nicht unbedingt geeignet, dass es Korrosionsprobleme geben könnte. Außerdem kann die vielfach verwendete Plastikummhüllung des Alu-Schafts leichter beschädigt werden.
- Glasfaser-/Kevlar-/Carbonschäfte werden mit unterschiedlicher Steife und Gewicht angeboten.
- Holzschäfte sind i.d.R. flexibler und fühlen sich wärmer an.
- Bzgl. des Gewichts wird auf eine Bandbreite hingewiesen die von unter 500 g bis über 1.400 g reicht (bezogen auf 220 cm Länge). Alles was unter 900 g liegt, wird als leicht und was unter 680 g liegt als ultra-leicht bezeichnet.

- Ultra-leichte Paddel sind nicht sehr stabil. Also Vorsicht bei Grundberührung (hier: Starten, Eskimotieren), beim Stützen in der Brandung, beim Paddelfloat-Wiedereinstieg.
Anmerkung: Sicherlich wird auch der Ein-/Ausstieg per Paddelbrücke ein solches Paddel überstrapazieren.
Außerdem bereiten einem zu leichte Paddel Probleme, wenn man sie unterwegs auf der Spritzdecke ablegt, da sie ständig hin und her wackeln.
Schließlich ist ein zu leichtes Paddel auch seitenwindempfindlicher.
- Bei gleichschweren Paddel sollte man auf die Gewichtsverteilung achten. D.h. hier sind leichtere Paddelblätter schweren vorzuziehen. (Z.B. bietet hier Lendal Paddelblätter mit unterschiedlichem Gewicht an.)
Anmerkung: Über leichte Paddel kann eigentlich nur der mitreden, der mal einige Zeit lang ein leichteres Paddel benutzt hat. Erst wenn er dann wieder mit seiner alten „Keule“ unterwegs ist, merkt er, wie angenehm ein leichtes Paddel ist. Auf alle Fälle ist ein leichtes Paddel jenen Kanuten zu empfehlen, die Schulterprobleme haben.

Beispiel: Beim Start zu einer Tour rund Fehmarn stellt ich plötzlich fest, dass ich mein Paddel (ca. 1.000 g) vergessen hatte. Ein Kamerad gab mir daraufhin sein altes Wilderwasser-Holzpaddel (Gewicht: ca. 1,5 kg). Am Ende der zweitägigen Tour taten mir meine Schultern in einem bislang mir nicht bekannten Ausmaß weh. - Insofern würde ich mich nicht wundern, wenn es sich lohnt, ein 500-Gramm-Paddel zu benutzen, auch wenn man es nur im tiefen Wasser und dann auch nur ganz vorsichtig einsetzen darf!?

4. Paddellänge?

- Es gibt einen Trend hin zum kürzeren Paddel. Die Bandbreite soll zwischen 215 und 240 cm liegen, wobei Längen zwischen 220 und 230 cm üblichen seien.
Anmerkung: Bei Einer-Seekajak-Fahrern sind – je nach Körpergröße – durchaus kürzere Längen üblich.
Leider wird keine Empfehlung für eine bestimmte Länge genannt und stattdessen auf Herstellerempfehlungen verwiesen.
Als Daumenregel für Einer-Fahrer empfiehlt sich folgende Formel:
max. Paddellänge = Körperlänge plus ausgestreckter Arm.
- Ein kürzeres Paddel soll die Körperrumpfdrehung erleichtern, kann steiler, d.h. dichter am Boot entlang geführt werden und soll nicht so leicht ausscheren.
- Beim Tourenpaddeln kann das Paddel länger sein, da man nicht so steil, sondern flacher und mit geringer Schlagzahl paddelt.
Anmerkung: Aus der Beobachtung heraus, dass viele Wanderpaddler flacher paddeln, sollte man nicht den Schluss ziehen, dass deshalb auch das Paddel ruhig länger sein darf. Wichtig ist allein, mit welcher Effizienz das Paddel geführt wird. Vieles deutet daraufhin, dass dies mit einem kürzeren Paddel eher möglich ist. Wer aber auf Effizienz kein Wert legt, kommt natürlich auch mit einem längeren Paddel zurecht, zumindest solange unterwegs Flachwasserbedingungen herrschen.
- Ein kürzeres Paddel bietet sich bei Brandungsübungen und auch dort an, wo es auf eine schnelle Beschleunigung des Kajaks ankommt.
Anmerkung: Gerade bei Brandungs- und Surfbedingungen ist man auf eine effiziente Paddelführung angewiesen, und zwar nicht nur, um das Kajak schnell zu beschleunigen, sondern auch, um wirksam Kurskorrekturen vornehmen zu können (z.B. um ins Surfen zu kommen bzw. einem Kaventsmann bzw. eine drohenden Kollision mit einem Kameraden auszuweichen).

5. Geteilt oder ungeteilt?

- Die Teilung erhöht Gewicht & Preis eines Paddels und trägt dazu bei, dass es leichter bei der Teilung brechen bzw. beschädigt werden kann.
- Geteilte Paddel lassen sich leichter transportieren & verstauen.
Anmerkung: Ein gut verstautes Paddel kann auch nicht so leicht gestohlen werden.
- Bei manchen Teilungen (hier: mit Schraubmechanismus) ist es sogar möglich, Drehung & Länge zu verändern.
- Wer sich als erstes ein geteiltes Paddel kauft, kann dieses später immer noch als Reservepaddel auf dem Kajakdeck mittransportieren.
- Wird die Teilung per Hülse versteift und werden die Paddelhälften an der Hülse per eindrückbarem „Nippel“ zusammengehalten, ist mit folgenden beiden Problemen zu rechnen: zum einen weitet sich im Laufe der Zeit die Hülse und das Paddel fängt an zu wackeln und zum anderen weitet sich das Loch der Hülse, durch die der „Nippel“ geführt wird, was dazu führt, dass die Drehung des Paddels labiler wird.
Anmerkung: Je größer der Durchmesser des „Nippels“ ist, desto schwerer hat es der „Nippel“, um das Loch auszuleiern. Außerdem weitet sich eine Alu-Hülse schneller, als wenn der Paddelschaft gleich als Hülse ausgeformt wird.
- Lendal bietet Paddel optional mit einem Hülsenmechanismus an, bei dem per Steckschlüssel der innen liegende Paddelschaft so geweitet werden kann, dass er fest am äußeren Paddelschaft hält (sog. „Paddlelock“). Dadurch soll ein Ausweiten der Hülse und ein Ausleiern des „Nippel“-Lochs vermindert werden.
Anmerkung: Die Funktionstüchtigkeit des Paddels setzt jedoch voraus, dass man den Steckschlüssel nicht verliert, verlegt bzw. vergisst. Es empfiehlt sich daher, sofern man mehrere Seekajaks hat, jedes Kajak mit einem solchen Steckschlüssel auszustatten und griffbereit festzubinden.
- Teilungen mit Schraubmechanismus werden immer beliebter (u.a. auch weil man die Drehung & Länge verändern kann).
Anmerkung: Die Langlebigkeit solcher Verschraubungen hängt jedoch davon ab, wie fein das Gewinde ist. Je feiner es ist, desto eher kann es durch Sand beschädigt werden. Einen dünnen und nur ca. 6 cm langen Steckschlüssel (zwecks Bedienung des „Paddlelocks“) immer dabei zu haben, ist m.E. eine akzeptable Zumutung dafür, dass man ein geteiltes Paddel hat. Wenn aber der Schraubmechanismus klemmt, dann muss man eine Rohrzange dabei haben bzw. sie sich – wie das mir einmal passiert ist – bei der nächsten Tankstelle ausleihen!?

6. Paddelblatt-Form?

- Symmetrische Blätter sehen auf ihrer Unter- und Oberseite gleich aus. Sie wurden vielfach beim Wildwasser eingesetzt.
- Bei asymmetrischen Blättern läuft die Unterseite flacher aus als die Oberseite, d.h. sie ist etwas angeschnitten, sodass beim Einsetzen des Paddels ins Wasser die Druckverteilung aufs Blatt gleichmäßiger ist. Da dadurch das Paddelblatt ruhiger im Wasser liegt, soll einem die Paddelführung leichter fallen.
- Bei „kinetischen“ Blättern ist das ansonsten asymmetrisch geschnittene Blatt am Ende der oberen Blatthälfte voluminöser und am Anfang der unteren Blatthälfte (hier am Schaftanschluss) weniger voluminös. Es wurde für Slalom-Fahrer entwickelt, die auf effiziente Kurskorrektur und Beschleunigung Wert legen.

Anmerkung: Ob solche eine Blattform etwas für jene Kanuten taug, die bei einer Küstentour mit nur 3 Paddelschlägen auskommen (z.B. Vorwärts-/Konter-, flacher Stüttschlag), sei dahin gestellt.

7. Padelblatt-Vorderseite (Wölbung)?

- Das Blatt kann völlig flach geformt bzw. in Längs- und/oder Querrichtung (sog. „Spoon“ bzw. „Scoop“) gewölbt sein, wobei die Wölbung zu einer konkaven Ausformung des Padel-Vorderseite führt.
Anmerkung: Das Wing-Padel stellt dabei die extremste Variante der asymmetrischen Wölbung in Querrichtung dar.
- Bei flachen, d.h. ungewölbten Blättern gibt es keine Vorder- („Power“-) und Rückseite des Blattes. Sie sollen eher zum Flattern neigen, verzeihen dafür jedoch Fehler bei der Führung des Paddels.
Anmerkung: Beim Reentry & Roll kommt man mit solch einem Padel schneller zu recht, da es unwichtig ist, ob man beim Rollen die Vorder- oder Rückseite des Paddels als Powerseite einsetzt.
- Ein beidseitig gewölbtes Blatt bedarf i.d.R. einer längeren Eingewöhnungsphase. (Einzelne Vorteile werden nicht herausgestellt.)
- Bei einem „dihedral“ geformten Blatt wird eine konvexe, meist V-förmige Wölbung der Vorderseite des Blattes vorgenommen. Damit soll der Verwirblung im Wasser und dem Flattern entgegengewirkt werden, was jedoch auf Kosten der Effizienz (hier: größerer Schlupf) gehen kann.

8. Padelblatt-Rückseite?

- Die Rückseite wird wesentlich davon dominiert, wie es dem Hersteller gelingt, die Verlängerung des Schafts in der Blattform zu integrieren. Dies wirkt sich auf die Steifigkeit des Blattes bzw. dem Schwimmauftrieb des Blattes (hier: wird durch die Verklebung von zusätzlichem Auftriebsmaterial erreicht, sodass das Schaftende kaum noch zu erkennen ist). Übrigens, zusätzlicher Auftrieb im Padelblatt kann das Wringen, Stützen und Rollen erleichtern. Und eine glattere Rückseite begünstigt, dass das Padelblatt spritzfreier aus dem Wasser gezogen werden kann.

9. Padel-Drehung?

- Gedrehte Padel sollen bei Gegenwind den Windwiderstand vermindern, dafür reagieren Sie empfindlicher auf Seitenwind (hier: Der Seitenwind greift unter das nach vorne geführte Padelblatt und lässt den Kanuten nach Lee kentern).
Anmerkung: Weiterhin lässt sich bei Rückenwind mit einem ungedrehten Padel leichter paddeln, zumindest flotter „segeln“.
- Die Drehung kann u.U. zu Handgelenkproblemen führen, je stärker dabei die Drehung ist (max. 90°), desto eher können solche Probleme auftreten.

10. Blattgröße?

- Große Blätter haben weniger Schlupf und eignen sich, wenn es um Beschleunigung bzw. schnelle Kurskorrekturen geht (z.B. Brandung; Kollisionsverhütung; Spiel, Sprints) geht.
- Große Blätter führen auf Grund ihres „Bisses“ dazu, dass sie sich steifer/härter anfühlen, was die Muskulatur stärker beansprucht.

- Schmalere Blätter haben einen größeren Schlupf, sind „sanfter“ und beanspruchen daher nicht so stark die Muskulatur. Sie sollen für das „Long-Distance-Touring“ geeigneter sein.

Anmerkung: Leider wird nichts darüber ausgesagt, welche Blattgröße noch akzeptabel ist.

Unterschiedliche Blattgrößen sind mit der Kettenschaltung eines Fahrrads zu vergleichen: Kleine Blätter entsprechen dem ersten Gang und große dem letzten Gang. Beim Fahrradfahren kann man nun die Gänge wechseln, wenn es anfängt, anstrengender zu werden. Beim Paddeln ist es aber nicht möglich, das Blatt einfach zu wechseln. Dennoch hat derjenige, der mit einem größeren Blatt fährt, 4 Möglichkeiten zur Anpassung. Wenn es anstrengend wird,

- (1) taucht man das Blatt nicht mehr ganz unter Wasser und erhöht so den Schlupf,
- (2) man zieht das Blatt nicht dicht am Kajak vorbei, sondern lässt es etwas ausschlagen,
- (3) man paddelt flacher,
- (4) man verkürzt die „Durchzugsphase“ des Blattes, d.h. setzt es nicht mehr so weit vorne ein und zieht es nicht mehr voll durch, sondern hebt es etwas früher heraus.

Auf diese Weise hat ein Kanute mit einem größeren Blatt die Möglichkeit „alle 7 Gänge auszufahren“. Ein Kanute mit einem kleineren Blatt hat wohl auch die Alternative, durch Variation seiner Paddeltechnik das Paddeln weniger anstrengend zu machen, aber er hat keine Chance, mit mehr Power zu Paddeln, da er je nach Paddelblattgröße letztlich nur die „ersten Gänge“ nutzen kann, nicht aber die letzten. Wenn ein Kanute mit einem solchen schmalen Blatt immer nur mit Kameraden paddelt, die ebenfalls solch schmale Blätter verwenden bzw. die bereit sind, auf den Schwächeren zu warten, dann bereitet ein solches Paddel einem keine Probleme, sondern tut u.U. gut. Aber wenn die Kameraden auf Tempo fahren wollen und das u.U. gegen einen 5-6er Gegenwind, dann kann man mit einem schmalen Paddelblatt nicht mehr so leicht mithalten, da der Schlupf eines solchen Blattes einfach das Tempomachen erschwert.

Beispiel: Ich selber hatte dies einmal erlebt, als ich wegen Konditionsproblemen das Tempo der Kameraden nicht mehr halten konnte. Die Kameraden überredeten mich, mein Paddel gegen ein Paddel mit einem schmalen Blatt auszutauschen. Ich merkte sofort den Unterschied: es ließ sich viel leichter paddeln (wie wenn ich im 2. oder 3. Gang Rad fahre, obwohl man auch mit dem 6. Gang hätte fahren können), aber leider kam ich nicht schneller, sondern eher langsamer voran.

Beispiel: Am deutlichsten bemerkte ich die Besonderheit schmalere Blätter bei einem Kameraden, der lediglich mit einem „Besenstiel“ (!) paddelte, da er zu Recht meinte, dass es sich damit am leichtesten Paddeln ließe. Natürlich fiel der Kanute bald zurück; denn er paddelte quasi im 1. Gang, höchstens aber im 2. Gang (nachdem er den „Besenstiel“ durch eine Drehung teleskopartig um mehrere –zig Zentimeter verlängern konnte). Erst als wir ihm ein Reservepaddel andrehten, fuhr er wieder in der Spitzengruppe mit. Er hing aber so an seinem „Besenstiel“, dass er nach 2 Tagen lieber auf die Gruppe, als auf sein Paddel verzichtete.

11. Paddelblatt-Material?

- Paddel aus Glasfaserverbundstoff (z.B. GFK, Kevlar, Carbon) beeinflussen Gewicht & Haltbarkeit.

Anmerkung: Je dünner und leichter das Paddelblatt, desto empfindlicher reagiert das Blatt auf Grundberührungen.

- Plastik-Blätter (z.B. aus PE) sind schwerer, aber auch haltbarer.

Anmerkung: Wer sein Paddel nicht nur beim Paddeln, sondern auch beim Starten/Anlanden einsetzen und nicht schonen will, der sollte sich für solch ein Paddel-

blatt entscheiden (z.B. bietet Lendal optional entsprechende Paddel an, die unter 1.000 g wiegen).

- Holz-Blätter sind empfindlicher und pflegebedürftiger, und zwar auch dann noch, wenn sie mit Glasfasermatten überzogen werden.
Anmerkung: Das einzige Paddel, welches mir mal unterwegs am Schaft brach, war ein Holzpaddel (ca. 1.100 g), welches bei einer Rolle im Flacheren das Abstützen auf dem Grund nicht aushielt.

12. Wing-Paddel?

- Wenn man die richtige Paddeltechnik anwendet, kann man mit einem Wing-Paddel einen größeren Vortrieb erzeugen. Es erhöht die Effizienz des Vorwärts-Schlages, erschwert aber die Anwendung aller anderen Paddel-Schlagtechniken.
Anmerkung: Bei entsprechendem Training kann man sich an ein Wing-Paddel gewöhnen und seinen Vorteil ausspielen, ohne dass die Nachteile die Padderei beeinträchtigen. Da sich i.d.R. nur die leistungsfähigeren Kanuten ein Wing-Paddel anschaffen, ist es daher kein Wunder, wenn die Kameraden mit dem Wing-Paddel immer vorne paddeln.
Übrigens, Wing-Paddel sollen sich auf Grund ihres stärkeren „Bisses“ noch steifer/härter anfühlen, d.h. die Muskulatur wird beim Paddeln mit einem Wing-Paddel am stärksten beansprucht.

13. Grönland-Paddel? (Eski-Paddel)

- Solche Eski-Paddel sind meist aus Holz, sind länger, haben sehr schmale symmetrische, dihedral geformte, ungedrehte Blätter. Sie werden flacher gepaddelt.
- Wegen des größeren Schlupfes fühlt es sich beim Paddeln nicht so steif an und schont so die Muskulatur.
Anmerkung: Dafür kann man mit ihm nicht so stark Beschleunigen bzw. so schnell Kurskorrekturen durchführen.
- Auf Grund des schmalen Paddelblatts, das ungedreht gehalten wird, ist es weniger seitenwindempfindlich.
- Die größere Länge (Ausnahme: „Sturmpaddel“, welches wie ein Stechpaddel abwechselnd gefahren wird) bzw. das Material (Holz hat einen größeren Auftrieb) erleichtert manchen die Rolle.

14. Designing?

- Anmerkung: Es wird nicht darauf verwiesen, wie wichtig es eigentlich ist, dass das Paddelblatt mit einer Farbschicht gestrichen wird, die Signalwirkung hat. Viele Paddelblätter sind schwarz oder weiß gefärbt und sind auf See kaum zu auszumachen. Da draußen auf dem Meer kein Kapitän damit rechnet, einem Kanuten zu begegnen, ist es daher wichtig, gesehen zu werden. Ein z.B. gelb oder orange gefärbtes Paddelblatt hat eine größere Chance, entdeckt zu werden, als z.B. ein weißes (hebt sich nicht aus der brechenden See ab), rotes (wirkt in der Dämmerung schwarz). Wer auf „Nr. Sicher“ gehen will, dem kann noch empfohlen werden, auf die Paddelblätter einen Reflexstreifen (z.B. von „3M“) zu kleben. Wird der Reflexstreifen nachts angeleuchtet, ist er weithin sichtbar.

Beispiel: Während einer Tour entlang der schwedischen Schären wurde das Trinkwasser knapp. Trotz stark böigem Wind wagten sich drei Kameraden mit ihren Kajaks aufs Wasser Richtung Hafen. Die auf der Insel verbleibenden Kameraden verfolgten

den Kurs. In der aufgewühlten See sahen sie zuletzt kein Seekajak, auch nicht die gelben, keine gelbe Paddeljacke, keinen gelben Südwester, keine rote Schwimmweste, sondern nur noch meine beiden gelben lackierten Paddelblätter.

Beispiel: Die Gewässerbedingungen zögerten einen Anlanden so heraus, dass wir erst im Dunkeln die Küste erreichten. Vor uns lag eine „unendlich“ weit erscheinende Wattfläche. Da ein Kamerad nur einen Bootswagen mit kleinen Rädern dabei hatte, zogen wir beide erst mein Kajak Richtung Land. Dann tappten wir samt meines Bootswagens zurück zu seinem Kajak, dass in der Dunkelheit wie vom Erdboden verschwunden war. Ohne des Widerscheins unseres „Suchscheinwerfers“ am Reflexstreifens des im Watt senkrecht aufgestellten Paddels, hätte wird sicherlich Schwierigkeiten gehabt, sein Kajak zu finden. Auf dem Rückweg zu meinem Kajak, wiederholte sich die Sucherei. Erst das Aufblitzen der an meinem Kajak seitlich befestigten Reflexstreifen, zeigte uns den Weg.

Schlussbemerkung U.B.: Auf dem Gebiet der Paddelkonstruktion experimentieren die Hersteller mit den verschiedensten Varianten. Mit der Auswahl bestimmter Bezeichnungen, z.B. „Kinetik“ (bei Blattformen), „Ergonom“ (beim Knickschaft), „Ozean“ (bei Küstenpaddel) bzw. „Eski“ (bei grönländischen Paddel) will man i.d.R. beim wenig erfahrenen Kanuten bestimmte Eignungen suggerieren, deren Relevanz für das Küstenkanuwandern meist nicht bewiesen ist.

Wenn erst ein Paddelhersteller mit einer Besonderheit anfängt, müssen die übrigen Hersteller nachziehen (sog. „Me-too“-Produkte) und sich auch etwas einfallen lassen. Deshalb sind bei Amateur-Paddel die verschiedensten Knickschäfte anzutreffen und deshalb wird es in Zukunft auch immer mehr verschiedene Paddelblattformen und –größen geben – obwohl die Profi-Paddler, d.h. die Rennfahrer, mit nur ganz wenigen Varianten auskommen. Sicherlich wird eine bestimmte Schaffform/-länge bzw. Blattform/-größe die geeignetste für das Küstenkanuwandern sein. Leider kann keiner derzeit sagen, welche Variante für einen persönlich die effizienteste ist. Deshalb bleibt dem einzelnen Kanuten nichts anders übrig, als selber die Paddel auszuprobieren und sich ein Urteil zu bilden. Meist ist es dabei nicht so sehr entscheidend, ob mit dem Paddel eine effiziente Paddelführung möglich ist, sondern dass das Paddel:

- einem keine gesundheitlichen Probleme bereitet (was u.U. durch Änderung der Drehung, durch Wechsel auf ein Knickschaft bzw. durch Verminderung der Blattgröße, -länge bzw. des Gewichts, aber u.U. auch durch eine Veränderung des eigenen Paddelstils erreicht werden kann)
- und genügend robust ist (was man von einem Paddel nicht behaupten kann, das keine Grundberührung verträgt bzw. bei starker Belastung bricht bzw. dessen Teilung alle 2-3 Jahr so verschlissen ist, dass eine Reparatur fällig wird).

Natürlich gibt es Paddel, mit denen schneller gepaddelt werden kann (z.B. die sog. Wing-Paddel). Ob man aber selber damit schneller paddelt, hängt jedoch wesentlich vom eigenen Paddelstil und der eigenen Kraft & Kondition ab. Das gilt übrigens auch, wenn man sich für ein konventionelleres Paddel entscheidet.

Auf alle Fälle ist der Preis eines Paddels kein Indikator dafür, dass ein solch teures Paddel besonders gut geeignet ist. Auch die Empfehlungen mancher Kanuten sind mit äußerster Vorsicht zur Kenntnis zu nehmen. Da wird manchmal etwas hochgelobt, was man selber gar nicht ausprobiert hat bzw. das man gar nicht richtig beurteilen kann, weil einem die Vergleichsmöglichkeiten fehlen. Insofern hat es wenig zu bedeuten, wenn ein Kanute sein Paddel besonders anpreist. Allein schon aus psychologischen Gründen bleibt einem meist gar nichts anderes übrig, als sein eigenes Paddel zu loben. Wenn einer dagegen über sein eigenes Paddel meckert, dann sollt man das jedoch nicht einfach beiseite wischen; denn meist steckt hinter einer solchen Kritik ein wahrer Kern.

Und wie ist das Ausprobieren eines bestimmten Paddels zu beurteilen? Nun, wenn man das Paddel tauscht, gibt man dem zu testenden Paddel häufig eine kleine Chance, während der man sich an es gewöhnen kann. Anschließend paddelt man munter drauf los und stellt u.U. fest, dass man schneller als vorher paddelt. Aber ist deshalb das Testpaddel schon besser? Meist liegt diese Temposteigerung nicht am Paddel selber, sondern daran, dass man damit bewusster paddelt und sich ein wenig mehr anstrengt. Es ist daher nur logisch, dass man bei einer Testfahrt schneller vorankommt. Irgendwann tauscht man wieder die Paddel und paddelt mit seinem eigenen Paddel erneut weiter. Bemerkenswert ist dabei, dass der Kanute dann daraus, wie sich nun sein eigenes Paddel in der ersten Minute anfühlt, schließt, wie geeignet das Testpaddel ist. Dabei wird oft übersehen, dass man nicht nur dem Testpaddel, sondern nach dem Rücktausch auch wieder dem eigenen Paddel die Chance zur Umgewöhnung zugestehen muss. Tut man das, wird man aber meist nach einer gewissen Umgewöhnungsphase keine Unterschiede mehr feststellen. D.h. wenn man sich wirklich ein Urteil über ein Paddel bilden möchte, sollte man zwecks besserer Vergleichbarkeit eine Testfahrt mit Kameraden unternehmen, wobei zwecks Glättung psychologischer Effekte der Test wenigstens jeweils einen Tag (d.h. je einen Tag mit dem eigenen und dem Test-Paddel) dauern sollte.

Quelle: SEA KAYAKER, Dez. 03, S.52-59 – www.seakayakermag.com

(14/11/03)