

Besser Küstenkanuwandern

70 Fehler, die gemacht werden können

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (17/01/03)
Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf

Wind, Wellen & Wasser: 10 unnötige Risiken Sicherheit: 10 folgenreiche Fehler Ausrüstung: 10 große Sünden Manöver: 10 schwere Schnitzer Navigation: 10 große Gefahren Tourenplanung & -durchführung: 10 wunde Punkte Mannschaft: 10 typische Schwachstellen

Die YACHT, Nr. 2/03, S.16-49, bringt einen umfangreichen Beitrag zur "Seemannschaft". Die Kernbereiche des Segelns werden hinterfragt ... und es wird verraten, auf was alles geachtet werden sollte, wenn es hinaus aufs Meer geht. Unterschiedliche Autoren setzen sich dabei jeweils mit einzelnen Problembereichen auseinander und zeigen Fehlermöglichkeiten, Risiken, Gefahren, Sünden, Schnitzer, „wunde Punkte“ und Schwachstellen auf. Im Folgenden werden die dazugehörigen Empfehlungen aufgegriffen, ergänzt und auf das Küstenkanuwandern übertragen.

Wind, Wellen & Wasser: 10 unnötige Risiken ... und wie du von schlechten Bedingungen nicht überrascht wirst
--

1. Starten ohne Wettervorhersage:

Verfolge schon Tage vor einer Tour, die weg von der sicheren Küste führt, die Wetterberichte, welche Zeitung, Rundfunk, TV bzw. Internet bringen. Die Wetterkarte der Zeitung sollte die letzten Tag vor der Tour ausgeschnitten, gesammelt, verglichen und mit auf Tour genommen werden. Versuche die Wetterentwicklung abzuschätzen. Informiere dich gezielt vor dem Start über den Seewetterbericht (z.B. Rundfunk, Internet bzw. Handy-SMS-Service) und nutze unterwegs während einer Pause an Land oder notfalls auf dem Wasser die Gelegenheit, den aktuellen Seewetterbericht abzurufen und auch bis zum Ende des Berichts vollständig zur Kenntnis zu nehmen.

2. Blindes Vertrauen in Wettervorhersagen:

Das Abhören des Seewetterberichts ist die eine Seite der "Medaille", das Beobachten des tatsächlichen Wettergeschehens die andere Seite. Nur mit der Beobachtung vor Ort kannst du feststellen, ob du dem Wetterbericht vertrauen kannst bzw. misstrauen musst. Dabei muss dir jedoch bewusst sein, dass beobachtete Wetterzeichen/-phänomene, die für dein einheimisches Revier eine Wetterverbesserung bzw. -verschlechterung anzeigen, in einem fremden Revier u.U. keine solchen Bedeutung haben können.

3. Windprognosen ab 5 Bft. nicht ernst nehmen:

Glaube nicht dem Gerücht, dass das Seewetteramt am Wochenende stets 2 Bft. auf die Windprognose drauf schlägt, damit keine unerfahrenen Sportbootfahrer aufs Meer gelockt werden. Rechne vielmehr immer damit, dass die Prognose nicht nur eintritt, sondern ihrerseits um 2 Bft. zu niedrig angesetzt sein könnte. Übrigens, spätestens bei Prognosen ab 7 Bft. sollte nur noch mit größter Vorsicht gepaddelt werden, und zwar auch dann, wenn es vor Ort tatsächlich nur mit 3 Bft. bläst; denn i.d.R. genügen echte 5 Bft, um die meisten Küstenkanuwanderer in Schwierigkeiten zu bringen.

4. **Außer-Acht-Lassen der Wetterlage von gestern bzw. fernen Seegebieten:**

Wetter hat immer etwas mit Wind und Wind mit Seegang zu tun. Der Wind von gestern oder weit ab vom eigenen Fahrtengebiet kann sehr wohl einen Seegang (Dünung) erzeugen, der trotz akuter Flautenlage bis in den Fahrtentag hin andauert. Wer das bei Fahrten aus geschützten Bereichen heraus in offenes Gewässer (z.B. vom ostfriesischer Wattbereich durch die Gatts hinaus in die Brandungszone der ostfriesischen Inseln) nicht wahr haben will, der sollte sich dann nicht wundern, wenn beim Wechsel des Gewässers die Bedingungen abrupt von "Ententeich" in "Brandung & Grundseen" umschlagen. Wenn einzelne Kameraden dem nicht gewachsen sein könnten, solltest du besonders vorsichtig in solche Bereich hinein paddeln und zwar so, dass du gegebenenfalls noch im unkritischen Sektor anlanden kannst, um von Land aus die vor dir liegende See zu inspizieren.

5. **Überschätzung des eigenen Beobachtungs- & Beurteilungsvermögens:**

Vorsicht, wenn du dazu neigst, aus den harmlos erscheinenden Wetterbedingungen an Land auf das Wetter draußen weitab von der Küste zu schließen. Meist weht es, wenn es weht, draußen auf dem ungeschützten Wasser kräftiger, da sich dort der Wind voll entfalten kann. Sei also stets - was Bekleidung und Ausrüstung betrifft - darauf vorbereitet, dass die Wetterbedingungen auf dem Meer anders aussehen können. Weiterhin sollte es dir bewusst sein, dass du nicht jede Wetterverschlechterung (hier: Winderhöhung) rechtzeitig vorher erkennen kannst. Wie nicht jeder Böenkragen mit einer Zunahme des Windes verbunden ist, kündigt sich eine Zunahme des Windes nicht immer nur über einen herannahenden Böenkragen an.

6. **Ignorierung von Gegenwindkursen:**

Der durch Wind hervorgerufene Druck kann erheblich sein. Paddelst du einen Vor-Wind-Kurs, d.h. Wind kommt von achtern, erleichtert dir das wesentlich dein vorankommen. Lediglich der Seegang stört manchen dabei. Er ist ihnen so ungewohnt, da er nicht so leicht beobachtbar ist, als wenn die See von vorn oder von der Seite kommt. Außerdem lässt die See das Kajak hin und her schwoien. Wer dann meint, jede seitliche Bewegung per Paddel ausgleichen zu müssen, statt zu warten, bis das Kajak wieder vom Seegang zurückgedreht wird, der kommt dabei natürlich ins Schwitzen. Bei Gegenwind sieht das alles ganz anders aus. Du hast die See im Auge, siehst jeden Brecher auf dich zu kommen und kannst entsprechend reagieren, zumindest rechtzeitig die Augen schließen, wenn dein Seekajak über eine ankommende Welle platscht und das Wasser hoch aufspritzen lässt. Leider kommst du jedoch nur noch schwer voran. Spätestens bei 6-7 Bft. paddelst du auf der Stelle und auch gegen einem 5er Wind kannst du nicht lange anpaddeln. Spätestens dann, wenn du plötzlich keinen Steuerdruck mehr spürst, dann weißt du, dass du nur noch auf der Stelle paddelst. Wenn dann noch eine "Wind-gegen-Strom-Situation" herrscht, d.h. du mit der Tide gegen den Wind anpaddelst, kann es besonders unangenehm für dich werden, da dann mit steiler See zu rechnen ist, die noch eher bricht. Je stärker es dann windet & strömt, desto kritischer kann der Seegang werden. Denke also bei der Tourenplanung immer daran, aus welcher Richtung der Wind kommen soll und wie der Gezeitenstrom läuft.

7. **Wassertemperaturen missachten:**

Zählen tut allein die Lufttemperatur. Wie kalt das Wasser ist, interessiert dich nicht, da du schon ewig nicht mehr gekentert bist. Trotzdem, spätestens wenn die Gewässerbedingungen anfangen, schwierig zu werden (z.B. ab 5 Bft.), solltest du deine Bekleidung nicht mehr an der Luft-, sondern an der Wassertemperatur ausrichten; denn eine Kenterung kannst du nie ganz ausschließen und ob deine Rolle auch bei niedrigen Wassertemperaturen klappt, das solltest du vorher einmal selber testen. Also, wenn du nicht bereit bist, vor Antritt einer Tour freiwillig zu kentern/rollen, dann solltest du auch nicht auf dem Wasser paddeln.

8. Die Folgen eines Tidenkipps übersehen:

Vergiss nicht, wenn du zunächst mit achterlichem Wind & Strom gemütlich hinaus zu einer Sandbank paddelst, kannst du nach der verdienten Pause auf der Sandbank und nach dem Tidenkipp, d.h. wenn das Wasser wieder aufläuft, wohl wieder mit dem Tidenstrom zurück paddeln, aber dann steht der Wind gegen den Strom und die See wogt nicht mehr leicht vor sich hin, sondern bäumt sich je nach Wind- und Stromstärke steil auf und durchnässt dich. Wenn dann die Paddeljacke, der Trockenanzug oder der Neo - wie bei der Hinfahrt - unter Deck gelagert wird, kann es unangenehm kalt und feucht werden. Du tust dir u.U. einen Gefallen, wenn du vorzeitig deine Rücktour antrittst (zu Beginn der Stillwasserzeit etwa 30 - 45 Min vor Tidenkipp) und nicht erst dann, wenn die Tide am stärksten zurück strömt (in der 3. und 4. Std. einer 6 Std. dauernden Tide).

9. Geografische Gegebenheiten unbeachtet lassen:

Überlege immer, wie sich Kaps (Kapeffekte; Kreuzsee); Meerengen, Inseldurchfahrten bzw. Schluchten (Düseneffekte; Stromkabblungen) und Steilküsten (Fallwinde; Kreuzsee) auswirken können, und zwar bei auf- und ablandigem Wind.

10. Lokale Besonderheiten vernachlässigen:

"In fremden Revieren können überraschende Phänomene auftreten. Erkundige dich bei Fischern und Hafenmeister." Denke nur an die Stromkabblungen (tidal race) in Wales und Schottland. Bzw. an besondere Wunderscheinungen im Mittelmeer (z.B. Seewind; Mistral, Bora, Meltemi).

Links:

Online-Seewetterbericht

→ www.wetteronline.de/segel.htm

Seewetter-Radiofrequenzen

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf

Zum Einfluss des Windes auf Seegang, Staudruck und Belastung beim Küstenkanuwandern

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Bft-Skala.pdf

Zur Arbeit mit dem Stromatlas (küstennaher Gezeitenstrom in der Deutsche Bucht)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Stromatlas-Anwendung.pdf

Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

Gezeitenplanung Nordsee

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gezeitenplanung.pdf

Böen: 4 windige Varianten – Bewegungs-/Wolkenturbulenzen, lokale/regionale Phänomene

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Boeen.pdf

Gewässerbedingungen: Wind/Strömung/Untiefen/Küste (Bestimmungsfaktoren & Probleme)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf

Bora: ein kroatische Fallwind (Erläuterungen zu ihrer Entstehung)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

Meltemi: ein griechisch-türkischer Sommerwind (Erläuterungen zu seiner Entstehung)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Meltemi.pdf

Sicherheit: 10 folgenreiche Fehler

... und wie du das Risiko auf See minimieren kannst

1. Selbstüberschätzung:

Sei nicht leichtsinnig, wenn du aufs Meer hinaus paddelst. Denke daran, dass du bei Solo-Touren ganz allein auf dich selbst angewiesen bist und dass du bei Touren mit Kameraden u.U. nicht mehr mit ihrer Hilfe rechnen kannst, wenn die Gewässerbedingungen kritisch werden.

2. Nicht klar genug ausweichen:

"Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert." (KVR Regel 8 a)).

"Jede Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit ... muss so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug sie schnell erkennen kann; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden." (KVR Regel 8 b)).

"Muss einer ausweichen, so muss der andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter)." (KVR Regel 17 a)i))

3. Fahrwasser falsch queren:

Es muss "soweit wie möglich das Queren von (Verkehrstrennungsgebieten)" vermieden werden; ist es unumgänglich, "so muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen." (KVR Regel 10 c)) Übrigens, du als Küstenkanuwanderer solltest diese Regel auf jedem befahrenen Fahrwasser befolgen. Auf diese Weise erreichst du nämlich, dass dein kleines Seekajak den Schiffen, die im Fahrwasser fahren, seine ganze Breite zeigt und so leichter entdeckt werden kann, als wenn du im spitzen Winkel das Fahrwasser querst, um Wind- oder Stromabdrift zu vermeiden.

4. Keine Lichterführung bei Nachtfahrten:

Kajaks, die kein weißes Rundumlicht (Mindesttragweite: 2 sm) führen, dürfen in der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang bzw. bei "verminderter Sicht" nicht fahren, "es sei denn, dass ein Notstand vorliegt. Für diesen Fall ist eine elektrische Leuchte ... mit einem weißen Licht ständig gebrauchsfertig mit zu führen und rechtzeitig zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten." (§10 2) u. 3) SeeSchStrO; KVR Regel 20)

5. Verzicht auf Schwimm- bzw. Rettungsweste:

Erst willst du die Schwimmweste nicht anziehen, weil du meinst, sie behindert dich in deiner Bewegungsfreiheit, und anschließend, wenn du dich an sie gewöhnt hast, möchtest du sie sogar an Land anbehalten, weil sie dich wärmt. Ringe dich also dazu durch, wenn du den sicheren Strandbereich verlässt oder in der Brandung fährst, sie stets zu tragen. Nimm dir nicht vor, deine Weste erst dann hervorzukramen und überzuziehen, wenn die Gewässerbedingungen kritisch werden; denn erstens erhöht das das Kenterrisiko, zweitens stört das den Ablauf einer Gruppenfahrt und drittens schiebst du genau deshalb das Anziehen der Weste immer weiter hinaus, bis du schließlich ganz darauf verzichtest. Übrigens, der Ansicht, dass das eigene Seekajak der sicherste Auftriebskörper ist und du deshalb auf eine Schwimmweste verzichten kannst, hat nur theoretische Bedeutung. Praktisch kann es sehr schnell passieren, dass der brechende Seegang dir nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg sehr schnell das Boot aus den Händen reißt. Wenn dann keine Kameraden Hilfe anbieten können, kannst du ohne Schwimmweste schnell Probleme bekommen. Aber auch die Schwimmweste stellt nicht die beste Lösung für solch ein Situation dar. Denn irgendwann wirst du schwach und schwächer. Ideal wäre es dann, wenn du eine echte Rettungsweste trägst, die dafür sorgt, dass du auch noch im Falle einer Ohnmacht nicht sofort ertrinkst.

6. Vernachlässigung von Rettungsmitteln und Ausrüstung:

Pflege stets deine Schwimm-, insbesondere aber die Rettungsweste, aber auch deine Signalmittel, Schleppleine, Steueranlage. Sorge immer für frische Batterien bei Radio, Handy, Taschenlampe. Achte aber auch darauf, dass du ein paar Reservebatterien und eine Reserve-CO²-Patrone (für die Rettungsweste) dabei hast. Wie schnell kann es passieren, dass versehentlich die Stickstoffpatrone der Rettungsweste ausgelöst bzw. dass beim Verstauen das Radio oder die Taschenlampe angeschaltet wird, so dass du anschließend dringend Ersatz benötigst.

7. **Hantieren am Kajak ohne Kameradenhilfe:**

Willst du etwas essen, trinken oder urinieren oder etwas reparieren oder die Bekleidung wechseln, gehe bei Seegang immer längsseits zu einem Kameraden, damit dieser dich stützen kann (sog. „Päckchen“).

8. **Abhalten eines heransurfenden Kajaks mit der Hand:**

Versuche nicht, ein heransurfendes Kajak mit der Hand abzuhalten. Weiche aus oder - im Fall einer möglichen Kollision - kenterer vorbeugend. Wird das Kajak parallel von einem Brecher herangetrieben, genügt es vielfach, wenn du einfach mit dem Paddel über das antreibende Seekajak greifst und mit einer hohen Stütze versuchst, dich oben zu halten.

9. **Mangelnde Sorgfalt:**

Beobachte ständig die See, damit nicht Untiefen bzw. Hindernisse oder Brecher dich in Gefahr bringen können. Achte darauf, dass Verpflegung, Getränke, Schlepplleine, Paddelfloat und Signalmittel griffbereit gelagert sind, dass das Paddel an einer Leine gesichert ist und die Seekarte gut einsehbar gelagert ist, und zwar so, dass kein Brecher diese Ausrüstung von Bord reißen kann. Prüfe - bevor es aufs Wasser geht -, ob das Kajak richtig getrimmt ist (d.h. nicht bug- oder hecklastig, luv- oder leegierig ist) und der Kompass nicht durch das Gepäck abgelenkt wird. Tausche vor Beginn einer Tour die Handy-Nummer mit den dich begleitenden Kameraden aus und zeigt euch gegenseitig, wo die Rettungsmittel gelagert werden und wie sie zu handhaben sind. Schließlich vergiss nicht, abgelaufene Signalmittel zu ersetzen.

10. **Stillstand:**

Du lernst nie aus. Suche den Kontakt zu Kameraden und schau zu, wie sie auf dem Wasser zurecht kommen. Halte dich fit, erhalte deine Kondition, trainiere deine Rettungstechniken und besuche Lehrgänge zur Ersten Hilfe.

Links:

Solo-Küstentouren: 10 überlebenswichtige Fragen

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf

Solo-Seenotfall (Nordfriesland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf

Gruppen-Seenotfall (Ostfriesland)

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf

Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf

Beleuchtung: Gesetzliche Regelung fürs Küstenkanuwandern

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf

Schwimm- oder Rettungsweste: Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf

Anleitung zum Brandungsfahren

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf

Ausrüstung: 10 große Sünden

... und wie du sie vermeidest oder behebst

1. **Oberflächliche Einarbeitung:**

Ein Geräte zu kaufen, das kann jeder, aber du musst auch mit ihm umgehen können. Mach dich mit neuen Geräten vertraut (z.B. GPS-Gerät, UKW-Handfunke, Wingpaddel, Reservepaddel, Seenotsignalmittel, E-Lenzpumpe, Paddelfloat). Probiere einmal, ob du damit bei Seegang, Wind und im Dunkel zurechtkommst. Wenn das nicht klappt, dann kennst du dich noch nicht genug mit deiner Ausrüstung aus.

2. **Geringes Basiswissen:**

Ein GPS bedienen zu können ist eine Sache, eine andere Sache ist es, die navigatorischen Zusammenhänge zu verstehen, um erkennen zu können, wenn das GPS-Geräte wegen falscher Eingaben falsche Angaben macht.

3. **Schlechter Trimm:**

Achte darauf, dass dein Kajak richtig getrimmt ist, d.h. weder lee- noch luvgerig ist, und zwar auch dann, wenn du auf dem Achterdeck Gepäck lagerst. Denke daran, dass du wohl mit Skeg und Steuer eine Vertrimmung ausgleichen kannst, aber dass das nur so lange funktioniert, wie du genügend Fahrt machst und wie die "Trimmkorrekturereinrichtung" in Ordnung ist. Außerdem sei dir bewusst, dass du mit dem variablen Skeg nicht jede Luvgerigkeit kompensieren kannst, z.B. jene, die durch zu voluminöses Gepäck verursacht wird, welches auf dem Achterdeck lagert.

4. **Schlechte Wartung:**

Insbesondere die sicherheitsrelevanten Ausrüstungsgegenstände (z.B. Seenotsignalmittel, Rettungsweste; Skeg bzw. Steueranlage; Latexmanschetten bzw. Reißverschluss bei Trockenanzügen, Steckhülsen bei teilbarem Paddel) müssen gepflegt werden. Ersetze lädierte Teile (z.B. Steuerseile) beim nächsten Landgang, spätestens vor der nächsten Tour.

5. **Mangelhafte Reparatur:**

Provisorische Reparaturen, die unterwegs durchgeführt wurden, sollten daheim noch einmal gründlich überprüft und gegebenenfalls nachgebessert werden.

6. **Unbedingtes Vertrauen:**

Es gibt nichts an Bord, was nicht kaputt bzw. verloren gehen kann. Du solltest also stets Reparaturmittel (z.B. Gewebepband, Flickzeug für Kajak, Spritzdecke und Trockenanzug; Werkzeug), aber auch Ersatzteile dabei haben, und zwar nicht nur für elektrische Geräte (z.B. Steuerseile, Handlenzpumpe; Ersatzbrille, Handkompass, Schäkel, Reservebatterien, Reserve-CO2-Patrone für die Rettungsweste).

7. **Seetüchtigkeit = Seegangstüchtigkeit:**

Dein Kajak ist noch längst kein Seekajak, nur weil du bei Seegang mit ihm gut zurechtkommst und nicht kenterst. Es muss dir auch ermöglichen, unterwegs auf dem Meer zu navigieren, und zwar auch bei Seegang und Wind (Navigationstüchtigkeit). Außerdem muss es dir möglich sein, nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg in dein Kajak wieder einzusteigen, zu lenzen und die Spritzdecke zu schließen (Kentertüchtigkeit).

8. **Das Kajak geht schon nicht unter:**

In der Tat, zwei Spitzenbeutel bzw. das spritzwassergeschützt verpackte Gepäck genügen meist, um zu verhindern, dass das Kajak nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg, untergeht. Es läuft bei Seegang - wann kenterst du denn sonst - bis zum Rand voll Wasser, aber es schwimmt an der Wasseroberfläche. Erst wenn du versuchst, dich in ein derart vollgelaufenes Kajak zu setzen, taucht es ab ... und wenn nicht, wirst du spätestens beim Lenzen deines Kajaks per Schaufel oder Schwamm Probleme bekommen, da der Süllrand deines Kajaks so knapp über der Wasseroberfläche schwimmt, dass das Lenzen zwecklos ist; denn jeder kleine Brecher überspült deine Sitzluke und füllt sie erneut randvoll mit Wasser. So ist es halt auf dem Meer! Bei Ententeichbedingungen hast du große Problem dein Kajak voll mit Wasser zu füllen und bei Seegang, ja, da reicht ein Brecher aus und das Kajak ist voll.

9. **Unbeaufsichtigte Lagerung von Seenotsignalmitteln:**

Wenn du anlandest und dich von deinem Kajak entfernst, musst du alle Seenotsignalmittel (inkl. Nicosignal) versteckt Kajak, damit Unbefugte nicht allzu leichten Zugang zu diesen teils lebensgefährlichen Signalmitteln haben.

10. Hauptsache die Ausrüstung ist seetüchtig:

Dass deine Ausrüstung seetüchtig ist, stellt eine notwendig Bedingungen dar, um aufs Meer hinaus zu paddeln. Eine weitere unverzichtbare Bedingung ist jene, dass du als Kanute ebenfalls seetüchtig bist, d.h. z.B. im Seegang paddeln, nach einer Kenterung hoch rollen bzw. wieder einsteigen und dein Ziel weitab von der Küste finden kannst. Ein seetüchtiges Kajak zu haben, reicht allein nicht aus, damit du dich auf dem Meer bewegen kannst. Es macht deine "Küstenkanuwanderei" nur sicherer und komfortabler. Aber wenn dein "Können" mangelhaft ist, nützt dir die beste Ausrüstung nichts.

Links:

Seetüchtigkeit: Was man vor Antritt einer Küstentour bedenken sollte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Safety-first.pdf

Manöver: 10 schwere Schnitzer

... und wie du den Umgang mit deinem Kajak und den Kameraden verbessern kannst

1. Unachtsames Ausbringen bzw. Einholen von Skeg bzw. Steuer:

Ziehe nach dem Start Skeg oder Steuer erst dann heraus, wenn du vom Seegang nicht mehr an Land zurückgetrieben werden kannst, um zu vermeiden, dass sie beim Rückwärtssurfen Grundberührung bekommen und beschädigt werden. Ziehe das Skeg nur vorsichtig heraus, wenn der Skegkasten verschmutzt sein könnte, um zu verhindern, dass der Führungsdraht des Skegs verbiegt. Ziehe Skeg und Steuer vor dem Anlanden rechtzeitig ein, damit sie bei Seegang nicht beschädigt werden können.

2. Keine Schleppleine parat:

Lagere die Schleppleine stets so, dass sie auch bei kabbligem Seegang griffbereit ist.

3. Starten und Anlanden in der Brandung - Jeder denkt nur an sich:

Bei kritischeren Gewässerbedingungen sollten nicht alle Kameraden auf einmal starten bzw. anlanden, sondern einzeln hintereinander.

Einer der erfahrensten Kameraden sollte beim **Starten** den anderen Kameraden helfen (hier: Kajak auf Position halten und in die Brandung schieben) und dann als letzter einsteigen und hinaus paddeln ("**Last out**").

Beim **Anlanden** sollte es sich umgekehrt verhalten: Ein Experte landet als erster an ("**First in**"), kontrolliert die Anlandestelle auf mögliche Hindernisse, winkt - wenn ein Anlanden möglich ist - dann nacheinander die Kameraden herein und hilft ihnen beim Stranden (hier: Kajak vor dem Querschlagen sichern und etwas auf den Strand ziehen).

Sollte es dabei erforderlich sein, mit dem Kajak parallel zur Brandung am Strand entlang zu **treideln**, ist darauf zu achten, dass die Brandung das Kajak nicht auf dich schleudert bzw. du von der Brandung auf das Kajak geschleudert wirst.

4. Parallelpaddeln in der Brandung:

Paddle bei brechendem Seegang immer seitlich versetzt zu den Kameraden und behalte die im "Wellenluf" paddelnden Kameraden stets im Auge, um rechtzeitig einer möglichen Kollision aus dem Weg zu paddeln.

5. Bei Wind und Seegang klappt die Rolle nicht:

Versuche möglichst zur Luvseite bzw. zur Seite hochzurollen, von wo die brechende See herkommt.

6. Verlust des Kajaks nach Kenterung:

Denke daran, dass du nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg, dein Kajak festhältst und bei brechendem Seegang sofort zu Bug oder Heck (sofern dort keine Flip-

off-Steuer installiert ist) schwimmst, damit dir der Seegang nicht dein Seekajak aus den Händen reißt.

7. **Schleppen und Rettungsaktionen in der Brandung:**
Vermeide je nach Höhe der Brandung möglichst solche Rettungsmaßnahmen.
8. **Zu langsame Hilfe nach Kenterung:**
Warte nicht erst ab, ob dem gekentertem Kameraden die Rolle gelingt, sondern paddle nach einer Kenterung sofort zu ihm hin, und zwar so, dass du ihm schnell deine Hilfe anbieten kannst, ohne dass er vorher aussteigen muss (z.B. „Eskimo-Rescue“). Insbesondere gilt das dann, wenn das Wasser sehr kalt und der Kenterbruder nur mangelhaft gegen kaltes Wasser geschützt ist (hier: „Reentry & Pump“).
9. **Verlust des Gruppenzusammenhalts:**
Achte darauf, dass alle Kameraden wirklich stets in Rufnähe paddeln. Nur dann kann man sich gegenseitig über wichtige Kursänderungen und Probleme informieren und bei Schwierigkeiten rechtzeitig helfen.
10. **Verlust des Sichtkontakts:**
Zumindest der Erfahrenste einer Gruppe sollte so paddeln, dass er möglichst alle seine Kameraden im Auge hat.

Links:

Brandungstaktik: 10 vermeidbare Schwachstellen

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pdf

Gruppenfahrten entlang der Küste: 10 erfolgsversprechende Kernpunkte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf

Navigation: 10 große Gefahren

... und was du wissen musst, damit du nicht die Orientierung verlierst

1. **Veraltete Seekarten benutzen:**
In unbekanntem Revieren solltest du nur mit aktuellen Seekarten paddeln. Gerade in Tidengewässern können sich teilweise erhebliche Veränderungen bei der Lage von Seezeichen, Prielen und Sandbänken ergeben.
2. **Nur auf GPS vertrauen:**
Kompass und Seekarte gehören auf jedes Seekajak. Setze unterwegs immer beides ein und prüfe nur ab und an per GPS, wo entlang die Tour verläuft. Wenn du mit GPS navigierst, ist es erforderlich, dass du der Seekarte die Koordinaten entnehmen kannst. Verwendest du jedoch eine Kartenkopie, fehlen meist diese Koordinaten. Vergiss also nicht, nachträglich auf die Kopie die Koordinaten einzutragen.
3. **Kompass wird durch einzelne Gepäckteile abgelenkt:**
Bevor du Gepäck im Bug bzw. in der Sitzluke verstaust, führe das Gepäckstück über den Kompass und prüfe, ob die Kompassnadel sich dabei bewegt. Wenn ja, sollte das Gepäckstück (z.B. Radio) möglichst vorne in der Bugspitze oder im Heck verstaust werden.
4. **Seekarten-Koordinaten werden ungeprüft benutzt:**
Jede Koordinate, die du in das GPS-Gerät eingibst, solltest du doppelt auf ihre Richtigkeit überprüfen: zum einen durch Nachprüfung der Daten an Hand der Seekarte und zum an-

deren durch Plausibilitätsüberprüfung an Hand der Entfernung zu anderen Wegepunkten in der Nähe.

5. Das Bezugssystem ist am GPS falsch eingestellt und die Missweisung deines Kompass wird nicht beachtet:

Das gilt bei Fahrten ins ferne Ausland, wo u.U: andere Bezugssysteme (nicht WGS 84) verwendet werden bzw. die Missweisung so groß sein kann, dass sie - im Gegensatz zu einer Tour entlang der Deutschen Bucht - in die Kursplanung miteinbezogen werden muss.

6. Seekarte ist bei Seegang nicht mehr ablesbar und wird von Brandung bzw. Wind von Bord gespült:

Laminieren am besten die Seekarte ein, statt sie in eine Kartenhülle zu stecken, die beschlagen kann. Trage zuvor zusätzlich die Kenn-Nummern der Seezeichen dick mit Kugelschreiber auf der Seekarte ein, damit du diese auch im Seegang noch erkennen und ablesen kannst, und zwar ebenfalls dann noch, wenn die Kartenumhüllung voller Wassertropfen ist und du auf Grund des Seegangs nicht in der Lage bist, kurzzeitig das Paddeln einzustellen.

Sicher außerdem die Seekarte mindestens mit 2, möglichst mit 3 Kartenhaltegummis.

7. Nur auf Kompass-Kurs achten:

Prüfe unterwegs immer wieder, ob du trotz richtiger Gradzahl vom Kurs abweichst, z.B. wegen Wind- bzw. Stromabdrift. Durch Beobachtung von Seezeichen bzw. der Kursangaben über Grund durch das GPS-Gerät kannst du leicht die Abdrift bemerken.

8. Verzweifelt nach den in der Seekarte eingetragenen Seezeichen suchen:

Wenn du unterwegs den Tourenverlauf richtig planst, d.h. die zurückgelegte Strecke, den Kurs und die Abdrift beachtest, dann solltest du dich nicht durcheinander bringen lassen, wenn mal eine Tonne überhaupt nicht in Sicht kommen will. Paddle wie geplant weiter, nehme die nötigen Kurskorrekturen vor und peile die nächste Tonne an; denn vielleicht ist ja die zunächst angepeilte Tonne gar nicht mehr ausgebracht bzw. abgetrieben.

9. Brandung, Grundsee bzw. Stromkablungen ignorieren:

Schon von weitem kannst du auf Grund des Seegangs erkennen, wo z.B. Untiefen, Hindernisse bzw. Priele sich befinden, nämlich dort wo Brandung, Grundseen bzw. Stromkablungen zu beobachten sind. Identifiziere diese Stellen auf deiner Seekarte und achte darauf, dass der Wind bzw. die Strömung dich nicht unfreiwillig in solch kritischen Seegang treibt.

10. Die Schönwetterroute auch bei Schlechtwetter paddeln:

X-mal hast du eine bestimmte Tour, z.B. rund Insel Fehmarn gepaddelt und es ist immer gut abgelaufen... jedoch stets nur bei "Ententeichbedingungen". Nun überredest du deine Vereinskameraden, einmal dich zu begleiten. Unterwegs wird die prognostizierte 5er Windstärke aus NW zur Realität und die Schwierigkeiten beginnen: Statt mit dem Wind zu paddeln, keulst du mit deinen Kameraden gegenan. Dort wo du am Tag zuvor bei spiegelglatter See angelandet bist und biwakiert hast, steht bis weit hinaus Brandung. Und an der Hafeneinfahrt, deren Querung du für den nächsten Tag vorgenommen hast, rollt der Seegang weiß aufschäumend vorbei und kabbelt sich mit den Bug- und Heckwellen der Fährschiffe. Hättest du dieses Mal mit statt mit gegen den Uhrzeigersinn gerundet, wäre die Tour weniger aufregend verlaufen.

Links:

Navigationstüchtigkeit. Anforderungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf

Tourenplanung & -durchführung: 10 wunde Punkte
... und was du tun solltest, um sicher weiter paddeln zu können

1. Fahrt ins Blaue:

Du solltest dir im Klaren sein, welche Route du fahren möchtest, welche Strömungen dort vorherrschen, welche Seezeichen bzw. Landmarken zu beachten sind, mit welchen Schwierigkeiten zu rechnen ist (z.B. Untiefen, Hindernisse, Schiffsverkehr; Stromkabbungen, Kreuzsee, Grundsee), wie lang sie ist und welche Zeit du benötigst, um bestimmte Punkte anzulaufen.

2. Handeln unter Zeitdruck:

Sorge dafür, dass vor dem Start und unterwegs genügend Zeitreserven mit eingeplant sind.

Kontrolliere vor dem Start, ob die Ausrüstung okay ist, nichts vergessen wurde (auch nicht den Bootswagen) und plane die Tour so, dass du auch bei einer Veränderung der Gewässerschwierigkeit nicht unter Zeitdruck gerätst.

3. Falsche Törnplanung:

Bei Rundtouren gilt für Segler die klassische Daumenregel "1 Drittel der Zeit hin - 2 Drittel zurück!" Das trifft natürlich auch auf das Küstenkanuwandern zu. So hast du immer ein paar Tage in Reserve und bist nicht gezwungen, bei unangenehmen Bedingungen entweder aufs Wasser zu gehen und u.U. größere Strecken zurückzulegen oder einen Bootsrückholtransport zu organisieren.

Übrigens, bei "Streckentouren" empfiehlt sich die Beachtung einer ähnlichen Regel: "2 Drittel der Strecke in der ersten Etappenhälfte - 1 Drittel in der zweiten!"

4. Fahrt ohne Absprache:

Informiere die dich begleitenden Kameraden über den Tourenverlauf, weise auf zu erwartende Schwierigkeiten, auf Pausenplätze und - sofern nötig - Ausweichplätze (sog. "Fluchtpunkte") hin.

Achte darauf, dass alle Kameraden, die nach GPS navigieren, mit denselben Koordinaten-Angaben arbeiten, damit unterwegs keiner denkt, dass nur seine Kursangabe die richtige ist.

5. "Mann außer Sicht":

Vereinbare für den Fall, dass ein dich begleitender Kamerad trotz aller Achtsamkeit verloren geht, wie ihr euch wieder findet.

Z.B. sollte jeder in einem solchen Fall sein Handy anschalten und versuchen, mit den Kameraden Kontakt aufzunehmen. Das setzt natürlich voraus, dass alle vor Antritt einer Tour die Handy-Nummern aller Kameraden abspeichert.

Ansonsten bietet es sich in tidenfreien Gewässern an, dass einige zu dem Platz zurück paddeln, wo alle noch zusammen waren.

Bei tidenabhängigen Gewässern solltest du versuchen, dich per Telefon zu erkundigen, ob der "verlorene" Kamerad an bestimmten Anlaufstellen (z.B. Häfen) gesichtet wurde.

Schließlich sollte sich jeder bewusst sein, dass - sofern ihr euch nicht wieder findet - je nach Wetterlage entweder sofort bzw. spätestens am nächsten Tag Kontakt mit der Polizei bzw. der Seenotrettung aufgenommen wird, und zwar, nicht um den "Notfall" auszurufen, sondern um „Rat für die weitere Vorgehensweise“ einzuholen.

6. Erst pausieren, dann paddeln:

Die Versuchung ist groß: Du näherst dich während einer Tour einer größeren, u.U. nicht ganz unproblematischen Stelle (z.B. größere Bucht, Meerenge, Gatt, ungeschützte Steilküste, freie Fläche bis zur nächsten Insel), die es gilt zu queren. Bevor du dich an die Querung machst, landest du erst einmal an und genießt während der Pause ausgiebig

das schöne Wetter. Geht es dann wieder aufs Wasser, verändern sich plötzlich die Wetterbedingungen (z.B. der thermische bedingte Seewind hat zugenommen, die Tide kippt) und man bekommt Schwierigkeiten, die Querung zu schaffen.

Deshalb solltest du während einer Tour - sofern die Wetterlage günstig ist - solche bevorstehende Passage erst hinter dich bringen und dann ordentlich Pause machen.

Auf alle Fälle sollte die - trotz alledem - vorher eingelegt Pause möglichst knapp bemessen sein.

7. **Fehlende Alternativen im Törnplan:**

Falsche Tideberechnung, unzutreffende Windprognose, Konditionsschwäche, Seekrankheit, Materialschaden - es gibt viele Gründe, warum ein angepeiltes Ziel aufgegeben und die Route geändert werden muss.

Mach dich mit dem Revier so vertraut, dass du auf andere Routen und Anlandeplätze ausweichen kannst. Führe daher zur Reserve auch Seekarten von jenen Gebieten mit, die u.U. als Ausweichsrevier in Frage kommen.

Arbeitest du mit einem GPS-Gerät, so solltest du vorsorglich entsprechende Reserverouten bzw. "Fluchtpunkte" (dass sind Ort, wo du anlanden und abwettern bzw. neu planen kannst) eingeben.

8. **Vom Wind überrascht:**

Denke daran, nur solche Übernachtungsplätze auszusuchen, von denen aus du auch bei einem Windwechsel wieder starten kannst. Vor Wind & Wellen ungeschützte steinige Anlandestellen, wo u.U. am nächsten Tag die Wellen anbränden könnten, sollten daher gemieden werden.

Lege - sofern möglich - deine Tour und die Übernachtungsplätze so, dass du notfalls entweder über Land per Bootswagen kritische Passagen überwinden oder per Fähre zurück ans Festland bzw. zur nächsten Insel kommen kannst

9. **Fahren bei Nebel:**

Wirst du von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, verlasse möglichst umgehend das Fahrwasser.

Suche zum eigenen Schutz einen sicheren Ort auf und unterbreche so lange die Fahrt, bis die Sicht sich gebessert hat.

(BSH-Sicherheitsregeln für Wassersportler Nr. 8).

10. **Auf Kollisionskurs:**

In befahrenen Gewässern sollte nicht jeder für sich, abseits von den anderen paddeln. Vielmehr sollte die Gruppe dicht zusammen bleiben ("Pulk"); denn dann ist die Chance am größten, von der Schifffahrt gesehen zu werden. Bleibe trotzdem so kurz wie möglich im Fahrwasser.

Halte Ausschau nach Schnellfähren, erkundige dich über die täglichen Fahrzeiten und führe ein Signalmittel griffbereit mit dir, um notfalls deutlich auf dich aufmerksam machen zu können.

Achte in engen Wattfahrwassern darauf, dass der größeren Schifffahrt noch genügend Raum zum Fahren & Manövrieren bleibt. Stoppe lieber deine Fahrt ab und warte, bis ein solches Schiff dich passiert hat, bevor du in eine engen Passage einfährst.

Sei dir bewusst, dass es für die Schifffahrt nicht immer Pflicht ist, im Fahrwasser zu fahren. Richte dich darauf ein. Insbesondere gilt das für Fischereiboote, die kreuz und quer fahren können und dies vielfach tun, aber auch für kleinere Fahrgastschiffe mit geringem Tiefgang, deren Kapitäne das Revier derart gut kennen, dass sie öfter Abkürzungen nehmen.

Sei dir bewusst, dass gerade in Hafennähe die Schiffe andere Kurse fahren können, sei es, um außerhalb des Hafens vor Anker zu gehen bzw. weil sie nur rückwärts in den Hafen fahren dürfen. Für diesen Fall ist es wichtig, die wichtigsten Schallsignale zu kennen:

- "Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord."
→ 1 kurzer Ton (ca. 1 Sek.)
- "Ich ändere meinen Kurs nach Backbord."
→ 2 kurze Töne
- "Meine Maschine arbeitet rückwärts."
→ 3 kurze Töne
- "Gefahr - Kommen Sie Ihrer Ausweichpflicht nach!"
→ mind. 5 kurze Töne
- „Achtung!“
→ 1 langer Ton (ca. 4-6 Sek.)

Links:

Gruppenfahrten entlang der Küste: 10 erfolgversprechende Kernpunkte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf

Mannschaft: 10 typische Schwachstellen ... und Tipps für ein angenehmes Zusammenpaddeln

1. **Fehleinschätzung der Kameraden:**

Bei manchen Kameraden ist der Wunsch, an einer Tour teilnehmen zu dürfen, so groß, dass sie in Verkennung der tatsächlichen Gewässerschwierigkeiten vorgeben, alle Teilnahmevoraussetzungen zu erfüllen. Die Aussagen von dir unbekanntem Kameraden über ihre Leistungsfähigkeit solltest du daher stets mit Skepsis zur Kenntnis nehmen. Wenn es geht, solltest du sie vorher auf dem Wasser kennen lernen (z.B. bei Brandungs- oder auch Rettungsübungen im Hallenbad). U.U. reicht es auch anzukündigen, dass nur die Kameraden mitkommen dürfen, die vor dem Start einmal kurz durchrollen bzw. demonstrieren, dass sie eine Wiedereinstiegstechnik beherrschen.

2. **Überforderung der Schwächeren:**

Die erfahrenen Kameraden sollten Rücksicht auf die Unerfahrenen bzw. Schwächeren nehmen (z.B. was Tempo, Streckenlänge, Pauseneinteilung und Gewässerschwierigkeiten betrifft). Übrigens, ab 5 Bft. bekommen - sofern es nicht ablandig weht - die meisten Kameraden Probleme mit ihrem Kajak.

3. **Selbstüberschätzung I:**

Als unerfahrener Kamerad solltest du auch Rücksicht auf die Erfahrenen nehmen, die sich u.U. auf eine größere und anspruchsvollere Tour freuen und u.U. nun von dir gebremst werden. Frage also deutlich nach den Anforderungen der Tour. Lass dir darlegen, über welche Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten du verfügen solltest.

Versuche auf alle Fälle fit für die angesetzte Tour zu sein. Es reicht für eine Küstentour nicht aus, dass du schon seit Jahren paddelst, sondern du musst auch bei Wind & See-gang und folglich auch bei Brandungsbedingungen paddeln können. Auch sollte es dir bewusst sein, dass Touren weg von der sicheren Küsten spätestens ab 5 Bft. Wind zu einer „sportliche Veranstaltung“ wird. Wenn du dich vorher nicht auf eine solche Tour konditionell vorbereitet hast, solltest du dich unterwegs nicht über das für dich zu hoch angesetzte Paddeltempo beschweren.

Sorge auch dafür, dass du unterwegs fit bleibst. Wenn du nicht darauf achtest, unverkrampft zu paddeln, brauchst du dich nicht zu wundern, wenn dir das Paddeln immer schwerer fällt. Und wenn es dir nicht möglich ist, dich rechtzeitig mit Nahrung & Trinken

zu versorgen, da dir das nicht so wichtig erscheint bzw. da du es versäumt hast, Nahrung & Getränke griffbereit zu lagern, ist dein Leistungseinbruch vorprogrammiert.

4. **Kenterungen ausschließen:**

Kenterungen sind nicht schlimm, aber alle müssen sich nur zu helfen wissen. Deshalb sollten bei Touren hinaus aufs Meer alle Kameraden mindestens die nötigen Lenz- und Wiedereinstiegsmethoden beherrschen.

5. **Fehlender Zusammenhalt:**

Um zu verhindern, dass ein "loser Haufen" sich aufs Meer begibt und jeder nur versucht vorne weg zu paddeln, ohne genau das Ziel zu kennen, sollte die Mannschaft vor dem Start in Gruppen (empfohlene Gruppengröße: 3-4 Kajaks) eingeteilt werden, wobei in jeder Gruppe mindestens ein erfahrener Kamerad die Führung übernimmt. Solange die Gewässerbedingungen harmlos sind, braucht die Gruppenbildung noch nicht zu gelten. Jeder kann mit jedem paddeln. Es sollte lediglich darauf geachtet werden, dass man in Rufweite mit dem Fahrtenleiter paddelt. Wenn die Gewässerbedingungen jedoch kritischer werden, sollte die Gruppenbildung in Kraft treten, d.h. man sucht die Nähe zu seinem Gruppenleiter. Jede Gruppe paddelt dabei unabhängig von den anderen Gruppen, jedoch sollte der Gruppenleiter aus der Distanz heraus darauf achten, wie die andern Gruppen vorankommen.

6. **Keine Absprache über Kommunikationszeichen:**

Bevor alle aufs Meer hinaus paddeln, solltest du zur besseren Kommunikation untereinander mit deinen Kameraden die nötigsten "Signale" vereinbaren, z.B. für:

- "Achtung, sofort Blickkontakt!"
→ ein kurzes Ton-Signal
- "Kommen!" bzw. "Sammeln!" (Gibt nur der Fahrtenleiter oder sein "Scout!")
bzw. "Hilfe, ich brauche Unterstützung!"
→ ein Arm hochheben bzw. mehrere kurze Ton-Signale!
- "Wartet auf mich!" bzw. "Paddeln einstellen und warten!"
bzw. "Gefahr, nicht kommen!"
→ Paddel mit beiden Armen waagrecht hochhalten bzw. ein langes Ton-Signal!
- "Seenotfall" (Nur für die Kommunikation mit Außenstehenden gedacht!)
→ Paddel mit beiden Armen wiederholt waagrecht heben und senken, und zwar von der Spritzdecke bis über den Kopf, bzw. Dauerton-Signal!

7. **Selbstüberschätzung II:**

Als erfahrener Kamerad solltest du darauf achten, dass bei anspruchsvolleren Touren je Gruppe höchstens nur ein schwächerer Kamerad mitgenommen wird; denn nichts gefährdet den Verlauf einer Tour mehr, als wenn mehrere Kameraden in Schwierigkeit geraten und ihre Kajaks nicht mehr unter Kontrolle haben.

8. **Fehlende Orientierung am Fahrtenleiter:**

Du solltest nicht nur das Ziel oder die vorgegebene Kursangabe vor Augen haben und dann einfach lospaddeln, vielmehr solltest du immer schauen, welchen Kurs und welches Tempo der Fahrten- bzw. Gruppenleiter einnimmt; denn unterwegs kann sich die Situation verändern, sodass Ziel und Kursangabe nicht mehr zu stimmen brauchen.

9. **"Kompetenzgerangl":**

Der Fahrtenleiter gibt in der Regel die Tour vor und sorgt für ihren sicheren Ablauf ("Führerprinzip"). Mögliche Unklarheiten können vor Antritt der Tour bzw. einer Etappe diskutiert und u.U. durch Abstimmung geregelt werden. Zu beachten ist jedoch, dass Sicher-

heitsprobleme eigentlich nicht auf demokratischem Wege gelöst werden können. Tauchen unterwegs Probleme auf, sind sie sofort - bzw. wenn die Gewässerbedingungen das nicht zulassen - später an Land mit dem Fahrtenleiter zu besprechen. Um nicht unnötig "Unruhe" in die Gruppe zu bringen, sollten die Probleme möglichst unter vier Augen mit dem Fahrtenleiter besprochen werden.

Übrigens, nehmen an einer Tour mehrere erfahrene Kanuten teil, so bietet es sich durchaus an, dass die Fahrtenleitung täglich ein anderer übernimmt ("Rotationsprinzip").

10. Angst:

Gerätst du unterwegs in Schwierigkeiten, solltest du das deinen Kameraden mitteilen. Und merkst du, dass ein Kamerad unterwegs Schwierigkeiten hat, solltest du ihn auf dem Wasser betreuen, oder einen Kameraden "abordnen", der diese Betreuung übernimmt. Erkennst du schon vor Antritt einer Tour, dass einer sich nicht zutraut, unter den gegebenen Gewässerbedingungen aufs Meer hinaus zu paddeln, hilft manchmal eine Probefahrt, um ihn davon zu überzeugen, dass die Bedingungen doch gar nicht so kritisch sind.

Links:

Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang: 10 tempobeeinflussende Situationen

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf

Sehnenscheidenentzündung: 10 schmerzhafte Punkte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Sehnenscheidenentzuendung.pdf

Ernährung beim Paddeln: 10 leistungsbestimmende Aspekte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Ernaehrung.pdf

Trinken beim Paddeln: 10 leistungssteigernde Tipps

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Trinken.pdf

Signale unter Seekajakfahrer

→ www.kanu.de/sicherheit/zeichen1.htm

Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf

„Der Langsamste bestimmt das Tempo?“ 10 störende Problemfelder

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

Angstbewältigung: 5 beruhigende Aspekte

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewaeltigung.pdf

T-Lenz-Methode: 10 Schritte bis zum wieder fahrtüchtigen Kajak

→ www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf

(09/04/05)