

# Gefahren & Risiken beim Küstenkanuwandern

---

**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (19/01/12)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahren&Risiken.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahren&Risiken.pdf)

Zentrale Gefahren:

- Wetter & Gewässerschwierigkeiten
- Kurseinhaltung
- Kentern
- Nasser Ausstieg
- Wiedereinstieg
- Lenzen
- Bootsverlust
- Seenotalarmierung
- Unterkühlen
- Ertrinken

Risiko (Beitrag von M.-H.Weber)

Grundsätzliche Fehlerquellen: Selbstüberschätzung & mangelnde Erfahrung

- 1) Kontinuierliche Gefahrenzunahme
- 2) Überschätzung der Revierkenntnisse
- 3) Mitläufereffekt
- 4) Geschönte Erfahrungen Dritter
- 5) „Pseudo-Weisheiten“
- 6) Trugschlüsse

Fehlervermeidungsalternativen

Erstens: Vermeidung grundsätzlicher Fehlerquellen

Zweitens: Vermeidung konkreter Fehler (10 Varianten)

Drittens: Ermutigung von Bedenkenträgern und Entwicklung von Ritualen

Küstenkanuwandern ist immer mit **Gefahren** verbunden. In Anbetracht der bislang an der deutschen Küste sich ereigneten äußerst geringen Anzahl von Unfällen mit tödlichem Ausgang:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf)

könnte man jedoch zu der Auffassung kommen, dass es sich bei den Gefahren wohl nur um „Kopfgeburten“ handelt. Kopfgeburten, die jedoch bei manchen Kanutinnen und Kanuten mehr oder weniger berechtigte und mehr oder weniger starke Ängste auslösen können.

Das **Risiko**, dass wir beim Küstenkanuwandern Schaden erleiden können, ist von Kanute zu Kanutin unterschiedlich groß. Es hängt letztlich von den Kenntnissen, Fertigkeiten, Fähigkeiten und der Ausrüstung eines Kanuten sowie den realen Gewässerschwierigkeiten und einem Quäntchen Pech ab. Aber auch wenn das Risiko, beim Küstenkanuwandern entlang der deutschen Nord- bzw. Ostseeküste zu verunglücken, recht klein ist, heißt das jedoch nicht, dass wir seine Gefahren ignorieren können.

## Zentrale Gefahren

Die 10 zentralen Gefahren beim Küstenkanuwandern möchte ich daher hier zur Veranschaulichung auflisten:

So besteht immer die **Gefahr, in schlechtes Wetter und schwierige Gewässerbedingungen zu geraten (1) sowie vom geplanten Kurs abzukommen (2)**. Wer sich jedoch ent-

sprechend vorbereitet und in der Lage ist, auch bei kritischen Bedingungen mit Karte & Kompass zu arbeiten, wird eher solche Gefahren „umschiffen“ können.

Auch besteht stets **Kentergefahr (3)**. Jedoch ist sie bei gleichen Seegangs- & Windbedingungen bei einem erfahrenen Kanuten, der z.B. über den nötigen Sitzhalt in seinem Seekajak verfügt und die flache & hohe Paddelstütze beherrscht, nicht so groß, wie bei einem Anfänger. Abgesehen davon ist für einen erfahrenen Kanuten das Risiko, durch eine Kenterung geschädigt zu werden, minimal; denn für ihn bedeutet das Kentern nichts anderes, als mal etwas nasser als sonst zu werden. Bei Anfängern kann das natürlich schon ganz andere Folgen haben!

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf)

Die **Gefahr des „Nassen Ausstiegs“ (4)**, also nach einer Kenterung aussteigen zu müssen, ist bei jenem, der die Rolle beherrscht, nicht groß, während eine „Nicht-Roller“ garantiert aussteigen muss. Und ein völliger Anfänger hat sogar mit der **Gefahr zu kämpfen, nicht aussteigen zu können**, wenn er zuvor nicht wenigstens einmal den Unterwasserausstieg geübt hat:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Unterwasserausstieg.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Unterwasserausstieg.pdf)

Wer aussteigt, muss mit der **Gefahr leben, nach dem Ausstieg nicht mehr wieder einsteigen zu können (5)**, wenn er vorher nie den Wiedereinstieg (z.B. Parallel- oder V-Wiedereinstieg) geübt und – um das alles zu toppen – bei seiner Küstentour darauf verzichtet hat, mit Kameraden zu paddeln, die einem beim Wiedereinstieg helfen könnten:

=> <http://ger.kayakpaddling.net/?go> > Sicherheitsgrundlagen  
siehe auch:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Solo-Wiedereinstieg.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Solo-Wiedereinstieg.pdf)

Wem der Wiedereinstieg gelingt, der ist jedoch noch längst nicht „gerettet“; denn es besteht danach die **Gefahr, nicht lenzen zu können (6)**; sei es, dass der Seegang einen daran hindert oder einem die dafür nötige Ausrüstung fehlt (hier: mindestens doppelte Abschottung und effiziente Lenzpumpe). Wer aber nicht lenzen kann, der muss mit dem erhöhten Risiko leben, mit der mehr oder weniger mit Wasser gefüllten Sitzluke erneut zu kentern:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf)

Wer letztendlich nicht mehr zurück in sein Kajak kommt, muss im Wasser verweilen und auf Rettung durch Dritte hoffen. Die damit verbundene **Gefahr, den Griffkontakt zu seinem Kajak zu verlieren (7) bzw. keine Helfer alarmieren zu können (8)**, ist bei jenen, die auf die Ausrüstung ihres Seekajaks mit Toggles und Rettungshalteleinen sowie auf die Mitnahme einer „Life-Line“ und von Seenotsignalmitteln verzichten, größer als bei denen, die z.B. eine Seenotbake griffbereit mit sich führen: Und die **Gefahr zu unterkühlen (9) bzw. zu ertrinken (10)**, ist bei jenen, die keinen Kälteschutz (z.B. Trockenanzug) und keine Rettungsweste tragen, am größten.

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmittel-Uebersicht.pdf)

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-Geraete.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-Geraete.pdf)

Im SEEKAJAK, Nr. 128/11, S.11-13, geht nun **Mathias-H. Weber** in dem Beitrag

## **R i s i k o ! ?**

näher auf die Risiken des Küstenkanuwanderns ein. Er schreibt – wenn auch anfangs etwas pauschal – sehr überzeugend darüber, dass er sich seit Anbeginn seiner Küstentouren „immer an der Grenze bewegt hat“ (also immer am Rande des „Abgrund“ entlang paddelte?). Anfangs war es das Öfteren pures „Glück“, das ihm half, gefährliche Situation zu meistern. Später waren es seine zunehmenden Erfahrungen, die ihn zunächst dazu verleiteten, gefährliche Situation zu suchen, die ihn aber auch davor bewarnten, unterwegs auf dem Wasser zu scheitern:

- *„Ich musste die Situation und mein Vermögen einschätzen und beurteilen, ob es verantwortlich ist, eine (Tour) zu wagen oder zu warten. Ich wusste, dass ich eigentlich nie die Kenntnis dazu hatte, die Entscheidung kompetent zu fällen. Es war, als wollte ich unbedingt auf das Eis, ohne zu wissen, ob es mich tragen würde, und die einzige Möglichkeit, es festzustellen, war, es zu betreten.  
Ich habe seitdem einen langen Weg zurückgelegt und weiß mich heute sicher auf so dünnem Eis zu bewegen, von dem ich damals nicht geglaubt hätte, dass es überhaupt möglich sei, so etwas zu betreten.  
Heute bin ich besser vorbereitet, habe größere Chancen, mehr Mittel. Meine Kenntnis und mein Vermögen sind größer geworden, mein Auge schärfer und meine Erfahrung gereift. Ich habe ein gewachsenes Selbstbewusstsein und gleichzeitig immer noch einen gesunden Respekt vor den Bedingungen, denen ich mich aussetze. .. Ich brauche heute in weit weniger Situationen Glück als jemals, kann eine gehörige Portion Pech kompensieren und Bedingungen, in denen die meisten an Land bleiben würden, noch genießen. Aber ich bewege mich immer noch genau so dicht an der Kante wie seit eh und je! Die Lage der Kante hat sich halt stark verschoben.  
Wenn mein Auge heute so viel schärfer ist, wenn ich technisch so viel besser bin, wenn ich so viel mehr weiß, wenn ich die Drohung so viel besser beurteilen kann, dann müsste ich mich doch auch ganz dicht an ihrer Kante noch sicher bewegen können, ohne dass die Drohung Wirklichkeit wird. Das stimmt, aber eben nur im Prinzip. Die Wirklichkeit sieht anders aus.“*

## **Grundsätzliche Fehlerquellen: Selbstüberschätzung & mangelnde Erfahrung**

Shit happens! **Mathias-H. Weber** erläutert beispielhaft, warum aller Erfahrungen zum Trotz Fehler immer mal wieder passieren können:

- 1) **Kontinuierliche Gefahrezunahme:** Die Gewässerschwierigkeiten verschlechtern sich ganz allmählich. Wenn man schließlich merkt, dass man die ganze Paddelerei nicht mehr im Griff hat, ist es zu spät. Es gibt dann meist kein Zurück mehr und Korrekturen können auch nicht mehr vorgenommen werden: Die auf dem Achterdeck gelagerte Rettungsweste kann wegen des Seegangs nicht mehr angezogen werden, die Seenotsignalmittel können nicht mehr griffbereit am Körper verstaut werden, die Life-Line kann nicht mehr am Körper und die Paddelsicherungsleine nicht mehr am Paddel befestigt werden, der Trockenanzug nicht mehr wasserdicht verschlossen werden, „Zwischendurch-Mahlzeiten“ können nicht mehr griffbereit gelagert werden, die Seekarte nicht mehr brandungsfest gesichert werden und die Beleuchtung kann nicht mehr vor der einbrechenden Dunkelheit herausgeholt werden.
- 2) **Überschätzung der Revierkenntnisse:** Das Paddelrevier kennt man wie seine Westentasche. Man hat es x-mal schon befahren und es ist nichts passiert. ... und wenn dann plötzlich doch etwas passiert, dann ist man gar nicht darauf vorbereitet, weil man es sich bislang nicht vorstellen konnte, dass man gerade dort in Bedrängnis ge-

raten kann, sei es, dass man seit Jahren zum ersten Mal in seiner Lieblingsstrandbucht auf fast unüberwindbare Brandung trifft, die außerdem noch all den Sand mit hinausgespült und nur noch Steine zurückgelassen hat.

- 3) **Mitläufereffekt:** Fährt man mit einer Gruppe weniger erfahrener Kanuten, verhält man sich vorsichtiger, als wenn man zusammen mit anderen Experten unterwegs ist. Man setzt auf sein Können, auf seine „bomb proof roll“, ... und wenn es dann doch mal Probleme gibt, geht man davon aus, dass die Mitpaddler einen dann schon helfen werden, diese Probleme zu bewältigen. Das alles führt dazu, dass man mit Optimismus und erhöhter Risikobereitschaft auf Tour geht und ganz vergisst, dass die Gewässerbedingungen manchmal ganz schnell jenes Ausmaß erreichen können, bei dem alle an Ihre Grenzen der Befahrbarkeit stoßen. Spätestens dann paddelt jeder ganz allein für sich und keiner kann mehr auf die Hilfe seiner Mitpaddler hoffen:  
=> <http://forum.kanu.de/showthread.php?t=4430>

**Der Hauptfehler aller Fehler ist jedoch der, dass man sich überschätzt,** und zwar trifft das nicht nur für den „See-Anfänger“, sondern auch für den „Experten“ zu. D.h. man meint, über genug Erfahrungen, Können und Kondition zu verfügen. Dabei lernt man auch beim Küstenkanuwandern **nie** aus und unserem Können und unserer Kondition können schnell mal Grenzen gesetzt werden.

Das gilt spätestens dann, wenn die eigene **Ausrüstung** einem Probleme bereitet, z.B. weil:

- das Paddel bricht,
- der Süllrand ausbricht,
- der verstellbare Sitz sich von alleine verstellt,
- das Skeg bzw. die Steueranlage klemmt,
- die Spritzdecke aufplatzt,
- die Brille bzw. die Trinkflasche verloren geht,
- der Gepäckklukendeckel nicht richtig geschlossen wurde,
- die E-Lenzpumpe streikt
- oder die tragbare Handlenzpumpe über Bord geht,

bzw. der eigene **Körper plötzlich schwächelt**, z.B.:

- wird es einem schwindlig,
- man wird seekrank,
- bekommt einen Krampf
- oder man verletzt sich bei einer hohen Stütze unterwegs beim Abreiten eines Brechers die Schulter
- bzw. schluckt nach dem 5ten Rollversuch Wasser usw. usf.

Außerdem:

Wer Küstenkanuwandern sportlich betreibt, muss dafür **trainieren**:

- Vom letzten Jahr noch fit zu sein, das zählt nicht. Wer am nächsten verlängerten Wochenende 150 km und mehr paddeln will, der ist nicht fit, nur weil er die letzten 4 Wochen jeden Tag Holz gehackt hat. Ich kenne einen Bremer Paddler, der fuhr immer vorne weg. In seiner Hoch-Zeit hatte er mal den folgenden Spruch losgelassen: „*Vom Paddeln wirst Du nicht fit! Du musst schon noch 3x die Woche Krafttraining machen!*“ ... „*Und Rollen lernst Du nur dann, wenn Du auf jeder Tour unterwegs mehrmals rollst!*“
- Und wer hinaus aufs Meer paddelt, der muss immer mal mit brechender See oder gar Brandung rechnen. Wer vorher nicht mal in der Brandung das Stützen und Surfen geübt hat, der ist eigentlich nicht fit für's Meer!  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf)

Neben den von **Mathias-H. Weber** hervorgehobenen grundsätzlichen Fehlerquellen:

- 1) **Kontinuierliche Gefahrezunahme**
- 2) **Überschätzung der Revierkenntnisse**
- 3) **Mitläufereffekt**

möchte ich hier drei weitere solcher Fehlerquellen hinzufügen, die auf **mangelnde Erfahrungen** zurückzuführen sind, so erfahren man als „Hobby-Paddler“ auch zu sein meint!? Wann können nun diese mangelnden oder mangelhaften Erfahrungen zu einem Fehler führen?

- 4) **Geschönte Erfahrungen Dritter:** Vernünftig erscheint es, seine eigenen Erfahrungen durch die Erfahrungen anderer zu ergänzen. Problematisch wird es jedoch, wenn die Kameraden bei der Schilderung ihrer Erlebnisse unter- bzw. übertreiben. Z.B. können die Aussagen Dritter, noch bei 8 Bft. zu paddeln oder gar bei 12 Bft. (Nigel Foster), einen dazu verleiten, eine 6er oder 7er Windprognose als wenig problematisch anzusehen.
- 5) **„Pseudo-Weisheiten“:** Man klammert sich an Behauptungen wie:  
*„Die zu erwartende Windstärke ist stets geringer, als sie im Seewetterbericht prognostiziert wird. Zieh von der vorhergesagten Windstärke 2 Bft. ab, dann liegst Du nie falsch!“*  
Oder:  
*„Gewitterprognosen kannst Du auf dem Meer ignorieren; denn ein Gewitter zieht nie auf's Meer hinaus, da das kalte Wasser dem Gewitter die nötige Energie entzieht!“*  
Ja, hinter diesen „Wetter-Weisheiten“ steckt wohl ein Körnchen Wahrheit, aber leider nicht die ganze Wahrheit. Aber das wird man wohl erst glauben, wenn man selber mal von einem 7er Wind überrascht wird, obwohl nur 5 Bft. prognostiziert wurde, oder wenn ein prognostiziertes Gewitter plötzlich doch aufs Watt hinauszieht und einen mit seinen Sturmböen und Starkregen- bzw. -hagelschauer in Bedrängnis bringt und mit Blitzen, die unmittelbar dem Donner folgen, in Angst & Schrecken versetzt.
- 6) **Trugschlüsse:** Die gegenwärtig erlebten Gewässerbedingungen werden auf die zukünftigen übertragen.  
D.h. man geht bei schwierigen Bedingungen aufs Wasser, ohne sich im Klaren zu sein, dass z.B. schon die Erhöhung der Windstärke um 1 Bft. Gewässerbedingungen erzeugen kann, die man nicht mehr beherrscht.  
Oder:  
Man paddelt bei „Ententeichbedingungen“ los, ohne sich bewusst zu sein, dass draußen auf der anderen Seite der Insel bzw. hinter dem Kap die einlaufende Dünung Brandungsbedingungen bzw. der auflandige Wind Windeffekte bzw. Seegangsbedingungen entstehen lässt, die nicht jeder gewachsen ist.  
Oder:  
Man paddelt bei einem 4er Rückenwind mit dem Tidenstrom bei „mäßig schwierigen“ Gewässerbedingungen hinaus und plant, nach dem Tidenwechsel wieder umzukehren, denkt aber nicht daran, dass bei der Rückkehr der Tidenstrom gegen den Wind läuft und dabei eine steile, brechende See entstehen und die Gewässerbedingungen auf „schwierig“ ansteigen lässt. Zu allem Übel nimmt der Wind zu und bläst nun mit 5 Bft., was die Gewässerbedingungen auf „sehr schwierig“ erhöhen lässt. Zusätzlich überholt einen ein Fischerboot in voller Fahrt, und zwar gerade dort wo der Tidenstrom durch eine Rinne gedrückt und von Untiefen abgelenkt wird, ja dann wird man kurzzeitig mit „äußerst schwierigen“ Gewässerbedingungen konfrontiert. Wenn bei solchen Bedingungen dann noch einer kentert und aussteigen muss, dann bereut sicherlich nicht nur der „Kenterbruder“, mitgepaddelt zu sein; denn es ist bei solchen Bedingungen schon ein Unterschied, ob man da „geradeaus durchbrettert“ oder noch Kurven fährt, um einem „Kenterbruder“ zu Hilfe zu eilen, oder als „Kenterbruder“ wie-

dereinsteigen, lenzen und mit einer u.U. nur halb gelenzten Sitzluke sich vom „Rettungspäckchen“ trennen und allein wieder Fahrt aufnehmen und weiter paddeln muss!?

## Fehlervermeidungsalternativen

Jetzt gilt es nur noch zu klären, wie man Fehler unterwegs entlang der Küste vermeiden kann.

**Erstens** sollte man darauf achten, einen großen Bogen um die oben aufgeführten sechs grundsätzlichen Fehlerquellen zu „paddeln“.

**Zweitens** sollte man auch nicht die folgenden konkreten Fehler machen:

- **aufs Meer hinaus zu paddeln, wenn man selber nicht seetüchtig ist:**  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf)  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf)
- **unvorbereitet zu sein**, d.h. über Wetterlage & Gezeitenverhältnisse nicht informiert sein sowie sich nicht der – aus der Seekarte zu ersehenden - potenziellen Gewässerschwierigkeiten auf der geplanten Route bewusst sein:  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf)
- **solo aufs Meer hinaus zu paddeln** und somit von Anfang an auf Rat & Hilfe von Mitpaddlern zu verzichten:  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf)  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf)
- sich nicht im Klaren darüber zu sein, dass es für die meisten Küstenkanuwanderer spätestens **ab 5 Bft. beginnt, schwierig zu werden**;
- **7-Bft.-Prognosen einfach zu ignorieren**, nur weil es draußen nicht so stark windet;
- weit außerhalb der „Stillwasserzeit“ **gegen die Tide zu paddeln**, und zwar auch fernab der Flachwasserbereiche;
- **bei schlechter Sicht im Fahrwasser zu paddeln** (z.B. Nacht, Nebel, Starkregen);
- **Nachtfahrten vom Hellen ins Dunkle zu unternehmen**, d.h. so zu starten, dass frühestens erst nach 5-6 Std. die Morgendämmerung einsetzt;  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf)
- **nicht auf den Notfall vorbereitet zu sein**, d.h. auf Rettungsweste und den Temperaturen angepassten Wind- Nässe und Kälteschutz zu verzichten, Getränke & „Not-happen“, Schleppleine, Reservepaddel, wasserdichte Taschenlampe, ein wasserdichtes Handy und Seenotsignalmittel nicht griffbereit zu lagern, sowie Reservepaddel, Rettungsdecke und „Kenterkleidung“ zurück an Land zu lassen:  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsmoeglichkeiten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsmoeglichkeiten.pdf)  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf)  
=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmitte-Uebersicht.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Signalmitte-Uebersicht.pdf)
- last not least allein darauf **vertrauen, dass einem die Rolle auch immer gelingt!**

Für diejenigen, die etwas mehr über potenzielle Fehler erfahren möchten, die beim Küstenkanuwandern gemacht werden können, sei der folgende Beitrag empfohlen:

**„Besser Küstenkanuwandern – 70 Fehler, die gemacht werden können“**

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf)

Und **drittens**?

Nun, **Mathias-H. Weber** empfiehlt zweierlei:

Einerseits wendet er sich an die Masse der Mitpaddler und rät ihnen, gegenüber dem Ausbilder bzw. Fahrtenleiter ruhig mal als **Bedenkenträger** aufzutreten, d.h.

- **„Bedenken offen zu äußern, statt zu unterdrücken“.**

Nicht immer ist z.B. ein Fahrtenleiter sicher, die richtige Entscheidung über Startzeitpunkt, Kurs, Tempo, Pause, Zeitraum u.v.a.m. getroffen zu haben. Meist stehen mehrere Alternativen zur Auswahl. Dann genügt oft ein Hinweis aus dem Kreis der Mitpaddler und der Fahrtenleiter passt seine Entscheidung entsprechend an.

Und andererseits wendet er sich an die Ausbilder und Fahrtenleiter und schlägt vor, dass sie **„Rituale“** herausarbeiten und pflegen sollten; denn *„durch das Herunterbeten und Befolgen der immer gleichen Litanei wird erreicht, dass nicht immer wieder jeder einzelne die Dinge neu durchdenken muss, sondern dass die kollektive Erfahrung genutzt wird, einen sicheren Pfad durch das Minenfeld zu finden.“* Leider zeigt er solche „Rituale“ nur an zwei Beispielen auf, nämlich:

- **„Schwimmweste immer anlegen – keine Ausnahme!“**
- **„Aktivieren von Knicklichtern bei Sonnenuntergang, wenn damit zu rechnen ist, dass man noch länger als eine halbe Stunde auf dem Wasser ist!“**

Letztlich sind **Rituale** nichts anders als allgemein – also von der Mehrheit aller bzw. wenigstens von den „Experten - anerkannte und zu **Regeln** manifestierte **Tipps**.

Ich selber habe früher einmal zusammen mit ein paar anderen solche Regeln für Fahrtenleiter herausgearbeitet und später – nachdem die Kritik laut wurde, solche Regeln könnten bei Seenotfällen als Maßstab dafür herhalten, was beim Küstenkanuwandern unter „guter Seemannschaft“ zu verstehen ist – als Tipps im KANUMAGAZIN (Nr. 5/95), SEEKAJAK (Nr.54/96) und KANU-SPORT (Nr. 9/97) veröffentlicht:

=> [www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf)

Ich versuche bei meinen Touren entlang der Küste, diese Regeln, Tipps oder Punkte möglichst (!?) zu beherzigen. Meine „Favoriten“ sind dabei die folgenden:

- **Vor Beginn einer Tour sollen alle Kanuten von allen anderen und der Seenotleitung (124 124) die Handynummern abzuspeichern.**
- **Tourenverlauf in Abhängigkeit von Wetterlage, Gezeiten, Schiffsverkehr & Gewässerschwierigkeiten werden vor dem Start besprochen.**
- **Bei Gruppen mit mehr als 4 Kanuten werden Untergruppen gebildet!**
- **Bei „beängstigenden“ Gewässerbedingungen, wird erst einmal eine Probefahrt angesetzt, damit jeder selbst beurteilen kann, ob er der Situation gewachsen ist.**
- **Befahrene Schifffahrtsstraßen werden im Pulk gequert.**

- **Beim Starten bzw. Anlanden unter Brandungsbedingungen startet ein erfahrener Kanute als letzter und landet als erster an (um den anderen beim Starten bzw. Anlanden Hilfestellung zu geben) („Last out, first in!“).**
- **Wird ein Kanute unterwegs vermisst bzw. hat ein Kanute den Kontakt zu seiner Gruppe verloren, so wird notfalls angelandet und der Kontakt per Handy gesucht. Gegebenenfalls wird wieder dorthin zurück gepaddelt, wo alle Kanuten das letzte Mal noch zusammen waren.**

Nach welchen Regeln die Anderen paddeln, vermag ich nicht zu beurteilen, da andere so etwas wohl nur selten öffentlich kundtun. Vielen bekannt sein dürfte aber sicherlich das

- **„Abhören des aktuellen Seewetterberichts“,**

welches bei manchen Fahrtenleitern in der Tat rituelle Züge annimmt, da jeder seiner Mitpaddler dem Bericht andächtig lauschen muss ... und das ist gut so! Weniger bekannt dagegen dürfte jedoch dagegen jene zu einer Marotte degenerierte persönliche Verhaltensmaxime sein:

- **„Der Langsamste wird nach Ablauf einer bestimmten Frist stets geschleppt!“**

... Aber auch das ist diskutabel; denn auf diese Weise lernen alle seine Mitpaddler mal kennen, wie nicht nur eine funktionierende Schleppeine auszusehen hat, sondern auch wie man sie unter realen Seegangsbedingungen einsetzt. Außerdem merkt ein Paddler, nämlich der Langsamste, am eigenen Leib, dass es manchmal opportun ist, wenn man sich auf eine Gruppentour entlang der Küste konditionell vorbereiten, damit man sich zum einen unterwegs nicht selber so quälen muss sowie zum anderen den Mitpaddlern nicht zur Last fällt und ihnen die Lust am „Küstenkanugruppenwandern“ nimmt .... außer die Tour ist als „Küstenkanuschlendertour“ ausgeschrieben worden.

Rituale können einen Beitrag zur Verminderung von Seenotfällen leisten. Aber in Anbetracht der schon zu Beginn dieses Beitrages erwähnten äußerst geringen Zahl von Seenotfällen entlang der Deutschen Küste, glaube ich nicht, dass wir viele Kanutinnen und Kanuten finden werden, die motiviert und bereit sind, solche Rituale für das Küstenkanuwandern zu erarbeiten.

**\*\*\* \* \*\*\***