



PADDELN FÜR ANFÄNGER

MIT DEM KAJAK IM WILDWASSER



Lehrmaterial der Kanuabteilung des Wassersportvereins Heidelberg-West 1926 e.V. (WHW),
Mitglied des Badischen Kanuverbands und des Deutschen Kanuverbands

www.wbw-hd.de

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
Ausrüstung	4
Grundausrüstung Wildwasser	5
Die Kleidung	6
Das Boot	9
Das Paddel und Zubehör	11
Grundtechniken	12
Einstieg ins Boot	13
Erster Umgang mit dem Paddel	14
Steuern und Bremsen	15
Stütztechniken: Wie vermeide ich den Untergang	16
Wasserkunde	17
Elemente des Wildwassers	18
Sicherheit auf dem Wasser	20
Wildwasser	21
Binnengewässer und Küsten	22
Grundregeln des Naturschutzes	23
Wichtige Adressen im Internet	24

IMPRESSUM

Wassersportverein Heidelberg-West 1926 e.V. Schurmanstraße 2 69115 Heidelberg
Telefon: 06221 - 16 41 02 E-Mail: email@whw-hd.de
Ansprechpartner: Dr. Michael Berges Dr.Berges@t-online.de
und Klaus Schmitt Tel.: 06221 - 86 90 36
Autor: Tobias Klengenfuss. Layout: www.creative-autists.de

VORWORT

Paddeln ist im Prinzip so leicht wie Fahrradfahren. Aber Vorsicht! Leicht kann man in Situationen geraten, die gute Technik, Kraft und Geschicklichkeit erfordern. So kann es schon bei Ab- und Anlegemanövern auf Fließgewässern für Ungeübte zu heiklen Situationen kommen. Empfehlenswert sind daher auf jeden Fall eine Ausbildung am Sportgerät, eine komplette Ausrüstung und das Paddeln in der Gruppe, um mehr Sicherheit zu bekommen.

Der *Wassersportverein Heidelberg-West e.V.* (WHW) ist ein Traditionsverein, der bereits 1926 gegründet wurde. Ehemals lag der Schwerpunkt des WHW im Bereich Kanusport, hat sich aber über die Jahre zum Segel- und Regattasport verlagert. Die überwiegende Mehrheit der Mitglieder besteht aus Seglern. Durch seine zentrale Lage, im Herzen von Heidelberg, können Berufstätige ohne großen Aufwand Wassersport auf dem Neckar und mitten in der Stadt ausüben. Familien haben Spaß und Spiel auf dem Wasser am Fuße des Heidelberger Schlosses.

IM VEREIN BIETET KANUSPORT EINE VIELZAHL VÖLLIG UNTERSCHIEDLICHER ERLEBNISFORMEN

- Das ruhige Dahingleiten auf kleinen und großen Flüssen, das Befahren von Seen oder die aktive Auseinandersetzung mit den Elementen des Wassers beim Befahren von Wildwasser.
- Das Training von Technik und Sicherheitsmaßnahmen.
- Das gemeinsame Erleben von Erholung, Natur, Sport und Abenteuer.
- Die Bereitstellung von Sportgeräten und Infrastruktur.
- Mitglieder genießen Gastrecht bei anderen Kanuvereinen, damit eine Fülle von Übernachtungs- und Kontaktmöglichkeiten auf Vereinsgeländen und in Bootshäusern.
- Umfangreiches Fahrten- und Veranstaltungsprogramm des Deutschen-Kanu-Verbands im gesamten Bundesgebiet

SCHWERPUNKT WILDWASSER

Die Paddelabteilung des WHW hat ihren Schwerpunkt im Bereich Wildwasser, wobei die Jugendlichen ihr Hauptaugenmerk auf die Rodeo-Disziplin werfen. Neben großen Vereinsfahrten in die verschiedenen Paddelgebiete der Alpenregion (Verdon-Tal, Durance-Tal, Osttirol uvm.) der Eifel und Bayerns, veranstaltet der WHW kleinere Fahrten zu den Wildwasserkanälen in Huningue (Rhein, Frankreich), Sault Brenaz (Rhone, Frankreich) und Bächen des Schwarzwaldes. Im Winter findet zwischen November und April spezielles Hallenbadtraining im Hallenbad Dossenheim statt.

VEREINSTREFFEN

Die Paddler des WHW treffen sich regelmäßig jeden Dienstag ab 18:00 Uhr im Bootshaus am Neckar. Von dort aus werden spontane Ausfahrten auf den Neckar vorgenommen, um sich von einem anstrengenden Arbeitstag zu erholen.

AUSRÜSTUNG

Bevor man auf das Wasser geht, sollte man die Ausrüstung auf ihre Funktionsfähigkeit und Vollständigkeit überprüfen. Beides ist sehr wichtig für die eigene Sicherheit und die Sicherheit der Paddelbegleiter. Je nach Tourengestaltung, ob Wanderpaddeln oder Wildwasser, kann die Ausrüstung unterschiedlich zusammengesetzt sein. Die folgenden Erläuterungen beziehen sich hauptsächlich auf die Ausrüstung für eine Wildwassertour.

WICHTIG!

Alle Ausrüstungsgegenstände (außer dem Paddel) müssen fest am Paddler oder am Boot befestigt sein. Nicht befestigte Gegenstände gelten bei einem Zwangsausstieg als verloren.

GRUNDAUSSTATTUNG WILDWASSER





DIE KLEIDUNG

Aufgeführt in der Reihenfolge, in der die einzelnen Kleidungsstücke angezogen werden.



UNTERBEKLEIDUNG

PFLICHT Bei warmen Temperaturen reicht gewöhnliche Badekleidung. Sind die Witterungsbedingungen dagegen rau und das Wasser kalt, bietet sich das Tragen von Thermounterwäsche an.



NEOPRENANZUG

PFLICHT Der gewöhnliche Neoprenanzug mit langen Beinen und ohne Ärmel wird **Longjohn** genannt. Er schützt vor kaltem Wasser und vor Verletzungen beim Zusammenstoß mit Steinen, Holz oder anderen Booten. Die für das Paddeln optimierten Neoprenanzüge haben Materialverstärkungen im Knie- und Gesäßbereich. Für sommerliche und ruhige Touren können auch ein **Shorty** (kurze Beine) oder eine kurze Neoprenhose und ein Neoprenshirt getragen werden.



NEOPRENFÜSSLINGE ODER SCHUHE

PFLICHT Neoprenfüßlinge oder Schuhe schützen die Füße vor kaltem Wasser und beim Ausstieg aus dem Boot. Wichtig ist, dass die Schuhe gut sitzen und nicht bei starker Strömung im Wasser abrutschen können.



PADDELJACKE

PFLICHT Die Paddeljacke vermeidet das Eindringen von Wasser und schützt dadurch vor der Auskühlung. Es gibt eine Unmenge an unterschiedlichen Modellen mit unterschiedlichen Funktionen. Die Paddeljacken besitzen oftmals Verstärkungen im Ellenbogen- und Achselbereich. Eine Paddeljacke mit Signalfarben ist vorteilhaft, um besser gesehen zu werden (auch wenn Jacken in Signalfarben nicht gerade „stylish“ sind).

SPRITZSCHUTZ

PFLICHT Die Spritzdecke schützt das Boot vor eindringendem Wasser durch die Bootsluke. Ein Boot, das sich mit Wasser füllt, ist extrem schwierig zu manövrieren. Der Spritzschutz kann aus unterschiedlichen Materialien bestehen (je nach Preis und Bedarf). Optimal, aber teuer sind Neoprenspritzdecken. Bevor man aufs Wasser geht, sollte man überprüfen, ob die Spritzdecke auf die Luke passt. Eine Neoprenspritzdecke lässt sich wegen ihrer guten Dehnbarkeit über die meisten Lukenöffnungen spannen. Außerdem dichtet sie sehr gut ab. Für Wanderpaddler reicht eine einfache und günstige Wanderpaddlerspritzdecke. Sie schützt hauptsächlich vor eindringendem Spritz- und Regenwasser.



RETTUNGSWESTE

PFLICHT Je nach Bedarf wählt man eine leichte Wanderpaddlerweste oder eine fest sitzende Wildwasserweste. Wichtig ist es, den Gewichtsbereich der Weste zu berücksichtigen. Dieser findet sich bei vielen Westen auf der Innenseite. Bei einer Wildwasserweste spielen eine Vielzahl von Dingen eine Rolle (Verschnallung, Karabinerringe, Sicherheitsöffnungsmechanismus uvm.), die du dir am besten von einem erfahrenen Paddler erklären lässt.



NEOPRENKAPPE UND NEOPRENFÄUSTLINGE

KEINE PFLICHT Sowohl Kappe als auch Fäustlinge schützen bei Kälte und starkem Wind. Die Anschaffung lohnt sich, da die Paddelsaison größtenteils im Frühling und Herbst liegt.





HELM, NASENKLAMMER UND BRILLENBAND

PFLICHT Der **Helm** ist im Wildwasser absolute Pflicht. Bei Wanderfahrten und auf ruhigem Gewässer kann dagegen jeder selber entscheiden, ob er einen Helm tragen möchte oder nicht. Der Helm schützt den Kopf beim Aufprall auf Hindernisse (z.B. auf einen Stein, Baum, auf Äste oder eine Brücke). Beim Zwangsausstieg im Wasser kann es vorkommen, dass man mit dem Kopf gegen das eigene Boot oder das eines anderen stößt. Außerdem ist ein Helm ein guter Wind- und Regenschutz. Das Ufer an Bächen ist häufig steinig, glitschig und abschüssig, weswegen man seinen Helm auch beim Ausstieg aus dem Boot und beim Erkunden des Ufers an behält. Der Helm sollte fest und bequem sitzen. Du kannst dies überprüfen, indem Du den aufgesetzten Helm mit beiden Händen bewegst. Er sollte sich nur wenig hin- und herbewegen lassen. Es ist günstig, einen Helm mit einer Signalfarbe zu tragen, damit dich andere Paddler oder sonstige Schiffsverkehr-Teilnehmer gut sehen können.

KEINE PFLICHT Die **Nasenklammer** schützt die Nase vor dem Eindringen von zumeist kaltem Wasser. An der Nasenscheidewand sitzen sehr empfindliche Nervenenden, die beim Kontakt mit dem Wasser eine sofortige Atemstop-Reaktion auslösen und das Einatmen von Wasser verhindern. Viele Menschen sind besonders empfindlich an dieser Stelle und reagieren daher mit Panik, sobald Wasser in die Nase eindringt. Deshalb ist es sinnvoll vor schwierigen Passagen die Nasenklammer anzuziehen.

PFLICHT Das **Brillenband** ist absolute Pflicht für Brillenträger.

DAS BOOT

Die hier genannten Bootstypen gelten für das Wildwasser, können aber auch auf ruhigem Gewässer gepaddelt werden. Generell unterteilt man die Klasse der **Kanus** in Kanadier und Kajaks. **Kanadier** sind meist offen und werden kniend oder sitzend und mit einem Stechpaddel gepaddelt. Sie können sowohl für Wandertouren als auch im Wildwasser eingesetzt werden. **Kajaks** sind immer geschlossen (Spritzdecke) und werden sitzend und mit einem Doppelpaddel gepaddelt. Ein Kajak kann sowohl für eine Wandertour als auch im Wildwasser genutzt werden. Noch bis in die 80. Jahre wurden Wildwasserboote aus Glasfaser verstärktem Kunststoff (GFK) gefertigt. Heute verwenden die Bootsbauer den wesentlich bruchsicheren Kunststoff Polyethylen (PE). PE-Boote sind nahezu unverwüchlich, relativ leicht und größtenteils wartungsfrei. Eine Vielzahl von Bootstypen steht für unterschiedliche Anwendungen zur Verfügung. Je nach Bootslänge, Form und Innenvolumen findet sich für jeden Paddler, jedes Paddlergewicht und jede Figur ein passender Typ. Ich will hier nur drei Kajak-Typen exemplarisch und in sträflicher Kürze beschreiben.

VOR DEM START

Vor dem Beginn einer Paddeltour sollte man sein Boot eingehend inspizieren. Ein wichtiger Bestandteil des Boots sind die **Auftriebskörper**, die bei einem Zwangsausstieg das Volllaufen des Boots mit Wasser vermeiden und dem Boot Auftrieb geben. Sie sollten vor dem Tourenbeginn aufgeblasen werden und intakt sein. Ein Boot ohne Auftriebskörper kann bis zu 200 L Wasser fassen und lässt sich im vollgelaufenen Zustand kaum mehr bergen. Die **Ablassschraube** am Heck sollte fest mit dem Boot verbunden und eingestöpselt sein. Sie dient dem Ablassen von Wasser, das in das Boot eingedrungen ist. Damit man stabil im Boot sitzt, müssen die **Fußrasten**, die **Prallplatte** oder der **Schaumstoffkeil** im Bug auf die Beinlänge des Paddlers eingestellt werden. Die Fußballen sollten an der Prallplatte anliegen und die Knie bzw. Oberschenkel bequem, aber fest durch die Schenkelstützen fixiert sein. Alle beweglichen Teile müssen mit dem Boot verbunden sein.



DAS SPIELBOOT ODER RODEOBOOT

Ein sehr kurzes Boot (zwischen 170 cm und 220 cm Länge) mit „abgeschüttener“ Spitze und Heck, flachem Boden, breiter Form und wenig Volumen. Eignet sich für sehr wendige Manöver und Spielfiguren im Wildwasser und Flachwasser. Verlangt eine gute Bootsbeherrschung und nicht zu lange Beine.



DER „ALLROUNDER“

Ein Boot mit einer Länge zwischen 220 cm und 300 cm. Durch seine guten Wendeeigenschaften und gute Geradeausfahrt eignet sich der Allrounder sowohl für Anfänger als auch für fortgeschrittenere Paddler. Das Boot ist eher länglich und schmal und für das klassische Wildwasserfahren (Kehrwasserfahren) besonders prädestiniert.



DAS „DICKSCHIFF“

Ein volumenreiches und langes Boot, das sich eher schwerfällig lenken lässt, dafür sehr gutmütig auf wildes und wuchtiges Wasser reagiert. Die Länge eines Dickschiffs kann bis zu 350 cm betragen. Dieser Bootstyp wird eher von Paddlern gewählt, die nur wenig Erfahrung mit dem Wildwasser haben oder das einfache Durchfahren eines Bachs planen. Es verlangt eine sehr saubere Paddeltechnik und vorrausgehendes Paddeln, um ein Dickschiff auf einem engen Wildbach zu manövrieren.

DAS PADDEL UND ZUBEHÖR

PADDEL

Das Aussehen und die Beschaffenheit eines Paddels wird durch seine Nutzung vorgegeben. So sind Wanderpaddel tendenziell schwerer und länger als Wildwasserpaddel, da für lange Touren eine größere Hebelwirkung wichtig ist. Ein Wildwasserpaddel sollte dagegen leicht und kurz sein, um schnelle Manöver zuzulassen. Im Wildwasser muss man nur selten das Boot aktiv vorantreiben. Wichtiger ist es, die Strömungsverhältnisse für sich auszunutzen und Hindernissen auszuweichen. Je nach Anforderung kann ein Paddel aus Holz (Stechpaddel für Kanadier), Aluminium oder einem Verbundwerkstoff (z.B. Carbon-Kevlar und Fiberglas) bestehen. Das Material entscheidet über Gewicht und Haltbarkeit. Die meisten Paddel besitzen zueinander verdrehte Paddelblätter. Die Verdrehung verbessert die Aerodynamik bei der Paddelbewegung. Idealerweise liegt der Winkel der Verdrehung der Blätter zueinander zwischen 20° und 60° . Hierbei gilt es zu beachten, dass es Paddel für Linkshänder und für Rechtshänder gibt. Als Faustregel lässt sich sagen, dass ein Paddel ungefähr um ein Paddelblatt länger als die eigene Körpergröße ist (z.B. bei einer Körperlänge von 180 cm ist das Paddel ungefähr 200 cm lang). Überprüfe die Länge des Paddels, indem du es neben dich auf den Boden stellst. Überragt dich das Paddel um die Länge eines Paddelblatts, ist das Paddel für dich geeignet.

Günstiges
Aluminiumpaddel



Glasfiber-
Carbonpaddel



ZUBEHÖR

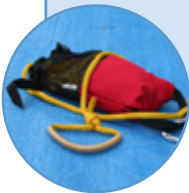
Wurfsack: Dient dem Bergen eines Paddlers oder von Material vom Ufer aus. Der Sack in Signalfärbung (damit im Wasser gut sichtbar) enthält eine Bergungsleine zwischen 14 m und 20 m. Die Bergungsleine wird mit dem Sack einem Schwimmenden im Wasser zugeworfen, während der Werfer das offene Ende der Bergungsleine fest hält.

Ersthilfeset: Sollte mindestens Verbandsmaterial und Silberdecke (bei Schock und/oder Unterkühlung) enthalten und wasserdicht verschließbar sein.

Cowtail: Dehnbare Bergungsleine mit Karabinerhaken zum Bergen von Material auf dem Wasser. Wird an der Rettungsweste befestigt. Nutzung nur durch erfahrene Paddler, da die Bergung mit dem Cowtail nicht ungefährlich ist.

Signalpfeife: Um sich im lauten Wildwasser bemerkbar zu machen.

Trockensack: Wasserdicht verschließbarer Sack zum Aufbewahren wichtiger Dinge wie Autoschlüssel, Mobiltelefon, Geld, Sonnenschutzcreme usw. Muss vor dem Tourenbeginn im Boot befestigt werden.



GRUNDTECHNIKEN

Die hier erwähnten Paddeltechniken sind Grundlage für das klassische Wildwasserfahren. Darunter versteht man, dass sich der Paddler sicher im Wildwasser bewegen kann, jederzeit ein ruhiges Kehrwasser anfahren und aus einem Kehrwasser herausfahren kann. Hindernisse sollten sauber umfahren werden können. Die Grundtechniken befähigen einen Paddler, leichtes bis mittelschweres Wildwasser zu befahren (Schwierigkeitsgrad I - III). Natürlich geht das Ganze nur mit einer gehörigen Portion Übung, ein par kleinen Aufwärmeeinheiten vor dem Paddelbeginn und möglichst ohne Angst vor dem Wasser.

Aber keine Bange, bis jetzt hat es absolut und wirklich jeder geschafft! Es muss einem nur Spaß machen. Eins ist aber sicher, Fahrfehler liegen nie am Material, sondern immer am Paddler. Trotzdem wird jeder, der das erste Mal in ein Boot steigt, glauben, das Boot sei verhext. Das Erlernen des einfachen Geradeausfahrens kann schon etwas Übung abverlangen.

NICHT VERZAGEN!

EINSTIEG INS BOOT

In dem gezeigten Beispiel wird das Paddel mit dem Paddelblatt flach auf das Ufer und am hinteren Ende der Bootsöffnung auf den Syllrand gelegt. Das Boot liegt parallel zum Ufer und mit der Spitze aufwärts gegen die Strömung. Halte das Paddel mit der rechten Hand am Syllrand fest. Dadurch stabilisierst du das Boot.

Setz dich am Uferand auf das Paddel, die linke Hand greift links von dir das Paddel. Stell das rechte Bein in die Bootsöffnung und rutsch langsam mit dem Hintern hin zur rechten Hand und zur Bootsmitte. Beide Hände bleiben dabei am Paddel. Erst wenn du mit dem Hintern und damit mit deinem Schwerpunkt über dem Boot bist, stellst du auch das linke Bein in die Lukenöffnung. Die Hände verbleiben immer noch am Paddel und stabilisieren das Boot in der Strömung. Jetzt rutschst du langsam mit den Beinen und dem Körper ins Bootsinnere.

Erst wenn du sicher im Boot sitzt, kannst du das Paddel vom Ufer abheben. Fixiere den Spritzschutz und los geht es. Aufrecht im Boot sitzen! Das Aussteigen aus dem Boot funktioniert genauso, wie das Einsteigen, nur in umgekehrter Reihenfolge. Sofern du den Uferbewuchs nicht schädigst, kannst du dich auch an Land in das Boot setzen und mit dem Boot ins Wasser rutschen.



ERSTER UMGANG MIT DEM PADDEL

DIE PADDELHALTUNG

Die korrekte Haltung des Paddels ist wichtig für eine saubere Paddelführung und gute Kraftübertragung. Zu weit oder zu eng gegriffen, verschlechtert sich das Gefühl für die Paddelbewegung und lässt diese „unrund“ werden.

Du kannst Deine Paddelhaltung jederzeit und leicht überprüfen. Leg die Mitte des Paddelschafts auf den Kopf und halte die Arme so, als ob du einen Klimmzug machen wolltest. Beide Arme sollten in einem Winkel von 90° angewinkelt sein. Der Rechtshänder hält sein Rechtshänderpaddel so, dass in ausgestreckter Haltung vor dem Körper das rechte Paddelblatt senkrecht zur Wasseroberfläche steht. Beim Linkshänder ist das Paddel so verdreht, dass in dieser Haltung das linke Paddelblatt senkrecht zur Wasseroberfläche steht. Die Paddelhaltung immer wieder überprüfen, da sich am Anfang die Stellung der Hände unbewusst ändert.



DER GRUNDSCHLAG

Die Paddelbewegung sollte flüssig und ohne zu großen Kraftaufwand durchgeführt werden. Besonders Männer neigen am Anfang dazu, Fahrfehler mit Kraft korrigieren zu wollen. Das funktioniert nicht, führt eher zu einem Krampf und steigert den Frust. Ein Boot, das „aus der Spur gerät“, lässt sich mit Kraft nicht wieder ausrichten.

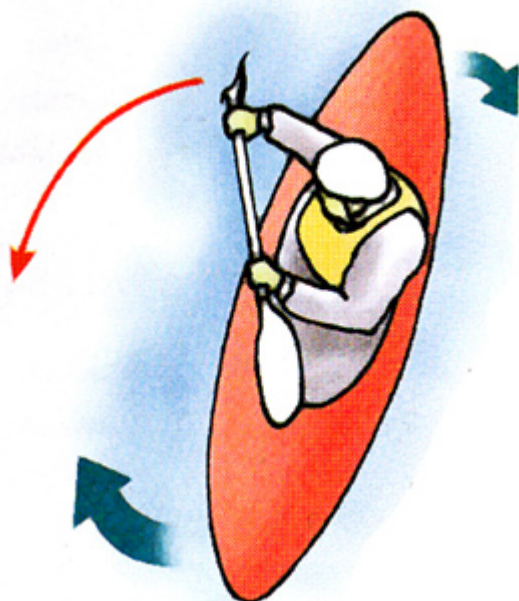
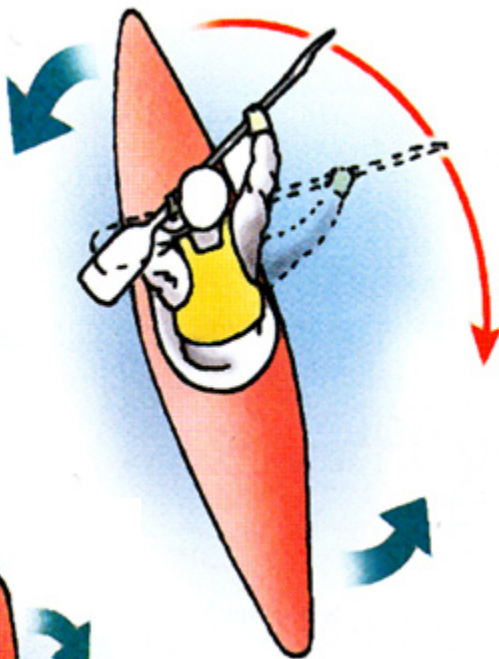
Die Paddelbewegung erfolgt mit nur leicht angewinkelten Armen. Der Rechtshänder sticht das rechte Paddelblatt etwas bugwärts in die Wasseroberfläche. Das Paddel hält er dabei so, dass die Hände nicht oberhalb der Schulter liegen. Das Paddelblatt wird im Wasser bis hinter den Hintern durchgezogen. Die Schultern und der Oberkörper folgen dabei der Paddelbewegung. Das Paddel wird aus dem Wasser gehoben und die gleiche Bewegung mit der linken Seite durchgeführt. Der Rhythmus der Paddelbewegung ist gleichmäßig.



STEUERN UND BREMSEN

DER BOGENSCHLAG

Die Paddelbewegung wird ähnlich wie beim Grunds Schlag durchgeführt. Das Paddel wird möglichst weit vorne, nahe der Bootsspitze ins Wasser gestochen und die Bewegung halbkreisförmig nach hinten durchgeführt. Erfolgt dies auf der rechten Seite, vollzieht das Boot eine Wendung nach links. Neben dem Manövrieren auf dem Bach dient dieser Schlag zum Einfahren in ein Kehrwasser (Erklärung Kehrwasser im Kapitel „Wasserkunde“ S. 22). Sobald das Boot auf der Höhe der Knie die Verschneidungszone des Kehrwassers überfährt, wird der Bogenschlag durchgeführt, so dass sich das Boot in das Kehrwasser eindreht.



DER KONTERSCHLAG

Die Bewegung erfolgt wie beim Bogenschlag, nur diesmal von hinten nach vorne. Auch bei dieser Bewegung immer mit dem Oberkörper der Paddelbewegung folgen! Ein Konterschlag kommt dann zum Einsatz, wenn man einem Mitpaddler zu nahe „aufgefahren“ ist oder ein Hindernis im Bach auftaucht. Die Fahrt kann abgebremst und trotzdem noch gelenkt werden. Man sollte bei deftigem Wildwasser dem Vordermann nicht näher als 3 Bootslängen kommen.

STÜTZTECHNIKEN: WIE VERMEIDE ICH DEN UNTERGANG

DIE TIEFE PADDELSTÜTZE

Mit der tiefen Paddelstütze stabilisiert man leichte Schwankungen im bewegten Wasser. Außerdem stützt sie den Paddler beim „Ankanten“ (wenn der Paddler den Oberkörper etwas neigt und sich dadurch das Boot zur Bootsseite hin lehnt) und beim Herausfahren aus einem Kehrwasser. Prinzipiell dient das „Ankanten“ dem Lenken des Boots. Wie beim Skifahren, vollführt das Boot bei der Gewichtsverlagerung zu einer Seite hin (also auf die Kante) eine Drehung. Lehne ich mich leicht nach rechts, vollführt das Boot eine Kurve nach rechts. Dabei halte ich das Paddel in Bootshöhe und lege die Oberseite des Paddelblatts (**Paddelblattrücken**) flach auf die Wasseroberfläche (in diesem Beispiel das rechte Paddelblatt auf die rechte Seite). Mit dem rechten Arm kann ich mich durch leichten Druck auf das rechte Paddelblatt auf der Wasseroberfläche abstützen und vermeide, dass ich rechtsherum ins Wasser falle. Auf der linken Seite funktioniert das genauso, nur dass jetzt der linke Paddelblattrücken flach auf der Wasseroberfläche liegt.



DIE HOHE PADDELSTÜTZE

Sie kommt nur zum Einsatz in extremen Situationen. D.h., wenn ich mich sehr tief ins Wasser lehne oder kurz vor dem Untergehen bin. Angenommen, mich hat es zur rechten Seite geworfen und ich bin dabei zu kentern. Ich halte das Paddel auf der Höhe der Schultern und parallel zu den Schultern. Mein rechtes Paddelblatt ist parallel zur Wasseroberfläche ausgerichtet. Während ich nach rechts falle, führe ich das Paddel parallel zur Wasseroberfläche nach außen. Die linke Hand am Paddel verbleibt an der linken Schulter. Sie funktioniert wie ein Scharnier, wodurch das Paddel in der richtigen Position gehalten wird. Das rechte Paddelblatt legt sich flach auf die Wasseroberfläche. In dem Augenblick, in dem das rechte Paddelblatt die Oberfläche berührt, ziehe ich mit einem kräftigen Ruck das Paddel nach unten – ins Wasser. Gleichzeitig kippe ich die Hüfte nach links und drücke mich zurück in die aufrechte Haltung. Schwierig? In der Tat. Aber nützlich.

Das Prinzip ist beim Paddeln immer das gleiche, die Bewegung des Bootes folgt der Bewegung der Hüfte. Das Paddel ist nur „Initiator“ der Bewegung, die vom Körper durchgeführt wird. Ohne den Hüftknick nach links kann ich noch so sehr mit dem Paddel rechts auf die Wasseroberfläche schlagen, ich werde nicht hochkommen. Die Reihenfolge ist sehr wichtig: Gleichzeitig mit dem Druck des Paddels auf die Wasseroberfläche erfolgt der Hüftknick. Dadurch bewegt sich das Boot in die wagrechte Position. Der Oberkörper folgt der Hüft- und Bootsbewegung.



WASSERKUNDE

Die Strömung eines Bachs und die unterschiedlichen Strömungsrichtungen sind die Antriebskräfte, mit denen sich der Paddler durch das Wildwasser bewegt. Ein erfahrener Paddler kann die unterschiedlichen Strömungen und Verwirbelungen lesen und diese für eine elegante, kraftsparende und sichere Fahrt ausnutzen.

Generell kann man sagen, dass man sich mit seinem Boot niemals gegen die Strömungsrichtung lehnen sollte. Sobald das Boot quer zur Strömung steht, wird es angreifbar für die Kräfte des Wassers. Lehne ich mich mit dem Oberkörper gegen die Strömungsrichtung, kippe ich das Boot, so dass die Kante zwischen **Ober-** und **Unterschiff** vom strömenden Wasser überflutet wird. Das Wasser drückt auf das Oberschiff und wirft das Boot samt Paddler um. Lehne ich mich dagegen in die Strömungsrichtung, also flussabwärts, trifft die Strömungskraft auf das Unterboot. Das Oberboot wird nicht überspült und ich falle nicht ins Wasser. Solange das Boot nicht quer zur Strömung, sondern in der Strömung ausgerichtet ist, kann es nicht kentern. Schwierige Passagen sollten daher nicht in Querausrichtung zur Strömung durchfahren werden.

Der Paddler hält sein Boot durch stetiges Geradeauspaddeln oder durch Lenkschläge (wie dem Bogenschlag oder dem Konterschlag, siehe Seite 14) in der Strömung. Oft kommt es zu einer unfreiwilligen Querstellung, wenn der Paddler auf ein Hindernis (wie z.B. einen Stein) auffährt. In diesem Fall immer mit dem Körper zum Stein und dadurch in die Strömungsrichtung des Bachs lehnen. Lehnt man sich dagegen weg vom Stein, in der Absicht, sich vor dem Aufprall zu schützen, wird wie oben beschrieben das Wasser auf das Oberschiff spülen und den Paddler umwerfen. Bildlich gesprochen ist es besser, man umklammert den Stein wie sein Allerliebstes - auch wenn 's manchmal weh tut -, als unliebsame Bekanntschaft mit dem wütenden Bach zu machen.

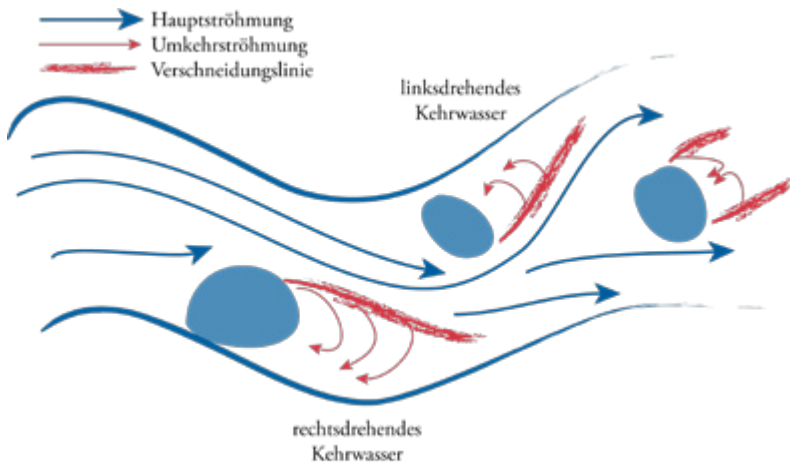
ELEMENTE DES WILDWASSER

DAS KEHRWASSER

Mit dem Begriff **Kehrwasser** (engl. eddy) bezeichnet man im Wildwasser Bereich bei der sich die Strömung umkehrt. Diese „Umkehr“ der Fließrichtung des Wassers wird durch Wirbelbildung hinter angeströmten Hindernissen hervorgerufen (z.B. Steinen oder Ausbuchtungen des Ufers). Sie ist vergleichbar mit der Wirbelbildung hinter einem Auto im Fahrtwind. Die Linie zwischen der Bachströmung und der Umkehrströmung im Kehrwasser nennt man **Kehrwasserlinie** oder auch **Verschneidungslinie**. Kehrwasser bieten dem Kajakfahrer die Möglichkeit, im Wildwasser eine Pause zu machen, vom Boot aus schwere Passagen flussabwärts ins Auge zu fassen oder aus seinem Boot auszusteigen. Der Paddler „versteckt“ sich sozusagen hinter dem Hindernis vor der Bachströmung. Das sichere Anfahren eines Kehrwassers ist absolute Voraussetzung für die Befahrung von Wildwasserbächen.



Das Einfahren in ein Kehrwasser und das Herausfahren in die Strömung erfordert wegen der auf das Boot wirkenden unterschiedlichen Strömungen eine spezielle Fahrtechnik. Sobald der Schwerpunkt des Paddlers, in der Regel im Bereich seines Hinterns, die Kehrwasserlinie kreuzt, wirkt sowohl die Bachströmung als auch die Umkehrströmung des Kehrwassers auf das Boot. Diese **Verschneidung** (daher auch Verschneidungslinie) destabilisiert das Boot und kann es zum Kentern bringen. Um dies zu vermeiden und sauber in das Kehrwasser einfahren zu können, muss ich mich schon früh auf das Manöver einstellen. Ich visiere je nach Strömungsgeschwindigkeit 5 bis 10 Meter den Stein vor dem Kehrwasser an und paddle zügig darauf zu. Die Spitze meines Boots zeigt immer auf den Stein. Direkt vor dem Stein steuere ich die Spitze in das Kehrwasser direkt hinter dem Stein und mit raschen Paddelschlägen fahre ich in das Kehrwasser ein. Sobald das Boot die Verschneidungslinie (Kehrwasserlinie) kreuzt, vollführe ich einen **Bogenschlag**, der das Boot in das Kehrwasser eindreht. Dabei lehne ich mich mit dem Oberkörper leicht in die Kurve.

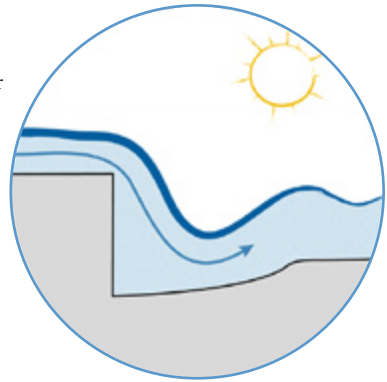


Hier ein Beispiel: Ich fahre ein Kehrwasser links von mir an. Sobald das Boot die Verschneidungslinie überfährt, vollziehe ich einen Bogenschlag auf der rechten Seite. Das Boot beschreibt eine Linkskurve in das linke Kehrwasser. Und bitte nie-, nie-, niemals vergessen: Bei einer Linkskurve den Oberkörper leicht nach links lehnen. Bei einer Rechtskurve den Oberkörper leicht nach rechts lehnen. Lehne ich mich beim Einfahren durch eine Linkskurve in ein linkes Kehrwasser mit dem Oberkörper nach rechts und damit in die Strömungsrichtung des Bachs, aber gegen die Umkehrströmung des Kehrwassers, läuft das Wasser der umgekehrten Strömung des Kehrwassers auf mein Oberschiff und wirft mich um.

Das Ausfahren aus einem Kehrwasser erfolgt folgendermaßen. Der Bug des Boots ist flussaufwärts gerichtet. Ich visiere mit der Bootsspitze den Stein an, der das Kehrwasser hervorruft in dem ich stehe. Ist die Bachströmung links von mir, fahre ich aus dem Kehrwasser links am Stein vorbei, ungefähr in 11 Uhr-Ausrichtung. D.h., wenn der Stein 12 Uhr wäre, fahre ich leicht links in Richtung 11 Uhr aus dem Kehrwasser. Sobald ich in der Bachströmung bin, lehne ich mich leicht nach links. Das Boot vollzieht eine Linkskurve in die Bachströmung und mein Boot wendet sich flussabwärts. Unterstützend kann ich, während das Boot die Linkskurve beschreibt und ich leicht nach links gelehnt bin, die tiefe Paddelstütze auf der linken Seite ansetzen (siehe Seite 16). Dadurch gewinne ich eine verbesserte Stabilität und kann sauber aus dem Kehrwasser ausfahren.

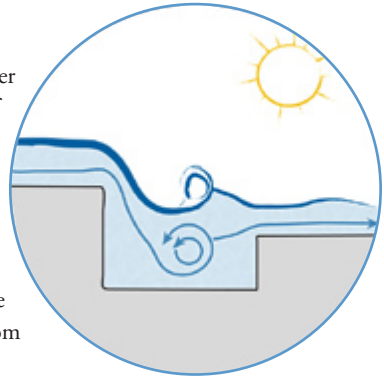
DIE WELLE

Eine Welle entsteht an der Stelle im Bach, an der das Wasser einen Abfall im Bachbett herabfließt. Unterhalb des Abfalls werden die Wassermassen gebremst, wodurch es zu einer Aufstauung kommt (vergleichbar mit der Wellenbildung in der Brandung). Ein Boot, welches ein flaches Unterboot hat, z.B. einem Spielboot (siehe Seite 9), kann auf einer solchen Welle surfen. Ich setze das Boot vor die Welle. Der aufgestaute Wellenberg hält mein Boot, so dass es in der Strömung surft.



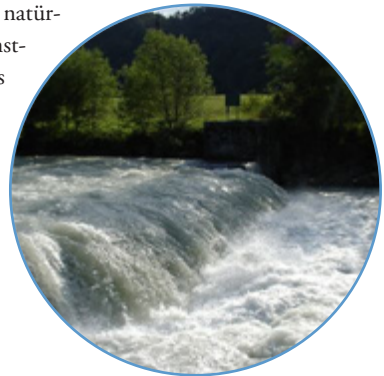
DIE WALZE

Eine Walze entsteht an der Stelle im Bach, an der das Wasser einen Abfall herabfließt und danach auf ein Hindernis auf dem Bachgrund trifft. Das Hindernis bremst die herabstürzenden Wassermassen. Durch die nachdrängenden Wassermassen staut sich das Wasser auf und fließt an der Oberfläche gegen die Bachströmung. Das gegen die Bachströmung rotierende Wasser gleicht einer Walze, woher auch der Name stammt. Je höher der Wasserdruck und die Abbremsung des Wassers ist, desto stärker ist der Rückstrom oder Rückfluss der Walze.



Man sollte größere Walzen vor der Befahrung anschauen und bei einem zu ausgeprägten Rückfluss die Walze nicht befahren, sondern umtragen. Der Rückfluss hält das Boot fest und zieht es hin zum Abfall. Sobald man in der Walze gefangen ist, greifen die beiden Strömungen, die Bachströmung und der umgekehrte Rückfluss, das Boot an und man kentert zwangsläufig. Obwohl man ins Wasser fällt, hält ein der Rückfluss weiterhin in der Walze fest. Der Zwangsausstieg ist ziemlich unangenehm.

Nur sehr erfahrene Paddler fahren absichtlich in eine Walze, um darin zu spielen (Rodeofahrstil). Walzen finden sich häufig hinter natürlichen oder künstlichen Stauwehren. Oftmals sind sie künstlich angelegt worden (künstlich eingebrachtes Hindernis auf dem Bachboden), damit die Fließgeschwindigkeit des Bachs herabgesenkt wird. Das Bild zur rechten zeigt eine unbefahrbare Walze mit starkem Rückfluss. Der weiße Schaum in der Walze ist ein Indikator für die Stärke des Rückflusses. Der Schaum wird von der Gegenströmung der Walze gebildet, die Luft in das Wasser wühlt.



SICHEIT AUF DEM WASSER

Man darf das Wasser und seine Kraft niemals unterschätzen. Ein Liter Wasser wiegt ein Kilogramm. Welch eine Masse haben da erst hunderte Liter Wasser, die im Wildbach auf einen zurollen? Deswegen vor dem Befahren das Gewässer eingehend studieren, Routenbeschreibungen durchlesen und die aktuellen Bedingungen über andere Paddler oder das Internet in Erfahrung bringen. Viele Bäche ändern schon mit jeder Schneeschmelze ihren Lauf. Geröllabgänge können einen harmlosen Bachabschnitt in einen wüsten Katarakt verwandeln. Besonders gefährdet sind umgestürzte Bäume, die im Bach oder quer über dem Bach liegen und in deren Ästen sich der Paddler verfangen kann. Auf diese Weise gefangen, kann das Wasser den Paddler unter die Wasseroberfläche drücken und niemand kann ihm helfen. Solche Passagen werden auf jeden Fall umtragen.

Wie auch beim Tauchen gilt für das Wildwasser, gepaddelt wird nur in der Gruppe. Technisch schwere Passagen müssen von den Mitpaddlern gesichert werden, vom Land und zu Wasser. 70% aller Bergungs- und Rettungsaktionen erfolgen auf dem Wasser. Daher ist die Paddelgruppe unverzichtbar.

WILDWASSER

DIE PADDELGRUPPE

Bevor man einen Bach befährt, sollte man die schwierigen Stellen inspizieren und entscheiden, ob man sie befahren kann oder nicht. Außerdem sollte die komplette Ausrüstung auf ihre Funktionalität hin überprüft werden. Ohne z.B. Helm oder Schwimmweste darf man nicht aufs Wasser. Für längere Touren sollte man etwas zu Essen und ausreichend Flüssigkeit mitnehmen. Der erfahrenste Paddler übernimmt die Leitung der Paddelgruppe und somit auch die Verantwortung. Seine Mitpaddler sollten seinen Anordnungen folgen, besonders in einer Gefahrensituation. Die Gruppe sollte nicht aus zu unterschiedlich erfahrenen Paddlern zusammengesetzt sein. Auf jeden Fall müssen aber zwei erfahrene Paddler in einer Gruppe von vier bis fünf Teilnehmern vorhanden sein. Der flusskundige und erfahrenste Paddler führt die Gruppe an. Der zweite, ebenfalls erfahrene Paddler schließt die Gruppe ab. Als Schlussfahrer hat der letzte Mann Überblick über die Gruppe und kann im Notfall von hinten einem Mitpaddler zur Hilfe kommen. Jeweils der Hintermann sollte den Abstand zum Vordermann nicht zu groß werden lassen, um Sichtkontakt zu halten und ggf. zur Hilfe eilen zu können.

VERSTÄNDIGUNG AUF DEM WASSER

Die Paddler verständigen sich untereinander über Handzeichen. Es gibt keine vorgegebene „Zeichensprache“. Jede Gruppe kann ihre Zeichen vor dem Beginn der Tour vereinbaren. Auf dem Wasser müssen Handzeichen deutlich sichtbar gegeben und ggf. wiederholt werden. Der Vordermann gibt das gesehene Handzeichen an seinen Hintermann weiter. Vergewissere dich, dass der Hintermann dein Handzeichen wahrgenommen hat. Hier nur einige Empfehlungen:



Stop!
nächstes Kehrwasser
anfahren



Richtungsangabe
zur entsprechenden Seite
paddeln



Weiterfahrt!
Passage ist befahrbar



Tempo!
Folgende Passage zügig an-
und durchfahren

Taucht ein schwer einsehbares Hindernis im Wasser auf, z.B. eine Stufe im Bach, sollte man „anlanden“ und die Stelle von Land aus inspizieren. Im Zweifelsfall wird eine nicht einschätzbare Passage über Land umtragen. Fühlt man sich auf dem Bach nicht wohl, vielleicht sogar überfordert, sollte man lieber die Fahrt abbrechen. Ängstliches und zögerliches Fahren wird vom Wildwasser bestraft und macht außerdem keinen Spaß.

BINNENGEWÄSSER UND KÜSTEN

GRUNDREGELN DER BEFAHRUNG

Das Befahren von Binnengewässern oder Küstenbereichen, in denen sich motorisierte und kommerzielle Schifffahrt tummelt, setzt einige Verhaltensweisen beim Paddler voraus. Besonders der Binnenschifffahrtsverkehr wird gern und häufig unterschätzt. Die Strömung großer Flüsse, wie z.B. des Rheins, und der Schiffsverkehr zwingen den Paddler zur Rücksicht. Große Binnenfrachtkähne sind besonders flussabwärts schnell. Man neigt dazu, ihre Geschwindigkeit zu unterschätzen. Der Steuermann eines Frachtkahns kann einen Paddler schon ab 100 Meter oder näher nicht mehr sehen. Und selbst wenn, er könnte weder ausweichen noch anhalten. Der Bremsweg eines Binnenfrachtkahn liegt oftmals bei mehreren hundert Metern. Kentert man in der Fahrrinne der Binnenschiffer, kann es sein, dass man es nicht mehr schafft, Mensch und Material zu bergen. Dies sollte man immer bei der Kreuzung eines Binnenschifffahrtsgewässers bedenken und den Schiffsverkehr im Auge behalten. Laut Gesetz, ist der Paddler letztes Glied der Kette und muss sich nach allen anderen richten.

Deswegen hält sich der Paddler immer am Rand eines Gewässers und außerhalb der Fahrinnen des Fracht- und Fährverkehrs auf. Außerdem kann er im Falle eines Zwangsausstiegs das Ufer schnell erreichen. Dies ist besonders in offenen Gewässern wichtig, da Strömungen den Paddler schnell ins offene Wasser ziehen können und er wegen der relativ niedrigen Wassertemperatur erfrieren kann.

Einige Gewässer dürfen nicht ganzjährig befahren werden und sind über den Sommer für den Bootsverkehr gesperrt (z.B. die Jagst im Odenwald). Immer die Befahrungsregularien beachten! Du findest diese im DKV Kanuführer (siehe Seite 30) der jeweiligen Region, bei den Fremdenverkehrsämtern und Touristenbüros und im Internet. Hier einige Warnschilder aus dem Binnenschifffahrtsverkehr. Generell kann man sagen, dass rote Schilder Verbotsschilder darstellen.



Durchfahrt verboten



Fahrverbot für nicht motorisierte Boote



Fahrverbot für maschinenbetriebene Boote



Befahrung nur für Kleinfahrzeuge ohne Motor



Rote Lichter: Durchfahrt verboten



Rote Flagge: Als Warnung an Schiffen oder Bauten

GRUNDREGELN DES NATURSCHUTZES

Aus dem Leitfaden „Grundlinien für natur- und landschaftsverträglichen Kanusport“ des Deutschen Kanuverbands e.V.

☞ Flachwasserbereiche, Uferzonen sowie angrenzendes Umland sind Brut- und Aufzuchtgebiete für viele Tiere und insbesondere für Wasservögel, deren Brutzeit sich von April bis Juli erstreckt. Sind Sie mit mehreren Booten unterwegs und müssen Sie ein Nest oder eine Vogelfamilie passieren, fahren Sie bitte weiträumig und zügig vorbei. Halten Sie die Boote eng zusammen, um die Störung möglichst kurz zu halten.

☞ Informieren Sie sich bitte vor Beginn der Fahrt, ob Ihr Weg durch ein Schutzgebiet führt. Hier gelten besondere Bestimmungen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt. In manchen Schutzgebieten ist das Befahren der Gewässer verboten. Die Beschilderung der Schutzgebiete ist vom Wasser aus nicht immer zu sehen. Schuldhafte Verstöße gegen Fahr- und Betretungsverbote hat der Gesetzgeber mit empfindlichen Bußgeldern belegt.

☞ Vermeiden Sie eine Übernutzung. Wenn Sie bereits am Start erkennen, dass das Gewässer hoffnungslos übernutzt ist, dann sollten Sie auf die Befahrung des Gewässers verzichten. Eigenes Fehlverhalten kann nicht damit entschuldigt werden, dass andere die Natur noch stärker belasten.

☞ Kleine Gewässer verlangen eine besonders gute Fahrtechnik. Kleinflüsse sollten nur in kleinen Gruppen mit kleinen Booten befahren werden. Als Faustregel gilt: Alle Boote müssen ohne Grundberührung und Uferkontakt auf der Stelle wenden können.

☞ Überprüfen Sie vor Ort am Gewässer, ob der Wasserstand für Ihre Paddeltour wirklich ausreicht. Bei zu geringem Wasserstand können Tiere und Pflanzen im Flussbett unbedeutend geschädigt werden. Insbesondere kann der Fischlaich dann ersticken. Nach regenarmen Zeiten sind viele Gewässer nicht mehr befahrbar. Weichen Sie in einem solchen Fall auf einen größeren Fluss in der Nähe aus.

☞ Vermeiden Sie Uferbeschädigungen beim Start. Starten Sie Ihre Paddeltour nur von Ufern, an denen keine Schäden verursacht werden können. Starten Sie bitte nicht, indem Sie mit Ihrem Boot die Uferböschung hinunterrutschen.

☞ Rasten und Lagern zur kurzen Erholung ist nur an Plätzen möglich, an denen das Ufer nicht beschädigt werden kann.

☞ Das wilde Zelten ist in Deutschland fast überall verboten. Besonders gekennzeichnete Rast- und Lagerplätze für Wasserwanderer sind davon ausgenommen. In den Flussführern sind die besten Übernachtungsmöglichkeiten beschrieben.

☞ Nehmen Sie Ihren Müll wieder mit und lassen Sie ihn keinesfalls an Ihren Rast- oder Lagerplätzen liegen.

WICHTIGE ADRESSEN IM INTERNET

DEUTSCHE INTERNETSEITEN

Kayaktour.de - Flusskarten (DE, AU, CH), Pegelstände usw.

<http://www.kajaktour.de>

Badischer Kanuverband BKV - Regionale Termine, Veranstaltungen, Kurse usw.

<http://www.kanu-baden.de>

Deutscher Kanuverband DKV - Termine, Pegelstände, Gewässerkarten, Infos und Vereine

<http://www.kanu.de>

Elektronisches Wasserstraßeninformationssystem ELWIS - Verordnungen und Sicherheitstipps

<http://www.elwis.de>

Kanu Magazin / Online-Plattform - Pegelstände, Kauf- und Verkaufspinnwand uvm.

<http://www.kanumagazin.de>

Soulboater.de - Infos, Pegelstände, Flussbeschreibungen, Materialdatenbank, Termine uvm.

<http://www.soulboater.de>

ÖSTERREICHISCHE INTERNETSEITEN

Kajak.at - Infos, Pegelstände, Flussbeschreibungen, Materialdatenbank, Termine uvm.

<http://www.soulboater.de>

Kayak.at - Infos, Pegelstände, Flussführer, Bootsdatenbank, Foren usw.

<http://www.kayak.at>

Paddeln.at - Termine, Pegelstände, Flussbeschreibungen uvm.

<http://www.paddeln.at>

SCHWEIZERISCHE INTERNETSEITEN

Schweizer Flussführer - Infoseite des Kanuklubs Bern

<http://www.kanubern.ch/wildwasser/flussfuerer.htm>

Schweizer Kanuverband - Pegelstände, Adressen usw.

<http://www.swisscanoe.ch>