

Canadian Canoe

"Travel 1000 miles by train and you are a brute; pedal 500 miles on a bicycle and you are basically a bourgeois; paddle 100 miles in a canoe and you are already a child of nature"

Pierre Elliott Trudeau

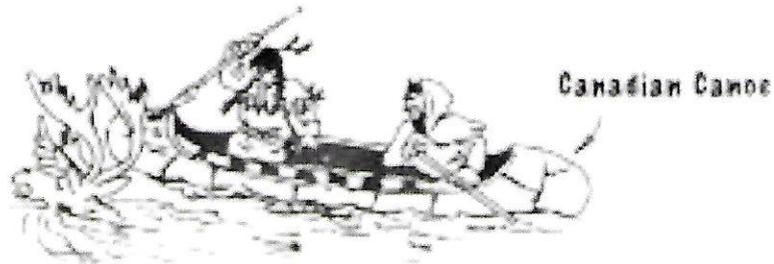


Das Canoe war ein viele Jahrhunderte altes Transportmittel auf dem amerikanischen Kontinent. Vor über 2000 Jahren schon benützten die Kariben ihre sogenannten Dugouts (ausgehöhlte Baumstämme), um die Inseln zu bevölkern. In Kanada und im Norden der USA ermöglichte das Birch Bark Canoe (Kanu aus Birkenrinde) den Indianern sich über große Strecken fortzubewegen und später, im 17. und 18. Jh., wurden die unermesslichen Weiten des Hinterlandes von den Pelzhändlern und Prospektoren mit dem offenen Canadian Canoe erschlossen. In der Arktis gingen unterdessen die Inuit (Eskimos) in ihren geschlossenen Kayaks und dem Doppelpaddel auf die Jagd.

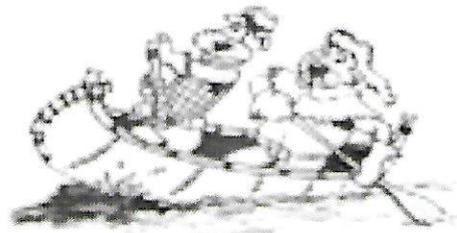




North America - Canada



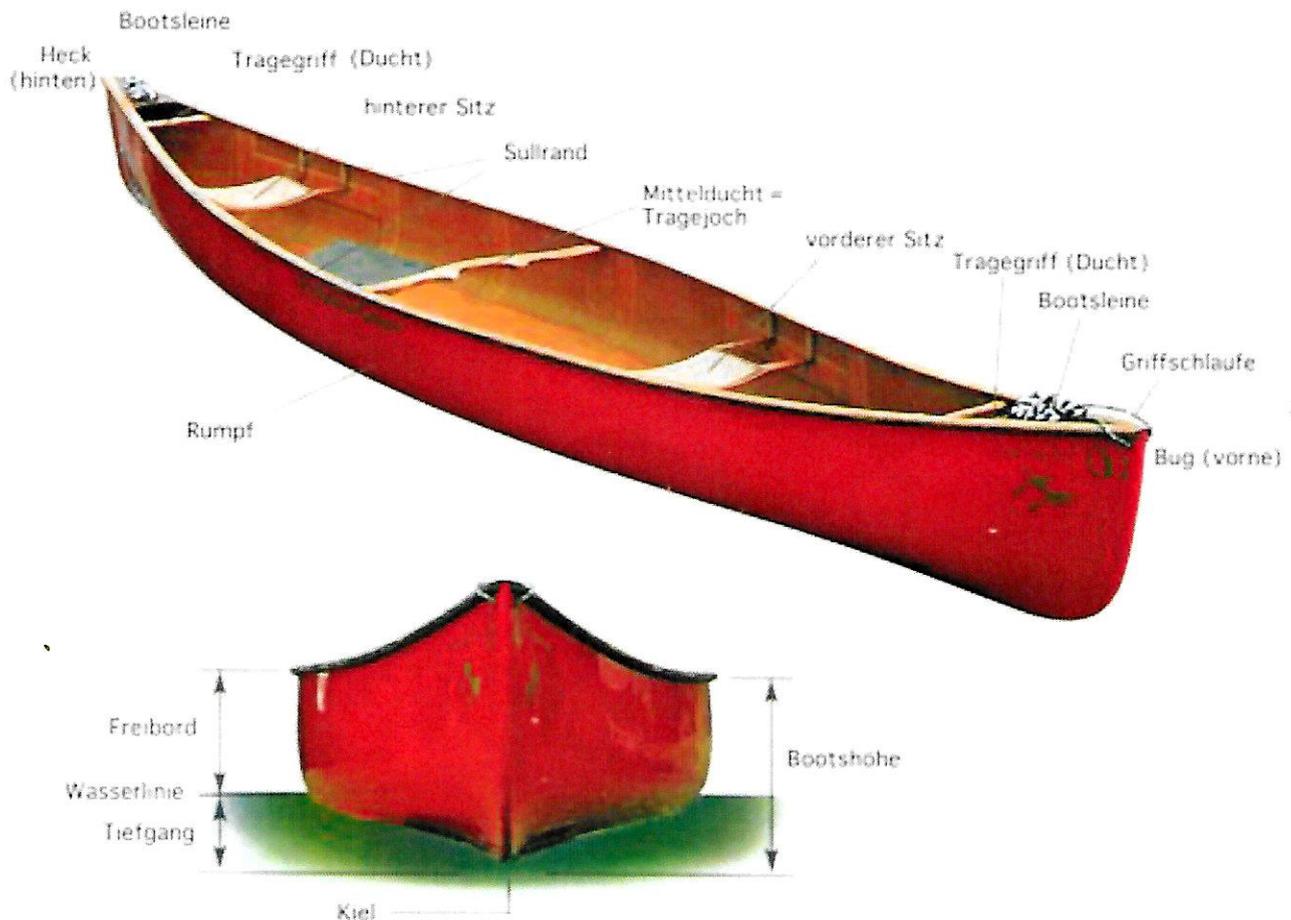
- Colonists
- Fur Traders
- Gold Searcher



In den letzten Jahrzehnten hat sich das Canoe in ein fortschrittliches Sportgerät entwickelt und wird heute von Erholungssuchenden ebenso benützt wie von Leistungssportlern. Die traditionellen Dougouts und Birch Bark Canoes wurden von modernen Booten verschiedenster Materialien, Formgebung und Herstellern abgelöst.

Bei uns werden Canadier meist zu zweit (C2) oder alleine (C1) mit Stechpaddel gefahren. Im Unterschied zu einem Kajak erlaubt ein offener Canadier Zuladung von mehr oder weniger Gepäck und ist somit die erste Wahl für Mehrtages/wochenfahrten. Zu behaupten, dass Kayakfahren einfacher zu erlernen ist als einen Canadier zu lenken, wäre, unter Berücksichtigung der Ehre unserer Wassersportkollegen, überheblich. Eventuell wäre aber folgender Vergleich angebracht: Wenn wir das Kayakfahren mit dem alpinen Schifahren vergleichen wollen, muss das Canadierfahren dem Telemark Schifahren gleichgesetzt werden.





Ein Canadier Schnupperkurs muss mit dem Ansatz beginnen, dass wir das Paddeln als Sport verstehen – als einen technisch anspruchsvollen Sport, der es nötig macht, ein großes Augenmerk auf Technik zu legen. Jeder kann Paddeln gehen, aber nicht jeder kann's gut und effektiv. Und schließlich wollen wir nach einem Tag auf dem Wasser unter Umständen auch noch genug Reserven besitzen, um unser Lager aufzuschlagen und Feuer zu machen. Vielleicht wollen wir auch am nächsten Tag weiterpaddeln.

Mit guter Paddeltechnik kann man mit seiner Kraft haushalten, wenngleich so gut wie jeder anfänglich eher verschwenderisch damit umgeht. Wer sich allerdings auf Wildwasser wagt, wird irgendwann an dem Punkt ankommen, an dem er/sie ohne guter Technik baden geht.





An diesem Wochenende können wir nur ein Grundrepertoire an Paddelschlägen und Know-how vermitteln. Jedes technisch anspruchsvolle Handwerk erlernt und perfektioniert man mit der Praxis, beim Paddeln auf Seen, Bächen und Flüssen. Erleichtert wird die Sache dem, der vom Canoe Virus infiziert wurde. Dieser ist nämlich höchst ansteckend und unheilbar und Linderung bringt lediglich Paddeln bei jeder möglichen Gelegenheit.

Unser Ziel ist es, euch nach diesen drei Tagen (Montag ist Filmabend im Paddelheim) mit einem guten Basiswissen und Erfahrungswert zu entlassen, welche euch befähigen zu beurteilen, ob ihr einer von uns werden möchtet, oder doch lieber "trockene" Steckenpferde reiten wollt.





Canoeing ist ein Outdoorsport und der Paddler ist den Elementen der Natur ausgesetzt. Da wir uns obendrein noch auf Gewässer befinden und die meisten Menschen unter Wasser nur schlecht atmen können, ist Sicherheit oberstes Gebot. Wir müssen uns der Gefahr bewusst sein und die Risiken, (die jede Aktivität an der frischen Luft mit sich bringt), vernünftig einschätzen können. Einen sinnvollen Grundstein dazu legt man mit der Schwimmweste.

Genaugenommen sind die eingesetzten Schwimmwesten Schwimmhilfen. Eine **Schwimmhilfe** sollte mindestens 10% des Körpergewichtes Auftrieb haben und hält, anders als bei der Schwimmweste, den Kopf einen Bewusstlosen NICHT über Wasser. Sie erfordert Schwimmkenntnisse! Sie muss den Körper fest umschließen und mit Reißverschluss UND Gurt verschlossen werden.

Das Taufpaten unseres Sports ist natürlich unser Fahrzeug, das offene Canadian **Canoe**, oder bei uns auch einfach nur Canadier genannt. Je nach Einsatzbereich unterscheiden sich hier eine Vielfalt von Modellen in Material und Form voneinander. Ein offener Canadier wiegt, je nach Werkstoff, Länge und Ausführung zwischen 20 und 45 kg.



Im Gegensatz zu einem Kayakler mit seinem Doppelpaddel benutzt der Kanadier Kanute ein **Stechpaddel**. Diese gibt's in ebenso vielen unterschiedlichen Ausführungen wie Canoes, Kanuten und Meinungen darüber. Ein optimales Paddel muss man sich "anpassen", sowohl in der Länge und Blattbreite als auch im Material. Das Paddel stellt die Verbindung vom Paddler zum Wasser dar. Unter Ausnützung diverser Techniken wird das Boot mit ihm beschleunigt und gebremst und unter Verwendung verschiedener Hebelwirkungen gedreht und seitlich versetzt.

Der Großteil der Mitglieder des CKC fährt auf Zahmwasser und leichtem bis mittelschwerem Wildwasser I-II. Bei anspruchsvollen Gewässern kann auch schon mal der eine oder andere Abschnitt mit WW III dabei sein. Wer sich das nicht zutraut, umträgt oder *portagiert* die Stelle, wie es im Fachjargon heißt.

Die Portage ist ein integraler Teil das Canoefahrens. Wir müssen unser Boot oft tragen. Und sei es nur zum Auto oder zum Wasser oder eben bei WW- oder Wehr- und Kraftwerks-umtragungen. Sofern möglich und wenn vorhanden kommt - des Komforts wegen - ein Bootswagen zum Einsatz.

Egal ob wir bedächtig auf Seen paddeln oder wilde Bäche runterreiten - wir müssen lernen, die Umtriebe des Bootes zu beherrschen und zu kontrollieren, damit wir dorthin fahren, wo wir hinwollen. Sich ins Boot setzten, zwei Mal links und zwei Mal rechts paddeln - und dabei immer noch zickzack fahren! - kann selbst der Unbegabteste unter den Möchtegerns.

Der Kayakanfänger mag imstande sein, den Zickzackkurs, bedingt durch wirkungslose Paddelschläge, zu umgehen, indem er einfach mehr davon macht. Das Canoe Greenhorn hingegen wird ohne Korrektur bei höherer Schlagfrequenz lediglich schneller im Kreis fahren.

Wenn wir davon ausgehen, dass ihr freiwillig hier seid, um euch die Grundlagen der Paddeltechnik anzueignen, sind wir gefordert, euch schrittweise in die einzelnen Grundschläge einzuführen, damit auch ihr den Kreis verlassen und gerade aus fahren könnt.





Bevor wir jedoch zu Paddeln beginnen, müssen wir uns erst ins Boot begeben. Dazu legen wir das Canoe, nachdem wir es zum Wasser portagiert haben, längsseits zum Ufer. Auf Fließgewässer steigen wir meist flussaufwärts ein. Wir legen das Paddel quer über das Boot und halten uns mit beiden Händen, Paddel und Süllrand verbindend, am Boot fest. Anschließend steigt man ein und kniet sich nieder!

Jawohl, wir knien im Kanadier, wollen wir bestmögliche Kontrolle über die Dynamik des Bootes ausüben können. Wenn wir knien, verlagert sich unser Schwerpunkt nach unten und wir vergrößern so die Stabilität. Vor allem im Wildwasser ist es fast unerlässlich, im Kniesitz zu fahren. Ähnlich der Verbindung, welche die Schibindung mit einem Ski herstellt, „verschweißen“ wir uns mit den Knien mit dem Boot und können so Manöver bedeutend effektiver und akkurater ausführen, als im herkömmlichen Sitzen.



Das notwendige Aufkanten des Canoes bei bestimmten Manövern kann nur mit dem Kniesitz erzielt werden. Dieser Kniesitz, bei dem das Gesäß vorne auf dem Sitz ruht und mit den gespreizten Knien (auf Kniepolster) eine einigermaßen bequeme Dreipunktauflage bildet, ist, zugegebenerweise, für viele Debütanten gewohnheitsbedürftig. Wenn man dem Orthopäden und Physiotherapeuten Glauben schenken darf, ist es für gesunde Menschen aber nicht nur natürlich, sondern gar ein Ausdruck gesunder Gelenke, wenn man sich ganz auf seine Fersen setzen kann (-was wir aber gar nicht tun!).

Je nach Sitzhöhe und Schuhwerk gestaltet es sich mitunter aber als recht schwierig, seine Füße unter den Sitz zu zwängen und es ist in jedem Fall eine Überlegung wert, ob man seine Glieder bei dringlichem Bedarf (= Kenterung) auch wieder herausziehen kann, bevor man allzu viel Wasser schluckt.

· Unfähig seine Scharniere weit genug abzuwinkeln, verzichtet der eine oder andere kurzerhand auf das Erlernen des Kniesitzes und muss beim Ritt über lebhaftere Schwallstrecken beträchtliche Abstriche in der Dressur machen.



Paddeltechnik

Es mag etwas vereinfacht klingen wenn man behauptet, es gäbe nur vier Schläge, um ein Canoe zu lenken, aber wenn man alle Variationen und Kombinationen außer Acht lässt, liegt man gar nicht so daneben. Der Unterrichtsmethoden gibt es vieler, doch haben wir die besten Erfahrungen gemacht, wenn sich Neulinge auf die vier Eckpfeiler konzentrieren, die da wären:

- der **Vorwärtsschlag**
- der **Rückwärtsschlag**
- der **Ziehschlag**
- der **Drückschlag**.

Der Einsatz dieser Komponenten und deren Verknüpfungen bewirken unterschiedliche Reaktionen, die es ermöglichen, die Bewegung des Canoes in vielerlei Situationen zu kontrollieren.

Vorwärts- und Rückwärtsschläge sind *Treibschläge* und bewegen das Boot vorwärts und rückwärts. Zieh- und Drückschläge sind *Steuerschläge* und bewegen das Kanu seitwärts.

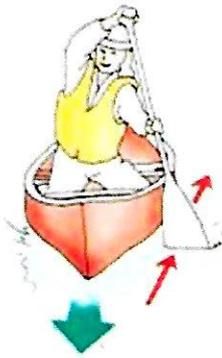
Wirklich interessant wird's, wenn wir diese vier Grundschnitte ineinander fließend kombinieren. Gekonnte Paddelmanöver werden präzise, sparsam und unspektakulär ausgeführt. Der wahre Meister definiert sich nicht durch Showeinlagen sondern durch Ergebnisse - erzielt durch nahezu unsichtbar ausgeführte Kunstgriffe.

Eine saubere und präzise Paddeltechnik ist Voraussetzung für lange Canoe-touren. Es sind unsere großen Muskelgruppen im Rücken die für die Gage verantwortlich sind. Die Armmuskeln spielen lediglich eine Nebenrolle. Kein noch so großer Bizeps kann es mit einem durchschnittlich entwickelten Rücken aufnehmen, wenn wir mehrere Stunden im Boot sitzen. Es ist außerdem ratsam, beidseitig paddeln zu lernen, um einseitige Ermüdung und asymmetrische Muskelkräftigung zu vermeiden.



Bei einem optimal ausgeführten **Vorwärtsschlag** beugen wir uns in der Hüfte etwas vor und führen das Paddelblatt möglichst weit vor.

Nun sind wir bereit, das Paddel spritzerlos ins Wasser zu stechen. Dies machen wir so lotrecht wie möglich zur Wasseroberfläche. Je flacher das Paddel eintaucht, desto mehr Pulver verschießen wir unnötig, weil viel Wasser nach unten verdrängt werden muss. Um es richtig zu machen, muss auch die Führungshand (=Griffhand) über den Rand des Bootes hinausragen – wo sie während des Durchziehens auch bleibt! Das Durchziehen geschieht indem wir das Paddel – eben möglichst senkrecht – bis zum Körper heranholen. Dabei rotieren wir leicht um unsere Achse (Wirbelsäule) und achten darauf, dass das gesamte Paddelblatt im Wasser bleibt.



Der Arbeitsweg des Paddels ist kürzer als man meinen möchte. Er endet bei unserer Hüfte. Wenn wir weiter ziehen, benützen wir die Arme und ziehen Wasser nach oben = wieder Kraftverschwendung!

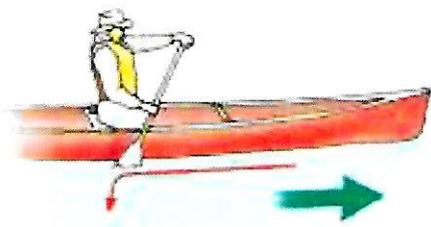
Das Durchziehen ist die eigentlich Arbeitsleistung, die das Boot vorwärts bewegt. Und dabei machen wir genau das: wir bewegen das Boot zum Paddel vorwärts! Wir ziehen NICHT das Paddel zu uns heran!

(Vielen Menschen ist es hilfreich sich vorzustellen, das Wasser sei eine dickflüssige Materie, in die das Paddel eingestochen wird und man sich mitsamt dem Boot daran heranzieht.)

Sobald das Durchziehen beendet ist, bringen wir das Paddel mit einer natürlichen Bewegung wieder nach vorne und beginnen von neuem.

Nach ein/zwei Vorwärtsschlägen werden wir feststellen, dass sich unser Boot von der Paddelseite wegbewegt und wenn wir dies nicht korrigieren, fahren wir im Kreis.





Der **J-Schlag** ist ein Korrektorschlag, der das Kanu wieder geradeaus fahren lässt. Es handelt sich dabei um einen Vorwärtsschlag in der Form des Buchstabens „J“. Ein geschmeidiger und kurzer Drückschlag am Ende des Schlages wirkt dem natürlichen Bogen, welchen das Boot mit einem einfachen Vorwärtsschlag beschreibt, entgegen.

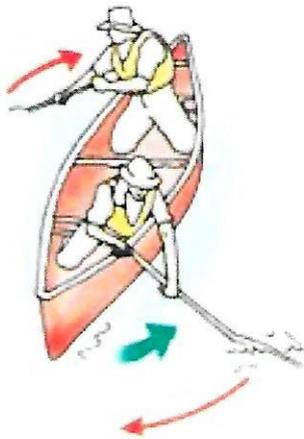
Dabei ist es die Vorhand der Blattseite, die Zugseite des Paddelblattes, die durch den gesamten Schlag die Arbeit übernimmt. Um das zu bewerkstelligen, wird der Daumen der Griffhand ab der Mitte des Schlages (des Zuges) nach vorne gedreht und das Paddel am Ende nach außen gedrückt. Dazu kann der Bootsrand als Hebelpunkt verwendet werden. (Achtung Finger!)

Der **Rückwärtsschlag** wird von vielen Kanuten recht stiefmütterlich behandelt und oft quasi unfreiwillig in ihr gebräuchliches Repertoire aufgenommen. In Wildwassersituationen, die akute Bedrängnis in Form eines Hindernisses versprechen, wird dieser Schlag auch gerne mit „*Hilfe!*“, „*Um Gottes Willen!*“ oder „*Sch*%ße!!*“ umschrieben.

Der Rückwärtsschlag ist im Bewegungsablauf identisch mit dem Vorwärtsschlag, nur eben von hinten nach vorn. Er erfordert eine beinahe 180 Grad Drehung des Oberkörpers, damit wir wieder die Vorhand des Paddelblattes zum Einsatz bringen können. Eingerostete Individuen - zumeist jene, die auch den Kniesitz missbilligen - benützen hierzu die Rückhand des Paddels und mogeln sich so durchs Geschehen.

Genaugenommen wird aber bei jedem Paddelmanöver „richtig“ und „falsch“ durch Resultate definiert. Wenn's funktioniert, war's richtig, wenn man sein Boot um den Felsen wickelt, war's ganz offensichtlich falsch.

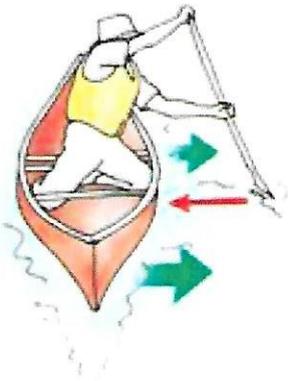




Der **Vorwärts-** und **Rückwärts-**rundschlag ist ein Treib- und Steuerschlag und dreht das Canoe um seinen Angelpunkt in der Mitte. Rundschläge sind nichts anderes als Vorwärts- und Rückwärtsschläge, bei denen das Paddel beinahe parallel zur Wasseroberfläche geführt wird. Das Paddel beschreibt einen Halbkreisbogen mit dem Paddler (im C2 die Bootsmittle) als Mittelpunkt.

Weil wir mit Rundschlägen das Canoe gleichzeitig vorantreiben als auch lenken, benötigen wir einen größeren Radius, um das Boot effektiv in eine andere Richtung zu bewegen, als mit Zieh- und Drückschlägen. Zieh- und Drückschläge sind reine Steuerschläge und daher wesentlich wirkungsvoller im schnellen Drehen des Canoes.

Drück- und Ziehschläge dienen, wie erwähnt, der Steuerung, bzw. dem seitlichen Versetzen des Canoes. In Fließgewässern werden sie meist eingesetzt, um einem Hindernis auszuweichen.



Beim **Ziehschlag** drehen wir unseren Oberkörper zur Paddelseite und stechen das Paddelblatt wieder vollständig und annähernd senkrecht, parallel zum Boot ins Wasser. Nun zieht man sich (und hoffentlich das Boot auch) an das Paddel heran und gleitet somit seitwärts.

Je weiter weg vom Boot das Paddel eingestochen wird, desto größer ist der Arbeitsweg des Ziehens und desto länger die Seitwärtsbewegung.

Um das Paddel wieder in die Ausgangsposition zu bringen, heben wir es entweder seitlich aus dem Wasser - oder, wesentlich effizienter - „schneiden“ wir das Blatt durchs Wasser, indem wir den Daumen während der Bewegung nach außen drehen. Diese Methode erlaubt ein schnelleres Aneinanderreihen mehrerer Ziehschläge.



Der **Drückschlag** erfolgt in die Gegenrichtung. Das Paddel wird nahe am Boot eingestochen und seitlich weggeschoben.

Der Drückschlag funktioniert meist nur dann effektiv, wenn man mehrere Schläge in schneller Folge ausführt. Dazu wird das Paddel am Sülrand gehebelt und durch Drehen (Daumen wieder nach außen) wieder zum Ausgangspunkt zurückgebracht („durch's Wasser schneiden“). Eine sehr wirkungsvolle Technik, die aber viel Übung erfordert und daher meist erst beim fortgeschrittenen Paddler auf der Agenda steht.

Anstatt eines Drückschlages bevorzugen viele Bug- und Solopaddler ein **Übergreifen** (*ohne Griffwechsel!*) auf die andere Seite des Canoes, um dort einen Ziehschlag (oder starren Ziehschlag) durchzuführen. Auch diese Technik verlangt Geschicklichkeit und viel Training, um wirksam eingesetzt werden zu können – was aber niemand davon abhalten soll, sie zu erlernen. Der Cross draw, wie dieser Schlag im Fachenglisch genannt wird, ist eine überaus wirkungsvoller Schlag und wird bei vielen Sportbootfahrern dem Drückschlag vorgezogen.

Eine Sonderstellung unter den Paddelschlägen nimmt die **Paddelstütze** ein.

Die Paddelstütze ist, wie der Name schon sagt, ein Stüttschlag, der zur Stabilisierung des Bootes, meist im lebhaften Wasser, dient. Die Rückseite des Paddelblattes wird dabei kräftig und mit Schwung, seitlich weit weg vom Boot, flach auf die Oberfläche gedrückt (geklatscht) und der Oberkörper schnell nach vorne geworfen. Für einen Augenblick leistet die Wasseroberfläche genug Widerstand, um sich daran abstützen zu können. Wenn die Umstände eine längere Belastung erfordern, wird das Paddelblatt mit kurzen Vor- und Rückwärtsbewegungen am Eintauchen gehindert. Das Vorwerfen des Oberkörpers wird dabei überflüssig.

Auch wenn wir die Paddelstütze nicht zu den vier Grundschlägen zählen ist doch jeder gut beraten, sich diesen Kunstgriff anzueignen. Bei bockigen Stromschnellen mit hohen Wellen fungiert er als Ausleger und erhöht die seitliche Stabilisation um beinahe eine (oder zwei) Paddellängen.



Es gibt viel zu viele Kombinationen und Paddelschlagnamen als dass es uns möglich ist, sie in einem kurzen Wochenende zu behandeln. Nur beständiges Üben verdeutlicht, dass sich alle Paddelbewegungen in einer logischen Progression aneinanderreihen. Je fortschrittlicher die Manöver desto exakter und aufmerksamer muss das Paddel gesetzt und geführt werden. Darüber hinaus lässt beharrliche Praxis das Canoepaddeln zu einer tänzerisch lyrischen Kunstform werden.

Paddeln zu zweit

Den Großteil unserer Ausfahrten fahren wir im Tandem Canoe (C2). Vorne sitzt meist der leichtere Paddler und hinten der schwerere. Im Flachwasser übernimmt der vordere Paddler mit einfachen Vorwärtsschlägen den Antrieb, während der hintere nebst den Treibschlägen auch Korrekturschläge ausführen muss, um das Boot auf Kurs zu halten.

Der Canadier muss gleichmäßig bewegt werden und dies funktioniert nur, wenn beide Paddler im Gleichklang schlagen. Nachdem J-Schläge in der Regel etwas länger dauern als einfache Vorwärtsschläge, sollte der Vordermann dem Steuermann hinten genügend Zeit geben, seine Schläge auszuführen. Anfängliche Rhythmusschwierigkeiten legen sich schnell, wenn die Paddler miteinander kommunizieren. Nicht selten geschieht dies recht hörbar für andere. ☺

Im Fließwasser wird's dann oft komplizierter und noch lauter. Viele Canoe Instrukturen bezeichnen Tandem Canoes als Scheidungsboote. Je schneller der Fluss, desto schneller wird gestritten. Hier ist, was im Normalfall geschieht:

Die dominante Person in der Beziehung, typischerweise der männlich Teil, beordert die ergebnere Person, nicht selten der weibliche Teil, in den Bug (nach vorn) und weist sie an, sich ins Zeug zu legen und einfache Vorwärtsschläge ausführen, während er hinten im Heck das Steuern übernimmt. Klingt einfach genug um auch von den kopfschwächeren Partnern verstanden zu werden.



Diese Vorgangsweise lässt aber nicht nur den vermeintlichen Sozius recht unterbelichtet erscheinen, sondern wird auch ziemlich sicher recht bald zu Konflikten führen. Irgendwann steht die erste Stromschnelle an und die Chancen, einen Felsen mitten im Fluss zu umschiffen, stehen extrem schlecht, wenn nur der King hinten lenkt. Wenn's brenzlig wird, hört man's dann nicht selten aus dem Heck ertönen: „Links! LINKS! L I N K S !!“ „Sch§&%*!“ „... ich meinte das andere links!“ „Warum, hast du nicht auf mich gehört?“

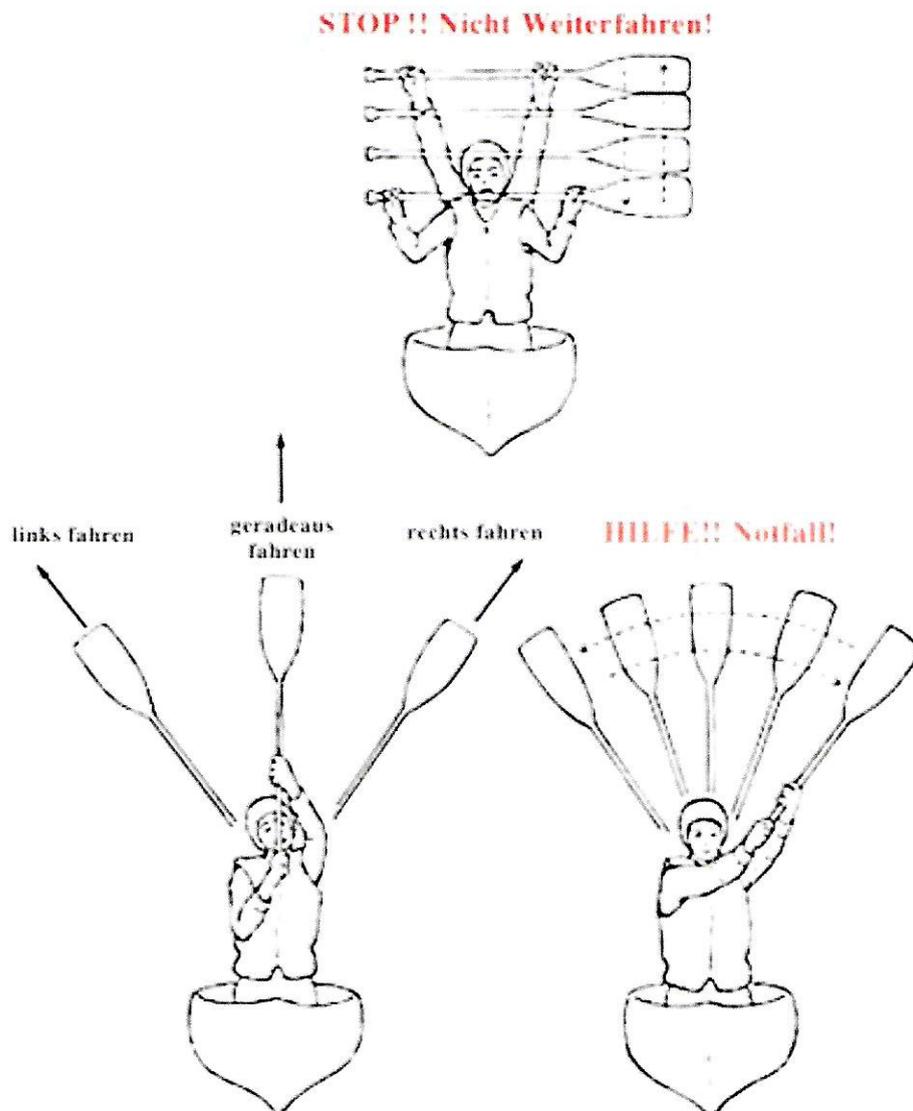
Ein sicheres Rezept, um nass zu werden und eine Fahrt zu beenden, zumindest die Freude daran – und, wenn's häufig vorkommt, nicht selten eine Beziehung. Wenn sich dieses Szenario laufend wiederholt, wäre man sicher besser beraten, das Canoefahren aufzugeben oder sich zwei Solo Canoes anzuschaffen. Wahrscheinlich immer noch billiger als Eheberatung.

Partner in einem Boot können sich ergänzen oder können sich gegenseitig behindern. Das Erfolgsgeheimnis liegt in der Kommunikation, Geduld, Verständnis und Übung. Das Boot muss zusammen gesteuert werden! Ohne Steuerung an beiden Enden des Canoes sind Fahrten auf bewegtem Wasser so gut wie immer zum Scheitern verurteilt. Genaugenommen nimmt mit der Geschwindigkeit des Gewässers der Stellenwert des Bugpaddlers zu. Er (sie) sitzt über 2m näher am unmittelbaren Geschehen und ist somit bedeutend besser dazu geeignet, angemessene Manöver einzuleiten. Die Maßnahmen des Steuermandes „beschränken“ sich gewissermaßen aufs Imitieren - vorausgesetzt der Paddler vorne verfügt über ein sachdienliches Urteilsvermögen.



Fluss Signale

Ein Fluss kann ein recht lauter Ort sein. Dem Tosen von Wildwasser ist unsere Stimme oft nicht gewachsen und verbale Mittelungen gehen im Lärm meist unter. Lautes Pfeifen (Signalpfeifen) und Körpersprache sind die besten Methoden, um auf sich aufmerksam zu machen und anderen Paddlern etwas mitzuteilen. Gute Kommunikation kann den Unterschied zwischen einer trockenen und einer nassen Durchfahrt bedeuten und im Extremfall kann sie helfen, Kenterungen oder Unfälle zu verhindern.



Epilog

Die wohl großartigste Charakteristik des Canoesports drückt sich dadurch aus, dass man ihn von frühester Jugend bis ins hohe Alter ausüben kann. Er kann, je nach individuellen Vorzügen und unterschiedlichen Gegebenheiten, sehr abwechslungsreich betrieben werden. Ob wir nun den Nervenkitzel von Wildwasser oder die Stille und Beschaulichkeit einer Seefahrt suchen, ob wir mit unseren Kindern, mit Familie, mit Freunden, mit Hund oder nur mit Bier, Zelt und Schlafsack paddeln wollen, das Canoe kann uns in eine andere Welt transportieren. Es kann uns auf eine Reise mit nie gekannten Perspektiven nehmen und hat schon so Manchen darauf aufmerksam gemacht, dass wir Menschen nur ein Teil der Natur sind, die wir respektieren und mit Achtung behandeln müssen, wie alle anderen Lebewesen es auch tun. Nicht selten wurde dem einen oder anderen Paddler dabei klar, dass wir auf dieser Erde nur geduldet sind.

Paddeln vermittelt ein Gefühl der Freiheit. Sei leise, wenn du paddelst. Höre auf das Wasser, auf die Vögel, atme den Duft der Pflanzen und der Erde ein und fühle die Luft, wie sie deine Haut berührt. Der wahrhaftige Kanute wird eins mit seiner Umwelt wenn er das Paddel ins Wasser taucht. Er fühlt sich nicht verpflichtet, sorgsam mit ihr umzugehen, er macht es, unwillkürlich, vorbehaltlos und aufrichtig.

