

Dayhatch

Zur Nützlichkeit einer Tagesgepäckluke

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (17/06/06)

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

... doppelt und dreifache Abschottung

Vorteile

1. Nomen es omen
2. Seegangstüchtigkeit
3. Kenter- und Reisetüchtigkeit
4. „Küchencontainer“

Nachteile

1. Schlechter Zugriff
2. Ineffizientes Verstauen
3. Stau- & Trimmprobleme im „Dayhatch“-Bereich
4. Stau- & Trimmprobleme im übrigen Heckbereich

Fazit

Trends

... doppelt und dreifache Abschottung

Bislang zeichneten sich Seekajaks durch die **doppelte Abschottung** aus, welche in erster Linie dazu dient, die **Kentertüchtigkeit** eines Kajaks zu erhöhen; denn nur mit Hilfe der doppelten Abschottung ist es nämlich möglich, auf recht sichere und effiziente Weise nach einer Kenterung mit Ausstieg fernab von der Küste den Wiedereinstieg ins Kajak, das Lenzen des Sitzlukenbereichs und das Fortsetzung der Paddeltour zu ermöglichen.

In der Zwischenzeit gibt es Seekajaks mit **dreifacher Abschottung**, wobei die dritte Abschottung in erster Linie mehr der Verbesserung der **Seegangs- & Reisetüchtigkeit** dienen soll. D.h. der Heckbereich eines Seekajaks wird nochmals abgeschottet, sodass sich dort nun zwei Gepäckbereiche befinden:

- einer, der sich direkt hinter der Sitzluke platziert ist,
- und ein weiterer, der den restlichen Heckbereich ausfüllt.

Vorteile

Welche Vorteile bringt nun diese zusätzliche Abschottung? Sie schafft doch keinen zusätzlichen Gepäckraum, sondern unterteilt lediglich den Heckbereich in nunmehr zwei Gepäckbereiche?

1. Nomen est omen: Mit der zusätzlichen Abschottung wird eine – wie die im Englischen übliche Bezeichnung „Dayhatch“ es schon andeutet - eine Gepäckraum für den Tag, also für eine Tagestour, geschaffen (deshalb wird auch im Deutschen von „Tagesluke“ gesprochen). D.h. solch ein Gepäckraum eignet sich insbesondere für jene Küstenkanuwanderer, die vorzugsweise nur 1 Tag unterwegs sind, also keine mehrtägigen Gepäcktouren unternehmen.

Dass sich diese „Dayhatches“ die Briten ausgedacht haben, ist nicht verwunderlich. Erstens sind im Vergleich zum „Rest der Welt“ die Briten in Sachen Küstenkanuwandern immer schon sehr innovativ gewesen. Und Zweitens liegt bei den Briten die Küste nicht sehr weit entfernt, d.h. bei ihnen lohnen sich Tagestouren viel eher, als bei

uns Deutschen, die mit Ausnahme ihrer Küstenbewohner eigentlich immer nur Gepäckfahrten unternehmen, wenn sie mal ans Meer zum Paddeln fahren wollen.

2. Seegangstüchtigkeit: Wer aber nur Tagesfahrten unternimmt, der wird mit dem Problem konfrontiert, dass sein weniges Gepäck, welches er für den Tag mitnimmt (z.B. Verpflegung, etwas Reservebekleidung), in den beiden großen Gepäckräumen doppelt abgeschotteter Seekajaks hin- und her rutscht und auf diese Weise den Trimm des Seekajaks und somit die Seegangstüchtigkeit (inkl. Windtüchtigkeit) negativ beeinflusst. Durch die Schaffung eines kleineren Gepäckraumes hinter der Sitzluke, in dem das Tagesgepäck verstaut wird, kann dieses Problem gelöst werden.

Natürlich könnte ein solch kleinerer Gepäckraum auch durch einen extra Spitzenbeutel geschaffen werden, der in den hinteren Heckbereich gestopft wird. Der Spitzenbeutel verkleinert den Gepäckraum im Heck und sorgt auf recht einfache Weise dafür, dass das Tagesgepäck nicht allzu weit nach hinten verrutschen kann.

3. Kenter- & Reisetüchtigkeit: Jede zusätzliche Abschottung trägt dazu bei, die Kenterfähigkeit eines Seekajaks zu erhöhen, da hierdurch die Bereiche, wo Wasser eindringen kann, jeweils verkleinert werden. Das ist insbesondere dann von Relevanz, wenn unterwegs auf dem Wasser durch Grundberührung bzw. durch eine Kollision mit einem Kameraden der Rumpf des Kajaks beschädigt wird, sodass nun jener Gepäckbereich, in dem das Leck liegt, allmählich voll läuft. Oder wenn im Rahmen einer Rettungsaktion der „Kenterbruder“ beim Festhalten seines Seekajaks bzw. des Seekajaks seines Retters einen Lukendeckel abreißt, sodass nun das Wasser durch die Gepäckluke in den Gepäckraum läuft. Die Folgen dürfen nicht einfach ignoriert werden, weil:

- das Lenzen des gefluteten Gepäckraumes nicht immer möglich ist;
- das Seegangsverhalten bei nur 2 Abschottungen fast nicht mehr beherrscht werden kann, wenn allein der Bug- oder der Heckgepäckbereich geflutet ist;
- u.U. – sofern das Gepäck in den Gepäckbereichen nicht in wasserdichten Säcken verpackt ist – wichtige Gepäckstücke (z.B. Schlafsack, Bekleidung) so stark mit Salzwasser durchfeuchtet werden, sodass es gegebenenfalls Tage dauert, bis alles wieder trocken ist.

4. „Küchencontainer“: Da immer mehr Seekajakhersteller ihre Seekajaks nur noch mit dreifacher Abschottung ausliefern, gehen immer mehr Kanutinnen und Kanuten dazu über, bei Gepäckfahrten in den Gepäckraum hinter der Sitzluke die gesamte Verpflegung inkl. Küchenutensilien zu verstauen. Dadurch wird etwas Ordnung ins Seekajak gebracht, von der wir insbesondere dann Nutzen ziehen können, wenn wir unser Seekajak am Ende einer Tagesetappe direkt neben unser Zelt legen können; denn theoretisch reichen ein paar Griffe in den „Küchencontainer“ aus, um das Gewünschte herauszuholen.

Nachteile

Und welche Nachteile hat ein solcher dritter Gepäckraum hinter der Sitzluke?

1. Schlechter Zugriff: Der Begriff „Dayhatch“ (Tages-Lukendeckel) erweckt den Eindruck, dass wir unterwegs auf dem Wasser einen leichten Zugriff zu dem Gepäckraum haben, der durch diesen Tages-Lukendeckel verschlossen wird. Gefördert wird dieser Eindruck zusätzlich dadurch, dass dieser Tages-Lukendeckel nicht mittig auf dem Achterdeck, sondern meist etwas nach rechts versetzt angebracht wird, sodass wir theoretisch leichter in der Lage sind, in der Sitzluke sitzend:

- den Tages-Lukendeckel zu erreichen,
- zu öffnen,
- mit dem rechten Arm hineinzulangen,
- mit der rechten Hand den gewünschten Gegenstand zu ertasten,
- herauszuholen
- und den Tages-Lukendeckel wieder zu verschließen.

Praktisch ergeben sich jedoch diesbezüglich Probleme, insbesondere wenn wir nicht so gelenkig sind bzw. wenn der Seegang etwas kabblig ist. Wer also wirklich darauf Wert legt, unterwegs auf dem Wasser bestimmte Gepäckstücke zu erreichen (z.B. Proviant, Getränk, Schleppleine, Seenotsignalmittel, Sonnencreme), der sollte sich hinter der Sitzluke ein Gepäcknetz befestigen, welches rundum von einer 8-mm-Elastikleine gesichert wird, damit brechender Seegang die Gepäckstücke nicht fortspülen kann.

2. Ineffizientes Verstauen: Unterteilen wir einen Gepäckraum mit einer Schottwand, haben wir wohl zwei Gepäckräume, die jedoch nicht mehr so effizient beladen werden können, wie wenn wir nur einen großen Gepäckraum hätten; denn der Bereich an der nunmehr dritten Schottwand lässt Hohlräume entstehen, die nicht mehr so leicht mit Gepäck ausgefüllt werden können. Da meist ein Seekajak über zu wenig Gepäckraum verfügt, verkleinert sich praktisch beim Einbau einer dritten Schottwand der nutzbare Gepäckraum, obwohl theoretisch das Gepäckraumvolumen gleich bleibt, zumindest dann, wenn das Volumen der Schottwand vernachlässigbar klein ist.
3. Stau- & Trimmprobleme im „Dayhatch“-Bereich: Der Gepäckbereich gleich hinter dem Süllrand ist von den Abmessungen her (hier: was die Breite und Höhe betrifft) geradezu ideal für große und schwere Gepäckstücke (z.B. Zelt). Der Lukendeckel für den „Dayhatch“-Bereich ist jedoch i.d.R. jener mit den kleinsten Abmessungen. Deshalb kommen auch immer mehr Kanuten auf die Idee, während einer Gepäckfahrt dort ihre Verpflegung & Küchenutensilien zu verstauen, da diese meist noch durch die kleine Luke passen. Das aber führt zu folgenden drei Problemen:
 - Erstens wird der „Dayhatch“-Bereich von Anfang an selten maximal randvoll gefüllt.
 - Zweitens nimmt der Füllgrad von Tag zu Tag ab, ohne dass er mit anderen Gepäckstücken aufgefüllt werden müsste.
 - Drittens fällt es einem von Tag zu Tag immer schwerer, das Seekajak richtig zu trimmen, weil der „Dayhatch“-Bereich immer leichter wird, der Gepäckbereich dahinter aber nicht an Gewicht verliert.
4. Stau- & Trimmprobleme im übrigen Heck-Bereich: Wenn aber die großen und schweren Gepäckstück nicht mehr hinter der Sitzluke verstaut werden können, müssen sie im hinten Heck-Bereich gelagert werden. Wer sich mal solchen einen Gepäckraum anschaut, wundert sich dann, wie klein dieser ist und wie schnell er mit ein, zwei großen Gepäckstücken, sofern diese dort überhaupt noch hineinpassen, gefüllt werden kann.

Fazit

Dieser durch eine dritte Abschottung eingerichtete dritte Gepäckraum ist eigentlich nur vorteilhaft für jene, die Tagestouren unternehmen, bzw. die über ein sehr voluminöses Seekajak verfügen (hier: Volumenklasse L (351-400 Liter), noch besser Volumenklasse XL (über 400 Liter)); denn dann macht sich der Nachteil Nr. 4 (ungünstiges Verstauen im übrigen Heck-Bereich) nicht so recht bemerkbar.

Ansonsten steckt das Design eines Seekajaks im Allgemeinen und das Packen eines Seekajaks im Besonderen voll subjektiver Komponente, die manchmal auch nur von der Mode („Dayhatch“ ist in) bzw. der Gewohnheit geprägt werden, was bei vielen Kanuten mehr zählt als noch so relevant erscheinende objektive Komponenten.

Natürlich, auf die zweifache Abschottung möchten viele nicht mehr verzichten, weil sie zum einen für einigermaßen wasserdichte Gepäckräume sorgt und weil sie zum anderen das Packen über die beiden Gepäckluken ungemein erleichtert. Das ist auch der Grund dafür, dass immer mehr Flusswanderkajaks mit einfacher oder doppelter Abschottung ausgerüstet werden, obwohl sie ansonsten die übrigen Anforderungen der Seetüchtigkeit nicht erfüllen.

Aber der Übergang zur dreifachen Abschottung ist – abgesehen von dem Vorteil, bei Tages-touren das Gepäck optimaler zu verpacken und damit den Trimm des Seekajaks zu erleichtern – eigentlich nur subjektiv begründbar. Der eine findet diese „Dayhatch“ professionell und möchte nicht mehr darauf verzichten. Ein anderer schwört auf seine beiden Gepäcklukendeckel, wobei sich auch hier die Lager in jene teilen, die den Hecklukendeckel möglichst dicht an der Sitzluke haben möchten, um dann mit einem Griff den wichtigsten Gegenstand sofort herausholen zu können (z.B. das Zelt), und jene, die den Hecklukendeckel lieber in der Mitte des Hecks platziert haben möchten, da sie dann bei geöffnetem Deckel alternativ die Möglichkeit haben, das Gepäck vor der Heckluke bzw. hinter der Heckluke zu ergreifen.

Trends

Wer A sagt, wird auch B sagen, oder: Wer hinter der Sitzluke eine Tagesluke installiert, kommt irgendwann auch auf die Idee, ebenfalls vor der Sitzluke eine Tagesluke (Deckstau-fach, Deck-Box) einzubauen; denn dann besteht wirklich die Möglichkeit, unterwegs auf dem Wasser Zugriff zu all den Dingen zu haben (z.B. trocken gelagerte Seenotsignalmittel, Foto-apparat, Sonnencreme, Brieftasche), die in dieser Luke gelagert werden.

Kein Wunder daher, dass ein solches „Bow-Dayhatch“-Konzept immer mehr Verbreitung findet, zumindest bei den Kajaks, die eher für das Süß- als für das Salzwasser konzipiert sind.

Warum aber soll der „Tageslukendeckel“ vor der Sitzluke eher für das Kanuwandern auf Binnengewässern geeignet sein? Nun, Folgendes sollten Küstenkanuwanderer bedenken:

- Der Tageslukendeckel wird i.d.R. genau dort platziert, wo ansonsten die am wirk-samsten arbeitende Handlungspumpe (Compac 50) installiert wird; d.h. wer die Tages-luke vor dem Bug den Vorzug gibt, muss auf eine E-Pumpe, eine eingebaut Fuß-pumpe bzw. auf eine tragbare Handpumpe zurückgreifen.
- Der Tageslukendeckel befindet sich direkt auf dem Kartendeck. Damit das Ablesen der Seekarte nicht erschwert wird, sollte der Lukendeckel so eingebaut werden, dass er nahezu plan mit dem Kartendeck verläuft. Dass die Seekarte zur Seite geschoben werden muss, um einen Zugriff zum Tages-Lukendeckel zu kommen, wird dagegen nicht als problematisch angesehen.

Aus diesen beiden Gründen finden wir bislang bei den britischen Seekajaks noch keinen „Bow-Dayhatch“, obwohl die Briten die Notwendigkeit einer solchen Gepäcklagerungsmög-lichkeiten nicht abstreiten. Sonst hätte sie nicht die „Kneetubes“ (Kniebox) erfunden, zu der wir jedoch nur Zugriff haben, wenn wir zuvor die Spritzdecke öffnen.

Ansonsten ist bei manchen Tageslukendeckel zu bemängeln, dass für sie kein extra fester Behälter unter dem Kartendeck in der Sitzluke eingebaut wird, sondern nur ein Neopren-Sack, der u.U. je nach Beinlänge bzw. -haltung einem beim Ein-/Ausstieg bzw. beim Paddeln stören könnte. Letzteres kann auch bei einem fest eingebaut Tageslukenbehälter zutreffen. Hier hat jedoch der Hersteller die Möglichkeit, diesen Behälter so zu formen, dass er zusätz-

lichen Kniehalt bieten kann, was insbesondere beim Paddeln den – bei vielen Seekajaks zu bemängelnden - Schenkelhalt substituieren kann.

(Anmerkung: Ich danke Dirk Lademann für seine kritischen Anregungen zum „Stern-Dayhatch“-Konzept.)