

Gepäckprobleme?

10 gewichtige Lösungsvorschläge

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (17/09/06)

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

1. Seekajakvolumen
2. Maximierung der Stauvolumens bei gegebenem Gesamtvolumen
3. Bessere Ausnutzung des Stauvolumens
4. Bessere Ausnutzung des Cockpitvolumen
5. Ausnutzung des Vorder- & Achterdecks (Dachlast)
6. Ausnutzung der Spritzdecke bzw. Schwimmweste als „Bauchladen“ bzw. „Rucksack“
7. Volumenverminderung des Gepäcks
8. Rückgriff auf „Multifunktionsausrüstungsteile“
9. Rückgriff auf den Partner
10. Verzicht

Fuß- und Radwanderinnen, aber auch Flusswanderinnen und -wanderer würden wohl ein wenig schmunzeln, wenn sie von den „Gepäckproblemen“ der Küstenkanuwanderinnen und -wanderer hörten. Die ersten beiden deshalb, weil sie mit viel weniger auskommen müssen; denn Radtaschen bzw. Rucksack bieten maximal Platz für 50-80 Liter Gepäckvolumen. Und die letzten deswegen, weil sie bei ihren voluminösen Flusswanderkajaks mindestens mit 250 Liter Volumen für das Verstauen ihres Gepäcks rechnen können.

Im Folgenden soll auf ein paar Aspekte eingegangen werden, wie das Gepäckproblem - welches zumeist ein Volumen- und weniger einer Gewichtsproblem ist – beim Küstenkanuwandern gelöst werden kann:

1. Seekajakvolumen

Wir könnten mit den Flusswanderern gleichziehen und uns für ein voluminöseres Seekajak entscheiden. Es gibt eine Vielzahl von Seekajaks die über 400 Liter Gesamtvolumen haben (sog. XL-Klasse). Die „DKV-Marktübersicht 2006: (Seekajaks Einer)“

è www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

führt insgesamt 38 Seekajaks, z.B.:

- Star 570 (Welhonpesä-Finnland/Cado)(570x56 cm; ca. 405 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 95 Liter Bug- und ca. 125 Liter Heckvolumen)
- Habel II (Pietsch & Hansen) (528x60 cm; ca. 410 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 100 Liter Bug- und ca. 150 Liter Heckvolumen)
- Eski 550 (Lettmann) (550x58 cm; ca. 415 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 70 Liter Bug- und ca. 135 Liter Heckvolumen)
- Aquila (Valley-GB/Nanuk) (556x57 cm; ca. 420 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 90 Liter Bug- und ca. 150 Liter Heckvolumen)
- Seagull Ocean (VKV-Schweden/Cado) (530x63 cm; ca. 430 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 60 Liter Bug- und ca. 160 Liter Heckvolumen)

- Touryak (Prijon) (470x63 cm; ca. 440 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 50 Liter Bug- und ca. 125 Liter Heckvolumen)
- Expedition (Current Design-Kanada/Helmi) (574x57 cm; ca. 447 Liter Gesamtvolumen)
(mit ? Liter Bug- und ? Liter Heckvolumen)
- Seelöwe (T.Meier) (520x60 cm; ca. 450 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 90 Liter Bug- und ca. 180 Liter Heckvolumen)
- C-Trek (Kirton/Nelo/Gadermann) (570x56 cm; ca. 490 Liter Gesamtvolumen)
(mit ca. 130 Liter Bug- und ca. 160 Liter Heckvolumen)

Wer eines dieser Seekajaks besitzt, wird keine Gepäckprobleme mehr haben, außer er ist vorher einen Kanadier gefahren. Immerhin liegt das Stauvolumen (hier: Bug- u. Heckvolumen) bei diesen Kajaks zwischen 205 Liter und 290 Liter, was etwa dem 3-fachen Volumen entspricht, über das ein „Trekker“ verfügt.

Leider passt nicht jede Kanutin, aber auch nicht jeder Kanutin in solch ein voluminöses Seekajak! Warum? Nun, nicht weil es zu klein, sondern allein weil die Sitzluke einfach zu groß ist, sodass die Person, die mit solch einem „Dickschiff“ paddeln will, i.d.R. nicht über den Sitzhalt (hier: Schenkel-, Fuß- und Hüfthalt hat) verfügt, der nötig ist, wenn wir bei kritischeren & schwierigeren Gewässerbedingungen (so ab 4-5 Bft. Wind) sicher paddeln wollen:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

Die meisten Personen werden in solchen voluminösen Seekajaks so locker in der Sitzluke sitzen, dass einen Ankanten des Seekajaks, die Ausführung der Paddelstütze und ein Rollen nach einer Kenterung nicht möglich ist. Diese Seekajaks verfügen wohl i.d.R. über eine hohe Anfangsstabilität (d.h. sie sind nicht so kipplig), aber wenn sie mal kippen, werden die Personen, die über keinen Sitzhalt verfügen, bei einer Kenterung sofort herausfallen. Für die Anfängerin und den Anfänger ist das okay, nicht aber für die erfahrenen Küstenkanuwanderrinnen und -wanderer, die Strecke paddeln können und möchten.

Aber auch dann, wenn die Sitzluke genügend Halt bietet, weil sie über entsprechend dimensionierte und auf die individuellen Körpermaßen einstellbare Schenkelstützen verfügt und – was nicht vergessen werden sollte - nach dem Kauf auf die Hüftbreite ausgepolstert wurde, braucht das Seekajak immer noch nicht geeignet für eine einzelne Person zu sein, weil es bezogen auf das zu transportierende Gesamttransportgewicht (hier: Kajakgewicht + Ausrüstungsgewicht + Personengewicht + Gepäckgewicht) zu voluminös ist.

Das Gesamttransportgewicht (G) (gemessen in kg) sollte nämlich nach einer Faustformel zwischen 30% und 60% des Gesamtvolumens (V) (gemessen in Liter) liegen:

Beladungsgrenzen für $G = 30\% V < G < 60\% V$.
mit $45\% V = G_{opt}$ als optimale Beladung

D.h. beträgt das Gesamtvolumen eines Seekajaks 400 Liter, sollte G mindestens 120 kg und höchstens 240 kg betragen. Wer also nur 60 kg wiegt, müsste bei einem 400-Liter-Seekajak zusätzlich Gepäck & Ausrüstung mit einem Gewicht von mindestens 60 kg dabei haben, um mit einem solchen Seekajak auch bei kritischen & schwierigen Gewässerbedingungen sicher auf dem Meer paddeln zu können. (Übrigens, diese Faustformel hat keine Relevanz für das Binnengewässerepaddeln.)

Da ein Seekajak i.d.R. ca. 30 kg wiegt, und die Ausrüstung und das Gepäck zusätzlich max. 40 kg, käme eine 60-kg-Person auf $G = 130$ kg. Dafür reichte eigentlich ein 290-Liter-Seekajak aus, wenn wir auf ein optimales Gewicht/Volumen-Verhältnis achten möchten. Außerdem ist es möglich, als 60-kg-Person dieses 290-Liter-Seekajak auch mal ganz ohne viel Gepäck bei schwierigeren Gewässerbedingungen (z.B. ab 4-5 Bft. Wind) zu paddeln; denn sie befindet sich mit dem Gesamtgepäckgewicht von ca. 30 kg für das Seekajak und ca. 10 kg für das Tagesgepäck ($G = 100$ kg = $30+10+60$ kg) noch im grünen Bereich, der bei einem 290-Liter-Seekajak bei $G = 87$ kg beginnt.

Solch ein 290-Liter-Seekajak ist folglich optimal auf $G =$ ca. 130 kg abgestimmt. Dieses Seekajak dürfte – was das Gewicht/Volumen-Verhältnis betrifft – keinen Grund liefern, bei schwierigen Gewässerbedingungen der Person, die es paddelt, extra Probleme zu bereiten (z.B. zu windempfindlich wegen Unterladung bzw. zu nasser Lauf wegen Überladung). Es kann jedoch sein, dass ein solches Seekajak uns Probleme bereitet, das Gepäck in den Bug- und Heckgepäckraum zu verstauen.

Übrigens, eine Aufstellung von Seekajaks der S-Klasse, die allesamt geeignet für kleiner und leichtere Küstenkanuwanderinnen und –wanderer ist, bzw. für solche, die vorwiegend Tages-touren unternehmen, finden wir unter:

è www.kanu.de/nuke/downloads/S-Klasse-Seekajaks.pdf

2. Maximierung der Stauvolumens bei gegebenem Gesamtvolumen

Wenn das Gesamtvolumen eines Seekajaks gemäß der obigen Faustformel nicht zu beanstanden ist, auf was sollten wir beim Kauf eines Seekajaks bzw. beim Packen des Gepäcks achten, um möglichst viel Gepäckvolumen verstauen zu können?

Zum einen lässt sich bei gegebenem Gesamtvolumen das für das Gepäck relevante Stauvolumen vergrößern. Wer darauf Wert legt, sollte daher schon beim Kauf auf Folgendes zu achten:

- Die Bugschottwand sollte ab Werk schon so eingebaut werden können, dass sie an die Beinlänge angepasst werden kann; da die Bugschottwände der meisten Seekajaks so eingebaut werden, dass auch noch ein 2-Meter-Mann Platz hat, hat eine 1,60-Meter-Frau die Option, durch Versetzen der Bug-Schottwand um ca. 20-30 cm das Bugstauvolumen um 15-30 Liter zu erhöhen. Diese Chance sollten wir nutzen, zumal als Begleiteffekt das Cockpitvolumen entsprechend verkleinert wird, was das Lenzen des Cockpits nach einer Kenterung mit Ausstieg erleichtert. Leider bieten derzeit nur die britischen Seekajakhersteller und ein paar deutsche und finnische Seekajakhersteller (z.B. Lettmann und Pietscher & Hansen, Kajak-Sport, Welhonpesä,) der Einbau der Bugschottwand auf Beinlänge an, und dass auch nur bei Seekajaks aus Faserverbundstoffen (hier: GFK, Diolen, Kevlar, Carbon) nicht aber aus PE. Dabei wäre es doch so einfach für den Hersteller von PE-Seekajaks etwa 3-4 verschiedene Schottwände bereitzuhalten, damit wenigstens eine stufenweise Anpassung der Bug-Schottwand an die Beinlänge möglich wäre.
- Die Heckschottwand sollte möglichst dicht am hinteren Süllrand abschließen. Es gibt sogar Seekajaks, deren Heckschottwände U-förmig nach vorn gestaltet bzw. als Rückseite des Sitzes ausgeformt sind (sog. „Halfpod“), was zur Erweiterung des Heckvolumens führt.

3. Bessere Ausnutzung des Stauvolumens

Stauvolumen ist nicht gleich Stauvolumen. Nicht jedes Seekajak lässt sich gleichermaßen leicht bzw. schwer bepacken. Je kleiner die Gepäckstücke sind, desto geringer sind die Stauprobleme. Optimal wäre eine „lose Schüttung“, die jedoch noch nicht einmal bei dem Verstauen der Verpflegung realistisch ist.

Folgendes kann beim Verstauen des Gepäcks hinderlich werden:

- Seekajaks verfügen i.d.R. über sehr spitze Enden, die nur schwer mit Gepäck zu füllen sind. Wer Gepäckprobleme hat, sollte folglich gezielt beim Verstauen darauf achten, dass jene Gepäckstücke, die die Spitzen ausfüllen könnten, auch dort verstaut werden, z.B. Schuhe, Flaschen, Erste-Hilfe-Päcken. Optimal wäre es, solche Gepäcksäcke zu verwenden, die ebenfalls spitz zulaufen, sodass diese in den Enden gesteckt werden. Wichtig ist es jedoch, beim Verstauen schon ans Entladen zu denken. Gegebenenfalls sind die in den Enden verstauten Gepäckstücke mit einem Seil zu sichern, um beim Entladen die u.U. verklemmten Gepäckstücke am Seil herausziehen zu können.
- Manche Seekajaks verfügen über ein verstellbares Skeg, welches in einem Skegkasten befestigt wird, der im hinteren Drittel des Heckstauraumes befestigt ist und ein Beladen erschwert. Für solche Fälle bietet es sich an, besonders schmale Packsäcke zu verwenden, die links und rechts neben dem Skegkasten verstaut werden können, aber erst dann, nachdem der sehr schwer zugängliche Stauraum hinter dem Skegkasten mit schmalen Gepäckstücken gefüllt wurde.
- Seekajaks haben eine unterschiedliche Höhe, nicht nur in der Sitzluke, sondern auch in den Bug- und Heckstauräumen. Wenn wir die Beladung optimieren wollten, sollten wir uns solche Gepäcksäcke anschaffen, die die gesamte Stauraumhöhe ausfüllen. Bleibt dennoch Luft zwischen den Wänden des Stauraumes und den Gepäcksäcken, sind diese Zwischenräume mit zusätzlichen – schmalen - Gepäckstücken zu füllen (z.B. Zeltstangen, Heringe, Unterlegplane, Schuhe, Wasserbehälter, Gaskartuschen, Bootswagengestell).
- Einige Seekajaks haben dicht hinter der Sitzluke einen dritten Stauraum, der über eine Tagesluke („Dayhatch“) erreichbar ist. Das ist eine prima Sache, wenn überwiegend Tages Touren unternommen werden, da dort dann z.B. das Tagesgepäck verstaut werden kann, ohne dass es bei Seegang hin- & herrutschen kann. Leider erschwert jedoch ein solcher dritter Stauraum das möglichst Hohlraum freie Verstauen des Gepäcks; denn es lässt sich einfach nicht vermeiden, dass dies- und jenseits der dritten Schottwand zusätzliche Hohlräume entstehen, die nur bei „loser Schüttung“ des Gepäcks genutzt werden können:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Dayhatch.pdf

Übrigens, wer wissen möchte, auf was alles beim Verstauen von Gepäck zu berücksichtigen ist, d.h. wo welche Gepäckstücke im Seekajak zu lagern sind, möge die folgende Info lesen:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf

4. Bessere Ausnutzung des Cockpitvolumen

Die Sitzluke dient eigentlich in erster Linie dazu, die Kanutin bzw. den Kanuten zu „verstauen“. Da die am schwersten sind, bekommen sie einen Platz in der Mitte, d.h. dort, wo das Seekajak am breitesten und höchsten ist. Da wir die Sitzluke mit unseren Unterkörper nie ganz ausfüllen können - denn das Volumen der Sitzluke (sog. „Cockpitvolumen“) liegt bei den Seekajaks so zwischen 120 Liter bis weit über 200 Liter (z.B. Prijons Touryak kommt auf

ein Cockpitvolumen von ca. 265 Liter), unser Unterkörper verdrängt aber mal gerade so um die 50 Liter – bietet es sich für uns an, auch in der Sitzluke Gepäck zu verstauen, und zwar auf die Gefahr hin, dass es bei mangelhafter Sicherung nach einer Kenterung mit Ausstieg verloren gehen kann.

Die einfachste Nutzung des Cockpitvolumen läge dann vor, wenn der Hersteller entsprechende Lagerungsmöglichkeit in die Sitzluke integriert, z.B.

- ein „Knierohr“, d.h. ein rohrartiges Gebildet, welches unter dem Kartendeck in der Sitzluke mittig eingeklebt wird. Je nach Größe des Knierohrs lassen sich dort kleinere Dinge verstauen, z.B. Handy, Sonnenbrille, Sonnencreme, Südwester, Paddelpfötchen, Seenotsignalmittel, Reparaturzeug). Leider verhindert ein solches Knierohr, dass die am effizientesten arbeitende Handlenzpumpe „Compaq“ fest auf dem Kartendeck installiert werden kann.
- ein Deckstaufach (sog. „Deckbox“), d.h. ein Stauraum, der vorne auf dem Kartendeck installiert wird und erreichbar ist, ohne dass wir die Spritzdecke öffnen müssen. Das Volumen beträgt bis zu 10 Liter. Leider ist der Lukendeckel dieses Stauraums vielfach so auf dem Kartendeck integriert, dass die auf dem Deck gelagerte Seekarte Falten schlagen und somit nicht mehr so leicht abgelesen werden kann. Dazu kommt, dass auch hier nicht mehr die „Compaq“-Handlenzpumpe installiert werden kann. Wer dann als Alternative auf eine tragbare Handlenzpumpe zurückgreift, muss sich im Klaren sein, dass er hierfür ebenfalls entsprechenden Stauraum benötigt.
- zwei „Schenkelrohre“, die ähnlich dem Knierohr in der Sitzluke installiert werden, und zwar links und rechts an den Seiten, jedoch so, dass sie nicht die Beinarbeit beim Paddeln behindern. Übrigens, mir ist eigentlich nur ein einziger Mannheimer Seekajakhersteller bekannt, der früher mal solche Schenkelrohre einlamierte.

Aber wir sind bzgl. der Nutzung des Cockpitvolumens nicht allein auf die Hersteller angewiesen. Wir selber können hierzu ebenfalls einen Beitrag leisten, z.B. durch Anbringung diverser Halterungsmöglichkeiten, z.B. für:

- die Thermoskanne bzw. die Wasserflaschen (hier: es werden zwei Elastikkleinen einlamiert, unter die die Thermoskanne bzw. mehrere Wasserflaschen geklemmt werden).
- diverse Utensilien (hier: es werden zwei oder drei Beutel oder ein großes Netz unter dem Kartendeck geklebt/befestigt, in die dann allerhand Kleinkram, den wir gerne griffbereit verstauen möchten, gepackt wird).
- einen Packsack bzw. die Bootswagenräder (hier: gerade bei jenen Seekajaks, deren Bugschottwand nicht nach Maß eingebaut werden kann, klafft vor den Füßen ein großer Stauraum, der auf eine solche Weise genutzt werden könnte).
- einen weiteren Packsack mit unserem Zelt (hier: das betrifft Seekajaks, die hinter dem Sitz in der Sitzluke über einen großen Freiraum verfügen, da die Heckschottwand nicht dicht genug am hinteren Süllrand befestigt wurde). Übrigens, dieser Freiraum bietet – auch wenn er noch so klein ist – immer noch Raum zum Verstauen auch kleinerer Gegenstände (z.B. loses Obst & Gemüse, Trinkflaschen u.ä., also Sachen, die ruhig mal nass werden dürfen). Uns muss jedoch bewusst sein, dass diese Gegenstände nach einer Kenterung mit Ausstieg verloren gehen können, wenn sie nicht gesichert werden.
- für Seenotsignalmittel (hier: diese können wir an den Seiten, wo sonst die „Schenkelrohre“ einlamiert werden, lagern, bzw. links und rechts des Sitzes, sofern zwischen Sitzseite und Boot noch Luft, d.h. Platz ist.

5. Ausnutzung des Vorder- & Achterdecks (Dachlast)

Ja, was an Gepäck mit muss, aber nicht ins Seekajak passt, muss aufs Deck gepackt werden. Dafür bietet sich insbesondere das Achterdeck an, auf dem i.d.R. schon das Reservepaddel lagert. Das Achterdeck bietet sich als Staumöglichkeiten an, z.B. über

- ein Gepäcknetz (z.B. wird direkt hinter der Sitzluke, u.U. über dem „Dayhatch“, ein Gepäcknetz installiert, welches mit staff gespannten 6-8 mm Elastikleinen so fest auf dem Achterdeck gehalten wird, dass das darunter verstauten Gepäck nicht so leicht verloren gehen kann. Auf diese Weise kann Platz für das griffbereite Verstauen z.B. folgender Gepäckstücke geschaffen werden: diverse Seenotsignalmittel, Schleppleine, Wasserflasche, Verpflegungsbox, Obst, Sonnencreme, Südwester, Trageriemen, „Morsschaufel“. Übrigens, Lettmann liefert solche Gepäcknetze in zwei verschiedenen Größen, wobei für das Achterdeck, das größere Netz in Frage kommt.
- eine variable Befestigungsmöglichkeit (z.B. Elastikleinen) (die es z.B. ermöglicht, einen großen Packsack, ein Bootswagengestell, die Bootswagenräder, sicher zu lagern, ohne dass der Seegang das Gepäck verrutschen lässt bzw. abreißt).
Der Nachteil einer solchen Gepäcklagerung liegt in der Erhöhung der Windempfindlichkeit, was besonders für Skeg-Seekajaks kritisch werden kann, wenn nämlich durch eine Vertrimmung das Seekajak nicht mehr per verstellbarem Skeg auf Kurs gehalten werden kann. Außerdem kann Dachlast auf dem Achterdeck dazu führen, dass nach einer Kenterung der Wiedereinstieg (hier: bei Anwendung der Parallel-, „Cowboy“- bzw. Paddelfloat-Wiedereinstiegsmethode) erschwert wird.

Das Vorderdeck bietet sich übrigens auch zur Lagerung von Gepäckstücken an. Wegen der besseren Zugriffsmöglichkeit lagern manche Kanutinnen und Kanuten ihr Reservepaddel auf dem Vorderdeck. Ansonsten könnte neben den nötigen Seekarten auch Folgendes noch gelagert werden:

- „Paddelfloat“;
- Trinkbehälter;
- extra Deckbehälter bzw. Gepäcknetz, in dem das verstaut werden könnte, was sonst in die „Deckbox“ gelegt wird. Leider werden solche Behälter und Netze häufig so platziert, dass dann für die Seekarte kein Platz mehr ist.

Uns sollte beim Lagern von Gepäck auf dem Vorderdeck jedoch bewusst sein, dass das Gepäck einen zusätzlichen Wind- und Wellenwiderstand verursacht, wobei der Windwiderstand u.U. zur Vertrimmung des Seekajaks und der Wellenwiderstand zum Brechen der Wellen führen können. Letzteres kann zur Folge haben, dass wir in der Sitzluke vor lauter Spritzwasser kaum noch die Augen öffnen können. Außerdem kann zu viel Dachlast auf dem Vorderdeck nach einer Kenterung die Anwendung der TX-Lenzmethode unmöglich machen.

6. Ausnutzung der Spritzdecke bzw. Schwimmweste als „Bauchladen“ bzw. „Rucksack“

Nun, auch auf der Spritzdecke (sowohl Spritzdeckenschacht als auch -teller) als auch an der Schwimmweste lassen sich kleinere Gepäckstücke verstauen, sofern dort entsprechende Taschen befestigt sind. Wenn wir aber nach einer Kenterung wieder hoch rollen bzw. schwimmen möchten, sollten wir dort nicht zu schwere Gepäckstücke lagern.

Die Idee, die Rückseite der Schwimmweste als „Tagesrucksack“ umzufunktionieren, indem wir auf der Rückseite einen Tagesrucksack fest nähen, ist dabei als besonders kritisch anzusehen; denn nach einer Kenterung füllt sich der Rucksack allmählich mit Wasser, welches das Rollen erheblich erschweren kann.

Aus demselben Grund sollten wir auch davon Abstand nehmen, einen 1-2-Liter-Trinkbehälter z.B. in der Rückentasche der Schwimmweste zu lagern, trägt dieser doch zusätzlich noch zur Erhöhung der Kippligkeit des Seekajaks bei. Ein solcher Trinkbehälter gehört vielmehr aufs Achterdeck bzw. – was optimal wäre – in die Sitzluke.

7. Volumenverminderung des Gepäcks

Wenn wir trotz Ausnutzung all dieser Möglichkeiten unser Gepäck nicht in oder auf unser Seekajak bekommen, wir aber nicht auf ein voluminöseres Seekajak ausweichen wollen bzw. können, heißt es, das Volumen unseres Gepäcks zu verkleinern. Das könnten wir zum einen dadurch erreichen, dass wir:

- Kompressionssäcke verwenden bzw. normale Kleidersäcke so packen, dass wir das Gepäckvolumen minimieren (z.B. ist das bei der Verpackung von Schlafsäcken, Bekleidung, aber auch dem Zelt möglich). Damit sich anschließend der Kleidersack nicht durch das Gepäck wieder allmählich „aufbläht“, genügt es, wenn wir um den zusammengepressten Sack einen Riemen spannen und festziehen. Kleidersäcke von Ortlieb sind am Boden mit einer Schlaufe versehen, durch die solch ein Riemen rutschsicher befestigt werden kann.

Zum anderen könnten wir auf eine Ausrüstung zurückgreifen, die einfach weniger voluminös ist, z.B. ist dabei zu denken an:

- Daunenschlafsäcke, die bei gleicher Wärmeleistung stärker zu komprimieren sind als Kunststoffschlafsäcke. Wer überwiegend nur verlängerte Wochenendtouren macht (dann ist das Wetter einplanbar) bzw. nicht gerade in Revieren paddelt, wo es ständig regnet (z.B. Schottland), ist gut beraten, auf Daunenfüllung zurückzugreifen: Seit über 25 Jahre paddle ich und hatte bislang mit meinen Daunenschlafsäcken keine Probleme mit der Feuchtigkeit. Außerdem gibt es derzeit Daunenschlafsäcke im Angebot, deren Außenstoff bzw. Daunen weniger feuchtigkeitsempfindlich sind.
- kleinere Zelte, d.h. warum soll eine Kanutin bzw. ein Kanute, wenn sie alleine paddeln und alleine in einem Zelt schlafen, ein Zwei-Mann-Zelt mit auf Tour nehmen? Es gibt Solo-Zelte – nicht nur von Hilleberg - die entsprechend in einem Kompressionsack verpackt, kaum mehr Platz einnehmen, als ein dickes Sitzkissen.
- kleinere Kocher, d.h. wer allein für sich kocht, braucht keinen extra Tee- oder Kaffeetopf bzw. Kochtöpfe mitzunehmen, die nicht nur ausreichen, um ein Zwei- bis Dreigänge-Menue zuzubereiten, sondern die auch so dimensioniert sind, dass zwei bis drei Personen mit versorgt werden können.
- kleinere Liegematten, die bislang leider dünn und folglich hart waren; nun bietet die Schweizer Firma Exped eine dünne Luftmatratze mit Dauenfüllung an, die ca. 1/3 des Volumens von 3 cm dicken Matten beanspruchen. obwohl sie im aufgeblasen Zustand 7 bzw. 9 cm dick ist. Zum Aufblasen wird der dazu gelieferte Packsack verwendet. Leider dauert das Aufblasen 3-4 Minuten, dafür können wir bequem mehrere Stunden durchschlafen.
- kleinere Bootswagen; z.B. sollten wir uns für solch einen Bootswagen entscheiden, an dem auch kleinere, dünne Räder (Ø20cm mit 5cm Reifenbreite) montiert werden können; was empfehlenswert ist, wenn wir wissen, dass der Landtransport stets auf festen Wegen erfolgt (z.B. in Skandinavien), ansonsten müssen wir auf kleine, dicke Räder (Ø26cm mit 8cm Reifenbreite) oder große, schlanke Räder (Ø30,5cm mit 5cm Reifenbreite) zurückgreifen, letztlich um den Transport am Strand nicht zur „Tortur“ werden zu lassen. Empfehlenswert sind die großen, schlanken Räder, da diese leichter auf bzw. unter Deck verstaut werden können.
Aber nicht nur bei den Rädern lässt sich an Volumen einsparen, sondern auch am Gestell. Hier haben Kieler Studenten ein Bootswagengestell entwickelt, welches so

zusammengelegt werden kann, dass es nicht umfangreicher als ein Unterarm ist. Dieser Bootswagen, der leider nur mit kleinen, dafür aber dicken Rädern (die in jedem Baumarkt nachgekauft werden können) ausgerüstet wird, hat Freya Hoffmeister (Husum) nachbauen lassen und kann bei ihr bestellt werden:

è www.qajaqunderground.com/freya/ > „About Freya“ > „The Kayak Trolley“

8. Rückgriff auf „Multifunktionsausrüstungsteile“

Wenn Ausrüstungsteile, insbesondere Bekleidungsstücke für verschiedene Zwecke einsetzbar sind, benötigen wir keinen zusätzlichen Gepäckraum. Dies gilt z.B. für:

- Jacken: wir können doch die Paddeljacke gleichzeitig als Landjacke benutzen;
- Schuhe: wir können die beim Paddeln z.B. verwendeten Sandalen auch beim Landgang tragen;
- Hose & Pullover: wir sollten – sofern wir Stauprobleme haben - nur solche Sachen mitnehmen, die zugleich auch als Paddelbekleidung dienen können, sodass auf diese Weise z.B. auf extra „Kenterbekleidung“ verzichtet werden kann;
- Kochtopf, Tasse & Löffel: wir sollten uns mit je einem Exemplar davon begnügen und den Löffel zugleich auch als Gabel (nicht jedoch als Spaten) benutzen.

9. Rückgriff auf den Partner

„*Geteiltes Gepäck bedeutet halbe Last!*“ Gerade, wenn Partner zusammen paddeln, bietet es sich an, zumindest das Zelt und den Kocher zu teilen, sodass dieses Gepäck auf beide Partner verteilt werden kann. U.U. fährt ja auch ein Partner ein voluminöseres Seekajak, sodass er dazu überredet wird, die voluminöseren Gepäckstücke, welche nicht unbedingt schwerer zu sein brauchen, in seinem Seekajak mitzuschleppen.

Außerdem brauchen z.B. zwei und mehr Paddler nicht soviel Seenotsignalmittel pro Person dabei zu haben, wie etwa ein Solo-Paddler. Die Last teilt sich einfach auf. Gerade wer über ein weniger voluminöses Seekajak verfügt, sollte die Chance zum Teilen nutzen.

10. Verzicht

Wenn uns unser Seekajak trotz alledem immer noch nicht „passt“, bleibt uns nichts anderes übrig, als auf einige Gepäckstücke gänzlich zu verzichten. Das erspart uns viel „Mühe & Leid“, und zwar beim:

- Paddeln, also beim Wassertransport (Gewicht lässt ein Seekajak schwerer laufen!),
- Ein- & Auspacken (Je mehr wir dabei haben, desto länger dauert die Packerei“),
- Landtransport (Alles was wir an Gepäck mitschleppen müssen wir nicht nur auf dem Wasser transportieren, sondern auch an Land, zunächst hinüber zum Zelt und später wieder zurück zum Seekajak; übrigens, um den Landtransport zu erleichtern, sollten wir uns z.B. bei einem Praktiker-Markt oder bei Ikea eine Tragetasche besorgen, in der wir dann alles Gerödel einpacken können.)

Wenn wir nun wissen möchten, welche Gepäckstücke nicht so wichtig sind, brauchen wir nur einen Rucksackwanderer, der 3 Wochen in der Wildnis unterwegs sein möchte, zu fragen, was er alles in seinen 50-Liter- bis 70-Liter-Rucksack packt. In Anbetracht dessen, dass ein 290-Liter- bzw. 310-Liter-Seekajak über ein Stauvolumen von ca. 140 – 160 Liter verfügt, können wir mindestens doppelt bis dreimal so viel Gepäck transportieren, wie ein Rucksack-

wanderer. Warum reicht uns das nicht? D.h. also, wir könnten theoretisch rigoros aussortieren, und zwar bei:

- der Bekleidung,
- dem „Fresskoffer/-kiste“, Kochgeschirr & Besteck
- der Verpflegung,
- den Sitzmöglichkeiten
- und sonstigen Utensilien (z.B. Tarp, Regenschirm, Badehandtuch, Tisch, Tischdecke, Gaslampe, Klappspaten, Axt, Windmesser, Fernglas).

Wein- bzw. Bierflaschen bleiben dann zu Hause, und natürlich auch ein Grill, Marmelade, Butter/Margarine, Eier, Milch & Äpfel für jeden Tag, 7-facher Gewürzstreuer, Weinglas usw. usf. „*Small and simple is beautifull, is'nt it?!*“ Insbesondere bei der Verpflegung lässt sich einiges Gepäckvolumen einsparen, natürlich auf Kosten des Geschmackserlebnis. Vgl. hierzu auch:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Proviantierung.pdf

Übrigens, wenn wir auf all das nicht verzichten möchten, bleibt uns letztlich nur noch der Verzicht auf Gepäckfahrten. D.h. wir fahren mit unserem Auto (inkl. Wohnwagen) auf einen kleinen, kuschligen Zeltplatz bauen unser einsachtzig hohes Zelt (bzw. Vorzelt vor unseren Wohnwagen) auf und machen von dort aus, wenn die Sonne lacht, Tagestouren, mal in die eine, mal in die andere Ecke. Und wenn wir genug von der Umgebung gesehen haben, packen wir wieder alles in unser Auto und ziehen um ins nächste Revier. Ahoi!