

# Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (14/12/03)

Bezug: [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)

Bei einer Kaufentscheidung empfiehlt es sich, in vier Schritten vorzugehen:

- \* Grobauswahl,
- \* Ausrüstungscheck,
- \* trockene & nasse Sitzprobe
- \* und Probefahrt)

und dabei die folgenden 10 Punkte zu beachten:

- 1) Wähle zunächst jene Seekajaks aus, die persönlich gefallen.
- 2) Prüfe, welche der ausgewählten Seekajaks wirklich seetüchtig sind.
- 3) Kontrolliere, über welches Volumen das Seekajak mindestens bzw. höchstens verfügen sollte.
- 4) Nimm noch an Land einen „Cockpit-Check“ vor.
- 5) Nimm auf dem Wasser einen „Kippligkeits-Check“ vor.
- 6) Unternimm eine längere Probefahrt.
- 7) Achte darauf, ob du wirklich längere Zeit beschwerdefrei im Seekajak sitzen kannst und ob die Spritzdecke möglichst dicht hält.
- 8) Prüfe, wie kursstabil sich das Seekajak verhält und wie wendig es ist.
- 9) Führe einen „Brandungs-Check“ durch.
- 10) Führe einen „Kenter-Check“ durch.

## GROBAUSWAHL:

### 1) Wähle zunächst jene Seekajaks aus, die persönlich gefallen,

Als mögliche Kriterien kommen hierfür in Frage: Form, Volumen, Länge, Breite, Steuerung, Gepäckluken, Sitzluke, Gewicht, Qualität/Material, Hersteller/Händler.

- **Form** (Einfluss auf Fahrverhalten)

Rundspant: ist schneller, kippliger; erleichtert das Ankanten (zur Welle)!

U-Spant: ist kippstabiler (hohe Anfangsstabilität), erschwert das Ankanten!

V-Spant: ist kursstabiler/weniger wendig; ist kipplig (beim Ein-/Aussteigen am Strand)!

Knickspant: erleichtert Kurskorrekturen beim Ankanten (bei Skeg-Kajaks)!

Kielsprung: ist wendiger/kursinstabiler, platscht eher (gegen die Welle), ist langsamer (bei Flachwasserbedingungen), aber erleichtert Surfen!

fehlender Kielsprung: ist kursstabiler/weniger wendig, bohrt eher, erschwert Surfen!

Fisch-Form (größte Breite ist vor der Sitzluke): mehr Cockpitvolumen, dafür weniger Heck-Gepäckvolumen; kommt nicht so schnell ins Surfen, bohrt nicht so leicht und ist deshalb etwas kursstabiler!

Schweden-Form (größte Breite hinter der Sitzluke): mehr Heck-Gepäckvolumen; kommt schneller ins Surfen, bohrt leichter und ist deshalb etwas weniger kursstabil!

Vorderdeck gefirstet: schnellerer Wasserablauf nach Überspülung, was das Auftauchen beim Bohren erleichtert!

Vorderdeck flach: langsamer Wasserablauf nach Überspülung und erschwertes Auftauchen beim Bohren!

- **Volumen** (Einfluss auf Fahrverhalten)

Volumen höher: läuft trockener, platscht eher, ist windempfindlicher!

Volumen niedriger: läuft nasser, bohrt eher, ist windunempfindlicher!

Bugvolumen höher: läuft trockener, platscht eher und bricht beim Surfen schwerer aus; Buggepäckraum ist besser nutzbar!

Bugvolumen niedriger: läuft nasser, bohrt eher und bricht beim Surfen eher aus; Buggepäckraum ist schlechter nutzbar!

Heckvolumen höher: kommt schneller ins Surfen, bohrt eher und bricht leichter aus!

Heckvolumen niedriger: kommt weniger schnell ins Surfen, bohrt nicht so leicht und bricht schwerer aus!

Volumenempfehlung („Daumenregel“): Das Volumen (in Liter) ist abhängig vom insgesamt zu transportierendem Gewicht (G) (hier: Körper-, Boots- plus Ausrüstungsgewicht) (in kg):

è Gewichtsunter-/obergrenzen:  $G = \text{ca. } 30\%-60\%$  von V

è Idealgewicht:  $G = \text{ca. } 45\%-50\%$  von V

- **Länge** (Einfluss auf das Fahrverhalten)

Längenempfehlung: ca. 500-550 cm

(a) Es handelt sich hierbei um einen praktikablen Kompromiss. Wer davon abweichen will, sollte das nicht ohne Grund tun!

(b) Letztlich ist die Länge davon abhängig, über welche Möglichkeiten man verfügt, um das Seekajak auf Kurs zu halten:

è Längenunter-/obergrenze mit Steuer: ca. 430-580 cm

è Längenunter-/obergrenze mit Skeg: ca. 465-560 cm

è Längenunter-/obergrenze mit Paddeltechnik: ca. 500-540 cm

Relevanz: „Länge läuft!“ Aber: „Kürze kurvt!“

(a) Die Länge macht sich jedoch erst ab einem Geschwindigkeitsbereich bemerkbar, der beim Küstenkanuwandern nur selten angestrebt wird und der von normalen - d.h. sportlich nicht trainierten - Wanderpaddlern nur kurzfristig erreicht werden kann.

è max. Wandergeschwindigkeit 4 kn (7,4 km/h): Länge mind. ca. 480 cm!

è max. Wandergeschwindigkeit 4,5 kn (8,3 km/h): Länge mind. ca. 500 cm!

è max. Wandergeschwindigkeit über 5 kn (9,2 km/h): Länge mind. ca. 550 cm!

(b) Je länger jedoch das Seekajak ist, desto schwerer fällt es bzw. desto ausgefeilter muss die Paddeltechnik sein, um Kurskorrekturen vorzunehmen. Bei Wind & Seegang müssen jedoch ständig Korrekturen am Kurs ausgeführt werden, z.B. um Wind-, Strömungs- oder Seegangsabdrift zu korrigieren bzw. Hindernissen, Schifffahrt, Untiefen oder Brechern auszuweichen bzw. Kameraden zu Hilfe zu kommen.

(c) Lange Seekajaks müssen auch in die Garage bzw. aufs Autodach passen. Ab 100 cm Überhang ist eine rote Fahne bzw. Beleuchtung am Kajakende anzubringen, ab 150 cm Überhang bedarf es einer Sondergenehmigung.

- **Breite** (Einfluss auf das Fahrverhalten)

Breitenempfehlung: ca. 52-58 cm

Relevanz: „Breite bremst!“. (Hier gilt das zur Länge Gesagte.)

(a) Wer die übliche max. Wandergeschwindigkeit von 4 kn (7,4 km/h) nicht überschreiten will, der kann sich für ein Seekajak mit einer max. Breite von 62 cm entscheiden.

(b) Breite fördert insbesondere in Verbindung mit U-Spant die Anfangsstabilität, erschwert jedoch das Ankanten zur Welle.

(c) Je breiter das Seekajak ist, desto weniger kursstabil wird es.

- **Sitzluke** (Einfluss auf Ein-/Ausstieg, Sitzhalt, Spritzdeckensitz, Seekartenarbeit)

Kleine Sitzluke (bis max. ca. 65-75 cm): umständlicheres Ein-/Aussteigen, besserer Schenkelhalt, wasserdichterer & brandungsfesterer Halt der Spritzdecke, leichtere Arbeit mit Seekarte!

Große Sitzluke (über ca. 70-80 cm): leichteres Einsteigen, schlechterer Schenkelhalt (Ausnahme bei: verstellbaren Schenkelstützen bzw. sog. „Schlüssellochluken“ (Valley)), wasserundichterer & brandungsuntauglicherer Halt der Spritzdecke, schwerer Kartenarbeit (notfalls muss die Seekarte auf der Spritzdecke befestigt werden)!

Relevanz:

- (a) Man sollte sich bei der Größenwahl der Sitzluke bewusst sein, dass man die meiste Zeit im Seekajak sitzt und nur recht kurze Zeit für das Ein-/Aussteigen benötigt.
- (b) Lediglich beim Starten/Anlanden in der Brandung kommt es, sofern Kameradenhilfe fehlt, auf einen schnellen Ein-/Ausstieg an.
- (c) Nur etwas unbeweglichere Kanutinnen/Kanuten, die allein den Ein-/Ausstieg nicht schaffen, sollten sich für eine entsprechend größere Sitzluke entscheiden.

Sitz:

- (a) Sitze, die in Längsrichtung und Höhe verstellbar sind, erleichtern Anpassungen. Z.B. mit einer Längsrichtungverstellung kann man den Schenkelhalt bzw. den Trimm verändern und mit einer Höhenverstellung kann man die Kippligkeit beeinflussen (je tiefer man sitzt, desto weniger kipplig wird das Seekajak).
- (b) Ideal sind Sitze, die so geformt sind, dass man auf keinen Rückengurt angewiesen ist (erleichtert das Eskimotieren, da man sich weiter nach hinten legen kann, und erleichtert den (nassen) Wiedereinstieg, da kein Rückgurt sich verdrehen kann).

Süllrand:

- (a) Er sollte so griffig geformt sein, dass man die Spritzdecke hinten leicht herumlegen kann (1. Schritt), ohne dass sie sich wieder löst, wenn man sie im 2. Schritt vorne herumlegen möchte.
- (b) Am wasserdichtesten sitzt eine Spritzdecke, wenn der Süllrand kreisrund um die Sitzluke verläuft.
- (b) Der hintere Süllrand sollte tiefer liegen, um so die Rücklage beim Eskimotieren zu erleichtern.

- **Steuerung** (Einfluss auf Kursstabilität)

Skeg: Erleichtert bei seitlichem Wind den Trimm des Seekajaks bei Luv-/Leegierigkeit.

- (a) Das Skeg ist jedoch meist so dimensioniert, dass es nicht mehr bei unausgeglichener Deckslast (z.B. Bootswagen, Gepäcksack auf dem Achterdeck) funktioniert.
- (b) Der Skegschacht kann sehr leicht verdrecken (z.B. Schlick, kleine Steine).
- (c) Wird über ein starres Drahtseil das Skeg verstellt, so ist darauf zu achten, dass das Drahtseil nicht verknickt. D.h. wenn der Skegschacht verdreckt ist, sollt man das Skeg nicht über den Schiebehebel hinausdrücken sondern per Hand hinausziehen. Damit letzteres auch möglich ist, sollte man sich ein Bändchen am Skeg befestigen, damit man das Skeg auch mit der Hand zu fassen bekommt.

Steuer: Es erleichtert Kurskorrekturen & Kurshalten. Für die richtige „Beinarbeit“ ist es wichtig, dass die Steuerpedalen mittig zentriert und nicht seitlich fixiert sind.

- (a) Empfehlenswert sind „integrierte“ Steueranlagen (hier verschwindet beim Aufholen des Steuerblatts das Steuerblatt im Achterdeck (Pietsch & Hansen, Lettmann)). Die schmalen Steuerschächte von Lettmann neigen jedoch auch dazu zu verdrecken. Ist das Steuerblatt eingezogen, ist es vor Beschädigungen geschützt. Hängt es draußen, kann es – aber auch das Unterwasserschiff - bei Grundberührung beschädigt werden.

Es erfordert anfänglich eine gewisse Geschicklichkeit, das Steuerblatt bei Seegang einzuziehen (gelingt nur bei Geradeausfahrt).

Bei Pietsch & Hansen-Seekajaks ist es möglich, das Steuerblatt auf Flossenstellung zu bringen, sodass dann Grundberührungen i.d.R. unkritisch sind.

Bei einem Lettmann-Seekajak (hier: POLAR) ist es möglich, das Steuerblatt anfänglich wie ein Skeg zu benutzen.

- (b) Heckumklapp-(Flipp-off)-Steueranlagen tragen im hochgezogenen Zustand zur Luvgerigkeit bei und können beim „Rückwärts-Kerzen“ beschädigt werden.

Dafür sind Grundberührungen bei Vorwärtsfahrt unproblematisch.

Leider ist die Effizienz es Steuerblatts nicht sehr hoch, da i.d.R. nur ein relativ kleiner Teile des Steuerblatts im Wasser hängt (Ausnahme: das Heck ist so konstruiert bzw. wird nachträglich so bearbeitet (= abgesägt), dass die Position des Steuerblatts tiefer liegt).

Sie erschweren das Schleppen von anderen Seekajaks, da sich die Schleppleine an der Steueranlage verheddern kann.

Außerdem erschwert eine solche Steueranlage das Halten des gekenterten Seekajaks am Heck. Dreht sich nämlich das Seekajak im Seegang, quetscht sich der „Kenterbruder“ – sofern er sein Seekajak nicht rechtzeitig los lässt - am Hecksteuermechanismus die Finger, bzw. er schlägt sich den Kopf auf, wenn ein Brecher ihn aufs Heckende schmeißt.

Schließlich wird der Hochholmechanismus im Laufe der Zeit immer schwerfälliger, d.h. das Steuerblatt will nicht herunterfallen/hochklappen.

(c) Flossensteueranlagen sind nicht seegangs-, insbesondere brandungstüchtig, da sie nicht vor Grundberührung geschützt werden können.

(d) Die sog. „Navigator“-Steueranlage bereitet u.U. Probleme beim Surfen bzw. beim schnelleren Paddeln, da das Steuerblatt bei Fahrt nach oben gedrückt wird und so genau dann, wenn man es braucht, sich die Steuerwirkung vermindert.

- **Gepäckluken** (Wasserdichtigkeit)

Heinweis:

(a) Am wasserdichtesten sind die runden Lukendeckel aus Weichplastik (britische oder finnische Variante).

Die ovalen Lukendeckel sind nur theoretisch wasserdicht, da es leicht passieren kann, dass die Deckel nicht passgenau (d.h. mit 0° Verdrehung) aufgesetzt werden. Schuld hieran haben auch die Seekajakhersteller, da sie keine eindeutigen Markierungen anbringen.

Die finnischen Lukendeckel bestehen aus weicherem Material, sodass sie im Winter nicht so hart werden und sich deshalb leichter öffnen/schließen lassen (Vorsicht Fingernägel!).

Diese Lukendeckel sollten mit einem Seil gesichert werden, damit sie nicht verloren gehen könne (z.B. könnte ein Kenterbruder bzw. Retter beim Halten des gekenterten Seekajaks u.U. den Lukendeckel versehentlich aufziehen).

Übrigens, wenn diese Lukendeckel sich bei Kälte/Wärme eindellen/aufwölben, so ist das ein Zeichen dafür, dass sie und der Gepäckraum dicht ist.

(b) Lukendeckelkombinationen, bestehend aus einem Neo-Lukendeckel plus per Riemen gesichertem Hartschalendeckel erweisen sich immer wieder bei harten Seegangsbedingungen als nicht wasserdicht.

(c) Lukendeckel mit zentralem Drehverschluss (Lettmann) sehen wegen der decksgleichen Anpassung elegant aus, sind aber nur dann wasserdicht, wenn man auf passgenauem Sitz achtet und die Dichtungsringe nicht durch zu starkes Festdrehen zusammengequetscht werden.

(d) Lukendeckel mit Fahrradschlauchabdichtung (bei einigen Seekajaks von Pietsch & Hansen) ermöglichen auch eine decksgleiche Anpassung. Das Auflegen des Deckels und das Aufpumpen erfordert jedoch viel Fingerspitzengefühl.

Immer wieder leckt mal die Schlauchabdichtung.

Außerdem sind die Ventile nicht salzwasserbeständig.

Die Schläuche können bei großer Hitze platzen. Man muss daher immer zwei Reserveschläuche dabei haben. Wird der Schlauch jedoch irgendwann mal im Seegang undicht, besteht Lebensgefahr!

(e) Lukendeckel mit Drehverschluss sind nicht strandtauglich, da sich Sand ins Gewinde setzen kann, was zu Undichtigkeiten führt.

- **Gewicht** (Einfluss auf die Robustheit)

Realität: Die meisten seetüchtig ausgerüsteten Seekajaks wiegen zwischen 25-30 kg.

Problematik: Gewichteinsparungen können nur über Materialeinsparungen erreicht werden, was auf Kosten der Robustheit geht.

Relevanz: Das Gesamttransportgewicht wird i.d.R. von der zusätzlichen Ausrüstung, nicht aber vom Gewicht des Seekajaks bestimmt. Das Gewicht des Seekajaks hat

folglich beim Küstenkanuwandern keine große Bedeutung, wohl aber beim Auf-/Abladen z.B. vom Auto.

Hinweis: Wer wirklich Wert auf ein niedriges Gewicht legt und dafür einen hohen preislichen Zuschlag in Kauf nimmt, sollte sich das Maximalgewicht auf dem Bestellschein zusichern lassen. Anderenfalls hat er kaum eine Reklamationsmöglichkeit, wenn das ausgelieferte Seekajak schwerer als versprochen ist.

- **Qualität, Material** (Einfluss auf die Robustheit)

Hinweis:

(a) Mattenqualität ist nicht gleich Verarbeitungsqualität!

(b) Ein reißfestes Mattenmaterial braucht nicht unbedingt auch stoßfest zu sein, insbesondere dann nicht, wenn wegen der erwünschten Gewichtseinsparung weniger Matten verarbeitet werden.

(c) Ein brandungstüchtiges Seekajak sollte über Außennahtverklebung und einem Kielstreifen (nicht jedoch aus Kevlar, da zu reißfest) und nicht bloß mit Silikon eingeklebte Schottwände verfügen.

(d) Ein weiches Unterwasserschiff erfordert Schottwände, die bei Grundberührung nachgeben, ansonsten kann sich die Verklebung der Schottwände lösen bzw. Unterwasserschiff bzw. Schottwand beschädigt werden.

- **Hersteller/Händler** (Einfluss auf den Service)

Reklamationsmöglichkeit: Ein lokaler Händler (mit Werkstatt) bzw. lokaler Hersteller erleichtert mögliche Reklamationen und später erforderliche Reparaturarbeiten!

## AUSRÜSTUNGS-CHECK:

### 2) Prüfe, welche der ausgewählten Seekajaks wirklich seetüchtig sind.

Zur Seetüchtigkeit zählt übrigens nicht nur die Seegangstüchtigkeit, sondern auch die Navigations-, Kenter-, Reise- und Verkehrstüchtigkeit.

#### a) Seegangstüchtigkeit

##### 1. **seegangstüchtige Bootsform:**

\* U- bzw. Knickspant mit etwas Kielsprung

⇒ kippstabil, aber Kanten muss möglich sein!

⇒ kursstabil, aber Kurskorrekturen dürfen nicht zu schwer fallen!

⇒ windunempfindlich, aber ohne zu Bohren!

\* Längenunter-/obergrenzen in Abhängigkeit der Möglichkeit zur Kurskorrektur:

und zwar: ca. 430-580 cm (mit Steuer), ca. 465-560 cm (mit Skeg), ca. 500-540 cm (mit Paddel)

⇒ Kursstabilität contra Wendigkeit

\* Breitenunter-/obergrenze: ca. 52-62 cm

⇒ Ankanten zur Welle muss möglich sein

\* Volumenunter-/obergrenze: Gewicht (kg) = ca. 30%-60% vom Volumen (Liter)

⇒ Nasslauf contra Windanfälligkeit

##### 2. **passende Sitzluke:**

\* möglichst bis max. 65-75cm Innenlänge

⇒ genügend Schenkel-/Fuß-/Rückenhalt sowie brandungsfester Sitz der Spritzdecke

\* mit stetig gerundetem Süllrand

⇒ fester/wasserdichter Sitz der Spritzdecke

##### 3. **fest sitzende Spritzdecke:**

\* möglichst mit 8mm Gummi, mit Druckstab und Träger

⇒ damit sie unterwegs durch die Brandung bzw. beim Eskimotieren nicht aufgedrückt werden kann bzw. der Spritzdeckenschacht nicht herunter rutschen kann

##### 4. **Schenkelstützen:**

\* möglichst variabel einstellbar (wird z.Zt. nur bei PE-Kajaks angeboten, z.B. von Prijon, P&H, Wilderness)

⇒ wichtig insbesondere bei größeren Sitzluken

5. **Möglichkeit zur Kurskorrektur:**
  - \* über eine verstellbare Flosse (Skeg)
  - ⇒ zur Korrektur von Luv-/Leegierigkeit
  - \* Steuer (möglichst mit: integriertem Steuerblatt)
  - ⇒ zur Erleichterung von Kurskorrekturen (hilfreich bei Langstreckenfahrten)
6. **wasserdichte Gepäckluken:**
  - \* die selbstklemmenden elastischen Lukendeckel sind allen anderen Systemen vorzuziehen

### **b) „Navigationstüchtigkeit“**

7. **fest installierter Kompass:**
  - \* mit beweglicher Kompassrose (wenig herausragend)
  - ⇒ leicht ablesbar auch ohne Handbedienung (wichtig bei Seegang)
  - ⇒ so auf Deck integriert, dass er nicht bei Rettungsmanövern beschädigt werden kann
8. **eben gerundetes, großes Kartendeck:**
  - \* mit 2-3 ca. 4-6mm dicken Kartenhaltegummis
  - ⇒ übersichtliche, faltenfreie, wind- & wellenfeste Lagerung der Seekarte
  - \* breites Kartendeck
  - ⇒ geeignet auch zur Lagerung von Karten im Format DIN-A3 (quer)
9. **vorderer Süllrand sollte plan mit dem Kartendeck verlaufen:**
  - \* wegen faltenfreier Lagerung der Seekarte
  - ⇒ wichtig bei Sitzluken mit mehr als ca. 60cm Innenlänge
10. **kleine Sitzluke**
  - \* ideal zum Kartenstudium sind max. ca. 65 cm Innenlänge
  - ⇒ bei großen Sitzluken muss u.U. die Seekarte auf der Spritzdecke befestigt werden

### **c) „Kentertüchtigkeit“**

11. **mind. doppelte Abschottung:**
  - \* Bugschott sollte maßgeschneidert auf Beinlänge und Heckschott dicht hinterm Sitz liegen
  - ⇒ Minimierung des Wassereintruchs im Cockpit nach nassem Ausstieg (Kenterung) bei Seegang
  - Ausnahme: Nur bei Faltbooten sollte man sich mit Spitzenbeuteln bzw. „Kajaksocken“ begnügen!
12. **fest installierte Lenzpumpe:**
  - \* z.B. Fronthand-/Fußpumpe oder E-Pumpe
  - ⇒ Beschleunigung des Lenzvorganges
  - Ausnahme: Nur bei Faltbooten sollte man sich mit einer tragbaren Handlenzpumpe begnügen!
13. **mehrfach befestigte Rettungshalteleine:**
  - \* auf Vorder- und Achterdeck (möglichst 6-8mm dick)
  - ⇒ Erleichterung der Handhabung bei Anwendung von Partnerrettungstechniken
  - ⇒ dünnere Halteleinen können Handverletzungen verursachen
14. **frei schwingende Halteknebel (Toggles) an Bug und Heck:**
  - \* anstatt von Schlaufen
  - ⇒ Verminderung der Verletzungsgefahr beim Halten des gekenterten Kajaks im Seegang
15. **Lifeline:**
  - \* um nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg den Kontakt zum Seekajak nicht zu verlieren
  - ⇒ wichtig insbesondere bei Solo-Touren
16. **niedriges bzw. griffiges Süllrandende:**
  - ⇒ Erleichterung beim Eskimotieren bzw. beim Schließen der Spritzdecke;
17. **im Deck integrierte Beschläge:**
  - ⇒ Verhinderung der Verletzungsgefahr
18. **schnell lösbare Paddelhalterungsleine:**
  - \* z.B. ca. 1m langes und 6mm dickes Elastikseil, welches per Steckverschluss am Seekajak befestigt wird
  - ⇒ Sicherung des Paddels bei Kenterung/Rettungsmanövern
  - ⇒ der Steckverschluss dient dazu, die Leine schnell zu lösen, falls sie einen behindert

**d) „Reisetüchtigkeit“****19. Gepäcknetz:**

\* griffbereit zugänglich für Verpflegung, Schleppleine, Südwester/Sonnenhut, Sonnencreme, Paddelfloat:  
 ⇒ Erleichterung des Zugriffs auch bei rauer See;

**20. Thermoskanne mit heißem Getränk:**

\* griffbereit gelagert  
 ⇒ z.B. zur Vorbeugung gegen Auskühlung

**21. Haltegummis für Reservepaddel:**

⇒ je Gruppe à 4 Kanuten mind. 1 Reservepaddel

**e) „Verkehrstüchtigkeit“****22. gelbe oder orange Bootfarbe:**

⇒ Verminderung der Kollisionsgefahr, bessere Sichtbarkeit im Notfall

**23. Reflexstreifen:**

\* m Bug und Heckbereich  
 ⇒ Erhöhung der Sichtbarkeit bei Dunkelheit; Notfall

**3) Kontrolliere, über welches Volumen das Seekajak mindestens bzw. höchstens verfügen sollte.**

- Das Volumen hängt davon ab, wie viel Gewicht (sog. Gesamttransportgewicht) das Seekajak transportieren soll.

Hinweis: Das „Gesamttransportgewicht“ (hier: Körper-, Boots- plus Ausrüstungsgewicht (in kg)) sollte dabei nach einer Daumenregel zwischen 30% und 60% des Volumens (in Liter) liegen. Empfehlenswert ist dabei der Bereich zwischen 45% und 50%.

Beispiel: Ein 300-Liter-Seekajak sollte mindestens ca. 90 kg und höchstens ca. 180 kg Gewicht tragen. Ideal wäre ein Gewicht, das zwischen ca. 135 kg und 150 kg liegt.

Gerade leichtere Personen, die überwiegend Tagestouren unternehmen, sollten beim Kauf eines Seekajaks darauf achten, dass sie sich nicht für ein zu voluminöses Seekajak entscheiden, da dann das Problem besteht, dass das Mindestgewicht unterschritten bzw. nur durch extra Ballast erreicht wird.

Z.B. wäre eine 50 kg schwere Kanutin, die bei Tagestouren ca. 10 kg Tagesgepäck (für Ausrüstung, Verpflegung & Getränke) transportiert und eine 25 kg schwere Seekajak paddelt, nicht falsch beraten, wenn sie ab 4 Bft. Wind sich für ein Seekajak entscheidet, das nicht mehr als ca. 283 Liter Volumen hat.

**SITZPROBE:****4) Nimm noch an Land einen „Cockpit-Check“ vor.**

- Prüfe die Größe der Sitzluke.

Hinweis:

(a) Die für Seekajaks empfohlene Innenlänge der Sitzluke liegt bei ca. 65-75 cm. Ab 80 cm Innenlänge beginnt es, kritisch zu werden. Sollte man sich dennoch für solch eine große Sitzluke entscheiden, dann muss alles stimmig sein: der Süllrand (kontinuierlich gerundet), die Spritzdecke (10 mm Rundgummikordel; Druckstab) und der Schenkelhalt (möglichst variabel einstellbar).

(b) Je größer die Sitzluke, desto leichter fällt der trockene und nasse Ein-/Ausstieg, desto lockerer sitzt man i.d.R. im Seekajak, desto schwerer fällt das Kanten, Stützen und Esikomtieren, desto schlechter sitzt i.d.R. die Spritzdecke (d.h. öffnet sich in der Brandung bzw.

beim Stützen oder Eskimotieren), desto schwerer fällt die Arbeit mit der Seekarte (Ausnahme: die Karte wird auf der Spritzdecke befestigt) und desto mehr stört die Spritzdecke nach einem nassen Austieg beim Wiedereinstieg (da der große Spritzdeckenteller überall hängen bleibt), desto mehr Wasser kann beim Wiedereinstieg ins Cockpit gespült werden.

- Achte auf Schenkel-/Fuß-/Rückenhalt und die Sitzposition.

Hinweis: Gegebenenfalls ist es möglich, mit kleineren Veränderungen (z.B. mit Hilfe von Schaumstoffauspolsterungen oder eines anderen Rückengurtes) einen festeren Halt in der Sitzluke zu finden. Wer nämlich zu locker im Cockpit sitzt, kann weder im Seegang sicher & effizient paddeln, noch zur Brandungswelle hin effizient ankanten und nach einer Kenterung sicher hochrollen. Leider werden – mit Ausnahme einige PE-Kajaks z.B. von Prijon, P&H und Wilderness – verstellbare Schenkelstützen bislang nur bei WW-Kajaks angeboten.

- Probiere aus, wie leicht sich die Spritzdecke um den Süllrand legen lässt und wie fest sie sitzt.

Hinweis:

(a) Je schwieriger sich die Spritzdecke am Süllrand befestigt lässt, desto größer wird die Wahrscheinlichkeit, dass sie in kritischen Situation (z.B. beim Start im Brandungsbereich, wo jeder einlaufende Brecher das Seekajak quer treiben kann; bzw. beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung, wenn die Hände klamm und geschwächt sind) plötzlich nicht mehr geschlossen werden kann. Und je leichter sich die Spritzdecke öffnen lässt, desto größer wird die Gefahr, dass ein Brecher die Spritzdecke aufdrücken kann bzw. dass beim Eskimotieren die Spritzdecke sich vom Süllrand löst.

(b) Am besten geeignet sind Süllränder, die kontinuierlich gerundet und nicht zu groß sind. Süllränder mit einer Innenlänge von über 80 cm und geraden Seitenabschnitten sind kritisch zu beurteilen. Wenn dann auch noch der hintere Teil des Süllrandes falsch ausgeformt ist, sodass das Spritzdeckengummi keinen rechten Halt findet und immer wieder sich löst, bevor die Spritzdecke vorne über den Süllrand gelegt wird, sollte man das nicht einfach ignorieren. Übrigens, empfehlenswert sind Spritzdeckengummis mit 8 mm Durchmesser. Kleiner dürfte der Durchmesser nur bei jenen Kanuten sein, denen die Kraft fehlt, die Spritzdecke vorne über den Süllrand zu legen. Und größer sollte der Durchmesser nur dann sein, wenn bei härteren Gewässerbedingungen gepaddelt wird und man sich zutraut, die Spritzdecke auch nach einer Kenterung zu öffnen.

## **5) Nimm auf dem Wasser einen „Kippligkeits-Check“ vor.**

- Wie „nervös“ reagiert das Seekajak, d.h. wie kipplig ist das Seekajak (sog. „Anfangsstabilität“)?
- Wie weit lässt sich das Seekajak ankanten, ohne zu kentern. (sog. „Endstabilität“).

Hinweis:

(a) Ist einem ein Seekajak schon im Flachwasser viel zu kipplig, macht es einem garantiert auch im Seegang Probleme. Natürlich kann man sich im Laufe der Zeit an ein kippliges Seekajak gewöhnen, weshalb es bei der ersten Fahrt ruhig ein wenig kippeln darf, zumal man i.d.R. später das Seekajak nur paddelt, wenn es mit –zig Kilogramm Gepäck beladen ist. Aber ein Seekajak, in dem man schon auf Flachwasser ins Zittern kommt, ist i.d.R. nur etwas für „Bewegungstalente“ und solche, die jedes Wochenende auf dem Meer paddeln können. Nur die habe eine Chance, diese Kippligkeit allmählich in den Griff zu bekommen. Alle anderen müssen viel Geduld aufbringen können, bis sie ein solches Seekajak – wenn überhaupt – zu beherrschen lernen.

(b) Was die sog. „Endstabilität“ betrifft, so ist ihre Vorteilhaftigkeit bei Flachwasserbedingungen unbestritten: Man kann durch etwas kanten leichter kurven ohne gleich zu kentern. Je größer & kabbliger der Seegang wird, desto höher werden jedoch die Anforderungen an die Paddeltechnik, um mit Ankanten eine Kurskorrektur vornehmen zu können.



Übrigens, die Endstabilität macht sich als Widerstand bemerkbar, der einem das Kentern ohne Kentern erleichtert. Dieser Widerstand ist aber nur selten so groß, dass er dritte Kräfte, die einem gewöhnlich zum Kentern bringen (hier: Paddelfehler wie „Krebs ziehen“, Brecher bzw. Klapotis, Windböe, Stromkablung, Kollision mit einem Kameraden) kompensieren kann. Gegen Kentergefahr hilft einem kaum die Endstabilität, sondern nur die entsprechende Paddeltechnik (z.B. flache bzw. hohe Stütze).

## PROBEFAHRT:

### 6) Unternimm eine längere Probefahrt.

- Die Probefahrt sollte mit dem Gepäck erfolgen, das man auch sonst immer dabei hat.

Hinweis: Wer also überwiegend nur Tagestouren paddelt, sollte folglich bei der Probefahrt nur Tagesgepäck dabei haben und lediglich errechnen, ob mit Fahrtengepäck das Seekajak auch noch geeignet wäre. Dabei sollte man sich überlegen, ob es für einen besser ist,

(a) sich für ein Seekajak mit weniger Volumen zu entscheiden, das man im Falle nur wenig durchgeführter mehrtägiger Gepäckfahrten mit Deckslast fährt,

(b) als sich für ein Seekajak mit mehr Volumen zu entscheiden, das man bei den vielen Tagesfahrten stets mit Extra-Ballast paddeln muss.

Am besten ist es, wenn der Hersteller bzw. ein Händler ein Testkajak zur Verfügung stellt, ansonsten bleibt einem nichts anderes übrig, nach Kameraden Ausschau zu halten, die das entsprechende Seekajak besitzen und auch bereit sind, es auszuleihen. Leider wird Letzteres nicht ganz leicht sein, wenn man gerade mit dem Küstenkanuwandern beginnt. Fehlen einem dann doch die nötigen Kontakte.

- Die Probefahrt sollte nicht bei „Ententeichbedingungen“, sondern bei realistischen Seegangs- & Windbedingungen stattfinden.

Hinweis: Man sollte schon unterwegs 4-5 Bft. Wind erleben und das auch nicht bloß ablandig. Wer die Probefahrt auf 2-3 Tage ausdehnt, hat eine größere Chance, tatsächlich auch auf solche Bedingungen zu stoßen.

(a) Nur bei einer solchen Tour kann man feststellen, ob das Seekajak zu windanfällig ist, zu stark platscht oder bohrt bzw. einen am Tempo machen, Kurs halten bzw. Ausweichen hindert oder ob man sich wirklich an seine Kippligkeit gewöhnen kann.

(b) Wer das Seekajak auch nach einer 2-3tägigen Tour immer noch kipplig findet, und zwar nicht beim Einsteigen (denn das ist ganz normal), sondern beim Paddeln, der sollte an der Tauglichkeit des Seekajaks zweifeln.

(c) Jeder, der das Seekajak zum Küstenkanuwandern und nicht für Wettfahrten einsetzt, sollte bedenken, dass es ihm unterwegs auf dem Wasser möglich sein sollte, auch ohne Paddelstütze bzw. Kameradenhilfe Proviant vom Achterdeck bzw. aus der Sitzluke zu holen. zu essen & trinken, zu fotografieren, die Seekarte zu studieren bzw. auszuwechseln, das GPS-Gerät zu bedienen usw. Und dann, wenn er auf Grund der Gewässerbedingungen auf Kameradenhilfe angewiesen ist und mit einem Kameraden ein „Päckchen“ bildet, sollte ihm bewusst sein, dass er irgendwann wieder dieses Päckchen verlassen muss. Dann muss er mit seinem Seekajak sich aus dem Päckchen lösen und schnell Fahrt aufnehmen. Das dauert wohl nur wenige Sekunden, aber die können reichen, um mit einem kippligen Seekajak zu kentern.

### 7) Achte darauf, ob du wirklich längere Zeit beschwerdefrei im Seekajak sitzen kannst und ob die Spritzdecke möglichst dicht hält.

- Mit einem Seekajak, das einem Sitzprobleme bereitet, wird man weder effizient noch erholsam paddeln können.

Hinweis:

(a) Was die Sitzprobleme betrifft, muss man einfach ausprobieren, woran das liegt. Ergonomische Sitze, die keinerlei Gesäßverschiebung erlauben, sind nur als positiv anzusehen, wenn man bloß kurzzeitig im Kajak sitzt und höchste Anforderungen an den Sitzhalt stellt (z.B. wichtig für Rennfahrer).

Quetscht die Sitzvorderkante die Unterseite des Oberschenkels, sollte es einem bewusst sein, dass dies einem langfristig Probleme bereiten könnte.

(b) Ansonsten kann es auch zu Sitzproblem kommen, ohne dass der Sitz als solcher daran Schuld hat. Vielleicht fehlt einfach der nötige Gesäßmuskelaufbau bzw. es mangelt an der für die Entlastung des Gesäßes nötige Beinarbeit beim Paddel?

- Eine Spritzdecke, die nicht verhindern kann, dass die Sitzluke allmählich geflutet wird, sollte mit Skepsis beurteilt werden.

Hinweis: Was die Dichtigkeit der Spritzdecke betrifft gilt das zu Punkt 4) Gesagte. Gegebenenfalls erhält man mit einer Neo-Spritzdecke einen dichteren Halt.

Übrigens, hat man in der Sitzluke eines Testkajaks nach einer Tour durch den Seegang Wasser, so kann es auch daran liegen, dass

(a) das Seekajak ein sog. „Nassläufer“ ist (d.h. auf Grund des niedrigeren Volumens liegt es einfach tiefer im Wasser, ist dadurch nicht mehr so windempfindlich, lässt aber deshalb leichter Wasser über die Spritzdecke in die Sitzluke eindringen),

(b) bzw. der Süllrand des Seekajaks undicht ist.

### **8) Prüfe, wie kursstabil sich das Seekajak verhält und wie wendig es ist.**

- Ein Problem mancher Seekajaks ist das Kurshalten, und zwar nicht so sehr bei Gegenwind, wohl aber bei Seiten- und Rückenwind.

Hinweis:

(a) Das kann man jedoch nur dann prüfen, wenn das Seekajak richtig getrimmt ist. Den Trimm ermittelt man an Land z.B. mit Hilfe eines Bootswagens, der bei den meisten Seekajaks genau mittig in Höhe der Sitzvorderkante unters Boot zu schieben ist. Liegt das Seekajak ungefähr in der Waage, d.h. ist es weder heck- noch buglastig, dann müsste der Trimm stimmen, dann dürfte das Seekajak weder lee- noch luvgerig sein (Voraussetzung: Es ist kein Gepäck auf Deck verstaut). Ist das Seekajak dann immer noch luvgerig (bzw. leegerig), muss etwas Gepäckgewicht nach achtern (bzw. vorne) verlagert werden.

(b) Den Kauf eines sog. „Geradeausläufers“, d.h. eines Kajaks, das auf Grund seiner Länge (ab ca. 550 cm), des schwach ausgeprägten Kielsprungs und des stärker ausgeprägtem V-Spans wie auf Schienen“ fährt, sollte man – sofern es über kein Steuer verfügt - nur als sehr erfahrener Kanute in Erwägung ziehen. Wenn nämlich ein solches Seekajak vom Kurs abweicht – und das passiert bei Wind & Welle ständig – dann benötigt man ohne Steuer viel mehr Kraft und Paddeltechnik, um es wieder auf Kurs zu bringen.

(c) Ein Steuer trägt nicht nur zur Kursstabilität bei, sondern ermöglicht bei Seegangs-/Windbedingungen ermüdungsfreier bzw. schneller zu paddeln. Jedoch setzt das voraus, dass die Steuerpedalen beim Paddeln effiziente Beinarbeit ermöglichen. D.h. die Füße müssen festen Halt haben, damit sich die Kraft der Beine auf den Paddelschlag übertragen kann und nicht in einer Steuerblattbewegung, die zusätzlich einen bremsenden Effekt auslöst, verpufft. Insbesondere die Steueranlagen der britischen Seekajaks, bei denen die Pedalen gewöhnlich seitlich an einer Schiene angebracht sind, erweisen sich diesbezüglich als nachteilig, gegenüber jenen Seekajaks bei denen die Steuerpedalen mittig angebracht sind und den Füßen entsprechend festen Halt bieten.

(d) Ein variables Skeg erleichtert insbesondere dem Trimm bei seitlichem Wind. Wenn jedoch ein Seekajak etwas stärker vertrimmt ist (z.B. wegen falscher Gewichtsverteilung bzw. wegen Deckslast), dann reicht ein Skeg meistens nicht mehr zur Trimmkorrektur und folglich zum Kurshalten aus. Dann hilft nur noch der Einsatz entsprechender Paddelschläge, um das Seekajak wieder auf Kurs zu bringen.

Übrigens, bei Rückenwindbedingungen ist ein Skeg nur bedingt von Nutzen. Wer dann nicht die hierfür erforderlichen Paddeltechniken beherrscht (z.B. Bug-/Heckruder-Schläge), der wird Probleme bekommen, wenn er mit jenen Kameraden mithalten möchte, die Steuer-Seekajaks paddeln.

- Wie leicht können Kurskorrekturen vorgenommen werden?

Hinweis:

(a) Das ist wichtig, wenn Untiefen, Hindernissen, Mitpaddlern bzw. einem Segler, Krabbenkutter oder Fährschiff auszuweichen ist bzw. ein Brecher richtig anzufahren ist oder einem gekenterten Kameraden geholfen bzw. ein Kamerad geschleppt werden muss. Über je weniger Fahrpraxis, Kraft & Kondition man verfügt, je schlechter man die nötigen Paddeltechniken beherrscht (z.B. Heck- und Bugruder-Schläge), je anspruchsvoller die Gewässerbedingungen und je länger die geplanten Touren sind, desto hilfreicher kann ein Steuer sein, und zwar insbesondere dann, wenn man auch bei 4-5 Bft. Windstärken und mehr unterwegs ist.

(b) Wer dennoch sich für ein Seekajak mit variablem, d.h. verstellbarem Skeg entscheiden möchte (hat doch ein solches Seekajak eine viel elegantere Linienführung als eines mit einer Heckumklapp-/Flipp-off-Steueranlage), der sollte sich für eines mit Knicks pant entscheiden, da dieses i.d.R. effizienter durch Kanten gesteuert werden kann.

(c) Übrigens, über je mehr Kielsprung ein Seekajak verfügt, desto wendiger wird es. Irgendwann ist jedoch ein solches Seekajak nur noch mit einem Steuer beherrschbar. Aber das ist nicht weiter schlimm. Es geht wohl meist bei einem Seekajak als erstes die Steueranlage kaputt, aber das passiert weitaus seltener, als vielfach behauptet wird.

### **9) Führe einen „Brandungs-Check“ durch.**

- Beobachte das Seekajak, wie es sich verhält, wenn die Brandung von vorn, seitlich bzw. von hinten kommt.

Hinweis:

(a) Bei Brechern von vorn sollte das Seekajak weder platschen (d.h. der Bug ist so voluminös, dass er völlig aufschwimmt, sodass das Kajak sich ab einer bestimmten Wellenhöhe senkrecht stellt und „kerzt“), noch bohren (d.h. der Bug hat so wenig Volumen und Kielsprung, dass er überhaupt nicht aufschwimmt, sondern direkt durch den Brecher sticht).

(b) Bei Brechern von hinten inkl. Surf sollte das Seekajak nicht sofort ausbrechen bzw. nicht so stark bohren, dass man bis zur Spritzdecke bzw. gar Brust im Wasser steckt. Letzteres passiert insbesondere dann sehr leicht, wenn der Bug des Seekajaks wenig voluminös, sein Vorderdeck flach, statt gefirstet, und kaum ein Kielsprung vorhanden ist.

(c) Und bei seitlichen Brechern sollte man darauf achten, ob man das Seekajak leicht zur Welle ankanten kann. Je breiter hier das Seekajak und je voluminöser die Sitzluke (verbunden mit fehlendem Schenkelhalt) ist, desto schwerer wird einem das Kanten fallen.

### **10) Führe einen „Kenter-Check“ durch.**

- Prüfe das Seekajak, wie es sich verhält, wenn man nach einer Kenterung mit nassem Ausstieg wieder in die geflutete Sitzluke steigen und danach weiter paddeln möchte.

Hinweis:

(a) Kann man wieder einsteigen, und zwar allein oder nur mit Kameradenhilfe?

(b) Gelingt einem der Wiedereinstieg per Paddel-Float bzw. erschwert der ungenügende Schenkel- & Sitzhalt die Rolle?

(c) Behindern lockere bzw. dünne Rettungshalteleinen den Wiedereinstieg?

(d) Stört eine große Spritzdecke beim Wiedereinstieg, da man sich mit ihr viel leichter am auf Deck gelagerten Tagesgepäck verhaken kann. Ist sie hinderlich beim Hinsetzen in die Sitzluke? Solch eine große Spritzdecke kann zusätzlich auch das Umlegen der Spritzdecke um

den Süllrand erschweren (z.B. bei klammen Fingern bzw. bei Seegang), sodass das Lenzen bei Seegang kaum noch möglich ist.

(e) Kann man mit einer Lenzpumpe die Sitzluke effizient lenzen? Gelingt einem das allein oder nur mit Kameradenhilfe? Funktioniert das mit einer Handlenzpumpe bzw. mit der eingebauten Lenzpumpe (Fuß- oder Handpumpe). Leider statten Hersteller/Händler ihre Probekajaks nicht immer mit einer entsprechenden Lenzpumpe aus und nicht immer ist eine Lenzpumpe so installiert, dass die geflutete Sitzluke möglichst vollständig gelenzt werden kann.

(f) Ist es möglich, auch mit gefluteter Sitzluke sich allein fahrbereit zu machen (z.B. ohne Kameradenhilfe zu lenzen, Spritzdecke zu schließen und Paddel-Float zu verstauen) bzw. allein kurze Strecken zu paddeln (z.B. um sich auch ohne Kameradenhilfe aus Bereiche mit kritischem Seegang bzw. Hindernissen bzw. dichtem Schiffsverkehr entfernen zu können)? Oder ist das geflutete Seekajak so kipplig, dass man sich nur mit Kameradenhilfe über Wasser halten kann?

(31/10/04)

(überarbeiteter Wiederabdruck aus: Kanu-Sport 3/96)

### Links:

Sauschnelle Seekajaks. Na, gibt's denn so 'was?

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf)

Seetüchtige Ausrüstung: 10 praktische Tipps:

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf)

Kielschutz: Technik & Taktik – 10 schützende bzw. schonende Möglichkeiten

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Kielschutz.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kielschutz.pdf)

Volumen & Sitzhalt. Zwei kaufentscheidungsrelevante Kriterien

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf)

Sichtbarkeit – 10 einleuchtende Punkte

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf)

Beleuchtung – Gesetzliche Regelung fürs Küstenkanuwandern

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf)

Paddel – Schaft, Steifigkeit, Gewicht, Länge, Blatt, Drehung, Material u.a.

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Paddel.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Paddel.pdf)

Trockenanzüge – Ein Muss fürs Küstenkanuwandern?

Kauf-, Trage & Pflegeempfehlungen

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

Schwimmweste oder Rettungsweste – Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?

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

„Life-Line“ – Ein Muss zumindest beim Solo-Küstenkanuwandern

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

Seenot-Signalmittel – Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf)

Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausstattung

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf)

Gepäckverteilung – 2x5 gewichtige Aspekte

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaeckverteilung.pdf)