



Auszug aus dem Internet zum Gewichtstrimm. Veröffentlichung: [Schleswiger Kanu Club „Haitabu“](#)

Vielleicht hilft da zum besseren Verständnis ein Vergleich: ein überladenes Fahrzeug kann schon bei normaler Fahrweise sein Verhalten so verändern, daß die Insassen und auch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet sind. Bei einem Boot ist das ähnlich - ein buglastiges Boot wird in seinem Fahrverhalten den paddlerischen Genuß genauso nachhaltig trüben wie ein hecklastig gestautes Boot. Das kann im schlimmsten Fall bei auftretenden Wetterumschwüngen eine Gefahr für den Fahrer des Bootes und auch eine Belastung bzw. Gefährdung für die Gruppe werden!

In der Praxis spielt der Wind eine nicht unerhebliche Rolle - das Eintauchverhalten ändert sich grundlegend, die Windangriffsfläche (und damit die Steuerbarkeit) vergrößert sich ohne Korrektur. Es ist wie bei einer Waage, stellen wir auf der einen Seite der Waage Gewichte auf die Waagschale, müssen wir, um das Gleichgewicht wiederzuerlangen, auf der anderen Seite ebenfalls etwas hinzufügen. Der Gedanke, die Konsequenzen einer falschen Stauung mit einer Steueranlage ausgleichen zu wollen, ist - machen wir uns nichts vor - Selbsttäuschung.

Bei einem buglastig gestauten Boot vergrößert sich die Windangriffsfläche des Hecks im Verhältnis zum Bug, das Boot wird eine größere Tendenz zur Luvgerigkeit aufweisen, bei Gegenwind taucht der Bug tiefer ein und hat durch den falschen Trimm nicht die Möglichkeit, vor der nächsten Welle wieder aufzutauchen. Hecklastig getrimmte Boote tauchen bei Gegenwind nicht richtig ein - eigentlich gar nicht schlecht - aber die Wellen heben den Bug über das normale Maß an, das Verhalten des Bootes ist nicht "wellengerecht". Bei Seitenwind neigen solcherart gepackte Boote zur Leegierigkeit, das kann in extremen Fällen dazu führen, daß selbst Boote mit Steueranlagen nicht in der Lage sind, diese Leegierigkeit zu neutralisieren.

Für Segler (Paddler ?) ist das Wichtigste der Gewichtstrimm in der Schiffslänge. Ein nicht waagrecht im Wasser liegendes Schiff inkl. Gepäck und Personen kann dadurch Bug- bzw. Hecklastig sein und wird nie seine optimale Reisegeschwindigkeit erreichen. Seekreuzer verwenden zusätzlich Trimm tanks, Motorboote verwenden Trimmklappen am Heck. Paddler können, sofern sie kräftiger Statur sind, -beim KLEPPER XXL- durch die Wahl der Sitzposition viel zum optimalen Gewichtstrimm beitragen. Ziel ist leichtes, schnelles Paddeln, schnelles Segeln ohne viel Aufwand, unter E-Motor weniger Batterieverbrauch.

Segler unterhalten sich im Internet: an meiner DYAS hab ich einen 4 PS AB-Motor angebracht. Dadurch hing der Spiegel viel zu tief im Wasser. Um das auszugleichen, habe ich mir 4 falt-Kanister mit je 15 l besorgt und die ganz nach vorne unter das Deck geschoben. Das Ergebnis: Der Spiegel hing von da an optimal über Wasser, wie zuvor ohne Motor. Und das Biest war sauschnell. ... Im übrigen ist es richtig bei Amwindkurs möglichst nahe Hauptspant und bei achterlichem Wind mehr zum Heck des Boots zu sitzen.