

Unabgeschottete Kajaks: Lenzprobleme

Liften, Lenzen & Pumpen

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (1/01/03)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Lenzmethoden.pdf

Lift-Lenz-Methoden

1. Solo-Lenz-Methode
2. T-Lenz-Methode
3. TX-Lenz-Methode
4. X-Lenz-Methode
5. H-Lenz-Methode

Lift-Bedingung: doppelte Abschottung!

Leistungsfähige Lenzpumpen

Lenz-Möglichkeit: unabgeschottetes Kajak

1. Pump&Reentry-Lenz-Methode
2. TX/Wave-Lenz-Methode
3. Parallel-Lift-Lenz-Methode
4. Ausweg: Hecktransport

Fazit

Immer mal wieder wird die Frage gestellt, ob unabgeschottete Kajaks draußen vor der Küste lenzbar sind. Meine Antwort lautet: Im Prinzip ja, aber nur unter Schwierigkeiten mit den üblichen "Lift-Lenz-Methoden", bei denen Bug und/oder Heck des vollgelaufenen Kajaks angehoben ("geliftet") wird, damit das Wasser aus der Sitzluke fließen kann.

Lift-Lenz-Methoden

1. Solo-Lenz-Methode

Der "Kenterbruder" hangelt sich nach dem Ausstieg zum Bug seines voll gelaufenen und in Kenterlage treibenden Kajaks und hebt per Arm mit einem Ruck den Bug an, sodass das im Kajak befindliche Wasser aus der Sitzluke laufen kann. Dieser Vorgang wird mehrmals wiederholt, bis nur noch wenig Wasser im Kajak zurück bleibt. Zum Schluss wird der Bug nochmals angehoben, um dann das Kajak wieder in Normallage zu drehen.

Anwendungsbereiche:

- (a) "Kenterbruder" ist "solo" unterwegs und hat keine Lenzpumpe bei sich.
- (b) Kenter-Kajak ist mehrfach abgeschottete (mit dem Heck-Schott möglichst dicht hinterm Süllrand).
- (c) Vorbereitung des Paddelfloat-Einstiegs: Das ist jedoch nur sinnvoll bei "Ententeichbedingungen"; denn bei Seegang würde das Kajak des "Kenterbruders" spätestens beim Wiedereinstieg per Paddel-Float wieder voll laufen.
- (d) oder: Vorbereitung des "Reentry & Roll": Das ist ebenfalls nur sinnvoll, wenn der "Kenterbruder" nach dem Einstieg unter Wasser die Spritzdecke schließen kann.

Probleme:

- (a) "Kenterbruder" kann den Bug seines Kajaks nicht aus dem Wasser heben, da er beim Anheben ins Wasser eintaucht (Gegenmaßnahme in dem Moment, wenn der Bug angehoben wird: kräftige Schwimmbewegungen mit den Beinen und dem freien Arm bzw. Paddelblatt neben sich flach aufs Wasser legen und darauf mit dem freien Arm abstützen bzw. Paddle-Float bzw. Rettungsweste aufblasen, und den Auftrieb nutzen).
- (b) I.d.R. läuft beim Solo-Wiedereinstieg das zuvor gelenzte Kajak wieder voll.

2. T-Lenz-Methode

Der Retter ergreift den Bug des in Kenterlage treibenden Kajaks, dreht das Kenter-Kajak so, dass es in 90°-Stellung zum Retter-Kajak liegt (sog. T-Stellung) und hebt den Bug an, um die Sitzluke zu lenzen. Anschließend wird das Kenter-Kajak wieder in Normallage gedreht, damit der "Kenterbruder" wieder einsteigen kann.

Anwendungsbereiche:

- (a) Kenter-Kajak mehrfach abgeschottet (mit dem Heck-Schott möglichst dicht hinter dem Süllrand).
- (b) Spritzdecke des Retter-Kajaks ist nicht belastbar bzw. das Kartendeck des Retter-Kajaks hält den Druck des Kenter-Kajaks nicht aus bzw. ist so mit Ausrüstung beladen (z.B. Kompass), dass eine Beschädigung/Verlust der Ausrüstung zu befürchten ist, wenn auf dem Kartendeck das Kenter-Kajak abgelegt wird.

Probleme:

Vom Retter wird viel Bootsgefühl und Kraft verlangt, um den tief im Wasser schwimmenden Bug des Kenter-Kajaks zu ergreifen und anzuheben.

3. TX-Lenz-Methode

Der Retter ergreift den Bug des in Normallage treibenden Kenter-Kajaks, bringt es auf 90°-Stellung, zieht den Bug etwa bis Höhe Buglukendeckel auf sein Kartendeck, dreht es um 180° um die Längsachse und lenzt so den Sitzlukenbereich. Anschließend wird es wieder in Normallage gedreht, zurück ins Wasser geschoben und der Wiedereinstieg vorbereitet.

Anwendungsbereiche:

- (a) Kenter-Kajak mehrfach abgeschottet mit dem Heck-Schott möglichst dicht hinter dem Süllrand.
- (b) Kartendeck bzw. Spritzdecke des Retter-Kajaks sind belastbar.

Probleme:

Eigentlich keine, außer der Retter ist zu schwach und verfügt über zu wenig Bootsbeherrschung, bzw. die Heck-Schottwand des Kenter-Kajaks liegt weit hinter dem Süllrand.

4. X-Lenz-Methode

Der Retter handelt zunächst wie bei "TX". Ist der Bug- und Sitzlukenbereich gelenzt, zieht er das Kenter-Kajak noch weiter über sein Kartendeck, bis das Heck aus dem Wasser ragt und lenzt so auch noch das im Heckbereich verbliebene Wasser! Anschließend wird alles für den Wiedereinstieg vorbereitet.

Anwendungsbereiche:

- (a) Heckschottwand des Kenter-Kajaks liegt weitab von der Sitzluke.
- (b) oder: Das Kenter-Kajak verfügt über zwei sehr raumfüllende Spitzenbeutel.

Probleme:

Je mehr Wasser im Heckbereich eingedrungen ist, desto schwerer wird es dem Retter fallen, das Heck des Kenter-Kajaks aus dem Wasser zu ziehen.

5. H-Lenz-Methode

Zwei Retter bilden zusammen mit dem Kenter-Kajak, welches zwischen den beiden Retter-Kajaks liegt, ein "Päckchen" (Floß), legen ihre Paddel quer von Sitzluke zu Sitzluke (sog. "Paddelbrücke"), ziehen den Bug des in Normallage liegenden Kenter-Kajaks auf die quer-

liegenden Paddel, drehen das Kenter-Kajak um 180° um die Längsachse und lenzen so den Sitzlukenbereich.

Anwendungsbereiche:

Wen ein einzelner Retter nicht in der Lage ist, den Bug des Kenter-Kajaks anzuheben, z.B. bei sehr schweren bzw. ungünstig abgeschotteten Kajaks.

Probleme:

Die "Paddelbrücke" kann brechen. Allein aus diesem Grund ist zu empfehlen, dass sich der zweite Retter mit seinem Kajak neben das Kajak des ersten Retters legt, um ihn aus dieser Position heraus beim "Xen" zu stützen und unterstützen.

Der Lenzerfolg der beschriebenen 5 Methoden hängt dabei ab:

- vom Gewicht des beladenen Kajaks,
- von der Lage der Schottwände,
- vom Ausmaß des Wassereintruchs
- und natürlich von den jeweiligen Gewässerbedingungen; denn
 - (a) wenn die Wellen weiß aufschäumen, fällt das Lenzen viel schwerer, als wenn bei "Ententeichbedingungen" gekentert wird;
 - (b) außerdem reicht bei brechendem Seegang eine einzige Welle aus, um die gerade gelenzte Sitzluke wieder mit Wasser zu füllen.

Lift-Bedingung: doppelte Abschottung!

Dieses "Liften" des vollgelaufenen Kajaks setzt grundsätzlich die Abschottung des Kajaks voraus:

a) Das "Liften" funktioniert jedoch nicht bei **einfacher (hier: Heck-)Abschottung**, da bei einem vollgelaufenen Kajak der Bug dann unter Wasser liegt und nur mit größten Schwierigkeiten so angehoben werden kann, dass das Wasser aus der Sitzluke läuft.

Leider hat das in diesem Fall häufig gebrachte Gegenargument vom sekundär gewonnenen Auftrieb (hier: gewonnen über einen extrem großen Spitzenbeutel bzw. über prall gefüllt wasserdichte Packsäcke) meist nur theoretische Bedeutung; denn in der Realität bin ich nur selten Kajaks an der Küste begegnet, die mit solchen Spitzenbeuteln (u.U. mit wasser- und luftdichten Reißverschluss) ausgerüstet waren bzw. bei denen die Packsäcke wirklich für genügend Auftrieb sorgen konnten.

Deshalb hatten sich einst findige Leute den "**Kajaksocken**" (sog. "Kentersack") ausgedacht. Das ist eine Art "Badewanne" (aus Stoff bzw. - wie z.B. beim neuseeländischen "Puffin" - aus Plastik (= "Pod")), in der man saß und die ähnlich der Spritzdecke am Süllrand befestigt wurde. Sie sorgte dafür, dass nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg Wasser nur in diesen "Kajaksocken" eindringen konnte, nicht aber - vorausgesetzt der "Kajaksocken" schloss dicht mit dem Süllrand ab - in die übrigen Bereiche des Kajaks.

Selbstverständlich könnte der Retter den "Kenterbruder" eines nur einfach abgeschotteten Kajaks anweisen, aufs Heck des zu lenzenden Kajaks zu klettern, damit mit Hilfe seines Gewichts und u.U. mit Hilfe des hohen Seeganges der Bug des gekenterten Kajaks vom Retter, sofern er ihn unter Wasser zu fassen kriegt, so anheben und halten kann, dass das Wasser aus Bug und Sitzluke läuft. Meistens gelingt dies jedoch nicht, und wenn doch, bleibt Restwasser zurück bzw. kommt beim anschließenden Wiedereinstieg Restwasser dazu. Auf Grund der einfach Abschottung schwappt aber dieses Restwasser Richtung Bug, sodass das in Normallage liegende Kajak mit einer Pumpe nur unvollständig lenzbar ist. Zudem wird es -

wegen der Wasserlast - buglastig (d.h. es dreht um die Vertikalachse = luvgerig) und - wegen des hin und her schwappenden Wassers - kipplig (d.h. es dreht irgendwann um die Längsachse = erneute Kenterung). Letztlich kann man mit solch einem Kajak keine Strecke mehr paddeln. Schleppen ist angesagt. Gut wenn man dann mindestens zu Dritt unterwegs, wobei einer den "Kenterbruder" stützt ("Päckchen") und der andere u.U. mit Unterstützung eines weiteren, vierten Kameradens schleppt (hier: "Solo-" bzw. "V-Schlepp").

b) Vielmehr setzt das "Liften" voraus, dass das zu lenzende Kajak über eine mindestens **doppelte Abschottung** verfügt. Als Ersatz könnte jedoch auch ein "Kajaksocken" herhalten, sofern er funktionstüchtig bleibt (d.h. bei einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg nicht vom Süllrand gerissen wird). Nur bei doppelter Abschottung schwimmt das vollgelaufene Kajak nahezu parallel zur Wasseroberfläche und liegt das ganze Gewicht des "eingebrochenen" Wassers in der Mitte des Kajaks (hier: Sitzluke). Das ist aber eine Voraussetzung dafür, dass durch Anheben des Bugs das Wasser wieder aus der Sitzluke zurück ins Meer fließt.

Eine weitere Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Heck-Schottwand möglichst dicht am hinteren Süllrand angebracht ist; denn je weiter die Schottwand davon entfernt ist, desto mehr Wasser läuft nicht aus der Sitzluke hinaus, sondern an der Sitzluke vorbei nach hinten ins Heck.

Trotzdem sollte man sich auf dieses "Liften & Lenzen" nicht völlig verlassen; denn insbesondere wenn mit Kenterungen zu rechnen ist, ist die See kabblig, sodass spätestens dann, wenn man gerade nach dem Wiedereinstieg die Spritzdecke schließen will, wenigstens eine Welle so hoch schwappt, dass die zuvor gelenzte Sitzluke wieder voll mit Wasser gefüllt ist. Je länger diese ganze Prozedur zwischen Lenzen und Spritzdecke schließen dauert, desto wahrscheinlicher ist es, dass das Lenzen vergebens war. D.h. i.d.R. muss bei richtigen Kenterbedingungen nachgelenzt werden: Aus "**Lift & Reentry**" wird "**Lift, Reentry & Pump**". Deshalb empfehle ich, diese "Lift"-Lenz-Methoden nur bei sommerlichen Ententeichbedingungen anzuwenden. In allen anderen Fällen, und zwar

- bei Kappelwasser (die Sitzluke läuft nach dem "Liften" sowieso wieder voll)
- bzw. bei Temperaturen unter +15° C, insbesondere außerhalb der Sommersaison (sofern der "Kenterbruder" nur ungenügend bekleidet ist, um einer Unterkühlung vorzubeugen),

sollte zunächst auf das "Liften" verzichtet und gleich zu den nächsten Rettungsphasen übergegangen werden: "**Reentry & Pump**".

Das klappt jedoch nur, wenn man über eine leistungsfähige Lenzpumpe verfügt. Man stelle sich mal den Lenzvorgang bei einer vollgelaufenen Sitzluke mit dem vielfach inakzeptablen, aber trotzdem üblichen Volumen von ca. 180-200 Liter vor. Ca. 40 Liter werden wohl nach dem Wiedereinstieg vom "Kenterbruder" verdrängt. Es verbleiben dann aber noch ca. 140-160 Liter. Diese Wassermenge aber z.B. per Fußpumpe zu lenzen, wird wohl mindestens 15 Minuten in Anspruch nehmen; denn spätestens nach 5 Minuten ist keine Power mehr in den Waden. Währenddessen warten die Kameraden im Kappelwasser geduldig auf den Abschluss des Lenzvorganges. Die Gefahr ist groß, dass irgendwann nach 10 Minuten der nächste Kamerad mit einem falschen Paddelschlag auf eine sich auftürmende Welle reagiert und ebenfalls kentert. Natürlich könnten die wartenden Kameraden - sofern der Seegang es noch erlaubt - "Päckchen" bilden und sich so gemeinsam stützen. Spätestens beim Auflösen des "Päckchen" herrscht aber erneut Kentergefahr. Trotzdem, Fuß-Lenzpumpen sind besser als gar keine Pumpe. Ich würde sie aber - wenn überhaupt - nur Solo-Kanuten empfehlen.

Leistungsfähige Lenzpumpen

1) Zum einen zähle ich dazu die **fest auf dem Kartendeck installierte Hand-Lenzpumpe** "Compac 50" von HENDERSON, die - sofern ein Kamerad einen stützt - ohne Probleme per

Handhebel bedient werden kann. Je nachdem, wieviel Pumpzüge man in der Minute schafft, kann man mit ihr z.B. 45 Liter (bei 60 Zügen/Minute) bis 60 Liter (bei 80 Zügen/Minute) lenzen. Das ist mehr als genug, wenn man davon ausgeht, dass 30 Liter das Minimum an Leistungsfähigkeit sein sollte, d.h. 5-6 Minuten Pumpen das Maximum an Zeit, welche noch akzeptabel ist, um das Cockpit leer zu bekommen.

2) Als Alternative kommt eine **E-Lenzpumpe** in Frage, die zudem den Vorteil hat, dass man sie sofort zu Beginn des Wiedereinstiegs anschalten und auch noch während des Paddelns eingeschaltet lassen kann, bis das Kajak - bis auf 10-20 Liter Restwasser - gelenzt ist. Das Problem dieser E-Pumpen ist jedoch:

- ihre **unterschiedliche Leistungsfähigkeit**. Die E-Pumpen, die in zwei von meinen Kajaks eingebaut sind, schaffen nämlich nur ca. 20 Liter/Min., obwohl der Hersteller ca. 60 Liter/Min. verspricht. Die Zeitschrift SEGELN hatte in Nr. 7/01 insgesamt 13 E-Pumpen getestet und u.a. die "Rule 1500" empfohlen (Fördermenge lt. Hersteller: 85 Liter/Min. bei 0 m Förderhöhe bzw. 63 Liter/Min. bei 1 m Förderhöhe; bzw. lt. SEGELN-Test: 56 Liter/Min. bei 1 m Förderhöhe).

Weitere Probleme von E-Lenzpumpen sind:

- ihr **Einbau** (nicht jeder Kanute kann das, aber bieten bislang nur PIETSCH & HANSEN den kompletten Einbau von E-Pumpen als Zusatzpaket für ihre Seekajaks an),
- ihre **Korrosionsbeständigkeit** (nicht nur des Schalters). Die einige Zeit von mir verwendeten Schalter mit "Gummihütchen" als Schutz gegen Salzwasser zersetzten sich innerhalb von 2-3 Jahre. Nun verwende ich schon mehrere Jahre lang "Kontaktschalter", die mir PIETSCH & HANSEN in die Kajaks eingebaut haben.
Auf mangelnde Korrosionsbeständigkeit deutet auch jener Fall hin: Wir wollten früh morgens um 4.30 Uhr von Römö hinüber nach Sylt paddeln. Noch beim Packen rief aufgeregt ein Kamerad, dass sich seine selbst eingebaute E-Pumpe von allein angeschaltet habe. Mit einem kräftigen Faustschlag neben den Schalter konnte ich die Pumpe "auszuschalten". Jedoch ging die Pumpe nach ein paar Minuten wieder von allein an und lief - trotz erneuter "Schläge" - so lange, bis die Batterie leer war.
- und ihre **"Einsatzbereitschaft"**. Hierzu zählt zum einen, dass man unterwegs versehentlich den Pumpenschalter berührt (z.B. beim Hantieren mit der Spritzdecke bzw. Seekarte bzw. bei Rettungsmanövern) und so die Pumpe unbemerkt anschalten kann. Bei den oben erwähnten Druckschalter von PIETSCH & HANSEN kann sogar ein Brecher, der das Kartendeck überspült, die E-Pumpe anschalten. Bei Wind-/Seegangsgerauschen bekommt man das jedoch kaum mit.
Zum anderen passiert es ab und zu, dass man mit der E-Pumpe nicht unmittelbar hintereinander ein zweites Mal lenzen kann. Erst wenn man mit dem Mund am Pumpenschlauchausfluss Luft ansaugt, beginnt die E-Pumpe, erneut Wasser zu fördern.

3) Und was ist mit einer **tragbaren Hand-Lenzpumpe**, wie sie z.B. PRIJON anbietet? Sie weist mehrere Schwachstellen auf:

- Sie lässt sich **nicht ergonomisch** bedienen, da sie nur lenzt, wenn man den Pumpenhebel hoch zieht.
- Damit kein Wasser in die Sitzluke schwappen kann, sollte man sie **über den Schacht der geschlossenen Spritzdecke** ins Cockpit einführen; wer dabei nicht darauf achtet, dass die Pumpe auch wirklich auf dem Boden aufliegt und nicht auf den Oberschenkeln oder der Sitzschale aufsetzt, kann nicht das gesamte Cockpit lenzen.
- Außerdem ist die **Fördermenge** recht gering. Maximal schafft man wohl mit der Handpumpe ca. 80 Pumpzüge/Min. (und das auch nur die ersten Minuten), das sind ca. 22 Liter/Min.
- Weiterhin sollte man die Handpumpe stets **mit einer Leine sichern**, da sie anderenfalls bei einer Kenterung während des Lenzens verloren gehen kann.

- Schließlich habe ich schon sowohl bei nagelneuen, aber auch bei älteren Handpumpen des Öfteren erlebt, dass sie plötzlich nicht mehr funktionierte.

Lenz-Möglichkeit: unabgeschottetes Kajak

Wie aber lenzt man ein unabgeschottetes Kajak? Nun, wenn es über keinen "Kajaksocken" verfügt, funktionieren i.d.R. die "Lift"-Lenz-Methoden nicht mehr. Hebt z.B. der Retter den Bug an, was mit etwas Geduld möglich ist, läuft wohl das Wasser aus dem Bug, aber zumindest das Heck bleibt ungelentzt, was bei geringem Auftrieb im Heck dazu führen kann, dass das Kajak nur noch mit dem Bug aus dem Wasser schaut und wie eine Boje aufschwimmt.

a) Verfügt das Kajak über **genügend Restauftrieb** (was aber i.d.R. nicht durch Gepäcksäcke gewährleistet werden kann, sondern nur durch Spitzenbeutel, die nahezu vollständig Bug und Heck ausfüllen (d.h. von der Bugspitze bis zu den Fußstützen bzw. von der Heckspitze bis zum Rückengurt reichen), steigt man einfach wieder in das Kajak ein, schließt die Spritzdecke und pumpt das Wasser heraus, d.h. man geht so vor, wie es auch bei doppelt abgeschotteten Kajaks empfehlenswert ist, wenn die See "kocht" und das Wasser kalt ist: **"Reentry & Pump"**.

Natürlich könnte man zuvor versuchen, ein solches mit genügend Spitzenbeutel ausgerüstete Kajak durch "Liften" zu lenzen. Meist dringt jedoch soviel Wasser zwischen den beiden Kajakspitzen und den Spitzbenbeuteln, dass man Schwierigkeiten haben wird, den Bug kurzzeitig anheben zu können. 30 Liter Restwasser im Bug wiegen immerhin 30 kg. Aber wer hat seinen Langeiner mit - maßgeschneiderten - Spitzenbeuteln ausgerüstet, die zudem noch mit einem wasserdichten Reißverschluss versehen sind, damit sie nicht den Packsäcken weichen müssen und so auch während einer Wanderfahrt für genügend Restauftrieb sorgen? Immerhin bietet ZÖLZER solche Spitzenbeutel an.

b) Wenn das Kajak nur über **ungenügend Restauftrieb** verfügt, was der Regelfall ist, dann geht ein gekentertes und anschließend durch den Seegang vollgelaufenes Kajak wohl noch nicht gleich unter, sondern schwimmt knapp über der Wasseroberfläche, und zwar auf Grund des Auftriebs der Gepäcksäcke bzw. der nur teilweise die Spitzen ausfüllenden Auftriebskörper. Sobald jedoch der "Kenterbruder" versucht, ins Kajak wieder einzusteigen, taucht es ab bzw. sinkt soweit ins Wasser, dass der Süllrand unter Wasser liegt und ein Lenzen unmöglich macht, da bei den meisten Spritzdecken (stramm sitzende Neo-Decken mit z.B. außen liegendem Süllrandgummi könnten u.U. hiervon ausgenommen werden), trotzdem sie geschlossen sind, ständig Wasser über den Süllrand in die Sitzluke nachläuft.

Welche Möglichkeiten verbleiben einem in einer solchen Situation?

1. "Pump & Rentry"-Lenz-Methode

Vielleicht klappt es ja:

- Das gekenterte Kajak wird in Normallage gedreht und von einem Retter gesichert.
- Damit nicht noch mehr Wasser ins Cockpit schwappt, wird die Spritzdecke des "Kenterbruders" am Süllrand befestigt.
- Während der "Kenterbruder" versucht zu verhindern, dass das Kajak des Retters und das zu lenzende Kajak auseinander treiben, beginnt der Retter mit dem Lenzen des Kajaks, sofern er über ein entsprechende Lenzpumpe verfügt.
- Ist genügend Wasser gelentzt, kann der "Kenterbruder" einsteigen und den Lenzvorgang solange fortführen, bis das Kajak vom störenden Restwasser befreit ist.

Probleme:

- In Anbetracht dessen, dass unabgeschottete Kajaks meist hochvolumige Langeiner sind (Volumen: über 400 Liter), müssen wohl mindestens 300 Liter Wasser gelentzt werden.

(b) Mit einer tragbaren Hand-Lenzpumpe wird man dafür sicherlich zwischen 15-20 Minuten benötigen.

(c) Mit einer leistungsfähigen E-Pumpe, wie sie manch Faltbootfahrer, jedoch kaum ein Langeiner-Fahrer fest im Boot installiert hat, schafft man das in 5 Minuten, aber auch nur dann, wenn es einem gelingt zu verhindern, dass während des Lenzvorganges erneut Wasser ins Cockpit eindringen kann.

2. "TX/Wave"-Lenz-Methode:

Hier wird "ge-X-t" unter Ausnutzung des Seegangs:

(a) Der Retter ergreift das gekenterte Kajak, dreht es in Normallage

(b) und bringt es so auf Position, als ob die "TX-Methode" angewendet werden soll.

(c) Dann wird das zu lenzende Kajak, welches mit seinem Bug auf dem Bug des Retter-Kajaks liegt, um 180° gedreht, so dass aus dem Bugbereich das Wasser heraus laufen kann wird ("TX-Methode").

(d) Anschließend wird gewartet, bis eine vorbeilaufende **Welle** das zu lenzende Kajak so lang so hoch hebt, dass auch das Wasser aus dem Heckbereich ablaufen kann

(e) bzw. dass es dem Retter - u.U. mit Unterstützung eines Dritten, der mit seinem Kajak im Päckchen neben dem Kajak des Retters liegt - gelingt, das zu lenzende Kajak soweit über das Retter-Kajak zu ziehen, dass nunmehr durch die X-Lage das Heck gelenzt werden kann ("X-Methode").

(f) Zum Schluss wird das gelenzte Kajak wieder in Normallage gedreht und gesichert, so dass der "Kenterbruder" wieder in sein Kajak einsteigen kann. Sollte sich noch zuviel Restwasser im Kajak befinden, ist es nach dem Schließen der Spritzdecke abzupumpen.

Problem:

Nicht immer reichen Wellenhöhe und -länge aus, um das Heck zu lenzen, aber u.U. genügt der Seegang, um von der "TX-" zur "X-Methode" überzugehen.

3. "Parallel-Lift"-Lenz-Methode:

Das ist die letzte Chance:

(a) Das gekenterte Kajak wird in Kenterlage so positioniert, dass es leicht versetzt parallel neben dem Kajak des Retters liegt, und zwar so, dass die Sitzluke des zu lenzenden Kajaks sich neben dem Kartendeck des Retter-Kajaks befindet.

(b) Während der Retter nun versucht, zunächst mit Stützschlägen über das zu lenzende Kajak Balance zu halten,

(c) hangelt sich der "Kenterbruder" hinüber zur Seite des Retter-Kajaks, wo das gekenterte Kajak nicht liegt, und krabbel soweit auf das Kartendeck des Retter-Kajaks, dass er zunächst sein eigenes Kajak und dann dessen Sitzluke zu fassen bekommt.

(d) Auf dem Kartendeck des Retter-Kajaks liegend ergreift der "Kenterbruder" dann mit beiden Händen den Süllrand seines noch in Kenterlage schwimmenden Kajaks,

(e) und dreht es um knapp 90° so auf, dass sein Kajak auf der Seite liegt mit der Sitzluke Richtung Retter-Kajak.

(f) Ab dann wird es spannend: Gelingt es dem "Kenterbruder" sein Kajak ganz langsam anzuheben, und zwar ohne dass der Bug bzw. das Heck absackt, läuft das Wasser langsam aber sicher gleichmäßig vom Bug und Heck zur Sitzluke und von dort heraus ins Meer.

(g) Anschließend dreht er das Kajak in Normallage zurück und robbt sich über das Retter-Kajak ins eigene Kajak, welches vom Retter so lange festgehalten wird, bis der "Kenterbruder" fahrbereit ist, d.h. bis er die Spritzdecke geschlossen, das Restwasser ausgepumpt und das Paddel in den Händen hat

Probleme:

(a) Dieser Lenzvorgang hängt allein davon ab, ob es gelingt, das Kenter-Kajak wirklich parallel zum Wasser liegend anzuheben.

(b) Sowie ein Ende (hier: Bug oder Heck) niedriger liegt, läuft das Restwasser dorthin und das Kajak gerät gänzlich aus dem Gleichgewicht.

(c) Das Kajak ist dann wieder auf der Wasseroberfläche abzusenken und der Lenzvorgang ist nochmals zu beginnen.

Übrigens, dass alles funktioniert auch dann, wenn statt des "Kenterbruders" der Retter versucht, das zu lenzende Kajak an der Sitzluke anzuheben. ... und wenn das weder beim "Kenterbruder" noch beim Retter klappt, sollte es nochmals und nochmals versucht werden. Auch die Rolle gelingt manchem erst im 5. oder 6. Versuch. Wer da vorher aufgibt, ist "last and least" auf den "Hecktransport" oder auf Rettung von außen angewiesen.

4. Ausweg: "Hecktransport":

Im SEEKAJAK, Nr. 26 v. 1990, S.25-32, schilderte ich in dem Beitrag "**K.O. am D-Stert**" mal einen Fall, bei dem nach einer Kenterung bei 6 Bft. eine Dreier-Gruppe nicht imstande war, den randvoll gelaufene, unabgeschottete Langeiner zu lenzen. Sie sahen die einzige Chance darin, dass die "Kenterschwester" sich aufs Heck des Kajaks eines Kameraden legte und dann die 6 km bis nach Trieschen transportiert wurde, während ein Dritter das geflutete Kajak in Schlepp nahm und folgte. Wer jemals jemanden auf sein Heck klettern ließ, vermag zu beurteilen, was hierbei geleistet wurde.

Problem: Je geringer das Volumen des Retter-Kajaks ist, desto schwieriger wird der Transport des "Kenterbruders" auf dem Achterdeck sein. Bei Tagestouren (ohne Gepäck) werden wohl mindestens 330 Liter Volumen nötig sein, bei Gepäcktouren je nach Gepäckgewicht entsprechend mehr.

Fazit

Wem das Ganze von der Handhabung her zu umständlich und vom Erfolg her zu unsicher ist, sollte sich ein mindestens doppelt abgeschottetes Seekajak anschaffen und sicherheits- halber zusätzlich die Rolle lernen. Letzteres dauert wohl einige Zeit, während der man - jedoch unter kontrollierten Bedingungen - sehr nass wird. Aber wenn man dann die Rolle beherrscht und sie unterwegs braucht, ermöglicht sie einem, innerhalb weniger Sekunden wieder aufrecht im Kajak zu sitzen und weiter zu paddeln, als ob nichts gewesen wäre!