

Das waren noch Zeiten

Ein Rückblick von C. J. Luther = Cil, Garmisch-Partenkirchen

Nachstehend veröffentlichen wir einen großen Überblick von Cil, wahrscheinlich – wie er selbst schreibt – eine der letzten Arbeiten des nun schon 84jährigen Vorkämpfers für den Faltbootsport.

Cil hat mit dieser Arbeit einen Rückblick auf sein eigenes kanusportliches Leben und die zahlreichen Kameraden gegeben, die er dabei kennenlernte. Gewissermaßen ist es eine Parallele zu den Anfangskapiteln der Dokumentation zum 50jährigen Jubiläum des DKV, aber aus süddeutscher Sicht, vom Faltbootfahrer her gesehen und erlebt.

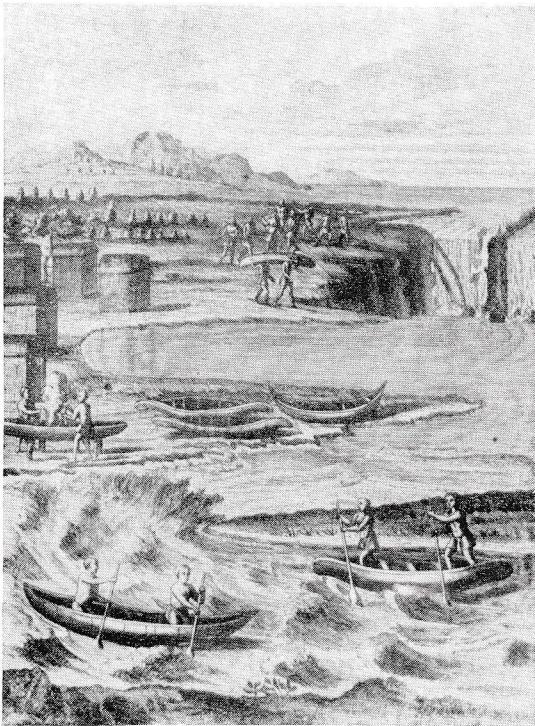
Wir alle haben Grund, Cil für diesen Artikel dankbar zu sein, in dem er uns noch einmal teilhaben läßt an den ersten Jahren und Jahrzehnten des Faltboot- und Kanusports in Deutschland.

Die Schriftleitung

„Das waren noch Zeiten...“

Mit dieser Redensart zu beginnen steht allen zu, die das Vergnügen, ja das Glück hatten, die schöpferischen Anfänge einer Sportart zu erleben, und die dann auch mitarbeiten durften, dieser Neuheit den Weg zu weltweiter Geltung zu bahnen. Jede Neuheit hat irgendwann und irgendwie ihre Vorläufer und Vorformen. Von solchen muß zunächst kurzgefaßt die Rede sein.

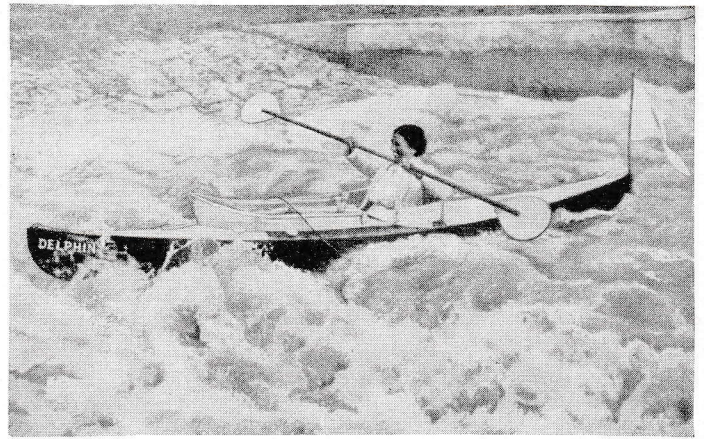
Nicht gehend, sondern zu Fuß wandernd hat sich der Mensch die Erde erobert. Vielmehr erst mit Hilfe von schwimmenden Gegenständen (sozusagen am Strohalm sich haltend, wie man heutzutage sagt), die Meer, See und Fluß von bewachsenen Ufern und von Tiertränken weggerissen hatten. Ein Holzstamm, ein Bündel Schilf, auch ein durch Verwesungsgase aufgedunsen treibender Tierkadaver, boten sich ihm als zweckerfüllende



Die Umgehung und Befahrung von Stromschnellen durch Indianer Nordamerikas. Man erkennt das Fahren im Drehstau einer Schnelle, Umtragen und Bootsbau. (Aus Baumgartner „Allgemeine Geschichte der Länder und Völker von Amerika“, Halle 1752) Sammlung Cil.

Rettungs- und Verkehrsmittel an. Seine Hände waren die ersten Paddel, vermutlich der Gleichgewichtshaltung wegen sogar Vorbilder der Doppelblattpaddel, ehe er sich einen Stamm mit Steinbeil und Feuerlut zum bootsartigen Einbaum aushöhlen oder aus Rindenstücken oder Fellen ein Schiffchen herstellen konnte, das nicht nur sicher tragend, sondern möglichst auch leicht tragbar sein mußte. Denn die Flüsse waren die bequemsten Wege, das Land zu erschließen.

Diese Vorstellung entspricht ethnologischem Kalkül. Doch sehr früh finden sich auch geschichtliche Belege: Uralte, wahrscheinlich schon der Altsteinzeit angehörende Felsritzungen von Kleinschiffchen, Mythenaussagen und endlich auch Geschriebe-



Frau Ciline, 1910 erste Befahrerin der Münchner Isar-Floßgassen
Foto Cil

nes. So kennt z. B. Plinius (24 — 79 n. Chr.) bereits die navis plicatiles, die faltbaren Haut- oder Papyruschiffchen der Ägypter, „auf die Schulter zu nehmen, so oft man an Wasserfälle kommt“. Tacitus bemerkt um 98 n. Chr. in seiner „Germania“, daß die Sutes (die genähten Boote) „an Bug und Heck gleich und somit beide Enden zum Anlegen geeignet sind“. 984 fand Eirich der Rote, der Entdecker Grönlands, Bootsreste, ohne sie deuten zu können. Als Eskimo-Kajaks werden sie ab 1425 in der nordischen Literatur des öfteren erwähnt. So wurden sie 1425 als Museumsstücke in Drontheim und 1506 als „liederne Schifflein“ in der Domkirche von Oslo gesehen. Nach einer Quelle von 1472 konnten Eskimos in ihren Booten „sich tauchen, um Schiffe anzubohren“, also eskimotieren. Daß letzteres auch schon sportlich verwendet wurde, berichtet Baumgartner (Halle 1752) aus Amerika, nämlich „daß sie sich oftmalen ein Vergnügen daraus machen und radschlagen“. Columbus brachte uns um 1500 das indianische Wort canoa, woraus unser Kanu entstand. Im 16. und 17. Jahrhundert brachten vor allem englische Kapitäne Kajaks, zum Teil auch samt ihren Insassen, nach Hause.

Ganz von ungefähr

ist's denn wohl nicht, daß sich endlich ein Schotte, John McGregor, für das Kanu interessierte und als erster „neuzeitlicher Kanute“ im selbstgebaute Holz-„Rob Roy“ 1866, als „bisher ungeschlagen erster Kanute“ auf Mosel, Rhein und Donau auch „Vater des deutschen Wasserwanderns“ (Rittlinger) wurde, dann Jordan, Nil, Rotes Meer und Baltikum bepaddelte, ein halbes Dutzend Bücher über seine respektablen Taten schrieb und 1866 den Royal Canoe Club als älteste Paddlervereinigung gründete. 1821 soll übrigens Turnvater Jahn in einem Grönländer die Saale befahren haben.

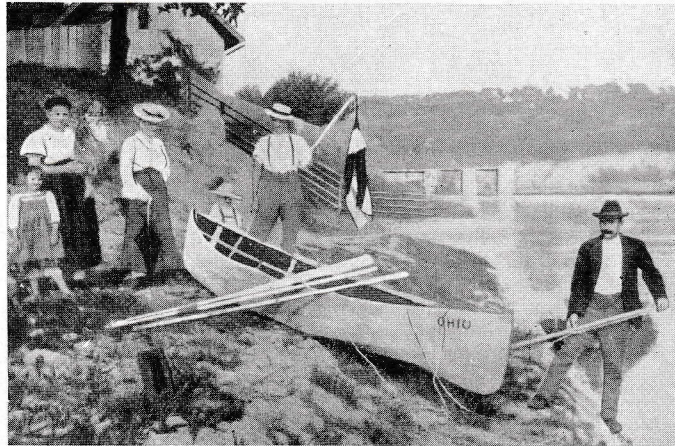


Eine Versuchskonstruktion, ein Faltboot von 1912 mit seitlichen Schwimmern, die ein Kentern des Bootes verhindern sollten

Foto Bavaria



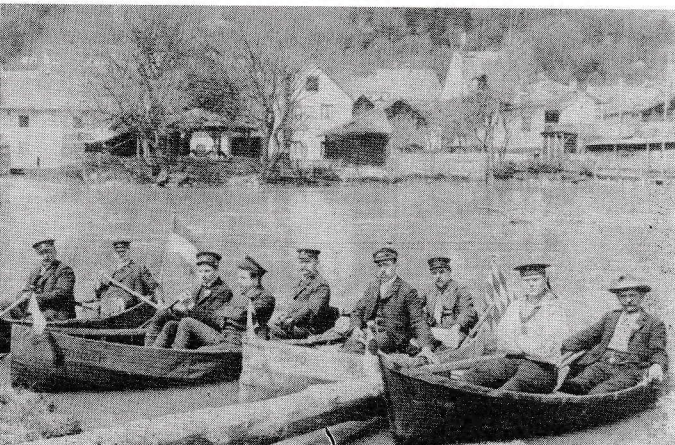
Charles Prella brachte 1905 das erste amerikanische Faltboot auf die Isar, den Typ „Ohio“ mit „Hängematten-Biegsamkeit“.



Vor der Ausfahrt, ein „Ohio-Boot“ 1905 in München

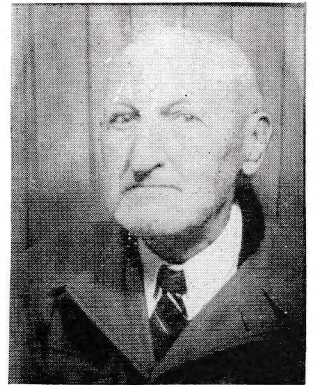


Isarfahrt 1911 mit amerikanischen Faltbooten vom Typ 1904, (hinten) sogenannten Freya.-Booten (Mitte) und vorne dem Klepperkajak von Cil



Faltbootwanderfahrt des DTC München 1913 auf der Loisach in amerikanischen Dreisitzer-Faltbooten

McGregor hatte aber auch in Deutschland schon eine gewisse Konkurrenz, denn der Leipziger Gustav Hennigke ließ sich bereits 1851 einen Flachboot-Kajak — ein Scharpie primitivster



Faltbootvater Alfred Heurich, jetzt 83 Jahre alt, über den wir in Kürze noch einen kleinen gesonderten Artikel veröffentlichen werden

Form — bauen und befuhr damit seine heimatlichen Gewässer sowie 1863 auch die Elbe von Böhmen herab. Als weitere Namen der Frühzeit nennen wir den Sachsen August Voigt, den Lehrmeister von Curd Donat sowie in Österreich schon 1869 die Wiener Donaupaddler und 1882 den Wiener Pietschmann.

Wer aber 1851 (nach Rittlinger) auf die glorreiche Idee kam, den Grönland-Kajak nachzubauen, soll nicht mehr festzustellen sein. Englische Studenten an der Universität Breslau gründeten dort 1879 einen Kanu-Club, 1885 geschah das gleiche in Bonn und ein Jahr später bildeten die Berliner ihre erste Vereinigung.

1890 begannen die Schweden ihre leinenüberzogenen Holzkajaks zu bauen, unseres Wissens die erste Textilhülle im Bootsbau.

Die ersten Hadernboote

Und nun ein „O weh“ für Heurich und die bayerische Herkunft des Tuchkajaks, denn für die achtziger Jahre haben wir die Kunde von Sir Baden-Powell (1857—1946), dem Gründer der Boys Scouts (Pfadfinder), wonach er mit seinen zwei Brüdern in einem kleinen, zusammenlegbaren Segeltuchboot, auch schon mit Zelt und Küche versehen, die Themse, den Avon und die Wye bis nach Wales befahren hat und erklärt, „sich einen schöneren Ausflug nicht denken zu können“. In seinem Pfadfinderbuch von 1926 gibt er dann auch bereits Winke fürs Bauen zusammenlegbarer Segeltuchboote.

Zuvor schon wurden in Amerika ab 1880 canadierartig geformte und zerlegbare Segeltuchboote gebaut („collapsible canoes“, später „folding boats“ genannt). Ihr Erfinder soll ein englischer Geistlicher namens Berthon gewesen und seine Boote 1880 bereits in Berlin und London prämiert worden sein. Auch andere amerikanische Werften bauten derartige Faltcanadier schon in den 90er Jahren.

Nach Hans Berger (München) wurde im Januar 1888 von Reinhold Marth (Berlin) die erste deutsche Idee eines Faltbootes zum Patent angemeldet. Es erwähnt bereits die Gummihaut, „ausgerechnet in Berlin — da kann man gar nimmer reden!“, schreibt Berger, der zu den frühen Selbstbauern gehört und dann auch Faltbootwerft-Inhaber wurde.

Auf der Isar

Womit wir endlich auf die Isar zu sprechen kommen. Die Isar, auf welcher 1904 der Artist Charles Prella in einem dieser grobovalen Segeltuch-Canadier vom Typ Ohio mit dem bayerischen Faltbootpaddeln begann. Halt, der Satz stimmt nicht ganz; denn diese breiten, dreisitzigen Ungetüme, von denen es bald einige mehr gab, wurden nämlich von einem im Heck tief sitzenden Führer mit kurzen Riemen gerudert, indes vor ihm auf einem Bankerl, hoch inmitten der Bootsbreite, zwei Fahrgäste saßen. Gestieft und gespornt und — wenn es sich um Frauen handelte — langberockt unter Kapothütchen. Als erste Faltboot-Pressensation hat nachdem Prella ein Dutzend Fahrten zwischen Wolfratshausen und München gemacht hatte, mein Journalistenkollege J. B. Sailer über den Untergang des Prella-Ohio's am Georgistein die erste Faltboot-Schlagzeile verfaßt. Worauf Prella sich eine ganze Flotille kommen ließ, die dann später von Mitgliedern der von dem Alpinisten Dr. Desauer 1908 gegründeten „Wassersport-Vereinigung des Deutschen Touring-Club München“ und später auch noch von unserem daraus entstandenen ersten Faltboot-Club der Welt bis 1914 fleißig benutzt wurden. Englische Faltboote dieser Art wurden bald darauf auch bei deutschen Pioniertruppen verwendet. Dann baute ab 1907 Zirle, ein Schwager Prellas, ò la Ohio seine Einsitzer-Canadier, dazu auch die ersten Bootswagerl, die ich sah.

Heurich

Inzwischen — um 1905 — in dem Jahr, da in Hamburg bereits der heute noch bestehende Alster Canoe-Club entstand — hatte stud. arch. Alfred Heurich nach dem Vorbild eines Museums-Eskimokajaks sein Faltboot gebaut und ab 30. Mai 1905, den er als Geburtstag des Faltbootes betrachtet, auf Isar, Loisach, Ammer, Altmühl usw. sowie auf den benachbarten Seen erprobt. Dieses Renn-Faltboot, das Heurich „Luftikus“ taufte, war nur 50 cm breit und 4,5 m lang. Mit ihm legte der Erfinder auf der Isar bei schwerstem Hochwasser ohne Spritzdecke und Wellenbrecher und mit voller Kleidung in fünf Stunden die 50 km weite Strecke von Bad Tölz nach München zurück. — Desgleichen hatte in jener Zeit Schiffsbau-Ingenieur Schnell ein Holzklappboot mit ebenem Boden nach Mandolinenart gebaut und in Gesellschaft von Heurich erprobt.

In seinen frühen, heute noch lesenswerten Zeitungsveröffentlichungen, von welchen ich eine der ersten 1907 redigierte, was mich im Verein mit einer der ersten von Klepper (Rosenheim) mit Booten versorgten Pressefahrt auf dem Inn im Oktober 1907 endgültig für die Paddlerei gewann, erwähnt Heurich, wie es zuvor auch Prella getan, daß sie durch die Isarflößerei auf die Kleinboot-Idee gekommen seien. Einen von Heurich gebildeten akademischen Interessentenkreis konnte ich nicht beobachten, ja nicht einmal Heurich selbst sah ich im Boot, wohl aber das baldige Aufkommen von jungen Bootsbastlern. Aus einigen wenigen von ihnen wie Berger, Hart, Locher, Grob, Freyberger, Poiger u. a. m. wurden schließlich Werftunternehmer. Student Heurich indessen, vermutlich seinen Studien nachgehend und mit dem durch Zillenfahrten auf dem Inn bereits etwas mit dem Flußwandern vertrauten Rosenheimer Schneidermeister Johann Klepper über Baulizenzen und dergleichen verhandelnd, wurde von wenigen gesehen. Er blieb für uns so gut wie verschollen, bis er 1923 bei der ersten Vergabe einer Deutschen Meisterschaft durch die Isar-Regatta unerkannt und unerwartet auftauchte, um dann wieder zu verschwinden. Immerhin hinterließ er 1925 und 1926 seine netten Büchlein „Das Faltboot“ und „Wildwasserfahrten im Kajak“ und außerdem noch seine Idee der Flußstreckenkarten, von denen er eine, die Innkarte Kufstein-Passau, selber fertigte, indes ich Loisach und Isar bis München zeichnete. Von diesen Heurich-Streckenkarten gab es nach und nach an die 45, auch solche für österreichische und schweizer Gewässer.

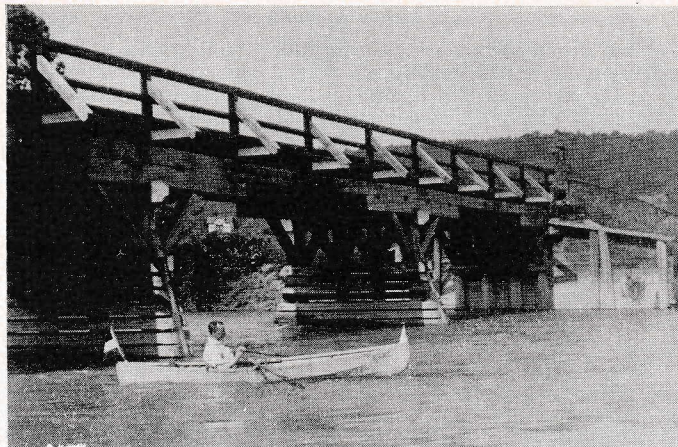
Klepper indes brachte inzwischen ab 1907 seinen nach Heurichs Faltboot etwas verbesserten „Delphin“ heraus (s. das Damenbild beim Titel, und erlebte als „Reisender in Faltbooten“ viel Ergötzliches. Vor allem setzte Klepper, über dessen Leben später der Roman von Maria Berchtenbreiter „Die Stadt wunderte sich über Orlean“ erschienen ist, sich mit dem bayerischen Vorläufer des ADAC, nämlich mit dem Deutschen Touring-Club, einer Gruppe von gutem Mittelstand, in Verbindung, was schließlich zur Gründung (1912) einer FA des DTC führte, die als erster Faltbootclub der Welt im Deutschen Touring-Kajak-Club (DTKC) auch heute noch besteht und namentlich im Faltbootwandern sehr rühmig ist.

Der Ruf der ersten Faltboote, besonders mancher Selbstbauten, war nicht gerade der beste. Das Volk sprach von Hadernkahn und Lumpenboot, und nachdem der erste tödliche Unfall eines Ungeschulten zu vermeiden war, saß „auf jedem Faltboot der Tod“. Eine Abschreckung, die auszumerzen uns viel Mühe machte, doch immerhin vorsichtigeres Verhalten erreichte.

Als ich nach dem ersten Weltkrieg die Ehre hatte, im Deutschen Touring-Club die Faltboot-Mitglieder zu betreuen, waren wir eine Gruppe von Begeisterten aus allen Gesellschaftsschichten, ob's arme Bastler waren, die für ihre Schifferl nur Markisendrell verwenden konnten oder Akademiker und Offiziere in bereits pikfeinen Gummibooten. Wir hielten zusammen wie Pech und Schwefel und waren vorherrschend alpin-touristische Flußwanderer, hielten aber auch gute Kameradschaft mit jenen, die — sich absondernd — es vorzogen, sich zum Club Münchner Kajakfahrer (CMK) zu vereinigen. So oder so: Vermehrung sowohl auf touristischer wie auch auf sportlicher Bahn war ja schließlich unser aller Wunsch.

Und Schulung! Es galt ja die zu unserer „reitenden Gebirgsmarine“ stoßenden Rekruten zu drillen. Der nächste und beste Exerzierplatz dafür waren die Walzen und Widerwellen der Thalkirchner Floßgassen, sozusagen vor den Türen unserer sich mehrenden Bootshauskolonie. Ein dutzend Mal mußten sie ihr Boot wieder zum Start hinauf tragen, um jede Situation bewältigen zu lernen und schließlich mit Grazie umschmeißen zu können. Bis sie endlich sicher und behend paddelten und begeistert nach der Melodie des Loisachliedes mit uns sangen:

„Wir san zünftig, mir san miß (mir)
Wir ham an Stolz und dös als wiß
Es ka net jeder und dös is fei(n)
Tragbarer Kajakfahrer sei(n)“



Lehrer Hällmayr 1911 im Zirle-Boot, das man ruderte



Erste deutsche Faltbootregatta auf der Isar am 17. Juli 1921 von Tölz nach München. Hier der Startplatz zu Beginn des Aufbau-Wettbewerbs. Foto Bavaria



Bei der ersten Isar-Regatta 1921: Gestartet wurde an Land



Die Siegerinnen der ersten Isar-Regatta 1921 in der letzten Floßgasse
7 Fotos Sammlung Cil

Pressewerbung

Verdiente und begeisterte Werber der Urzeit waren und konnten es allein schon von Berufs wegen sein die Redakteure H. Roth, G. Rose und Cil. Rose z. B. führte bald in seinem Land-erziehungsheim am Ammersee den Selbstbau von Booten ein und auch das Zelt. Unternehmungslustig mit Großfahrten in Flottillenstärke waren besonders unsere Eichstätter, eine Unterabteilung des DTKC, um 1911 in solchen Unternehmungen sogar noch rühriger als wir Münchner. Sie erreichten unter anderem den Zollaussfall an der österreichischen Grenze. Für 1912 sei vermerkt die fortschrittliche Führung des Clubs durch Lehrer Hällmayr, Dr. Hermann und Studienrat Geisböck. 1913 regten der Leipziger Donat und der Berliner Volk die Gründung eines DKV an, auch Bormann im „Rudersport“ und Hällmayr (München) befürworteten das. Die Gründung erfolgte im März 1914. 1. Vorsitzender wurde Dr. Alfred Korn, dem wir das wohl gediegenste oder literarischste Buch jener Zeit zu verdanken haben, seinen „Kanufahrten-Spiegel“. Die DKV-Zeitschrift „KANU-SPORT“ rief 1920 C. Donat ins Leben. Was wir ihrem späteren Redakteur Hugo Schmidt, von mir „Hus“ getauft, zu verdanken haben, habe ich nach seinem jähen Tod im „KANU-SPORT“ 1965, Heft 23, bereits veröffentlicht.

Als Vertreter unseres alpinen Wassersportes war Hällmayr bei der Gründung des hartwässrigen DKV 1914 in Hamburg, um von dort als Vortragsredner C. Donat mitzubringen, der dann auch einen 1913 in der Zeitschrift des DTKC ausgeschriebenen Mitarbeiter-Wettbewerb gewann.



Faltbootfahrer 1919 auf der Isar bei Icking

Während des Weltkrieges führte uns Karl Steiner. Er baute nebenbei auch schöne, leichte Einer und Zweier und bemühte sich mit Erfolg um die Behandlung des Bootstransportes, wie er bei der Eisenbahn für das Fahrrad üblich war. Vor dem Krieg hatte die erste deutsche Faltbootausstellung in München beachtlichen Erfolg. 1920/21 erweiterte sich der durch die Mehrung der Vereine notwendig gewordene „Ausschuß der Münchner FB-Clubs“ zum „Verband der Faltbootfahrer“, der auch die Zeitschrift „Das Faltboot“ herausgab. Um den Inhalt dieser Zeitschrift bemühte sich besonders der junge C. B. Schwerla, der auch ab 1926 aufklärende Bücher veröffentlichte, unter anderem nach späterer Erstbefahrung von amerikanischen Wildflüssen sein „Kanada im Faltboot“ und schließlich das besonders nette „Paddelboot für die Kajakfrau“. Wie erfolgreich tätig die Gebrüder Locher waren, habe ich (mußte ich, weil der Ältere im März dieses Jahres aus dem Leben schied) in Heft 7 dieses Jahrganges bereits erwähnt. Baurat J. Locher hat übrigens auch Anleitungen für Selbstbauten von Boot und Zelt veröffentlicht. Für Hans Berger sei vermerkt, daß manche Neuerung im Faltbootbau auch von anderen übernommen wurde, und er überdies ein eifriger Vermittler für den Zusammenschluß unseres Faltbootverbandes mit dem DKV war.

Erste Wildflußregatta

Dem CMK (Club Münchner Kajakfahrer) folgten bald darauf weitere Neugründungen von Gruppen. Das führte damals zur Bildung eines „Ausschusses der Münchner FB-Clubs“. Schon die Gründung des CMK war für unseren DTKC Anlaß, auch an Wettbewerbe zu denken. Unserer typischen Faltbootssport-Vorstellung entsprach es, neuere und andere — vor allem den Wildwasserverhältnissen entsprechende — Wege einzuschlagen. Eine Isar-Regatta konnten wir uns nur als isarisch (von „is“ = reißend) vorstellen. Wir versuchten sie also so weit wie möglich einer normalen Tages-Faltbootfahrt anzugleichen.

Zunächst führten wir 1920 ein Proberennen durch über die 53 km-Strecke von Bad Tölz nach München, um den Nachweis zu erbringen, daß wir von den Teilnehmern nicht allzuviel verlangen würden. Keine Stimme erhob sich dagegen. Doch als 1921 unsere Ausschreibung vorlag, erregte sie beträchtliches Erstaunen. Sie nannte als erstes einen Boots Aufbau-Wettbewerb, mit dem anfangs die Regatta bereits beginnen und also auch den Weg zum Wasser und Wassern einschließen sollte. Und nicht nur dies, sondern in München sollte sie nicht unter einem Zielband zu Wasser enden, sondern erst mit dem Antritt des wieder zusammengepackten Bootes vor den Zeitnehmern. Aber das war den Aktiven doch zuviel des Guten! So führten wir in Tölz zunächst gesondert den Aufbau-Wettbewerb durch. Dann allerdings begann die Regatta doch zu Land, Weg zum Wasser und Wassern, auch Umtragen der Boote um ein Wehr, in die Rennzeit eingeschlossen. Die eilige Aufbauentwicklung einer Raupe zu einem flugfähigen Schmetterling hatte zunächst den Erfolg, daß auch Spezial-Schnellklappboote gebaut wurden, deren Besitzer sich mit den Auszeichnungen dieses Wettbewerbes begnügten und ans Paddeln nach München gar nicht dachten! Der Start zu Lande entsprach einigermaßen dem Beginn eines modernen Autorennens auf dem Nürburgring. Wenn auch mancher fluchte über diesen Anfang, weil eiliges Wassern manchmal sofort einer Kenterübung entsprach, machte es doch viel Spaß. Am Tag zuvor mußten wir wegen des Umstandes, daß so ein Wildfluß im Geröll von heute auf morgen seinen Lauf verändern kann, für die Landfremden wenigstens kritische Stellen markieren, damit sie den richtigen Weg fanden



Urlaubsfahrt auf dem Kochelsee 1920

Schon diese erste Wildwasser-Regatta war „international“ besetzt, einerseits durch einen gemischten Prager Zweier und andererseits durch „die Sachsen“ Engel und Poppig, die allerdings für unseren Club starteten und wohltrainiert und besser mit der sportlichen Führung des Bootes vertraut waren als die Einheimischen. Soweit ich mich erinnere, führen sie dann auch Bestzeit. Bestzeit der Damen errang Frau Rayer am Schlag des CMK-Zweiers. Für Bad Tölz wurde die Isar-Regatta jeweils das Großereignis der Saison. Ganz Tölz, vor allem die Kurgäste, war auf den Beinen, und die Stadtmusikanten marschierten in der üblichen Bundhosentracht und unterm Stopfelmütze auf. Bei den vorangegangenen Abendfesten im Kolberggarten staunten die Fremden Bauklötze wegen der Sänger- und Unterhaltungskünste dieser „paddelnden Wilden“!

Hus nannte diesen Wettbewerb, der bis 1939 als Wanderfahrt im Renntempo durchgeführt wurde, die echte Regatta. 1964 schrieb er: „Noch heute leuchten die Augen aller Beteiligten, wenn die Rede auf sie kommt“.

Nach dem späteren Bekanntwerden unserer Faltboot-Kanuten mit den Kurz-Regatten der Hartgewässer im Norden wurden ihnen die 50 km zu lang. Um 12 km gekürzt, zogen sie den Start in Einöd vor. Als sie sich bald mit 23 km ab Wolfratshausen begnügen wollten, da beendete ich meine Siegerehrungszeremonie mit dem Sermon: „Und nun, Kinder, schlage ich Euch vor, von nun an unsere Regatta nur als eine Pokal-überreichung hier vor den Bootshäusern durchzuführen und alles weitere wegzulassen! Sic transit gloria mundi“, das mein Lateinlehrer stets in „sic transit moria glundi“ verwandelte, wenn ich einen Bock geschossen hatte.

Bedeutendster Fernfahrer dieser Pionierzeit war zweifellos der in Waldshut lebende Karl Schott. Mit zwei Fahrten von Neuburg bis in den Persischen Golf hat er sich ins Geschichtsbuch hineingepaddelt (siehe KANU-SPORT 9/64 und 3/65).



„Kenterübung“ auf der Amper 1913

1924 als der DKV-Verbandstag in Hamburg abgewickelt und vor Travemünde eine Internationale Regatta über 10 km gestartet wurde, waren wir Faltbootler erstmals aktiv im „Hohen Norden“. Vom CMK beteiligten sich die Gebrüder Deinzer, die sich einen Meistertitel erwarben und bei der Isar-Regatta desselben Sommers im Gummiboot Bestzeit fuhren. Im Zeltlager auf dem Privall aber produzierten Münchner, Wiener und einige bereits bekehrte Leipziger die Vorstellung eines FB-Lagerlebens, das 1926 auf der „Großen Birke“ vor Murnau als Clou des ersten Kanutages im Süden größten Beifall einheimste.

Wie Dr. Eckert zum Zuge kam

Die Erweiterung des erwähnten Ausschusses zu einem Verband ging nicht ohne Tumulte ab. Obwohl die Anwesenden an sich allesamt gute Kameraden waren, gab es dennoch zwei Gruppen, die — sagen wir kurz — der Engeren, d. h. allzu bayrisch Eingestellten und die Weitersehenden. Da wurde bei der Wahl eines Vorsitzenden geradezu gerauft. Bis endlich nach zwei oder drei abgelehnten Bewerbern um die Führung keiner von den Engeren zum Zuge kam, sondern ein Mann, der von der Donau zu uns gestoßen war, nämlich Dr. Eckert. Dies erwies sich als keine schlechte Wahl, weiß man doch, daß dieser Mann nach unserer Einigung mit dem DKV den internationalen Zusammenschluß aller Kanuvölker zuwege brachte und den Kanusport in die Olympischen Spiele einbaute. Im Jahre 1936 brachte uns der Münchner Ernst Krebs eine Goldmedaille ein.

Daß wir lange Zeit Außenseiter oder Rebellen blieben, hat seine guten Gründe. „Wir konnten zusammen nicht kommen, denn die Wasser waren zu tief“, d. h. zu verschieden, einerseits zu maritim, andererseits zu alpin. So brauchte es eben seine Zeit, bis schließlich auch in diesem Bereiche der Kameradschaft der deutsche Main- und Donau-Äquator hinfiel, zumal zur Zeit der Vereinigung vom DKV und VDF die Zahl der Faltboote, wenn ich recht unterrichtet bin, fast so hoch war wie die der Starrboote. Jedenfalls sagte das Jahrbuch des DKV (1964), es habe sich 1924 das Faltboot „auch im Norden durchgesetzt“. Es diente dort besonders zur Erschließung der Klein- und Bergflüsse.



„Flußwandern“ — wörtlich genommen — in den Zwanzigen Jahren auf der Amper

Fest steht jedenfalls, daß etwas alpiner Geist dem maritimen Sportbereich recht gut getan hat, nämlich eine gewisse Dosis von unserem stark bergsteigerisch und skiläuferisch beeinflussten Freiluftleben, dem wir von Anbeginn an — näher an den Quellen der schnellen Wasser — zugeeignet waren.

Auch die Skiläufer

interessierten wir, nachdem wir um 1911 erkannt oder besser gesagt erfüllt hatten, daß das Faltboot gewissermaßen unser Sommerski ist, jedenfalls eine für Körper und Geist gleichermaßen gute und konditionserhaltende Freiluftbewegung, denn:

Speziell nach Schnee und Wasser
geht der wilde Zug der Zeit,
und bei beiden herrscht ein krasser
Wesenszug der Ähnlichkeit.

(H. Mumelter)

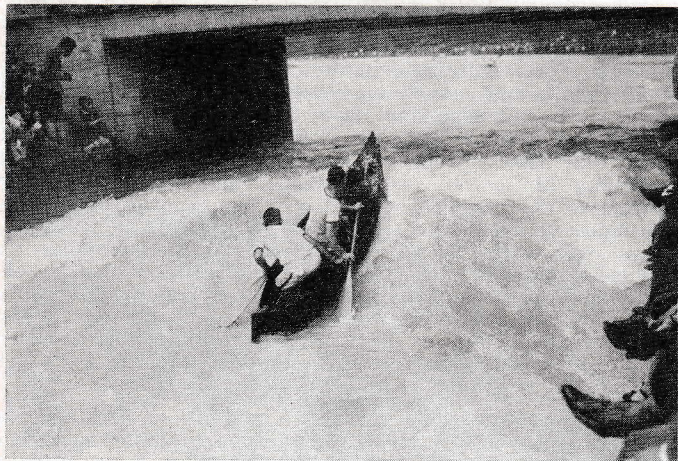
Da prägte Cil den „paddelnden Skiläufer“, der sich mit dem „skilaufernden Paddler“ deckt, wie in der Fotografie ein Negativ mit seinem Positiv, baute in seine Skiläuferzeitschrift ein alljährliches Faltbootheft ein, erzielte nach und nach einen Freundschaftstauschverkehr zum Skiverband und ... doch siehe darüber das Schlußkapitel von 1926.

Die ersten Bootshäuser

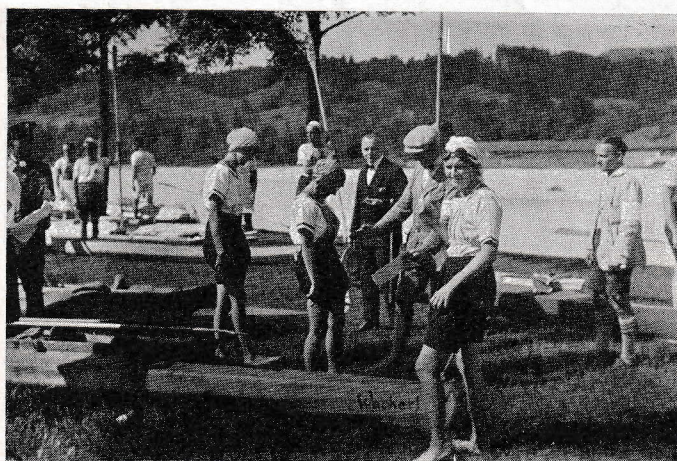
entstanden ab 1924. Als erstes das des CMK, erbaut unter Hartinger, Puley und Rayer, dem ersten Vorsitzenden dieser Vereinigung, die ihren Wahlspruch

„Wer's nicht treu und edel treibt,
lieber weit vom Kajak bleibt“

über die Haustür schrieben. Danach folgte um 1926 das vom damaligen Vorsitzenden Ing. Baurat Locher entworfene Heim des DTKC. Dann nach und nach die Häuser der FA der Turngemeinde, der Alpenvereinssektion München, des Männerturnvereins München, des TV von 1860, des Freien Wassersportvereins und das der Eisenbahnkajakler, eine Kolonie, die im 2. Weltkrieg im Bombenhagel zusammenbrach, wobei unser



Zum ersten Mal fuhren 1926 auch Hamburger Canadier die Floßgassen der Isar



Damenregatta 1925 in Bad Tölz, man bemüht sich schon um sportgerechte Kleidung

6 Fotos Sammlung Cil

einzigartiges Text- und Bildarchiv unterging. Von den Pionieren des DTKC seien als eifrigste genannt: der als Chronist und später Slalomreferent tätige Egon Hug, Heinz Claus, Wellnhöfer, die späteren Vorsitzenden Dr. Ehrensberger und Lorenz Kemeter, der eines schönen Tages seine im Einer sehr tüchtige Frau als erste Faltbootmeisterin von Polen begrüßen konnte, ferner Freyse und Gareis und Maria Kirchgessner, die es zur Novellen- und Romanschreiberin sowie Rundfunkredakteurin brachte und von der Turngemeinde Grete Erlwein, die unserem Verband als „Bayernkreis-Gretl“ jahrzehntelang diente.



1926 — Cil als Häuptling der „Großen Birke“

Foto HUS

Es wurde ein spannendes Bootstau-Festspiel geschrieben, das mit dem Auftauchen des Neptuns aus Fluß und See begann, in dem Schwerla den Seehund spielte und das auch einmal bei der Isar-Regatta „über die Bühne“ ging.

Große Birke

Unter diesem Kapiteltitle faßt der DKV in seinem letzten Jahrbuch (1964) zusammen, was ich den triumphalen Abschluß unserer Fundamentlegungszeit zu nennen wage.

In und auf dem Staffelsee Oberbayerns vor Murnau „die revolutionäre Idee“ Dr. Eckerts: Das unter Häuptling Cil erste DKV-Volksfest und wildwestliche Zeltlager auf der herrlichen Insel „Große Birke“, die darum herum gelegte erste Deutsche Kanu-meisterschaft in Bayern (zum 50. Male gewonnen von Turich/Halle-Pöllberg), die erste und imponierende Beteiligung von Canadiern an der Isar-Regatta, herangebracht von dem Canadierkönig Hans Schneekloth, und dann nach einem jubelerfüllten Schlußabend im Münchner Hofbräuhaus, wenig beachtet und doch von beträchtlichem Einfluß: die erste Großfahrt pad-



Edi Hans Pawlata, dem 1927 die erste Eskimorolle gelang

delnder Skiläufer von Mainz nach Düsseldorf, um dort den Abschluß des DKV-Freundschaftsvertrages mit dem Deutschen Skiverband zu besiegeln.

Österreichische Pioniere

Nenne ich nachträglich noch für 1923 als verbindendes Großunternehmen über die Grenzen hinaus die von dem Wiener Pietschmann dirigierte großartige Nibelungenfahrt von Ingolstadt nach Wien, so muß ich nun auch noch die frühen Pioniere Österreichs nennen.

1869, wie schon gestreift, benützten Wiener Ruderer McGregors Rob Roy auf der Donau. Im gleichen Boot bewältigte Pietschmann, 1921 Gründer des Österreichischen KV, 1908 den wilden und schnellen Inn ab Finstermünz, indes sich längst vorher in den 80er Jahren schon Duschaneck durch seine Flußlauf-Fahrten bekannt gemacht hatte, 1908 das erste Rosenheimer Faltboot nach Österreich fuhr und eine Grazer Werft für den Faltbootbau interessierte. Nicht zu vergessen des Linzer Weinzingers Schneckenbau (äußerst schmale und skiffartige, doch gepaddelte „Virginias“, den Zigarren der österreichischen Tabakregie ähnlich) und seine Gründung des Linzer Schneckenvereins, von welchem ich dann und wann Kunststücker auch auf der Isar sah, als sich im Freien Wassersportverein Münchens einmal einige Schnecken aufhielten. Verdienter Förderer im Süden Österreichs war der Grazer Otto Lutter auf der Mur und anderen alpinen Flüssen; der Kufsteiner Hasenkopf war der Österreicher, der nach dem Isar-Vorbild die erste Wildwasserregatta auf dem tirolerischen Inn organisierte. Aus dem Salzachkreis des OKV wurde Otto Amannshäuser zweimal auf der Isar Deutscher Meister. Auch baute er gute Boote. Vergessen sei nicht der oft bei uns weilende und namentlich im späteren Slalom erfolgreiche Frühwirt aus Hainburg und endlich Merinsky aus Wien, der Nachfolger Pietschmanns in der Führung des OKV, der unter anderem mit seinem Vermögen haftend die österreichischen Grenzscheine für den DKV einführte. Außerdem förderte er auch das Zustandekommen des besonders billigen „Österreichischen Faltbootführers“ von Dr. Erich Walczek.

Der Wiener E. H. Pawlata ist berühmt geworden durch die Rekonstruktion des uralten Eskimotierens; doch mit seiner Erstmaligkeit von 1927 hat es einen kleinen Haken. Das Eski-

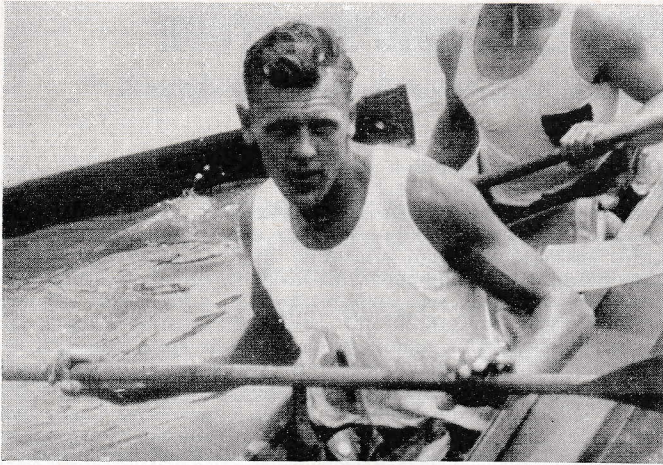


Start in Einöd zur Isarregatta 1930

motieren hat nämlich während der schweizerischen Quervain-Grönland-Expedition der Schweizer Dr. Hösli 1911 den Eskimos abgesehen und diese seine Kunst 1912 auf dem St. Moritzer See vorgeführt, für seine Errungenschaft aber nicht wie Pawlata Schule gemacht. Im übrigen hat Rittlinger (siehe „Neue Schule des Kanusports“) mit drei Experten Pawlata's Technik verbessert und erleichtert.

Wie könnte ich den österreichischen Weltrekordmann Robert Kronfeld vergessen! Als dieser wildeste Wildflußpaddler jener Zeit 1924 seine sensationelle Rhône-Fahrt, selbst in die unpassierbare „Perte du Rhône“ unterhalb von Genf eindringend, bis Marseille und dann seine Seglerei auf dem Waschbord sitzend, den Jubelempfang durch Nizza'er Yachtsportler und auch den spanischen Ebro mit Paddel und Film bewältigend hinter sich hatte, schrieb er mir. Er bat um Erfahrungen und Ratschläge für den Bau eines Eskimos und bemerkte, daß er im Eskimo das zweckmäßigste Boot vermute. Nach seinen Erfahrungen, so erklärte er, seien schmale Boote besser als breite, da sie freiwilliges Kentern und Wiederaufrichten erleichterten und somit das sicherste Boot seien. (Siehe unten andere Salzachhöfenfahrt im nur 53 cm breitem Boot). Weltbekannt wurden dann Kronfelds Meisterleistungen als Segelflieger auch über den Alpen und über der Rhön, Weltrekordler, Höhenrekordler im Segelflug bei Bayreuth, kurzum daß dieser kühne Junge weltberühmt geworden, gehört der Geschichte an.

Vom OKV haben wir — nebenbei gesagt — auch unsere Schwierigkeitstabelle I bis VI übernommen, später auch den vom Skilauf inspirierten Kajakslalom, den erstmals der Wiener K. K. Ister unter W. Rabe und F. Brunner im April 1934 auf der Traisen in Szene gesetzt hat.



Ernst Krebs, Goldmedaillengewinner bei den Olympischen Spielen 1936

Nach 1926

Von den Förderern und Erfüllern, die über unsere 1926 geschlossene „Kinderstube“ hinaus weiter arbeiteten, kann ich nur noch aufzählend nennen: Max Schmid, München, unseren in hohem Alter noch unermüdlichen Wanderwart und Organisator des internationalen Flußwanderns, — Theo Bock und Kurt Sigritz, die Idealisten unserer Wildwassergruppe, — Remmel, den Landshuter, der die Noce-Schlucht bezwang, — und endlich von den Waghalsigsten der Neuzeit Dr. G. A. Farner, um 1930 der erste auf dem oberen Inn von Maloja bis Süs, — vom DTKC Max Wagenpfeil († 1965), der von uns an Fernfahrkilometern den Rekord aufstellte, — A. Anderl, der 1932 die Slalommeistersreihe der Salzachöfenbefahrer eröffnete, — Erich Seidl, der diese Höllenfahrt gleich sechsmal vollendete, um für seinen Sieg auf dem berühmten Arkansaswildfluß (USA), gefolgt von Bock, zu trainieren, — Dr. Walleczek, den OKV-Führer-Bearbeiter, der nach zweimaligen Salzachöfenfahrten schließlich im „Gesäuse“ der Enns sein Leben lassen mußte, — Franz von Alber, Cañonerschießer im Land der Skipetaren, — Walter Frenzt, Filmer und Wanderredner vom Hochschulring Deutscher Kajakfahrer, — dazu der profilierteste Führer des

HDK Ferdinand Staelin aus Stuttgart, — H. Rauschert, Eroberer der Arktiswasser, — Kapitän Romer und Dr. Lindemann, die in Faltbooten den Atlantischen Ozean überquerten. Dann ist noch zu nennen O. Krupski mit seiner Frau, der den hinreißenden Film der wildschönen Tara in Jugoslawien drehte und 1936 sein Buch „Vom Triglav zur Adria“ schrieb. Von den Erfindern: Herbert Baschin, Stuttgart (Polyesterboote), — Franz von Alber, der mit seinem Rücken und Kopf schützenden Schwimmkissen den Paddler zum Stehaufmännchen macht, und der Schweizer Meister Milo Duffek, dem die Slalomkünstler den Duffekschlag zu verdanken haben und endlich Herbert Rittlinger, unser Weltreisender, Chefchronist und Dichter von Nepetuns und Nöcks Gnaden.

Sie alle waren Zeugen einer langen, aber erfolgreichen Entwicklung. Die meisten genannten Kameraden setzten Marksteine für eine Sportart, die heute aus dem sportlichen Geschehen der Welt nicht mehr hinwegzudenken ist.



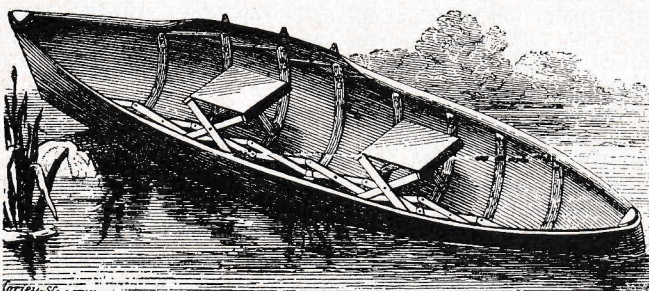
Cil — 1930 — im Wehrsprung

4 Fotos Sammlung Cil

Der Nachen im Reisesack

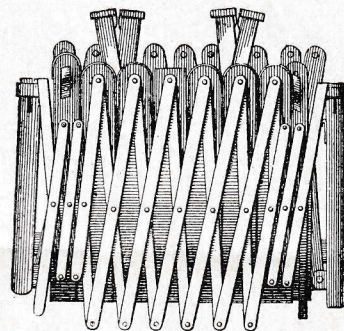
Alfred Heurich, über den an anderer Stelle in diesem Heft noch mehr erzählt wird, gilt als der „Vater des Faltbootes“. Seine von dem Schneidermeister Klepper übernommene und vervollkommnete Erfindung hat sicherlich den eigentlichen Aufschwung des Faltbootes bewirkt. Aber schon Jahrzehnte vor Heurich gab es Erfinder und Bastler, die ähnliche Ideen in die Tat umsetzen wollten. Der nachstehende Bericht „Der Nachen im Reisesack“ erschien schon etwa um 1890 im „Neuen Universum“. Wenn der damalige Autor später hätte erleben können, wie sehr er mit seinen Prognosen recht gehabt hat. —

„Jeder, der schon Reisebeschreibungen gelesen hat, weiß, wie groß die Schwierigkeiten sein können, welche Stromschnellen, Wasserfälle oder zu seichtes Wasser den Forschungsreisenden in fremden Gebieten bereiten, auch wenn sie mit einem sonst brauchbaren Kahne versehen sind. Es müssen mühsam die Hindernisse umgangen werden, das Reisegepäck, die gesammelten Naturalien, die Tauschobjekte, kurz alles Transportable, auch der Nachen muß auf den Schultern des Menschen durch das Dickicht geschleppt werden bis zu einer Stelle, wo das Boot wieder flott gemacht, die Reise zu Wasser fortgesetzt werden kann. Gerade der schwere Kahn veranlaßt dabei besondere Schwierigkeiten, die nur mit Aufwendung von bedeutender Menschenkraft zu überwinden sind



„Der offene biegsame Nachen“ bereit zum Start

Die Herren Murray und Baker in Chicago haben in letzter Zeit ein Boot konstruiert, das auf einen kleinsten Raum zusammengeschoben werden kann und dadurch außerordentlich leicht zu transportieren ist. Ist es aufgespannt und überzogen, so sieht es aus, wie Bild 1 darstellt und fehlen dabei selbst



Der Nachen, zum Transport zusammengeklappt

zwei Bänke für die Ruderer nicht. Das Gerippe des Nachens besteht aus ganz dünnen und sehr elastischen Blechstreifen aus Stahl, die untereinander scheerenartig vernietet sind, so daß, wenn der Überzug abgeknüpft ist, das Gestell vollkommen zusammengeschoben werden kann, wie Bild 2 zeigt; auch die zwei Bänke falten sich dabei mit ein und nun ist das Gerippe sehr leicht fortzuschaffen. Ebenso aber auch der Überzug, der aus wasserdicht gemachter, sehr starker Leinwand besteht. Ist das Gestell aufgespannt, so läßt sich sehr leicht der Überzug darum legen und am Rand des Bootes aufziehen und festknöpfen.

Es ist klar, daß ein solches Boot nicht allein in den unwirtlichen Gegenden ferner Wildnisse von Nutzen sein kann. Auch bei uns würde mancher Tourist gerne davon Gebrauch machen, mehr noch ein Fischer oder auch ein Jäger, namentlich wenn er an Flüssen oder Teichen dem Wassergeflügel nachstellt.“