



Dem Saltboot.

Von Carl J. Euther-München.

Der Kanusport ist vom Meer her zu uns gekommen und hat besonders im grönländischen Kajak sein Vorbild. Von der Wasserfante hat sich der Kanusport langsam fluslaufwärts reisend ausgebreitet. Wenn man heute eine Karte zeichnen und diejenigen Punkte, die der Kanusport fluslaufwärts wandernd erreicht hat, mit Kurven verbinden würde, dann wäre leicht zu erkennen, daß dem Paddeln im kleinen Boot so ziemlich überall dort eine Grenze gesetzt war, wo die Strömung der Flüsse stärker ist, als die Paddelkraft ausreicht, diese Strömung bergauf zu überwinden. Der Oberlauf unserer großen und kleinen Flüsse blieb Neuland und die wenigen Fahrten flusabwärts, die da oder dort gemacht wurden, hatten keinen oder wenig Einfluß auf Einführung und Verbreitung des Kanusportes in diesen strömungsreicheren Gebieten Deutschlands, Österreichs und der Schweiz.

Heute ist das ganz anders geworden und wir danken es dem Saltboot. Zwar ist der Paddler auch in diesem Boote nicht in der Lage, die stärkeren Strömungen der Oberläufe unserer Flüsse aufwärts zu überwinden, aber das Saltboot ist auch in der Talsfahrt auf den wilden Flüssen dem Holzboot ganz entschieden überlegen. Man erreicht mit ihm zu Lande, da es gut im Bahnwagen mitzunehmen ist, leichter die Oberläufe der Flüsse, und es steht außer allem Zweifel, daß deshalb der Kanusport sich im Süden Deutschlands und in Österreich erst fest-

setzte und rasch Freunde gewann, weil er sich auf das Saltboot stützen konnte.

Auch das Saltboot ist nach dem Urbild aller Paddelboote, nach dem Grönländer Kajak, gebaut. Aber nicht langsam die Gerne überwindend und nicht langsam sich zum Sportboot wandelnd kam das neue Boot zu uns. Es war auf einmal da. Selten wird sich irgendeine Sportart so glatt wie der Saltbootsport auf einen Urheber zurückführen lassen. Es war ein Wanderer, der uns diesen neuen Weg zur Natur zurück und diesen neuen Kampf mit allen ihren Unbilden, also neue Touristik und neuen Sport erschloß, und er tat das, als er bisher gegangener Wege überdrüssig war und neue Einblide sich erschließen wollte in das Walten der Natur. Ein Münchener, oder doch einer, der von München auszog, Deutschland anders als die anderen sehen zu können, der Student *A l f r e d H e u r i c h* war es, der nach dem Vorbild des heute im Deutschen Museum ausgestellten Eskimofajats im Jahre 1905 das Saltboot baute, das berufen war, den Paddelsport auch heimisch zu machen auf den Flüssen, die unter Kanuleuten als unschiffbar galten. Die Saat für den Saltbootsport ist also weit herinnen im Seßlande, ja zwischen den Bergen aufgegangen und es ist deshalb auch ein Gewächs von Eigenart daraus geworden.

Wohl gab es vor Heurich und vor 1905 da und dort, aber selten zusammenlegbare Boote zu sehen. Sie waren unförmig und ungeschlachtet und nicht in der Lage, ihre Benutzer für einen neuen Sport zu begeistern. Das gelang erst

Heurich, und auf das erste Saltboot, mit dem er im Jahre 1905 auch gleich den ersten Wildfluß, die Ixar, besaß, auf dieses Boot gehen alle heute verwendeten Saltbootarten zurück.

Zur touristisch sportlichen Anerkennung gebracht haben das Boot in erster Linie Münchener Sportleute, aus deren anfangs kleinem Kreis als erste und somit älteste Saltbootvereinigung die Saltboot-Abteilung des Deutschen Touringclubs hervorging. Lange Jahre blieb sie allein, aber ihr Wirken griff um sich und schuf das Bedürfnis für weitere Vereine, aus welchen schließlich der Verband Deutscher Saltbootsfahrer wurde, der seit kurzer Zeit als Bayernkreis sich dem Deutschen Kanuverband angeschlossen hat.

Von München ausgehend, hat in den letzten Jahren die Bewegung Ansehluß auch an den mittel- und norddeutschen Paddelsport gewonnen, nachdem vornehmlich jüngere Saltbootwerften eine formverändernde Anpassung des alten Wildwasserbootes an die bewährte Gestalt des festen Holzstajats vorgenommen und allerlei bemerkenswerte touristische und sportliche Leistungen bewiesen hatten, daß das anfänglich überall verachtete Rudersboot doch ein sehr brauchbares Fahrzeug ist. Daß aus der Not eine Tugend werden kann, ist durch einen besonderen Grund für die rasche Ausbreitung des Saltbootes in den letzten Jahren belegt worden. Die Eisenbahnverkehrsnot der Nachkriegszeit zwang nämlich die anfangs fast saltbootfeindlichen norddeutschen Paddler, das im Bahnabteil mitzunehmende Saltboot zu benutzen, weil der Bahntransport fester Boote (im Gepädwagen) zu teuer, zu zeitraubend oder überhaupt unmöglich wurde. Dadurch erst wurden die Vorzüge des tragbaren Bootes allgemein bekannt. Den Verhältnissen also, die jede andere Entwicklung der Dinge bei uns so sehr hinderten, verdankt das Flußwandern im Saltboot den mächtigen Aufschwung der letzten Jahre.

Heute ringt sich überall die Erkenntnis durch, daß das Saltboot wie der Ski Anhänger auch in wasser- bezw. schneearmen Gegenden haben kann, weil die Benutzer dieser Geräte freizügig sind und sich ihre Tummelplätze nach Belieben suchen können.

Es liegt in der Natur der Sache, daß jede rein touristische Betätigung und Organisation weniger und langsamer zur Kenntnis der Öffentlichkeit gelangt, als sportliche Bewegungen. Seit die Presse auch über Saltbootregatten zu melden hat, ist das Interesse der sportfreundlichen Öffentlichkeit für den Saltboot-sport wesentlich größer geworden. Auch die Regatten im Saltboot wurden zuerst in München ins Leben gerufen durch die heute, nach 4 Jahren schon, berühmte Harregatta Bad-Tölz-München, die der Deutsche Touringclub zum erstenmal durchführte und in die er von Anfang an und in aller Absicht neue Gesichtspunkte hineinlegte, die dann für andere Saltbootregatten wegweisend wurden. Zum erstenmal sind auch in Verbindung mit dieser Wettfahrt im Sommer 1923 deutsche Saltbootmeisterschaften ausgetragen worden.

Die ersten deutschen Saltbootmeisterschaften des Jahres 1923 wurden an Sädler vom Männerturnverein München (Einermeisterschaft) und an die Mannschaft Rest-Ball vom Klub Münchener Kajalfahrer (Zweiermeisterschaft) vergeben. Mit 3 Stunden und 6 Minuten fuhrten Rest-Ball die beste Zeit des Tages und diese Zeit ist sehr gut, wenn man bedenkt, daß die Strecke fast 50 km lang ist und eine Landstrecke von etwa 300 m während der Wettfahrt übertragen werden muß. Die Zeit von Sädler war 3 Stunden und 15 Minuten.

Wie sehr sich auch indessen der touristische und sportliche Gebrauch des Saltbootes verbreitet hat, sagt u. a. das Jahrbuch 1924 des DKV, nach welchem die Zahl der Saltboote im Verband schon 1923 ungefähr gleich derjenigen der



Abend am Chiemsee.

Im bei Kloster Deonbach
umweit Pollau.



Auf dem Kottelsee.
Er muß auf der Stützzeit
von Garmisch Partenkirchen
nach Münden, auf der
Löffel und Star, bündig
werden.

festen Boote war. München ist jedenfalls schon längst nicht mehr die Stadt der meisten Saltbootbenützer. Das zusammenlegbare Boot gilt als der „Sport der Zukunft“, sicherlich ist es das „Salz des Kanusportes“ geworden; denn es befruchtet mit neuen Ideen auch den norddeutschen Paddelsport. Als sich zu Pfingsten 1924 die deutschen Paddler auf dem Neckar zur sogenannten Neckarwoche trafen, da waren 700 Boote und weit über 1000 Paddler und Paddlerinnen zur Stelle, aber die Saltbootleute durften als die Zukunftshoffnung um die Gegenwartsüberlegenheit bei der festlichen Einfahrt zum Wanderziel Heidelberg an der Spitze der fast unübersehbaren Flotille fahren.

Was nun die vielseitige Verwendbarkeit der Saltboote betrifft, so verdient folgende Gegenüberstellung Beachtung: 1925 wurde, wie bereits erwähnt, die deutsche Meisterschaft im Saltboot dort ausgetragen, wo der Saltbootssport sich entwickelte, auf der wilden Isar, einem alpinen Wildfließ mit Eigenströmung von über 10 km Stundentempo und mit meterhohen Widerwellen, die ganz über den Booten zusammenschlagen. Im Sommer 1924 aber wurde die Saltbootmeisterschaft auf dem Meer vor Capemünde ausgetragen. Also die wilden, bisher als unschiffbar geltenden Bergflüsse und das Meer beherrscht bereits der jüngste Kanu-Typ. Auf ihm paddeln bereits alle Völker der Erde. Deutsche Saltboote gleiten auf japanischen Seen und chinesischen Flüssen, mit ihnen werden in Süd- und Nordamerika Regattafeste erfochten.

Nachdem kurz zuvor bei der vierten Deutschen Jaregatta die Gebrüder Deinzer vom Klub Münchener Kajakfahrer mit der ausgezeichneten Zeit von 2 Stunden 54 Minuten die beste

Zeit dieser Wettfahrt aufgestellt hatten, siegten sie kurz darauf vor Capemünde in der 25 km-Langstreckenfahrt auf der Ostsee, also in hartem Wasser, und sie siegten, wie der offizielle Bericht sich ausdrückte, „wie sie wollten“, d. h. mit 12 Minuten Vorsprung in der Zeit von 2 Stunden 47 Minuten und es fiel ihnen der Meistertitel 1924 zu, indes sich Lurich vom Kanuklub Halle-Bälberg die Einjahresmeisterschaft in der Zeit von 2 Stunden 44 Minuten holte.

Im September 1924 haben die bayerischen Saltbootfahrer mit einer weiteren regattasportlichen Neuerung Glück gehabt. Der Bayernreis des DKV führte auf dem Starnberger See eine 8 mal geteilte 40 km-Staffelfahrt durch, bei welcher auch Damen in sogenannten gemischten Zweiern und auch allein im Einerboot starteten. 6 Saltbootvereine bewarben sich um den ausgelegten Wanderpreis, der in hartem Kampfe von dem Klub Münchener Kajakfahrer gewonnen wurde. Diese Staffelfahrt verdient unbedingt im Gebiete des Kanusportes Nachahmung. Sie kann auf allen stehenden Gewässern, auch im Holzboot, durchgeführt werden.

Im Saltbootpaddeln mischen sich Sport und Touristik in gleicher Art und Weise. Das ist neben den sonstigen Vorzügen des Bootes ein weiterer Grund für seine Beliebtheit. In erster Linie gilt das Boot als das ideale Fahrzeug des Flußwanderns, und auf den großen Flüssen, vor allem auf der Donau, aber auch auf kleinsten und allerfeinsten Bächen sind seit einigen Jahren an schönen Sommertagen Tausende unterwegs die Großstadt und die Hast des Alltages zu fliehen um in Luft, Siedt und Sonne Kraft und Erholung zu finden für die schwere Arbeitslohn, die auf uns laftet.



Eine Kaltboot-Regatta auf der Jiar.

Am Start:
Abwärtelndes, mit Spreiheden
geschlossenes Pionierboot; am
Ufer ein hartberichtetes Boot.

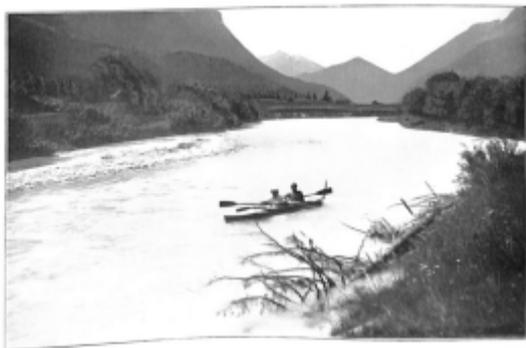
Die vierte Kaltboot-Jiar-Regatta wurde am 22. Juni auf der 60 km langen Strecke zwischen Bod Lölj und Münden durchgeführt. Von 56 gemeldeten Booten kamen 46. Zum erstenmal war der Jällesjöta Wetter bescheiden, doch hat die frühe Kälte der Teilnehmer keinen Abbruch. Infolge eines sehr günstigen Wasserstandes der Jiar, des besseren Eintrages und wohl auch der inzwischen besser



Wie die Regattabahn
markiert wird.

markierten Boote sich gegenüber gute Zeiten erzielt haben. Im Jahre 1925 war die Zeit nur noch über 3 Stunden, 1924 legten die Sieger die Strecke im Herren-Zweierboot in 2 Stunden 54 Min. zurück. Wohl verliert Jaroal in freier Fahrt der Jiar nie auch in dem Wintermonat der Stagnation einige Boote, denn die Jiar hatte hohe Wellen und besetzt die Ruderer eines gequälten Hochwassers belebte Stürmung. An kalten von entworfenen und geschützten Böden paddelten die Teilnehmer vorüber. In Schützen über Jaroal.

Auf der Jiar
unterhalb Hüttenwald.





Hinterruggs. Die Hjar zeigt
høhet Wafferland.

Heil Boll,
GHRK Mænden,
Deutsche Galtbootmeister
im Jareier 1923,
zeigen lete
gute Paddelarheit
(Jareogatta 1923).



Hinterruggs. In der Soll, eine Hjarflautu, immiten meterhøhet Weller,
die das Boot hølt aus dem Waffer høigen liffen.



Ein Wafferhøgen.

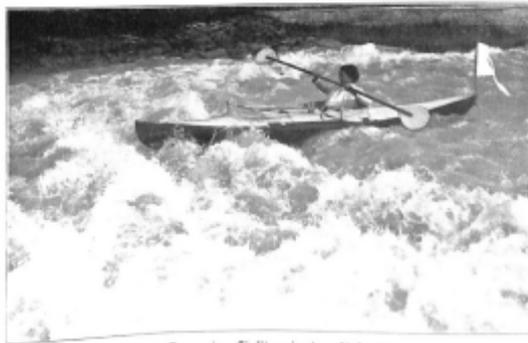
Gebüder Deimzer,
 EMK München,
 Deutsche Saltbootmeister
 1924,
 auch Sieger in der
 Starregatta 1924
 kurz vor dem Ziel.



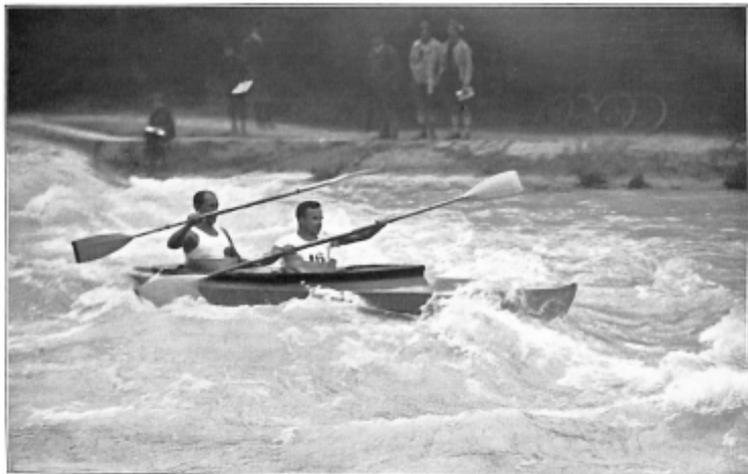
Sädler - München,
 Saltbootmeister 1925,
 im Widerzellenprung
 kurz vor dem Ziel der
 Starregatta 1925.



Silke von Schnerb, die Siegerin im
 ersten Starboot und Sina Ragner,
 die einzige Teilnehmerin im Einzel.



Die Dame im Einzel in der Starregatta.
 Erste Damenfahrt durch die Mündung Slobgallen.



Emmerich Rath (hinten) vom Lauring-Club Prag in Wildetwellen. Rath, der frühere deutsche Rekordgeber, paddelte mit diesem deutschen Boot durch Frankreich zu den Pariser Olympischen Spielen.



Kloster Au am Inn.

Die Selbstausbeuterei von E. S. Gieser.



In den Wilderellen für einen Augenblick ganz verlassener Zweifler. Hor Hedraffer vom Juni 1924.



1. Deutsche Steffelfahrt im Salzboot.
Das Salzboot Bayer Offenbach des Clubs Münchener Kajettfahrer am Ziel.