

WILDWASSER

Wildwasser hat von Beginn des Kanusports an eine besondere Faszination gehabt, die bis heute nicht nur erhalten geblieben ist, sondern sich bis in extreme Befahrungen von Gewässern, Abstürzen von vielen Metern gesteigert hat. Wer Aufnahmen von Fahrten vor dem 1. Weltkrieg oder aus den 20er Jahren besonders von CIL „geschossen“ sieht, muß Hochachtung zollen für die damaligen Befahrungen mit für heute lächerlichen Booten und Ausrüstungen. — Wann erstmals ein Wildwasser befahren wurde, läßt sich heute nicht mehr feststellen. Auf jeden Fall gehört dazu die an anderer Stelle wiedergegebene Isar-Fahrt Alfred Heurichs. Die Isar hat damals als Münchner Hausfluß eine besondere Anziehungskraft gehabt, und CIL verdanken wir den ersten Bericht einer Gruppenfahrt auf der Isar ab Lengries, die noch kaum verbaut, echtes Wildwasser mit etwa WW II bis III war. Alles andere als die wörtliche Wiedergabe der „Argonautenfahrt 1911“ würde nur ein kümmerlicher Abklatsch sein.

ARGONAUTENFAHRT 1911 — CIL ERZÄHLT

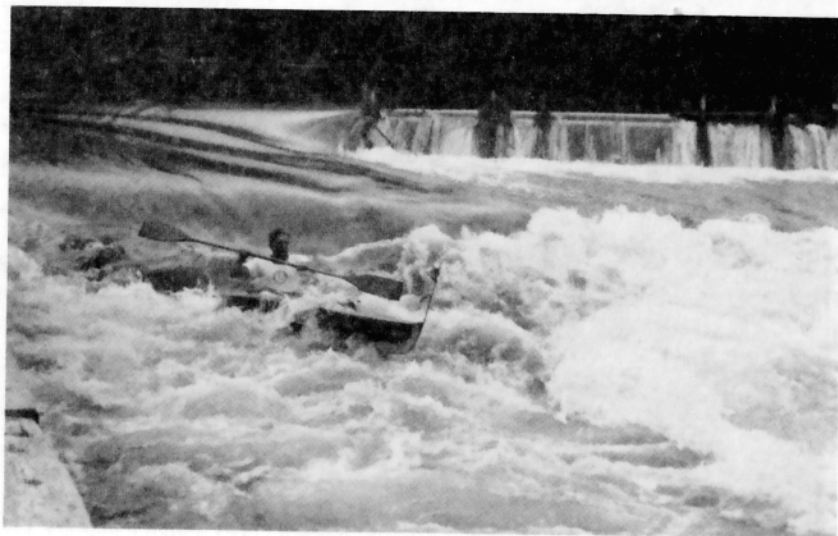
Es sind mittlerweile genau dreißig Jahre verstrichen, daß wir — eine kleine Vorausabteilung des werdenden ersten Faltbootklubs von 1912 — die erste Gruppen-Isarfahrt von Mittenwald unternahmen. Der eine oder andere — so Prella (der erste Isarpaddler von 1904, gefallen 1940 in Frankreich) und Hellmeier (der Gründungsvorsitzende des späteren DTKC von 1912) hatten die Fahrt schon einmal gemacht. Den meisten war der Flußlauf unbekannt und manchen das Paddeln sogar neu, als wir in Mittenwald ob der Brücke und Zollhaus bei strömendem Regen wasserten.



Start zu einer Faltbootfahrt im Jahre 1912

Der goldenen warme und unvergessene Schein des „Es war einmal“ liegt nun über den naßkalten Erlebnissen jener Frühzeit, die unwiederbringlich dahin ist. Sie kann schon deshalb nicht wieder heraufgezaubert werden, weil die junge Isar nicht mehr so ungehemmt und ungestüm strömt und rauscht wie damals. Das Wehr von Krün hat uns ihre beste Kraft entzogen. Damals zog ein altes Mühlenwehr bei Krün das erste Opfer unserer Flottille heraus. Zum krachenden Halbmond bog es sich um einen Stumpen – ein Klepper –, bis er mehr als waidwund war und sein Führer landeinwärts verschwand, um sich nie mehr in unserem Kreise sehen zu lassen. Das war aber schon die zweite Taufe jener Fahrt. Die erste war mir bereits beim Wassern zuteil geworden, als ein unter Wasser nicht bemerkter Stein meinem Boot flußabwärts so viel Schlagseite gab, daß ich „aussteigen“ mußte. Das Unglück war jedoch nicht groß, denn ich hatte die völlige Kleiderdurchtränkung erreicht (wir saßen geradezu gestiefelt und gespornt in den Kisten) auf einen Schlag hinter mir, indes die anderen durch Regen und Sitzbäder in den Leinwandbooten) und Wasserwaten nach und nach durchfeuchtet wurden.

Nach Krün hörte jegliche Zivilisation auf. Erst in Vorderriß gab's wieder Dach, Wärme, Speis und Trank. Wer zu jener Zeit nicht da oben fuhr, weiß nicht, wie wild und wildwestlich einsam, ja wie heroisch ein Bergfluß und seine Umwelt sind. Nur bei selten möglicher Hochwasserfahrt kann man heute noch zu ähnlichen Eindrücken kommen. Mir ist's, als ob ich nie mehr das Erlebnis eines Pioniervorstoßes in eine Wildwasserlandschaft so empfunden hätte wie damals, wenn ich später auch noch soviel wilderes Wasser kennenlernte. Aber schließlich ist bei allem Wagnis der erste Eindruck der stärkste, und als Wagnis galt eben diese Fahrt, wie fast jede Paddlerei jener Zeit.



Floßgassenfahrt auf der Traun in den 20er Jahren

Tief hingen die Wolken im engen Tal. Unendlich rann der Regen. Die ganze Landschaft triefte. Sie schien nur aus Wasser, Geröll und dem Dunkel der Tannwälder zu bestehen und vertiefend vergehen zu wollen, ein Eindruck, der besonders stark war, als vor unseren Augen ein Steilufer sich als Mure in den Fluß wälzte und unsere Flottille um ein Haar zersprengte. Doch zersprengt war sie eigentlich immer. Einem weit voraus den besten Stromstrich suchenden Einer folgten zögernd nur die breiten Amerika-Dreier nach Canadierart und noch zögernder die Neulinge, von welchen einer einen festen Leinwandkajak und ein zweiter eine Waschbütte paddelte, deren vorsintflutliches Aussehen gut in die Regenstimmung paßte. Hier rumpelte einer auf Steine, dort hing einer an den Wurzeln geschwemmter Bäume, und wenn ich mich zur Spitze vorarbeitete, sah ich immer wieder auf Geröll gezogene Boote, die entleert oder geflickt wurden.

Die Notwendigkeit des Flickens lag aber in der Regel nicht Unvorsicht zugrunde, sondern im Gegenteil Vorsicht, nämlich jene Leinen- und Gummihaut zerstörenden Fürsichtigkeit, denen sich zu Merians Zeiten auch die „Thonaw Schöffarth“ (Donau-Schiffahrt) im Strudengau befließigte. In dem dort die „erfahrene Schiffleuth“ so hart sie können/an dem Gestade auffem Kies/beiseits hindurch fahren.“ Die „Thonaw Schiffleuth“ gaben in Sankt Niclass Capell ein Almosen für die glückhafte Kiesfahrt; wir aber büßten mit Nadel, Faden und Pech, und das ist der Lauf der Welt.

Wenn der Regen für eine Weile aussetzte, gingen wir auch vereint an Land, entfachten ein großes Feuer auf einer Sandbank und trockneten die durchweichenden Hosenböden. – Das war zumindest für einen mit zwei Frauen (in langen Röcken und schleiergebundenen Hüten) belastenden Faltcanadier-Dreier vergebliche Liebesmüh. Denn bis zum „Ochsensitzer“ (Bauernhof vor Vorderriß) verwandelte sich dieser mit schlechter Sicht im Heck geruderte Kahn doch wieder in eine Badewanne, und in den hohen Wellen des Zusammenflusses von Isar und Rißbach ging die Fuhre (der Ausdruck ist berechtigt, denn so sah die unbeholfene und verregnete Partie aus) mit Mann und Maus unter. Ich sah den Schiffbruch hinterdreinfahrend aus nächster Nähe und mußte trotz Sorge um die eigene Sicherheit und Angst um die Schiffbrüchigen lachen, so tragikomisch war der Anblick.

Keines unserer Boote war so festgefügt wie die von heute. Alle krümmten sich im Wellengang, und diese löffelblattrunde Arche Noah schien überdies auseinanderfallen zu wollen, als rechts ein Schwapp einfiel, demzufolge die Belegschaft aufschreiend nach links rückte, als folgerichtig darauf links Wasser geschöpft wurde, und sich dieses einige Male wiederholte, bis das Heck in der trüben Flut verschwand, das Boot aber von seinem Ruderer gut im Stromstrich gehalten wurde, so lange er mit seinen Armen über Wasser blieb. Seltsam schien das Ereignis, weil es sich in schneller Flußfahrt vollzog und kein Kentern erfolgte, sondern ein richtiges, geradezu schönes senkrechtes Untergehen. Schulter an Schulter: zwar nicht aus Treue doch immerhin aus Hilflosigkeit und Zwerchfelllähmung blieben die Passagiere angeklammert auf ihren Sitzen, erst als ihre Köpfe nach verschiedenen Richtungen auseinander strebten, war offensichtlich, daß sie ihren „Boden“ unter den Füßen verloren hatten. Schließlich lief alles gut ab. Aber stundenlang lachten wir alle des Abends im Vorderriß-Gasthaus, als

die Schiffbrüchigen wieder den Wärmebetten entschlüpft und, in andersleut Kleidung wie maskiert aussehend, vernehmungsfähig waren und von jedem Schiff eine andere Version und Schilderung des „Untergangs des Robinson“ einlief.

Auf 22 Kilometer hatte sich ein ganzer Tag und eine Strecke von mehrmaligem Aussteigen, öfterem Flicken und einer Zertrümmerung und, wie gesagt, der Untergang des „Robinson“ verteilt. Nun ja, Klumbumbus ist auch nicht in drei Tagen nach Guanahani gekommen. Ferner steht fest, daß in späteren Jahren, als die Isar längst erschlossen war und die Paddlergemeinde in die Hunderte je Sonntag ging, da oben manchmal noch reichere Beute und für längere Zeit zurückblieb.

Nach Untergangsstimmung roch es auch am folgenden Tag. Ufer und Wolken waren noch um einiges triefender und die Isar höher und schneller geworden, doch für uns gab es „keinen anderen Weg nach Küßnacht“. Die erste „Kneif-Bahnstation“ war erst in Bad Tölz. Schön hätte sich die kleine Postkutsche in Hinterriß dafür bedankt, unseren Kram mitnehmen zu müssen. — „Weiter denn in Gottes Namen, es wird schon . . .“ knurrte Prella.

Es ging auch schief. Zwar kamen wir gut durch den damals noch nicht wie heute entrümpelten Fall und an anderen Hindernissen vorbei, doch faltete mancher im Gottvertrauen und zur Erzeugung von Reibungswärme die nassen Hände, die die Isar sein Boot und der Schiffszimmermann Zirle — vorsorglicherweise hatten wir nämlich diesen Bootsbauer bei uns — das Wrack.

Wobei uns ihm und uns allen zugute kam, daß seine Boote in höherem Maße als die heutigen faltbar waren, wenn man nämlich die Spanten und ein Bodenbrett entfernt hatte, konnte man die Haut samt dem übrigen Gerippe schön und schnell zusammenlegen.

In Tölz war es dann am Spätnachmittag so weit, daß alles wirklich triefend verging und auseinanderlief: die Isar allein weiter gen München und wir zur Bahn. Man muß sich vergegenwärtigen, daß wir den Willen zur Tat überhaupt nur teilweise in uns, Leinenhäute unter uns, Kotzen, Gummimäntel — die Weiber lange Röcke — Schafstiefel und Stehkragen mit Schlips um uns, Jachtmützen auf uns und Bärte an uns hatten und folglich gut eine Gruppe gestrandeter Passagiere des Trampdampfers „Robinson“ an der Küste von Island hätten stellen können, um zu begreifen, daß Tölz für uns wirklich „Matthäi am letzten war“. Und zwar für gut für die Hälfte jener „Pioniere“ für immer.