

1959

ÖSTERREICHS



PADDELSPORT

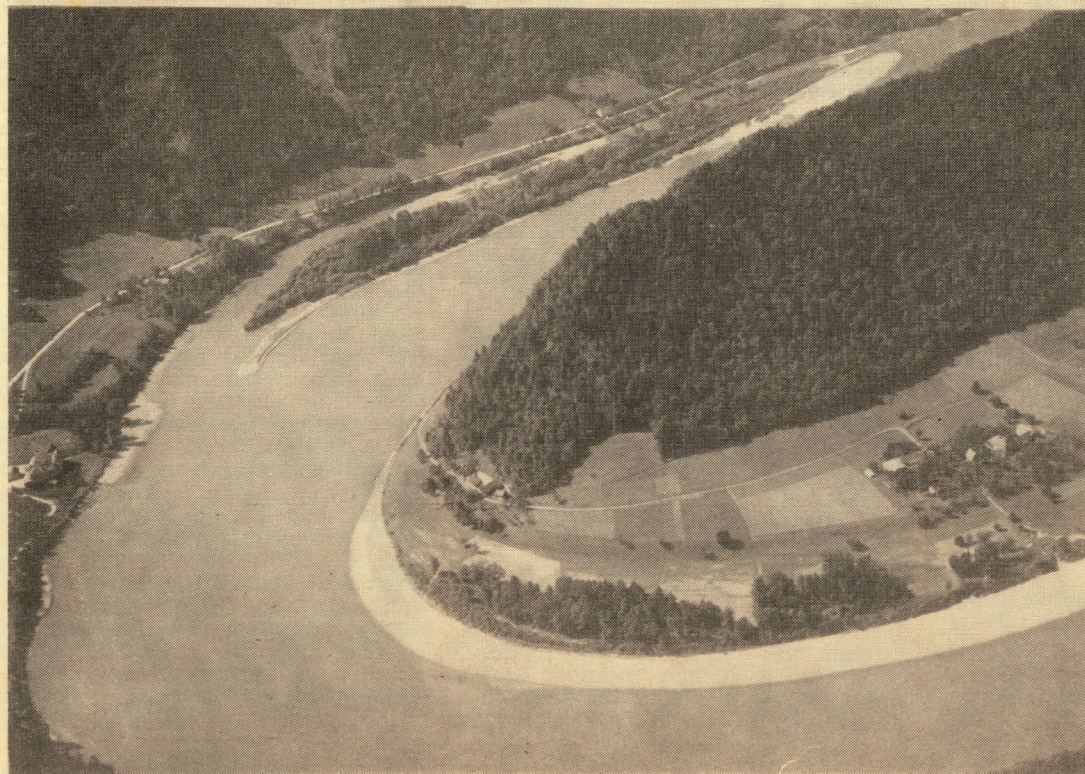
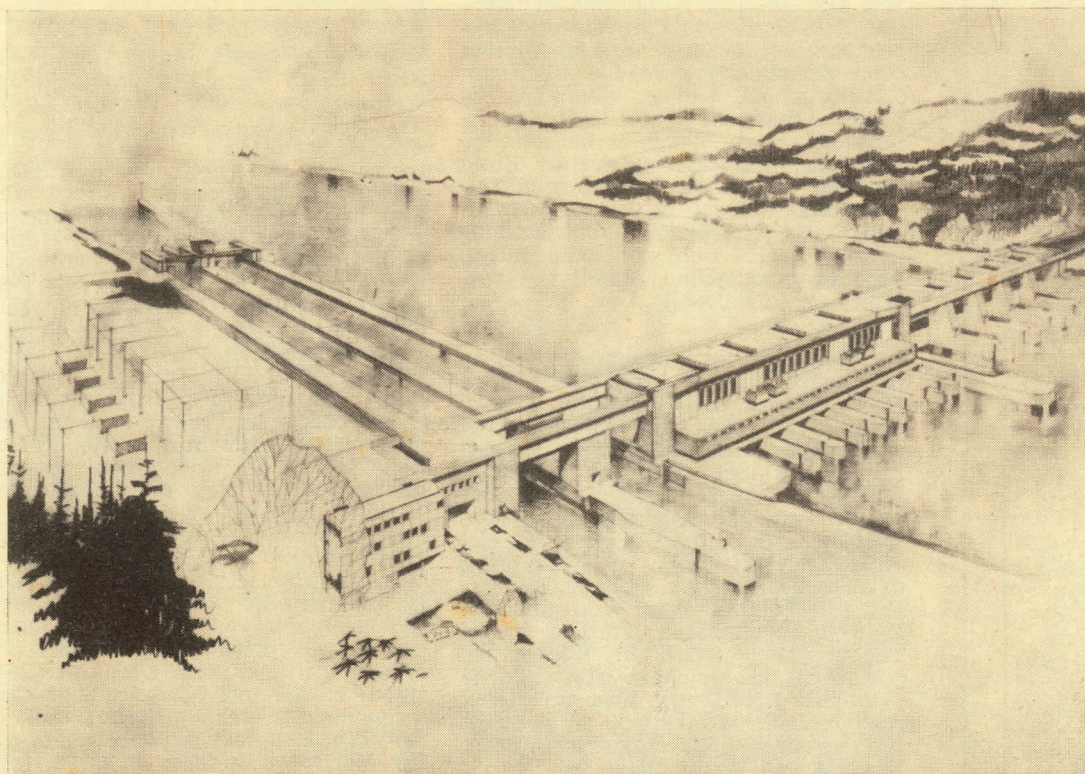
MITTEILUNGEN DES ÖSTERREICHISCHEN PADDELSPORT-VERBANDES (ÖPV)

FACHVERBAND DES
ÖSTERREICHISCHEN
PADDELSPORTES.
MITGLIED DER INTER-
NATIONAL CANOE
FEDERATION (ICF)

11. JAHRGANG

HEFT 3/4

MÄRZ / APRIL 1959



Unser Titelbild zeigt eine Modellansicht des geplanten Kraftwerkes Aschach und darunter die berühmte Donauschlinge Schlögen, die in den Stauraum dieses Kraftwerkes einbezogen wird.

(Zu dem Bericht auf S. 15)

ÖSTERREICH'S PADDELSPORT

Mitteilungen des Österr.
Paddelsport - Verbandes
(ÖPV)

11. Jahrgang Heft 3/4

März / April 1959

Erscheint monatlich

Eigentümer, Herausgeber und
Verleger:

**Österreichischer
Paddelsport - Verband**

Pressereferenten:

**Dr. Erich Leichtenmüller
Thomas Gaiger**

Für den Inhalt verantwortlich:

Dr. Erich Leichtenmüller

Redaktion und Inseratenannahme:

Österr. Paddelsport-Verband
Wien IX., Berggasse 16
Tel.: 32 95 03

Sekretariatsstunden:

Montag, Mittwoch und Freitag:
17-20 Uhr

Redaktions- und Inseratenschluß:

Jeweils am 30. jeden Monats.

Druck: Buchdr. Gröpner O.H.G.
Wien VII., Kirchengasse 34

ÖSTERREICH'S PADDELSPORT
wird unmittelbar an alle Verbands-
mitglieder, an Sportverbände des
In- und Auslandes und an ver-
schiedene Dienststellen kostenlos
versendet!

Nachrichten-Quellen:

Soweit nicht aus dem eigenen
Pressedienst, stammen die Nach-
richten aus den uns zugegangenen
Veröffentlichungen v. Dienststellen
und Sportverbänden des In- und
Auslandes

I n h a l t :

Paddelspritzer

Zwei Weltmeisterschaften
und eine Europameister-
schaft.

Große ÖPV-Führungsfahrt
auf der Alm.

Das Donaukraftwerk
Aschach

Bau- und Sprengarbeiten
in Losenstein.

Regattastrecken und Boote

PSV Wien

Wildwasserwoche in Polen

Internat. Kanulager in
Finnland

Stromaufsicht Wien-Prater

Paddelspritzer

In Wien und Linz fanden viertägige Lehrgänge für die Paddler des Hoffnungskaders und für Vereinsfunktionäre statt. Professor Rößner und der tschechische Staatstrainer Vacek demonstrierten modernes Wintertraining. Wie wichtig und wie wertvoll der Lehrgang war, wird am besten dadurch anschaulich, daß die meisten der teilnehmenden Sportler schon am zweiten Tag über arge Muskelschmerzen klagten. Ein Beweis dafür, wieviel „Rost“ sich in den Wintermonaten angesetzt hatte und wie viele Muskelpartien durch das bisherige Training noch viel zu wenig ausgebildet worden waren. Bedauern müssen wir nur, daß es nicht möglich war, den Lehrgang statt Ende Februar schon Ende Oktober abzuhalten. Erfreulich ist, daß Prof. Rößner schon für das Frühjahr einen weiteren Lehrgang ankündigt, der der praktischen Arbeit auf dem Wasser dienen soll.

*

Im Verlaufe des Lehrganges wurde mit den erfahrenen Sportlehrern Prof. Rößner und Vacek nicht nur trainiert, sondern im Anschluß an die interessanten Referate auch diskutiert. Dabei konnten manche wertvolle Aufschlüsse und Anregungen gewonnen werden. Interessant waren zum Beispiel Vaceks Ausführungen über das Training der tschechischen Spitzensportler. Dieses Training kann von unseren Leuten im gleichen Umfang kaum nachgeahmt werden. Im Winter stehen nicht in gleichem Maße Turnsäle zur Verfügung und im Sommer fehlt es wohl auch an der Zeit um zweimal täglich zu trainieren. Noch etwas konnte man bei Vacek aus jedem Satz hören: die Wichtigkeit der ständigen Beratung des Sportlers durch den erfahrenen Trainer.

*

Die Sportler besprachen mit Prof. Rößner auch verschiedene andere Anliegen. Eines davon war die Ausscheidung für die Olympischen Spiele. Prof. Rößner vertrat dabei in diesen Aussprachen durchaus die hier schon oft wiederholte Ansicht der Sportler, daß der Terminkalender stets möglichst früh bekanntgegeben werden solle und daß jeder Sportler auch möglichst früh davon Kenntnis bekommen müsse, welche Rennen als Ausscheidungen gewertet würden, damit das Training auf lange Sicht entsprechend eingeteilt werden könne.

*

Interessant war in diesem Zusammenhang auch eine Mitteilung von Staatstrainer Vacek über den Terminkalender d. tschechischen Paddler. Die Regattasaison in der CSR beginnt am 19. April. Am 23. Mai, also fünf Wochen später, findet nach einzelnen mehr lokalen Veranstaltungen die erste große Re-

gatta statt. Bei dieser Regatta ist für den gesamten Nationalkader Startpflicht. Und zwar müssen alle im Kajak-Einer, bzw. im Canadier-Einer starten. Das Ergebnis der Regatta gibt dann Hinweise darauf, wie die einzelnen Besetzungen der Mannschaftsboote zusammengesetzt werden. Dabei wird allerdings darauf geachtet, daß die neuformierten Besetzungen von diesem Termin an auch mitsammen trainieren.

*

Wie viele Wettkämpfer der ÖPV nach Rom schicken darf, hängt weniger vom ÖPV als vom ÖOC ab. Bei den letzten Olympischen Spielen konnte sich der ÖPV-Vertreter bei der Verteilung der Fahrkarten ausgezeichnet durchsetzen und erreichen, daß trotz strengster Auswahl eine fast komplette Mannschaft nach Melbourne entsandt wurde. Die Paddler erwiesen sich dieses Vertrauens nicht als unwürdig und gewannen eine der beiden Bronzemedailles, die es in Melbourne für Oesterreichs Sportler gab. Die gesamte österreichische Mannschaft für Rom wird größer sein, als die für Melbourne. Trotzdem ist damit noch nicht gesagt, daß wieder so viele oder noch mehr Paddler als 1956 in der Mannschaft sein werden. Sie werden sich ihre Nominierung in internationalen Wettkämpfen erringen müssen. Die Bronzemedaille von Melbourne wird jedoch schon von vornherein einen gewissen Vertrauensvorschuß des ÖOC gegenüber dem ÖPV rechtfertigen, zumal mit Nachdruck darauf hingewiesen werden kann, daß es für die Paddler schwerer ist, als für Vertreter anderer Sparten, ihre Olympia-Qualifikation zu beweisen. Es gibt keine Limit-Leistungen, deren Erreichung mit Stoppuhr oder Meßband festgelegt werden könnte, so daß als einziger Maßstab das Abschneiden bei Regatten im Ausland gilt. Vor allem die Weltmeisterschaft von Prag und die Europameisterschaft von Duisburg wird hier besonders beachtet werden. Nun ist es aber so, daß bei diesen Meisterschaften jedes Land zwei Boote pro Bewerb stellen darf, während b. d. Olympischen Spielen stets nur ein Boot startberechtigt ist. Der Weg ins Finale ist also bei Welt- und Europameisterschaften vielleicht schwerer als bei den Olympischen Spielen. In Prag wurde zum Beispiel das Vierer-Finale über 1000 Meter von neun Booten bestritten, die fünf Nationen vertraten, das heißt also, vier dieser Boote werden für Rom ausfallen und damit bekommen vier unterschiedene eine Finalchance. Es ist erfreulich, daß sich Prof. Rößner, der ja voraussichtlich an der Zusammenstellung des Olympia-Aufgebotes mitwirken wird, auch diesem Problem gegenüber sehr aufgeschlossen zeigte. Erich

Zwei Weltmeisterschaften und eine Europameisterschaft

Der Terminkalender für das Jahr 1959

Die Fachreferenten des ÖPV haben im Einvernehmen mit den verschiedenen veranstaltenden Vereinen den Terminkalender für die kommende Wettkampfsaison festgelegt. Das Jahr 1959 bekommt für die Paddler seine besondere Betonung durch zwei Weltmeisterschaften und eine Europameisterschaft. Für den Rennsport stehen dazu noch die Vorbereitungen für die Olympischen Spiele des Jahres 1960 im Vordergrund.

Wird Genf ein zweiter Beginn?

Im Jahr 1949 wurde die erste Slalom-Weltmeisterschaft ausgetragen. Austragungsort war Genf. Die ÖPV-Paddler dominierten im Faltboot und gewannen die führende Position in der Sparte Slalom. Die nächste Weltmeisterschaft, 1951 in Steyr, brachte einen einzigartigen Triumph unserer Mannschaft und auch 1953 in Meran gab es noch zwei Weltmeistertitel. 1955 in Tacen kam der schon in Meran angekündigte Rückschlag und 1957 in Augsburg konnte unsere Mannschaft nur wenige Plätze unter den ersten Zehn erkämpfen. Es ist müßig, darüber zu debattieren, ob das Können unserer Slalomfahrer nachgelassen hat oder nicht. Sicher ist, daß seit 1949 das Können der deutschen, tschechischen und jugoslawischen Slalomfahrer gestiegen ist.

Nach zehn Jahren ist nun wieder Genf, am 25. und 26. Juli, Schauplatz der Slalom-Weltmeisterschaft. Wird Genf ein neuer Beginn oder ein weiterer Rückschlag für die ÖPV-Vertreter werden? Voraussagen sind schwer zu treffen. Im Slalom ist der Kreis der Anwärter auf vordere Plätze stets größer als im Rennsport. Nach den Ergebnissen der letzten Jahren müßten von den Oesterreichern am ehesten Trude Stöller, Rudolf Klepp, Rudolf Lubinger und die Brüder Kerbl mit guten Chancen in den Kampf um die Titel eingreifen können.

Dieser Kampf ist völlig offen und im Slalom gehört immer auch eine große Portion Glück zum Sieg. Der Austragungsmodus, daß von zwei Durchgängen einer Konkurrenz nur der bessere gewertet wird, begünstigt überdies Hasardeure. Es wäre wohl gerechter, wenn jener Paddler den Weltmeistertitel bekäme, der in zwei Durchgängen, bei denen meist nicht genau die gleichen Bedingungen herrschen, die beste Leistung bietet und nicht jener, der eventuell bei einem Durchgang völlig versagt und nur im zweiten Bestleistung zeigt. Der ÖPV, der ja nun wieder im Slalomkomitee vertreten ist, könnte sich dafür einsetzen, daß in Zukunft im Bootsslalom so wie beim Skilauf die Gesamtleistung entscheidet.

Auf die Weltmeisterschaft ist der Terminkalender der Slalomsparte zugeschnitten. Zwei Bewerbe gelten als Wertungsveranstaltungen an denen jeder Paddler starten muß, der für Genf nominiert werden will. Der gleichzeitig als steirische Landesmeisterschaft geltende Mur-Slalom in Leoben am 31. Mai wird der ersten Siebung der Weltmeisterschafts-Kandidaten dienen, die Staatsmeisterschaft in Steyr am 14. Juni wird die letzte Entscheidung über die Verteilung der Fahrkarten bringen. Steyr wurde deshalb als Austragungsort gewählt, weil die Strecke in der Eisenstadt am ehestens den in Genf zu erwartenden Wasserverhältnissen entspricht.

Vor den beiden Test-Slaloms gibt es am 1. Mai in Steyr die Stadtmeisterschaft und am 3. Mai die Landesmeisterschaft von Wien, Niederösterreich und Burgenland in Bruck an der Leitha. Oberösterreich verzichtet darauf, die Landesmeisterschaft als gesonderte Veranstaltung abzuwickeln und ermittelt die Landesmeister bei der Staatsmeisterschaft. Die Kärntner Landesmeisterschaft wird am 28. Juni auf der Drauf gefahren. Die internationale Dreierkombination, eine schon gut eingeführte Veranstaltung, findet heuer nicht wie in den vergangenen Jahren in Groß-Reifling, sondern am 19. Juli auf der Lieser bei Spittal an der Drau statt. Den Abschluß der Slalom-Veranstaltung bildet der Edelweiß-Slalom in Wien-Nußdorf am 13. September.

Zum ersten Mal um Wildwassertitel

Auf der Vézère bei Treignac wird am 1. und 2. August die erste Wildwasser-Weltmeisterschaft ausgetragen. Bei der Festlegung der Weltmeisterschaft hieß es, sie solle stets an einem Ort stattfinden, der von dem Austragungsort des Slalom-Championats nicht weit entfernt sei. Unter diesem Gesichtspunkt wurde sie an den französischen Verband vergeben, der dafür die Isère vorschlug. Nun hat man aber eine Verlegung vorgenommen, die der ursprünglichen Auflage nicht mehr entspricht, denn die Entfernung von Genf nach Treignac beträgt in der Luftlinie rund 350 Kilometer, kommt also ungefähr der Distanz Wien-München gleich. Der ÖPV-Vorstand hatte sich daher auch gegen die den früheren Beschlüssen der ICF nicht entsprechende Verlegung der Weltmeisterschaft ausgesprochen.

Auf dem Wildwasser liegen bisher wesentlich weniger Vergleichsmöglichkeiten vor als im Slalom. Es ist

Slalom-Weltmeisterschaft:
25./26. Juli, Genf (Schweiz)

Wildwasser-Weltmeisterschaft:

1./2. August, Treignac (Frankreich)

Rennsport-Europameisterschaft:

28./30. August, Duisburg (Deutschland)

ja zum ersten Mal, daß die Weltelite geschlossen aufeinander trifft. Trotzdem neigen wir dazu, in dieser Disziplin für den ÖPV größere Chancen auszurechnen als für die Slalom-Weltmeisterschaft. Der vielfache Staatsmeister im Faltboot Klepp und die Brüder Kerbl im Canadian-Zweier dürfen zwar nicht mit Vorschußlorbeeren bedacht werden, doch man kann ihnen sicher gewisse Aussichten für einen Spitzenplatz einräumen, erreichen sie ihre alte Form. Wäre die Weltmeisterschaft vor drei oder vier Jahren gewesen, hätte wohl Fritz Schwingl größte Hoffnung auf einen Titelgewinn haben können. Wenn Fritz auch heuer noch an den Start geht und es ihr gelingt, noch einmal an die große Form vergangener Jahre heranzukommen, könnte sie auch in der dritten Disziplin des Paddelsportes zu einer Weltmeisterschaftsmedaille kommen.

Für die Wildwasser-Weltmeisterschaft wurden von ÖPV ebenfalls zwei Wertungsveranstaltungen in Oesterreich angesetzt an denen die Kandidaten teilzunehmen haben. Als erste Ausscheidung gilt die Wildwasser-Landesmeisterschaft von Wien, Niederösterreich, und Burgenland am 24. Mai auf der Schwarza, als zweite, am 7. Juni die oberösterreichische Wildwasser-Landesmeisterschaft auf der Teichl und Steyr von Hinterstoder bis Klaus. Am 5. Juli steht wieder die Traunregatta von Steeg nach Bad Ischl auf dem Programm und am 15. August, also nach der Weltmeisterschaft, findet wie in den vergangenen Jahren in Groß-Reifling die Staatsmeisterschaft statt. In der Woche vor der Staatsmeisterschaft läuft am gleichen Ort die traditionelle Wildwasserwoche.

Zwei Wildwasser-Rennen gibt es in Tirol: am 16. August eine Regatta auf der Kössener Ache und am 23. August die international ausgeschriebene Landesmeisterschaft auf der Zemm. Der Schlußpunkt wird dann am 30. August mit einer Wildwasser-Regatta in Salzburg gesetzt.

Blickrichtung Rom

Für den Rennsport steht als Hauptereignis die Europameisterschaft in Duisburg vom 28. bis 30. August auf dem Programm. Da außerhalb Europas der Rennsport kaum be-

trieben wird, kommt der Europameisterschaft fast der gleiche Rang zu, wie einer Weltmeisterschaft. Mehr als der heurigen Europameisterschaft gelten aber die Vorbereitungen den Olympischen Spielen des Jahres 1960. Damit ergibt sich auch schon ein gewisses Dilemma: in Rom werden nur 1000-Meter-Rennen und die 4-mal-500-Meter-Staffel gefahren, in Duisburg alle drei Strecken. Einerseits wird

den Wettkämpfern, die sich um olympische Ehren bewerben wollen, schon jetzt empfohlen, sich auf die 1000 Meter zu konzentrieren, andererseits wird aber auch die Teilnahme an den Langstreckenrennen der Europameisterschaft ein erstrebenswertes Ziel darstellen. Das österreichische Regattaprogramm hat heuer einen Umfang, der kaum kleiner sein könnte. Vor der Europameisterschaft gibt es

praktisch nur drei Voll-Regatten: die oberösterreichische Landesmeisterschaft, die am 11. und 12. Juli voraussichtlich auf dem Stausee in Neufelden stattfindet, die Wiener und niederösterreichische Landesmeisterschaft am 25. und 26. Juli in der Kuchelau und die Staatsmeisterschaft am 8. und 9. Juli, die nach vielen Kuchelau-Jahren diesmal in Gmunden auf dem Traunsee ausgetragen werden soll.

Die Termine:

1. Mai	Slalom - Stadtmeisterschaft und Brückenkriterium in Steyr
3. Mai	Slalom - Landesmeisterschaft von Wien, NÖ, u. Burgenland in Bruck an der Leitha
7. Mai	Stromregatta in Höflein
23./24. Mai	Er - und - Sie - Rennen auf der Traisen
24. Mai	Wildwasser - Landesmeisterschaft von Wien, NÖ, und Burgenland auf der Schwarza
31. Mai	Langstreckenregatta in Ybbs
31. Mai	Slalom - Landesmeisterschaft der Steiermark in Leoben
7. Juni	Wildwasser - Landesmeisterschaft von Oberösterreich auf der Teichl und Steyr (Hinterstoder-Klems)
13. Juni	Linzer Brückenkriterium
14. Juni	Kurzstreckenregatta in Linz
14. Juni	Slalom - Staatsmeisterschaft (zugleich Slalom - Landesmeisterschaft von Oberösterreich) in Steyr
27./28. Juni	Kajak - Jugendstädtekampf Klosterneuburg - Steyr - Wien - Linz in Wien / Kuchelau
28. Juni	Slalom - Landesmeisterschaft von Kärnten auf der Drau
5. Juli	Traunregatta (Steeg-Bad Ischl)
11./12. Juli	Rennsport - Landesmeisterschaft von Oberösterreich in Neufelden
19. Juli	Internationale Dreierkombination auf der Lieser bei Spittal an der Drau
25./26. Juli	Rennsport - Landesmeisterschaft von Wien und Niederösterreich in Wien/Kuchelau
8./ 9. August	Rennsport - Staatsmeisterschaft in Gmunden
9.-16. August	Internationale Wildwasserwoche in Groß-Reifling
15. August	Wildwasser - Staatsmeisterschaft in Groß-Reifling
16. August	Internationale Wildwasser-Regatta auf der Kössener Ache
23. August	Wildwasser - Landesmeisterschaft von Tirol auf der Zemm
30. August	Wildwasser - Regatta in Salzburg
5./ 6. Sept.	Bundesmeisterschaft des TV „Die Naturfreunde“ in Wien/Kuchelau
12. Sept.	Donau - Regatta Ottensheim - Linz
13. Sept.	Edelweiß - Slalom in Nufsdorf

Das Anpaddeln findet wie alljährlich am letzten Aprilsonntag, also am 26. April, statt.

Die einzelnen Termine können noch Änderungen erfahren, Ebenso können weitere Veranstaltungen in das Programm aufgenommen werden.

Daneben gibt es noch am 7. Mai die Stromregatta in Höflein, am 31. Mai die Langstreckenregatta in Ybbs und am 27. und 28. Juni den bisher immer mit einer Kurzstreckenregatta verbundenen Jugendstädtekampf, der heuer von Klosterneuburg in der Kuchelau durchgeführt wird. Am 5. und 6. September tragen die „Naturfreunde“ ihre Bundesmeisterschaft aus und am 12. September gibt es wieder die Donauregatta Ottensheim-Linz. Der Termin für das Adi-Kainz - Gedächtnisrennen Linz - Brandstatt ist noch nicht fixiert. Das traditionelle Linzer Brückenkriterium findet am 31. Juni statt, eine für den nächsten Tag geplante Kurzstreckenregatta muß möglicherweise abgesagt werden.

Gewisse Schwierigkeiten wird es angesichts dieses kleinen Programmes für die Selektionäre mit sich bringen, die Mannschaften für Auslandsstarts zu fixieren, die ja im Vor-Olympiajahr besonders wichtig sind. Einladungen ins Ausland gab es in den letzten Jahren vor allem in der Frühsaison, die österreichische Regattasaison setzt aber im Mai und Juni nur sehr zögernd ein und erst Mitte Juli gibt es Rennen, die genaue Schlüsse auf die Stärke der einzelnen Wettkämpfer erlauben. Hoffentlich führt dies nicht dazu daß die Zahl der Beleidigten, die es ja leider immer (meist jedoch zu Unrecht!) gibt, heuer nicht noch größer wird.

Große OPV-Führungsfahrt auf der Alm.

Die Alm ist einer der schönsten und interessantesten Flüsse Oesterreichs. Auf der 48 km langen Strecke vom Almsee bis zur Mündung in die Traun befinden sich 44 Wehre, von denen 36 fahrbar sind.

Zeiteinteilung: Pfingstsamstag Anreise zum Almsee (mit der Bahn von Wels nach Grünau, dann mit Autobus zum Almsee). Uebernachtung in der Jugendherberge. Zelte nicht erforderlich!

Pfingstsonntag: Almsee-Steg. Fahrstrecke 29 km mit 31 durchwegs fahrbaren Floßgassen. In Steg Unterkunft in einem sehr gemütlichen Gasthof.

Pfingstmontag: Steg-Wels. 32 km mit 5 fahrbaren und 9 unfahrbaren Wehren.

Anmeldung: Welser Faltbootverein, Wels, Pfarrgasse 15.

DAS DONAUKRAFTWERK ASCHACH

Ein vierzig Kilometer langer Stausee – Ende der Donauromantik?

Heuer wird mit dem Bau des Donaukraftwerkes Aschach begonnen. Dieses Bauvorhaben interessiert uns Paddler, die wir uns mit dem Strom innig verbunden fühlen, besonders. Grundsätzliches zu den Donaukraftwerken wurde schon einmal (Heft 12, Jg. 1957) gesagt. Hier sei eine auf Angaben der Donaukraftwerke fußende Darstellung des Bauvorhabens gebracht:

Mit dem Baubeginn der Kraftwerksstufe Aschach entsteht bei uns in Oesterreich das größte Flußkraftwerk Mitteleuropas. Die von der Oesterreichischen Donaukraftwerke AG projektierte Staustufe soll das Flußgefälle der Stromstrecke von Jochenstein bis zur Stadt Aschach ausnützen.

Die **Staustelle** des Werkes, die im Stromkilometer 2162,670 gewählt wurde, liegt am unteren Ende einer engen Durchbruchsstelle, die zugleich die kurvenreichste der österreichischen Donau ist. Sie liegt also knapp oberhalb der Stadt Aschach, die dadurch vom Einstau nicht betroffen und unverändert bleiben wird. Diese Staustelle ist von der Natur vorgezeichnet, da weiter stromauf weder die für eine Baustelle benötigte Uferbreite vorhanden, noch der Stromlauf genügend gestreckt ist, um einerseits die Kraft- und Wehranlage quer zum Strom stellen zu können, andererseits die über 1 km lange Schleusenanlage (mit Vorhäfen im Ober- und Unterwasser) unterzubringen; ein Stromabwärtsrücken aber würde bedeuten, daß die Stadt Aschach in den Rückstaubereich einbezogen werden müßte, wodurch bei dem gewählten Stauziel auf Kote 280,0 m ü. A. der Stauspiegel um zwölf Meter höher als die Uferstraßen und Länden liegen würde.

Jedes **Hauptbauwerk** eines Flußkraftwerkes setzt sich aus drei Teilen zusammen: a) Kraftanlage; b) Wehranlage; c) Schleusenanlage. Die Schleusenanlage wurde an das rechte Ufer gelegt; daran schließt sich das Kraftwerk, von dem aus eine 5-feldrige Wehranlage die Verbindung zum linken Ufer bildet. Die Wehranlage ist 156 Meter lang und besteht aus vier Wehrpfeilern, einem Trennpfeiler und 5 Wehrfeldern, mit je einer lichten Weite von 24 Metern.

Stauraum: Durch die Wahl des Stauzieles auf Höhe 280 m ü. A. reicht der Rückstau bei einer Länge von über 40 km bis in das Unterwasser des Kraftwerkes Jochenstein, wodurch eine erwünschte lückenlose Aneinanderreihung an die bestehende Donaustufe erreicht wird. Aus dem im allgemeinen engen, gewundenen und rasch durchströmten Engtal entsteht durch den

Aufstau ein tiefer, langgestreckter See. Der erhöhte Wasserspiegel beinträchtigt ca. 160 Anwesen und Objekte, die entweder eingelöst oder umgebaut werden müssen. Der **Donauschiffahrt** werden durch jede gebaute Kraftwerksstufe Vorteile erwachsen, die bei Aschach besonders in Erscheinung treten: alle Untiefen und Klippen werden überstaut und die Fließgeschwindigkeiten derart herabgesetzt, daß die Donau in dieser Strecke ihren wilden Charakter vollkommen verlieren und eher einem Fjord mit

langsam dahinströmenden Wasser gleichen wird. Es wird also in Zukunft auf dieser so hindernisreichen Strecke ein zweibahniger Schiffverkehr bei Tag und Nacht, auch bei Niederwasserführung möglich sein. Als besonders unangenehmes Schiffsfahrthindernis gilt bisher die Schlögener Schlinge mit ihren engen Krümmungen, Sandbänken und hohen Flußgeschwindigkeiten: Durch den Ueberstau wird es in Zukunft möglich sein, auch sie zweibahnig und ohne Schwierigkeiten zu befahren.

Bedenken und Forderungen

Der Bau des Kraftwerkes Aschach fand in der österreichischen Presse größtes Echo. Die wirtschaftlichen Erwägungen ließen die meisten Pressestimmen zustimmend werden. Trotzdem gab es manche Bedenken und Forderungen an die Bauherren. Wir wollen hier eine dieser kritischen Stimmen im Auszug wiedergeben. In den Salzburger Nachrichten vom 30. Dezember 1958 befaßte sich Dr. Ludwig Schindl mit den an das Donaukraftwerk Aschach zu stellenden Landschaftsforderungen und führte folgendes aus:

Was ist an Veränderungen im Landschaftsbild zu erwarten? Die Rückstauwirkungen werden zunächst an der Stauwurzel unterhalb von Jochenstein, kaum, in der folgenden Strecke bis etwa Wesenufer nur wenig, von dort jedoch donauabwärts geradezu progressiv in Erscheinung treten und im Raum Untermühl-Neuhaus, wo die volle Stauhöhe von rund 16 m erreicht wird, absolut landschaftsbeherrschend sein.

Daraus ergeben sich folgende unausbleibliche Verluste: Schlägerung aller Bäume und Büsche unterhalb des Stauzieles, darunter außerordentlich schöner und alter Bestände naturgewachsener Hangwälder, Ueberflutung zahlreicher, schöngeformter Felspartien an naturbelassenen Ufern und Ende der romantischen Wanderwege beiderseits des Stromes. Der Anblick der rasch strömenden Wassermassen geht ebenfalls verloren. Fauna und Flora werden sich entsprechend verändern. An Ortschaften werden Untermühl fast zur Gänze, Obermühl zum Teil geschleift und ebenso wie viele Einzelhöfe neu angelegt werden müssen.

Dagegen kann eine allzustarke Ausweitung der Stauffläche auf Kosten des Uferareals beim heutigen Stand der Technik schon ohne weiteres vermieden werden, wie dies die Auflandungsarbeiten im Bereich von Jochenstein und Persenbeug auch schon bewiesen haben. Es wären

daher vor allem die folgenden Maßnahmen zu fordern:

1. Der künftige Stausee soll in Breite und Verlauf seiner Ufer so wenig als möglich vom Stromverlauf abweichen, alle größeren Uferebenen sind aufzulanden.
2. So wenig „Fjorde“ als möglich! Sie passen zur Küste, nicht aber in eine Stromlandschaft.
3. Besondere Sorgfalt im Bereich der weltberühmten Donauschleife bei Schlögen! Dort muß vor allem der wundervoll geformte Gleithang an der Innenseite der Schlinge durch entsprechende Aufhöhungen erhalten bleiben.
4. Das stille Engtal mit den großen Schlingen zwischen Schlögen und Untermühl soll auch in Zukunft nicht durch Autostraßen erschlossen werden, sondern nach Anlage von — nur dem Anliegerverkehr freizugebenden — einspurigen Uferstraßen wieder nur den Fuß-, Rad- und Wasserwanderern offenstehen.
5. Die Anlage dieser Straßen soll so erfolgen, daß pittoreske Felsen, die erhalten bleiben oder durch den Stau neu an das Ufer rücken, möglichst geschont werden.
6. Die schon vorhandene Bundesstraße von Schlögen aufwärts ist vollwertig auszubauen, wobei die bestehende Höhenlage möglichst beibehalten werden soll, wodurch dann die Straße nur an wenigen Stellen unmittelbar am Stausee verläuft, wohl aber schöne Tiefblicke auf ihn bietet.
7. Für den Wiederaufbau der betroffenen Orte und Höfe sind nicht nur erstklassige Architekten heranzuziehen, sondern ist auch die Landschaftsplanung einzuschalten.
8. Großzügigkeit bei den Ablösungen, aber strenge Vorschriften bei der Neugestaltung.
9. Möglichst rasche und naturgerechte Bepflanzung aller angerissenen Böschungen und
10. Bau der Stauwerksbrücke und guter Anschlußstrecken ins obere

(Forts. Seite 16)

(Donaukraftwerk Aschach, Forts)

Mühlviertel, um den Lokalverkehr am nördlichen Stromufer möglichst landeinwärts zu verlegen.

Diese Liste erhebt keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit und manche berechnete Forderung mag noch zusätzlich erhoben werden. Wenn aber die Verantwortlichen bedenken, daß es dabei um nicht weniger geht als um Europas letzte noch wirklich unberührte Strömlandschaft, so darf wohl erwartet werden, daß bei einer veranschlagten Bausumme von dreitausend Millionen für die Stromerzeugung z. B. etwa 30 Millionen S für die Belange der Landschaft wohl keine Ueberforderung darstellen!

Bau- und Sprengarbeiten in Losenstein

Die Bezirkshauptmannschaft Steyr hat wegen der Bau- und Sprengarbeiten bei der Errichtung des Kraftwerkes Losenstein folgende Sicherheitspolizeiliche Anordnung erlassen:

Zum Schutze der gefährdeten körperlichen Sicherheit von Menschen und des Eigentums bei den Bau- und Sprengarbeiten bei Errichtung des Ennskraftwerkes Losenstein wird gemäß § 4 Abs. 2 des BV-ÜG. 1929, BGBl. Nr. 393/1929 und § 39 des Schieß- und Sprengmittelgesetzes, idF. GBl. f. d. L. Ö. Nr. 483/1938 angeordnet:

1. Der Ennsfluß wird für die Schifffahrt zwischen der Mündung des Stiedelsbaches bei Fluß-km 56,05 und dem sog. Feuerwehrweg bei Fluß-km 55,3 gesperrt. Die gesperrte Strecke ist durch je eine an beiden Ennsufern deutlich sichtbar angebrachte Verbotstafel mit der Aufforderung zum Landen bezeichnet.
2. Bei Sprengarbeiten an den Baustellen haben alle innerhalb des Gefahrenbereiches befindlichen Personen den Weisungen des Sprengmeisters und der aufgestellten Warnposten Folge zu leisten sowie die gegebenen Sprengsignale zu beachten.

Uebertretungen bzw. die Nichtbefolgung dieser Anordnung werden als Verwaltungsübertretung erklärt und werden gemäß Art. VII EGVG., BGBl. Nr. 172/1950, mit Geld bis 400.— Schilling oder mit Arrest, bis zu zwei Wochen bestraft, sofern nicht der gerichtlich zu ahndende Tatbestand des Vergewaltens nach § 44 des Schieß- und Sprengmittelgesetzes gegeben erscheint.

Die gegenständliche Anordnung tritt mit dem Tage ihrer Verlautbarung in der „Amtlichen Linzer Zeitung“ in Kraft.

Zwei brennende Probleme:

Regattastrecken und Boote

Der Oberösterreichische Kajakverband beschloß in seiner Generalversammlung am 31. Jänner dieses Jahres, den zuständigen Organen des ÖPV den Antrag zuzuleiten, die Staatsmeisterschaft im Rennsport nach langer Pause wieder auf dem Traunsee in Gmunden auszugetragen, Aussprachen, die am Rande der ÖPV-Generalversammlung geführt wurden, zeigten große Skepsis gegenüber diesem Vorschlag. Gegen die Absicht, die Staatsmeisterschaft nach Gmunden zu verlegen wurden verschiedene, durchaus nicht böswillige und auch nicht immer unbegründete Bedenken vorgebracht. Die Rennsport-Referenten hatten daher die Absicht, entgegen diesem Antrag die Meisterschaft wieder in der Kuchelau durchzuführen. Dem Einfluß des Verbandspräsidenten ist es zu danken, daß dann doch die Entscheidung zu Gunsten Gmundens fiel — allerdings muß die Rennstrecke nochmals durch Verbandsorgane als einwandfrei anerkannt werden.

Diese Entscheidung ist durchaus zu begrüßen. Sie gibt den Oberösterreichern, die sich darum beworben haben, die Chance die Staatsmeisterschaft wieder einmal in ihrem Bundesland durchzuführen und sie gibt durch den erwähnten Vorbehalt Gewähr, daß die Meisterschaft auch auf dem Traunsee den zu stellenden Bedingungen entsprechen wird.

Im Jahre 1951 wurde zum letzten Mal eine Rennsport-Staatsmeisterschaft in Gmunden ausgetragen. Bis zu diesem Jahr waren Gmunden und Wien alternierend als Meisterschaftsorte bestimmt worden. Seit 1952 wurde die Kuchelau zur ständigen Regattastrecke. Darüber hinaus wurden in der Kuchelau sämtliche Länderkämpfe und auch der größte Teil der übrigen Regatten ausgetragen. Das rund einhalb Kilometer lange Hafenbecken zwischen dem Kahlenbergsdorf und Klosterneuburg ist zur Standard-Regattastrecke des österreichischen Paddelsports geworden. Aus Notwendigkeit aber auch aus Bequemlichkeit.

Wir kennen die Vorteile der Kuchelau. Da sind mehrere Bootshäuser, die Einstell- und Unterstandsmöglichkeiten bieten und die den meisten Wiener Vereinen jeglichen Anmarschweg ersparen. Die Regattastrecke ist durch die Linie des Hafenbeckens schnurgerade vorgezeichnet und das Becken ist so schmal, daß eine ausführende Markierung der Strecke unterlassen werden kann. (Die einzelnen Bahnen einer Regattastrecke nach dem Vorbild von Weltmeisterschaftsstrecken genau zu markieren, werden wir uns ja leider kaum so

rasch leisten können, so erstrebenswert es wäre!) Regatten in der Kuchelau müssen auch bei Sturm und Regen nicht abgebrochen werden.

Die Kuchelau hat aber auch Nachteile. Der größte (von vielen Wettkämpfern allerdings als Vorteil angesehene) Nachteil liegt darin, daß die Regattastrecke für die Paddler der Kuchelauer Vereine — und das ist ein erklecklicher Teil der Wettkämpfer jeder Konkurrenz — auch Trainingsstrecke ist. Die Paddler sind dadurch bei jeder Regatta auf ihrer Hausstrecke im Vorteil, weil für sie die Rennstrecke durchlaufend mit Anhaltspunkten versehen ist. Dieser Vorteil wird aber zum Nachteil, wenn sie, an ihre Bahn gewöhnt, einmal auf einer breiten unruhigen Regattastrecke im Ausland starten müssen.

Es ist daher gut, wenn wieder einmal eine große Regatta auf einer anderen Bahn als in der Kuchelau ausgetragen wird. Für die Nicht-Kuchelauer, weil sie sich dann einmal nicht von vornherein im Nachteil fühlen werden, und für die Kuchelauer weil sie sich auch an andere Gewässer gewöhnen.

Man kann daher ruhig in Kauf nehmen, wenn die Gmundner Strecke gegenüber der Kuchelau gewisse Nachteile aufweist. So das Risiko, daß bei stürmischem Wetter die Rennen abgesagt werden müssen und die Notwendigkeit etwas mehr Markierungsbojen stecken zu müssen. Auch werden die Kosten der Veranstaltung möglicherweise um ein Geringes höher sein. Von Vorteil ist dagegen die größere Wassertiefe des Traunsees, dessen „leichtes“ Wasser nicht unbeliebt ist. Ferner ist zu begrüßen wenn die Rennpaddler einmal gezwungen werden auch auf etwas bewegterem Wasser zu fahren (auch der Albaner See auf dem 1960 die Olympische Regatta gefahren wird, ist nicht immer spiegelglatt). Schließlich ist zu bedenken, daß den Oberösterreichern wohl das Recht nicht abgesprochen werden kann, wieder einmal eine Meisterschaft in ihrem Lande zu haben, denn die ständigen Fahrten nach Wien kosteten den Vereinen schon Beiträge, um die ein ganzer Bootspark angeschafft werden hätte können. Daß auch in Oberösterreich einwandfreie Regatten organisiert werden können, wurde wohl schon hinlänglich bewiesen.

Ist nun auch damit zu rechnen, daß heuer der Traunsee als Regattastrecke wiedergewonnen wird, so ist das Dilemma das in Oesterreich hinsichtlich Regattastrecken besteht nicht behoben, denn auch

zwei Strecken, Kuchelau und Traunsee, sind herzlich wenig.

Für Wien ist vor allem zu bedauern daß die Alte Donau, die trotz des leichten Knicks eine schönere Regattastrecke darstellt als die Kuchelau für die Paddler offenbar nicht mehr in Frage kommt. Große Hoffnung gibt hier allerdings die Bewerbung der Stadt Wien um die Olympischen Sommerspiele 1964 in deren Zusammenhang der Ausbau der Alten Donau zu einer allen Anforderungen entsprechenden Regattastrecke angekündigt wurde.

Auch Niederösterreich, das ja schon eine ganze Reihe ambitionierter Vereine mit hoffnungsvollen Sportlern besitzt, könnte eine Regattastrecke als rennsportliches Zentrum brauchen. Ein erster Ansatz zu einer eigenen Regattatätigkeit in Niederösterreich ist durch die Ybbs- Langstreckenregatta gegeben. Vielleicht gelingt es, noch eine zweite Strecke ausfindig zu machen, damit nicht wieder die Höfleiner und Klosterneuburger im Rahmen des Jugendstädtekampfes ihr Hausrecht in der Wiener Kuchelau ausüben müssen.

Die meisten Sorgen bereitet dieses Problem den Oberösterreichern.

Gmunden mag ja viele Vorzüge haben, von den beiden Hauptorten Linz und Steyr ist es aber zu weit entfernt um zur „Hausstrecke“ zu werden. Steyr hat den Stausee Staining, der aber weitab jeder Siealung liegt und die Paddler zu einer Anfahrt von mehreren Kilometern zwingt. Das Kampfgericht muß dort unter völlig unzulänglichen Bedingungen arbeiten, es fehlt jeder Unterstand und die Strömungsverhältnisse schaffen ungleiche Bedingungen für die einzelnen Wettkämpfer. Der Linzer Stadthafen, auf dem einige Regatten durchgeführt wurden, fällt nun wahrscheinlich auch aus. Ideal war ohnedies nur die 500-Meter-Strecke während die 1000-Meter-Bahn für eine Staatsmeisterschaft nie anerkannt worden wäre, was den Verlust dieser Regattastrecke verschmerzen läßt. Der OÖKV will mit seiner Landesmeisterschaft nun wieder nach Neufelden auf den Stausee der Großen Mühl gehen. Auch dort sind nur die 500-Meter ganz gerade, die 1000-Meter-Strecke verläuft in ihrem ersten Teil in einer leichten S-Kurve.

Damit ist die Aufzählung der bestehenden Regattenstrecken beendet Großramings Stausee fand wenig Anklang und der sehr günstig bei Linz liegende Pichlinger See ist noch nicht ausgebaut und außerdem etwas zu kurz. Neue Möglichkeiten könnten eventuell andere Salzkammergutseen bieten. So etwa der Hallstättersee an dem mit der Bundessportschule Obertraun auch ein Stützpunkt zu gewinnen wäre. Die von den Ruderern so favorisierte Regattastrecke auf dem Wörthersee ist für uns Paddler leider kaum verwertbar, da die Reisekosten zu hoch wären.

So ist die Situation. Man könnte also mit Fug und Recht jenem einen Orden zuerkennen, der eine vollwertige Regattastrecke ausfindig macht, damit die Kuchelauer Eintönigkeit noch weiter gelockert werden könnte.

Etwas besser sieht es für den Slalom- und Wildwassersport aus. Slalomstrecken ließen sich an vielen Orten stecken. Als geradezu ideal haben sich Steyr und Lauffen erwiesen. Die Natur gibt uns mehr Möglichkeiten an Strecken, als überhaupt ausgenutzt werden können.

Wildwasserregatten erfordern längere Flußstrecken als ein Slalom, daher ist hier die Auswahl geringer. Trotzdem wäre es nicht notwendig, mit der Staatsmeisterschaft unbedingt an der Salza zu bleiben, wenn sie auch die idealste Strecke sein mag. Wird das Kraftwerk Kastenreith gebaut, dann geht sie ohnedies verloren, wie schon so viele andere vorher. Der Bau von Kraftwerken zwingt immer mehr dazu, neue abgelegene Gewässer zu suchen. Man wird sich daher vielleicht doch einmal dazu entschließen müssen, auch nach Tirol zu gehen. Die rührigen Tiroler Wildwassersportler hätten dies schon längst verdient. Auch in Kärnten und Steiermark ließe sich noch mancher Wasserlauf finden, auf dem ein Wildwasserrennen gefahren werden könnte.

Ein Problem das die Vereine noch viel unmittelbarer berührt als das der Regattastrecken ist das Problem geeignetes Bootsmaterial zu beschaffen. Daß für den Rennsport die Boote aus dem Ausland bezogen werden müssen, wollen unsere Sportler nicht von vornherein benachteiligt sein, ist eine feststehende Tatsache.

Leider hat man dieser Tatsache noch nicht durch eine Zollsenkung Rechnung getragen, so daß auch für jene Boote, die in Oesterreich gar nicht gebaut werden, ein enormer Schutzzoll bezahlt werden muß, der die Anschaffung gewaltig verteuert und für viele Vereine unmöglich macht.

Aber auch Boote für Anfänger und für Wandersportler sind nicht leicht zu beschaffen. Die Lieferfristen unserer wenigen in ganz kleinen Betrieben arbeitenden Bootsbauer sind geradezu haarstäubend und die Lieferzusagen werden überdies oftmals nicht eingehalten. Hier scheint wirklich das Plastikboot von dem seit langem gesprochen wird, die einzige Hoffnung zu sein. Vielleicht findet sich einmal ein leistungsfähiger Betrieb, der diese Erzeugung aufnimmt. Boote, zu einem erschwinglichen Preis auf den Markt gebracht, würden sicher reißenden Absatz finden.

Schließlich — um das traurige Bild zu vervollständigen — muß erwähnt werden, daß auch Paddel in der von Rennfahrern gewünschten Qualität und Ausführung nur schwer zu bekommen sind. Es ist beschämend, daß auch Paddel schon aus dem Ausland bezogen werden müssen.

Davon, daß die Bootshäuser zu klein geworden, weshalb manche Vereine keine jungen Sportler mehr aufnehmen können, wollen wir gar nicht reden.

Es ist also wirklich kein Zufall, daß unser Sport trotz seiner Schönheit noch immer nicht die Breitenentwicklung gefunden hat, aus der allein eine ständige Ergänzung des so kleinen Spitzenkaders an Wettkämpfern kommen könnte.

Polizeisportvereinigung Wien

Die Jahresversammlung der Paddelsektion der Pol. S. V. Wien mußte mit großem Bedauern zur Kenntnis nehmen, daß der langjährige Sektionsleiter, Ehrenmitglied Walter Engelhard, eine Wiederwahl ablehnte. Der 2. Sektionsleiter Johann Marisch überreichte dem scheidenden Funktionär für seine 30 jährige verdienstvolle Tätigkeit eine schöne Plakette.

Aus dem Jahresbericht ging hervor, daß die Sektion im abgelaufenen Vereinsjahr sehr schöne Erfolge zu verzeichnen hatte.

Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Sektionsleiter: Georg Hexel. Stellvertreter: Johann Marisch. Kassier: Karl Waschatko. Schriftführer: Anton Hörmann.

Wildwasserwoche in Polen

Der polnische Kanuverband organisiert Ende Mai 1959 eine Wildwasserwoche auf den Flüssen Dunajec und Poprad. Die Flußwanderungen führen über die schönsten

Strecken der polnischen Bergflüsse und enden am Bergsee der Talssperre Roznow. Daneben besteht die Möglichkeit einer Flußwanderung auf Dunajec und Weichsel bis Sandomierz.

Intern. Kanulager in Finnland

Die Abteilung für Wandern des Touristenvereines in Finnland veranstaltet vom 20. Juli bis 2. August am Fluß Iijoki ein internationales Kanulager. Geplant ist eine Wanderfahrt von Poussu im Kuusamo-Gebiet bis Ii. Die Strecke beträgt 310 Kilometer, während der Fahrt werden 115 Stromschnellen verschiedener Schwierigkeitsgrade zu überwinden sein.

Stromaufsicht Wien-Prater

Am 1. Feber wurde die Stromaufsicht Wien-Prater neu besetzt. Der Dienstsitz dieser Stromaufsicht ist Wien II, Mexikoplatz 4, Fernruf 55-16-97. Mit der Führung der Geschäfte dieser Stromaufsicht ist Oberstrommeister Strasser betraut.

P. b. b.

Absender: Österreichischer Paddelsport-Verband
Wien IX., Berggasse 16

FÜRST zeigt Zeltmodelle 1959 Faltbootmodelle

Dethlefs Wohnwagen - Vertretung

ULTRALEICHT DIOLEN - DAUNEN SCHLAFSÄCKE
LUFTMATRATZEN versch. Modelle
Paddelblusen, Kleidersäcke, Spitzenbeutel, Schwimm-
westen, SEGEL, PADDEL, BOOTSWAGEN, STEUER-
ANLAGEN, BOOTSMOTORE

Verkauf:

Wien I. Wipplingerstraße 29 / Tel. 63 25 81
Linz, Graben 18 · Tel. 42-1-92

Fabrik: Wien III. Baumg. 52 · Tel. 72-31-32

Versand über S1000.- franko Haus / Teilzahlungen!

Klepper-Faltboote fordern Sie Katalog

METZELER-LUFTMATRATZEN, Sitzkissen, Rückenissen,
Fotobeutel, Wassersäcke, Neptun-Luffboote.

Paddelblusen, Kleidersäcke, Scheuerstreifen, Para-
lösung, Gummistreichfarbe, Gerüstlack.

ZELTE aller Marken — Campingausrüstung aller Art

Provinzversand - Teilzahlung
Bei Inlandware Vereinsrabatt!

Besuchen Sie uns auf der Wr. Frühjahrsmesse, Rotunden-
gelände beim Teich. Wir zeigen einige Faltboot-Neuheiten

SPORT-KITZMÜLLER

Wien XIX., Stadtbahnbogen 187 · Telefon 32 02 798

Kauft

bei unseren

Inserenten

Das Sparkassenbuch —
eine anonyme Geldanlage

ERSTE ÖSTERREICHISCHE SPAR-CASSE

Wien I, Graben 21 28 Zweiganstalten

**GESA-BOOTE die
Spitzenerzeugnisse Österreichs**

JOSEF GERHARTL

WIEN VI., MITTELGASSE 23 · 43-72-764

BUCH-
WERBE-
FARBEN-
DRUCK

BUCHDRUCKEREI GRÖPNER
MARIA KROTTNER & SOHNE

WIEN VII., KIRCHENGASSE 34 — TELEFON 44-01-45



Abzeichen
Preisplaketten
Ehrenpreise
Pokale

Neuer Katalog kostenlos

FRIEDRICH ORTH

Wien VI., Schmalzhofgasse 18

Telefon 43-66-35

Gegründet 1840

ÖSTERREICHS

PADDELSPORT

MITTEILUNGEN DES ÖSTERREICHISCHEN PADDELSPORT-VERBANDES (ÖPV)

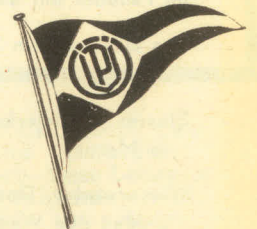


FACHVERBAND DES
ÖSTERREICHISCHEN
PADDELSPORTES.
MITGLIED DER INTER-
NATIONAL CANOE
FEDERATION (ICF)

12. JAHRGANG

HEFT 7

JULI 1959



Zwei Bilder vom Tal der
Donau, das nun bald in
einen Stausee verwandelt
wird.

(Zu dem Artikel von
Hans Weininger
auf Seite 37)

ÖSTERREICHS PADDELSPORT

Mitteilungen des Österr.
Paddelsport - Verbandes
(OPV)

11. Jahrgang Heft 7

Juli 1959

Erscheint monatlich

Eigentümer, Herausgeber und
Verleger:

**Österreichischer
Paddelsport - Verband**

Pressereferenten:

**Dr. Erich Leichtenmüller
Thomas Gaiger**

Für den Inhalt verantwortlich:

Dr. Erich Leichtenmüller

Redaktion und Inseratenannahme:

Österr. Paddelsport-Verband
Wien IX., Berggasse 16
Tel.: 32 95 03

Sekretariatsstunden:

Montag, Mittwoch und Freitag:
17-20 Uhr

Redaktions- und Inseratenschluß:

Jeweils am 30. jeden Monats.

Druck: Buchdr. Gröpner O.H.G.
Wien VII., Kirchengasse 34

ÖSTERREICHS PADDELSPORT
wird unmittelbar an alle Verbands-
mitglieder, an Sportverbände des
In- und Auslandes und an ver-
schiedene Dienststellen kostenlos
versendet!

Nachrichten-Quellen:

Soweit nicht aus dem eigenen
Pressedienst, stammen die Nach-
richten aus den uns zugegangenen
Veröffentlichungen v. Dienststellen
und Sportverbänden des In- und
Auslandes

Inhalt:

Paddelspritzer

Der Vorstand des OPV
hat beschlossen. . .

Abschied vom Strom

Im Faltboot um die Welt

Das Boot war um 20 cm.
zu lang

Steyrer Paddelerfolge
in Meran

Wie erwartet: Donau
behält den Wanderpreis

Holzschuster und Wolf
in bester Frühform

Wiener Sieg schon
obligatorisch

Lubinger wurde Traun-
meister.

Paddelspritzer

Die Juli-Nummer von „Oesterreichs Paddelsport“ muß zu einem Zeitpunkt abgeschlossen werden, zu dem erst eine der Regatten abgewickelt wurde, bei denen für den Hoffnungskader Startpflicht besteht. Es können daher noch keine Schlußfolgerungen gezogen werden, möglich ist nur eine erste Betrachtung. Wenn die Zeitung in die Hände der Leser kommt, werden schon weitere Rennen stattgefunden haben und es lassen sich dann vielleicht schon deutlichere oder auch andere Folgerungen ziehen. Nach der ersten Veranstaltung muß man gleich eines feststellen, daß laut Ergebnisliste von den 31 Kajakfahrern des Hoffnungskaders nur 19 der Startverpflichtung in vollem Umfang, nämlich über 500 und 1000 Meter, nachgekommen sind. Und auch unter diesen 19 waren wieder einige, die im zweiten Bewerb trotz Qualifikation auf die Teilnahme am Zwischenlauf verzichteten. „Ein Nichtantreten eines Mitgliedes des Kadere bei einer der Pflichtveranstaltungen ohne triftigen Grund kommt einem freiwilligen Ausscheiden aus dem Kader gleich“, hieß es in dem allen Kadernmitgliedern zugegangenen Rundschreiben. Hatten alle zwölf Nichtantretenden einen triftigen Grund oder wird nun der Kader gleich nach der ersten Veranstaltung um mehr als ein Drittel dezimiert — oder wird doch nicht so heiß gegessen wie gekocht wurde?

Interessant ist vor allem die Liste derer, die sich bis ins Finale durchkämpften. Sieben Mann — Wiedermann, Wagner, Albrecht, Wolf, Holzschuster, Leitner und Lindgruber — standen sowohl über 500 als auch über 1000 Meter im Endlauf. Sie präsentierten sich damit, zumindest bei der ersten Prüfung, als die Elite des Kadere. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß nur drei von diesen sieben Paddlern es auch auf sich nahmen, überdies zwei Zweier-Rennen zu bestreiten. Für sie ergab sich bei dieser Regatta eine ganz enorme Belastung.

In dieser Belastung dürfte auch der Grund für manchen Startverzicht im Einer und für manche unerwartete Platzierung zu suchen sein. Für die Paddler, die bei internationalen Regatten in erster Linie im Zweier eingesetzt werden wollen und sol-

len, ist es auch nicht zumutbar bei den wichtigsten Regatten der Saison einfach auf Starts im Zweier zu verzichten, nur um die übermäßige Inanspruchnahme zu vermeiden, die durch die Einer-Startverpflichtung gegeben ist. Es darf auch nicht außer Acht gelassen werden, daß manche in Mannschaftsbooten weit besser zur Geltung kommen als im Einer. Als Beispiele seien nur Severa, Piringer oder Reiter genannt. Die im Juni-Heft angedeutete Problematik der rigorosen Startverpflichtung für sechs Rennen trat somit schon bei der ersten Regatta voll zu Tage.

Zum ersten Mal wurden bei einer Kajak-Regatta Hoffnungsläufe gefahren. Es zeigte sich, daß über 500 Meter kein Fahrer über den Hoffnungslauf ins Finale kam. Ueber 1000 Meter konnten Lindgruber, Kappelmüller und Holzschuster die Chance nützen und sich auf diesem Umweg doch noch qualifizieren. Lindgruber und Holzschuster kamen damit auch auf die Rekordzahl von neun Starts.

Ein Ausscheidungsschema kann noch so gut gemeint, auf seinen Zweck richtig abgestimmt und von dem Streben nach möglichster Korrektheit geleitet sein, gewisse Probleme werden dann doch nicht mathematisch nach den Ergebnissen der Test-Rennen, sondern nach dem Gesamteindruck zu lösen sein, den die Selektionäre gewonnen haben. Die Slalomreferenten hatten es heuer auch nicht leicht. Zwei Slalomveranstaltungen und zwei Wildwasserrennen galten als Pflichtstarts. Doch ein Slalom und ein Wildwasserrennen mußten ausfallen. Es war in beiden Fällen höhere Gewalt. Nach dem Ergebnis eines einzigen Slaloms ein Team aufzustellen wäre wohl Unfug, denn zu groß sind die Zufälligkeiten gerade in diesem Sportzweig. Also mußten sich die Referenten zusammensetzen und die Auswahl nach dem allgemeinen Abschneiden der Kandidaten treffen. Und dabei ergab sich der paradoxe Fall, daß ausgerechnet der Sieger des einzigen Ausscheidungsslaloms, Petertill, sonst nur wenig Gutpunkte aufzuweisen hatte und daher — völlig zu Recht — für Genf und Treignac nicht berücksichtigt wurde.

Der Vorstand des OPV hat beschlossen, . . .

... die Schwimmbade im Margaretenbad in Wien im kommenden Winter nicht mehr durchzuführen, da kein allgemeines Bedürfnis danach besteht.

... einen dänischen Kajak-Vierer anzuschaffen, der ausschließlich für

internationale Starts verwendet werden soll, also keinem Verein zugeteilt wird, sondern in Verwahrung des Verbandes bleibt.

... neue Markierungsbojen für die Durchführung von Regatten anzuschaffen.

HANS WEINZINGER

ABSCHIED vom STROM

Nun ist ein langgehegter Wunsch der vorwärts strebenden Technik Wirklichkeit geworden. — Die Staustufe Aschach, das größte Kraftwerk an der Donau, die nun dritte Fessel, die dem mächtigen Strome angeschmiedet wird, befindet sich im Baubeginn. Viele tausende Werktätige sollen in schwerer Arbeit ihren Verdienst finden und die Kilowatt-Hungrigen werden in nicht allzufernen Tagen aus den gebannten Wogen willkommene Nahrung erhalten. — Wir Wasserwanderer aber, — gemeint sind nur die Riemenruderer und Kajakfahrer, — welche die beste Verwendung ihrer Freizeit im Stromauf-Rudern erblicken, müssen Abschied nehmen von dem pulsierenden Elemente, das ihnen mehr bedeutet als Fernstehende zu ahnen vermögen. — Das Stromstück von Ottenheim bis Aschach stellt aufwärts befahren, teilweise hohe Anforderungen an die Kraft der Ruderer. Aber von Aschach an bergwärts finden sie ein Paradies von abwechslungsreichen Strömungsgestalten, das ihnen in den langen Hinterwässern herrliche Erholung bietet, in den mächtigen vorgelagerten Schwällen jedoch neuen Anreiz gibt, Kraft und Technik unter Beweis zu stellen. Und für das Auge desjenigen, der die unberührte Natur für das höchste Geschenk der Allmacht hält, ein Wunderwerk von Waldesamkeit, geschmückt durch grimmig hervor wuchtende Felsgebilde in einem engen Tale, durch das von Untermühl bis Inzell nur ein schmaler Fußweg führt. Kein Getöse menschenmordender Benzindrachen kein Gestank aus giftigen Auspuffen, nur reine Luft aus Tannen und Fichtenbeständen, Vogelgespräche, Raunen aus dem

Urgrund des Geschiebes und über Allem der blaue Himmel und des Wasserwanderers Geliebte, Frau Mutter Sonne! — Neuhaus, der seit vielen Jahrzehnten beliebte Rastplatz für Wasserwanderer wird durch den Stau ersäuft, das untere Mühlental mit den mächtigen Felsbrocken der Mühl verschwindet. Obermühl, auch eine Haltestelle der Aufwärtstrebenden ist dem gleichen Schicksal unterworfen. 16 Meter Stauhöhe, eine Aufstauung für 45 Millionen Kubikmeter in einem Tale von 40 Kilometer Länge werden den schönsten landschaftlichen Teil der oberen Donau vernichten. — Aber was liegt daran! — Die smaragdgrüne Ager hat man versaut, aus der dahin eilenden Traun ist eine trübe Jauche geworden, in welcher das Baden verboten ist, die schäumende Enns ist teilweise eine impotente Lacke, warum soll man da den einzigen Strom, den unser Heimatland besitzt, nicht auch langsam in einen Werkskanal verwandeln? Der Vergnügungsreisende, der auf den Dampfern im alten Nibelungenstrome herum gondelt und liebend seinen Kofferradio ans Herz drückt, der wird von den Veränderungen nicht viel bemerken, der echte Naturfreund aber wird und muß Abschied nehmen vom Strome, denn Strom kommt von strömen Und eben dieses ewige Dahingleiten, dieses Sinnbild des Werdens und Vergehens wird verschwinden, versinken im Drang nach neuen Kräften im Haushalt der Technik. — Rücksichtslos, erbarmungslos. — Die wasserbiologischen, die klimatischen Veränderungen, die mit der Vernichtung der Strömung Hand in Hand gehen, die aber erst nach Jahrzehnten in Erscheinung treten, die darf ein Laie nicht ins Treffen führen, weil ihn das mitleidige Lächeln der Fachwelt mundtot machen würde. Das Schicksal wolle uns vor einem Winter, wie der von anno 1928—1929 gütigst bewah-

ren. Ein gewaltiger Eisstoß von Passau bis Aschach und ein von Westen her eintretendes Tauwetter! — Gnade Gott den bedauernswerten Anrainern! — Riemenruderer und Kajakfahrer! — Nützet die kurze Spanne Zeit, die uns noch geschenkt ist, um das unberührte heilige Gebiet unserer alten ins Herz geschlossenen Donau zu durchstreifen, rudert hinauf in die Einsamkeit, in das Sanatorium für Geist und Körper! So wie für den Bergsteiger die Rast auf dem durch eigene Kraft erreichten Gipfel höchstes Glücksgefühl bedeutet, der mühelose Abstieg aber den wohlverdienten Preis für Mut und Willenskraft erscheinen läßt, so ist auch der im Aufwärtswandern errungene Kilometerstein Gefühl innerster Befriedigung, das sanfte Abwärtsgleiten jedoch auf dem mächtigen Strome, vorbei an Schwällen und Dämmen, das Geschenk des eigenen Wollens. Dies wird in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören und nur im Gleichtakt der Riemen und Ruder wird auch der Heimweg zu leisten sein. Wehe dem Wasserwanderer, wenn er dann auf der trägen, von Oelflecken der Motorschiffe verschmierten Wasseroberfläche von einem jähen Oststurm überrascht wird! Fürwahr, selbst für ausgespichte Wasserratten kein Honiglecken! — Wie lange noch und es werden da oben im verlorenen Paradiese die Motoren der Gleitboote brüllen und die Wasserschläufer den staunenden Schiffsreisenden ihre verwegenen Künste darbieten. — Nehmen wir also langsam Abschied vom Strome, vom letzten was uns Wasserwanderern nach wandern wert erschien, so lange eben die Bauarbeiten ein Ueberklettern der Uferstelle überhaupt ermöglichen. — Der Name Donau wird da oben weiterleben, aber nur als Leichentuch des großen, einzigen Stromes der Heimat!

Im Faltboot um die Welt

Am vergangenen 29. März feierten die deutschen Faltbootfahrer Hans Seefeld und Heinz Sokoll (Westfalen) das Ende eines der außergewöhnlichsten Abenteuer im Faltbootport: die Weltreise im Faltboot-Einer. Die Expedition hatte sich zum Ziel gesetzt, in genau serienmäßigen Faltbooten (Hammer) Australien zu den Olympischen Spielen zu erreichen. Anfänglich waren es vier Teilnehmer, einer verließ sie in Kleinasien aus Ge-

sundheitsgründen, der andere blieb in Australien.

Die Expedition fuhr am 25. Juli 1954 von Erlach bei Ulm weg. In fünf Jahren, mit einem Jahr Unterbrechung in Australien, wo sie sich Geld für die Rückreise verdienen mußten, legten sie 30.000 km im Faltboot zurück.

Unter den fünf Kontinenten hatte nur Afrika nicht die Ehre, sie zu sehen. Sicherlich wurde diese Reise nicht ausschließlich auf dem Wasser durchgeführt. Einzelne Teile verlangten andere Transportmittel (vom indischen Ochsenkarren bis

zum Langstreckenflugzeug zwischen Neu-Guinea und Australien). Das schmälert jedoch diese Leistung keineswegs. Die folgende Routenbeschreibung gibt uns davon eine Idee:

Ulm-Linz (Oesterreich) auf der Donau — Marburg (Jugoslawien) — Agram auf der Sanina und der Sava — Skopje auf dem Wadar — Saloniki — Schwarzes Meer (Küstenfahrt) — Befahrung des Karasu (Zufluß des Euphrat) und des Euphrat auf eine Länge von 2300 Kilometer — Persischer Golf (3. Jan.

(Fortf. Seite 38)

Das Boot war um 20 Zentimeter zu lang

Richard Schaner fuhr Bestzeit im Arkansas-River-Rennen

Im amerikanischen Staate Colorado wurde am 14. Juni das Arkansas-River-Rennen des Fib-Ark-Clubs von Salida zum elften Male ausge-tragen. Wieder war alles am Start was Rang und Namen hatte, aber auch zahlreiche neue Fahrer waren dabei und machten von sich reden. Der Oesterreichische Paddelsport-Verband, der im Vorjahr die beiden Steyrer Lubinger und Radlsböck zu diesem schwersten Kanu-Rennen der Welt entsandt hatte, war heuer offiziell nicht mit von der Partie, aber zwei Oesterreicher der 31jährige Wiener Edi Schlesinger und der 22jährige ehemalige Rennpaddler der Linzer „Schnecke“ Richard Schaner mit seiner Frau Brigitte, die jetzt in den Vereinigten Staaten leben, fuhren für die rot-weiß-roten Farben.

Die Veranstaltung bestand traditionsgemäß aus Slalom und Abfahrt. Beim „American Western Slalom“ waren auf einem Dreiviertel-Meilen Kurs auf dem Arkansas 15 raffiniert ausgesteckte Tore zu bewältigen. Ueberragender Fahrer unter den 19 Startern war in Abwesenheit von Vorjahrsieger Karl Schröder (München) der Student Eric Frazee (19) aus Salida, der seine Konkurrenten im ersten Durchgang klar distanzierte und mit Note 207 als sicherer Sieger vor dem Schweizer Uhrmacher Paul Bruhin (228) und dem Ex-Münchner Erich Seidel (298,5) den Bewerb beendete. „Eines der eindrucksvollsten Ereignisse des Rennens“, schreibt die

„Daily Mail“ aus Salida, „war Brigitte Schaners erfolgreicher Kampf gegen die Strömung, um in die richtige Position zum Passieren des schwierigen Tores Nr. 13 zu kommen.“ Brigitte Schaner belegte einen schönen zweiten Platz hinter Carol Dailey.

Beim sonntägigen „Down-River-Race“, dem Abfahrtsrennen auf der durch den niedrigen Wasserstand etwas langsamen, aber durch zutage getretene Felsblöcke sehr verschärften Flußstrecke über 25,7 Meilen (41,1 km) gab es 30.000 Zuschauer. Startort war das 2500 m hoch gelegene Salida, das Ziel befand sich bei der Brücke von Cotopaxi. Aus dem Feld der 19 Starter, unter denen sich die Amerikaner Jim Burk, Charles Dailey, Eric Frazee und Ted Young, der Schweizer Paul Bruhin, der Ex-Münchner Xaver Würfmannsdobler, Walter Kirschbaum aus Fürth sowie die Oesterreicher Schlesinger und Schaner befanden, erwies sich der 42 Jahre alte Lawrence Campton aus Salida, ein Geschäftsmann, als bester Kenner der schwierigen Distanz und passierte — mit 2:23:59 Stunden gestoppt — als vielbejubelter Sieger das Ziel. Den zweiten Platz belegte Paul Bruhin (2:25:04) vor Jim Burk (Salida), der auf 2:25:15 kam.

Der in einem selbstgebauten Faltboot-Einer gestartete, hervorragend fahrende R. Schaner, von einer Zeitung als „Wildwasser-Phantom“ bezeichnet, war aber der moralische Gesamtsieger auf den wilden Was-

sern des Arkansas, denn er fuhr mit 2:23:35 die schnellste Zeit des Tages, distanzierte Campton um 24 Sekunden ganz eindeutig, wurde aber nicht gewertet, da sein Boot um 20 cm zu lang war. Edi Schlesinger war ebenfalls vom Pech verfolgt. Er kenterte an einer schweren Stelle, mußte eine längere Strecke schwimmen und wurde schließlich von einem Lebensretter-Team an Land gebracht.

Der Sieger Campton war überglücklich: „Sechs Jahre habe ich auf diesen Tag gewartet! Das Wasser war zwar nicht so wild wie gewöhnlich, aber es war so niedrig, daß man viel mehr als sonst manövrierten mußte, um an den vielen Felsen vorbeizukommen.“

Die einzige im Abfahrtsrennen gestartete Frau, Carol Kane Dailey aus Poncha Springs, beendete ihr Rennen in 2:30:25, stellte damit persönliche Bestzeit auf und war um acht Minuten langsamer als Lawrence Campton. Der absolute Streckenrekord des Stockerauers Rudi Klepp von 2:05:20 konnte wegen des veränderten Wasserstandes nicht annähernd erreicht werden.

Die Geschichte des Arkansas-River-Rennens: 1949: Robert Ris-Max Römer (Schweiz), 60 Meilen, 7:18:13; 1950: Clyde Jones (USA), 49 Meilen 10:50:40; 1951: Bob Ehrmann (USA), 30 Meilen, 2:56:22; 1952: Bob Ehrman, 30 Meilen, 3:10:52; 1953: Erich Seidel (Deutschland), 30 Meilen, 3:04:32; 1954: Roger Paris (Frankreich), 25,7 Meilen, 2:54:41; 1955: Rudi Pillwein (Oesterreich), 25,7 Meilen, 2:38:44; 1956: Roger Paris, 25,7 Meilen, 2:24:01; 1957: Rudi Klepp (Oesterreich), 25,7 Meilen, 2:05:20; 1958: Roger Paris, 25,7 Meilen, 2:26:35.

Im Faltboot um die Welt (Forts.)

1955). Fahrt von Kufah bis an die persische Grenze mit militärischer Eskorte in einer Art großem Kanadier — Maskat-Karachi — 500 km den Indus hinauf — Delhi. (18. März 1955). Ganges — Benares Befahrung des Kosi (Fluß im Himalaya — Bengalen-Kalkutta (auf dem Fluß Hegly) — Küstenfahrt bis Rangoon — Penang — Singapur — Sumatra — Java — Bali — Timor. Administrative Schwierigkeiten zwangen die Fahrer auf Neu-Guinea zu verzichten und Australien mit schnelleren Mitteln als dem Faltboot zu erreichen... Nach einem Jahr in Australien (dem Jahr der olympischen Spiele) führten Seefeld und Sokoll ihre Expedition weiter, welche ihnen erlaubte, auf den Flüssen Neuseelands und Südamerikas (Rio Perene, Rio Ene, Rio Negro, Ucayali und Amazonas) zu fahren. Fünf Jahre nach ihrem Start erreichten sie Europa in Lissabon wieder und später ihren Ausgangsort, mit den gleichen Booten, die ihnen diese 30.000 Kilometer Fahrt um die Erde ermöglicht hatten.

(Nach „Kanusport“ 7, 1959)

Steyrer Paddelerfolge in Meran

Lubinger, Radlsböck u. Mösengruber siegten im Dreistädtekampf

Mit einem Sieg der Steyrer Mannschaft endete der am 20. und 21. Juni in Meran ausgetragene Städtetekampf Meran - Steyr - München. Auch die Nationalwertung gewann die mit der „Forelle“-Mannschaft identische österreichische Equipe vor der Mannschaft des Deutschen Kanuverbandes und dem italienischen Team, wofür ihr der Preis des Präsidenten des Ministerpräsidiums überreicht wurde.

In der Einzelwertung konnte Lubinger die große Flußabfahrt vor dem Meraner Gerstgrasser gewinnen, der mit diesem zweiten Platz italienischer Meister wurde. Auch im Slalom hielt sich Lubinger ausgezeichnet und kam hinter dem Rosenheimer Jilg auf den zweiten Platz.

Ergebnisse: Abfahrtslauf: 1. Lubinger (Forelle Steyr) 30:56,8; 2. Gerstgrasser (Meran) 31:42,9; 3. Hober

(Meran) 31:57,6; 4. Radlsböck (Forelle Steyr) 32:01,8; 5. Gabler (Rosenheim) 32:05,2; 6. Jilg (Rosenheim) 32:15,3; 7. Mösengruber (Forelle Steyr) 32:19,1; 10. Petertill (Forelle Steyr) 32:37,0.

Slalom: 1. Jilg (Rosenheim) 350,1; 2. Lubinger (Forelle) 368,1; 3. Fabian (Leoben) 370,2; 4. Radlsböck (Forelle) 382; 5. Hober (Meran) 384,1; 6. Gerstgrasser (Meran) 402,8; 11. Mösengruber (Forelle) 442; 13. Petertill (Forelle) 464,6.

Städtewertung: 1. Steyr (Lubinger-Mösengruber, Radlsböck) 1778,1; 2. München 100, 3. Meran 1897.

Mannschaftslauf: 1. München 497; 2. Forelle (Lubinger, Radlsböck, Petertill) 586; 3. Meran-Leoben (Salcher-Fabian-Erhart) 589,8; 4. Meran 627,8.

Im Interesse unserer Leser

Kaum haben die ersten Rennen und Slalombewerbe stattgefunden, muß wieder die alte Klage angestimmt werden: immer wieder kommt es vor, daß veranstaltende Vereine darauf vergessen, eine Ergebnisliste einzusenden. Es darf darauf verwiesen werden, daß nach einem Beschluß der Generalversammlung des ÖPV die durchführenden Vereine und bei Auslandsstart die Mannschaftsführer verpflichtet sind, für die sofortige Uebermittlung einer Ergebnisliste an die Verbandszeitung zu sorgen. Im Interesse unserer Leser, der Verbandsmitglieder, die naturgemäß über das sportliche Geschehen informiert werden wollen und die ein Recht auf möglichst rasche und vollständige Information haben, rufen wir allen Funktionären den Generalversammlungsbeschluß neuerlich ins Gedächtnis, Ergebnislisten und Berichte für die Verbandszeitung können auch direkt an den Pressereferenten, Dr. Erich Leichtenmüller, Linz, Plankstraße 21, gesandt werden. Vor allem bei Veranstaltungen in den ersten und letzten Tagen eines Monats empfiehlt sich diese direkte Zusendung, durch die Verzögerungen vermieden werden.

Kurz berichtet

Nur kurz berichtet kann über einige Veranstaltungen werden, weil die Ergebnislisten verspätet oder gar nicht vorgelegt wurden.

Spindelmühle. Am 6. und 7. Juni nahm eine österreichische Mannschaft am Slalom in Spindelmühle (CSR) teil. Neben einigen deutschen Fahrern war die gesamte tschechische Spitzenklasse am Start. Alle Bewerbe endeten mit tschechischen Siegen.

Die Platzierung der Österreicher:

Slalom: F1: 18. Lubinger, 19. Martinsich, 25. Grundner, 26. Klepp, C1: 16. Jarosch, 18. Breitenfellner; F1, Mannsch.: 4. Klepp-Lubinger-Martinsich; C1, Mannsch.: 4. Wozniak (Deutschland) - Breitenfellner - Jarosch; Riesenslalom: F1: 3. Klepp, 7. Lubinger, 8. Martinsich, 14. Grundner; C1, 2. Jarosch; Kombination: F1: 8. Lubinger, 10. Martinsich, 17. Klepp, 19. Grundner; C1: 9. Jarosch.

Kassel. Ebenfalls am 6. und 7. Juni trat eine Mannschaft des ÖPV gegen die Spitzenfahrer aus Ost- und Westdeutschland in Kassel an. Die Ostdeutschen dominierten, die Österreicher kamen meist unter „ferner liefen“. Die Platzierungen: F1: 16. Radelsböck, 19. Petertill, 30. Mösengruber; F1, Mannsch.: 7. Petertill-Radlsböck-Kahl.

Oberösterreichische Wildwasser-Meisterschaft. Auf der 12 km langen Strecke von Altenmarkt nach Kleinreifling wurde am 29. Juni die oberösterreichische Wildwassermeisterschaft gefahren. Die Sieger: F1: Kahl, 2. u. Landesmeister Lubinger; C1: Watschinger; C2: Kerbl-Kerbl.

Dunajec. Von dieser Veranstaltung, die im Juni stattfand, lag bis zum Umbruchtermin keine Ergebnisliste vor!

Wie erwartet: Donau behielt den Wanderpreis

Linzer Brückenkriterium am Scheideweg

Das traditionelle Linzer Brückenkriterium endete auch in diesem Jahr, wie nicht anders erwartet, mit einem Sieg von „Donau-Linz.“ Der Verein holte sich damit den von Landeshauptmann Dr. Gleißner gestifteten Wanderpreis heim. „Schnecke“ trug der zum dritten Mal erreichte zweite Platz zum dritten Mal einen Pokal von Bürgermeister Dr. Koref ein.

Die Donau war am Tag vor der Regatta und am Regattatag selbst stark gestiegen — einen Tag später wäre das Rennen überhaupt undurchführbar gewesen — so daß die meisten Fahrer den Pfeiler der Nibelungenbrücke mit einer gehörigen Portion Vorsicht angingen. Besonders Salzner und Schmidtberger gingen hier auf Nummer sicher und verschenkten lieber einige Sekunden als eine Kenterung zu riskieren. Salzner konnte als Startmann erst auf der zweiten Runde einen bescheidenen Vorsprung gegen Kerbe herausholen, der nach der ersten Runde sogar schneller war und Schmidtberger büßte gegen Leitner eine halbe Minute ein, doch war zu diesem Zeitpunkt der Vorsprung der „Donau“-Staffel schon so groß, daß diese halbe Minute keine Rolle mehr spielte.

Dieser Vorsprung der „Donau“-Staffel wurde erst vom dritten und vierten Boot sichergestellt, denn nach Salzner konnten Schaubberger-Langerweger die Jugendmannschaft Kalisch-Schrenk zwar vorerst überholen, mußten sie jedoch dann wieder passieren lassen.

Binder versäumte beim Start durch einen Steuerdefekt einige Sekunden, doch dann holte er gegen Hinterberger spielend auf und zog

weit davon. Holzschuster-Wolf vergrößerten diesen Vorsprung so, daß nicht einmal eine Kenterung den „Donau“-Sieg in Frage stellen hätte können.

Ergebnisse: 1. EKR „Donau“ 1. (Salzner, Langerweger-Schaubberger, Binder, Holzschuster-Wolf, Schmidberger, Klement-Santner-Hubmayer Scheibelberger) 1:00:06,6; 2. KR „Schnecke“ 1:03:06,0; 3. EKR „Donau“ II 1:07:52,2.

Das Linzer Brückenkriterium erwies sich auch diesmal wieder als eine der populärsten Paddelsport-Veranstaltungen. Trotz strömendem Regen waren an die tausend Zuschauer erschienen. Bedenken muß jedoch auslösen, daß heuer nur zwei Vereine zu diesem traditionellen Rennen Staffeln stellten. Nur der EKR „Donau“ ist jederzeit in der Lage, eine wirkliche Rennstaffel von elf Mann in die Boote zu bringen und dazu noch eine Nachwuchsmannschaft zu stellen. „Schnecke“ hatte schon Aufstellungsschwierigkeiten und die anderen oberösterreichischen Vereine waren diesmal überhaupt nicht in der Lage an dem Rennen teilzunehmen. Soll das Brückenkriterium nicht zu einem Rennen zweier Vereine werden, wird man erwägen müssen, die Staffeln zu verkleinern was durch Herausnahme eines Einers und eines Zweiers geschehen könnte. Die Beteiligung würde dann wahrscheinlich größer werden und eine Verkürzung des Rennens könnte durch eine Erhöhung der von jedem Boot zu fahrenden Rundenzahl vermieden werden. Es wäre ja schön, wenn es dann auch gelänge einmal Wiener Vereine zur Teilnahme an diesen Bewerb zu gewinnen.

Holzschuster und Wolf in bestechender Frühform

Linzer Kurzstreckenregatta nicht ohne Überraschungen

In bestechender Form präsentierten sich die beiden „Donau“-Paddler Holzschuster und Wolf bei der am 14. Juni im Hafen der Stadt Linz abgehaltenen Kurzstreckenregatta. Man kann gespannt sein, ob es Holzschuster heuer gelingen wird, diese Form über die ganze Saison zu halten.

Acht Boote standen im Kajak-Einer über 500 Meter am Start. Mit einer Zehntelsekunde Vorsprung siegte Holzschuster vor seinem Partner Wolf, der ihm auf den letzten hundert Metern ganz hart zusetzte. Auch Wolf scheint seine bisher beste Form erreicht zu haben. Leitner zeigte mit seinem dritten Platz, daß er auch in Kurzstreckenrennen nicht ganz ohne Chancen ist und seine Welle korrekt aber geschickt ausnützend kam als Vierter Moluj

ein, der damit Binder und den nach vergeblichem Zwischenspur mit voller Kraft fahrenden Schmidtberger distanzierte. Abgeschlagen waren nicht nur Severa und Schaubberger, sondern auch Lindgruber. Nicht so überlegen wie man nach diesem Einer-Rennen hätte erwarten können war der Sieg von Holzschuster-Wolf im Zweier. Kozole-Reiter, die sich durch zahlreiche schlechte Platzierungen im Vorjahr nicht abschrecken ließen fuhren ein ausgezeichnetes Rennen und wurden erst im letzten Streckendrittel distanziert. Lindgruber - Severa mußten sich hinter Dr. Leichtenmüller-Moisl mit dem letzten Platz begnügen.

Daß ein starker Fahrer ein Vierer Rennen nicht entscheiden kann, wenn seine Kameraden nicht in der Lage sind, seinen Schlag zu halten

zeigte sich am „Schnecke“-Boot. Leitner konnte sein Boot 300 Meter an der Spitze halten, dann war seine Mannschaft am Ende und mußte den an dieser Stelle mit dem Spurt beginnenden Polizei-Vierer ziehen lassen.

„Schnecke“ hielt sich dafür in der Staffel schadlos, die „Donau“ durch einen Verzicht auf die besten Leute von vornherein vergab.

In der Jugendklasse bestach Kalisch junior mit sauberer Paddelarbeit, die ihm Siege im Einer und Zweier mit beachtlich guter Zeit brachte.

Ergebnisse: K 1 männl. Jugend B:

1. Kalisch, Schnecke Linz 2:31; 2. Federanko TVN Klosterneuburg 2:33; 3. Heubusch Forelle Steyr 2:35,1

K 1 Herren Senioren: 1. Holzschuster Donau Linz 2:23,2; 2. Wolf Donau Linz 2:23,3; 3. Leitner Schnecke Linz 2:24; 4. Moisl PSV Linz 2:25,5; 5. Binder Donau Linz 2:26; 6. Schmidtberger Donau Linz.

K 1 Junioren: 1. Falkner Schnecke Linz 2:35,2; 2. Weber PSV Linz 2:35,3

K 2 Herren Anfänger: 1. Stöckl - Kappelmüller TVN Ybbs 2:15,3; 2. Kerbe-Rodinger Schnecke Linz 2:15,4; 3. Wainke-Silber Donau Linz 2:17,3.

K 2 männl. Jugend B: 1. Kalisch-Schrenk Schnecke Linz 2:17,3; 2. Heubusch-Eigner Forelle Steyr 2:19; 3. Federanko-Stefanice TVN - Klosterneuburg 2:20.

K 1 Damen Senioren und Anfänger
1. Schobesberger PSV Linz (Sen.) 2:50; 1. Kimberger PSV Linz (Anf.) 3:06,7; 2. Kinn Donau Linz (Anf.) 3:10,9.

K 4 Allgemeine Klasse: 1. Dr. Leichtenmüller - Moisl - Meisel - Weber PSV Linz 1:59,4; 2. Leitner-Falkner - Hinterberger - Kerbe Schnecke Linz 2:00,0; 3. Silber-Breitschopf - Hartmair - Wainke Donau Linz 2:14,1;

K 1 männl. Jugend A: 1. Lindner Forelle Steyr 2:46; 2. Schietz Donau Linz 2:49; 3. Reschauer Donau Linz 2:52,8.

K 1 Herren Anfänger: 1. Kappelmüller Ybbs 2:29,2; 2. Meisel PSV Linz 2:33; 3. Glaser ATSV Steyr 2:38.

K 2 Herren Senioren: 1. Holzschuster-Wolf Donau Linz 2:08,5; 2. Kozole-Reiter ATSV Steyr 2:10,2; 3. Dr. Leichtenmüller-Moisl PSV Linz 2:11,9; 4. Lindlgruber-Severa Forelle Steyr 2:13,2;

K 1 4 x 500 m Allgem. Klasse: 1. Leitner - Falkner - Rodinger - Kerbe Schnecke Linz 10:04,5; 2. Silber - Breitschopf - Schauberge - Binder Donau Linz 10:16; 3. Lindlgruber - Severa - Reisinger - Sigmund Forelle Steyr 10:32,01.

Wiener Sieg schon obligatorisch

Keiner konnte Wiedermanns Siege gefährden.

Zum sechsten Mal wurde heuer der Jugend-Städtekampf im Kajak zwischen Wien, Linz, Steyr und Klosterneuburg ausgetragen und zum vierten Mal in ununterbrochener Reihenfolge siegte Wien. Diesmal, in der Kuchelau, eindeutiger denn je. In Oberösterreich ist derzeit der Nachwuchs für den Rennsport sehr sehr dünn gesät. Kalisch in Linz und Heubusch in Steyr sind die einzigen Jugendpaddler, die annähernd an die Leistungshöhe der aus Oberösterreich stammenden österreichischen Jugendmeister der vergangenen Jahre Holzschuster, Binder, Wolf, Weber, Hitzinger, um nur einige zu nennen, herankommen. Die Ursache für diesen Leistungsrückgang der oberösterreichischen Kajakjugend mag mit darin zu suchen sein, daß manche Vereine angesichts der Schwierigkeiten, die sich bei der Beschaffung von Booten ergeben, Neuaufnahmen nur in sehr spärlichem Maße vornehmen.

Wien stellte im Städtekampf mit Toman den besten Einzelfahrer, gewann den Zweier und konnte sich auch mit den übrigen Booten gut plazieren. Für die Klosterneuburger, die diesmal als Hausherrn auftraten, gab es einen Sieg durch den „Familienvierer“ Seibold. Linz, mit zwei Burschen der A-Klasse in dem Vier-Mann-Team von vornherein auf verlorenem Posten, verschenkte zudem Punkte durch die Disqualifikation des Schnecke-Zweiers.

Den Städtekampf gewann Wien vor Klosterneuburg, Linz teilte sich mit Steyr den letzten Platz.

Mehr Interesse als der Jugendstädttekampf verdienten begreiflicherweise die Senioren-Rennen in denen für den Hoffnungskader Startpflicht im Kajak-Einer galt. Wiedermann war wieder der Mann des Tages. Sowohl über 500 als auch über 1000 Meter konnte ihn kein Konkurrent gefährden. Auf dem zweiten Platz landete beide Male Wagner, vor zwei und drei Jahren die große Hoffnung, im Vorjahr eine kleine Enttäuschung. Zweimal Dritter: Karl Albrecht.

Die Sprintstrecke war, das zeigt der Durchschnitt der Ergebnisse der letzten Jahre, nie so richtig die Lieblingsstrecke der Oberösterreicher (womit nicht gesagt ist, daß nicht bei manchen Regatten auch Linzer und Steyrer über 500 Meter dominierten) so wie den Wienern die 10.000 Meter weniger Freude bereiten. Diesmal zeigte sich das ganz deutlich denn als bester Oberösterreicher kam Wolf über 500 Meter auf den fünften Platz hinter Töpfermann. Auch über 1000 Meter war Wolf mit dem vierten Platz der beste Nicht-Kuchelauer. Nicht durchsetzen konnten sich im Einer Schmidtberger und Salzner; sie

schieden in den Vorkämpfen aus oder resignierten.

Im Zweier gewannen Töpfermann-Piringer die Sprintstrecke vor Holzschuster-Wolf, die sich dafür mit einem Sieg über 1000 Meter revanchierten. Hier mußten die beiden TVN-Paddler mit dem fünften Platz zufrieden sein. Daß man sie trotz ihrem schwachen Abschneiden im Einer noch nicht abschreiben darf bewiesen Schmidtberger-Salzner mit dem zweiten Platz im Zweier über 1000 Meter. Der dritte Platz ging an Steyr; über 500 Meter an Kozole-Reiter, über 1000 Meter an Lindlgruber-Severa.

Bei den Damen gab es in Abwesenheit Schwings, statt des üblichen Dreikampfes nur einen Zweikampf den Helga Wiedermann um Haaresbreite vor Lisa Schindler gewann. Schobesberger hätte vielleicht das Zeug diese Auseinandersetzung einmal zu beleben, mußte aber doch konsequenter trainieren. Im Canadier war wie erwartet Dr. Dirnböck nicht zu schlagen. Der Abstand von ihm zu Schindler war beträchtlich, ebenso der von Schindler zum Dritten.

Ergebnisse: K I, weibliche Jugend A, 500 m: 1. Binder TVN Klosterneuburg 3:04,2; 2. Panek WAT 3:16.

K I, weibliche Jugend B, 500 m: 1. Spitz TVN Höflein 2:50,4; 2. Chromy TVN Höflein 2:59,8; 3. Wimberger PSV Wien 3:05.

K II, männliche Jugend A, 500 m: 1. Gilg-Donath TVN Wien 2:11,2; 2. Temper-Tuschl TVN Klosterneub. 2:22,4; 3. Neumann-Sauer TVN Kor-neuburg 2:25;

K I, Herren Sen., Jun., 500 m: 1. Wiedermann SWW 2:07,8; 2. Wagner SWW 2:11,8; 3. Albrecht SWW 2:11,9; 4. Töpfermann TVN Wien 2:11,9; 5. Wolf Donau Linz 2:14,8; 6. Holzschuster Donau Linz 2:15; 7. Leitner Schnecke Linz 2:16,2; 8. Leier TVN Wien 2:17; 9. Lindlgruber Forelle Steyr 2:21,3.

K II, Herren Anfänger, 1000 m: 1. Buchgraber-Muck SWW 4:20,8; 2. Kerbe - Rodinger Schnecke - Linz 4:22,2; 3. Dieplinger-Breitschopf Donau Linz 4:31,4.

C II, Sen., und Jun., 1000 m: 1. Wimberger-Rehricha WAT 5:20,6; 2. Pribitzer-Rapek PSV Wien 5:23,8; 3. Oravec-Bertl PSV Wien 5:35.

K I, Damen Sen. und Jun., 500 m: 1. Wiedermann SWW 2:32; 2. Schindler PSV Wien 2:32,1; 3. Schobesberger PSV Linz 2:46,8; 4. Wimberger PSV Wien 2:54,8.

K I, männl. Jugend (Städtekampf) 500 m: 1. Toman Wien 2:20,1; 2. Kalisch Linz 2:21,8; 3. Federanko Klosterneuburg 2:23,5; 4. Bidermann Wien 2:23,6; 5. Heubusch Steyr 2:24; 6. Krapf Klosterneuburg 2:27,2;

7. Schrenk Linz 2:29,2; 8. Eigner Steyr 2:33,4.

K II, Herren Sen. und Jun., 500 m: 1. Töpfermann - Piringer TVN Wien 1:57; 2. Holzschuster-Wolf Donau - Linz 1:57,1; 3. Kozole-Reiter ATSV Steyr 1:59,6; 4. Mraz-Horwath SWW 2:00,4; 5. Lindlgruber-Severa Forelle Steyr 2:10,8; 6. Pfaff-Fritz Forelle Steyr 2:11.

K II, männliche Jugend, B, 500 m: 1. Seibold-Seibold TVN Höflein 2:11; 2. Stefanisc-Kain TVN Klosterneub. 2:19,2; 3. Gschötzt-Mauler WAT.

K I, Herren Anfänger, 500 m: 1. Buchgraber SWW 2:19,5; 2. Kerbe Schnecke Linz 2:22; 3. Decombe PSV Wien 2:22,5.

C I, Herren Anfänger, 1000 m: 1. Frieberger PSV Wien 5:45; 2. Rapek PSV Wien 5:57; 3. Hörmann PSV Wien 6:47.

K I, Damen Anfänger, 500 m: 1. Bandl WAT 2:45,6; 2. Kinn Donau Linz 2:56,2; 3. Bermann WAT 3:05,2.

K IV, Herren allem. Klasse, 1000 m 1. Schauberber - Dieplinger - Wainke - Breitschopf Donau Linz 3:49,2; 2. Dudeschek-Grand-Tomek - Wolf WAT 3:58,2; 3. Göttinger - Schuhmacher - Weber - Plentner TVN Höflein 4:05,2;

K I, männl. Jugend 4x500 m, Staffel 1. Krapf-Seibold-Seibold - Seibold TVN Höflein 9:16,1; 2. Bidermann-Kozak-Gilg-Donath TVN Wien 9:28; 3. Tomann - Hinterhölzl - Gschötzt-Mauler WAT 10:06; 4. Temper - Stefanisc - Kain - Federanko TVN Klosterneuburg 10:54,1.

K I, männl. Jugend A, 500 m: 1. Seibold G. TVN Höflein 2:14,2; 2. Gilg TVN Wien 2:16,2; 3. Temper TVN Klosterneuburg 2:32,9.

K II, männl. Jugend 500 m (Städtekampf): 1. Tomann - Hinterhölzl Wien 1:55,1; 2. Seibold W.-Krapf Klosterneuburg 1:55,9; 3. Bidermann-Kozak Wien 1:58,1; 4. Heubusch-Eigner Steyr 1:59,1; 5. Federanko - Seibold W. Klosterneuburg 2:05; 6. Lindner-Weninger Steyr 2:05,1; 7. Schietz-Reschauer Linz 2:07.

K I, Herren Anfänger, 1000 m: 1. Buchgraber SWW 4:23,8; 2. Kerbe Schnecke Linz 4:23,9; 3. Dieplinger Donau Linz 4:34,4.

K II, Herren Anfänger, 500 m: 1. Buchgraber-Muck SWW 1:53; 2. Kerbe-Rodinger Schnecke Linz 1:53,5; 3. Silber-Wainka Donau Linz 1:55,1.

K II, Herren Sen. u. Jun., 1000 m: 1. Holzschuster-Wolf Donau - Linz 3:53,2; 2. Schmidtberger - Salzner Donau Linz 3:53,7; 3. Lindlgruber - Severa Forelle Steyr 3:55,6; 4. Kozole - Reiter ATSV Steyr 3:59,5; 5. Töpfermann - Piringer TVN Wien 4:01; 6. Pfaff-Fritz Forelle Steyr 4:05,6.

C I, Herren Sen. und Jun., 1000 m: 1. Dr. Dirnböck PSV Wien 5:04,9; 2. Schindler PSV Wien 5:19,9; 3. Rapek PSV Wien 5:30; 4. Wimberger WAT 5:33,8; 5. Bertl PSV Wien 5:37; 6. Rericha WAT

K I, männl. Jugend B, 500 m, 1. Federanko TVN Klosterneuburg 2:10,5; 2. Seiger SWW 2:18,6; 3. Burgholz Schnecke Linz 2:19,3.

K IV, männl. Jugend 500 m, (Städtekampf): 1. Seibold - Seibold-Seibold-Krapf Klosterneuburg 1:43,5; 2. Bidermann - Kozak - Gilg - Donat Wien 1:48,3; 3. Kalisch - Schrenk - Schietz - Burgholz Linz 1:49,6; 4. Heubusch - Lindner - Eigner - Weninger Steyr 1:50,8;

K I, Allgem. Klasse, 4x500 m, Staffette: 1. Demel - Horwath, Mraz - Buchgraber SWW 9:09; 2. Leitner -

Kerbe - Rodinger - Stahrmeier Schnecke Linz 9:20,1; 3. Breitschopf Silber - Dieplinger - Wainke Donau Linz 9:30,8; 4. Raus - Oravetz Decombe - Zandler PSV Wien 9:39,2 5. Dudeschek - Krakhofer - Grand-Riehl WAT 9:42,3.

K I, Herren Senioren, 1000 m: 1. Wiedermann SWW 4:09,5; 2. Wagner SWW 4:13,2; 3. Albrecht SWW 4:14,2 4. Wolf Donau Linz 4:14,9; 5. Leitner Schnecke Linz 4:17,2; 6. Lindlgruber Forelle Steyr 4:24,8; 7. Kappelmüller TVN Ybbs 4:25,8; 8. Holzschuster Donau Linz 4:41,8.

Lubinger wurde Traunmeister

Hoher Wasserstand machte die Strecke schwierig - Schlappe der Kajakfahrer

Rudolf Lubinger gewann am Sonntag, den 5. Juli 1959, die internationale Traunregatta von Steeg nach Bad Ischl. Kahl, der eine Woche vorher die oberösterreichische Wildwasser - Meisterschaft gewonnen hatte, kam mit 23 Sekunden Rückstand auf den zweiten Platz.

Die Traun führte Hochwasser. Am Tag vor dem Rennen gab es Kenterungen am laufenden Band. Beim Goiserer Wehr gerieten dabei sogar einige Fahrer in Gefahr und mußten mit Seilen gerettet werden. Auch am Regattatag wurde noch mancher vom „Tschochtan“ geholt, obwohl der Wasserstand nicht mehr so hoch war. Zu den „Schwimmern“ gehörten auch Falkner, der heuer schon einige Male in der Juniorenklasse an der Spitze war, und Leitner.

Für die Kajak-Rennfahrer, von denen sich ja alljährlich einige auf der Traun als Wildwasserfahrer versuchen, war diesmal nicht viel zu holen. Leitner kenterte gleich zweimal, setzte aber das Rennen mit anerkanntem Sportsgeist fort. Holzschuster wurde in der Seniorenklasse Siebenter mit einem Rückstand von zweieinhalb Minuten auf den Sieger und Kozole kam mit noch schwächerer Zeit über den fünften Platz in der Anfängerkategorie nicht hinaus.

Fritzi Schwingl distanzierte wieder einmal mit ihrer Zeit manchen Mann. Bei den Canadiern waren Kerb-Kerbl ganz überlegen.

Ergebnisse: F I, Junioren: 1. Kretzer, UKK Wien 45:32,4; 2. Glaser, ATSV Steyr 45:50,5; 3. Anselgruber ATSV Steyr 45:57,0.

F I, Meisterklasse: 1. Lubinger Forelle Steyr 43:59,2; 2. Kahl, ÖAV Edelweiß 44:22,6; 3. Grundner, ATSV Steyr 44:46,8; 4. Radelsböck, Forelle Steyr 45:17,2; 5. Parzer, Neuhaus Inn 45:33,3; 6. Mösengruber Forelle Steyr 45:48,0.

F II, Allg. Klasse: 1. Hubmayer - Feirer, Donau Linz 45:17,2; 2. Wagner-Oehner, PSV Linz 46:18,9; 3. Wagner-Wiesbauer WFV Wels 48:09,7

F I, Damen: Schwingl, SWW-Wien 47:20,4.

F I, Jugend: 1. Preslmayr, Forelle Steyr 45:51,9; 2. Pöllhuber, ATSV Steyr 46:15,5; 3. Heubl, Forelle Steyr 47:25,2.

F I, Altersklasse: 1. Zadrazil, TVN Stockerau 46:11,2; 2. Gedl, TVN St. Pölten 46:14,4; 3. Bachlmayr, Donau Linz 48:58,4.

C II, Kerbl-Kerbl, Forelle Steyr 49:57,7; 2. Entlesberger-Entlesberger, Forelle Steyr 51:19,5; 3. Kadner-Pantor, Forelle Steyr 52:12,2.

F I, Anfänger: 1. Jordan, TVN Korneuburg 46:23,2; 2. Jordan, TVN Korneuburg 46:36,7; 3. Lindner, ESV St. Pölten 47:13,12.

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT im Kajak und Canadier

am 8. und 9. August 1959 auf dem Traunsee in Gmunden

Schihütte für Selbstversorger

Auch im heurigen Winter steht die Akademikerhütte am Zauchsee (1600 m) allen AV-Mitgliedern und Gästen zur Verfügung. Das bekannte Gelände bietet ausgezeichnete Möglichkeiten für Anfänger und schöne Touren für Fortgeschrittene. Die Hütte faßt 15 Personen (Matratzenlager mit Mollicell-Matratzen und je 2 neuen Decken) und ist von der Schnellzugstation Altenmarkt/Pongau in drei Stunden zu erreichen. Gepäcktransport bis zum Zauchsee, eine halbe Wegstunde von der Hütte, ist gewährleistet. Geschirr und Holz stehen in ausreichendem Maß zur Verfügung. Auch ein Uebungsschlepplift am Zauchsee ist vorhanden.

Nähere Auskünfte in den Dienststunden der Akademikergruppe jeden Freitag von 18-19 Uhr, Wien VIII, Lerchenfelderstr. 28/II. Stock.

P. b. b.

Absender: Österreichischer Paddelsport-Verband
Wien IX., Berggasse 16

30 Jahre **FÜRST** Faltboote u. Zelte

Wir bringen Spezialartikel:

Paddeljacken aus beschichteten Textil S 120.—
Der neue RZ Luxe, aufgezogener Bodenrost
Spanten schichtverleimt, Träger 2x fixiert
Die neue, fast nicht zerreibare Rennboothaut mit
450 g 1m², 3 schichtig.
Die neue, nicht zerreibare Faltboothaut mit
750 g 1 m², 5 schichtig

Verkauf:

Wien I. Wipplingerstrae 29 / Tel. 63 25 81
Linz, Graben 18 · Tel. 42-1-92

Fabrik : Wien III. Baumg. 52 · Tel. 72-31-32

Versand über S 1000.- franko Haus / Teilzahlungen !

Klepper-Faltboote fordern Sie
Katalog

KLEPPER-ZELTE — Österreichische Erzeugung

SPORT-KITZMÜLLER

Wien XIX., Stadtbahnbogen 187 · Telefon 32 02 798

Kauft

bei unseren

Insertenten

Wer spart, hat immer Geldbeträge
für Chancen wie für Schicksals-
schläge!

ERSTE ÖSTERREICHISCHE SPAR-CASSE

Wien I, Graben 21 28 Zweiganstalten

**GESA-BOOTE die
Spitzenerzeugnisse Österreichs**

JOSEF GERHARTL

WIEN VI., MITTELGASSE 23 · 43-72-764

BUCH-
WERBE-
FARBEN- **DRUCK**

BUCHDRUCKEREI GRÖPNER
MARIA KROTTNER & SOHNE

WIEN VII., KIRCHENGASSE 34 — TELEFON 44-01-45



Abzeichen
Preisplaketten
Ehrenpreise
Pokale

Neuer Katalog kostenlos

FRIEDRICH ORTH

Wien VI., Schmalzhofgasse 18

Telefon 43-66-35

Gegründet 1840

ÖSTERREICHS



PADDELSPORT

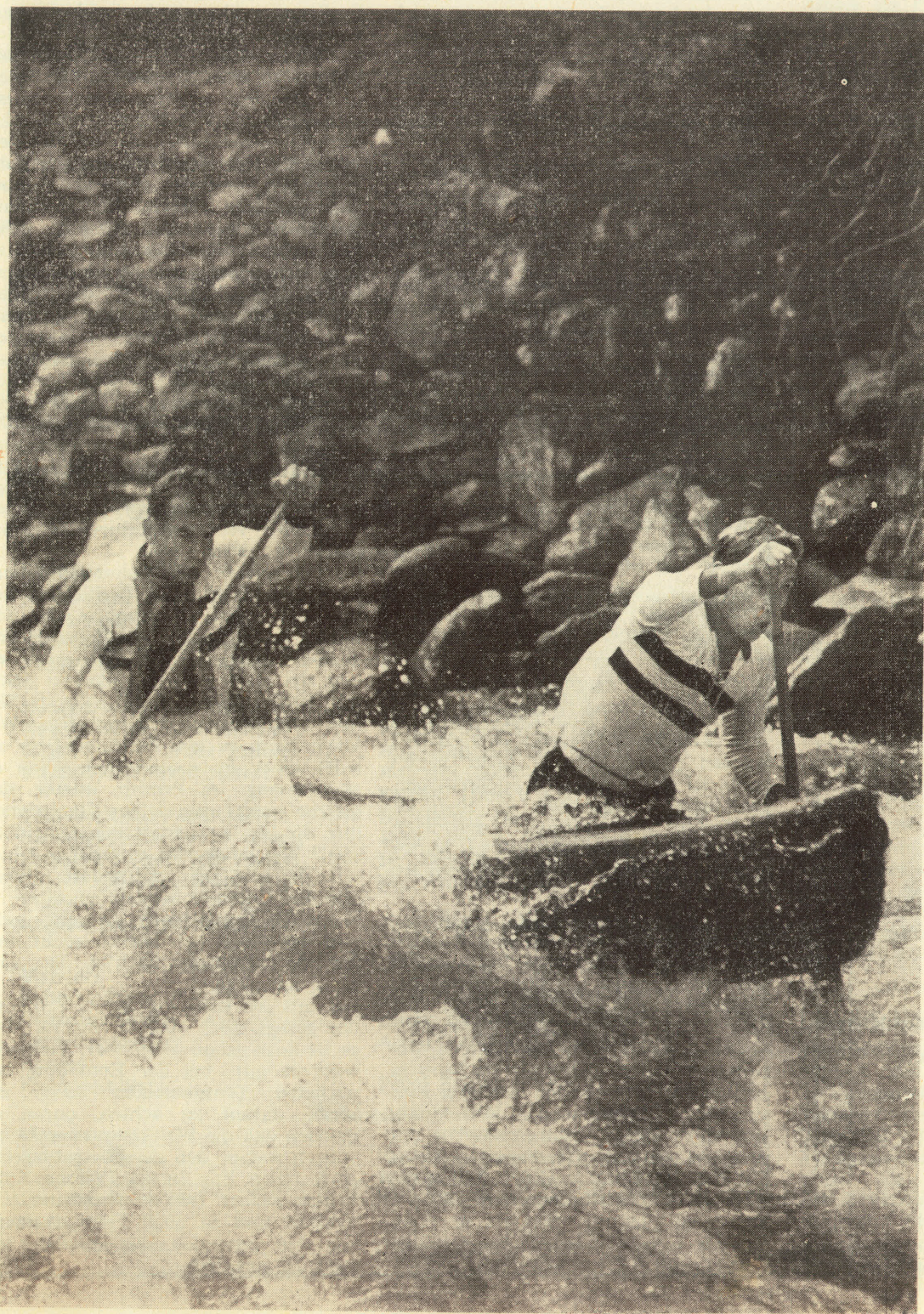
MITTEILUNGEN DES ÖSTERREICHISCHEN PADDELSPORT-VERBANDES (ÖPV)

FACHVERBAND DES
ÖSTERREICHISCHEN
PADDELSPORTES.
MITGLIED DER INTER-
NATIONAL CANOE
FEDERATION (ICF)

11. JAHRGANG

HEFT 11/12

NOV./DEZEMBER 1959



Bruno und Werner Kerbl
wurden auch heuer wieder
österreichische Meister
auf dem Wildwasser.

Foto: Richard Frischauf

ÖSTERREICHS PADDELSPORT

Mitteilungen des Österr.
Paddelsport - Verbandes
(ÖPV)

11. Jahrgang Heft 11/12

November-Dezember 1959

Erscheint monatlich

Eigentümer, Herausgeber und
Verleger:

**Österreichischer
Paddelsport - Verband**

Pressereferenten:

**Dr. Erich Leichtenmüller
Thomas Gaiger**

Für den Inhalt verantwortlich:

Dr. Erich Leichtenmüller

Redaktion und Inseratenannahme:

Österr. Paddelsport-Verband
Wien IX., Berggasse 16
Tel.: 32 95 03

Sekretariatsstunden:

Montag, Mittwoch und Freitag:
17-20 Uhr

Redaktions- und Inseratenschluß:

Jeweils am 30. jeden Monats.

Druck: Buchdr. Gröpner O. H. G.
Wien VII., Kirchengasse 34

ÖSTERREICHS PADDELSPORT
wird unmittelbar an alle Verbands-
mitglieder, an Sportverbände des
In- und Auslandes und an ver-
schiedene Dienststellen kostenlos
versendet!

Nachrichten-Quellen:

Soweit nicht aus dem eigenen
Pressedienst, stammen die Nach-
richten aus den uns zugegangenen
Veröffentlichungen v. Dienststellen
und Sportverbänden des In- und
Auslandes

I n h a l t :

Paddelspritzer

Ohne Vierer aber mit
Frauen-Zweier

Die Staatsmeister des
Jahres 1959

Ein Lanze für die
Faltbootfahrer

Rennbahnbreite neun
Meter

Tagebuch einer Fernfahrt

Nachrichten

Paddelspritzer

„Gebt auch dem Sportler den freien Sonntag“, schrieb der Sportredakteur einer oberösterreichischen Tageszeitung in einer dreispaltigen Überschrift und griff damit ein Thema auf, das in vielen Ländern schon eifrig diskutiert wird und das, wenn auch noch nicht in krasser Form, auch den Paddelsport in Österreich berührt. 45-Stunden-Woche und Fünftageweche führten in Österreich noch nicht zum „englischen Wochenende“ mit der absoluten Sonntagsruhe. In der Hauptsaison zeigte sich in manchen Zweigen eher die Tendenz, die Veranstaltungen, die früher am Samstagvormittag begannen, nun schon am Samstagmorgen oder gar schon am Freitag zu beginnen, ohne daß deswegen der Schlußpunkt früher als am Sonntagabend gesetzt würde.

Ein extremes Beispiel für die Ausweitung der Veranstaltungen erlebten in dieser Saison die deutschen Paddler bei einer Regatta in Herdecke, die nicht weniger als 140 Rennen umfaßte. Bei uns gibt es glücklicherweise noch keinen so krassen Fall, trotzdem scheint es angebracht, zu zitieren, wie der Chefredakteur des „Kanusport“ über solche Monsterveranstaltungen urteilt: „Sie sind keine sportlichen Feste, sondern Rummel in dem jede gute Leistung von Fahrern der unteren Klassen untergehen muß in der Flut der Ereignisse, in der Hast des Terminkalenders, in den Wirren des Programmes, im Schatten der Senioren und im Eifer des Gefechtes, um nicht zu sagen der zweitägigen Schlacht.“ Ist das nicht für manche Veranstaltungen des ÖPV schon aktuell? Einmal, bei den Meisterschaften, wird man nicht darum herumkommen können, das komplette Regattaprogramm abzuwickeln, wenn gleich auch da — auch einer Anregung des „Kanusport“ folgend — diskutiert werden könnte, ob es nicht besser wäre, so wie in anderen Sportzweigen, die Jugendmeisterschaft in einer gesonderten Veranstaltung auszutragen, bei der die Jugend wirklich im Mittelpunkt steht. Aber bei den anderen Regatten?

Ist es unbedingt nötig, immer alle drei Strecken zu fahren? Muß jede Regatta, oft mit Gewalt, auf zwei Tage verteilt werden? Nehmen wir das Beispiel des Jugend-Städtekampfes. Als er vor fünf Jahren zum ersten Mal ausgetragen wurde genügte dafür ein Sonntagvormittag. Es hätte ebensogut ein Samstag nachmittag sein können. Die drei Rennen des Städtekampfes im Mittelpunkt und dazu einige Rahmenbewerbe der anderen Klassen. Heuer war es eine Großveranstaltung in deren Ablauf die Rennen des Städtekampfes untergingen. Waren da nicht die Regatta in Ybbs, bei der nur die Langstrecke gefahren wurde, oder die Kurzstreckenregatta

im Linzer Hafen, bei der es nur 500-Meter-Rennen gab, vernünftiger.

Kürzen wir die Regattaprogramme und die Beteiligung an den einzelnen Rennen wird nicht geringer sondern größer werden. Otto Vorberg, der Präsident des DKV und Vizepräsident des ICF, sprach einmal von einer Höchstgrenze von 26 Rennen. Die Regatten kürzen soll aber nicht eine Verminderung der Wettkämpfe bringen. Eher wäre eine Vermehrung angebracht. Statt einer Großregatta über zwei oder drei Strecken sollten eben drei kleine Regatten stattfinden. Und wenn dann nicht jede Regatta zu einer kleinen Staatsmeisterschaft wird, wie es schon fast üblich ist, schadet es auch nichts.

Auch für Zuschauer ist eine Monsterveranstaltung (Monster heißt wörtlich: Ungeheuer) wenig anziehend. Aber auch Regatten könnten für Zuschauer interessant sein. Ein Beispiel dafür bietet das Linzer Brückenkriterium zu dem sich heuer auch bei strömendem Regen an die tausend Zuschauer einfanden. Als die Europameisterschaft von Duisburg im Fernsehen übertragen wurde, erzählte mir am nächsten Tag ein Bürokollege, der noch nie eine Regatta gesehen hatte, voller Begeisterung von den spannenden Kämpfen. Die Übertragung dauerte auch nicht so lange wie eine Regatta sondern brachte nur einen Ausschnitt. Ebenso sollten auch viele unserer Regatten nur einen Ausschnitt von dem bringen, was sie bisher umfaßten.

Das gilt auch für den Slalom. Ich zitiere noch einmal Albrecht Dethlefsen, der als Leiter des „Kanusports“ in den letzten Jahren wohl mehr Regatten und Slalombewerbe als Zuschauer miterlebt hat als irgendein anderer: „Hiermit wird ein Kernpunkt unseres Slalom- und Regattasports getroffen: Wie lange kann es ein Zuschauer-Laie an solch einer Piste aushalten, wenn er stundenlang im Prinzip immer das gleiche sieht, mit kleinen Variationen nur, die für ihn schwer unterscheidbar sind? Wie lange hält es ein Zuschauer aus, der erst sehr viel später erfährt, wie das Ergebnis ausgefallen ist..... Wenn die Entwicklung so weiter geht und auch hier im Slalom nicht eine gewisse Straffung eintritt, ist kein Ende abzusehen.“

Bei uns im Land ist dieses Problem, wie gesagt, noch nicht brennend. Aber es ist doch schon erkennbar. Vielleicht wäre es gut, bei der Erstellung des nächsten Terminkalenders schon ein wenig darauf zu achten, daran zu denken, daß die Wettkämpfer wohl oft starten wollen, daß sie aber ganz gerne auch einen Tag in der Woche Ruhe haben wollen (nicht wenige unserer Aktiven sind ja auch Familienväter), von den geplagten Funktionären gar nicht zu sprechen. Erich

Ohne Vierer aber mit Frauen-Zweier

Sieben Kanu-Bewerbe bei den Olympischen Spielen 1960 in Rom

Nach einem vom IOC gefaßten Beschluß wird das Kanusport-Programm der Olympischen Spiele 1960 in Rom aus sieben Bewerben bestehen. Es werden gefahren: Männer: Kajak-Einer 1000 Meter, Kajak-Zweier 1000 Meter, Kajak-Einer 4 x 500 Meter, Canadier-Einer 1000 Meter, Canadier-Zweier 1000 Meter; Frauen: Kajak-Einer 500 Meter, Kajak-Zweier 500 Meter.

Gegenüber den Olympischen Spielen von London, Helsinki und Melbourne stellt dieses Programm eine arge Einschränkung dar. Die 10.000 Meter-Rennen der Männer im Kajak-Einer, Kajak-Zweier, Canadier-Einer, und Canadier-Zweier, Bewerbe die zum festen Bestand des Kanusports gehören und deren sportlicher Wert unbestritten ist, wurden gestrichen. Wir können nur nochmals wiederholen, daß wir diesen Schritt des IOC unverständlich finden. Es wird zwar seit Jahren davon gesprochen, daß die Zahl der olympischen Bewerbe eingeschränkt werden soll, in die Praxis wurde aber bisher nur sehr wenig davon umgesetzt. Während es in manchen anderen Sportarten noch immer Bewerbe gibt, zu denen selbst

bei Welt- oder Europameisterschaften nur eine Handvoll Teilnehmer antritt, hat man beim Paddelsport einen ganz radikalen Schnitt vorgenommen. Es bleibt nur zu hoffen, daß die Streichung der Langstreckenrennen nicht dazu führt, daß diese Bewerbe langsam unpopulär werden und dann eines Tages auch bei Welt- und Europameisterschaften und nationalen Regatten nach und nach aussterben, weil die Wettkämpfer sich auf das olympische Programm konzentrieren und die Langstrecke vernachlässigen.

Nicht durchsetzen konnte die ICF auch einen Antrag, das Kajak-Vierer-Rennen über 1000 Meter, den optisch schönsten Bewerb des Paddelsports, in das Olympiaprogramm aufzunehmen. Mit einer Mehrheit von ganzen drei Stimmen (!) wurde dieser Antrag abgelehnt. Das Vierer-Rennen zählte zum ständigen Regattaprogramm, sein sportlicher Wert ist unbestritten, Nennungen wären dazu nicht viel weniger zu erwarten gewesen, als zum Einer und Zweier und dazu kommt noch die große Publikumswirksamkeit.

Trotzdem konnte sich das IOC nicht entschließen dieses Rennen ins Pro-

*Dr. Leopold Kassecker -
ein Sechziger*

Hofrat Dr. Leopold Kassecker, Ehrenmitglied des Österreichischen Paddelsportverbandes, vollendete am 11. XI. sein 60. Lebensjahr. Hofrat Dr. Kassecker ist seit Jahrzehnten begeisterter Faltbootfahrer, dem Wasserwandern gehört seine besondere Liebe. Lange Jahre war er auch als Funktionär tätig und auch heute noch ist er trotz seines verantwortungsvollen, aufgabenreichen Amtes als Präsident der Bundesbahndirektion Linz stets bereit mit Rat und Tat zu helfen.

Wir freuen uns, unserem verehrten Ehrenmitglied zu seinem Geburtstag die besten Wünsche übermitteln zu können und wir können hoffen, daß ihm noch recht viele Jahre Gelegenheit gegeben sein wird, die wilden und ruhigen Flüsse Europas zu befahren.

gramm aufzunehmen. Es ist wohl unverkennbar, daß der Paddelsport bei den hohen Herren des IOC nicht viele Anhänger hat. Dies mag unter anderem auch darauf zurückzuführen sein, daß unser Sport in einigen einflußreichen Ländern, wie zum Beispiel in den USA, keine besondere Popularität genießt

Erfreulich ist, daß wenigstens zwei Bewerbe neu aufgenommen wurden, die Sprinter-Staffel und das Zweier-Rennen der Frauen. Diese Bereicherung des Programms war schon längst fällig. Für uns ist schade, daß sie nicht schon früher erfolgte, denn vor einigen Jahren hätten unsere Vertreter in diesen Bewerben wohl ein entscheidendes Wort mitzureden gehabt; man denke nur an die Besetzung Schwingl-Liebhart, die jederzeit für eine Medaille gut gewesen wäre.

Nun, man wird sich damit abzufinden haben. Die Entscheidung des IOC steht fest und es bestehen auch kaum sehr viele Hoffnungen, daß 1964 in Tokio wieder eine wesentliche Bereicherung des Programms eintritt. Die ICF wird aber sicher anstreben, für 1964 wenigstens den Kajak-Vierer durchzusetzen. Vielleicht gelingtes, noch drei Stimmen zu gewinnen. An sportlichen Argumenten fehlt es wohl nicht.

Logbücher einsenden!

Einsendeschluß für die Logbücher zum Erwerb des Wandersport-Abzeichens, Wildwasser-Leistungsabzeichens oder Wanderfahrten-Abzeichens ist am 31. Dezember 1959. Ebenfalls spätestens am 31. Dezember ist von sämtlichen Vereinen die Gesamt-Kilometerleistung aufgeschlüsselt mit der Kilometerleistung der Mitglieder bekanntzugeben. Entsprechende Vordrucke werden allen Vereinen zugesandt.

Die Staatsmeister des Jahres 1959

Rennsport

Männer:

Kajak-Einer, 500 Meter:
Kajak-Einer, 1000 Meter:
Kajak-Einer, 10.000 Meter:
Kajak-Einer, 4 x 500 Meter:

Herbert Wiedermann (SWW Wien)
Herbert Wiedermann (SWW Wien)
Herbert Wiedermann (SWW Wien)

Kajak-Zweier, 500 Meter:
Kajak-Zweier, 1000 Meter:
Kajak-Zweier, 10.000 Meter:
Kajak-Vierer, 1000 Meter:

Wiedermann-Albrecht-Wagner-
Buchgraber (SWW Wien)
Holzschuster-Wolf (Donau Linz)
Holzschuster-Wolf (Donau Linz)
Holzschuster-Wolf (Donau Linz)
Holzschuster-Wolf-Schmidtberger-
Salzner (Donau Linz)

Canadier-Einer, 1000 Meter:
Canadier-Einer, 10.000 Meter:
Canadier-Zweier, 1000 Meter:
Canadier-Zweier, 10.000 Meter:

Dr. Herwig Dirnböck (PSV Wien)
Kurt Liebhart (SWW Wien)
Dr. Dirnböck-Schindler (PSV Wien)
Dr. Dirnböck-Schindler (PSV Wien)

Frauen:

Kajak-Einer, 500 Meter:

Helga Wiedermann (SWW Wien)

Slalom

Männer:

Faltboot-Einer:
Canadier-Einer:
Canadier-Zweier:

Josef Danek (TVN Hainburg)
Harry Jarosch (TVN Höflein)
Appel-Prachner (TVN Höflein)

Frauen:

Faltboot-Einer:

Fritzi Schwingl (SWW Wien)

Wildwasser

Männer:

Faltboot-Einer:
Canadier-Einer:
Canadier-Zweier:

Rudolf Lubinger (Forelle Steyr)
Walter Watschinger (Forelle Steyr)
Kerbl-Kerbl (Forelle Steyr)

Frauen:

Faltboot-Einer:

Fritzi Schwingl (SWW Wien)

Eine Lanze für die Faltbootfahrer

Unser verehrter Senior des Kajaksports Hans Weinzinger hat im Juli-Heft „Abschied vom Strom“ genommen. Weinzinger hat im Namen aller Wasserwanderer gesprochen, dabei aber nur die Kajakfahrer und Riemenruderer genannt. Für die von Hans Weinzinger nicht erwähnten Faltbootfahrer bricht Dr. Leopold Kassecker in einem offenen Brief an Hans Weinzinger eine Lanze:

Ich selbst war sehr gerne Kajakfahrer und habe viel und gerne gerudert. Ich födere diese schönen Sportarten, wo immer mir dies möglich ist. Aber gerade weil ich wirklich begeisterter Freund der Natur bin und das Wasserwandern mir die schönste Erfüllung meiner Wünsche bietet, konnte ich nicht nur Kajakfahrer und Ruderer bleiben. So schön diese Sportarten sind, Wasserwandern, Natur und Landschaft erleben, kann man nur als Faltbootfahrer. Vergleiche hinken, aber es sei mir doch ein Vergleich gestattet: Ich halte den Kurzstreckenlauf und auch den Langstreckenlauf für sehr guten Sport. Mir gefällt es sehr gut, wenn jemand zum Training für diesen Sport lange Waldläufe unternimmt, selbst wenn er, um in Training zu bleiben, so oft als möglich auf die „Gis“ wandert. Das ist schön und tüchtig. Aber Bergwanderer oder gar Bergsteiger ist er deshalb doch nicht. Wie kann man behaupten, daß jemand, der hundertemale und öfter dieselbe Strecke auf der Donau, als bestes Körpertraining stromauf fährt, Wasserwanderer ist? Doch das sind müßige Vergleiche und Überlegungen. Wer ist Wasserwanderer? Entscheiden Sie selbst.

Meine Wanderjahre auf dem Wasser gehen langsam dem Ende entgegen. Ich hoffe noch lange und viel mit meinem Boot zu wandern. Aber so wie ich das Wasserwandern verstehe, damit wird es langsam Schluß. In meinem Wanderzweier „Quappel“ bin ich im Vorjahr zwanzig Jahre gefahren. 1938 habe ich dieses Boot gekauft, im Jahre 1945 fuhr ich überhaupt nicht, daher genau zwanzig Jahre „Quappel“. Zu meinem Vergnügen habe ich aus den Logbüchern dieses Bootes eine Art Bilanz gezogen. Die Bilanz von zwanzig Jahren Wasserwandern. Zur Erläuterung darf ich bemerken, daß ich einen mir wertvollen Begriff verwende, Tg/W, das heißt Tage auf dem Wasser. Das sind Tage, die ich tatsächlich im Boot sitzend auf dem Wasser war. Zu- und Abfahrtstage, Ruhetage oder Tage, die ich im Zelt oder mit Bergfahrten oder Stadtbesichtigungen verbracht habe, zählen hier nicht. Diese Zahlen sind mir persönlich wichtiger als die Kilometerzahlen. Und nun die Zahlen: Im „Quappel“, einem Zenith Wander-

faltboot-Zweier vom 30. 7. 38 bis 27. 7. 1958 19.226 km gefahren. Davon allein 2.462 km, zu zweit 13.832 km und zu dritt 2.932 km. Diese 19.226 km wurden gefahren auf Zahmwasser 12.993 km, auf Wildwasser 5.705 und auf stehendem Wasser 528 km. Überdies fuhr ich im WF1 209 km, 6 Tg/W und 206 km, 8 Tg/W in anderen Booten (darunter auch im K2 und K4). Da ich von den Kilometern des „Quappel“ allein, zu zweit und zu dritt insgesamt 18.826 km in 448 Tg/W gefahren bin, fuhr ich insgesamt 19.241 km in 462 Tg/W.

Dabei fuhr ich im Laufe dieser zwanzig Jahre mit 42 verschiedenen Schlagmännern und habe 9 verschiedene Kinder an 66 Tg/W mitgenommen.

Dabei wurden 33 Flüsse mit 465 Tg/W, 18.698 km, und 11 Meere und Seen mit 46 Tg/W und 528 km befahren. Das sind insgesamt 44 Gewässer mit 511 Tg/W, 19.226 km.

Hier ist die Liste: (in Tg/W und km) Ager 1, 25; Alm 1, 14; Ardèche 1, 58; Aschach 8, 112; Brigach 1, 2; Donau (ob. Passau) 14, 759; Donau (Passau-Wien) 226, 10.228; Donau (Wien-Hainburg) 2, 143; Donau (ab Hainburg) 5, 228; Drau 9, 378; Eger 2, 35; Elbe 3, 38; Enns 8, 461; Etsch 8, 374; Gusen 1, 4; Ilz 3, 6; Inn 40, 1264; Main 30, 913; Mosel 10, 392; Mühlkamp 1, 26; Mur 13, 503; Pegnitz 5, 109; Pesenbach 1, 2; Praml 3; Regnitz 1, 33; Rednitz 5, 26; Rhein 11, 289; Rhone 15, 793; Saale (fränk.) 1, 5; (thür.) 5, 141; Saane 1, 20; Salzach 23, 1076; Sinn 1, 4; Traun 6, 202; Vöckla 1, 28; Zellerache 1, 4; das sind 33 Flüsse mit 465 Tg/W u. 18.698 Kilometer.

Adria 11, 96; Attersee 3, 35; Gardasee 11, 107; Genfersee 5, 81; Hallstättersee 2, 30; Klopeinersee 3, 15; Millstättersee 3, 35; Mittelmeer 4, 90; Mondsee 2, 14; Traunsee 1, 10; Wörtersee 1, 15; das sind 11 stehende Gewässer mit 46 Tg/W und 528 Kilometer.

Insgesamt 44 Gewässer mit 511 Tage am Wasser, 19.226 Kilometer.

Dabei wurde 251 mal gezeltet und zwar in: Österreich 113, Italien 45, Westdeutschland 38, Frankreich 27, Schweiz 9, Tschoslowakei 8, Ostdeutschland 4, Ungarn 4, Jugoslawien 3.

Das sind Zahlen, nüchterne und trockene Zahlen. Ich könnte sie noch weiter ergänzen. Die Kilometerzahlen nach Schwierigkeitsgraden aufschlüsseln, die Kenterungen und Stürme anführen, die Tage nach Wasserstand und Wetter zusammenfassen usw. Ich habe die ganzen Zahlen auch in einem Dutzend Blätter graphisch dargestellt. Eine Spielerei, für Andere sinnlos, für mich als Ergänzung einer Unzahl von wohlgeordneten Lichtbilder, eine Stütze für

meine Erinnerungen. Erinnerungen an Entdeckungsreisen, wie mit meiner Frau ohne jede Karte, nur nach Augen und Ohr fahrend, auf Mur und Drau von Graz aus oder auf Eger und Elbe von Eger nach Dresden. Erinnerungen an das bald verschwundene Paddlerparadies auf der fast stömungslosen Mosel oder an Fahrten längs der Riviera, wo wir nach einer 60 km-Fahrt vor Überanstrengung fast auf allen Vieren aus dem Boot gekrochen. An die letzte überhaubt mögliche Wildwasserfahrt von Hieflau nach Steyr, als eine Stunde nach unserer Durchfahrt die Baulücke des Kraftwerkes geschlossen wurde, an Rhonegletscher und Gornegrat, als uns die treue Fetzenkiste aus den Schweizerbergen (Brig) bis in die unendliche Weite des Rhonedeltas (Arles) führte. Erinnerungen tauchen da auf an idyllische Zeltplätze z.B. auf einsamer Rheininsel inmitten des starken Schiffs- und Eisenbahnverkehrs, an der burgenreichen Saale und im schönen Mainfranken, an Sturmfahrten am Gardasee, an den wilden Laufner und die Stromschnellen der Saane. Und immer wieder an die vielen schönen und beschaulichen, abenteuerlichen und unvergeßlichen Stunden auf unserer lieben Donau, die ich ja in vielen Fahrten samt ihren Nebenflüssen von der Quelle bis nach Budapest (ab dort bisher leider immer noch nur mit dem Dampfer) befuhr.

Und das soll nach der Meinung unseres verehrten Seniors kein Wasserwandern gewesen sein? Das alles werfen Sie lieber Herr Weinzinger in einen Topf zu den Lackenpaschern und Donauwaschlern. Keinem Bergsteiger würde es einfallen in Fußballdreß in die Hohen Tauern zu gehen und keinem Menschen würde es einfallen in Bergschuhen mit Seil und Pickel Tennisspielen zu wollen. Und ausgerechnet das ideale Rennboot, der für Regatten auf ruhigem oder höchsten leicht bewegtem Wasser bis in's Letzte durchkonstruierte Kajak oder das Zahnstocher gleiche elegante Riemenboot soll das Fahrzeug zum Wasserwandern sein? Nein, unbedingt nein. Das kann zum Teil, der Canadier, vom Einer bis zum Zehner, vor allem aber das Faltboot und unter diesen meines Erachtens am besten der Wanderfaltboot-Zweier sein. In meinem „Quappel“ bin ich im schwersten Wildwasser und auf stürmischem Meer oder See, auf schmalstem Wiesenbacherl und am behäbigem Strom gefahren, ich habe Stunden äußerster Gefahr unter Einsatz meiner ganzen Kraft, Geschicklichkeit und Ausdauer ebenso erlebt, wie Stunden beschaulichsten Naturgenusses, vollster Entspannung und gemütlichen Schwabens. In neun verschiedenen Ländern habe ich alle mir erreichbaren Gewässer befahren und meinen Bootswimpel immer in Ehren in's Bootshaus zurückgebracht. Mit

doch zu fahren, es war schrecklich anstrengend. Mit ganzer Kraft paddelten wir, aber wir kamen nur schwer vorwärts. Vom Ufer hingen die Stauden tief herein, die Schlingpflanzen machten starke Wirbel. Mühsam kämpften wir uns vorwärts. Die Strömung wurde immer stärker. Schon beschlossen wir die Umkehr, da rief uns ein Fischer zu, daß einige hundert Meter weiter die Strömung wieder schwächer würde. Hier sei es bei jedem Wasserstand so reißen. Nun bekamen wir wieder neuen Mut und versuchten vorwärts zu kommen. Nach vielen Rastpausen, immer wieder auf die Erleichterung hoffend, kamen wir um halb vier Uhr ziemlich abgekämpft in Vorburg an. Elf Kilometer schafften wir an diesem Tag, eine Strecke, zu der wir bei normalem Wasserstand etwa zwei bis drei Stunden benötigten. Wir quartierten uns bei einem Bauern ein. Als Ausgleich für die Sitzerei im Boot spazierten wir in die Stadt. Diese gleicht zwar nur einem Dorf und wurde aus folgenden Gründen zur Stadt erhoben: Hier befindet sich noch die Burg in der die Augsburger Baderstochter Agnes Bernauer wohnte. In der Kapelle wurde sie mit Herzog Albrecht 1435 getraut. Als der Herzog in den Krieg zog, lockte Albrechts Vater Agnes nach Straubing, wo sie auf Befehl ertränkt wurde.

Pioniere bringen Gefahren

Dienstag. Das Wasser etwas gefallen und so versuchen wir bis zur nächsten Stadt zu gelangen, den dazwischen gibt es kein Anwesen, welches für uns als Stützpunkt in Frage käme. So machten wir uns fertig zur Abfahrt. Ein Motorengeräusch ließ uns aufhorchen und da kam auch schon eine Flotte von Motorbooten der Pioniere aus Ingolstadt angerückt. Mit ihren Sturmbooten machten sie hier Landungen. Dabei gab es dementsprechend hohe Wellen und noch dazu bei diesem Wasserstand. Wir waren darüber nicht gerade begeistert, denn für uns in dem schmalen langen Boot, welches so stark beladen war, bedeutete es ja direkt Lebensgefahr. Wir ersuchten sie, bei ihrer Stromaufahrt auf uns etwas Rücksicht zu nehmen. Nach einigen Kilometern Fahrt holten sie uns auch schon ein, bremsten zwar in unserer Höhe etwas ab, dann ging es aber im gleichen Tempo wieder weiter und wir am Ufer mußten uns trotz des reisenden Wassers fest an den Stauden halten, denn wir wurden ziemlich hin und her geschleudert. Kaum hatten wir uns etwas erholt, da kam eine andere lange Kolonne von der gleichen Gattung stromab. Wir gaben ein Zeichen mit dem Paddel, es wurde auch verstanden und ein Teil der Flotte fuhr etwas langsamer, zumindest die ersten Boote, doch dann ging es wieder im Höllentempo weiter und Berge von Wellen stürmten auf uns

zu. Wir hatten große Mühe uns überhaupt festzuhalten. Erst als sich das Wasser wieder beruhigt hatte, was ziemlich lange Zeit brauchte, konnten wir wieder weiter.

Die ganze Uferstrecke ist steil und Augebiet. Eine trostlose Gegend. Als endlich die Stadt sichtbar wurde, es war schon spät am Nachmittag, sahen wir zu unserem Entsetzen, daß hier eine Übung der Pioniere stattfand, die die Donau mit ihren Booten auf und ab, kreuz und quer durchwühlten und an den Ufern Landungsversuche machten. Hier war ein Durchkommen für uns unmöglich. Wir konnten aber auch nicht warten bis die Übungen beendet wurden, denn es waren noch etliche Kilometer zu fahren, denn das Kanu-Heim ist weit oberhalb der Stadt. Das Boot so weit tragen konnten wir auch nicht. Kurz entschlossen ging ich hinauf und erklärte den Soldaten unsere Lage und ersuchte, daß sie so lange auf uns etwas Rücksicht nehmen möchten, bis wir vorbei wären. Zum Teil wurde dies auch getan, damit wir die Strecke ohne Gefahr passieren konnten. Am Ufer war für uns trotzdem noch arg genug. Doch waren wir froh, daß wir so viel Verständnis gefunden hatten. und heil nach Ingolstadt kamen.

Ingolstadt, schwer erreichtes Ziel

Nur 15 Kilometer war das Tagespensum. Aber wir mußten froh sein, die Stadt überhaupt noch erreicht zu haben.

Nach Ingolstadt war das Wasser sehr schön, die Landschaft kilometerlang die gleiche. Auen, weit und breit kein Ort, kein Haus. Die Strömung beiderseitig sehr stark, so konnte man auch nicht Ufer wechseln und oft waren auch Schwälle im Strom, teilweise stärker als bei uns. Hier drüber zu kommen bedurfte es der ganzen Kraft. Nach 19 Kilometer sahen wir am linken Ufer die Stadt Neuburg, wir waren am rechten Ufer und hatten einen ziemlich starken Schwall vor uns. Es gab keinen Zweifel, da konnten wir nicht hinüber. Also aussteigen und das Boot darüberziehen. Nun sollten wir bei einem Seitenwasser einfahren und hier bei einem Wehr übertragen und das Zelt aufstellen, denn beim Bootshaus gab es großen Wellengang und Wirbel, hervorgerufen durch das stark fallende Wasser und große Felsen im Flußbett. Wir wollten gerade ins Altwasser einfahren, da ertönte vom Bootshaus aus durch ein Sprachrohr ein Ruf an uns, ob wir die Linzer seien. Wir sollten hinüber kommen, sie erwarten uns schon. Wir sollten uns nur abtreiben lassen und am linken Ufer wieder hinaufpaddeln. Wir taten wie uns geheißen. Die Burschen erwarteten uns bei der Stiege, halfen uns das Boot hinauftragen und es wurde uns ein überaus herzlicher Empfang

zu teil. Faltbootfahrer von ihrem Klub, die wir unterwegs getroffen hatten, hatten uns angemeldet. So wurde nach uns Ausschau gehalten. Es freute uns, hier auch endlich wieder einmal Kajakfahrer zu sehen.

Gewitter, Schlingpflanzen, Brennesseln und Gelsen

Donnerstag war das Wetter wieder schön, doch wurde Gewitter gemeldet, als wir uns zur Abfahrt bereit machten. Wir mußten die Donau übersetzen, fuhren in das Seitenwasser ein, mußten bei einem Wehr übertragen, dann erst ging die Fahrt ungehindert weiter. Doch nun war es kein Vergnügen. Die starke Strömung setzte uns derart zu, daß wir die ganze Zeit ans Ufer gedrückt wurden, von meterlangen Schlingpflanzen hin und her geschleudert. Im Gebüsch stöberten wir Schwärme von Bremsen und Gelsen auf. Und erst die Uferböschung. Kilometerlang, stundenlang, keine Möglichkeit zum Aussteigen, so steil hinauf, voll mit hohen Brennesseln. Keine Blume zierte diese Öde. Zur Mittagsrast rauchten wir uns doch hinauf, zu essen und auszuruhen.

Lechmündung macht Sorgen

Doch diese Rast sollte uns nicht lange vergönnt sein. Schwere Gewitterwolken kamen auf uns zu und wir beeilten uns eine schützende Stelle zu finden. Nach etlichem Suchen fanden wir auch einen geeigneten Platz und drückten uns tief ins Gebüsch, als auch schon der Regen hernieder prasselte und der Sturm das seine dazu tat. Zu unserem Erstaunen sahen wir ein gar seltsames Fahrzeug stromab kommen, eine Ulmer-Schachtel. Das war aber auch das einzige was wir diesen Tag unterwegs sahen. Abends kamen wir in Marxheim an. Wir sahen schon die Lechmündung vor uns. Der Lech führte das Hochwasser her, kam mit einem Gebrause und Getöse heran und drückte mit seiner Gewalt die Donau ganz zur Seite. Der Ort, bestehend aus einigen Häusern weist ein nettes Gasthaus auf, wo wir unser müdes Haupt zur Ruhe legen konnten. An diesem Tag waren wir schon nahe daran aufzugeben und die Rückfahrt anzutreten. Doch jetzt kurz vor Ulm, dem ersehnten Ziel, umzukehren erschien uns fast unspornlich.

Zu früh gefreut

Das Wasser vom Lech stieg über Nacht weiter. Die starken Wirbel, die uns am Vortag etwas Bedenken machten, waren durch das hohe Wasser ruhiger geworden. Wir konnten ohneweiters über die Lechmündung und dann kamen wir in die ruhige Donau. Hier war es einfach herrlich. Stilles Schweigen empfängt uns ringherum. Eine wohlthuende Ruhe nach so vielen an-

strengenden Tagen. Wir fuhren ein schönes Stück im ruhigen Wasser dahin, das durch den kräftigen Lech weithinauf gestaut wird.

Wir atmeten auf und glaubten, das schwerste Stück geschafft zu haben, doch dann ging es schon wieder los. Wir mußten mehrmals das Ufer wechseln, da die Strömung verschiedentlich stärker wurde. Am Mittag erreichten wir Donauwörth. Als wir gerade unter die Brücke kamen, prasselte Regen auf uns nieder. Wir fuhren schnell in einen Seitenarm wo wir eine besser schützende Brücke in Augenschein nahmen. Als wir nun glaubten, das Gewitter wäre vorbei und um den Brückenpfeiler herummanövierten, brach der nächste Regen los, aber wie. Dreiviertel Stunden verbrachten wir unter diesem rettenden Dach, dann war endlich alles vorbei. Wir fuhren wieder in die Donau zurück und hier an der Uferpromenade rief uns ein Herr zu „Ihr werdet es auch bald aufgeben, euer Stromaufpaddeln, das ist doch unmöglich, gegen den Strom zu fahren!“ Nun wurde das Wasser wieder schneller, die Orte sind weiter auseinander, die Ufer wurden beiderseits steiler und um sechs Uhr abends erreichten wir nach 29 Kilometern Tagesleistung Grenheim.

Hier war noch nie ein Kajak-Zweier

Samstag war das Wasser um ca. 20 Zentimeter gefallen, aber den ganzen Tag über herrschte Gewitterstimmung. Schwül und drückend lastete sie auf uns. Die Gegend ist auch nicht besonders reizvoll, schnurgerade, soweit das Auge reicht, zieht sich der Strom dahin. Uferböschungen mit Brennesseln geziert. So verlockend wäre es zum Baden gewesen, aber die ganze Strecke gab es kein geeignetes Platzerl. Um 12 Uhr erreichten wir Dillingen. Hier machten wir Mittagsrast und um vier Uhr kamen wir in Lauingen beim Ruderklub an. 18 Kilometer hatten wir bewältigt.

Am Sonntag ging es viel leichter und flotter. Die Aulandschaft mit parkähnlichen Ufern war auch wesentlich schöner. Mittags fanden wir den ersten angenehmen Badeplatz. Doch Ruhe hatten wir keine, denn kaum waren wir angelangt, kamen auch schon die Kinder in Scharen herbei und konnten das Boot nicht genug bestaunen und betasten. So ein Schifferl hatten sie noch nie gesehen. Wir waren bald umringt von einer Menschenmenge und zogen es vor, das Weite zu suchen. Durch das fallende Wasser kamen jetzt die Dämme zum Vorschein und erzeugten Schwälle, wie sie bei uns nur bei Hochwasser vorkommen. Aus weiter Ferne sahen wir eine stolze Burg auf Bergeshöh und um drei Uhr erreichten wir dann Günzburg. Die Stadt liegt

nicht am Strom und so stellten wir wieder unser Zelt auf, in der Nähe der Günzöffnung.

Letzte Schwierigkeiten vor Ulm

Montag, den 23. Juni. In dieser Nacht war ein fürchterliches Gewitter. Blitze zuckten in die schwarze Nacht. Das Zelt hielt nicht dicht und ein See entstand am Boden. Wir mußten unsere Regenmäntel und Paddelblusen ausbreiten damit die Schlafsäcke nicht naß wurden. Wir trockneten mit dem Schwamm das Zelt auf und legten uns mit gemischten Gefühlen wieder hin.

26 Kilometer noch bis Ulm, doch zwei Werke sind zu übertragen. Nach 14 Kilometern kam das erste im Bau befindliche Stauwerk. Am linken Ufer war es uns noch möglich durchzukommen und es blieb uns das zeitraubende Übertragen erspart, obwohl wir Warnsignale erhalten hatten. Bei höherem Wasserstand wäre es nicht ratsam durchzufahren, da die Seile ins Wasser hängen.

451 Kilometer

Dann kam das Werk der Stadt Ulm. Bis hierher war wieder eine sehr starke Strömung und wir mußten mit kräftigem Paddelschlag die letzte Strecke noch durchhalten. Nach dem Umtragen war es dann wieder herrlich im Stausee. Im Ulmer Wanderheim wurden wir wieder sehr freundlich aufgenommen. Jetzt waren wir ehrlich froh, die lange Strecke Linz-Ulm mit 451 km hinter uns gebracht zu haben. Es war nicht immer leicht, den größten Teil mußten wir im schlechten Wasser fahren und noch dazu hatten wir viel Gegenwind. Auf der Fahrt hörten wir wiederholt, daß noch nie ein Kajak-Zweier hier stromauf vorbeikam.

Am Dienstag gönnten wir uns einen Ruhetag in Ulm. Wir waren den ganzen Tag auf den Beinen um diese schöne alte Stadt zu besichtigen. Unser Ziel war eigentlich erreicht, doch es ließ uns keine Ruhe. Allzugerne wollten wir die Donau noch ein Stück hinauf erforschen. Bei unseren Erkundigungen wurde uns von einer Weiterfahrt abgeraten, da es so viele unfahrbare Werke gibt, 32 an der Zahl, dann weiter oben wenig Wasser in der Flußmitte. Die kurzen reißenden Kehren könnten wir mit unserem langen Boot nicht so schnell durchfahren. Dazu noch unzählige Stromschnellen durch Felsen im Fluß.

Iller bringt Hochwasser

Als wir am Mittwoch, den 24., frühmorgens hinausblickten, sahen wir zu unserem Schreck, daß das Wasser ca. 50 cm, wenn nicht mehr, gestiegen war. Schon wieder wälzten sich braune Fluten heran, die von der Iller. Bis zur Illermündung, etwa 2 Kilometer war eine dementsprechend starke Strö-

mung. Hier bei der Mündung, hörten auch die Kilometerzahlen auf, die uns auf der ganzen Fahrt begleitet hatten, jeden Kilometer erwartend und zählend.

Dann ging es im ruhigen Wasser der Donau hinauf, die hier schon sehr schmal ist. Nun fing die Übertragerei an! Nach einigen Kilometern, genaue Zahlen kann man nicht mehr angeben, kommt dann ein zweites großes Werk. Wieder alles auspacken, übertragen, wobei man zweimal gehen muß mit dem Boot und mit dem Gepäck. Wieder alles schön genau einschlichten, dann weiter. Dieser See sah aus wie ein Überschwemmungsgebiet mit einem blühenden Teppich von gelben Sumpfbäumen mit riesigen Blättern. Wir kamen mitten hinein und hatten Mühe, den Weg aus diesem Labyrinth zu finden.

Nur ein kleines Bächlein

Die Donau war dann nur ein kleines Bächlein mit schnell fließendem Wasser. Wieder ein Werk, später kommen wir zu einer Eisenbahnbrücke die so niedrig ist, daß wir den Kopf einziehen mußten um durchzukommen. Bei höherem Wasser muß man übertragen. So ging die Fahrt dahin bis wir in Dintenhofen, einem kleine Dorf, ankamen. Bahnkilometer sind es 38. Hier stellten wir unser Zelt an einem schönen ruhigen Platz auf. Vor uns das kleine Bächlein das so gemächlich dahinfließt. Wir glaubten uns ins Gstocket versetzt. Man würde es nicht für möglich halten, daß aus diesem Bächlein der mächtige Donaustrom wird.

Tausend Wunder der Natur

Ganz eingefangen von der beschaulichen Ruhe dieses Tales zogen wir gemütlich unsere Bahn und da uns diese Gegend so gut gefallen hat, beschlossen wir einen weiteren Tag zu fahren, trotz der vielen Werke. Donnerstag brachte dann mehr Anstrengung mit sich als wir gedacht hatten. Gleich oberhalb war das nächste Werk. Dann kamen nacheinander die Stromschnellen. Einmal mußten wir aussteigen und das Boot über die Steine ziehen.

Hier wie überall hat die Natur tausend Wunder für uns bereit. Aus dem schmalen Fluß ragen an manchen Stellen hohe Felsen heraus, schöne Wälder mit reichlichem Baumbestand säumen die Ufer und lassen uns einen würzigen Duft einatmen. Eine Autobahn führt hoch über dieses Tal hinweg, ein Meisterwerk der Technik. Wildenten mit ihren kleinen Jungen stören wir aus ihrer beschaulichen Ruhe auf. Es war ein rührendes Bild, mit welcher Liebe die Enten ihren Nachwuchs schützen und tarnen. Die Jungen tauchen aufs Kommando unter und verstecken sich im Gebüsch, während die Alte eine lange Strecke toll-

patzig vor uns herflattert um uns abzulenken.

Nun kamen wieder zwei Werke zum übertragen und beim siebenten Werk wollten wir nicht mehr. Jetzt hatten wir genug! Diese Schlepperei mit dem Boot machte uns müde. Leichten Herzens nahmen wir Abschied von der Stromauffahrt. Unser Ziel hieß Obermarchtal, die Bahnstation Rechtenstein. 52 Bahnkilometer von Ulm bis hierher. Auf dem Wasser dürften es mehr sein, da unzählige Windungen und Kurven zu fahren waren. Nach Donaueschingen zur Donauquelle führen wir mit der Bahn. Wir sahen, daß wir zur rechten Zeit aufgehört hatten. Ein Werk kam jetzt uns andere. Der weitere Flußverlauf ist streckenweise ruhig und gemächlich, dann wieder schnell und voll heimlicher Tücken, viel Steine und zum Teil wenig Wasser.

Stromab geht es leichter

Am Samstag, den 27. Juni, machten wir den ersten Paddelschlag dem heimatlichen Hafen zu. Ein herrliches Gefühl, nach getaner Arbeit sich dem Genuß der Talfahrt hinzugeben, wenn wir auch paddeln mußten. Stromschnellen wie im Wildwasser waren interessante Abwechslung. An einem Tag kamen wir so weit wie an zwei Tagen stromauf. Wir wären noch spät abends bis Ulm gekommen, doch zogen wir es vor, vor der Stadt zu bleiben.

Über Nacht war Hochwasser geworden, das uns nun flott vorwärts kommen ließ. Die Kilometer, die wir stromauf so schwer erkämpft hatten, flitzten dahin. 91 Kilometer an einem Tag. Stromauf 4 Tage.

Immer blieb es aber nicht so, denn an manchen Tagen hatten wir so starken Ostwind. Auch die Stromabfahrt beanspruchte durch Tage hindurch den ganzen Körper.

BITTE MERKEN SIE VOR:

Otto Ziegler-Robert Ivanek bringen ihren neuen Farbdias- und Farbfilmvortrag:

„Das verlorene Paradies“

Blaue Berge — grünes Wasser

Auf einsamen Bergpfaden durch die Dolomitenwelt — Rauschendes Wildwasser, Faltbootfahrten auf der Salza und Enns.

WIENER URANIA · KLEINER SAAL

Freitag, den 15. Jänner 1960, 19.30 Uhr

Der Österreichische Paddelsport-Verband

und die Redaktion von „Österreichs Paddelsport“

entlieten allen Verbandsmitgliedern, Freunden

und Sportkameraden im In- und Ausland

die besten Wünsche

für das Jahr 1960

Die Donau

Das Heft 15/16 der zweimal monatlich erscheinenden Zeitschrift „Universum“ der Gesellschaft für Natur und Technik ist ausschließlich der Donau gewidmet. Es versucht in einer Reihe von hochinteressanten Aufsätzen zu zeigen, daß die Wünsche der modernen Technik und die Forderungen des Natur- und Landschaftsschutzes keine unüberbrückbaren Gegensätze darstellen. Ohne ein Urteil darüber abgeben zu wollen, ob dieser Beweis geglückt ist, ob er überhaupt glücken kann, kann festgestellt werden, daß dieses Heft eine Reihe von Darstellungen bringt, die für jeden Freund des großen Stroms von Interesse sind. Auf 74 Seiten ist eine Fülle von Material zusammengetragen, die Qualifikation der Autoren ist unbestreitbar. Auf einzelne Aufsätze einzugehen ist hier nicht möglich, am liebsten würden wir die meisten davon ungekürzt übernehmen. Wir können nur jedem, der sich der Donau verbunden fühlt, empfehlen, sich das Heft zu besorgen.

Ausschreibung eines Eskimotierkurses im Margaretenbad

Veranstalter: Union Kanu-Klub Wien

Ort: Wien V, Strobachgasse 9

Zeit: 17.30 Uhr bis 18.30 Uhr

Immer Freitag, und zwar im November 1959 am 20. und 27., im Dezember 1959 am 4., 11. und 18., im Jänner 1960 am 15., 22. und 29., im Februar 1960 am 6., 12., 19. und 26. und im März 1960 am 4., 11. und 18.

Kursbeitrag: Jugendliche S 5,—, Erwachsene S 10,—. Nicht an dem Kurs teilnehmende Begleitpersonen S 3,—. Boote werden vom ÖPV., von der Fa. Gerhartl und vom Veranstalter zur Verfügung gestellt.

Eigene Paddel jedoch bitte mitbringen, Nasenklemme wird empfohlen.

Der Veranstalter übernimmt keine wie immer geartete Haftung.



30 Jahre **FÜRST** Faltboote u. Zelte

Wir bringen Spezialartikel:

Paddeljacken aus beschichteten Textil S 120.—
Der neue RZ Luxe, aufgezogener Bodenrost
Spannen schichtverleimt, Träger 2x fixiert
Die neue, fast nicht zerreibare Rennboothaut mit
450 g 1m², 3 schichtig.
Die neue, nicht zerreibare Faltboothaut mit
750 g 1 m², 5 schichtig

Verkauf:

Wien I. Wipplingerstrae 29 / Tel. 63 25 81
Linz, Graben 18 · Tel. 42-1-92

Fabrik : Wien III. Baumg. 52 · Tel. 72-31-32

Versand über S1000.- franko Haus / Teilzahlungen !

Klepper-Faltboote fordern Sie
KLEPPER-ZELTE — Österreichische Erzeugung
Katalog

SPORT-KITZMÜLLER

Wien XIX., Stadtbahnbogen 187 · Telefon 32 02 798

Eine Spareinlage —
für unvorhergesehene Fälle

ERSTE ÖSTERREICHISCHE SPAR-CASSE

Wien I, Graben 21 28 Zweiganstalten

GESA-BOOTE die
Spitzenerzeugnisse Österreichs

JOSEF GERHARTL

WIEN VI., MITTELGASSE 23 · 43-72-764

BUCH-
WERBE-
FARBEN-
DRUCK

BUCHDRUCKEREI GRÖPNER O.H.G.
MARIA KROTTNER & SÖHNE

WIEN VII., KIRCHENGASSE 34 — TELEFON 44-01-45

Kauft

bei unseren

Inserenten



Abzeichen
Preisplaketten
Ehrenpreise
Pokale

Neuer Katalog kostenlos

FRIEDRICH ORTH

Wien VI., Schmalzhofgasse 18
Telefon 43-66-35 Gegründet 1840

einem Kajak oder Riemenboot, aber sogar mit einem Canadier hätte ich dies nie machen können.

Mein Freund und Vereinskollege Karl Derndorfer hat heuer mit seiner Frau eine außerordentliche sportliche Leistung erbracht. Er ist im Kajak-Zweier von Linz auf der Donau bis weit über Ulm hinaus und wieder zurück nach Linz gefahren. Sein Bericht schildert diese Fahrt sehr interessant und anschaulich. Wer diese Fahrtenschilderung gelesen hat, wird mir recht geben, daß diese Fahrt einmalig war. So leicht wird sie niemand anderer wiederholen. Denn ob Derndorfer will oder nicht, er hat damit den Beweis erbracht, daß der Kajak zum Wasserwandern ebenso ungeeignet ist wie der Bergschuh zum Tennisspielen.

Rennbahnbreite neun Meter

Das Rennsport-Komitee der ICF faßte einen Beschluß über eine Änderung der Rennbahn-Breite. Die bisher festgelegte Breite von sechs Metern ermöglichte es zwei Rennfahrern, von ihrer Fahrtrichtung derart abzuweichen, daß sie sich bis auf eineinhalb Meter nahe kamen. Dies widersprach aber der Bestimmung über den Fünf-Meter-Abstand. Weiterhin war bei markierten Bahnen die Möglichkeit gegeben, daß der an der Spitze liegende Fahrer genau in der Mitte seiner Bahn paddelte, der Fahrer in der benachbarten Bahn aber bis knapp an die Boje heranfuhr und so ohne seine Bahn zu verlassen auf der Welle des Spitzenfahrers mitreiten konnte.

Bei wichtigen Wettkämpfen wird nun die Breite der Rennbahnen auf neun Meter erweitert. Damit soll die Umgehung der Vorschrift über den Fünf-Meter-Abstand ausgeschlossen werden. Die Regel, daß ein Abstand von fünf Metern zu halten ist, gilt weiterhin.

Die Änderung der Wettkampfbestimmungen tritt erst mit 1. Jänner 1961 in Kraft. Bei der olympischen Regatta 1960 wird jedoch die Bahn schon in der neuen Breite markiert werden.

Baggerarbeiten

Im Donaustrom finden zwischen Strom-km 1917,0 und 1918,5 I.U. Baggerarbeiten statt, die voraussichtlich bis Ende des Jahres 1960 andauern werden.

Herbert SLANAR zeigt am 14. Jänner 1960 um 19.30 Uhr im Auditorium maximum der Wr. Universität seine neuesten Farb-Ton-Filme:

Felsiges Wasser
Wildflußvagabunden
Andreas Hofer-Festzug 1959
Oh, diese Partner

Karten im Vorverkauf sichern!!!!

Karl Derndorfer

Tagebuch einer Fernfahrt im Kajak-Zweier

Karl Derndorfer, Paddler seit 1925, Gewinner zahlreicher Regatten, paddelte im Sommer dieses Jahres als 57-jähriger mit seiner Gattin im Kajak-Zweier von Linz bis Obermarchtal bei Rechtenstein in Württemberg. 511 Kilometer auf der Donau stromauf und ebenso viele zurück. Hier sein Bericht von der Fahrt.

Die Donau stromab bis Budapest und stromauf bis über Regensburg, war mir seit Jahren bekannt und vertraut. Nun hatte ich aber schon lange den Wunsch, unsere Donau auch in ihrem Oberlauf zu sehen. Ich wollte diese Strecke nicht im Faltboot zurücklegen, das kann ich in späteren Jahren noch unternehmen, sondern im Kajak, also stromauf und stromab. Zusammen mit meiner Frau konnte ich heuer diese Wanderfahrt verwirklichen.

Am Mittwoch, den 3. Juni begann die Fahrt. Mit Zuversicht und frohem Mut bestiegen wir unseren schwer beladenen Kajak. Wir mußten doch einiges Gepäck mitnehmen, das 10 bis 15 Kilogramm ausmachte. Ein Zelt, damit wir im Notfall ein Dach über dem Kopf hätten, zwei Schlafsäcke klein zusammengerollt wurden ins Boot vorne und hinten hineingestopft, ein kleiner Benzin-kocher mit Zubehör und etwas Geschirr, Trainingsanzüge und noch einige Kleinigkeiten, dazu das Essen jeweils für einen Tag und der Kajak war voll. Wir spürten den Ballast, denn so schnell wie sonst mit einem leeren Boot ging es nicht vorwärts. Um halb acht Uhr abends erreichten wir Neuhaus. Am nächsten Tag ging es weiter bis Engelhartzell und am Freitag erreichten wir um vier Uhr Passau.

Abenteuer mit wilden Schwänen

Am Samstag, dem vierten Tag der Fahrt, paddelten wir von Passau weiter stromauf. Beim Stauwerk Kachel gab es für die Übertragung einen Rollwagen, den einzigen den wir jemals antrafen. Das Boot samt Gepäck wird aufgeladen und über die ganze Anlage gerollt. Flott ging es auf dem Stausee dahin. Wir waren zufrieden, diesmal keinen Wind zu haben, denn am Stausee von Jochenstein hatten wir kräftigen Wind. Plötzlich kam vom gegenüberliegenden Ufer ein Schwan auf uns zugeflogen und griff uns an. Ich wehrte ihn mit dem Paddel ab und spritzte ihn kräftig an. Knapp vor unserem Boot ging er wütend fauchend zu Wasser. Zu Tode erschrocken paddelten wir mit Leibeskräften vorwärts. Der Schwan immer hinter uns

her, mit aufgestellten Flügeln, streckenweise wieder fliegend. Dann kehrte er doch wieder um. Erleichtert blickten wir zurück, froh einer Gefahr entgangen zu sein.

Doch schon kam ein neuer Schwan auf uns zu. Dieser war nicht ganz so wütend, doch auch er verfolgte uns eine lange Strecke. Kaum hatten wir uns etwas beruhigt, sahen wir ein Schwanenpärchen mit fünf Jungen. Nun war guter Rat teuer wie wir da vorbei sollten. Denn in unserem Kajak, in diesem schmalen Boot, konnte jede unvorsichtige Bewegung ein Umkippen zur Folge haben. Der Schwan kam auch sogleich auf uns zu, doch wir spritzten ihn derart an, daß er uns passieren ließ. Er stellte sich in Abwehrstellung und ließ uns dann nicht mehr aus seinem Bannkreis. In rasender Fahrt zogen wir aus diesem Gefahrenbereich. In Vilshofen dann sahen wir an die hundert Schwäne, doch diese ließen uns ungehindert weiterziehen. Wir hatten nun herausgefunden, daß sich ein Pärchen absetzt, sobald es Junge bekommt. Getrennt vom Rudel fühlt es sich bedrängt und in Angst und Sorge um ihre Jungen greift es Störenfriede sofort an. Für uns hätte es schlecht ausgehen können, denn so ein Schwan konnte uns mit seinen kräftigen Flügeln und dem Schnabel arg zureichten. Wir haben später noch erfahren, welcher Gefahr wir entronnen sind. Um sieben Uhr abends erreichten wir Winzer, ein kleines Dorf, bei dem wir das erste Mal unser Zelt aufstellten.

Ruhetag mit Heuarbeit

Es war ein herrlicher Sonntagmorgen als wir am 7. Juni losfuhren. Am Mittag erreichten wir Deggendorf. Oberhalb der Stadt machten wir Rast und suchten im kühlen Naß Erfrischung. Am Abend kamen wir in Maria Posching an. Hier war ich schon im Vorjahr auf einer Wanderfahrt nach Regensburg gewesen. Ich bat damals einen Bauern, bei ihm im Heu schlafen zu dürfen. Es wurde mir sogleich ein Bett zur Verfügung gestellt. Auch diesmal fanden wir herzliche Aufnahme und wir lernten deutsche Gastfreundschaft kennen. Wir bekamen ein Zimmer angewiesen und wurden eingeladen, beim Abendbrot mitzuessen. Am nächsten Tag war uns ein Ruhetag willkommen und so half ich, um uns zu revanchieren, beim Heueinbringen mit.

Am folgenden Tag zogen wir wieder weiter. Das Wasser hatte hier die gleiche Strömung wie bei uns. Nach zwölf Kilometern kam ein Berg in

Sicht, der Bogenberg, mit einer Wallfahrtskirche. Wir hatten vor, bei der Talfahrt hinaufzugehen. Am Nachmittag erreichten wir Straubing und dies zur rechten Zeit, denn es fing gerade an zu regnen.

Kilometerlang kein Dorf, kein Haus

Mittwoch, der 10. Juni. An diesem Tag hatten wir starken Westwind (Gegenwind) und dazu die vielen endlosen Kurven. Kein Haus in der Nähe zu sehen, die Dörfer weit weg. Wir hatten vor, 30 km zu fahren, doch als es so weit war, gab es kein Haus. Den ganzen Tag sahen wir keinen Menschen. Endlich kam ein Dorf, aber es war zu weit vom Ufer weg und es gab auch keine Möglichkeit zum Zelten. Ich ging in das Dorf und erkundigte mich, wie weit es bis zum nächsten Ort sei. Noch zehn Kilometer. Also auf und noch zehn Kilometer fahren. Spät abends kamen wir in Frengkofen an.

Nun waren wir schon eine Woche unterwegs und herrlich ausgeruht ging die Fahrt am Donnerstag weiter. Um zwölf Uhr erreichten wir Donaustauf, einen lieblichen Ort, ringsherum bewaldete Hügel mit einer Ruine. Wir ließen das Boot in einem Seitenarm versteckt stehen und wanderten hinauf zur Walhalla. Eine herrliche Rundschau. Wir sahen das silberne Band der Donau und vor uns Regensburg, unser Tagesziel. In die Walhalla hinein konnten wir nicht, da gerade Mittagszeit war. So mußten wir wieder absteigen und setzten nach der Mittagsrast unsere Fahrt fort.

Regensburg macht seinem Namen Ehre

Das Wetter wurde immer schlechter. Finstere Wolken verdüsterten den Himmel und dann ging ein arges Gewitter über uns los. Wir paddelten so schnell es eben in unseren Kräften stand, um vor dem nächsten Wolkenbruch Schutz zu finden. Doch wir fanden keinen Unterstand und so fuhren wir weiter, Regensburg zu. Es war gerade kein schöner Empfang, den uns diese Stadt bereitete. Bei strömenden Regen fuhren wir in einen Seitenarm ein um uns vorher einmal umzusehen, wie wir nun zum Ruderklubheim gelangen konnten, denn das wurde jetzt eine kritische Angelegenheit. In der Donau konnten wir nicht fahren, denn die bekannte Steinerne-Brücke war für uns nicht fahrbar. In dem Seitenarm aber konnte man nicht übertragen, da gerade gearbeitet wurde. Im Vorjahr hatte ich hier übertragen. So mußten wir wieder zurück und im nächsten Seitenwasser hinauffahren. Hier aber hatte das Wasser starkes Gefälle und so mußten unsere Kräfte herhalten, damit wir dieses lange Stück hinaufkamen. Das Bootshaus war aber auf

der anderen Seite in der Donau, wir mußten sozusagen eine Insel umfahren. Als wir eine Verschnaufpause machten und uns am Ufer festhielten, riefen uns die Leute zu, nicht mehr weiter hinauf zu fahren, denn oben sei ein schmales Wehr durch das das Wasser schießt und so hohe Wirbel erzeugt, daß wir unmöglich durch könnten. Das auch noch! Ich stieg nun aus, es regnete immer noch, und erkundigte mich eingehend. Von Wasserkundigen wurde mir versichert, wir könnten ohne weiters durch dieses Wehr, den es hänge ganz vom Wasserstand ab, ob es fahrbar ist. Bei Niederwasser ist es möglich, bei Hochwasser nicht. Also fuhren wir los. Die Stömung war ziemlich stark, aber wir kamen durch und ein Stück stromab war das Heim vom Regensburger-Ruderklub. Hier fanden wir wirklich nette Aufnahme unter Sportfreunden. Ein Sportler stellte uns sofort sein schönes große Zelt zur Verfügung als er unser kleines sah und besorgte uns von anderen Kameraden Luftmatratzen und Decken. Wir machten es uns nun gemütlich. Hier wurden wir bestaunt über unsere Leistung und sehr herzlich in ihren Kreis aufgenommen.

Obwohl wir gutes Schlafzeug hatten und alles Vorhandene angezogen hatten, froren wir die ganze Nacht ganz erbärmlich. Wir zogen es daher vor, uns einmal einen Tag gründlich auszurasen. Wir verbrachten den Tag sehr nett in Regensburg.

Felsen und Strömung

Nun begann die nächste Etappe. Auf dieser Flußstrecke würde uns kein Dampfer stören, so sahen wir der weiteren Fahrt frohgemut entgegen. Schönes Wetter hatten wir nicht als wir von Regensburg abfuhren. Berge teils mit Felsen und Felstürmen säumten die Ufer. Doch es war ein anderes Landschaftsbild als an der bisherigen Strecke. Die Strömung war stark. Erst gegen Abend hörte es zu regnen auf und um halb acht erreichten wir Kelheim, 33 Kilometer hatten wir gepaddelt, wir waren also rechtschaffen müde.

Sonntag, 14. Juni, war ein schöner Sonntagmorgen. Wir machten einen Spaziergang zur Befreiungshalle hinauf. Wieder bot sich uns ein herrlicher Rundblick und das Bauwerk fesselte uns ganz gewaltig. Voll Ehrfurcht standen wir im Inneren und konnten uns nicht sattsehen.

Ist der Donaudurchbruch befahrbar?

Tief beeindruckt wanderten wir talwärts und nun begann die Fahrt durch ein Stück Landschaft, das in seiner Art einmalig ist, den Donaudurchbruch. Bevor wir diese Fahrt antraten, hörten

wir verschiedene Meinungen, die meine Frau in Aufregung versetzten. Es wurde uns sogar abgeraten, den Donaudurchbruch zu fahren, denn es sei unmöglich hinauf zu kommen. Es wurde uns angeraten, unser Kajak von einem Schiff hinaufziehen zu lassen. Wir hörten uns noch so verschiedene Gespräche an und besprachen dann die ganze Angelegenheit mit Stromkundigen. Diese teilten uns mit, daß wir ohne weiteres hinauf könnten, doch müßten wir auf die Schiffe achtgeben. Nun wußten wir um welche Zeit die Dampfer abfahren und konnten uns die günstigste Zeit ausrechnen.

So fuhren wir los. Bevor wir die Felsen erreichten, fuhren wir ans Ufer und ließen ein Schiff herunter und eines hinauf vorbeifahren. Nun kam das geschilderte gefährlichste Stück der ganzen Donau. Beiderseits reichten die hohen Felsen bis an den Strom. Wir sahen daran die Ringe, an denen sich Bootsbesetzungen stromauf ziehen können. Bei einem Schwall übersetzten wir auf die andere Seite. Ein Schiff kam jetzt talwärts aber es machte uns auf einer sicheren Sandbank nichts aus. Wir fuhren dann wieder einen Felsen entlang, um Klippen herum, da sahen wir schon das Kloster Weltenburg und somit war die ganze Gefahr und Aufregung vorbei. Noch einen ziemlich langen Schwall hatten wir zu bewältigen und dann vergönnten wir uns einen Rundblick. Es war einfach herrlich und wir waren froh, dies geschafft zu haben.

Bei hohem Wasserstand sieht die Sache natürlich wesentlich anders aus, wie wir bei der Rückfahrt erlebt haben. Dann ist die Warnung der Einheimischen am Platz. An diesen Stellen führt kein Weg vorbei und so mußten wir uns nach den Auskünften der Leute richten. Die Gefährlichkeit der Strecke wechselt sehr mit dem Wasserstand.

Müssen wir kapitulieren?

Ein Stück oberhalb Weltenburg machten wir Rast auf einer Gänsewiese und schauten vergnügt diesem Gewatschel und Geschnatter zu. Dann ging es wieder weiter. Doch dort wurde das Wasser immer stärker zu fahren. Man spürte deutlich, daß der Wasserstand stieg. Neunzehn Kilometer bis Neustadt war unsere Tagesleistung. Wir stellten unser Zelt auf, denn der Ort ist ziemlich weit weg. Abends erkannten wir, daß das Wasser stieg und stieg. Und uns stiegen nun auch Bedenken auf. Hier konnten wir nicht bleiben, wir müssen zum nächsten Ort der an der Donau liegt.

So fuhren wir am Montag wieder von Neustadt weg. Das Wasser stieg noch immer, und es war zum Hochwasser geworden. Braun wälzte sich die Wassermasse auf uns zu. Wir versuchten