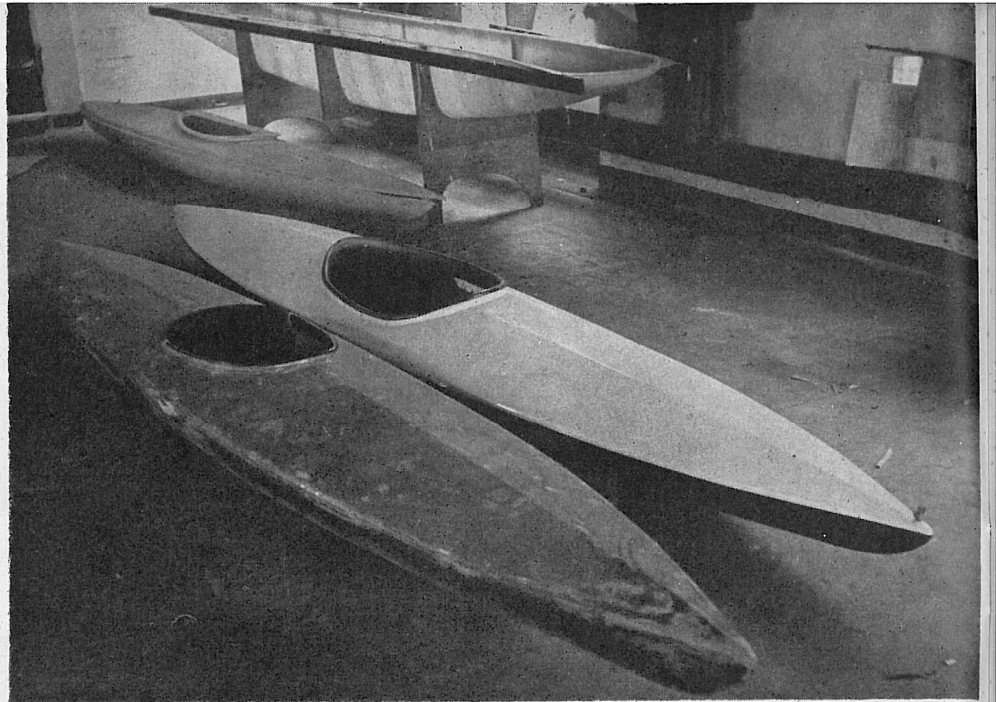


Flußfahrt ist not!

DER geneigte Leser möge mir die kleine Zurechtbiegung eines altbekannten Titels für meine Zwecke gestatten. „Seefahrt ist not!“ müßte es heißen, nach dem 1912 erstmals erschienenen Roman von Gorch Fock. Damals hatte ja schon der zwote Wilhelm das Wort geprägt: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“ Gorch Fock sollte dann auch 1916 in der Schlacht am Skagerrak für eben diesen Wilhelm den Seemannsod sterben. Nun, für uns mag's bis dahin noch seine Weile haben...

Die wackeren Kanuten des Luxemburger Kajak-Klubs mögen mir denn auch erlauben, bevor ich mich eingehend mit ihnen — ihrer Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft — beschäftige, ein bißchen in meinem eigenen „passé simple“ herumzupaddeln. Irgendwie ist doch jeder schon mit der Spezies Wasser in Berührung gekommen. Ich denke dabei weder an Weih-, noch an Feuer-, noch aber an interkommunales Leitungswasser. Nun, bei mir war es



Zwei Kajak-Einer liegen friedlich Bord an Bord. Während der Kajak links erst im Rohbau fertiggestellt ist, steht sein Bruder bereits im schick-zweifarbigen Ausgehanzug, bereit zum Einsatz für die beiden Sportarten Slalom und Wildwasserrennen, zu denen die Plastik-Boote zugelassen sind. Der „fliegende Start“ ist noch ausschließlich für die bisher üblichen Faltboote (Holzrumpf und Tuchverdeck) reserviert. Wir befinden uns im Stadtgrund, in der alten Handschuhfabrik Reinhard, auf irgendeinem der vielen leeren Stockwerke. Handlung: der Luxemburger Kajak-Klub baut Plastik-Boote.

Bootsbau am «Rio Negro»

nicht einmal das. Es war ein bescheidenes Bachwasser. Und so bescheiden auch wiederum nicht. An der Stelle, wo ich hineinfiel, schob sich der ergiebige Ableitungsarm einer landwirtschaftlichen Jauchegrube vor. Wie ich nachher ausschaute, nachdem ein älterer Spielgenosse mich „mat Suedel an Zaam“ herausgezogen hatte, davon wird der Leser sich lächelnd das richtige Bild machen.

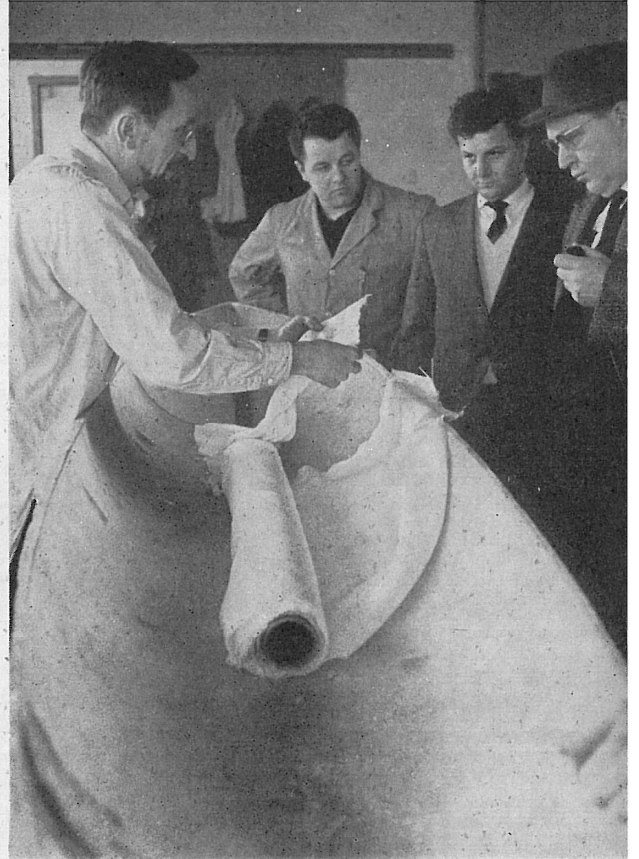
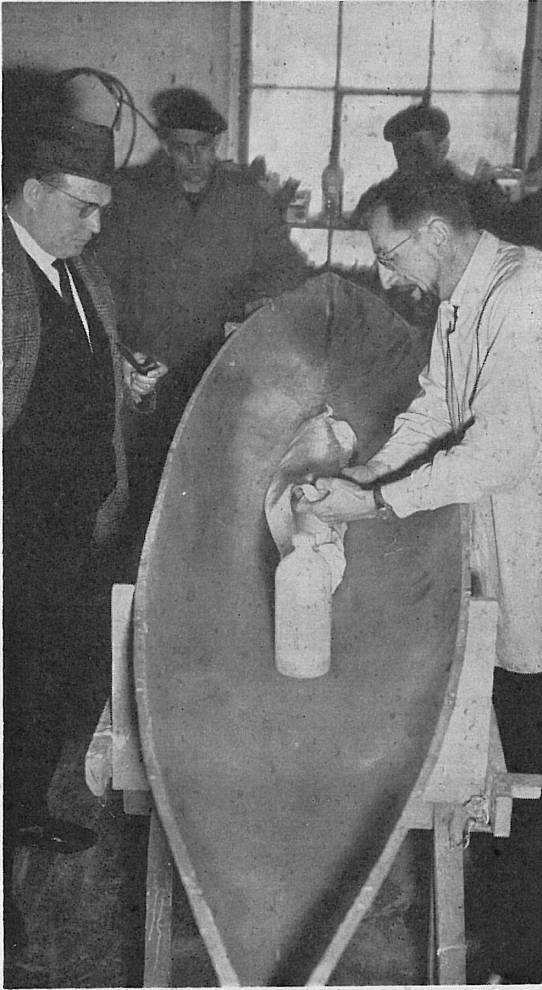
Chat échaudé craint l'eau froide (gebrannt Kind scheut das Feuer)? Keineswegs! Nachher hab' ich diese Nummer noch erklecklich oft auf den Wasserspiegel gelegt. Einmal von einer hohen Pappel (Papeln haben's in sich, hoch zu sein, sonst wären's vermutlich Brombeersträucher), die Kameraden hatten mich bereits für das nächste „Räuber und Bandit“ abgeschrieben, mein Korpus klatschte in den Bach, der war auch dort keine unbefleckte Empfangnis, empfang mich aber weniger hart, als das — links und rechts von ihm — die Erde getan hätte. Einige Augenblicke später hatte mich wieder die Pap-

(Fortsetzung Seite 16)



Luxemburger Kajak-Klub
baut
Plastik-Boote

Polyester und Kieselgur sind die hauptsächlichsten Materialien beim Bootsbau. Das Polyester ist ein Plastik, das die Eigenschaft hat, auch im kalten Zustand hart zu werden. Kieselgur wird aus den Kieselpanzern abgestorbener Algen gewonnen und vielfach auch Bergmehl genannt. Georges Mayer, Oberbootsmannsmaat für Tourismus beim KCL, mixt auf unserm Bild den Plastikcocktail. Der Mischung wird er noch zwei chemische Erkennungsmittel beisetzen, einen Katalysator und einen Härter. Dann wird er, wie nach einem Kochrezept, das Ganze zu einer kompakten Masse verrühren.



Die Unterwasserform für Kajak wurde von Mondy Engel zuerst mit einem Gelcoat aus Wachs ausgelegt. Hierüber eine dünne Schicht Polyester gegossen. Nun wird die erste Lage Glasseeide angebracht, die nachher mit Polyester durchtränkt wird, bevor die erste Lage Glaswolle eingemuldet und auch ihrerseits mit Polyester gesättigt wird. Mit einer weiteren Lage Glasseeide und Polyester schließt der Rumpfbau ab. / Rechts: Sportkommissar R. Van den Bulcke.



Am Verdeck werden Verstärkungen angebracht. Bei der Arbeit sehen wir, links, den Leichtmatrosen Henri Bock, der von dem alten Haudegen Herbert Sobioch technische Erklärungen entgegennimmt. Die Herstellung von Booten aus Plastik kam aus dem Gelobten Lande Amerika zuerst nach Frankreich und der Schweiz und von dort auch nach Luxemburg, wo sie im Reinhard-Building im Stadtgrund fleißige Adepten gefunden hat. Im kommenden Frühjahr wird die Plastik-Flotille des Luxemburger Kajak-Klubs die einheimischen Wildgewässer bevölkern.

(Fortsetzung von Seite 14)

pel, Wäsche wird zum Trocknen bekanntlich aufgehängt.

Und damit wären bereits die wesentlichen Vorteile des Bach-, Fluß- und Stromwassers aufgezählt. Ich verdanke ihnen wahrscheinlich mein Da-sein wohl an die dreißig Jahre nun. Und kommen wir an die Flußfahrt im allgemeinen und an den Luxemburger Kajak-Klub im besonderen. „Im besonderen“ ist gut, ist er doch etwas ganz Besonderes. Wie wir — vielleicht bald schon — sehen werden. „Vielleicht“ — weil eine Paddelfahrt ja auch so schnell nicht zu Ende ist, es gibt zwischen den Schnellen ein geruhsames Wasser oft und zurück geht's sowieso gegen den Strom. Und kielen wir durch unsere Paddelbäche, von den nahen Ufern wie ein Sandwich eingengt. Und ohne Motor am Außenbord!

Von der Arche Noah zur Arche Reinhard

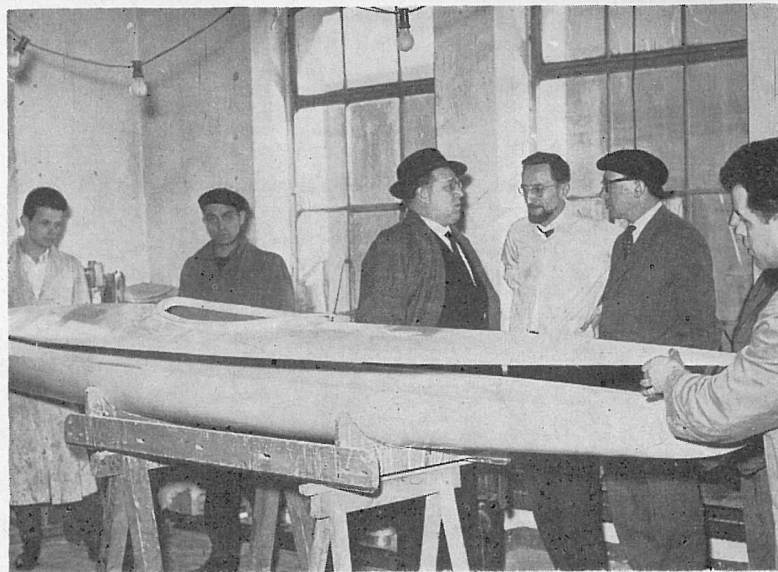
VIELLEICHT wird der Leser — wie schon oben — auch hier sich vorerst nichts zusammenreimen. Gemach! — das wird noch werden.

Jedenfalls: als Vorfahre unserer Kanuten darf der erste Bootsbauer, von dem im Alten Testament berichtet wird, der P.P. Noah gelten. Dessen Großvater, der alte Methusalem, bekanntlich 969 Jahre lebte, bevor er Adam, seinem Urahn, in die ewigen Jagdgründe folgte. Doch dies nur nebenbei.

Noah also machte sich nach Gottes Bauplänen eine Arche. 300 Ellen lang, 50 Ellen breit, 30 Ellen hoch (nicht neidisch werden, liebe 1962er-Kanuten!) und ging auf große Bootsfahrt, 40 Tage, 40 Nächte. Heute allerdings könnte er sich solches kaum noch leisten: unser sozial eingestelltes Patronat wäre für so viele Urlaubstage, inklusive Urlaubsnächte, nicht mehr zu haben. Ach ja, die gute alte Zeit: rund tausend Jahre leben, das sind 1000×40 Urlaubstage und das wiederum sind 40 000 Tage, die — dividiert durch 365 — nicht gerade 110 Jahre ausmachen. Man wurde also damals allein schon in der Urlaubszeit eine Menge älter, als man es heute mitsamt allen Arbeitstagen, Krank- und sonstigen Feiern wird.

Jawohl, lieber Leser, da haben Sie recht, unser Schiffchen schwoiet auf der Stelle, lasset uns die Paddel schwingen!

Der zweite verbürgte Kanute — wenn wir von Noahs Söhnen, seiner Frau und den Frauen seiner Söhne absehen, die bekanntlich die große Sündflutreise mitmachten — dürfte der nachmalige Volks-

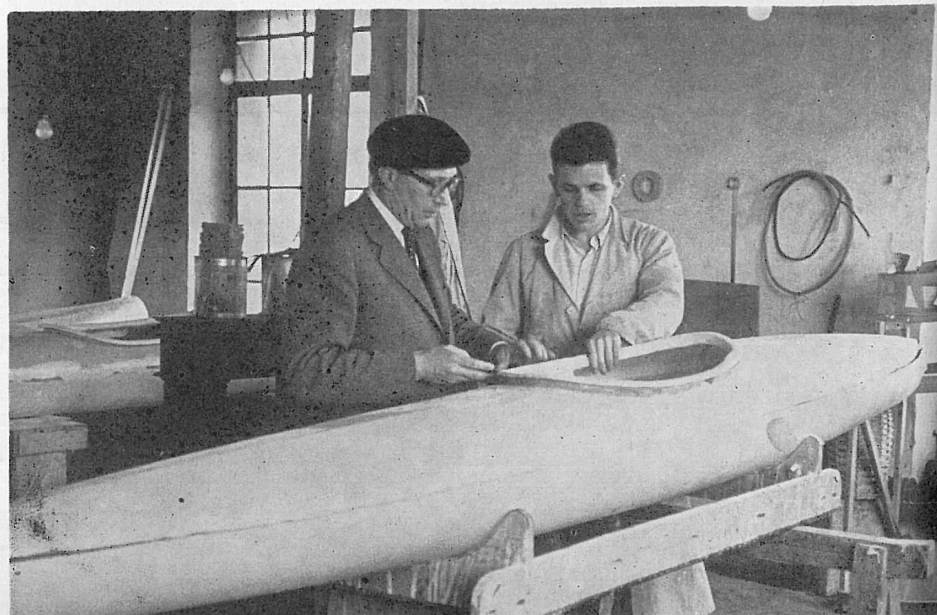


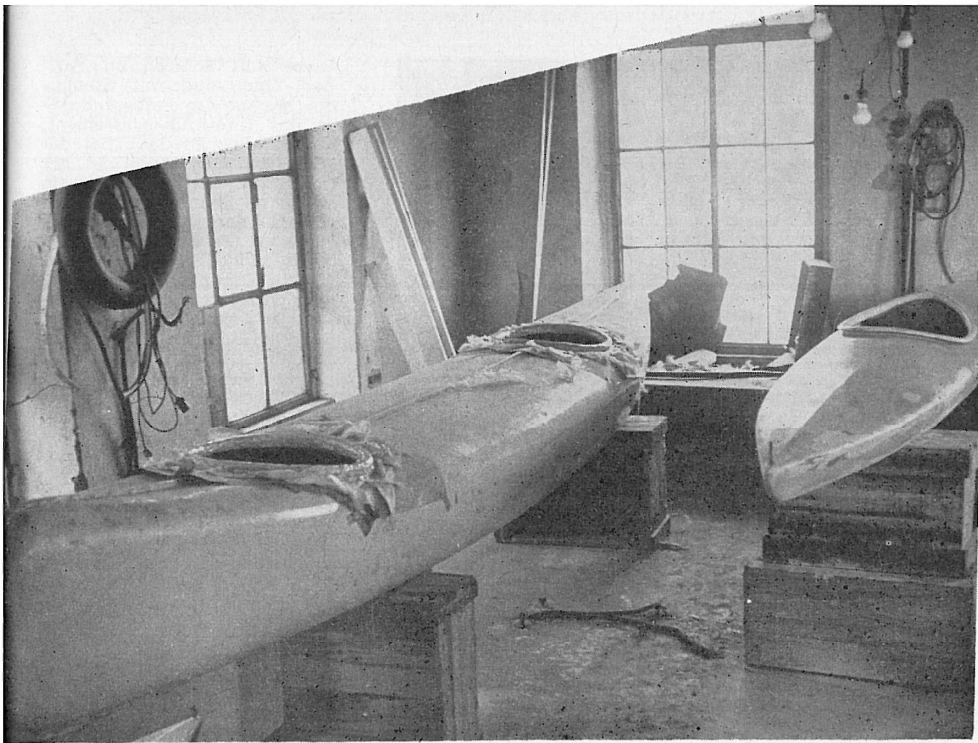
Montage des Bootes. Sportkommissar R. Van den Bulcke läßt sich von Mondy Engel und Prof. E. Hoffmann über den Plastik-Bootsbau des KCL berichten. / Links, der Süßwasser-Flibustier und langjährige Slalom-Schrecken: Thed Arend.

Der Sitz muß - par définition - sitzen. Er muß dem menschlichen Körperteil, dem er zugedacht ist, anatomisch angepaßt sein. Dafür sorgt hier „Hunn“ Lévy, ein Kanute sans peur ni reproche. Sein Arm ist schneller als unser Fotoblitz.



Der Süllrand umgibt den Einstieg im Verdeck. Über ein dickes Gummiband erhält er die Form. Prof. E. Hoffmann, wie uns scheint Generalinspektor der KCL-Flotille, begutachtet die Arbeit des Boote bauenden Leichtmatrosen. Prof. Hoffmann ist verantwortlich für Erscheinen und Nichterscheinen der Klub-Zeitschrift: „Au Fil de l'Eau“. Bekanntlich gibt der KCL auch die von den Kanuten sehr geschätzten Wasserkarten der einheimischen Gewässer heraus.





Zweier-Kanadier und Kajak-Einer liegen auf ihren etwas primitiv anmutenden Fertigungsgestellen zum letzten Verputz bereit. Fließbandarbeit gibt es also noch nicht. Die Form, vermittelt derer die Kanadier gebaut werden, sieht der Leser auf unserm Bild auf Seite 14, oben. Es herrscht in diesen sonst so verlassen Räumen des Reinhard-Buildings ein fröhlicher Team-Geist, der es einem, trotz des wenig 'schlagkräftigen' Ofens, recht warm ums Herz werden läßt. Ob die KCL-Leute, jedesmal wenn so ein Boot zur Jungfernfahrt in den Fluß sticht, auch eine Pulle Champagner am Bug zerschmettern?



Ausgespachtelt werden die 'Nahtstellen' der hier gebauten Kajak-Einer mit Autospachtel. Eben bringt Georges Mayer den Sillrand auf Hochglanz. Um den Sillrand wird die Gummidecke gespannt, die das Eindringen des Wassers verhindert. Erleidet ein solches Boot mal Havarie (Schiffsschaden), ist nicht viel dabei, das Leck wird wieder mit Plastikmasse und Autospachtel verkittet. Und ab geht's wieder ins nasse Element . . . und über ihm nur die Sterne!

führer und Gesetzgeber Moses gewesen sein. Erst drei Monate alt, schwamm er in einem mit Harz und Pech überzogenen Binsenkörbchen im Schilf des Nils. Mangels geeigneter Paddel und auch zu klein noch, um sie zweckmäßig einzusetzen, kam er nicht weit. Und wurde von der Tochter des Pharao aufgefunden. (Ja, da haben Sie ein zweites Mal recht, ist ja eine Binsenwahrheit, wie man sagt, in einem solchen Binsenkörbchen müßte man auch mal sitzen!)

Wie's im klassischen Altertum mit der Schifffahrt gestanden hat? Nun, jeder weiß, daß die Phönizier große Paddler vor dem Herrn gewesen sind. Schon auf Vasenbildern aus dem 6. oder 5. Jahrhundert v. Chr. sind Schiffe dargestellt, die auf Back- wie auf Steuerbord von mehr als 50 Rudern angetrieben werden. Zu jener Zeit kreuzten auch bereits die griechischen Fünzigrunder auf dem Mittelmeer.

Um hundert n. Chr. konnte man per Schiff von Adana, dem heutigen Aden, bis nach dem heute völlig versandeten indischen Hafen Bharukhat-scha reisen. Es war dies natürlich alles andere denn eine Erholungsreise, und eine Fahrt im Kajak-Einer durch die Wildwasser der Clert ist vergleichsweise der reinste Spazierritt.

Ja, sicher, vor den Luxemburger Kanuten sind beispielsweise die Wikinger auch schon ganz tolle Wellenreiter gewesen. Ob sie auf ihren flachbördigen Lang- oder Drachenschiffen aber bis zur Alzette vorgedrungen sind, das läßt sich kaum mit Sicherheit feststellen. Feststeht, daß ihre Expeditionen sie bis nach Grönland brachten und an die Westküste Europas. Auch darf man annehmen, daß einer ihrer Fregattenkapitäne, Leif Eriksson, um das Jahr 1000 bis nach der Neuen Welt vorstieß, und also Amerika ein halbes Jahrtausend vor Kolumbus entdeckt war.

Verwunderlich, daß einige dieser unternehmungslustigen Nordmänner sich bis zur Alzette vorgewagt und allhier lebende Zeugen ihrer einstigen Anwesenheit zurückgelassen hätten, nein, verwunderlich wär's nicht. Der Luxemburger Kajak-Klub hat hundertachtzig (180) Mitglieder.

„Revue“ ging dieser Tage an Bord ihres Straßenkanadiers (eigentlich kommt er aus Merry Old England, doch British Commonwealth sowieso), richtete den Vorderstevenson grundzu (doch nicht zugrunde) und warf seinen Bremsanker am Ufer der Alzette aus, akkurat vor der Arche Reinhard, abgetakelte Handschuhfabrik und seither schon manch andern Sturm erlebt, doch wollen wir hier dem Leser nicht die Story eines Gebäudes servieren. Vom Luxemburger

Kajak-Klub soll die Rede sein, von seinen Booten, die er im Do it Yourself-System baut, von ein bißchen Vergangenem und ein bißchen von dem, was am andern Ende liegt: Pläne, ohne dabei, wie in der (pappel-) hohen Wirtschaftspolitik, an gewisse Jahreszahlen gebunden zu sein, etwa an einen Siebenjahresplan. Hier geht's einfacher zu; daß die wackeren Bootsbauer dabei und trotzdem — wie Noah, ihr Vorbild — auf einen grünen Zweig kommen und zu einem Boot, das mag ohne einen So-vieljahresplan doch immerhin erstaunlich sein.

Helling und Stapellauf

HELLING nennt man die Baustelle für Schiffneubauten. Die Helling des Luxemburger Kajak-Klubs befindet sich im Reinhard-Building, 4. Stock. Hier gießt jedes Mitglied sich seinen eigenen Kahn, oder wird er in Arbeitsgemeinschaften von jeweils zwei oder drei zukünftigen 'Reedern' gebaut.

Mit dem Stapellauf meinen wir das Zuwasserlassen des Luxemburger Kajak-Klubs. Sprechen wir zuerst davon:

Der erste theoretische Paddelschlag des Luxemburger Kajak-Klubs erfolgte im Jahre 1933, damals erst noch ein Klübchen, wie's bei der Geburt und Taufe von einem Kind erwartet wird. Wer die Vaterschaft beansprucht (waren's ihrer mehrere?), ward mir nicht vermeldet, Pate war Michel Rasquin, Racing-Präsident und nachmalig Wirtschaftsminister und Vertreter Luxemburgs beim Gemeinsamen Markt.

Als gleichberechtigte Tochtergesellschaft des Racings löste der Kajak-Klub bereits 1934 die Vertäuung, was der gewöhnliche Sterbliche dahin auslegen würde, daß besagter Klub mit diesem Datum selbständig wurde. Und von da ab gewissermaßen auf eigenen Paddeln steht. Der KCL zählte zu diesem Zeitpunkt 46 Mitglieder und nach einer weiteren Umkreisung der Erde um die Sonne schon 121 Paddler, Weibchen und Männchen. Mit einer gefechtsklaren Stückzahl von 58 Kajaks, Ein- und Doppelsitzern. Bereit zur friedlichen Eroberung der in- und ausländischen Gewässer, soweit das bis dahin noch nicht geschehen war. Bereit auch zum Kampf um das Blaue Band auf dem einheimischen Wildwasser. Und, wie's bereits im Wappen der Stadt Paris heißt, schwamm der Klub und trieb auch mal und schwankte, doch ging er unter nicht.

Was der Luxemburger Kajak-Klub aufzuweisen hat an



Bootsbaugemeinschaft Emile Etienne-Heldenstein, ein Herz, eine Seele, gemeinsam im Bootsbau wie im Haushalt, erstellten sich ihre Boote sozusagen in Familienregie, zwei Kajak-Einer, einen Zweier-Kanadier. Madame Etienne-Heldenstein ist eine bekannte Bildhauerin, für den Bootsbau also vorbelastet. Alles in allem ein nachahmenswertes Beispiel. Zwei glückliche Menschen in einem Kanadier.

Jagdtrophäen und Siegeszeichen? Da wollen wir zuerst darauf hinweisen, daß es ihm nicht so sehr aufs Siegen als auf das Dabeisein ankommt. Und das ist eine Fisch-im-Wasser-gesunde Einstellung, soweit die einheimischen Wassersassen (= Fische) überhaupt noch eine gesunde Umgebung ihr eigen nennen können.

Bei diesem sportlichen Geist und dem Immer-dabei-sein, konnte es nicht ausbleiben,

daß die aktiven Vertreter des Luxemburger Kajak-Klubs auch etliche Erfolge ins Schlepptau nehmen mußten. Vor allem waren es die Herbert Sobioch und Thed Arend, heute noch eine Doppelstütze der KCL-Gesellschaft, die immer wieder mit Pokalen, Bändern, Medaillen und Siegeswimpeln im Heimathafen aufkreuzten.

1946 nimmt der KCL an der 'Coupe de la Libération' teil; gewinnt 1947 im 'Audax de la

Lesse' mit Sobioch im Faltboot-Einer und mit Stephan-Wagner im Falboot-Zweier das Interklub-Klassement; ist im gleichen Jahr bei der 'Traversée de Paris' und der 'Traversée de Bruxelles', ein Handikap-Rennen, das Sobioch (F1) im darauffolgenden Jahr gewinnt. Ob bei Bootsrennen im Inland oder in Mülhausen, Eupen, Gmunden (Österreich) oder Innsbruck, den Slalom-Weltmeisterschaften in Genf, Steyr und Merano, der KCL ist dabei: 1949 mit Clasen, Engel und Lentz, 1951 und 1953 mit Thed Arend, der — wie 1949 Léon Clasen im Slalom — 1955 als erster die Luxemburger Meisterschaft im Wildwasser gewann.

Leider ist der uns für diese Arbeit gesteckte Rahmen zu klein, um alle nationalen Erfolge der Thed Arend und Herbert Sobioch aufzuführen. Wer mehr wissen will, darf sich, wie wir, zum Building Reinhard nach dem Grund begeben, ein sportlich-fairer Empfang ist ihm gewiß, die Leute dort sind von einer ent-waffnenden 'Liberté, Fraternité, Egalité', die französischen Revoluzzer, die sich 1789 hierauf ein Patent nahmen, waren — vergleichsweise — blutige Anfänger.

BOOT ahoi !

ANFÄNGER sind auch die KCL-Leute. Aber: 'la valeur n'attend pas le nombre des années', um es zum Meister zu bringen. Und im Bootsbau, in dem sie Anfänger sind, haben sie es schon zur Meisterschaft gebracht. Davon konnte sich die 'Revue' dieser Tage überzeugen. Und mit ihr Sportkommissar René Van den Bulcke, der die KCL-Bootswerft 'Reinhard' zu gleicher Zeit besuchte und sich nach eingehender Information sehr belobigend über die z. Z. im Trockendock liegenden Boote 'made in Luxembourg' aussprach.

Im Reinhard-Building ist — wie bekannt — schon allerhand 'zusammenggebaut' worden. Handschuhe, Matratzen, Rundfunkgeräte, ja — wenn ich richtig unterrichtet bin — sollten auch einmal Autos..., Personenkraftwagen, dort gebaut werden. Und nun baut man Boote dort. Oder, wie wir bereits sagten: gießt man dort. Den Vorgang nennt man: Construction de kayaks et de canoës en résine artificielle armée.

Also scheinen mir die KCL-Mannen doch ein bißchen revolutionär gesinnt. Was sie unter 'résine artificielle' verstehen, ist nichts anderes als was man so... Plastik nennt. Doch: keine Angst (Rosemarie)! Man versichert uns, daß kein Nitroglyzerin darin steckt.

(Schluß Seite 22)

Ohne Worte



Bootsbau am «Rio Negro»

(Schluss von Seite 18)

Nicht die Spur. Was diese Chose ja erst so gefährlich macht.

Und dennoch: revolutionär sind die KCL-Paddler! Bis vor kurzem kauften sie ihre Slalom- und Wildwasserboote, mit Spanten, Senten und Haut (und Haar). Jetzt konstruieren sie sich ihre eigenen Boote, mit ein bißchen „Mehl“, das sie Kieselgur nennen, und ein bißchen „Milch“, Polyester geheißen. Im

gewünschten Mengenverhältnis zusammengeschüttet, wird das Ganze langsam aber kräftig umgerührt, so wie die Hausfrau es schon seit Evas Zeiten tut. Gegessen wird's selbstverständlich nicht, man baut sich ein Boot daraus, indem man... Doch warum es noch einmal wiederholen, unter den Bildern auf den vorhergehenden Seiten steht's ja schon, wie es sich dann weiterhat.

Nur, ein kleines Lobchanson möchten wir noch auf die KCL-Bootsbauer herabzwitschern. Denn, sehen Sie mal, lieber Leser, wer sich ein Boot baut, hat darüber keine Zeit, eines andern Boot zu zertrümmern. Sie verstehen doch, was ich damit meine. Es läuft so viel Jugendbeschäftigungs- und interesselos durch die Freizeit, von keinem sportfreudigen Klub zu kameradschaftlichem Spiel und nutzbringender Zeitgestaltung angehalten, was Wunder, wenn sie — von einem Schritt zum andern — auf, sagen wir mal, wenig nützliche Gedanken kommt, sich eine schwarze Jacke überzieht und galant oder auch brutal die leeren Stunden zu füllen sucht. Die Langeweile zu killen.

Nein, wir wollen nicht mit der hohen Schule der Pädagogik kommen, nicht mit Jugendproblemen und Volkserziehung, nicht mit jenen Weisheiten, die man sozusagen aus Planspielen am Sandkasten schöpft, wir wollen nur schlichte sagen: Glückliche, wer sich ein Boot baut! Wer ein „Boot“ hat, ein Hobby. Es kommen vergleichlos mehr Leute im Nichtstun um, als in allen Sportarten zusammengekommen.

Die Plastik-Boote werden in Arbeitsgemeinschaften, zu 2 oder 3 Mann gebaut. Wir fragen den Vize-Admiral der KCL-Flotille, Mondy Engel, über die Vor- und Nachteile des Plastik-Bootes im Vergleich zum bisher üblichen Faltboot mit Holzrumpf und Tuchverdeck. „Nur Vorteile hat das Plastik-Boot“, sagt uns Mondy Engel. „Es ist billiger und besser.“ Und weil der Luxemburger Kajak-Club ja eine Gesellschaft ohne Gewinnzwecke ist, dürfen wir's glauben.

Die Verbilligung des anzuschaffenden Ausrüstungsmaterials wird dem KCL zweifellos viele neue Mitglieder zuführen. Bald werden die Plastik-Boote aus dem Rheinland-Building wie warme Semmeln aus dem Backofen purzeln. Schade, daß der KCL seine laufende (oder schwimmende) Produktion nicht gleich von der Helling zuwasserlassen kann, Stapellauf am Rio Negro, dem schwarzen Fluß Luxemburgs. Die Alzette hier ist eine trübe Brühe.

Wie gut, daß jenseits der Straße, im vierten oder fünften Stock (bitte, sich durchzufragen), mitgeholfen wird, an einer weniger trüben Zukunft zu bauen.

Leute des KCL, legt Euch auch weiterhin tüchtig in die Riemen und schippert man ruhig so weiter.

Boot ahoi!

Léon N. Nilles



NEWPORT, LA CIGARETTE „FRAICHE“ ETUDIÉE PAR LA P. LORILLARD COMPANY, NEW YORK, U.S.A.

NEWPORT est fabriquée sous licence pour Benelux, par Heintz van Landewyck

Wenn ich auf meine Jugend zurückblicke, wird mir bewußt, wie bedeutungsvoll für mich die Hilfe, das Verständnis und die Ermutigung waren, die mir durch die Güte und Klugheit so vieler Menschen zuteil wurden... Wir alle haben anderen Menschen so viel zu verdanken, und wir sollten uns immer wieder fragen, ob wohl auch andere Menschen uns etwas zu verdanken haben.

Albert Schweitzer