

Seetüchtiges Handgepäck

Seit 100 Jahren werden in Deutschland Faltboote gebaut.
Die Konstruktion blieb nahezu unverändert **VON HELLA KEMPER**

Das Glück passt in zwei Packtaschen: Bootshaut, Spanten und Stäbe, Sitz und Spritzdecke, Ruder und Steuerpedalen – ein Faltboot ist Handgepäck und damit bahn- und bustauglich. Faltbootfahrer tragen es an Flüsse, Seen und Meeresküsten, an Oder, Elbe oder Weser, an die Müritz ebenso wie an die Nordsee oder an den Atlantik.

Am Ufer verwandeln sich die handlichen Pakete je nach Übung und Geschick des Paddlers binnen einer Stunde: erst in ein Holzgerüst, dann in einen stoffbespannten Kajak mit gummiertem Unterboden. Je nach Typ ist das Faltboot vier bis fünfeinhalb Meter lang und bietet Platz für zwei Erwachsene samt Gepäck.

Die Geschichte des Faltboots begann vor 100 Jahren. Am 30. Mai 1905 zog der Architekturstudent Alfred Heurich im Kurort Bad Tölz ans Ufer der Isar. Für 30 Mark hatte der junge Tüftler Leinwandstoff und Bambusstäbe gekauft und daraus den ersten fahr- und faltbaren Kajak der Moderne gebaut, den er an diesem Frühlingmorgen ausprobieren wollte. »Am Fluss angelangt«, schrieb Heurich später über seine Jungfernfahrt im *Luftikus*, »spannte ich die wasserdichte Segeltuchhaut durch ein Gerüst von dünnen Stäben in einer Viertel Stunde auseinander.« Die 50 Kilometer bis München fuhr er in knapp fünf Stunden: »Die Fahrt war auf der hochgehenden Isar ein großes Wagnis, und dreimal schwebte ich in ernstlicher Gefahr, die ich mit ruhiger Überlegung und blitzschneller Entschlossenheit überwand.«

Im Völkerkundemuseum in München hatte Heurich die Boote der Inuit gesehen, den Urtyp aller Kajaks. Das Gerippe aus Treibholz und Tierknochen war mit Seehundleder bezogen – zum wiederholten Auf- und Zusammenbau waren die Boote allerdings weder gedacht noch geeignet. Heurich aber versuchte genau das und experimen-



IM FALTBOOT ist traditionell
Platz für ein bis zwei Paddler

tierte mit biegsamen Stäben: »Ich baute es zerlegbar, so daß ich es in einem Rucksack und einem mannlangen Futteral auch im Eisenbahnabteil ohne Kosten und als Handgepäck mitnehmen konnte.« Mehr als 100 000 Flusskilometer fuhr der Abenteurer, er zeichnete Gewässerpläne, die er auf neue Art faltete und Streckkarten nannte, er schrieb Anleitungen fürs Faltbootfahren und wurde so zum Vater des Flusswanderns.

Nach seiner gegückten Isarfahrt baute Heurich zwei Jahre lang Faltboote, vertrieb sie vorrangig an Studenten und verkaufte die Lizenz schließlich an Johann Klepper. Der Schneider aus Rosenheim verfeinerte Konstruktion und Baumaterialien, und schon in den zwanziger Jahren erlebte der Faltbootssport seine Hochzeit. Raus in die Natur, lautete die Devise der Großstädter. Paddler verstanden sich als Wasserwanderer, das Bootsgestüt aus Eschenholz und verleimtem Birkenholz wurde stabiler und die Faltboothaut des Unterschliffs durch eine Kautschukbeschichtung endlich wasserdicht.

Die junge Faltbootgemeinde hatte in den Anfängen mit manch technischem Problem zu kämpfen, vor allem aber mit gesellschaftlichen Widerständen: Ruderer und Segler fürchteten um ihre Revierhoheit und forderten, »das Herumvagabundieren auf dem Wasser zu unterbinden«. Frauen erregten in »unschicklicher Kleidung«, also in Hosen, Anstoß. Doch die Naturromantiker ließen sich nicht aufhalten. Wasserwandern wurde zur Massenbewegung. Und 1936 paddelten Sportler selbst bei den Olympischen Spielen im Faltboot um die Wette. Die Nazis instrumentalisierten den Kanusport und damit auch die Faltbootbewegung, schalteten den Deutschen Kanuverein gleich. Seinerzeit fertigten in Deutschland mehr als 60 Hersteller 150 verschiedene Einer- und Zweiertypen. Geblieben sind bis heute nur die Poucher-Boote, die in der DDR Karriere machten, und die Klepper-Boote aus Rosenheim: für viele gleichbedeutend mit Faltboot.

Auf Alfred Heurichs Spuren wagten manche aufregende Fernfahrten: auf der Donau bis zum Schwarzen Meer, auf der Rhone bis zur Mündung, einmal den Nil entlang. Roald Amundsen unternahm 1926 eine Nordpol-Expedition, Franz Romer überquerte 1928 von Lissabon aus den Atlantik. Nach 58 Tagen landete er auf St. Thomas, paddelte trotz Orkanwarnung weiter Richtung New York und ist seither verschollen. Hannes Lindemann tat es ihm 1956 in einem serienmäßigen Zweier von Klepper gleich. Er ging nach 72 Tagen in St. Martin an Land. Überlebt hat er mit karger Verpflegung, Dosenmilch und Bier, mit autogenem Training und vier Leitgedanken: Ich schaffe es! Kurs West! Nimm keine Hilfe an! Nicht aufgeben! Auf hoher See bastelte sich der Arzt aus einem Paddel einen Achtermast, aus einem Stück Draht die Segelbefestigung. Als das Ruder brach, musste er mit den Händen steuern, als er kenterte, kam er nur mit Mühe wieder ins Boot. Die Fahrt des heute 83-Jährigen wurde eine Sensation, Lindemanns Faltboot steht heute im Deutschen Museum in München.

Während das Wasserwandern in der DDR immer populär blieb, kam das Faltboot in der Bundesrepublik in den sechziger Jahren aus der Mode. Wer wollte, legte sich sein Bötchen nun aufs Autodach. Falten war out, Plastik der Renner: Fiberglasboote, billiger und vermeintlich weniger umständlich, wurden nun gekauft. Heute sind Faltboote – obgleich seit Heurichs Tagen kaum verändert – längst wieder auf der Höhe der Zeit. Sie genießen bei einer überschaubaren, aber wachsenden Fangemeinde Kultstatus. Städter suchen die Stille von Flüssen und Seen, wollen die Natur abseits der Fernstraßen erleben – und haben die Freiheit gerne im Handgepäck.

Das Klepper-Museum Rosenheim zeigt in der Ausstellung »Vom Lumpenkreuzer zum Hightech-Kajak« auch den »Luftikus« von Alfred Heurich. Geöffnet bis 1. Oktober 2005, www.klepper.de