

KANU

M A G A Z I N

Europas
größte
Zeitschrift
für Paddler



SAISONSTART

**Tarn und
Ardèche**

DIE GANZE DONAU

Abenteuer TID

CHEF-CAMPING

**Reisemobile
für Paddler**

ZEITLOS, GRENZENLOS, MÜHELOS

100 JAHRE FALTBOOT

**KANADA IM KANU
WILDNIS PUR
AM SOUTH
MACMILLAN**

3 x Workshop: Angeln für Anfänger • Seekajak & Gezeiten • Paddlers Trickkiste



Warum heute noch ein Faltboot?
Genau darum! (Mittagspause irgend-
wo in Alaska, Foto Georg Popp).

EIN STREIFZUG DURCH DIE HISTORIE DES FALTBOOTS

100 JAHRE HAUT UND KNOCHEN



Wann, wo und wie die allererste Tour in einem faltbaren Kanu stattfand, ist nicht belegt. Als sicher gilt jedoch, dass Alfred Heinrichs Isar-Fahrt im Jahre 1905 der Startschuss für einen neuen Volkssport war: das Paddeln. Zum runden Geburtstag gratulieren Norbert Erdmann und Jürgen Hoh.



Mit einem faltboot kommt
überall hin, wusste schon
bert Rittlinger. Daran hat
bis heute nichts geänd

Zunftlied der Faltbootfahrer.

Von ALFRED TSCHIMPKKE.

Melodie: Vom Barette schwankt die Feder . . .

*Wilde Fahrt in Wind und Wellen
Wiegt das Boot im Wogenschwall.
Braune Faust der Zunftgesellen
Zwingt es über Fluß und Fall.*

Fall und Fluß

Unser Gruß:

Heissa, hoch Vagantenleben:

*Fähnlein flattern auf den Zellen,
Erde drückt uns an ihr Herz;
Frohe Kumpanei soll gelten,
Lustig drum bei Spiel und Scherz.
Scherz und Spiel,
Los den Kiel,
So will's das Vagantenleben.*

*Falkenflug soll uns beschwingen,
Fahrensleut' sind leichtes Blut,
Mädchenmund und Becherklingen
Lieben wir bei Rast und Flut.*

Flut und Rast.

Heut zu Gast,

Morgen neu' Vagantenleben.

*Landen wir im letzten Hafen,
Wind und Wandern sind vorbei.
Teufel soll die Mucker strafen,
Abschied nehmt vom Meer und Mai.*

Mai und Meer

Tod komm her,

Fein war das Vagantenleben.



Aus »Oster. Kajaksport 5/1931. Wenn Sie mitsingen wollen: Die Melodie gibt's online unter www.musikgibt's.org/robokopplieder/vombarett.mid

»ERDE DRÜCKT UNS

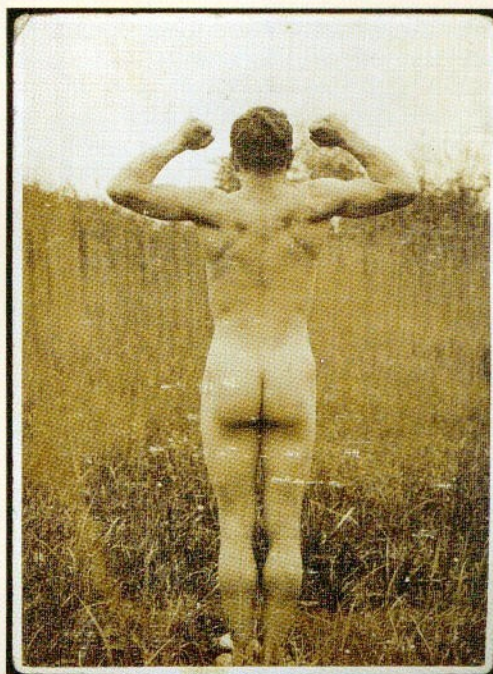
AN IHR HERZ ...«

SEIT 100 JAHREN WOLLEN

PADDLER IMMER NUR DAS

EINE: DEM WASSER FOLGEN,

HINAUS IN DIE NATUR



Fotos dieses Artikels: Verena & Georg Popp, Ernst Kaeufer, Lars Schneider, Archiv Klepper.
Einige historische Abbildungen sind nicht genau zuzuordnen bzw. die Fotografen unbekannt.
Unser besonderer Dank gilt Ursula Isbruch für die Überlassung des Klepper-Archivmaterials.

Beliebtes Zweithobby vieler Faltboot-Pioniere: FKK.

Dünner schwarzer Alpaka-Sonntagsrock, zwei Kragen, drei Taschentücher, Kravate, lederne Börse, groß und voll, Pfeife, Tabaksbeutel, leichte Abendlektüre ...

So liest sich die Ausrüstungsliste des Engländers John McGregor, der ab 1865 die Flüsse Europas mit seinem Holzkajak »Rob Roy« bereiste. Kajak fahren war zum Ende des 19. Jahrhunderts ein Privileg einiger weniger, begüterter Individualisten, die sich den Luxus des Reisens leisten konnten. Standesgemäß nächtigten die Herren in Gasthäusern und machten sich beim Boottransport nicht selbst die Hände schmutzig.

Sport für Großbürger und Adlige

Die Großbürger und Adligen konnten sich das leisten, wovon die Mehrheit der Jugendlichen im deutschen Kaiserreich nur träumte. Wer im Hinterhof einer wilhelminischen Mietskaserne nur ein kleines Stück Himmels erblicken konnte, musste früher oder später entweder völlig abstumpfen – oder von einer starken Sehnsucht nach Luft, Licht und Sonne befallen werden.

Der Ausbruch fand – billig und einfach – zunächst auf Schusters Rappen statt: Zu Tausenden zogen die »Wandervögel« mit Rucksack und Gitarre hinaus und entdeckten die Romantik des einfachen Zeltlagerlebens. Eine Übernachtung im Gasthaus konnte (und wollte) man sich sparen.

So mancher Wandervogel hat wohl verträumt den am Fluss vorbeiziehenden Flößern nachgeblickt und sich gefragt, wie es denn wohl wäre, das Wasser als Wanderweg zu nutzen. Anders als die begüterten »Herrenpaddler« konnte die große Mehrheit der naturbegeisterten Menschen ein Holzkajak weder kaufen noch transportieren oder lagern.

Auch in dem 21-jährigen Studenten Alfred Heurich schlummerte der Traum vom Wasserwandern. Bereits 1897 hatte er mit faltbaren Booten experimentiert. 1904 entdeckte er im Münchner Völkerkunde-Museum ein grönländisches Kajak – auch bei diesem waren Haut und Gerüst getrennte Elemente. In diesem Prinzip, hatte Heurich erkannt, lag die Voraussetzung für die Zerlegbarkeit von Booten. Und die Zerlegbarkeit bildete den Schlüssel für die Entwicklung des Wasserwanderns zum Volkssport.

Faltboote und Faltbootfahrer Anno Dunnemals



Schon in den Dreißigern gab es Nostalgie-Fahrten mit »historischen« Kanus – hier mit dem Ruderfaltboot »Freya« (Bj. 1910) und der »Arche« (Bj. 1907).



DER WUNSCH NACH ABENTEUERN WAR SO STARK, DASS MAN TECHNISCHE MÄNGEL UND DURCHWEICHTE HOSENBÖDEN GERN IN KAUF NAHM.

Am 30. Mai 1905 ist der Geburtstag des Faltbootportes. An diesem Tag fuhr ich im Kajak-Faltboote von Bad Tölz nach München. 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. Dabei kamen mir meine Erfahrungen im Holz- und Leinenkajak, den ich seit frühester Jugend beherrschte, sehr zu statten.

So berichtet Heurich später von seiner ersten Fahrt mit einem Prototypen, den er in der Folge »Delphin« nannte. Dabei war die Tour wahrscheinlich nicht die allererste Faltboot-Fahrt. Auch andere Zeitgenossen wie Hans Weinzing aus Linz bastelten an der Idee herum. »Es ist nur zu wahr, dass zu gewissen Zeiten Erfindungen und Neuerungen in der Luft liegen«, schrieb Heurich später selbst über diese Phase. Dennoch wird die Isarfahrt von 1905 heute allgemein als die Geburtsstunde des Faltboots angesehen – wohl auch, weil sie den kommerziellen Durchbruch brachte.

Johann Klepper, der in Rosenheim eine Schneidelei betrieb und auch mit Skiern, Bergsportbedarf und Sportartikeln handelte, las in der Zeitung von Heurichs Faltboot-Ritt. Klepper suchte ständig nach Ideen für sein Sortiment. Zwei Jahre nach der Jungfernfahrt erwarb er von Heurich die Produktionslizenz für dessen Faltboot.

Die ersten Faltboote wurden von Beobachtern mit allerlei abfälligen Bezeichnungen belegt: Lumpenkreuzer, Hängematte, Hadernkahn, Fleckerlschifferl, Seelentränker – diese Ausdrücke weisen zum Teil auf technische Schwachpunkte der frühen Konstruktionen hin. So gab es noch keine Spannvorrichtungen am Gerüst, wodurch sich die Längsteifigkeit in Grenzen hielt. Erschwerend kam hinzu, dass die Häute aus unbeschichteter Leinwand nie ganz dicht hielten und sich bei Nässe weiteten.

Mit Hartnäckigkeit und technischer Fantasie machte sich Klepper an die Verbesserung der Konstruktion und brachte das Faltboot zu einer gewissen Marktreife. Auch als Marketingstrategie bewies er großes Talent: Um den Bekanntheitsgrad seiner Boote in der von Männern dominierten Sportszene zu erhöhen, überredete er eine junge Frau zur Befahrung des Inns. Diese Provokation rief sofort einige Herren auf den Plan, die »Männerehre« zu verteidigen und nicht nur erfolgreich diese Fahrt zu wiederholen, sondern auch gleich noch die obere Isar zu befahren. Diese war seinerzeit – ohne Sylvenstein-Damm und Krüner Wehr – noch deutlich wilder als heute.

Bereits 1909 wurde der Ärmelkanal in einem der ersten Serienmodelle von Klepper überquert. Auch für weniger spektakuläre Fahrten fanden die Boote schnell Liebhaber. Der Wunsch nach Abenteuern



Hart im Nehmen: Faltboote und ihre Fahrer.

war so stark, dass man Unannehmlichkeiten und technische Mängel gern in Kauf nahm: Von »Sitzbädern«, »Taufen«, Schlagseiten, durchweichten Hosenböden und Röcken, waidwunden Booten und endlosem Flicken ist in der Beschreibung der ersten organisierten Gruppenfahrt auf der Isar von 1912 zu lesen. Auch die Paddeltechniken waren nicht allzu ausgefeilt: *Hier rumpelte einer auf Steine, dort hing einer an den Wurzeln geschwemmter Bäume, und wenn ich mich zur Spitze vorarbeitete, sah ich immer wieder auf Geröll gezogene Boote, die entleert oder geflickt wurden.*

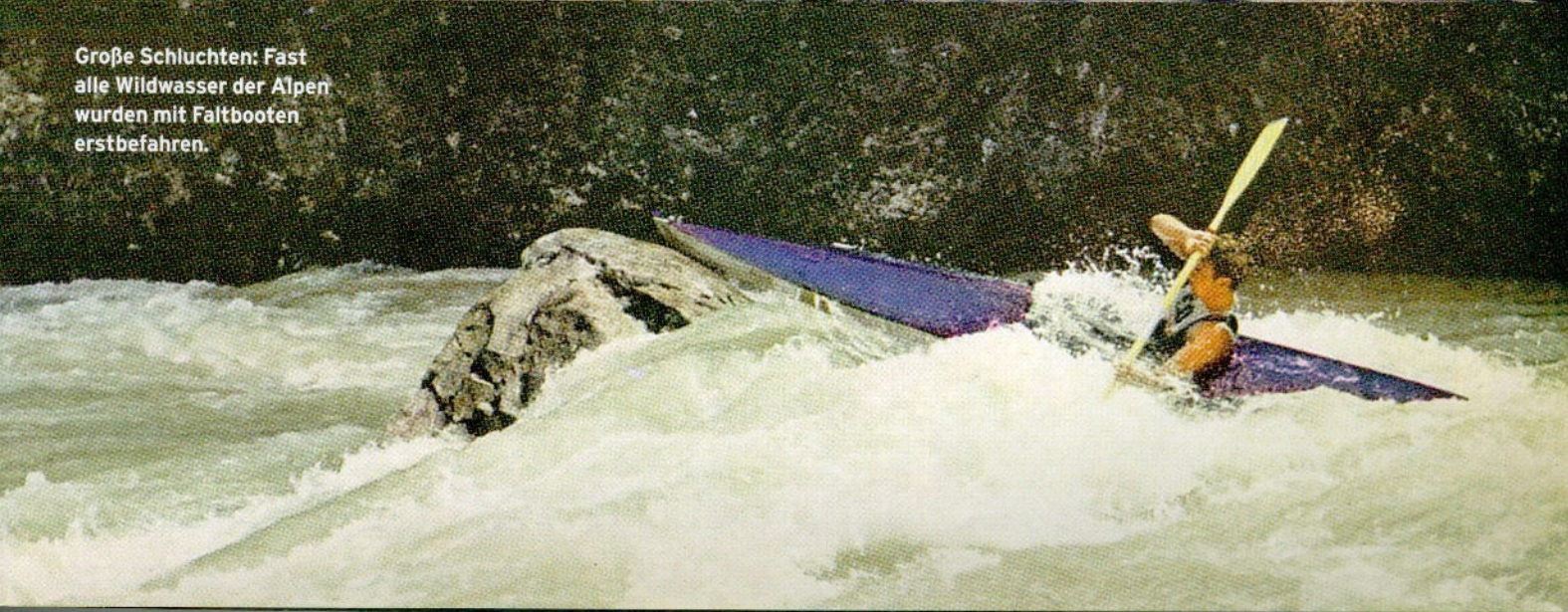
Unschickliche Wasser-Vagabunden

Die junge Faltboot-Szene musste nicht nur technische Probleme überwinden, sondern auch gesellschaftliche Widerstände. Insbesondere die etablierten Ruder- und Segelclubs fürchteten um den Verlust ihrer Privilegien. Die Seglerzeitschrift »Die Yacht« forderte sogar, dass »man dieses Herumvagabundieren auf dem Wasser mit allen Mitteln unterbin-

Kleine Fluchten: Seit 100 Jahren steht das Faltboot für Freiheit, Abenteuer und natürlich Romantik.



Große Schluchten: Fast alle Wildwasser der Alpen wurden mit Faltbooten erstbefahren.



den« müsse. Auch das schon vereinzelte Auftreten von Frauen bei Bootstouren und Zeltlagern, noch dazu in »unschicklicher Kleidung« (Hosen!), erregte in der Öffentlichkeit Anstoß. Für die Paddler aber war der Drang zur Natur wichtiger als die Konventionen der pruden wilhelminischen Gesellschaft. Wie auch das Bergwandern diente das Faltboot fahren zur Erfüllung von Natursehnsucht und Fernweh und auch für eine romantische Verklärung:

Wir lebten mit Boot und Zelt sonnenselige Tage. Braun wurde die von keiner Kleidung beengte Haut, frei und leicht wurden die Glieder, die wir in des mächtigen Bergstroms kalten Fluten kühlten. Tropischer Glutatem flirrte über Uferfelsen und Sandbänken in blendheller Mittagsstunde. Und so wurden wir wieder wie die Wilden. Wir lebten wie unsere Ahnen, deren klirrender Wanderzug vor 2000 Jahren derselben Wildflüsse Gestade berührt haben mag, das unsre Zelte trug. Wir kämpften mit brausenden Schnellen und umschäumten Riffen [...] grüßten die Sonne [...] nackte Haut [...] trommelnder Regen [...] zuckende Flammenschwerter [...] heidnische Freude [...] Thors Hammer krachte...« (Heinrich Schifferdecker im Kanu Sport, 1929).

Die Blütezeit des Faltboots

Nach dem ersten Weltkrieg nahm der Kaiser auch einen Großteil des wilhelminischen Gedankenguts mit ins Exil. Mit einem Schlag verloren Adel und Großbürgertum politische Macht und gesellschaftlichen und kulturellen Einfluss. Politische Reformen und die neu erstandene Demokratie führten zu einer Liberalisierung in allen Bereichen – eine der Voraussetzungen dafür, dass sich das Faltboot fahren zu einer Massenbewegung entwickeln konnte. Die Frauen hatten sich das Wahlrecht erkämpft und waren bei Aktivitäten der aufkommenden Arbeiter-Sportbewegung gerne gesehen.

Um 1920 gelang es erstmals, dichte Bootshäute mit Gummibeschichtung herzustellen. Einzelne Disziplinen entwickelten sich. Wurden die ersten Flach-

wasser- und Slalom-wettkämpfe noch mit normalen Wanderbooten bestritten, konzentrierten sich nun mehrere Dutzend Bootshersteller auf Bootsformen für die verschiedenen Einsatzbereiche. Faltboote hatten Hochkonjunktur. Allein das Klepperwerk in Rosenheim produzierte 1929 bis zu 90 Faltboote pro Tag.

Diese ungeheuren Mengen an Faltbooten wurden natürlich auch benutzt: »Argonauten-« oder »Nibelungenfahrt« hießen die Massenveranstaltungen mit bis zu 7000 Teilnehmern. An den Wochenenden setzte die Deutsche Reichsbahn Sonderzüge ein, um die Heere der Paddler zu den beliebtesten Startpunkten zu bringen. 5,70 Reichsmark kostete die »Sonntagsrückfahrkarte für Faltbootfahrer« von München nach Füssen. Von dort paddelte man auf dem unverbauten Lech bis Kaufering, wo der Zug nach München schon bereit stand.

Beim ehrwürdigen Wanderheim des TV Passau an der Ilz entstand die erste Zeltstadt. Alle Fernzüge brachten neue Scharen, deren Boots- und Zeltgepäck auf Lastwagen zum Heim geschafft wurde. Längst waren die ersten Gruppen mit Booten auf dem Weg nach Linz, als immer noch neue eintrafen. Von der Schlögener Schlinge bis Aschach standen am Abend des Sonntags die Zelte und überall in den Kanuheimen und auf den Lagerplätzen kam die Seligkeit des ersten Ferien- und Fahrtentages zum Durchbruch. (Bericht von der »Nibelungenfahrt« 1939).

Die Entwicklung der Faltbootbewegung war eng mit der Entwicklung des Skisports verknüpft, viele Paddler waren auch begeisterte Skitourengeher:



Blütezeit: 1929 fertigt Klepper bis zu 90 Boote täglich.

AUCH JEDE MENGE ZUBEHÖR WURDE ERFUNDEN: ETWA PADDELBLÄTTER AUS METALL, DIE AM FEUER ALS BRATPFANNEN DIENTEN.

»Skifahrende Paddler und paddelnde Skifahrer nannte Carl Joseph Luther (CIL), einer der frühesten Sportjournalisten, diese Spezies. Etliche Faltboowerfer bauten im Sommer Skier und Rodel und im Winter Faltboote, um diesen saisonal wechselnden Bedarf zu befriedigen.

In der Blütezeit des Faltbootsports wurde auch viel mehr oder weniger sinnvolles Zubehör erfunden – von Zweimast-Besegelungen, Spritzdecken und Motoren über Taschenstühle und Koffertische bis hin zur »SchlaBoTa« (Schlafsacklagerdeckenboot einlegestabtasche) oder einem Doppelpaddel, dessen abnehmbare Metallblätter am abendlichen Lagerfeuer als Bratpfannen dienen sollten.

»Kipp Kipp Hurrah«

Aus den Grönland-Expeditionsberichten des Norwegers Fridtjof Nansen war bekannt, dass die Eskimos eine Technik beherrschten, sich nach einer Kenterung nur mit Hilfe des Paddels wieder aufzurichten. Dies ließ den passionierten Paddlern der 20er Jahre keine Ruhe. Es entbrannte ein regelrechter Wettlauf darin, wer als erster das Geheimnis lüften würde. Die anfangs verwendeten Boote waren jedoch wegen ihrer Breite für die Rolle denkbar



BOOFEN ANNO '37

Da staunte das KANU-Team nicht schlecht, als es bei der Recherche dieses Bild entdeckte – und zwar in einer Ausgabe der **amtlichen Mitteilungen** des Österreichischen Kajakverbandes aus den Dreißigerjahren. Der Text: **Faltbootspringen, ein neuer amerikanischer Sport, der auch bald bei uns Anklang finden wird** (Foto: H. H. Reyeht).

Fassungslos diskutierten wir Booftechnik, Faltbootspannung, Materialbeschaffenheit und natürlich darüber, **dass die Geschichte des Kanusports neu geschrieben werden muss** – bis wir das genaue Datum der Drucklegung erspähnten: Wien, 1. April 1932 ...

Unser Respekt gilt dem damaligen Schriftleiter Gregor Slowenczik – für seinen Humor und paddlerischen Weitblick.

schlecht geeignet. 1926 baute sich der Wiener Edi Hans Pawlata ein Faltboot nach den Maßen eines grönländischen Kajaks – und erntete bei seinen Fehlversuchen vor dem Kuchelauer Bootshaus nur Spott und Hohn. Pawlata ließ sich nicht beirren und glaubte weiterhin fest an seinen Erfolg. Er übte unter Ausschluss der Öffentlichkeit im Urlaub am Weißensee in Oberkärnten. Nach tagelangen Pleiten, die ihn sogar an Nansens Beschreibung zweifeln ließen, gelangen ihm erste schwache Ansätze. Am 30. Juli 1927 schließlich rollte er bei jedem Versuch perfekt. Im Überschwang begab er sich »auf eine Vergnügungsfahrt von Badehaus zu Badehaus«, wo er die dortigen Schwimmlehrer und Badegäste zum Narren hielt, indem er vor deren Augen kenterte und mit einiger Verzögerung erst hochrollte, als am Ufer schon helle Aufregung herrschte.

Von Alfred Heurich noch als »geschickte Spielerei, ähnlich dem Handstand im Faltboot« verunglimpft, die »für den Mitteleuropäer nicht den geringsten Wert« habe, ermöglichte die Fähigkeit zu rollen eine sicherere Befahrung von Passagen, in

denen ein Schwimmer in ernste Lebensgefahr geraten konnte. Inzwischen hatte sich neben der breiten Masse der Wanderpaddler nämlich eine Szene von ehrgeizigen Wildwasserfahrern gebildet, vorwiegend junge Studenten. Mit waghalsigen Erstbefahrungen hängte diese kanusportliche Elite die Latte immer höher.

Zusammengedrängt zwischen glatte, immer gigantischer aufsteigende Felswände, entwickelt das Wasser stärker und stärker seine Wildheit und wirbelt wie toll über Absätze und Felsstufen zwischen den unterspülten Steinmauern hindurch. Wie von einer Sehne geschnellt jagte mein Boot dahin. Da öffnet sich jäh vor mir ein Fall, der durch überhängende Felsen von oben her nicht sichtbar ist. Sekunden Unentschiedenheit ergriff mich. Dann ein paar feste Schläge mit dem Paddel und schon ist mein Faltboot über dem Sturz und bohrt sich in die Gischt – steht Kopf! Etwas unsanft werde ich aus dem Boot an einen Felspfeiler geworfen, und ein harter, zäher Kampf entwickelt sich um das gekenterte Schifflein. [...] Doch dem Mutigen gehört die Welt,

Mit blanker Brust im Wuchtwasser: 1957 auf der Lieser.



Foto: Ernst Kauelér

lehrt ein altes Sprichwort! Ich lasse mich in die Klamm hineinragen. Tief gräbt sich das Boot ins Wasser und kommt kenterreif dicht neben der Felswand wieder an die Oberfläche. [...] Schnell bin ich zwischen Wasserwalzen und Wirbelbildungen überwindend durchgeschossen. Ein prachtvolles Erleben! Doch ärger sollte es noch kommen...

Man muss sich bei solchen Schilderungen wie hier der Erstbefahrung des Walchen durch Kurt Sigritz 1932 vor Augen halten, dass die Wildwasserfahrer der 20er und 30er Jahre das Thema Sicherheit auf ausgefeilte Paddeltechnik und eine wilde Entschlossenheit beschränkten. Die braungebrannten, muskulösen Körper nur knapp mit Badehose und Turnerleibchen bedeckt, fuhren die Pioniere selbst aus heutiger Sicht gesehen recht knackige Passagen. Als Kälteschutzkleidung war allenfalls eine Wollmütze oder eine mit Ölfirnis behandelte Windjacke üblich. Schwimmweste, Helm oder Wurfsack waren noch unbekannt.

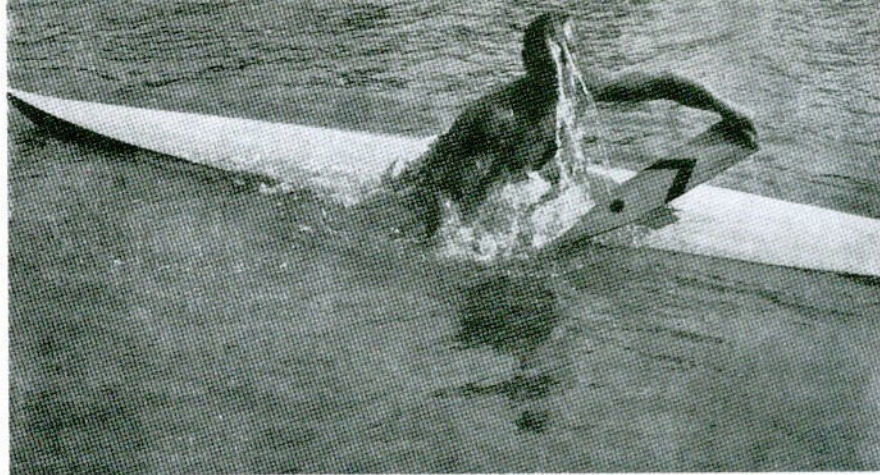
»Faltboot stößt vor«

Nicht nur die Wildwasserfahrer suchten Herausforderungen. Vor allem während der wirtschaftlichen Depression nach 1929 zog es von Ehrgeiz und Fernweh getriebene Extremwanderpaddler auf die Ge-

DAS THEMA SICHERHEIT BESCHRÄNKTE SICH AUF EINE AUSGEFEILTE TECHNIK UND EINE WILDE ENTSCLOSSENHEIT BEIM PADDELN.



wässer dieser Welt: Indien, Hongkong, Neuguinea, der Amazonas und das Eismeer waren die Ziele – oft wurde die gesamte Strecke auf eigenem Kiel zurückgelegt. So berichtete der Kanu Sport 1937 euphorisch über den Indienfahrer Hans Zitt: Von Ingolstadt über die »klassische« Donaustrecke der Weltreisenden im kleinen Boot herunter über das Schwarze Meer, den Suez-Kanal und das Rote Meer bis Karachi, erreichte [Hans Zitt] also tatsächlich sein Ziel: Indien. Wir stehen aufgrund trüber Erfahrungen derartigen Unternehmungen sehr misstrauisch gegenüber, denn wie viele starteten mit dem gleichen Ziel und kaum einer führte die Reise weiter als bis Wien. [...] Franz Romer war sein Vorbild und wie Romer ging Zitt mit festem Willen und unerschütterlichem Glauben auf



*Mir ist es sehr interessant gewesen zu erfahren, wie gut sich der Kajak sport so weit von seiner Heimat entwickelt hat. Mit den besten Wünschen für die Zukunft
Fridtjof Nansen*

Mein Lieblingsbild: Der Erfolg am 30. Juli 1927 mit dem Glückwunsche Fridtjof Nansens.

ph. I. Wenzelburger

Lob von der lebenden Legende: Fridtjof Nansen gratuliert Pawlata zur Eskimorolle (1927)

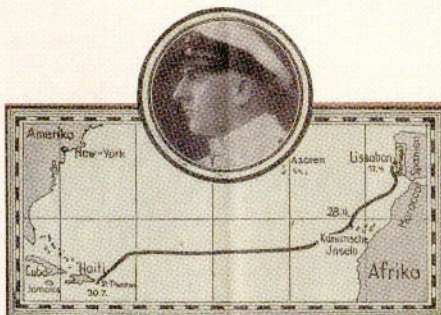
die große Fahrt ins lockende Abenteuer, anstatt als Arbeitsloser daheim zu verlottern. Stets hat er seinem Vaterlande Ehre gemacht. Nie fiel er fremden Menschen zur Last.

Und Ottomar Krupski erkennt 1936: Der Faltbootwanderer, der fremde Länder durchheilt, hat eine wichtige Sendung: Durch ruhiges und freundliches Auftreten, ebenso wie durch seine sportliche Leistung erwirbt er sich hohes Ansehen bei der fremden Nation und vermag so besser als mancher

Diplomat die Wertschätzung seines Vaterlandes steigern.

Wie kein anderer verstand es Herbert Rittling das Lebensgefühl dieser Paddler literarisch wiedergeben. Seine auch in nichtpaddelnden Kreisen bekannten Bestseller prägten bis in die 70er Jahre das Bild des Kanusportlers in der Öffentlichkeit. Und sind die Zeiten lange vorbei, als sich die Autoren der Paddelzeitschriften Rittlingers unverwechselbaren Stil zum Vorbild nahmen.

Ich war ganz allein mit meinem Boot auf dem Amazonasstrom und fuhr den glühenden Fark

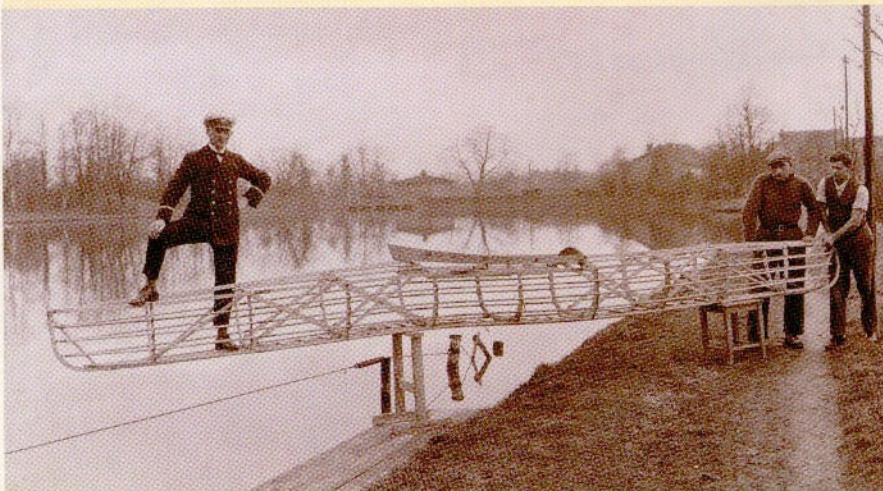


DIE GROSSE ÜBERFAHRT

Extrempaddler gab es zu allen Zeiten: Kapitän Franz Romer ließ sich in den Zwanzigern bei Klepper in Rosenheim ein übergroßes Spezialfaltboot bauen: 640 cm lang, 100 cm breit, 380 Kilo Zuladung. Auf dem Foto unten demonstriert er – zünftig

in Uniform – die Belastbarkeit des Gerüsts. Im April 1928 startete Romer damit eine bis heute legendäre Fahrt: von Lissabon aus überquerte er in 90 Tagen den Atlantik. Nach 7200 Kilometern wohlbehalten auf der Karibikinsel St. Thomas eingetroffen, kam er bei der Weiterfahrt nach New York in einem Hurrikan ums Leben.

Vier Jahre später startete Oskar W. Speck zu einer siebenjährigen Tour nach Indien und Ozeanien. Als er schließlich im September 1939 sein mitgeführtes Hakenkreuzfähnchen feierlich in den australischen Sand ramnte, landete er erstmal im Gefängnis – mittlerweile war der Krieg ausgebrochen. Nun, wenn das die deutsche Invasion sei, meinten die Australier, hätten sie ja nicht viel zu befürchten.





Gut gelaunt in eine neue Zeit (Klepper-Werbeplakat von 1952).

der untergehenden Sonne nach. Die Nacht zog herauf, die strahlende Tropennacht, und da war nichts in der großen Stille als die schnell und gurgelnd dahinziehenden und gedämpft aufrauschenden Wasser und vielleicht einmal der hölzerne Klang, mit dem mein Paddel an den Süllrand stieß, dass es weithin über den Strom hallte. Weltenweit entfernt schien jedes Ufer zu sein. Aber selbst mitten auf dem Stromriesen war der Atem der Dschungel, der Atem des großen Waldes zu spüren, der regungslos seine Geheimnisse barg (Herbert Rittlinger: Ganz allein zum Amazonas).

»Kraft durch Freude«

Bereits kurz nach der Machtergreifung Hitlers 1933 erfolgte die staatlich verordnete Gleichschaltung der Sportvereine im Sinne der Nazis. Der DKV wurde dem »Reichsbund für Leibesübungen« einverleibt. Der totalitäre Staat instrumentalisierte die Sportbewegung zur Vorbereitung auf den schon damals geplanten Krieg: Dem deutschen Reichsbund für Leibesübungen erwächst auf seinem Arbeitsgebiet

die Pflicht, unser Volk körperlich, geistig und seelisch so vorzubereiten, dass es diesen Kampf zu kämpfen in der Lage ist, dass die Kameraden im DRfL zu Höchstleistungen nationalsozialistischer Disziplin, zu Höchstleistungen im Wollen und Opfern fähig sind. (aus der Rubrik »Kanusportliches Allerlei« in *Kanu-Sport/Faltboot-Sport*, dem Organ des Reichsbundes für Leibesübungen, Fachamt Kanusport, Heft 3/1937).

Die Vereine mussten Verbindungsleute zur NSDAP benennen, der Vorstand wurde zum »Führerrat«, der Wanderwart mutierte zum »Obmann für Wander- und Lagerwesen im Fachamt Kanusport des nationalsozialistischen Reichsbundes für Leibesübungen« und aus Gewässerbeschreibungen wurden »Stromheil-Führer«.

In der DKV-Chronik (siehe www.kanu.de) beschreibt Dr. Thomas Theisinger die Zustände treffend: *Belanglose Deutschtümelei steht neben Unmenschlichem. Den Vereinen wird der Dietwart verordnet. Das ist ein Funktionär, der das Deutschtum verbreiten soll, es wird die »völkische Aussprache« betrieben und vermutlich*

mehr ertragen als verinnerlicht. Aber auch der Arierparagraph wird sehr schnell durchgesetzt und befolgt. Jüdische Mitbürger haben keine Heimat mehr im organisierten Kanusport. Wie viele Sportfreunde davon betroffen waren, ist nicht bekannt. »Patrouillenfahrten« finden statt, wo zuvor Fuchsjagden und ähnliche Geschicklichkeitswettbewerbe veranstaltet wurden.

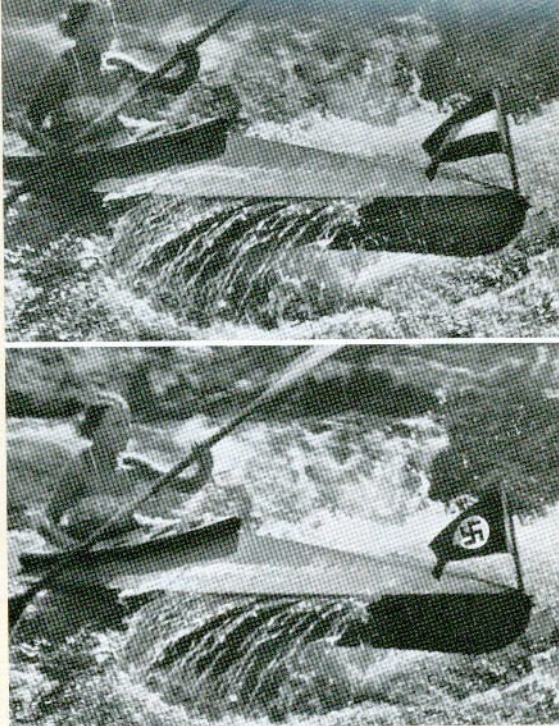
Das »amtliche Organ« des Kanusports wurde als Propagandainstrument benutzt. Sportliche Wettkampferfolge wurden hochstilisiert zu einer Demonstration nationaler Stärke und »völkischer« Überlegenheit. Beiträge wurden zensiert, und selbst vor der Manipulation ursprünglich ideologiefreier Fotografien schreckte man nicht zurück. Auf dem Umweg über die alpine Literatur, wo Gipfel »fallen«, Wände »erobert« oder Seilschaften im »Kampf mit dem Berg aufgegeben« wurden, fanden militaristische Ausdrücke auch Eingang in Berichte von Faltbootfahrten: *Jauchzen und Frohlocken ist in diesen Menschen, die den Kampf mit dem Wasser siegreich beenden.*

»Polyester verdirbt den Charakter«

In den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg wurden vorrangig Häuser aufgebaut. Doch bald suchte man auch die Überreste alter Faltboote zusammen und machte die »Hasenställe« mit viel Improvisationsgeschick wieder fahrbar. Fehlendes Material wurde auf dem Schwarzmarkt organisiert. Bereits Anfang der 50er Jahre konnten die Faltbootfahrer da weitermachen, wo sie bei Ausbruch des Krieges hatten aufhören müssen.

Um 1960 endete die große Zeit der Faltboote. Laminierter Fiberglasboote, billig und robust, kamen auf den Markt. Da sich nun viele Paddler ein Auto samt Dachträger leisten konnten, war der wichtigste Vorteil der Faltboote, nämlich die Zerlegbarkeit auf Reisen, nicht mehr so wichtig. Wer zuhause keinen Platz für einen festen Rumpf hatte, lagerte diesen im Bootshaus seines Kanuvereins ein.

Waren Faltboote im Leistungssport schon bis 1965 verschwunden, wurden



die vorhandenen Faltboote im Wildwasser noch so lange verwendet, bis sie komplett ramponiert waren. Die neuen, festen Boote ermöglichten auf dem Wildfluss eine »unbekümmerte« Fahrweise. Die ständige Angst vor Spantenbruch und Hautriss wich, der Spaßfaktor rückte weiter in den Vordergrund. »Wir haben die Steine noch umfahren – ihr fahrt sie einfach um!«, mussten sich die Fiberglas-Fahrer von den alten Faltbootrecken sagen lassen. Den Siegeszug der festen Rümpfe – erst aus GfK, später aus PE – konnten sie nicht aufhalten.

Während im Wildwasser praktisch keine Faltboote mehr zum Einsatz kamen, schworen noch immer viele Wanderfahrer auf die Qualitäten der Klassiker. In Ostdeutschland, wo Tausende mit Pouchbooten kleine Fluchten unternahmen, hielten sich die Faltboote bis weit über die Wende hinaus. Zudem eignete sich der Trabbi nicht so gut zum Transport eines großen GfK-Zweiers. Noch heute sind Faltboote an schönen Sommertagen ein landschaftsprägendes Element an den Mecklenburger Seen.

In den 80er Jahren, als Flugreisen für Normalverdiener erschwinglich wurden, tat sich für das Faltboot erneut ein Markt auf. Musste Oskar W. Speck nach dem Start in Ulm 1932 noch sieben Jahre lang paddeln, bis er in Bali ankam, fliegt die Chartermaschine heute in 10 Stunden dorthin. Das Faltboot geht als Sportgepäck mit, für den Gegenwert eines vollen Autotanks.

Unter Faltbootbesitzern mag es viele Nostalgiker geben, bei denen die Optik und sogar der Geruch eines Haderkahn die Sehnsucht nach der »guten alten Zeit« weckt. Doch das ist nur ein Aspekt der Faszination Faltboot.

Wasserdichte Foto- und Kartentaschen aus PVC-beschichtetem Polyester, Fernglas farlux SPS all-

NSDAP AN BORD

Als Symbol für Freiheit, Abenteuer und Pioniergeist war das Faltboot bei den Nazis gerne gesehen. Paddler wie **Albert Speer** oder **Walter Frentz** zählten zu Hitlers engstem Kreis. Stramme Jungs und fescche Mädels bezwangen reißende Wildflüsse, Expeditionen nach Übersee demonstrierten »rassische Überlegenheit«. Zeitgleich wurden die Verbände gleichgeschaltet, **Juden aus den Kanuvereinen ausgeschlossen**. Auch vor offensichtlichen Manipulationen im Dienst der Ideologie schreckte man nicht zurück: der Wildwasserdame (Foto: Ottomar Krupski, oben das Originalbild um 1933) wurde 1937 im »Kanu Sport« **kurzerhand ein Hakenkreuzwimpel verpasst**.

weather, elektronischer Kompass, Swiss Tool, Dragonfly Benzinkocher, Teflonbeschichtete Töpfe, Nautic Sunglasses, Ultra light Schuhe, GPS, wasserdichte Taschenlampe, Stimlampe, Weltempfänger, Signalpistole... – so liest sich die Ausrüstungsliste von Rainer und Franziska Ulm, die am 1. Mai 2000



Eine Idee geht um die Welt: die kanadische Werft Feathercraft etwa baut wahre Highend-Faltboote.

zur Europa-Umrandung aufbrechen und dieses Jahr nach 10.000 Paddel-Kilometern zurück erwartet werden. Als Kajaks wählten die Ulms, neben all dem High Tech-Equipment, klassische Faltboote. So wie Tausende Paddler vor ihnen – und voraussichtlich auch nach ihnen.

Norbert Erdmann, Jürgen Hoh

MEHR FALTBOOT: LESEN & ONLINE

Auf den Geschmack gekommen? In den kommenden Ausgaben wird sich KANU weiterhin dem Faltboot widmen – mit Reportagen, Interviews und Produktinfos. Bis dahin empfehlen wir:

Buchtipp: Der Haderkahn. Die Geschichte des Faltboots. Das Buch von Ursula und Christian Altenhofer ist **DIE Pflichtlektüre** (Pollner Verlag, 19,90 €)

Internet: Unerschöpfliche Infos z. B. unter www.faltboot.de, www.faltbootbasteln.de, www.faltenreich.de, faltbootwandern.de oder www.spierentonnen.de.



TAUSENDE DDR-BÜRGER UNTERNAHMEN IN IHREN POUCHER-BOOTEN KLEINE FLUCHTEN AUF DIE MECKLENBURGER SEEN.