



Haut und Knochen

Wie das Faltboot vor über 80 Jahren auf den Motor kam.



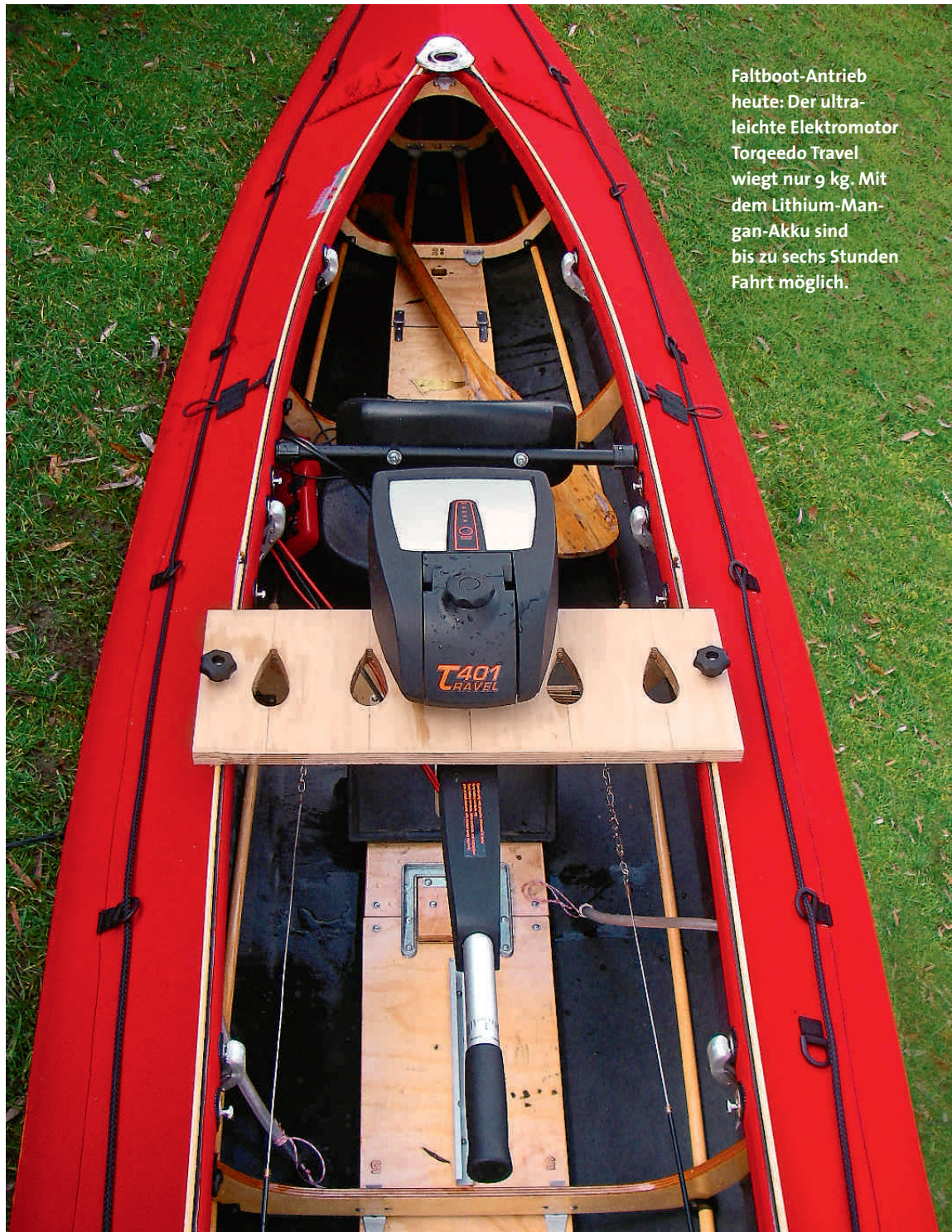
Stellen Sie doch einfach mal die Frage: Was ist ein Seitenborder? Die Antworten werden Sie überraschen. Die Vermutungen reichen vom Hausfreund über den Angelfisch bis zum Gesellschaftstanz, doch selten kennt jemand die richtige Antwort. Die gedankliche Palette sprengt alle Grenzen.



Bootswerbung
in den 50er-
Jahren: damals
wie heute
mit Bikini-
Schönheiten auf
Kundenfang.



Wasserski einmal anders: das Klepper Master mit Spiegelheck und Zündapp-Außenborder als Schlepper.



Faltboot-Antrieb
heute: Der ultra-
leichte Elektromotor
Torqeedo Travel
wiegt nur 9 kg. Mit
dem Lithium-Man-
gan-Akku sind
bis zu sechs Stunden
Fahrt möglich.

Tatsächlich handelt es sich
jedoch um den wenig be-
kannten Seitenbordmotor, der
seine besten Jahre nur schein-
bar hinter sich hat. Wie aber
sieht ein Seitenbordmotor aus,
und wie funktioniert er?

Wie der Name sagt, fanden
und finden solche Motoren
überall dort Verwendung, wo
die am Heck spitz zulaufende

Rumpfkonstruktion nur eine seitliche Anbringung zulässt. Gewichtsmäßig handelte es sich ursprünglich ausschließlich um Benzinmotoren, Motoren-Zwerge mit entsprechend kleinem Hubraum und wenig PS.

Während das zunächst reine Zweitakter waren, die mit einem umweltverpestenden Benzin-Öl-Gemisch fuhren, sind heutige Motoren saubere Viertakter – wie der Honda KPM 15 S, im Programm bei der Firma Krahwinkel in Lahnstein. Oder Elektromotoren.

Die Erfindung des ersten Seitenbordmotors 1928 und dessen Siegeszug vor dem Zweiten Weltkrieg ist eng mit der Faltboot-Geschichte verknüpft, die allerdings über zwei Jahrzehnte



Folgt der ökologischen Idee: der moderne Viertakt-Verbrennungsmotor KPM 15 S von Krahwinkel. Mit elektronischer Zündung wiegt der 1,5-PS-Motor mit Wellenanlage nur 7,5 kg.



zuvor begann, aber noch heute kaum an Aktualität eingebüßt hat – selbst wenn die James-Bond-Filmer bislang nicht auf die Faltboot-Idee stießen. Dagegen erkannten bereits in den 20er-Jahren nicht nur Forschungsreisende wie Roald Amundsen und Admiral Byrd auf ihren Pol-Expeditionen wie Sven Hedin bei seinen Asien-

reisen die Vorteile dieser Boote, sondern heute sogar deutsche Marine-Spezialeinheiten. Sie verlassen sich auf ein Boot mit herausragenden Tarn Eigenschaften; denn das Alu-Gerippe erzeugt kein Magnetfeld, ein Faltboot ist somit minensicher. Also haben wir es hier mit einem geheimnisvollen Hightech-Boot zu tun? Mitnichten.



Massenfertigung: Schon in den frühen Werftjahren wurden Boote in Montagehallen industriell gefertigt.



Richtungweisend: mit Zweitzer, Paddel und Motor Probefahrt auf dem Rosenheimer Klepper-See.



Der weite Weg: Von 1920 in Rosenheim (Bild links) in der Gruppe bis zum Ein-Mann-Abenteuer auf der Arktis-Scholle heute.



Elektrischer Antrieb heute: Wilfried Laupitz ersetzte das herkömmliche Ruder durch eine Antriebseinheit.

Kaum zu glauben, aber dahinter verbirgt sich noch immer ein stinknormales Klepper-Faltboot – mit hundert Jahren auf der Bootshaut der Urvater aller Faltboote.

Mit einem Schneider fing alles an

Urheber der Faltboot-Idee war 1905 ein gewisser Alfred Heu-

rich. Jener clevere Münchner Architektur-Studio-entwickelte in Anlehnung an grönländische Eskimo-Kajaks, abgeleitet vom grönländischen Wort Qajaq, das „Delphin“, indem er ein schlichtes Bambusrohr-Gerippe mit Segeltuch überspannte. Doch Heurich erging es wie vielen anderen gescheiterten Erfindern: Das

Geld wurde knapp, und sein „Delphin“ blieb unverkäuflich in der Entwicklungsphase stecken; denn sein Boot hatte eine unzureichende Längsspannung, die Hülle weitete sich während der Fahrt zu einer durchhängenden Hängematte mit der Wirkung einer überdimensionalen Unterwasser-Bremse.

Der Trick mit dem Kniehebel

Erst das pffiffige Rosenheimer Schneiderlin Johann Klepper die Möglichkeiten eines transportablen „Rucksackbootes“ vorausahnte, erwarb er von Heurich 1907 die Lizenz, er-

KÖNIG

Seitenbord-Motoren

DER 1 1/2 PS SEITENBORD-MOTOR

Dies vor mehr als 30 Jahren konstruierte, vielfach verbesserte Urbild des Seitenbordmotors, das den „Königsmotor“ zu einem Begriff gemacht hat für gebrauchsgerechte Durchschiffungen, heute noch unerreicht in Sparsamkeit, Lebensdauer und Leichtigkeit (sogar besonders geeignet für Faltboote nach Finn, auf Seen und Flüssen mit wenig Strömung, auch als Hilfsmotor für Segelboote bis 20 cm 180 cm Freibord). Von zahlreichen Bootfahrern wegen seiner Anstandslosigkeit und Zuverlässigkeit seit vielen Jahren bevorzugt. Wellenlängen: 1 m, 1,2 m und 1,4 m.

Die Befestigung der Seitenbordmotoren

Eine Universalbefestigung, die bei allen Booten – vom Einr bis zum Joller-Kreuzer, eine günstige Schwerpunktlage, d. h. die Welle dicht neben der Bootskante, einseitig einrastet, gibt es keine. Wir haben aber eine große Auswahl von Montagestützen für die verschiedensten Boote zu Ihrer Verfügung, so daß wir stets die passenden Teile zusammenstellen können, wenn Sie uns anfragen.

Preis **DM 490,-** ab Fabrik

Bei Holzbooten erfolgt die Befestigung des Motors auf dem linken Deck nach Einbohren einer Zwischenlage aus Holz und Festschrauben in die Welle. Bei Eisenerbooten „Lesse“, um die Endlagerungen vom Boot fern zu halten. Rechtskreile sind die Halter mit der Kippvorrichtung (s. Abb.). Bei Ruderbooten, die ohnehin nicht vertrieben werden, wird der Motor bei einem Seitenbord festgehalten.

Bei Jollern wird der Motor mit einer Kippvorrichtung auf eine feste Festpunktverankerung und das ganze auf dem Boot-Deck festgelegt, was demnach nur zwei Riemenbügel aufzufahren sind.

Technische Daten siehe Tabelle auf fester Seite.

Geschwindigkeit guter Zweier ca. 12 km/Std. mit 1,5-PS-Motor

Werbeblatt von 1958: mit dem kompakten 1,5-PS-König-Seitenborder. Der Verbrauch lag bei etwa 0,7l/h.



Dreifaltigkeit: Das „Master“ mit Spiegelheck und Steuerrad war zum Motoren, Segeln und Rudern konzipiert.



Energiesparer: Der moderne Torqeedo hat einen hocheffizienten Antriebsstrang mit dem variablen Pitch-Propeller.

setzte das Bambusgerüst durch Eschenholz und eliminierte den Hängematten-Effekt durch eine Kniehebelspannung. Damit hatte das Boot eine optimale Längssteifigkeit, der Grundstein für die Serienfertigung war gelegt. Das inspirierte natürlich auch andere Tüftler: Um 1930 entstand eine eigene Industrie mit über 60 Faltboot-Produ-

zenten. Außer Klepper sind Namen wie Bavaria, Germania, Giovine, Hammer, Hartel, Kette, Metzeler, Delphin, Pionier, Stern oder Sturm ein Begriff.

Faltboote waren in Mode

Die ungebremste Nachfrage brachte nun die Motorenbauer auf den Plan, die ein entwicklungsfähiges Absatzpotenzial

in dieser Freizeitbranche erkannten.

Auf der Internet-Seite www.faltbootbasteln.de beschreibt ein „J+J“ die Anfänge dieser speziellen Motoren so: „Bewegliche Anbaumotoren wurden ursprünglich nicht für das Faltboot erfunden. Sie waren Anfang des 20. Jahrhunderts zunächst für kleine Fischer-,

Lotsen- oder Fährboote gedacht. So wurde beispielsweise auch ein Schleusenwärterboot unabhängig von Wind- und Muskelkraft. Auch mancher kleine Küstensegler konnte nun auf Treidelhilfe verzichten, sobald er in einen Kanal einlief.“ „Lahme Arme“, wie Seitenbordmotoren noch 1928 ironisch im Binnenschiffer-Jargon



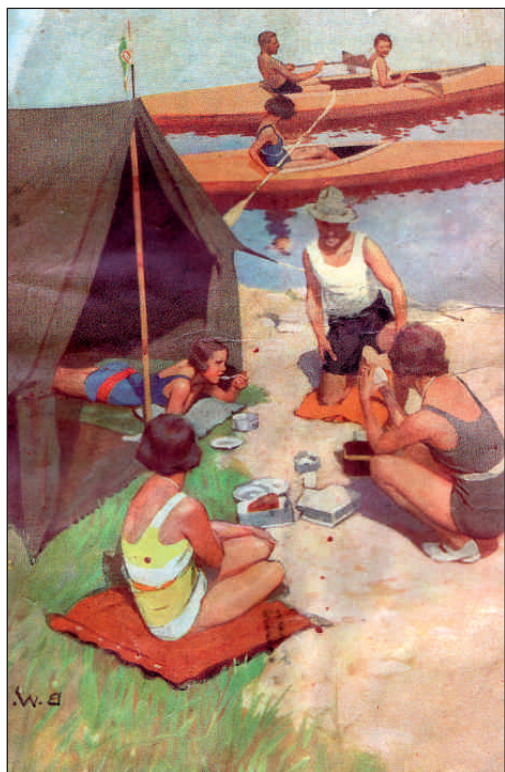
Verwegene Bastler unter sich: Mehr oder weniger zweckentfremdet wurden Faltboote mit gasbefeuerten Dampfmaschine (Fotos) oder gar als Tragflächenboot.



Boote im Sack: Wer kein Auto besaß, fuhr mit dem Fahrrad zum Wasser. Gängige Praxis im Jahre 1930.



Experimente: paddeln ja, aber auch motoren. Hier mit einem zum Seitenborders umfunktionierten Außenborders.



Gezeichnete Werbung 1932: „Fahr fröhlich in die weite Welt mit Klepperboot und Klepperzelt.“

hießen, waren zwar einfach und zweckmäßig, aber noch viel zu schwer für Freizeit-Faltboote. Wie der 4-PS-„Nauti“ von DKW, mit 25 kg Gewicht ein wahrer Transportbrocken.

Doch schon ein Jahr später wog der Steudel-Motor nur noch 8,5 kg, beschrieben als praktischer Hilfsmotor für Faltboote, Kanus und Jollen. Ein

Motoren nicht stärker als 2 PS

Motor mit Hochspannungsmagnet und Schwimmervergaser und Drosselventil. Obwohl nur 1,5 PS stark und 106 ccm Hubraum, „schafft unser Motor bei richtiggehender Anbringung soviel wie vier bis fünf starke Ruderer“, versprach damals die Werbung. Umweltschützer würden heute beim

Blauwolken-Betrieb dieses Zweitaktmotors „aufaulen“, weil auf zehn Liter Benzin ein Liter Öl zugemischt wurde. Aber so waren damals eben die Zeiten.

Lustig ist ein Blick in die damalige Betriebsanleitung: „Der Motor wird seitlich ans Boot geschraubt in einer Schräglage, dass die Schraube des Motors sich entsprechend tief im Wasser befindet. Zur leichteren Anbringung wird ein Holzkeil und eine Filzunterlage mitgeliefert. Dann wird wie bei jedem Motor der Benzinhahn aufgedreht, der Vergaser etwas getupft und danach die Abziehschnur in die Schwungscheibe gelegt und mit kurzem Ruck abgezogen. Die Geschwindigkeitsregulierung des Motors geschieht durch den Vergaser. Je weiter der Hebel nach „A“ gedrückt wird, was „auf“ heißt, je stärker wird der Motor laufen.“

Und auf den Faltbootbastelseiten lesen wir weiter, dass sich die Leistungsdaten der Motoren im Laufe der Jahre wenig



Marina Punta Gabbiani



DIE HAFENANLAGE

Gastfreundliche und sichere Liegeplätze in der Lagune von Marano, zw. Venedig und Triest, mit Rundum-Service, Plätze mit Dalben, Hilfe beim Anlegen, Wasser, Strom, Sat-TV, Wi-Fi Empfang. Plätze von 12 bis 25 Meter ab Euro 4.100.



DIE TROCKENMARINA

Landliegeplätze mit Kranpass für unbegrenztes Rein- und Rausheben, erhöhte Betonfeststegen, Wasser, Strom, Sat-TV, Wi-Fi, keine Osmose mehr, kein Unterwasseranstrich. Plätze von 7 bis 15 Meter ab Euro 2.100.



DIE WERFT

4 Travelifte bis 80 Tonnen, Winterlager, Bootsverkauf, professionelle Bootswerft mit Mechaniker, Lackierung, Schreiner und Bordelektriker bieten den **Komplett-Service für Ihr Boot.**



IHR URLAUB

Schwimmbäder, Whirlpool mit Thermalwasser, Sportanlage, Spielplatz, Grünflächen, Restaurant, Wetterbericht, freundlicher Service an der Rezeption. **Oase des Wohlbefindens und der Unterhaltung.**



I - 33050 Aprilia Marittima (Ud) S.S. Latisana/Lignano
T. +39 0431.528000 - F. +39 0431.528300
www.puntagabbiani.it - info@puntagabbiani.it



Klepper-Blauwal
das 1932 am meisten verkaufte Fallboot

änderten. Stets um die 2 PS mit Gewichten bis 10 kg lag der Spritverbrauch bei 1 l/h. Technische Änderungen bezogen sich in erster Linie auf Bedienungsfreundlichkeit und Zuverlässigkeit. Oder auf die Schalldämmung, damals wie heute ein aktuelles Thema. Hierbei war der Zündapp-Del-

Mit dem Sachs-Motor ins Eismeer

phin herausragend, weil er wenige Schritte neben dem Boot kaum noch zu hören war.

Ihren Höhepunkt erreichte die Seitenborder-Industrie in den Jahren bis 1938. Manche Clubs trugen sogar Rennen aus, wobei König-Motorenbau in Berlin mit einem Hochleistungsbrummer von 5 PS reüssierte. Ein Motor, mit dem ein Boot bis zu 35 km/h erreichte.

Ältere Bootsfahrer schworen nach dem Krieg auch weiterhin auf König, der in Deutschland neben Zündapp auch normale Außenbord- und Rennmotoren baute. Wer in Bremerhaven das Deutsche Schiffahrtsmuseum besucht, kann dort einen solchen König-Seitenborder noch im Original bestaunen.

In den 40er-Jahren machte ein Sachs Schlagzeilen, als Herr-

mann Rauschert damit das arktische Eismeer erkundete. Der 2-PS hatte einige interessante Konstruktionsdetails. Beispielsweise gab es an diesem Motor keine Wasserpumpe. Stattdessen wurde das Kühlwasser nur über Staudruck gefördert. Eine gängige technische Lösung in der Kinderzeit normaler Außenbordmotoren. Außerdem lieferte eine Steckdose unter der Schwungscheibe bereits Strom für Positionslichter.

Weitere bekannte Motorenmarken in dieser Zeit hießen Effzett, unter anderem mit dem leichtesten Motor seiner Klasse, Harli, bereits gummigelagert mit einer Kurbelwelle aus Chrom-Nickelstahl, und Rotbart, wobei die Preise zwischen 250 und 380 Reichsmark schwankten (830 bis 1360 Euro Zeitspanne 1936-1938).

Nach dem Krieg tauchten neben den bereits genannten König-Motoren in Westberlin neue Namen in der DDR auf. So „Nixe“ aus der VEB-Schleifmaschinenwerk in Ostberlin, „Pfeil“ aus dem VEB-Messgeräte- und Armaturenwerk in Magdeburg und „Tümmeler“ von den VEB Berliner Vergaser- und Filterwerken. Sämtliche Motoren fuhren nun schon mit einem halbwegs vertretbaren

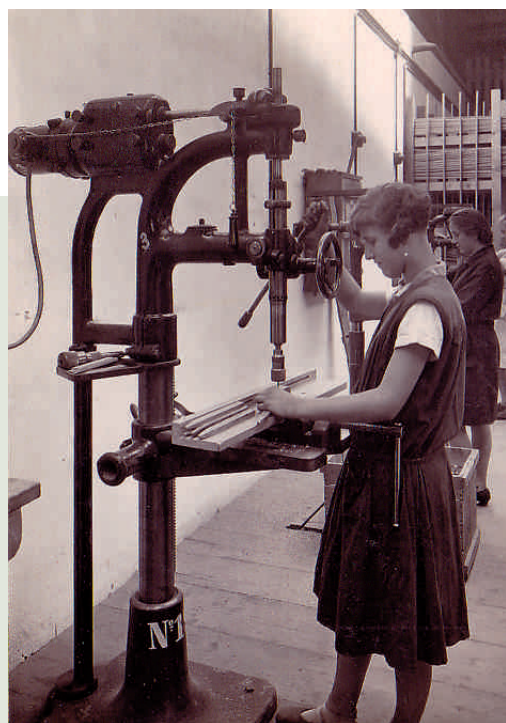


Das Klepperboot im Auto

Benzin-Öl-Gemisch von 1:25. Inzwischen nur noch Legende.

Doch die motorisierte Fallboot-Gemeinde darf hoffen. Neben dem bereits erwähnten Honda-Seitenbordmotor von Krahwinkel setzten Torqeedo mit dem ultraleichten E-Motor Travel und Wilfried Laupitz aus Oberhausen mit einer besonderen Antriebskonstruktion einen neuen Kurs. Den Motor bringt man nicht mehr seitlich am Boot an. Das herkömmliche Steuerblatts wird gegen die neue Antriebseinheit einschließlich Propeller getauscht. Mit einem Lithium-Mangan-Akku fährt man bei 4 km/h maximal sechs Stunden, bei höheren Geschwindigkeiten entsprechend weniger. Kein Wunder, dass sich Klepper den Vertrieb sicherte. 100 Jahre nach der Erfindung des Fallbootes nun die Innovation auf dem Motorsektor. Der Kreis schließt sich.

TEXT: RAINER BERGMANN,
FOTOS: KLEPPER



Oldies: Der „Blauwal“ erwies sich 1932 als Verkaufsschlager (o.l.), doch schon fünf Jahre früher transportierte man sein Boot seitlich am Auto (o.r.). Während geschürzte Damen Löcher in Bootsteile bohren (l.)



Moderne Zeiten: Nähsäle sind offensichtlich keine asiatische Erfindung. Hier ein Klepper-Nähsaal in den 20er-Jahren.