

# Eskimo Kajaks

auf Gebirgsflüssen

EIN  
LESEBUCH  
VON

LORENZ MAYR  
ZUM

SELBSTBAUEN  
VON FALTBOOTEN



FALTENREICH  
VERLAG

**BAND I**

*in Memoriam*  
*Lenz Mayr*



Dieses Buch gehörte  
(bevor es verliehen wurde)

*Wiedersehen macht Freude – kauft es Euch doch selber!*

### Impressum:

- © Idee, Entwurf, Gestaltung, Gesamtkonzeption: Faltenreich Verlag Herbert Kropp (Oldenburg), Steffen Kiesner-Barth (Jena)  
Vertrieb: Faltenreich Verlag, Postfach 1810, 26008 Oldenburg, (Paketadresse: Gildestr. 4, 26133 Oldenburg)
- © Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Für alle Texte und Bilder gilt: Alle Rechte liegen bei den jeweiligen AutorInnen. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der AutorInnen unzulässig und strafbar. Dies gilt besonders für Übersetzungen und Vervielfältigungen aller Art, z.B. Photokopien, Mikroverfilmungen, CD-ROM, sowie die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen aller Art (z.B. Internet, e-book etc.). Eine etwaige Ausnahmegenehmigung hat in jedem Falle über den/die AutorIn selbst oder durch den Kontakt über den Verlag / Herausgeber zu erfolgen. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an Erika Mayr (Archiv Mayr/Slanar), Ernst Kaeufer, (Photos: Alber, Leidig), Egon Schwartz, Fritz Wieninger, Ursula Leidig, Paul Eischer, Eva v. Alber (Nachlass v. Alber), Willi Trösken, Wolfgang Half (Archiv v. Rautenfeld), Hermann Cords, Simon Pallubicki (Faltenreich-Logo), Michael Neumann (Photo: Buchcover-Rückseite), sowie die vielen anderen ungenannten Bild- und Photogeber für die Abdruckgenehmigung der jeweiligen Photos und Texte.



1. Auflage März 2009  
Faltenreich Verlag, Oldenburg  
Herstellung: Books on Demand GmbH, Norderstedt

ISBN 978-3-9811182-4-7

# Eskimokajaks auf Gebirgsflüssen

*Lesebuch für Selbstbauer von Faltbooten*

*von*

*Lorenz Mayr*

*nebst einem umfangreichen*

## *Praxisteil*

*mit Berichten und Erfahrungen,  
Photos und Zeichnungen, Tricks und Tipps  
rund um den Selbstbau von Faltkajaks;  
inspiriert, neuentwickelt und nachgebaut  
auf Grundlage des hier vorliegenden  
Manuskripts von Lorenz (Lenz) Mayr  
herausgegeben und editiert  
von Steffen Kiesner-Barth (Jena)  
und Herbert Kropp (Oldenburg)*

## **BAND I**

*(Manuskript)*

*Ein Gemeinschaftsprojekt von  
[www.faltboot.de](http://www.faltboot.de), den Herausgebern  
und dem Faltenreich Verlag Oldenburg*



**Faltenreich Verlag Oldenburg**

<b>Vorwort</b> .....	6
<b>Wolfgang Half: Die Geschichte des Falteskis – eine Einführung in die Thematik</b> .....	7
<b>Vorbemerkung von Lorenz Mayr zu:</b> <i>Eskimokajaks auf Gebirgsflüssen – Lesebuch für Selbstbauer von Faltbooten</i> .....	12
<b>Kleine Stammesgeschichte</b> .....	15
<b>Es wird ernst: Das Prinzip der Faltboote</b> .....	19
<b>Gerüst für den Kajak</b> .....	20
A) Bauunterlagen .....	20
A-1) Faltbootnachbau .....	20
A-2) Bau nach Plan .....	20
A-3) Bau nach Riß .....	21
A-4) Anpassung eines vorhandenen Risses an den jeweiligen Eskimo .....	25
A-5) Plastikbootnachbau .....	25
<b>B) Wichtige Einzelheiten</b> .....	28
B-1) Stabilität .....	28
B-2) Materialbeschaffung .....	29
B-2 a) Holz .....	29
B-2 b) Beschläge .....	32
B-2 c) Verbindungen .....	32
B-2 d) Handwerkliche Hinweise: Leimen, Schäften, Nieten u. Buchsen, Schrauben .....	33
B-2 e) Haut .....	36
B-3) Bauzeit .....	36
B-4) Was ein Faltboot gar nicht mag .....	36
<b>C) Helling</b> .....	38
<b>D) Kiel und Steven</b> .....	38
<b>E) Spanten</b> .....	43
<b>F) Längsteile</b> .....	50
<b>G) Versteifungen und Sitz, »Eskimositz«</b> .....	61
<b>H) Süllrand, »Eisteigesituation«</b> .....	64
<b>I) Lackieren</b> .....	68
<b>Eine Haut für den Kajak</b> .....	69
A) Vorbemerkung .....	69
A-1) Professionelle Überzieher .....	69
A-2) Selbst überziehen .....	69
A-3) Materialien .....	70
a. Haut .....	70
b. Verdeck .....	71
c. Faden .....	71

A-4)	Nähmaschine .....	71
A-5)	Handarbeit .....	73
A-6)	Hilfen .....	73
B)	Verdeck .....	73
C)	Haut .....	81
D)	Zusammennähen von Haut und Verdeck .....	86
E)	Auf- und Abbau .....	90
<b>Leute für den Kajak .....</b>		<b>97</b>
Edi Hans Pawlata .....		97
Franz v. Alber .....		97
Herbert Slanar .....		99
Otto Hartel .....		103
Emanuel Schucan .....		104
Fritz v. Wieser .....		105
Frieder Hoffmann .....		108
Karl Filous .....		110
Karl Hammermüller .....		111
Gebrüder v. Rautenfeld .....		112
<b>Ein gewichtiger Hinweis .....</b>		<b>114</b>
<b>Bootsrisse für den Kajak .....</b>		<b>115</b>
Faltbarer Eskimokajak »Aijuk« .....		117
Faltbarer Eskimokajak – »System Wieser« .....		120
<b>Historische Episoden und Erinnerungen .....</b>		<b>131</b>
Lorenz Mayr: <i>...und ihre Boote waren lang, spitz und schmal: Der Eskimokajak im Wildwasser</i> .....		131
Lorenz Mayr: <i>Franz v. Alber – ein Lebensbild</i> .....		137
Lorenz Mayr: <i>Herbert Slanar – ein Lebensbild</i> .....		146
Lorenz Mayr: <i>Nachruf auf Emanuel Schucan und Herbert Slanar</i> .....		156
Lorenz Mayr: <i>Weite, fröhliche, herrliche Wanderfahrt</i> .....		158
Lorenz Mayr: <i>Küstenfahrt vor fast fünfzig Jahren</i> .....		162
Lorenz Mayr et al.: <i>Was alles passieren kann</i> ... ..		173
Lorenz Mayr: <i>Das erste Mal auf der Ammer</i> .....		177
Lorenz Mayr: <i>In Jugoslawien: Hartwürste meterweise</i> .....		185
Ernst Kaeufer: <i>Erinnerungen an selbstgebaute Falt Eskimo-Kajaks</i> .....		189
Hermann Cords: <i>Von der Schönheit und Faszination des GESA- Falteskimokajaks</i> .....		194
Wolfgang Half: <i>Erinnerungen an Arndt v. Rautenfeld</i> .....		197
Willi Trösken: <i>Das Werden meines Eskimokajaks</i> .....		204
Wolfgang Half: <i>Franz v. Alber: Erinnerungen an einen Seekajakfahrer</i> .....		204
Klaus Leidig: <i>Die Emser-Schnellen – eine Geschichte in 15 Bildern:</i> .....		212
Arnd und Klaus v. Rautenfeld: <i>Das Geheimnis der Eskimo-Kajaks – Original Grönländer und moderner Faltkajak</i> .....		214
Vorschau auf Band II (Praxisband) .....		218
Informationen aus dem Faltenreich .....		220

# Vorwort zur Neuauflage...

... des vorliegenden Werkes von Lenz Mayr

## – ein paar Gedanken zurück ...

»Eskimokajak auf Gebirgsflüssen« – bis vor einigen Jahren war mir dieses Manuskript nur als *ein* bibliographischer Nachweistitel unter vielen im Meer der unzähligen Bücher rund um die Faltbootliteratur bekannt. Erst im Jahre 2005, anlässlich der Festlichkeiten zum 100sten Geburtstag des Faltbootes in München, hatte ich die Ehre, Erika und Lorenz Mayr kennen zu lernen. Bei Tee und Kuchen erzählten sie aus ihrem Leben und erweckten die längst vergangenen Geschichten und Episoden rund um die Faltbootabenteuer und -abenteurer zu neuem Leben. Für mich ein wunderschöner Tag und krönender Abschluß eines lehrreichen Ausfluges in die Geschichte des Faltbootes. Dieser Begegnung mit diesen beiden warmherzigen und sympathischen Menschen folgten weitere Telefonate und interessante Gespräche und dann irgendwann das Angebot von Lenz Mayr, sein Manuskript, welches er bis dato nur als geheftete Photokopie an interessierte Faltbootselbstbauer verschickte, als eigenständiges Buch zu veröffentlichen und somit einer größeren Leserschaft zugänglich zu machen.

Aus dem ursprünglich ca. 120seitigen Originalmanuskript wurde schlußendlich ein fast 400 Seiten starkes Mammutwerk, welches aus drucktechnischen Gründen in zwei Bände aufgeteilt werden mußte: Band I entspricht dem Original-Manuskript, angereichert durch bislang z. T. unbekannte Texte von Lorenz Mayr und weitere – historische – Geschichten und Beiträge aus den Anfängen des Faltbootlebens; im zweiten – dem Praxisband – sind dann Selbstbauanleitungen und Erfahrungen von acht Bootsbauern, die aufgrund des mayrschen Manuskriptes ihre eigenen Boote entwickelt und gebaut haben, hinzugekommen, nebst unzähligen Photos und Zeichnungen bzw. Bootsrissen und Anleitungen. Initiator und treibende Kraft dabei ist der Faltbootenthusiast und -bauer Steffen Kiesner-Barth aus Jena, der unermüdlich und zielorientiert im In- und Ausland Menschen ausfindig gemacht hat, die ebenfalls ihre Boote nach den mayrschen Rissen gebaut haben und diese dann zu den entsprechenden Beiträgen animiert hat. Beide Bücher zusammen (sowie eine dem Band II beigelegte DVD<sup>1</sup> werden dadurch zu einem regelrechten Kompendium und zu DEM Grundlagenwerk für alle Falbboot-Selbstbauer.

Leider starb Lorenz (Lenz) Mayr am 5. Februar 2008, kurz vor Vollendung seines 78. Lebensjahres, an den Folgen seiner langjährigen Krebserkrankung und konnte die Veröffentlichung seines Buches nicht mehr erleben. Dank Dir, Lenz, für dieses wundervolle Buch.

Dank auch an Erika Mayr, die uns, den Herausgebern, alle Unterlagen und Schriften überlassen sowie alle Rechte an dem Werk abgetreten hat. Etwaiger Gewinn wird übrigens der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zufließen. Viel Spass beim Lesen und Stöbern und natürlich dem Selbst- und Neubauen auf der Grundlage der hier vorgestellten Anleitungen.

**Herbert Kropp, Faltenreich Verlag im Februar 2009**

---

<sup>1</sup> Weitere Informationen zur DVD siehe S. 219

# *Die Geschichte des Eskimo-Faltkajaks –* *... eine Einführung in die Thematik (von Wolfgang Half, Dangast)*



Wieser und Hartel Falt-Kajaks bei den Olympischen Spielen 1936 (*Archiv Half*)

Die Historie des Eskimo-Faltkajaks (*im weiteren auch **Falt-Eski** bzw. **Eski** genannt*), ist faszinierend, aber auch verwirrend. Man sieht keine klaren Entwicklungslinien. Man öffnet eine Tür und sieht sich Objekten und Geschichten gegenüber, die nicht so einfach einzuordnen sind. Man kann den Eindruck gewinnen, dass an der Entwicklung des echten und wahren Eskimo-Falt-Kajaks verschiedenste Leute unabhängig voneinander gearbeitet haben und dass frühere Konstrukteure sogar technisch ausgereifere Lösungen gefunden haben könnten als spätere.

Nun – den Kajak als solchen haben die Inuit erfunden, die immerhin über eine Strecke von mehreren Tausend Kilometer entlang der Küste von den Aleuten bis Nord-Ostgrönland diese Fahrzeuge gebaut haben. Das ist unumstritten. Dann kamen wir und haben, sozusagen als Produktpiraten, »nachgebaut«. Allerdings als Faltboot, in diesem Falle als Falt-Eski, weil der Transport zu fernen Gestaden nur per Bahn und nicht per Auto möglich war. Bei dem Nachbau oder Kopieren haben wir den »Erfindern« jedoch keinen wirtschaftlichen Schaden zugefügt. Mehr oder weniger ist es für uns Sport und eine Pflege der Kultur unserer polaren Vorbilder.

Ca. 1971 übernahm ich ein Falt-Eskigerüst von Arndt v. Rautenfeld. Ich sollte ihm ein neues Boot bauen, exakt nach einem Gerüst, das er mir zusandte. Bis zu dem Zeitpunkt fuhr ich ein Kajak nach dem Bauplan von Franz v. Alber, den Draukajak (5,20m x 0,47m). Das mir zugesandte Gerüst bestand aus Fragmenten eines Faltkajaks, zunächst ohne Zuordnungsmöglichkeit. Ich trug die mir zugesandten Holzteile auf den Boden, montierte sie wieder zusammen, erneuerte verschiedene Stäbe, umwickelte diese mit Klebeband, richtete alles nach der Wasserwaage aus und nahm Maß. Es war genau das Gerüst, aus dem Volker Born jetzt wieder einen brauchbaren Faltkajak erstellt hat. Es war exakt ein westgrönländischer Kajak. Das darauf geführte Gespräch mit Arndt v. Rautenfeld klärte mich über den Ursprung dieses Hartel-Kajaks auf. Allerdings berichtete Arndt auch über weit zurückliegende Entwicklungen von Eskimo-Faltkajaks der Firmen Wieser, Gesa oder über Spezialisten wie den fast asketisch lebenden Franz v. Alber, den ich selber noch zu Gast hatte, über Herbert Pressler, Theo Bock, Hans Braul, Fritz Christian oder...

Wo fängt man nun an?

Bereits 1651 gab es die Konstruktion von faltbaren oder sagen wir einmal zerlegbaren Wasserfahrzeugen. 1851 fuhren auf der sächsischen Pleiße »Grönländer«. 1860 wird in Breslau ein Grönländerklub gegründet. Von der Zerlegbarkeit ihrer Boote ist nicht die Rede. Während etwa ab 1905 mit der Produktion des Faltbootes, dem normalen Wandereiner oder Zweier sich der Faltbootssport entwickelte und verbreitete, gab es unter den begeisterten Nutzern auch die Enthusiasten, die sich mit dem normalen Boot nicht zufrieden gaben, sondern nach dem Ursprung, nach dem reinrassigen Kajak suchten. Die Besonderheit ist die bestechende Form, das spurtschnelle Fahrverhalten, die Nähe zum Element, das Außergewöhnliche. Das Problem des Faltkajaks ist neben vielen kleinen Erschwernissen das lange schmale Gerüst, das letztlich auch die Festigkeit bringen muss, diese Teile müssen durch das kleine Cockpit gebracht werden. Konstruiert man die Öffnung größer, oder sogar eckig, ist die Originalität nicht mehr gegeben, man hat damit keinen Kontakt zum Boot. Und ist eventuell eine Steueranlage an dem Boot, ist es kein reinrassiger Falt-Eski mehr.

Wer war nun der erste, der ein Falt-Eski produzierte? Schaut man in die Produktpalette der frühen Anbieter, ist meistens ein Faltkajak aufgelistet. So ist auch deutlich, dass in den USA, England, Frankreich sehr früh Faltboote oder sagen wir einmal faltbare Wasserfahrzeuge angeboten wurden. Aber reinrassige Kajaks?

Beschränken wir uns einmal auf das Thema der Historie des faltbaren Eskimo-Kajaks. 1905 baute Alfred Heurich ein faltbares Boot mit der Länge von 4,50m bei nur 0,50m Breite. Ein sicherlich sportliches Fahrzeug, jedoch war es wohl kein Vorläufer des Eskimo-Faltkajaks. Es fehlten Deck, Süllrand u. Spritzdecke. So bleibt festzustellen, dass parallel zum normalen Faltboot das reinrassige Faltkajak entwickelt wurde. Nutzer waren die vom Kajakvirus infizierten begeisterten Sportler auf der Suche nach den Ursprüngen, die oftmals bis in das hohe Alter das Boot nicht

mehr wechselten. Arndt v. Rautenfeld paddelte immerhin 72 Jahre und davon mindestens 56 Jahre im Eskimokajak. Sein letzter Faltkajak war der, den Volker Born wieder auf das Wasser gebracht hat.

Das Faltkajak in der Form des klassischen, westgrönländischen Kajaks ist ein besonderes Sportgerät. So sind auch die Nutzer oftmals ebenso besondere Menschen, eben Kajakfahrer. Wer kannte noch Karl Heinz Westfried aus Schleswig-Holstein? Ein ganz besonderer Mensch im Kajak. Wer kannte noch Franz v. Alber oder ... Nimmt man die Literatur zur Hand, den Kanu-Sport (KS) z.B., in früherer Zeit eine wahre Fundgrube für dieses Thema, schreibt ein gewisser Eugen Volk im Jahr 1933 über einen reinrassigen Kajak, das allerdings kein Faltkajak war und mehr einem Rennboot ähnelte. Da es ein absolut unstabiles Boot war, wurde es von dem damaligen Trainer auch als »Kenterboot« bezeichnet. Es war ein Rundspanter von 40 cm Breite. Sicherlich war man da dem Element ausgeliefert.

Entsprechend den »Vorschriften des DKV« bietet 1926 ein gewisser Lothar Berger aus Eßlingen am Neckar das Eskimo-Kajak »Nanuk« an. *»Es befriedigt die höchsten Ansprüche jedes Sportmannes«* Länge 5,20m, Breite 0,51m, Knickspant, große Luke. Zwar auch kein Faltkajak, letztlich auch kein Eskimo-Kajak. Im KS findet man aber auch 1925 den Riss eines dazu vermessenen Grönländer-Kajaks aus dem hamburgischen Museum für Völkerkunde. Eine Wohltat für das Auge und mit Sicherheit Vorbild für Falt-Eski-Konstrukteure. 1927 eskimotierte Edi Hans Pawlata (*„Kipp Kipp Hurra! im reinrassigen Kajak“*. Wien: Selbstverlag, 1928), nicht in einem Falt-Eski, aber er konstruierte 1926 den AIJUK, ein Faltkajak, Grönland-Typ 4,90m x 0,47m.

Es bot sich mir einmal die Gelegenheit, in einer Kopie dieses Fahrzeugs über den Wannsee zu paddeln. Zugegeben, es war zunächst ein Ritt auf einer Gesäßfeile. 1933 baute die Firma Otto Hartel, die den AIJUK baute und vertrieb, das Boot als Falt-Eski, welches Ernst Udet dann nach dem Film »SOS Eisberg« 1932 mit nach Deutschland gebracht hatte. Während der Olympiade 1936 lockerte eine Kenterstaffel die Szenerie während der Kanuregatten auf. Natürlich überwiegend in Falt-Eskis der Firmen Wieser und Hartel.

Ein markiger Text von Wolrad Schmidt (Berlin) im Kanu-Sport (1935) ist hier durchaus zu präsentieren: *„In den letzten Jahrgängen unserer Verbandszeitschrift werden Abhandlungen und Zeichnungen über »reinrassige« Eskimokajaks immer häufiger. Sollte nur, wie manche meinen, eine krankhafte Sucht nach »Angabe« Schuld sein, daß immer mehr Kajakfahrer nach dem Rassekajak streben, nur, um durch Kenterakrobatik vor vollbesetzten Wasserlokalen oder Sterndampfern den lieben Mitmenschen erst Schrecken zu bereiten und dann Bewunderung abzunütigen? – Nein, hinter dem Verlangen, einen Rassekajak zu besitzen, liegt nicht nur ein Körnchen, sondern ein ganzer Felsblock Erkenntnis, daß unsere »modernen« Kajaks zwar einen Paddler befriedigen, aber keinen Kajakfahrer.“*

Der Bericht verweist im Weiteren auf einen wesentlichen Punkt beim Falt-Eski: »Die Beseitigung der Seitensprünge des Kajaks«. Die Erkenntnis, dass die Heckflosse unter dem Kajakheck die Luvgerichtigkeit aufhebt. So entstand bei den Falt-Eskis die sog. »Hacke«, damals von der Firma Hartel als Patent angemeldet. Auch ein Stück der Historie, die allerdings annähernd 80 Jahre vorher in Grönland »erfunden« und in der Zeitung »Atuagagdliutit« veröffentlicht wurde, zum Wohle der Fänger.

In der Literatur zum Kanusport findet man immer wieder Schwarz-Weiß-Bilder, die in prägnanter Form das Eskimokajak, besonders das Faltkajak abbilden. Sei es in dem Bootsbaubau-Klassiker von Arthur Tiller (»Handbuch des Wassersports« Ravensburg: Maier, 1939) in »Fluß und Zelt« (Rother-Verlag, München) einer früheren Kanuzeitung, oder im Kanu-Sport, der DKV-Zeitschrift, die Titelseiten mit Photos von H. Cords mit Ablichtungen des Faltkajaks, wobei beides, die Kajakfrau als Insassin und das Kajak eine Augenweide sind.

In den 60er Jahren hält das Polyester Einzug in die Bootswelt, und da nun fast jeder mobil wird, bleibt der Falt-Eski auf der Strecke und das Eskimokajak kommt auf das Autodach. Jedoch die Faszination des Falt-Eskis bleibt.

Aber – immer wieder gibt es Begeisterte und Investoren, die sich mit neuem Material und neuer Technik dem Falt-Eski zuwenden. Besondere Beachtung finden die Aktivitäten, die, wie es z.B. Volker Born praktiziert hat, aus einem Trümmerhaufen wieder ein fahrbares Boot erstellen. Nicht vergessen möchte ich an dieser Stelle alle die Falt-Eskibauer, die sich in den vergangenen Jahren das Gerüst des Hartel-Kajaks ausgeliehen und kopiert haben, sowie all die unbekanntenen Selbstbauer. Es ist nicht nur ein Stück Faltboot-Kultur, sondern eine hochwertige handwerkliche Leistung und eine lohnende sportliche Herausforderung. Man muss nicht unbedingt, wie 1935 Herr Schmidt, streng zwischen Paddler und Kajakfahrer unterscheiden. Jedoch braucht es schon eine Eingewöhnungsphase, wenn man von einer sicheren Flunder in einen Falt-Eskimokajak umsteigt. »Mal eben fahren«, wie manche glauben, damit ist es nicht getan. Das leichte, lautlose Gleiten, der Geradeauslauf, die Nähe des Elements, der Kick, in einem weitgehend historischen Boot zu sitzen und es per Bahn oder im Gepäck des PKW oder Flugzeuges an fast jede Stelle des Erdballs zu bringen, das vermittelt die letzte große Freiheit.

**Wolfgang Half, Dangast**



# Eskimo Kajaks

auf Gebirgsflüssen

**EIN  
LESEBUCH  
VON**

**LORENZ MAYR  
ZUM**

**SELBSTBAUEN  
VON FALTBOOTEN**

# Eskimokajaks auf Gebirgsflüssen

*ein Lesebuch für Selbstbauer von Faltbooten*

*von Lorenz Mayr*



*Fünf Schönheiten bei der Miss-Kajak-Wahl:  
Vier Selbstbauten und ein »GESA Möll« (Bildarchiv Mayr)*

*Auch diese kleine Schrift ist urheberrechtlich geschützt. Dies ist natürlich gut, denn es war ganz schön mühevoll, alle die Daten zusammenzutragen, aufzuschreiben, die Zeichnungen anzufertigen und den Text zu formulieren. Doch in der Zeit der überall verfügbaren Fotokopierer muß ich wohl erwarten, dass sich der eine oder andere selbst bedient, was mich selbstverständlich nicht besonders freuen kann. Ich möchte hoffen, daß bei solchen Kopien wenigstens die Zusammengehörigkeit von Daten, Werkstücken und Namen der Ersteller gewahrt bleibt, sodaß wenigstens das geistige Eigentum unserer Vorläufer und Erfinder im Eskimokajak anerkannt bleibt und unverändert weitergegeben wird.*

*Lorenz Mayr  
München, Dezember 1996*

## Vorbemerkungen

Eskimos auf Alpenflüssen – was soll denn das sein? fragt so mancher vor sich hin. Nun, es gab sie wirklich, von den dreißiger Jahren bis hin zum Beginn der Plastikboot-Ära. Boote, angenähert an lange schmale Eskimokajaks, Paddler, die begeistert darin auf's Wasser gingen; einige wenige gibt's, die auch heute noch einen Fluß damit herunterkommen.

Diese Leute waren vor vielen, vielen Jahren, als die Alpenflüsse noch ungehemmt und nicht beschmutzt zu Tale eilten, über den ganzen Alpenraum verteilt, nicht allzu viele zwar, aber doch eine schöne Anzahl.

In den dreißiger Jahren war der »Stamm« doch so zahlreich und durch »Verwandte« an den großen Flachströmen so verstärkt, daß einige faltbootwerften, meistens kleinere Handwerksbetriebe, Eskimokajaks in ihren Bauprogrammen anbieten konnten. In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg, dessen Ereignisse die meisten faltboote zum Verschwinden brachte in diesen Jahren, wurden fast alle Kajaks von den tatenfrohen »Eskimos« selbst erbaut, bis dann eine Werft in Wien auf extra Bestellung hin zwei Modelle fertigte, die speziell für Flußfahrten konzipiert waren.

In den gegenwärtigen Jahren nun, im Zeitalter der Kunststoffboote, hat sich ein an den Meeresküsten ansässiger »Stamm« stark vermehrt, ausgestattet mit unglaublich beanspruchungsfähigen Kajaks aus Glasfaserstoffen, Werftprodukte allesamt, abgeschottet und versehen mit durchdachter Decksausrüstung, mit Pumpen,

Mulden zur Kompaßaufnahme und Vorrichtungen zum leichteren Kurshalten. Perfekte und erstrebenswerte Boote. Und trotzdem – plötzlich haben einige »Stammesmitglieder« begonnen, ihre Kajaks selbst zu bauen, diesmal wie die Grönländer selbst, in überlieferten Bauweisen und Materialien. Die Freude und auch die Sehnsucht nach Selbstgeschaffenem bricht halt trotz aller perfekter Kaufangebote bei manchem Paddler unaufhaltsam durch.

Da zur gleichen Zeit fast alle unsere herrlichen Flüsse unserer gemeinsamen Energieverschwendung und dem Beschmutzungsbedürfnis unserer Technikzivilisation zum Opfer gefallen sind – von den obersten Oberläufen abgesehen, die aber nur Spezialpaddlern mit Spezialbooten und Spezialdraufgängertum offenstehen – erhebt sich die Frage, wo wir noch ein bißchen spritzige Wanderfahrten machen könnten, wo uns noch ein paar Küstenstreifen verlocken würden.

Da nun müssen Reisen unternommen werden, leider Gottes sehr weite sogar. Das Flugzeug wird in Betracht gezogen. Und so sind wir ganz von selbst beim faltboot angelangt. Wenn schon Wanderpaddler die Lust spüren, selbst ein Boot herzustellen, wie die oben erwähnten Küstenbewohner, warum dann kein faltboot, bei der Reiseperspektive?

Wenn dieses faltboot dann noch ein Eskimokajak ist, das schönste aller Boote, wenn die Freude am ziehenden Wasser, am silbernen Geräusch der wandernden Flußkiesel, an den

einsamen Lagerplätzen, den pfeilschnellen Uferschwalben, den bleichen Kiesbänken und an den kreisenden Kehrwassern wieder aufleben kann, dann möchte ich schon wissen, was es noch schöneres geben sollte. Und dies alles ermöglicht so ein Zauberboot, gar noch unter den eigenen Händen erstanden. Wenn das kein Leben ist!

Kommen wir nicht gar zu sehr ins Schwärmen, ich glaube einfach, das alles sollte so festgehalten werden, damit jeder, der sich nach einem Stahlbad sehnt, auch in die Lage versetzt werden kann, sich eines zu verschaffen.

Ich schreibe also auf, was zum Bau eines faltbaren Gerüstbootes notwendig ist, unter bevorzugter Betrachtung des Eskimokajaks. Nicht zuletzt war es mein Anliegen, den kühn denkenden Erbauern der neuen Bootsformen, der faltbaren Eskimokajaks, Ehre zu erweisen und ihre kreativen Leistungen lebendig zu halten. Die besprochenen Bauteile können natürlich auch auf andere Faltbootformen adaptiert werden.

Die Anregung, alle diese Dinge, die schon einmal erdacht und auch praktisch ausgeführt wurden, aufzuzeichnen und festzuhalten gab mir Christian Altenhofer, München. Von ihm habe ich auch zum ersten Mal den Ausdruck »Alpeneskimo« gehört, den er sich zurechtlegte, als er für sein Buch »Der Hadernkahn« recherchierte.

Franz v. Alber verstarb im Jahre 1968. Ihm folgten Emanuel Schucan und Herbert Slanar 1999. Keiner der wahrhaften Pioniere des faltbaren Eskimokajaks, die ich noch selbst erlebt und gekannt habe, lebt mehr. Von ihnen und einigen anderen habe ich hier erzählt und hoffe, daß sie alle im Kreise der eingeschworenen Eskimopaddler in Erinnerung bleiben.

---

*Alle Skizzen in diesem Manuskript sind ohne Maßangaben, sie stellen Systemzeichnungen von verwirklichten Lösungen dar, deren erneute Ausführung dem einzelnen Erbauer jede eigene Überlegung offen läßt. Wo es aus funktionellen Gründen ratsam erscheint, oder weil ein vorausschauender Überblick noch nicht möglich ist, sind lockere Maße angegeben, die in bewährten Grenzen liegen. Auch sind im Text, wo nötig, Orientierungsmaße genannt.*



## *Kleine Stammesgeschichte:*

Der Urvater dieser Gebirgseskimos war Edi Hans Pawlata aus Wien. Er hatte einen Eskimokajak und richtete sich damit am 30. Juli 1927 als erster Mitteleuropäer nach einer Kenterung wieder auf. Wie konnte das geschehen? Pawlata war zu seiner Zeit ein sportlicher Paddler im Wiener Kajak Klub, WKK, und als ungefähr Mitte der zwanziger Jahre Dokumentarfilme über grönländische Eskimos, ihre Lebensweise und vor allem ihre Gerätschaften und deren Handhabung einschließlich der Kenterrolle gezeigt wurden, da saß er, genau wie viele andere Bootsfahrer auch, als begeisterter Zuschauer im Kinosessel.

Das Gesehene faszinierte ihn so stark, daß er sich auf die ganze damals erreichbare Literatur stürzte und zu guter Letzt sogar selbst nach Grönland fuhr, um, wie er sagte, »hinter das Geheimnis der Eskimos zu kommen«.

Zurückgekehrt baute er sich mit Hilfe von handwerklich geschickten Freunden nach seinen gewonnenen Einblicken ein Faltboot, wie es bis dahin noch keines gab: lang, schmal, flachaufsteigende Steven, von niedriger Seitenhöhe, mit fremdartigem Decksprung und noch nie gesehenem, kleinen, fast runden Süllrand samt vollkommen dichter Schürze: eben ein echter Eskimokajak, der lediglich auf seine mitteleuropäischen Körpermaße adaptiert war.<sup>1</sup>

Um diese schier unglaublichen Neuerungen richtig würdigen zu können, muß man schon wissen, wie damalige Einsitzerfaltboote überhaupt ausgesehen haben. Die Länge hatte sich

bei 4,30 Meter bis 4,50 Meter eingependelt, die Breite aber betrug oft stolze 75 Zentimeter! Zu dieser flunderhaften Draufsicht gesellte sich noch eine beachtliche Seitenhöhe, die den Paddler bis zu den Brustwarzen im Bootsinneren versinken ließ, sodaß der Ärmste mit seinen notwendigerweise überlangen Paddelstangen nur recht hilflos im Wasser herumstochern konnte. Die riesigen Sitzluken wurden nur mangelhaft von Spritzdecken verschlossen, die an ihrer Süllrandbefestigung und rund um den Paddlerkörper herum kräftige Spritzwasserströme eindringen ließen.

(Erst Mitte der dreißiger Jahre fanden die herkömmlichen Faltboote zu Formen und Bauausführungen, die sportliches Fahren erst ermöglichten und prompt erfolgten die beachtlichen Wildfluß- und auch Expeditionsfahrten. Aber noch sind wir im Jahre 1927.)

Mit dieser Art von Booten also machte Pawlata für sich selbst Schluß, indem er sich sein Kajak nach grönländischer Art mit etwa 5,0 Metern Länge und 48 Zentimetern Breite und gerade Nabelhöhe baute. Mit diesem Boot erarbeitete er sich dann, die geschickten Grönländer im Geiste vor sich, am Kärntner Weißensee die »Eskimorolle«. Aus seiner Klausur vom warmen, herrlichen Gebirgssee nach Wien heimkommend, schlug die Nachricht wie eine Bombe ein. Er versuchte zwar, das Geheimnis bis zum Erscheinen seines Büchleins »Kipp Kipp Hurra! im reinrassigen Kajak«, noch etwas zu hüten, doch die aufmerksamen Beobachter hatten ihre Augen überall und es gab

<sup>1</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt C-6) – Hakola Dippel:  
»Faltkajak in traditionell westgrönländischer Form ÄRDLUK II«

schon bald erfolgreiche Nachempfänger. Adolf Anderle, Pliska, Franz Meier, auch Leo Frühwirth waren mit bei den Ersten. Und ein fünfzehnjähriger Bub, der sich nur allzu gerne bei den Bootshäusern in der Kuchelau herumtrieb, gab diesen erfolgreichen Eskimotierern solange keine Ruhe, bis sie es auch ihm, noch im selben Jahr, beigebracht hatten: Herbert Slanar. Schon für den folgenden Sommer, 1928, hatte der »Grazer Faltbootbau Otto Hartel« den »Aijuk«, wie Pawlata seinen Kajak genannt hatte, in seinem Wertangebot. Ein Prospektbild zeigt im Sentenverlauf des Vorschiffs eine Änderung gegenüber dem Originalplan, der dem Büchlein beilag, und außerdem noch einen formverleimten Schmiegesitz. So konnten sich allfällige Interessenten schon ganz bald mit kaufbaren Eskimokajaks eindecken. Fern von Wien hatten sich die Gebrüder v. Rautenfeld, Franz v. Alber und noch einige andere die erfolgreiche Eskimorolle zueigen gemacht.

Adolf Anderle aus Wien baute sich wahrscheinlich den zweiten Eskimokajak in Eigenarbeit. Er restaurierte im Wiener Völkerkundemuseum einen Grönlandkajak ohne Decksprung, also vermutlich einen ostgrönländischen. Als Helfer für diese Arbeit hatte er sich den jungen Herbert Slanar ausgesucht. Anderle nahm dann dieses Boot zum Vorbild für seinen eigenen Faltkajakbau, den er »Fram« nannte, und mit dem er später, 1932, als erster Paddler die Salzachöfen durchfuhr.

An dieser »Fram« war noch einiges verbesserungswürdig, wie Herbert Slanar fand, als er, ein wenig älter geworden, selbst einen ersten Kajakbau in Angriff nahm. Es wurde eine äußerlich etwas veränderte »Fram«, auch das Gerüst war neugestaltet und der Zippver-

schluß auf dem Achterdeck verschwunden. Während einer Innfahrt traf er im bayrischen Rosenheim einen Grönländer, der zusammen mit seiner Tochter ein Kajak zu den Klepperwerken brachte. Diese Tochter, Ekaluk mit Namen, ließ ihn nicht ganz unberührt, und so kam es, daß in den folgenden Sommern ein junger Paddler im Eskimoboot, das den seltsamen Namen »Ekaluk« führte – nahezu jedes Schiffelein erfreute sich jenerzeit eines Namens – auf allen damals befahrbaren Wildflüssen Österreichs auftauchte und allgemeines Erstaunen hinterließ, wenn der schlanke Kajak elegant die Schwälle herunterzog oder gar eine Kenterrolle die boshafte, gefürchtete, wegversperrende Riesenwalze einfach austrickste.

Aus Otto Hartels Werft kam manch neuer Kajaktyp, darunter der mit der integrierten Flosse, andere Werften hielten mit, so die Firma Wieser, die einen eleganten, sportlichen Kajak vorstellte, der jedoch so grazil ausgelegt war, daß er außer einem nackten Mann noch höchstens dessen Brotzeit zu tragen vermochte, auch die Firma Hammer fertigte einen Kajak und sicher noch mancher andere kleine Betrieb. Der Stamm der Alpeneskimos gewann neue Brüder im flachen Land und an den Meeresküsten. Die einen verbrachten ihre Ferientage mal an den Bergflüssen, mal am Salzwasser, die anderen machten auf der See durch gewagte Überfahrten oder durch weite Wattwanderungen von sich reden. Franz v. Alber aus Kärnten, der ein kleines Erbteil aufzehrte, befuhr viele Wildflüsse in ganz Europa, etliche davon als erster, und berichtete darüber in seiner mitreißenden Art in einschlägigen Zeitschriften. Um diese glückliche Zeit möglichst auszuweiten, legte er all die Entfernungen nur

in Personenzügen im billigsten Klasseabteil zurück und fristete sein tägliches Leben in asketischer Sparsamkeit. Seinen umfangreichen Erfahrungen in der Beherrschung des schmalen Kajaks und seiner Lust an einschlagender Formulierung entsprangen so Begriffe wie »Paddelstütze«, »Kajaktelemark«, »Seilfähre« und nicht zuletzt sein berühmtes »Kugelgelenk«. Damit meinte er die Hüfte des Paddlers, die vollkommen frei und unangelehnt das schmale, niedrige Boot unter sich pendeln lassen sollte, ganz wie die Wellen rund herum dies erforderten. Heutzutage sind diese Dinge festetablierte Selbstverständlichkeiten, aber zur Zeit ihrer Veröffentlichung im Jahre 1932 zeigten sie den allermeisten Paddlern erst den richtigen Weg zur kontrollierten Bootsbeherrschung und damit zur Sicherheit in bewegten Gewässern.

Zu den Olympischen Spielen 1936 fanden sich viele Eskimopaddler zu einer Vorführungsgruppe zusammen, die einem staunenden Publikum Kenterrollen in verschiedenen Variationen, mit unglaublichen Unterwasserzeiten – sie stiegen aus und atmeten mit dem Kopf in der Sitzluke die Luft aus dem Bootsinnern – mit Personenwechsel, erkenntlich an verschiedenfarbigen Trikots, und beliebig langem seitlichen Stützen vorführte. Kurz, es gab ein lebhaftes Getümmel im nun weitverzweigten Eskimostamm. Aber die ganze sorglose Herrlichkeit dauerte nur noch ein paar Sommer an klaren Flüssen und sauberen Meeresküsten, dann setzte der zweite Weltkrieg dem Allem ein Ende. Den Schrecknissen des Rußlandfeldzuges gerade noch lebend entronnen und von seiner Frau Ria wieder zu Kraft und relativer Gesundheit aufgerichtet, baute Herbert

Slanar 1947 wieder neue, selbstentworfenene Eskimokajaks. Franz v. Alber war von den hinreißend geformten Booten so begeistert, daß er sich von H. Slanar immer wieder einmal ein neues auf den Leib schneiden ließ. Als wir Münchner 1952 an Alber herantraten – er war uns durch seine Veröffentlichungen in alten Kanusportheften bekannt – nachdem wir ihn nach manchen Irrläufen mühselig ausgegraben hatten, mit der schüchternen Bitte, uns einige Ratschläge zukommen zu lassen, ließ er uns in freundschaftlicher Weise von seinem gerade aktuellen Slanar-Kajak in mühseliger Rekonstruktion Pläne anfertigen, die dann zur Grundlage zahlreicher, in München gebauter Kajaks wurden.

In den Jahren 1947 und 1948 befuhr Herbert Slanar dann fünfmal die Salzachöfen, zu der Zeit immer noch mit die schwierigste und sicher am meisten Schneid erfordernde Fahrt, die ein Paddler machen konnte. Bei einigen dieser Öfenfahrten entstand der Film »Wasserteufel«, dessen Wildwasserpassagen auch heute noch höchste Spannung erzeugen.

Von Slanar selbst gedrehte 16-mm Wildwasserfilme lassen, heute betrachtet, erst so richtig erkennbar werden, was alles an herrlichen Flußlandschaften und darin möglichem Erleben in nur drei Jahrzehnten unwiderbringlich dahingegangen ist. Aber außerdem nehmen sie einem fast den Atem, wenn die filigranen Bootsgebilde durch die Wasserpressung pfeilen, Walzen durcheilen, sich die Wellen hinabschwingen, oder gar in einer vorweggenommenen Wasserfallbefahrung von dem 13 Meter hohen Steyrdurchbruch herabschießend in einer zimmerhohen weißgischtigen Wasserhölle verschwinden.

Auch entstanden in Selbstbaugruppen unter Herbert Slanars Leitung eine Reihe von begeisternd schönen Eskimokajaks, und nicht zuletzt verdanken viele Wiener Paddler der fünfziger Jahre, und zwar nicht nur Eskimos, seiner Unterweisung ihre Eskimotierkünste.

Als Anfang der fünfziger Jahre sich wieder Möglichkeiten für lange Wanderfahrten im Ausland auf noch ungebändigten Flüssen, zum Beispiel in Jugoslawien, in Griechenland oder der Türkei abzuzeichnen begannen, fand sich Franz v. Alber zu nächtelangen Diskussionen bei Herbert Slanar ein und stellte seine Wünsche und Überlegungen dar, die Herbert Slanar in Entwürfen festhielt, wieder änderte, und unter erneuten Erörterungen endlich zur fertigen Konstruktion brachte: Einen gepäcktragenden und trotzdem wildwasserfähigen Eskimokajak! Franz v. Alber nannte ihn »Möllkajak«. Der machte seinen Weg sogar wieder als Werftbau – Gerhartl, Wien – aber viele entstanden auch im Selbstbau, und nicht nur im Alpenraum. Einen beachtlichen Schwerpunkt bildete das Kölner Eskimolager um Ernst Kaeufer<sup>2</sup> und Ernst Becher, wo nicht nur die Bootsgerüste selbst gebaut wurden, sondern auch die Häute in mühsamer Handarbeit in der Wohnwerkstatt entstanden. Sie unterzogen ihre Kajaks den härtesten Prüfungen, wenn sie in den unzugänglichen Weiten und Wildnissen Schwedisch- und Finnisch-Lapplands ihre Abenteuer suchten. Aber nicht nur dort, sondern auch in den Schluchten des damals noch unverbauten schweizerischen Inn erschienen die Kajaks von Ernst Kaeufer und seinen Freunden und auf noch manch schwerem Alpenfluß, der sei-

ne Katarakte noch nicht dem Kraftwerksbau hatte opfern müssen.

Franz v. Alber leitete aus dem Möllkajak für sich selbst endlich noch den 48 Zentimeter schmalen »Drau« ab, der auch von Gerhartl auf Wunsch hergestellt wurde. Auch Ernst Kaeufer aus Köln schneiderte sich seinen eigenen Kajak auf den Leib, so um die 55 Zentimeter breit, wie zu erfahren war.

Doch unwiderrufflich ging die Zeit der faltbaren Gerüstboote ihrem Ende zu, die Polyesterära brach an.

Alle diese Einblicke in das frühe Wiener Eskimogeschehen brachten Gespräche und Briefe mit Herbert Slanar zu Tage, in denen er sich an die ja immerhin schon mehrere Jahrzehnte zurückliegenden Vorgänge zu erinnern versuchte.



<sup>2</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt H-1) – Ernst Kaeufer: »Erinnerungen an selbstgebaute Falt-Eskimokajaks«)

## *Es wird ernst:*

### **Das Prinzip der faltboote**

All den faltbooten lag das gleiche prinzip zugrunde: Es wurden aus mehr oder minder vielen Einzelteilen zwei Gerüsthälften zusammengesetzt, die durch die Sitzluke im Verdeck in die Bootshaut nach vorne und hinten einzuschieben waren.

Das fehlende Mittelstück wurde in der Haut eingefügt, wobei Hebelvorrichtungen die Spannung der Bootshülle überwandern. Diese Spannung entstand dadurch, daß die Haut etwas kürzer gefertigt wurde als das Gerüst an Länge aufwies. Die Elastizität der fünfschichtigen, ungefähr 1,5 mm dicken, aus Hanf und Baumwolle und Kautschuk bestehenden Haut erlaubte dies ohne weiteres. Die nun schon straffen, faltenlosen Boote wurden noch durch Süllrand, Inneneinbauten und Spritzdecke komplettiert.

Eine weitere Gemeinsamkeit waren die Baustoffe: Holz, und zwar meistens Eschenholz wegen seiner Festigkeit und Federkraft für das Gerüst, starkes, imprägniertes Segeltuch für das Verdeck und fünffache Gummihaut für das Unterschliff.

Die Konstruktion der Gerüste allerdings, sowie die Ausführung der verbindenden Beschläge und die Längen der Einzelbauteile unterschieden sich von Werft zu Werft recht deutlich: Es waren die gepackten Stabtaschen länger oder kürzer, es gab Boote mit Mittelkiel und solche mit »Leitern«, welche mit Schiebehülsen und solche mit U-Schienen, etliche

mit Rundstäben und andere mit rechteckigem Holzquerschnitt, mit Diagonalstreben und mit Bordwänden.

Spanten wurden traditionell aus Einzelteilen, die miteinander verzapft und verleimt waren, schreinermäßig hergestellt. Dann sägte man Spanten aus dünnem Sperrholz und verstärkte sie mit einem umlaufendem Eschenholzrahmen, andere wurden aus dünnen Leisten formverleimt, manche waren dampfgebogen und endlich wurden sie aus Marinesperrholz von 10 – 12 mm Dicke in einem Stück herausgeschnitten.

Hauptblickpunkt dieser Betrachtung soll sein, was sich in eigener Arbeit ohne Superwerkstätte gut herstellen läßt und trotzdem den Anforderungen genügt. Eigene Erfahrungen aus mehreren Bootsbauten fließen hier ein und schieben sich vielleicht allzu aufdringlich in den Vordergrund, aber es werden auch andere Lösungen diskutiert. Da sich meine Erfahrungen im Bau und auch im immer noch anhaltenden praktischen Gebrauch hauptsächlich auf faltbare Eskimokajaks beziehen, wo alles durch die Bootsform noch ein bißchen komplizierter ist, gehe ich darauf jeweils ausführlicher ein.

# Gerüst für den Kajak:

## A: Bauunterlagen

Wenn sich heutzutage ein Paddler gedrängt fühlt, einer bohrenden Lust nachzugeben und sich ein faltboot selbst zu bauen, dann steht meist die Sehnsucht nach einem bestimmten, außergewöhnlichen Boot dahinter, denn »normale« faltboote gibt's ja nach wie vor zu kaufen, wenn auch nicht mehr in der verschwenderischen Fülle der fünfziger Jahre. Unter normalen faltbooten verstehe ich solche von 65 cm Breite und 4,50 m Länge für ein einsitziges Boot, und 80 bis 90 cm Breite und 5,20 m Länge für ein zweisitziges Boot.

Die Seitenhöhen sind sportlichen Belangen angemessen, die Sitzluken nach wie vor riesig. Diese Art von faltbooten ist lange bewährt, sie können unglaubliche Mengen an Fahrtengepäck schlucken, liegen einigermaßen sicher im Wasser, ihr Aufbau läßt sich mit nur mäßigen Schwierigkeiten bewerkstelligen und es spricht eigentlich überhaupt nichts gegen sie. Und wie gesagt, es gibt sie zur Zeit in gutsortierten Wassersportgeschäften zu kaufen, wobei Erzeugnisse von einheimischen, von französischen, amerikanischen und kanadischen Werften zur Verfügung stehen, sodaß außer der Last der Auswahl keinerlei eigene Mühehaltung entsteht. Und neuerdings (1996) hat sich sogar ergeben, daß zwei Werften, eine deutsche und eine kanadische, nämlich Pouch<sup>3</sup> und Feathercraft, wieder faltbare Eskimokajaks anbieten. Und doch – manche tragen ein besonderes Wunschbild in sich, das

zuerst leise bohrend, dann immer dringlicher sich gebärdend, zuletzt alle Gedanken ausfüllend, gänzlich unausrottbar, energisch nach Verwirklichung verlangt. In meinem Fall war es der Eskimokajak. Doch ganz gleich, welches Wunschbild von einem Besitz genommen hat, es erhebt sich die Frage, wie und woher man die nötigen Bauunterlagen bekommt.

### A-1)

Die verschiedensten Möglichkeiten sind denkbar. Zunächst einmal der Nachbau eines vorhandenen faltbootes, das die Begehrlichkeit erweckt hatte. Hier ist alles einfach, die Längsteile werden genau vermessen, verbindende Bohrungen festgehalten, Beschläge nachgebaut oder sinngemäß nachempfunden. Die Spanten wird man auf kleine Klötze lagern, damit sie trotz hervorstehender Beschläge genau waagrecht über einem großen Blatt Zeichenpapier zu liegen kommen. Nun werden genau senkrecht, am Besten unter Hilfenahme eines rechten Winkels, mit einer Reißnadel alle wichtigen Punkte der Außen- und Innenkontur auf das Papier übertragen und mit Bleistift ausgezogen. Mit den Stevenblättern verfährt man genauso, und damit hat man sich alles Nötige verschafft.

### A-2)

Liegt ein echter Bauplan vor, so richtig mit sämtlichen Details und für alle, auch kleinsten Teile, genaue Bezeichnungen, dann kann auch in diesem Falle der Bau problemlos beginnen. Doch meistens gibt es vom Wunschboot keinen fertigen Bauplan, sondern allerhöchstens einen Riß.

<sup>3</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt E-4):  
»Bildergalerie vom Pouch-Eski«

## A-3)

Mit Hilfe von Bootsrissen läßt sich der Schiffskörper erkenntnisstark darstellen. Drei verschiedene Ansichten sind dazu notwendig. Die eine Ansicht, der Längsriß, zeigt die Bootsform der Länge nach und zwar von der Seite gesehen. Kielsprung, Decksprung, Stevenform, Seitenhöhe sind daraus ersichtlich. Der Aufriß zeigt das Boot in Draufsicht, sodaß man sich ein gutes Bild vom Deckverlauf machen kann.<sup>4</sup> Werden zwischen Verdeck und Kiel noch mehrere waagerechte Schnitte gelegt, und deren Linien nachgezogen, dann wird der Aufriß zum Wasserlinienriß. Der Spantriß endlich zeigt den Bootskörper in verschiedenen Querschnitten, wobei der Hauptspant = der umfangreichste Spant, ganz aufgezeichnet ist, die folgenden Spanten von ihm weg zum Bug hin, dann auf der rechten Seite der Mittellinie, also zur Hälfte gezeichnet, erscheinen, und die Spanten des Hinterschiffes sinngemäß auf der linken Seite der Mittellinie zu finden sind.

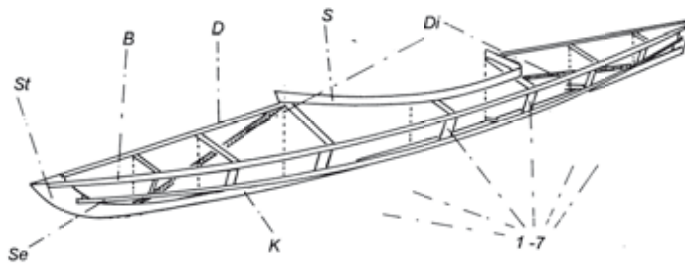
Linienrisse, die ja bei der Konstruktion des Schiffes am Reißbrett entstehen, dienen nur zur Beschreibung der entstandenen Bootsform. Damit diese Beschreibung möglichst genau wird, legt der Konstrukteur eine Vielzahl von Schnitten in die beschriebenen Ebenen, aber wenn dann der entworfene Bootsrumpf tatsächlich gebaut werden soll, dann muß aus diesen Rissen erst noch die Bauzeichnung gewonnen werden, aus der dann hervorgeht, an welcher Stelle welche Spanten stehen sollen, oder in welcher Weise der Kiel gefügt werden muß und überhaupt alle Baueinheiten auszuführen sind.

Auch von den Eskimokajaks, die wir früher bauten, kursierten nur Risse, die sich aber von den rein beschreibenden Linienrissen eines Konstrukteurs etwas unterschieden: Im Spantriß nämlich erschienen nur die Spantumrisse, die den tatsächlich zu bauenden Spanten entsprachen. Und im Längsriß waren die eingezeichneten Längslinien der echte Kiel und die echten Bordleisten und die tatsächlich einzubauenden Senten. Es waren sozusagen Linienrisse, die ohne Schwierigkeiten in Bauzeichnungen verwandelt werden konnten.

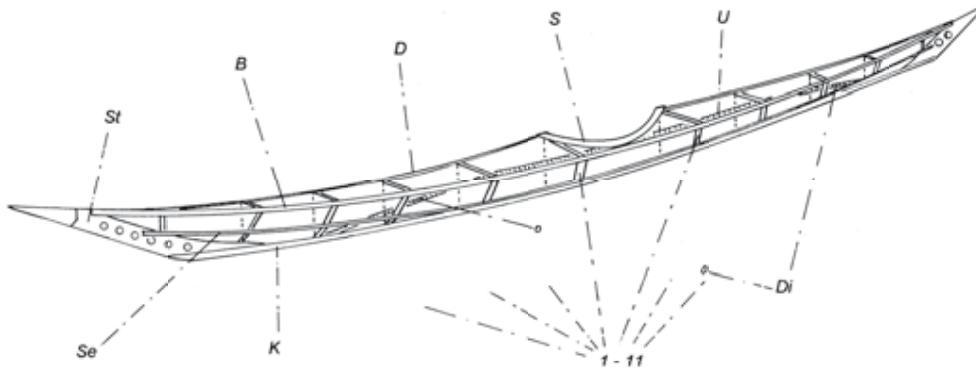
Was ist also zu tun, wenn einem ein solcher Bootsriß, meistens im Maßstab 1:5 für Längs- und Aufriß und 1:1 für die Spanten vorliegt? Zur Sicherheit muß man sich als Erstes mit Hilfe des Längs- und Aufrisses und der darin enthaltenen Maßketten vergewissern, ob die hier als einfache Trennstriche erscheinenden Spanten den tatsächlich im Spantriß festgehaltenen Bauspanten entsprechen.

Ist das der Fall, dann beginnt jetzt schon die Anpassung des Kajaks an unsere eigene Person: Wir wenden unsere besondere Aufmerksamkeit auf den Spant, der in der Gegend unserer Füße zu liegen kommt, wenn wir im Boot sitzen. Es ist bei Eskimokajaks mit 11 Spanten meistens die Nummer 4. Wir messen unser eigenes Gebein im Sitzen mit durchgestreckten Knien vom Steißbein bis zu den Fersen. Dieses Maß bringen wir in Übereinstimmung mit dem Maßstab des Längsrisses. Dann bringen wir es zwischen vorderem und hinterem Hauptspant, also in der Sitzluke, in deren hinterem Drittel, wo man ungefähr seinen Sitzplatz findet, in Kielhöhe zum Anschlag und legen es ins Vorschiff. Der oben erwähnte Spant sollte nun so liegen, daß ihn die Meßlatte gerade so locker

<sup>4</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt B-1) – Daniel Fronia: »Frida – ein Möll-Kajak«



Faltbooteinsitzer. Zur besseren Übersichtlichkeit ist nur die linke Längshälfte abgebildet.  
 S = Süllrand D = Deckstab B = Bordleiste = Dollbord = doch lieber Bordleiste  
 Se = Sente St = Steven K = Kiel oder Leiter Di = Diagonal- oder Schrägstab  
 Nummern 1 - 7 = Spanten



Eskimokajak. Zur besseren Übersichtlichkeit ist nur die linke Bootshälfte abgebildet.  
 S = Süllrand D = Deckstab B = Bordleiste Se = Sente St = Stevenbrett  
 K = Kiel Di = Diagonal - oder Schrägstab U = Unterzug  
 Nummern 1 - 11 = Spanten: 6 = vorderer Hauptspant 7 = hinterer Hauptspant  
 5 = oft als Halbspant 4 = muß an Körpergröße angepaßt sein

erreicht. Steht er näher zur Mitte hin, so müssen wir ihn in Richtung Vorschiff rücken, weil nämlich sonst unsere Füße, wenn wir im Boot sitzen, gerade noch durch den Spant hindurch reichen und mit der Achillessehne auf dem Spantunterteil aufliegen. Und das tut schon nach fünf Minuten jämmerlich weh.

Anschließend müssen wir den nun leicht veränderten Spantumriß im Spantriß neu einzeichnen.

Wer das zeichnerisch nicht lösen kann, sägt diesen Spanten später beim Bootsbau provisorisch aus Spanplatte oder starkem Pappdeckel voll aus und stellt ihn bei der Montage der Spanten auf den Kiel an den ursprünglich vorgesehenen Platz, rückt ihn dann dorthin, wo es die Länge seiner Beine erfordert, und arbeitet ihn durch Peilen mit Bordleisten und Senten zur richtigen straken Form. Diese wird anschließend auf das endgültige Baumaterial übertragen.

Doch jetzt wird es höchste Zeit, mit Hilfe einer Zeichnung die aufgetauchten Begriffe zu identifizieren:

Dabei erscheint der Name »Bordleiste«, zu der aber im Schiffsbau »Dollbord« gesagt wird. Doch ich möchte mit einer gewissen (Alters?-) Starrsinnigkeit, die man mir hoffentlich nachsieht, an »Bordleiste« festhalten, denn solange ich an eigene Bautätigkeit zurückdenken kann, hieß das »schon immer so«.

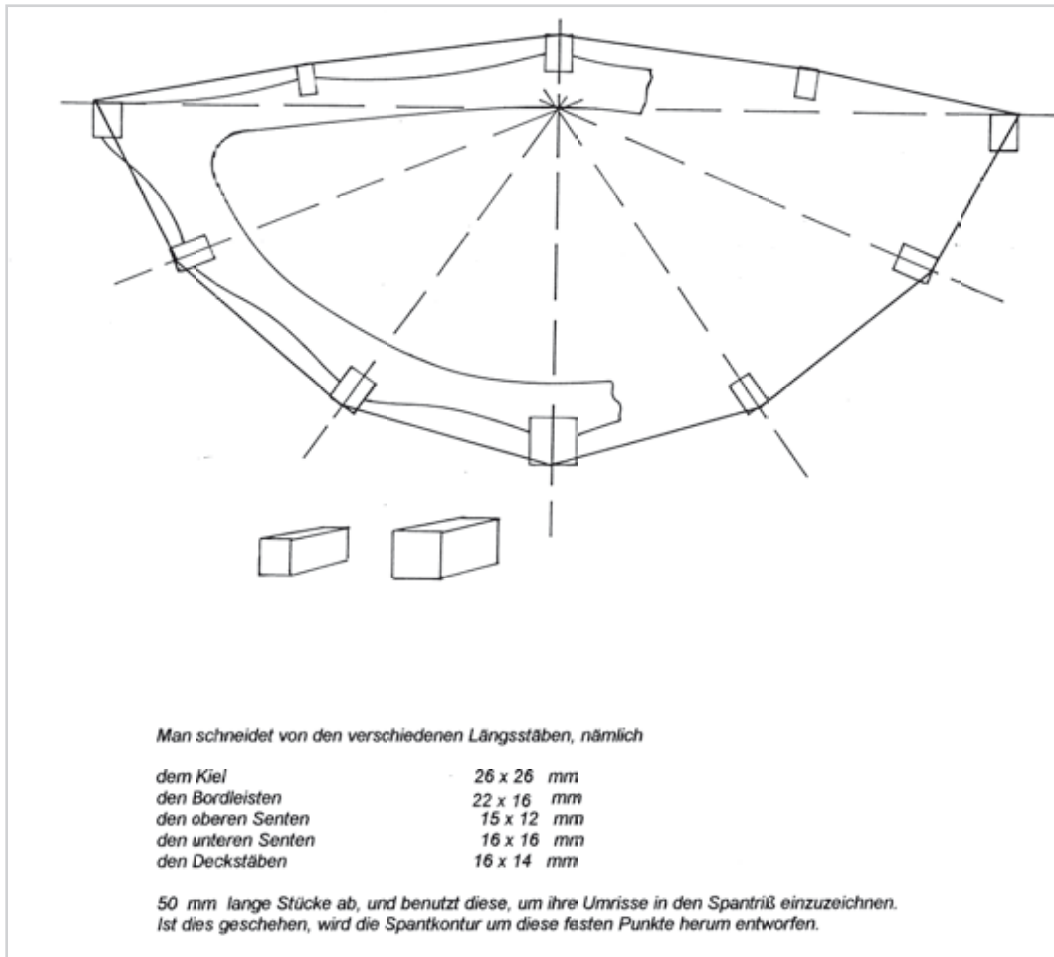
Um aus dem Spantriß eine entsprechende Bauzeichnung zu machen, werden die im Riß nur zur Hälfte erscheinenden Spantumrisse durch Verdoppelung als vollständige Umrisse aufgezeichnet. Dahinein trägt man die vorlie-

genden Querschnittsmaße der Längsverbände an genau die dafür vorgesehenen Stellen. Anschließend zieht man von diesen eingezeichneten Figuren die äußere Kontur des Spantes in der Weise, daß Auflager für die Bordleisten, Fixierungen für die Senten und Einkerbungen für den Kiel, wo nötig entstehen. Nicht vergessen werden darf der konkave Linienverlauf zwischen den Lagerstellen der Längsteile, damit später beim Fahren kein entlangschrammender Felsen oder Ast Schaden stiften kann.

Die beiden Hauptspanten Nummer 6 und 7 (sie rahmen die Sitzluke ein) und der Vorschiffspant vor dem vorderen Hauptspant, die Nummer 5 also, werden ohne Bordleistenauflager und mit nach unten offenen Sentenlagern gemacht, weil sie später beim Bootsbau zuerst waagrecht eingebracht, an den Bordleisten durch Stifte fixiert, und dann erst, oft unter erheblicher Spannung, in die Senkrechte gedreht werden.

Die Aufzeichnung der Spanntinnenkontur macht weiter keine Schwierigkeiten; die dargestellten Holzbreiten bieten bewährte Anhaltspunkte für den 60 Zentimeter breiten Möllkajak. Baut man einen 48 Zentimeter breiten Kajak, oder ist man selbst ein leichter, gelenkiger Eskimo, dann können die Breitenmaße ruhig etwas reduziert werden. Auch die stevennahen, ganz schmalen Spanten dürfen etwas zierlicher ausfallen, da keine große Stoßbelastung auf sie zukommt.

Die Bauzeichnung für die Stevenblätter gewinnt man aus dem Längsriß auf die gleiche Weise. Da der Längsriß meistens in einer maßstablichen Verkleinerung – nämlich 1:5



– vorliegt, wird man sich mit Vorteil ein entsprechendes Rasterliniennetz auf das Zeichenpapier ziehen. Bei der Festlegung der Innenkontur der Bootssteven müssen die Anbindungen der Bordleisten und der Senten berücksichtigt werden, über die im entsprechenden Kapitel berichtet wird.

Wenn im Folgenden von Ein-, Zwei- oder Dreisentenbooten die Rede ist, so ist immer die Anzahl der Senten auf einer Bordseite gemeint. Ein Einsentenkajak ist demnach der

klassische Knickspantkajak in überlieferter westgrönländischer Form, während für einen Dreisentenkajak die fast kantenlose Unterwasserform des »Möllkajak« ein gutes Beispiel abgibt.

Nachdem so viel von Bootsrissen die Rede war, möchte ich an dieser Stelle kurz einschleichen, daß Herbert Slanar aus Wien in fast allen Fällen der Konstrukteur der Eskimokajaks war, die im Selbstbau nach dem zweiten Weltkrieg entstanden sind, und Franz v. Alber der Mann

war, der durch seine begeisternden Aktivitäten die Pläne des stilleren Herbert Slanar erst einer größeren Interessentenschar zugänglich gemacht hat.

#### A-4)

Als mir Franz v. Alber seinerzeit die ersten Risse eines 48 Zentimeter schmalen Kajaks schickte, wußte er nicht, wie groß und schwer ich war und fügte im Begleitbrief die Bemerkung an, ich könnte den Kajak auf 50 Zentimeter verbreitern, wenn ich alle Breitenmaße von allen Spanten mit dem Faktor 50:48 verbreitern würde. Als ich einige Jahre später mein »Eskiwei« umbaute, machte ich von diesem Tip problemlos Gebrauch. Ich erweiterte den Faktor auf 52:48 und bekam den Riß eines 52 Zentimeter breiten Kajaks. Wie weit man dieses Spiel treiben kann, bis die gegebenen Merkmale der ursprünglichen Konstruktion zu verschwinden beginnen, weiß ich auch nicht sicher.<sup>5</sup>

Um zu zeigen, was alles zu machen ist, sei noch erwähnt, daß ich bei oben genannter Umzeichnung von der Spantenhöhe im Mittelschiffsbereich soviel wegnahm, bis ich bei 50 Zentimeter Breite angekommen war. Das strakte ich dann zu den Steven hin, die einen »weichen« Steven-Kielübergang verpaßt bekamen, in einer schönen Linie aus. So entstand ein Rumpf, der in ganz vorzüglicher Weise im bewegten Wasser liegt, auf offenen Gewässern aber etwas luvgiertig ist. Und wenn es auf längere Fahrten geht, dann muß ein Sack aufs Verdeck, weil der Innenraum durch die Niedrigmacherei merklich zusammengeschmolzen ist.

Als Beispiel die Verbreiterung der Bordleiste an der Stelle des Hauptspantes:

$48 \text{ mal } 52/48 = 48 \text{ mal } 13/12 = 624/12 = 52$   
oder an der Stelle des Spantes Nr. 3: (jetzt aber in Millimetern und ab Mitte, also halbe Spantbreite, gemessen)  $162 \text{ mal } 52/48 = 162 \text{ mal } 13/12 = 2106/12 = 175,5 \text{ mm}$

Es ergibt sich also folgende Formel: an der jeweiligen Spant-Stelle vorhandenes Maß mal Wunschbreite an der breitesten Stelle / vorhandene Breite an der breitesten Kajakstelle des vorhandenen Bauplans. Auf diese Weise müssen alle Breitenmaße (Bordleisten und Senten) an allen Spantumrissen neu errechnet und gezeichnet werden und man erhält einen völlig harmonisch verbreiterten Rumpffplan.

Soll an der Länge des Kajaks geändert werden, so bringt Hinzufügen oder Wegnehmen von 10 – 15 Millimetern pro Spantsegment eine Veränderung von 100 – 150 Millimetern in der Gesamtlänge. Veränderungen im angegebenen Rahmen dürften meistens ausreichend sein, wenn nicht, dann werden sicher noch größere Strakarbeiten fällig.

#### A-5)

Findet man seine Wunschvorstellung in einem Kunststoffboot verwirklicht und möchte diese in ein Faltboot umsetzen, so muß der Bauwilige zuerst den Konstrukteur fragen, da es sich wahrscheinlich um einen aktuellen Bootstyp handeln wird. Ob er dabei auf große Begeisterung stoßen wird, ist fraglich, da er sich ja den Riß rekonstruieren will, wenn auch unter dem Blickwinkel des Faltboots. Ist die Freigabe erteilt, werden Meß- und Zeichenarbeiten fällig.

<sup>5</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt A-1) –  
Völker Born: »Über das Entwerfen von Faltbooten«

Ein brettebener Fußboden, auf dem mit Wasserwaage nach beiden Ebenen ausgerichtet der Bootskörper fest fixiert ist, bildet die Grundlage. Dann kommen Marken auf das Boot an den Stellen, an denen die Spanten stehen sollen. Die eigenen Körpermaße müssen dabei in der vorher erwähnten Weise berücksichtigt werden. An diesen Stellen mißt man den Kielsprung und die Stevenform zum Boden hin als Bezugslinie aus. Die ermittelten Maße werden in einer Tabelle festgehalten und am Besten gleich als Linienriß im Maßstab 1:5 zeichnerisch niedergelegt. Dann wird auf dem Verdeck die Mittellinie als Gerade von Steven zu Steven markiert. Von dieser Decksmittellinie aus legt man an den Spantmarkierungen Meßmarken nach rechts und links zu den Außenkanten des Bootskörpers.

Werden diese Marken entlang der Kante miteinander verbunden, dann entsteht daraus die Bordleistenlinie. Sicher muß man hier noch ein bißchen austragen, damit sie schön durchläuft, ist es aber geschafft, dann wird die andere Seite in Symmetrie dazu gebracht.

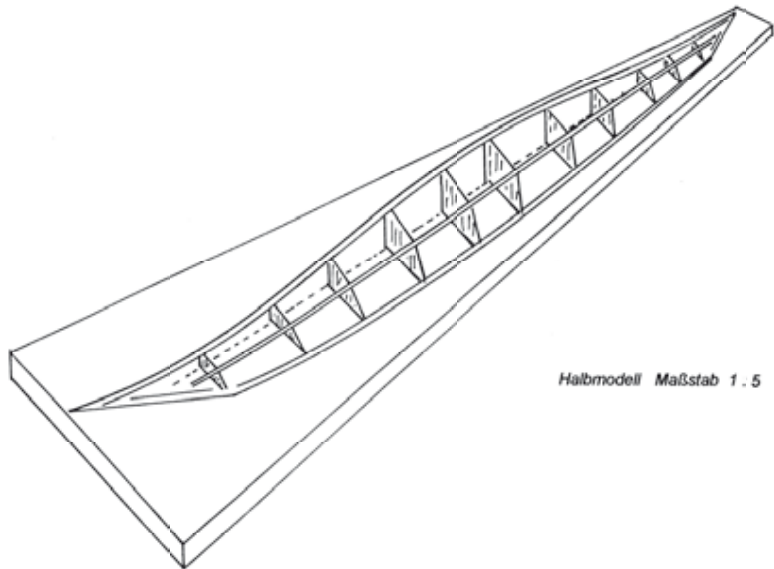
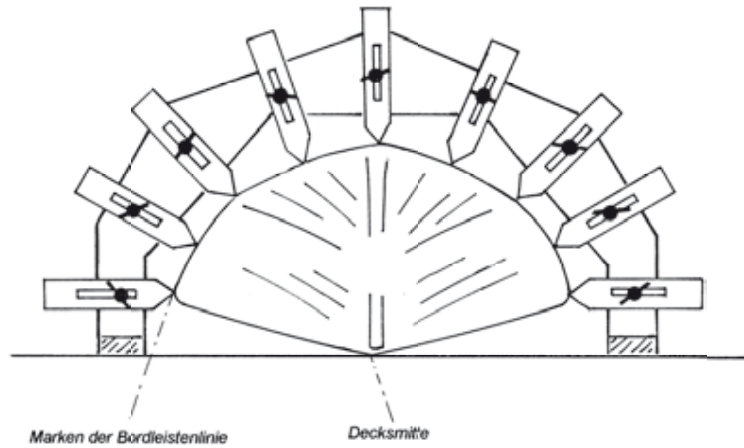
Die Abtastvorrichtung, aus Sperrholzresten gemacht, hält am nun umgedrehten Boot den Querschnitt an den markierten Spantpositionen fest. Zu der Zeit muß schon entschieden sein, wieviel Senten das Boot bekommen soll, am besten werden sie auf den zu vermessenden Schiffskörper aufgezeichnet. Damit ergeben sich exakt die Aufsetzpunkte für die Abtastspitzen. Daraus läßt sich der Spantriß im Maßstab 1:1 zeichnen, wobei natürlich der bereits ausgemessene Kielverlauf mit einfließen muß.

Aus diesem Riß kann nun die Lage von Bordleisten und Senten entnommen werden, und, unter Berücksichtigung der verschiedenen Maßstäbe, in den Linienriß übertragen werden. Mit diesen Unterlagen könnten wir den Bauplan wie schon besprochen, erstellen. Bestehen noch Zweifel über die Linien oder Unklarheiten über Gerüstteilstellungen, kann ein Halbmodell im Maßstab 1:5 Licht ins Dunkel bringen. Ein Knickspantboot läßt sich natürlich viel leichter nachvermessen.

Will einer gar eigene Pläne verwirklichen, ist aber gar kein Konstrukteur, dann ist es sicher gut, bevor er sich die Mühe und Kosten eines Faltbootbaus auferlegt, die entworfene Bootsform in einer billigen Primitivbauweise zu realisieren, und vor allem zum Schwimmen zu bringen, um Testfahrten zu machen, und allfällige Änderungen in pragmatischer Weise hinzufügen und ausprobieren zu können.

Im »Seekajak« Nr. 6, Dezember 1986, habe ich ein einfaches, schnelles und billiges Verfahren beschrieben. Dieses Boot übrigens tut immer wieder, auch heute noch seinen Dienst. Und ein Faltboot dankt es immer, wenn es nicht zu stundenlangem Kentertraining erhalten muß, bei dem vielleicht noch dauernd an den Steven Aufdrehhilfe gegeben wird. Dazu taugt dann so ein Versuchstyp viel besser.

Soviel erst einmal bezgl. der Bauunterlagen, und weiter geht's mit wichtigen Einzelheiten, die für Faltbootneulinge weiter Aufschluß bringen sollen, wie das so ist, mit den »Hadernkähnen«.



## *B) Wichtige Einzelheiten:*

### **B-1) Stabilität**

Wie erreicht man ein festes Faltboot, das nicht durchhängt? Wer die schreckenerregenden Hängebauchboote, die als Vorkriegsüberbleibsel in den späten 40-er Jahren aus Kellern und ländlichen Verstecken, heißgeliebt und lebensverschönernd, wieder auftauchten und die Flüsse belebten, noch in Erinnerung hat, der weiß, daß ein festes Faltboot gar nicht so selbstverständlich ist.

Ein gutes Beispiel für starre Boote geben die Klepperboote ab, bei denen das Ziel durch zusammenklappbare Bordwände und ausgeklügelte Beschläge und eigens entwickelte Scharniere erreicht wird. Doch zum Selbstbau eignet sich dieses System wegen seiner Komplexität weniger. Das Gegenstück zu bordwandverstärkten Booten sind solche, die aus einzelnen Längsstücken aufgebaut sind, und ihre Spanten durch einfache Stift- und Buchsenverbindungen fixieren. Dies ist für Eigenbauer die erfolgversprechendste Bauart.

Hier nun hat sich gezeigt, daß es nicht ausreicht, auf die Spannung der Haut zu setzen, um Zusammenhalt und Festigkeit des Bootes sozusagen automatisch mitgeliefert zu bekommen. Vielmehr muß das Gerüst für sich allein schon vollkommen fest und ohne jeden »Durchhänger« sein und darf auch nicht auseinanderfallen. Auf die Längsstäbe bezogen heißt das, sie müssen an den Steven und auch an den Teilungsstellen in der Weise miteinander verbunden sein, daß sie nach keiner Seite, aber auch nicht auf Zugbelastung ausweichen

oder sich voneinander lösen können. Diese Zugsicherung wurde bei mancher Werft vernachlässigt, weil man glaubte, die Haut presse das Gerüst ja ohnehin zusammen. Doch das Ergebnis waren schon nach kurzer Zeit jämmerliche Hängematten, weil halt Druck- und Zugbelastungen in stetem Wechsel auf den Bootskörper einwirken, wenn er im Wasser den Wellenbewegungen standhalten soll.

Pawlata hatte zwar schon bei seinem »Aijuk« gezeigt, daß sich mit zusätzlicher und erfindungsreicher Feinarbeit bei Rundstäben und Schiebehülsenverbindungen eine Zugsicherung erreichen läßt, aber die wahre Schwierigkeit für Selbstbauer liegt darin, zusammenpassende Systeme von Primär- und Sekundärhülsen zu bekommen und vor allem sie in einwandfreier Weise auf die zu verjüngenden Rundstäbe zu montieren.

Und jeder wendet sich mit Grausen von der Schiebehülse ab, der einmal miterlebt hat, was geschieht, wenn ein Schiebehülsenboot nach langer Ferienfahrt wieder abgebaut werden soll: In hilflosem Zorn sieht man den unglücklichen Paddler an seinen Hülsen zerrén, Blut sickert von den abgehäuteten Fingerknochen, beißender Schweiß dringt in seine Augenhöhlen, düstere Flüche umwittern seine Aura – es hilft alles nichts: Die U-Schienen-Boote der Freunde sind schon verpackt auf die Wagerln geschnallt, bei ihm hat sich noch nicht einmal die erste Schiebehülse gelöst. Wir scheiden also nicht nur die Bordwandbauart, sondern auch das rundstabgebaute Boot aus unserer Wahl aus: Mit Rechteckstäben, U-Schienen

und dazu passenden Fixierteilen lassen sich Haltbarkeit nach allen Seiten und Zugsicherung mit leichtem Auf- und Abbau am einfachsten verbinden. Doch das allein reicht bei einem Stabboot noch nicht aus, um Stabilität zu erreichen.<sup>6</sup> Es müssen noch eine große Anzahl von Querspanten dazu kommen: 7 Stück bei einem 4,50 m langen Boot und 9–11 Stück bei Eskimokajaks von 5,10–5,40 m Länge sollten es schon sein. Außerdem müssen Diagonalstreben eingebaut werden, die ihre Kräfte in einen stabilen Süllrand einleiten, oder, wie beim Eskimokajak in einen starken Unterzug. Der dann außerdem noch die Hüftstütze ist.

Der Nachteil bei dieser Bauart liegt hauptsächlich in der längeren Aufbauzeit und dem stark unterteilten Innenraum wegen der Diagonalstäbe. Man braucht zum Einpacken des Fahrtengepäcks viele schmale, lange Säcke und eine ausreichende Menge an Geduld, und man soll beten, daß keine Mücken und Bremsen ihre Stachel wetzen, wenn dieses Boot ein Eskimokajak ist, bei dem das Einpacken eine besondere Vergnügung ist.

Ist das Gerüst präzise gebaut, dann erhält man mit dieser nur mäßig schwierig herzustellenden Bauart vollkommen stabile Boote, die auch jahrelanger, schwerer Belastung in steindurchsetztem und auch schwallreichem Wildwasser standhalten. Dabei sind Reparaturen, auch unterwegs, meistens kein Problem. Tesaband und Schlauchbinder sind die Mittel der Wahl.

Diese Art von Bootsgerüst ist für einen Selbstbauer sicher am einfachsten und mit der größten Aussicht auf Erfolg herzustellen.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt C-3)  
– Steffen Kiesner-Barth: »Seitenbordwand vs. Stabboot«

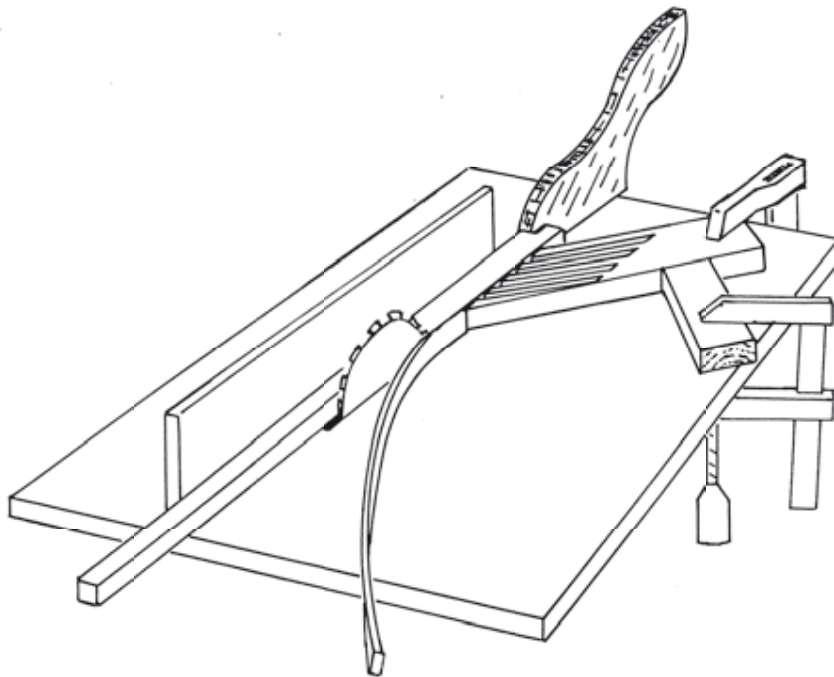
<sup>7</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt B-7) –  
Völker Born: »Selbstbau eines Kajaks«

## B-2) Materialbeschaffung

### B-2 a) Holz

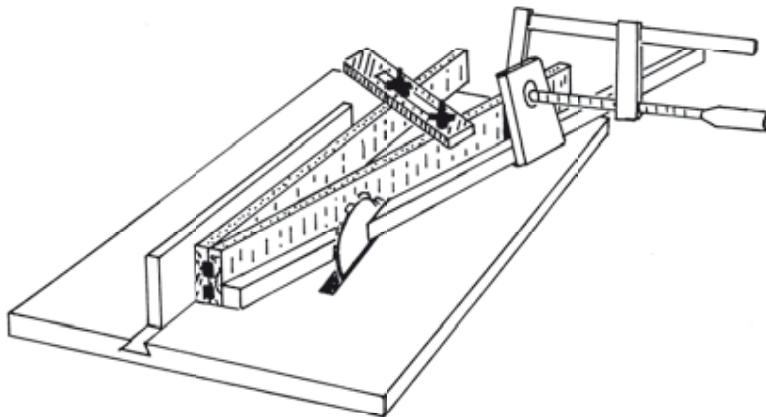
Für das Längsgerüst insgesamt, aber wenigstens für stark belastete Teile, hat sich Eschenholz als unverzichtbar erwiesen. In München gab's noch lange Zeit Wagnereien und auch Sportwerkstätten, bei denen sich Esche ohne Schwierigkeiten beschaffen ließ. In unserem Fall hat sich der Joseph Gries, »da Grias Seppe«, selbst Paddler und Gerüsthersteller der damaligen Hart-Faltbootwerft, besonders verdient gemacht. Er schnitt uns nicht nur die schönsten und längsten Leisten mit dem bester Faserverlauf aus den großen Eschenladen, sondern er »vergaß« auch regelmäßig die Rechnung zu präsentieren. Findet man keinen Wagner mehr, dann muß man halt die Schreiner abklappern, aber bei denen braucht man schon Glück, um fündig zu werden. Bleibt man hier erfolglos, kommen die Sägewerke dran, wobei weitere Ausflüge weg von der Stadt notwendig werden. Auch wird man einen großen Laden = Bohle kaufen müssen, den man sich am Besten gleich aufschneiden läßt. Tun sich ein paar Leute zusammen, dann wirds spürbar billiger.

Leichtgewichtsenthusiasten bauten bei den weniger belasteten Senten gerne Kiefer ein. Kiefernholz ist leichter zu beschaffen, in fast jedem Baumarkt steht es schon gehobelt im Regal. Dafür braucht man dann auf Fahrt etwas mehr Tesaband. Vor dem Baubeginn werden dann in einer Schreinerei die Leisten genau auf Maß gehobelt. Mit einem »Hohlsägeblatt« schafft das auch die heimische Tischkreissäge, doch ist bei den geringen Querschnitten ein Schiebehholz und ein Anpreßholz unverzicht-



Das "Kambrett" wird aus 15 - 18 mm dickem Hartholz ausgesägt. Die Lamellenseite ist im Winkel von 45 Grad abgeschnitten, damit der Vorschub nicht behindert ist.

Der "Schiebestock" läßt sich am Besten aus einem Sperrholzrest aussägen.



Verstellbare Schneidlade zum exakten Schrägschneiden

bares Zubehör, sollen alle Finger an der Hand bleiben. Beide Hölzer sind ohne Schwierigkeiten selbst herzustellen. Das »Kammbrett« (Anpreßholz) wird aus 15–18 mm dickem Hartholz ausgesägt. Die Lamellenseite ist im Winkel von 45 Grad abgeschnitten, damit der Vorschub nicht behindert ist.

Der »Schiebestock« läßt sich am Besten aus einem Sperrholzrest aussägen.

Jetzt ist es wichtig, daß man die Beschläge, mit denen die Leisten später verbunden werden, schon vor sich hat, aber auf jeden Fall die genauen Maße kennt, damit die Leistenstärke mit der Innenweite der U-Schienen zusammenpaßt.

Bewährte Holzstärken bei Esche:

Kiel:	26 x 26 mm	
Bordleisten:	22 x 16 mm	hochkant
Senten, obere:	15 x 12 mm	hohe Kante zeigt nach außen
Senten, untere:	16 x 16 mm	
Deckstäbe:	16 x 12 mm	hochkant

Diese Maße sind erprobt, müssen aber nicht unbedingt übernommen werden.

Bei der Länge der Leisten ergeben sich gewisse Überlegungen: Sind nur kurze Leisten, so um die 1500 mm Länge herum, zu bekommen, dann ist im Falle eines langen Eskimokajaks schon klar, daß ein vierteiliges Gerüst gebaut werden muß. Bieten sich Leisten mit 2600 mm Länge an, kann auch ein zweiteiliges Boot in Erwägung gezogen werden. Über Vor- und Nachteile der beiden Möglichkeiten werden im Abschnitt »Längsteile« nochmals Betrachtungen angestellt. An dieser Stelle nur

noch soviel, daß selbst bei kurzen Leisten ein zweiteiliges Gerüst entstehen kann, wenn der unerschrockene Erbauer die Mühe nicht scheut, die Leisten anzuschärfen.

Kiel und Steven sind in beiden Teilungsfällen durch eine U-Schiene verbunden, nur daß im zweiteiligen Fall diese Verbindung beim Bootsabbau verschraubt bleibt, während beim vierteiligen Gerüst (hier ist sie um einige Zentimeter wegen der Verpackungslänge nach mittschiffs verschoben) gelöst werden muß.

Spanten schneidet man heutzutage mit Vorteil aus wasser- und kochfest verleimtem Sperrholz, wobei es aber ganz wichtig ist, daß die einzelnen Furnierschichten so um 1 mm herum an Stärke messen. Das von mir verwendete Sperrholz (es ist Tegofilm-verleimt) hat bei 13 mm Stärke 14 einzelne Schichten. Nur dieser vielschichtige Sperrholzaufbau hält bei den Spanten, die ja aus Gewichts- und Platzgründen möglichst schmal ausgeschnitten werden, den Belastungen stand. Sperrholz dieser Art ist bei einschlägigen Fachfirmen, bei Firmen für Bootsbausper Holz (Inserate in Yachtzeitschriften), oder bei Bootsbauern erhältlich. Probleme gibt's eigentlich nur mit den Plattenzuschnitten: sie sind meistens zu groß. Bewährte Stärken liegen zwischen 12 und 14 mm. Bei letzter Nachfrage (1994), wurde mir in einer renomierten Münchner Holzhandlung (kein Baumarkt!) die Bestellung von Tegofilm-verleimten Sperrholzplatten angeboten. Die Plattengröße würde 155 mal 155 Zentimeter betragen, wobei der Preis pro Quadratmeter bei 10 mm Stärke 120,- DM, bei 12 mm Stärke 140,- DM ausmachen sollte. Die Schichtzahl sei durch geringere Furnierdicke sogar noch größer geworden. Die Herstellerfirma wurde mir leider nicht genannt, Bestellungen wür-

den aber gern erledigt. Obengenannte Bedingungen reichen pro Platte leicht für einen Kajak mit 11 Spanten und langen Stevenblättern, wobei die Hauptspanten jederzeit noch aus zwei Lagen doppelt verleimt sein könnten.<sup>8</sup>

### B-2 b) Beschläge

Man braucht bandartige- und Winkelbeschläge und noch U-förmige Schienen. Im Metallfachhandel gibt es entsprechendes Band- und Winkelmaterial als Meterware. Metallsäge, Bohrmaschine und Feile verwandeln diese Halbzeuge in die benötigten Beschläge. Wollen sich keine passenden U-Schienen auftreiben lassen, sägt man entsprechend dimensionierte Vierkantrohre einseitig auf. Wichtig ist nur, daß gezogenes Material und nicht gegossenes verwendet wird. Es werden zwar viele Querschnitte und Stärken angeboten, aber hat einer schon sein Holz vorzeitig mit nicht übereinpassenden Querschnitten hergerichtet, oder findet aus irgendeinem Grund tatsächlich kein Metallhalbzeug mit den so bitter benötigten Querschnitten, müssen Erkundigungen eingezogen werden. Nämlich bei Bauschlossereien, kleinen Metallverarbeitern, aber vorzugsweise bei blechverwendenden Betrieben, wie es zum Beispiel Erbauer von Lüftungsanlagen sind, die jede Menge von Blechkanälen herstellen müssen. In solchen Werkstätten gibt es sogenannte Abkantbänke, die Winkel und U-Profile aus Blechplatten formen können. Vielleicht bekommt man auf diese Weise nicht nur Alu- oder Messingprofile, sondern sogar welche aus nichtrostendem Stahl. (Vorausgesetzt, der Betrieb ist nicht zu groß!)

Bei kauffertigen Profilen stehen Messing oder

Aluminium zur Auswahl. Das eine ist seewasserbeständiger, das andere ist leichter. Jeder muß da seine Prioritäten finden. Bewährte Wandstärke bei Messing: 1,5 bis 1,7 mm. Bei Aluminium wird man sicher auf 2 mm gehen müssen.

### B-2 c) Verbindungen

Muß man leimen, braucht man wasserfesten Leim (es kommt nur Resorcinharzleim aus dem Sperrholzschißsbau oder dem Holzseggelflugzeugbau in Frage), der zugleich widerstandsfähig gegen mechanische Belastung sein muß. Ich habe gute Erfahrungen mit »Praktikus seewasserfester Holzkaltleim mit Härter« von der Praktikus Chemie, Grevenbroich gemacht, wobei eine Packungsgröße von 750 g auch von der Menge her ganz passend ist.

Leider ist dieser Leim in München nicht mehr zu erhalten. Dafür habe ich im OBI-Baumarkt den Resorcinharzleim Bindan-Cin von der Firma Bindulin-Werk, Schönleber GmbH Fürth i.B., gefunden in praktischer 200 g-Packung, der alle Bedingungen wasser- und kochfester Verleimung erfüllt. Die leicht zu beschaffenden wasserfesten Weißleime führen unter unseren Bedingungen leider zu Enttäuschungen.

Muß man nieten, wird man bei Alubeschlägen auch gleich Alunieten hernehmen. Baumärkte und Schraubenbörsen sind die Einkaufsquellen. Eine Stärke von 4 mm dürfte angemessen sein. Wer Messingbeschläge verarbeitet, wird auf Kupfernieten zurückgreifen, doch gibt's da manchmal bei der angezeigten Stärke von 3 mm mit der benötigten Länge Probleme. Vielleicht können da Werften, die sich noch mit dem Bau von Holzbooten befassen, weiterhelfen. Bei völliger Fehlanzeige muß man aus Kupferdraht und mit Hilfe eines entspre-

<sup>8</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt I-1) – Steffen Kiesner-Barth: »Materialauswahl und Lieferanten«

chenden Werkzeugs die Nieten selber machen. Wird der Schließkopf auf der Holzseite geformt, müssen genau passende Unterlegscheiben verwendet werden.

Wo wird überhaupt genietet? Zur Befestigung der Beschläge an den Holzteilen und an den Enden von beanspruchten Längsstäben, um ein Spalten zu verhindern; bei den Einleimstellen vom Stevenblatt in den Kiel ist auch eine zusätzliche Vernietung üblich. Rund- und Senkkopfnieten werden je nach Lage verarbeitet.

Muß man schrauben, wird man nach Möglichkeit auf rostfreie Stahlschrauben setzen, vor allem wenn es Gewindeschrauben mit Muttern sind. Holzschrauben ebenfalls V2A oder Messing. Keine verzinkten Eisenschrauben hernehmen!

## **B-2 d) Handwerkliche Hinweise**

### **B-2 d/1) Leimen**

Leimflächen bedürfen der Vorbereitung, damit optimale Festigkeit der Leimstelle erreicht wird. Folgende Kennzeichen sollten hergestellt werden:

Die Leimflächen müssen genau aufeinander passen und in sich eben sein. Unebenheiten wirken beim Zusammenfügen der Werkstücke als vorzeitige Kontaktpunkte, die eine einwandfreie Pressung zu einer möglichst dünnen Leimfuge verhindern. Der Leim bekommt dann nicht genügend Druck, um in die Holzporen einzudringen, was aber zur Haltbarkeit unerlässlich ist.

Um möglichst viele Holzporen für die bessere Verankerung aufzureißen, sollen die Leimflächen leicht angeraut werden. Dazu läßt sich

bei unseren kleinen Leimflächen am Besten mit einem Zahnhebeleisen arbeiten. Auch ein abgetrenntes Stück einer feinen Metallfeile ist gut zu verwenden. Die Leimflächen müssen von Holzstaub und aufstehenden Härchen befreit werden, damit die Poren nicht verstopft sind. Auch dürfen die Flächen dann nicht mehr mit den Fingern berührt oder sonstwie verunreinigt werden.

Unangenehmerweise beginnen die zu verleimenden Teile unter dem Preßdruck zu wandern. Als Gegenmaßnahme werden die Teile auf einer festen, großen Unterlage gepreßt, auf der im Sinne einer Schablone Nägel, Schrauben oder kleine Klötzchen befestigt sind. Hier, und auch bei den allfälligen Beilagen unter den Schraubzwingen, auf keinen Fall das Trennpapier vergessen, sonst wird man später hilflos vor den phantastischsten Holzgebilden stehen. Dem Verrutschen der Teile läßt sich auch dadurch entgegenwirken, daß in die eine Leimfläche kleine Nägel eingeschlagen werden, die dann auf wenige Millimeter gekürzt werden, sodaß sich die herausstehenden Enden in das andere Teil einpressen und dadurch eine Lageveränderung verhindern. Zuerst einmal ohne Leimzugabe pressen, damit die Nägel die Marken setzen, solange noch kein herausquellender Leim die genaue Kontrolle unterbindet.

Der Preßdruck wird durch Schraubzwingen erzielt, die einmal an manchen Stellen gar nicht leicht zu plazieren sind, und deren punktueller Druck zum ändern durch starke, größere Beilagen aus Holz auf eine umfangreiche Fläche ausgedehnt werden muß. Die Preßzeiten, die der Leimhersteller angibt, sollten auf jeden Fall eingehalten werden.

### B-2 d/2) Schäften

Erfordern die Umstände, daß zwei Längsstäbe der Länge nach verbunden werden sollten, so müssen beide schräg angeschnitten und auf den entstandenen Flächen verleimt werden. Dieser Vorgang wird »Schäften« genannt und erfordert exaktes Arbeiten und das Befolgen fester Regeln. Die Länge der Schäftstelle soll nämlich das 10- bis 15-fache der Stärke der zu verleimenden Leiste betragen. Das Problem für Nichthandwerker besteht nun darin, so lange, schräge Flächen zu formen, die in sich eben sind und auch nicht hängen. Am leichtesten gelingt dieser Vorgang, wenn eine Tischkreissäge vorhanden ist: Die Anfertigung einer Keillade enthebt einen jeder Schwierigkeit. Sie wird, entsprechend eingestellt, entlang dem Parallelanschlag der Kreissäge geschoben und führt an ihrem Stopklotz die Leiste mit, an der die richtige Schräge automatisch angesägt wird. Zuerst Probestücke sägen und eventuell nachjustieren, bis das gewünschte Ergebnis erreicht ist.

Hat der gestreßte Bootsbauer keine Tischkreissäge zur Verfügung, muß er nach anderen Hilfsmitteln Ausschau halten. Am besten läßt er sich von einem Schreiner zwei gleichlange Brettchen von einem halben Meter Länge in der gewünschten Steigung identisch ansägen und einwandfrei glätten. Auf einem Grundbrett schraubt er sie dann zu einer Lade zusammen, die auf der Werkbank fest verankert wird. In dieser Schräglade spannt er dann mit einer Schraubzwinde die Leiste ein, die er bereits nach bestem Können vorgesägt hat. Auf einem handlichen Brettchen wird Schleifpapier grober Körnung – vielleicht 60 – mit Reißnägeln um die Kante herum befestigt. Das

Schleifpapier sollte allerdings nur so breit sein wie die Lichte Weite der Lade. So liegt auf den beiden Schrägbrettern nur das blanke Schleifholz zur Führung auf, während das schleifpapierbewehrte Mittelteil die eingespannte Leiste bearbeitet. Mehrmaliges Nachrücken der Leiste und Wechsel des Schleifpapiers zu feinerer Körnung und etwas Ausdauer bringen dann ein befriedigendes Arbeitsergebnis. Zuletzt muß noch gesagt werden, daß geschäftete Leimstellen beim Pressen eine dickfellige Beharrlichkeit entwickeln, der Länge nach auseinander zu rutschen, sodaß hier obererwähnte Vorkehrungen nötig werden, dies zu verhindern.

### B-2 d/3) Nieten und Buchsen

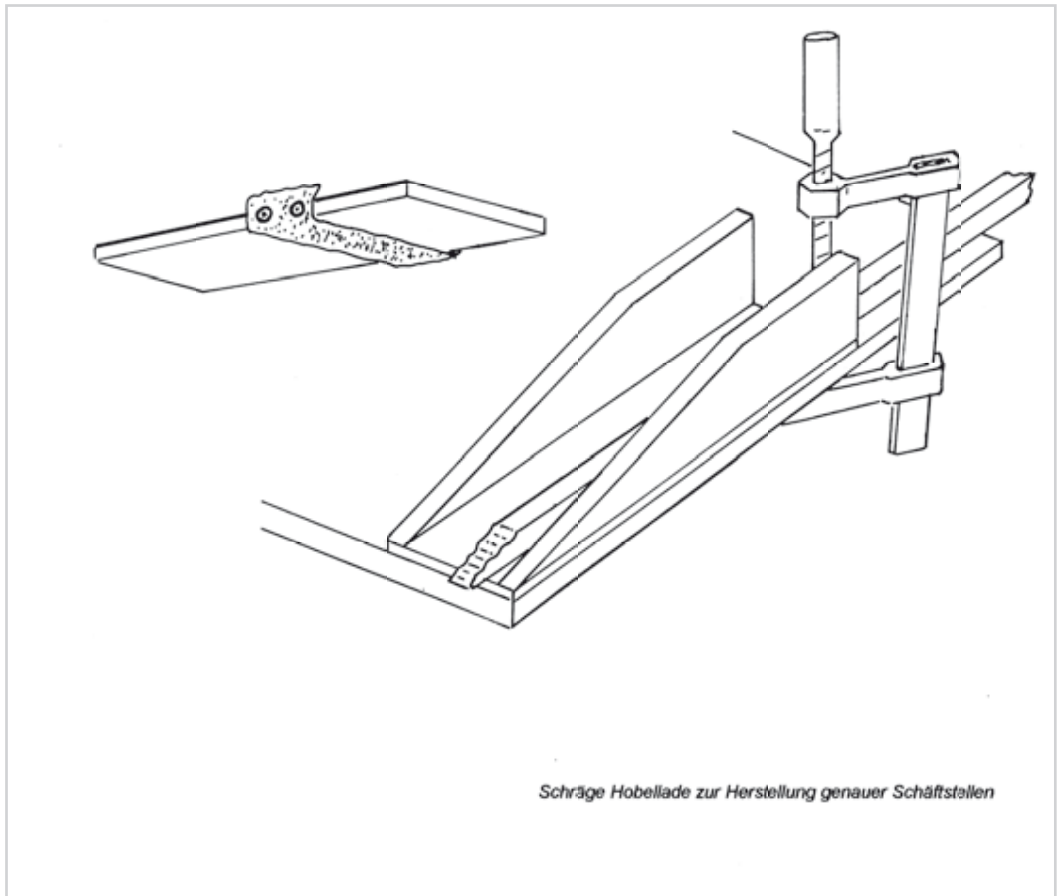
Die Löcher für die Nieten dürfen nur in der Stärke gebohrt werden, welche die Nieten selbst haben. Die zu nietenden Teile werden samt den Beilagscheiben mittels eines Nietenziehers und Hammerschlägen kräftig zusammengedrückt, dann die Niete mit dem Frontschneider soweit gekürzt, daß die überstehende Länge in etwa dem Durchmesser der Niete gleich ist, dann wird mit dem Hammer der Schließkopf geformt. Dabei, und auch schon bei der vorhergehenden Phase mit dem Nietenzieher, ist es ganz wichtig, daß auf einer schweren, massiven Eisenunterlage als Amboß gearbeitet wird. Ich habe dazu schon immer ein 30 cm langes Stück einer Eisenbahnschiene. Soll der gehämmerte Schließkopf schön rund werden, muß noch ein Kopfformer benutzt werden. Auf jeden Fall an eine Beilagscheibe denken, wenn die Niete auf einer Holzunterlage geschlossen wird!

Bestehende Bohrungen, in welche Bolzen eingreifen, die beim Bootsauflage- und Abbau verras-

tet oder gelöst werden, muß man mit Buchsen versehen. Dazu gibt es Messingröhrchen in verschiedenen Durchmessern als Meterware. Auch hier wird der gleiche Lochdurchmesser wie die Stärke des Röhrchens vorgebohrt, dann kann es hindurchgetrieben und mit wenigen Millimetern Überstand abgesägt werden. Auf dem Amboß treibt nun wechselseitig ein entsprechend dicker Körner die Buchsenöffnungen mit vorsichtigen Hammerschlägen auseinander. Ein paar Feilenstriche schaffen ebene Übergänge zum Holz.

#### B-2 d/4) Festgesetzte Schrauben

Bei den folgenden Bauvorschlügen ist immer wieder die Rede von Schrauben, die an Ort und Stelle verbleiben sollen, aber an deren herausstehenden Gewindeschäften Flügelmuttern beim Bootsauf- bzw. Abbau auf- und abgeschraubt werden. Hier geht man folgendermaßen vor: Es wird z.B in die Bordleiste ein Loch vorgebohrt, das um 0,5 mm kleiner ist als der Durchmesser der Schraube. Weil es sich in diesen Fällen immer um Gewindeschrauben mit Senkkopf handelt, muß noch die entsprechende Leistenseite angesenkt werden.



Beim Einschrauben schneidet sich das Gewinde sein eigenes Negativ durch das Holz. Kommt die Schraube auf der Gegenseite heraus, dann wird auf den noch einzuschraubenden Teil ein bißchen Zweikomponentenkleber aufgebracht, und die Schraube fertig eingedreht. So bleibt der Nutzteil der Schraube vor Kleber verschont und sie sitzt trotzdem fest und wasserdicht in ihrem Trägerholz.

### B-2 d/5) Holzschrauben

In Hartholz gesetzt müssen Holzschrauben immer vorgebohrt werden, oft weniger als 1 mm bis zur Schraubenstärke! Ausprobieren. Zum Bohren im Holz nimmt man mit Vorteil Bohrer mit Zentrierspitze, weil die üblichen Spiralbohrer von den Jahresringen immer etwas abgelenkt werden.

### B-2 e) Haut

Knackpunkt aller Faltbootvorhaben ist letzten Endes die Haut. Früher konnten wir, wenigstens in München, Faltboothaut meterweise kaufen und ein fachkundiger Sattler war auch leicht aufzutreiben. Heutzutage ist der Einkauf von Haut, wie sie zum Beispiel Klepper verwendet, mit Schwierigkeiten verbunden, und auch ein Sattler, der die Bedingungen von Faltboothaut kennt, wird nur noch schwer greifbar sein. Deshalb habe ich im Jahr 1992 selbst versucht einen Kajak zu überziehen und dazu PVC-Lastwagenplane verwendet. Das Ergebnis ist durchaus ermutigend. Urlaubsfahrten auf finnischen und französischen Flüssen und etliche Auf- und Abbauten sind schon absolviert. Das Vorgehen bei dieser Überzieharbeit habe ich in einem eigenem Abschnitt niedergeschrieben. An Stelle von PVC kämen hypalonbeschichtete Gewebe in Frage. Hier bieten etliche Schlauchboothersteller in ihren

Katalogen solches Hautmaterial als Meterware zu Reparaturzwecken an. Ebenso, und das ist äußerst wichtig, die dazu passenden Klebemittel. Also unverzagt nachfragen! Für das Verdeck ist nach wie vor schweres, imprägniertes Segeltuch aus Baumwolle das Mittel der Wahl, aber auch schon nicht mehr überall zu bekommen.

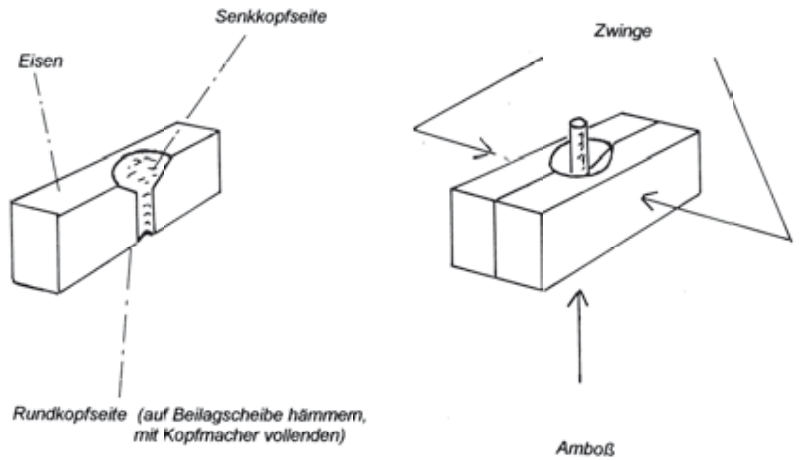
### B-3) Bauzeit

Bis das Gerüst fix und fertig zum Überziehen bereit ist, vergehen schon einige Wochen oder Monate, zumal ja doch ein zeitauffressendes Berufsleben die Arbeit am Boot auf die Abendstunden und auf Feiertage beschränkt, von denen man auch nicht ungehemmt Gebrauch machen kann, wenn eine Freundin oder, im anderen Falle, die Familie nicht allzu vergrätzt werden sollen. Eine Sache von »hamma glei« = haben wir schnell geschafft, oder von acht Tagen ist es jedenfalls nicht.

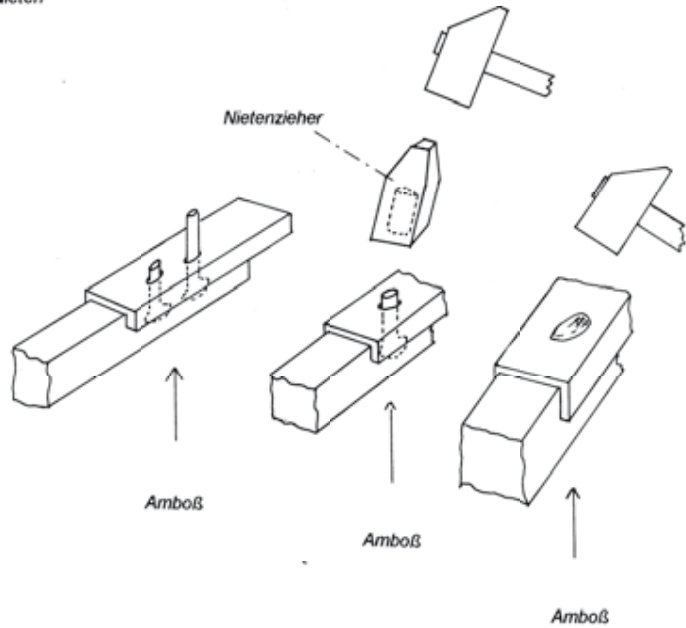
### B-4) Was ein Faltboot gar nicht mag:

- 1) Umtragen, ohne daß man den schwersten Gepäcksack hinter dem Fahrersitz herausnimmt.
- 2) Transport auf dem Autodach, aufgebaut, über viele Kilometer hin, vielleicht noch nicht mit abwärts zur Stoßstange verzurrten Bootsenden.
- 3) Schieben auf dem Bootswagen, wenn das Wägerl genau unter der Bootsmittle montiert ist.
- 4) Naß abbauen und später die Haut nicht sorgfältig nachtrocknen.
- 5) Die rüde Bootsbehandlung zu Lande und zu Wasser, die sich im Umgang mit Kunststoffbooten leider fest etabliert hat und of fenbar als besonders sportlich angesehen wird.

Nietenherstellung aus Kupferdraht (aber nur, wenn alle Stricke reißen)



Das Nieten



### C) Helling

Der Bau kann nicht beginnen, solange keine Baugrundlage besteht. Eine Helling ist unverzichtbar, wenn etwas Gutes entstehen soll. Am besten ist sie so lang wie das zu bauende Boot, noch besser einige Zentimeter länger. Zwei Bretter, tunlichst glatt gehobelt, mit gerichteten Kanten, werden T-förmig zusammengeschaubt, das obere, waagerechte ein bißchen länger als das untere senkrechte Brett, damit man zwei Blöcke unterstellen kann, sonst muß in tiefer, demutsvoller Haltung das Werk vorangetrieben werden. Einen genauen Mittelriß sollte man noch ziehen und das ganze mit Zwingen oder Schrauben vor dem Auseinanderfallen sichern. Bei unausbleiblichen Wutausbrüchen wird sich solche Vorsorge bezahlt machen.

### D) Kiel und Steven

Als »Rückgrat« des Bootes gilt der Kiel. Damit alles nicht zu einfach ist, gibt's zwei Möglichkeiten: den leiterartigen Doppelkiel oder den reinen Mittelkiel.<sup>9</sup> Bei der »Leiter« werden zwei hochkant stehende Leisten mit darüberliegenden Brettchen zu einem stabilen, verschiebefreien Gebilde verleimt und verschraubt. Die zu den Bootsspitzen zeigenden Enden müssen lang genug sein, um etwas auseinanderbiegbar zu bleiben. Außerdem tragen sie beide geschlitzte U-Schienen und in einiger Entfernung davon ausgebuchste Bohrungen. Der Steven wird mit entsprechenden Beschlägen – hergestellt aus Gewindestangen und schmalgefeilten oder gesägten Muttern, zur Sicherung geklebt – in die Gabelenden der »Leiter« geschoben und durch den Bol-

zen verrastet. Dazu die federnden Leiterholme bei den Bohrungen etwas auseinanderziehen, den Steven ausrichten und dann das Ganze zuschnappen lassen. Diese Verbindung ist bombenfest und doch leicht lösbar.

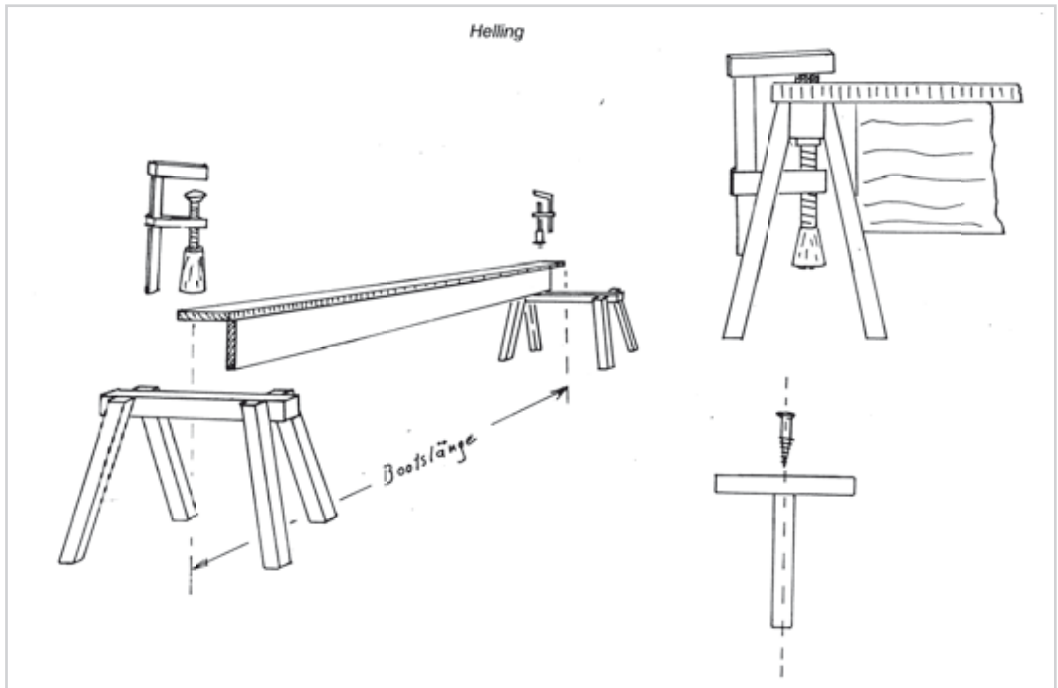
Durch diesen einfachen Zusammenbau ist nun ein Bodenteil entstanden, das von der Bootsspitze bis zur Süllrandspitze reicht, bzw. vom Heck bis zum Süllrandabschluß. Mit dem noch ausstehenden Mittelstück muß beim Boots Aufbau ein beachtlicher Druck erzeugbar sein. Warum?

Erinnern wir uns: Die Haut ist etwas kürzer hergestellt als das Gerüst lang ist, um faltenfreien Sitz und Spannung zu erhalten. Also stehen beim Aufbau die Mittelteile der Bodengruppe winkelig in die Höhe und müssen unter oft beachtlichem Kraftaufwand niedergedrückt werden.

Wiederum bieten sich mehrere Lösungen an: Entweder ist der »Spannteil« ein Einzelteil für sich, oder er ist in zwei Hälften geteilt, an den Vor- und Hinterschiffsstücken drehbar befestigt. Als Einzelteil hat er in der Mitte einen Drehpunkt und rastet an den Vorder- und Hinterteilen des Gestells mit seinen eigenen Bodenbrettchen in verschränkender Weise in deren Bodenbrettchen ein.

Drehbare Holzriegel sichern das Ganze, bis dann zur endgültigen Festigung noch die Mittelspannten darüber aufgebaut werden. Ist der »Spannteil« drehbar in zwei Hälften an den Vorder- und Hinterteilen befestigt, findet die Verschränkung und Sicherung in der Mitte statt. In diesem Fall muß man dafür Sorge tragen, daß sich die Teile zum Bootsabbau ganz zurückklappen lassen und nicht in einer Winkelstellung blockieren, sonst wird ein zweck-

<sup>9</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt C-4) – Rainer Söntgen): »Bau einer Bodenleiter nebst Lehme«



entsprechendes Verpacken unmöglich. Bei Mittelkielbooten war der Steven und der Kiel oft ein einziges Werkstück und reichte vom Bug oder Heck bis hin zum Süllrand. Dadurch zeigte sich die verpackte Stabtasche dieser Boote um Einiges länger, als diejenige der gerade besprochenen Teilungsart. Der »Spannteil« dieser Kiele hakte sich als separates Mittelstück durch spezielle Beschläge vorne und hinten fest und wurde durch aufschraubbare Riegel gesichert.

Für das »Rückgrat« der Boote waren dies die am meisten angewandten Bauweisen der normalen faltboote mit 4,50 Metern Länge und einem großen Süllrandausschnitt von etwa 1,15 Metern Länge. Wenn wir nun das Eskimoboot betrachten, so ergeben sich hauptsächlich durch die Länge zwischen 5,10 – 5,40

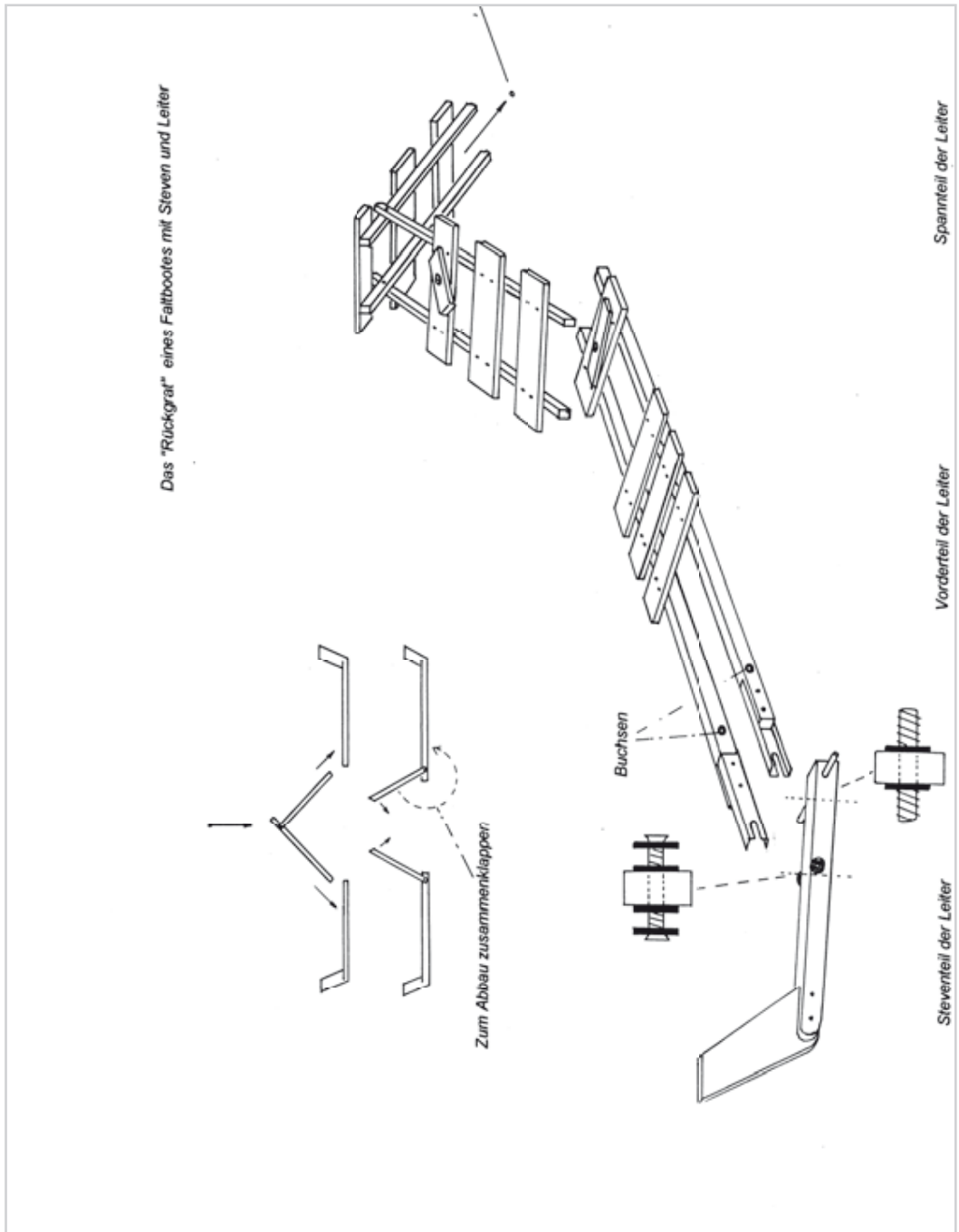
Metern und vor allem durch die kleinen Sitzlukausschnitte von nur etwa 450 - 600 Millimetern erhebliche Unterschiede, die auch ihre Schwierigkeiten mit sich bringen. Die Schmalheit der Kajaks spielt erst später, beim Fahren eine Rolle. Beim Bauen macht das gar nichts aus. Die langen überhängenden Steven werden am Besten aus einem Brett geschnitten. Macht man einen reinrassigen Eskimosteven mit hartem Übergang zum Kiel, dann kann Eschenholz hergenommen werden, wenn genau auf den Faserverlauf geachtet wird. Will man aber einen, auch nur ein wenig abgerundeten Übergang zum Kiel machen, dann nimmt man besser Sperrholz von 10 – 12 mm Stärke, dann gibt es keine Probleme mit hinauslaufenden Fasern und somit keine Bruchgefahr.

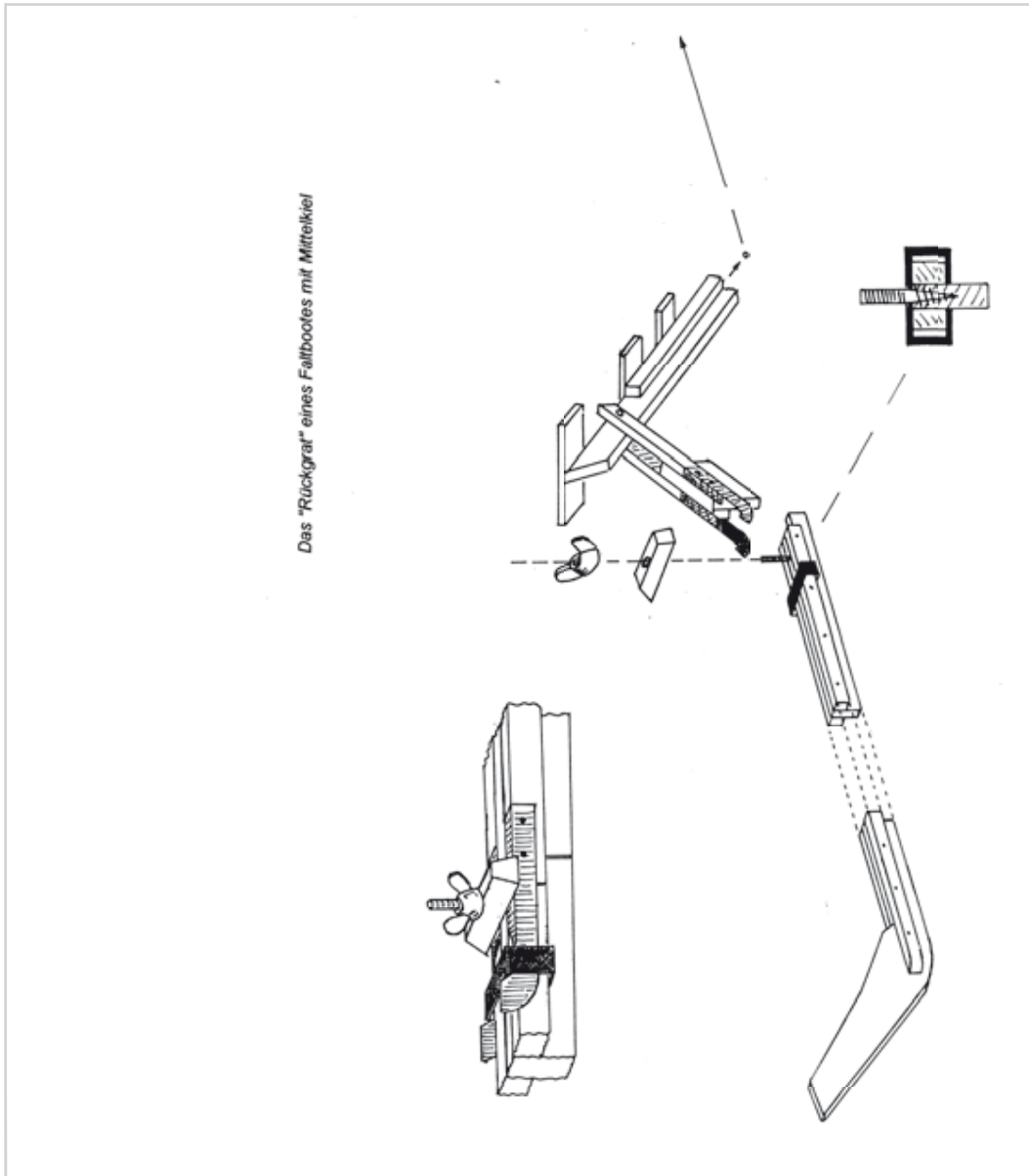
Da bei stärker gerundeten Übergängen – für uns Alpeneskimos war das zum Wildwasserfahren von großem Vorteil – Ausladungen von 1100 – 1250 mm vorkommen, muß gegen vertikale Belastungen das Stevenbrett hoch genug sein, so gegen 70 – 80 mm, und gegen seitliche Beanspruchungen müssen an der Unterkante von der Stevenspitze bis zum Kielbeginn beiderseits Leisten aufgeleimt werden. Um die Biegung zu bekommen, können die Leisten aus drei dünneren Leisten lamelliert werden, wobei das ausgeschnittene Stevenbrett als Schablone dient.

Damit das ganze nicht zu schwer wird, kommen Löcher zwischen 15 und 30 mm Durchmesser in die Stevenbretter. Die Kanten müssen natürlich, wie überhaupt alle Außenkanten, leicht gerundet und verputzt werden. Über die Anlenkung der Bordleisten wird später berichtet. Noch sind wir bei der Besprechung des Kiels. In Anlehnung an die Baupläne Herbert Slanars, die uns Franz v. Alber zuschickte, hatte sich bei uns eingebürgert, den Kiel unverleimt aus einer entsprechend ausgesuchten Eschenleiste von Querschnitt 26 x 26 mm zu machen. Dieses Maß müssen auch die Steven an den Stoßstellen zum Kiel aufweisen: Also die seitlichen Verstärkungsleisten entsprechend dimensionieren!

Leisten ganz allgemein, wenn sie zur endgültigen Stärke gesägt und gehobelt sind, bleiben nicht immer schnurgerade. Eventuell entstehende leichte Biegungen lassen sich beim Kiel sinngemäß für den Kielsprung, bei den Bordleisten für den Decksprung ausnützen. Hat der Kiel auf dem Riß einen ausgeprägten, kurvigen Sprung, dann leimen wir zwei oder drei breitere Leisten aufeinander, und sägen dann die

Springkurve so aus, daß die verleimten Leisten hochkant stehen. Die Stärke wird dann, wenn notwendig, auf der Kreissäge besäumt. Kiel und Steven haben einen treppenförmigen Stoß, überbrückt durch eine U-Schiene und gesichert durch eine entfernbare Flügelschraube. Eine simple, aber vollkommen sichere Verbindung nach allen Seiten hin. Aber trotzdem muß dieser treppenförmige Stoß genau gearbeitet sein: Wenn hier etwas »nackelt« (zuviel Spiel hat), dann möchte das Boot später gerne durchhängen! Hier nun gleich ein Wort zum Thema »Flügelschrauben«. Es grassiert bei vielen Paddlern unausrottbar die Furcht, das Säckchen mit den Flügelmuttern zu verlieren oder zu vergessen, und, vor Wut und Enttäuschung laut heulend, das Boot am Einsatzort nicht vollenden zu können. Viele Werften haben also nach »unverlierbaren« Verbindungen gesucht, und sich mit Stiftchen und Häkchen und Schnäpperchen abgemüht, Schieberchen und Reiberlein erfunden, und die Paddler haben oft und oft erleben müssen, daß immer wieder etwas ausgehängt oder auseinandergesprungen war, sodaß zu guter Letzt vieles mit Schnur gesichert werden mußte oder einfach so halb funktionierend verblieben ist. Der ganzen Sache wurde hohe, schon fast glaubensähnliche Bedeutung beigemessen und bei so manchem Lagerfeuergespräch wurden die altbekannten Thesen immer wieder von neuem hin- und hergewälzt. Doch andere Paddler, die offenbar einer leichtsinnigeren Lebensart anhängen, erkannten das drohende Problem gar nicht, sondern nahmen einfach eine Handvoll Ersatzschrauben mit, und durchlebten fröhliche Zeltnächte, stiegen anderntags in ihre immer fahrbereiten verschraubten Kajaks und blickten verächtlich auf die Quetschwunden





an den Fingern der »Patentleute«. Ich selbst habe alle meine Kajaks »geschraubt« und bin immer gut damit gefahren, allerdings im-

mer mit Ersatzschrauben, wozu gesagt werden muß, daß ich sie bis jetzt noch nie hernehmen mußte. Doch der Tag wird kommen...

Aus dem Blickwinkel des Selbstbauers gesehen, bringen Schrauben mit dem geringsten Arbeitsaufwand die allerbesten und festesten Verbindungen und Sicherungen. Ich schlage vor, wir bleiben dabei. Soweit die Schrauben, kehren wir zum Kielaufbau zurück.

Wegen der kleinen Sitzlukenöffnung in der Bootshaut gibt es beim Eskimokajak kein Mittelteil, das erst in der Haut eingebaut wird, sondern die einzubauenden Gerüsthälften haben die »echte« halbe Länge. Für die Kielverbindung von Vorder- und Hinterschiff in der Bootsmittle hat sich bei uns in München der so benannte »Preßkiel« eingebürgert. Dabei liegen im gespannten Zustand die Kielleisten Stoß auf Stoß, treppenförmig, um ein Ausweichen nach unten zu verhindern; der vorher zum Spannen benutzte Hebel legt sich automatisch links und rechts wie eine Schienung an den Kiel und überbrückt die Stoßstelle, die Zugsicherung übernimmt ein Widerlager, das den Spannhebel sperrt, gegen das Aufschnappen helfen drehbare Holzriegel, die ihrerseits durch den Einbau des Sitzes verrastet werden. Eine ganz einfache Sache also. Bei einer ungefähren Länge des Preßkiels von 400 bis 430 Millimetern kann man in der kleinen Sitzluke ausgezeichnet hantieren, und die ganze Spannvorrichtung ist von großer Effektivität, und ist vor allem ohne großen Aufwand herzustellen. Aus Verpackungsgründen wurde sie bei uns am Hinterschiffskiel montiert.

Das wären in groben Zügen die Baumerkmale des »Rückgrates« von Faltbooten gewesen. Und hat man nun das fertige Bauteil vor sich, dann wird es mit einer Schraubzwinde auf der Helling etwas außer des Mittelrisses, aber parallel zu ihm befestigt, sodaß die Kiellage immer mit dem Meterstab einwandfrei kontrolliert

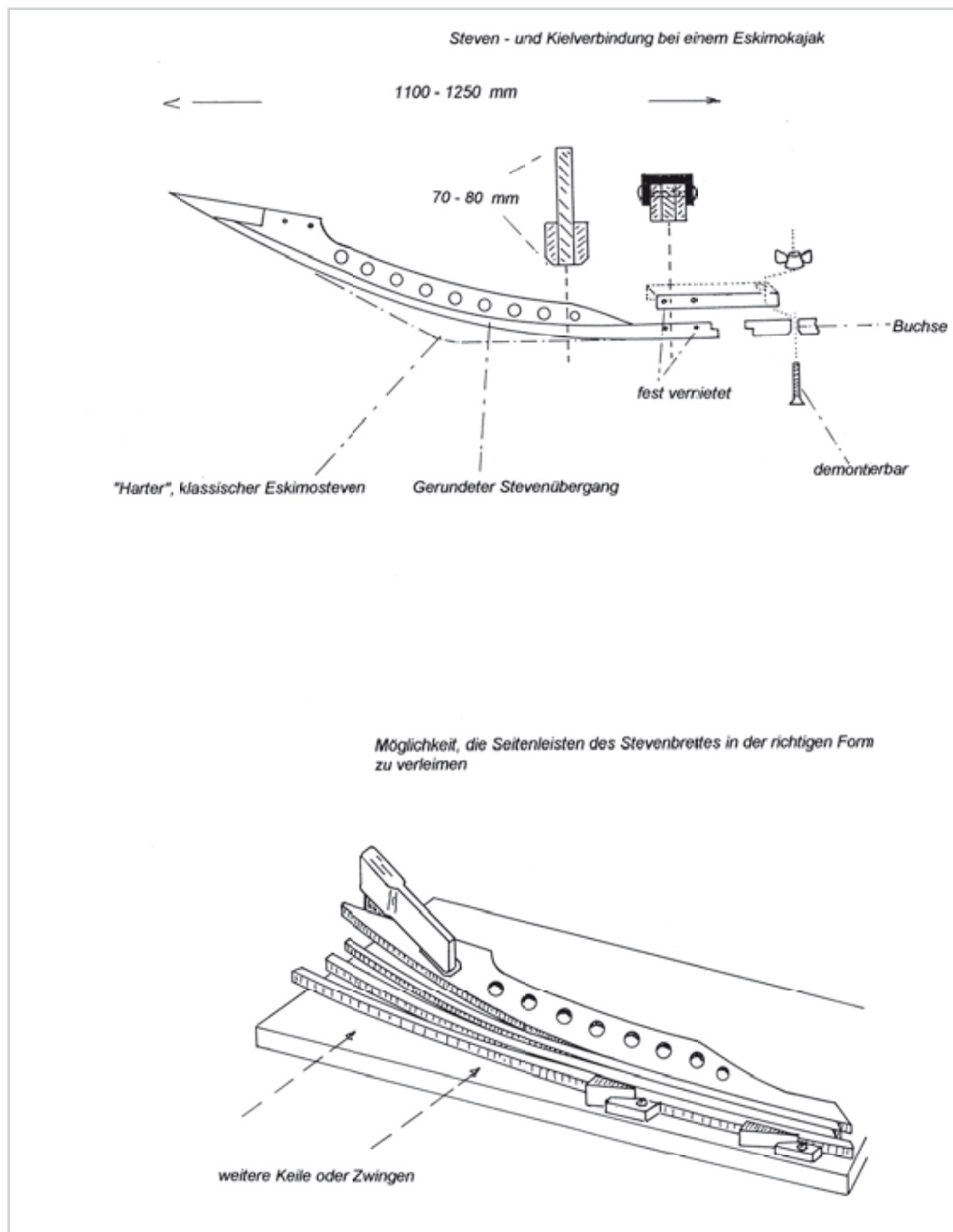
werden kann. Mit Klötzchen in der Gegend des Kiel-Stevenüberganges wird hinten und vorne der vorgeschriebene Kielsprung durch Unterlegen erreicht. Jetzt können wir uns einen Moment zurücklehnen und eine Pause genießen bevor wir zum nächsten Schritt, der Herstellung der Spanten, leicht ermüdet doch hoffentlich beharrlich weiterschreiten.

### E) Spanten

Ist der Kiel das Rückgrat des Bootes, dann sind die Spanten seine Rippen. Sie dienen der Formgebung und Versteifung der Breite nach und verhindern, ausreichende Zahl und kraftschlüssige Verbindungen vorausgesetzt, das so gefürchtete Durchhängen der Boote. 7 Spanten bei einem 4,50 m langen Faltboot und bis zu 11 Spanten bei 5,30 m langen Eskimokajaks sind schon für notwendig erachtet worden.

Spanten werden traditionell aus Leisten und Brettchen, schreinermäßig geschlitzt, zusammengefügt, verleimt und noch vernietet. Wer diese Art bauen will und sich die exakte Schlitzung der Leisten nicht zutraut, denn exakt muß die Arbeit schon sein, sonst hält die Leimung nicht, also der kann auch die Spantendächer und -böden aus drei Schichten verleimen, wobei die mittlere Lage so bemessen ist, daß die Seitenteilbrettchen wie in die schönsten Schlitzte genau hineinpassen. Nieten nicht vergessen!

Edelbastler können sich lamellierte Spanten erbauen und verschaffen sich damit ein großartiges Erfolgserlebnis, das ihnen außerdem unglaublich feste Bauteile beschert, die zudem noch leichter sind und eine Menge Innenraum bescheren.



Notwendig dazu ist das Ausschägen von Formen aus kräftiger Spanplatte, das Pressen mit Zwingen oder Keilen und ein genauer Zusammenbau mit dem Spantendach, das seinerseits aus massiven Leisten besteht.

Wollen sich die Leisten nicht freiwillig über die Formen biegen lassen, müssen sie für ungefähr 45 Minuten in eine »steambox«. Der Vorschlag der amerikanischen Autoren Ted Moores und Marilyn Mohr (veröffentlicht im Buch Canocraft) zeigt eine Lösung, die für unsere Dimensionen geradezu ideal passend ist und die Frage: wo bringe ich jetzt schnell eine Dampfkammer her, in unschlagbar einfacher Weise beantwortet.

Der Zusammenbau des Spantbogens mit dem Dach geschieht am besten mit Füllklötzen in den Ecken, wobei die Faserrichtung der Klötze wichtig ist. Aus dem Segelflugzeugbau stammt dazu die Regel: »Bei Winkeln kleiner als 90°, läuft die Klotzfaser parallel zur Winkelhalbierenden, bei Winkeln von 90° und mehr senkrecht zur Winkelhalbierenden.« (Hans Jacobs, Herbert Lück: Werkstatt-Praxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen). Anschließend wird die Ecke, Füllklotz, Spantenbogen und Spantendach, hinten und vorne noch mit einem 4 mm starken Sperrholz beplankt. Echte Vorteile bringen lamellierte Spanten hauptsächlich in der Bootsmitte, wo die dickeren Gepäckstücke und der Eskimo selbst eine Menge Platz brauchen. Die Spanten in den Bootsenden wird man mit Vorteil aussägen.

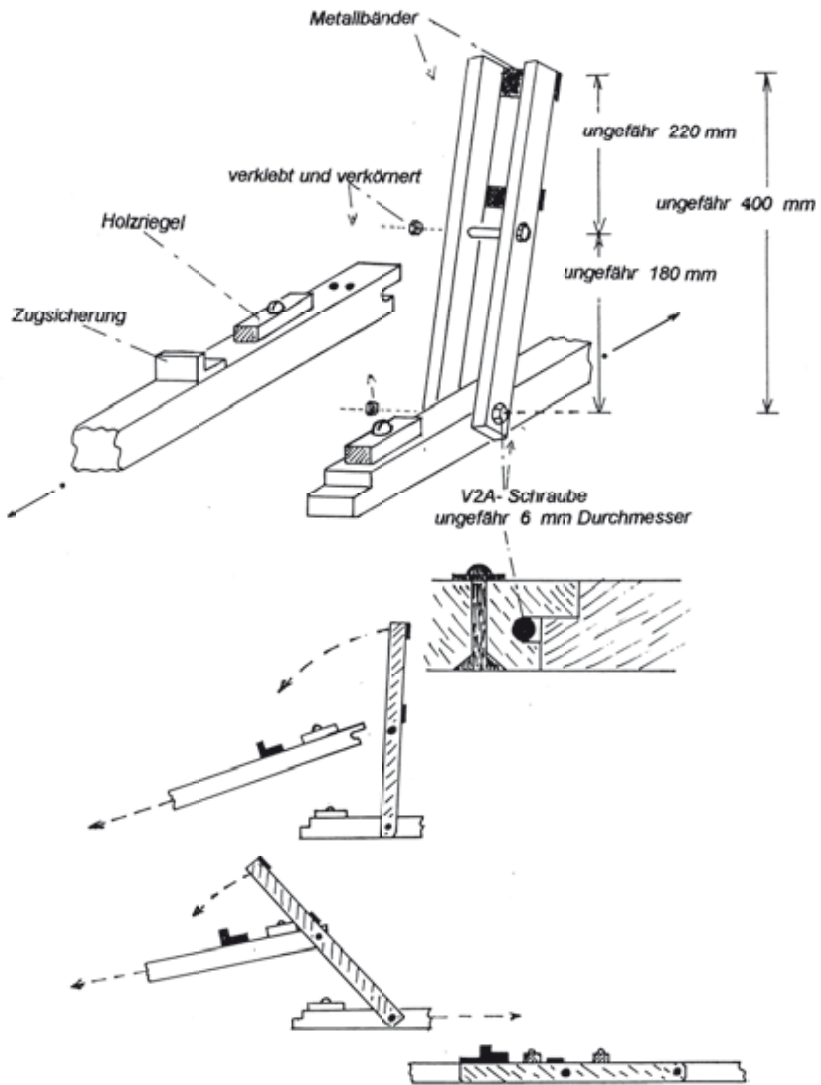
Damit wären wir bei den Sperrholzspanten angelangt. Sie werden einfach aus dem eingangs beschriebenen kochfest verleimten und vielschichtigen Bootsbausper Holz in einem Stück herausgesägt. Jede Stichsäge schafft das mit Leichtigkeit, wichtig ist nur ein Sägeblatt mit

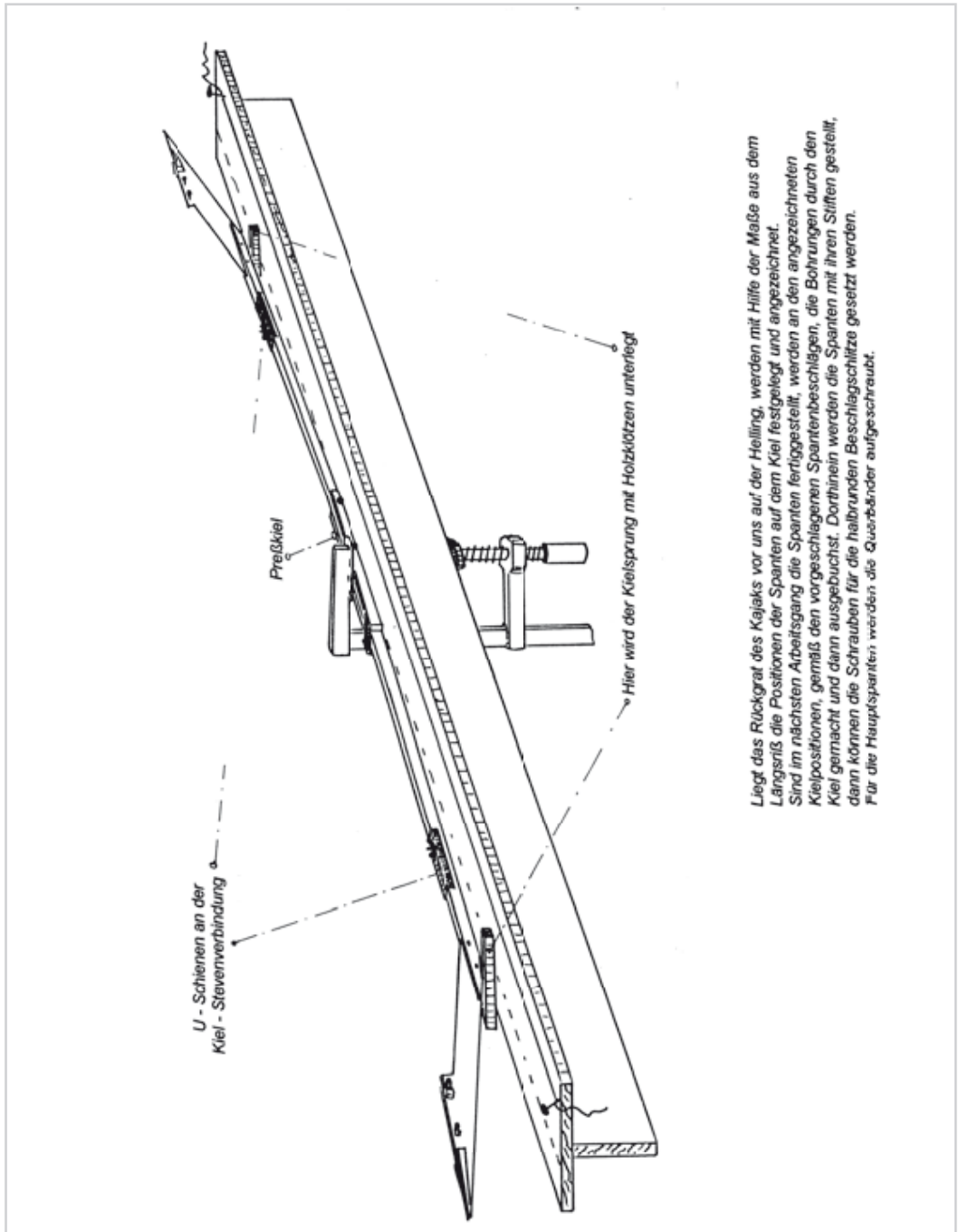
feiner Verzahnung zu wählen, weil sonst die äußere Furnierschicht, die in der Zugrichtung des Sägeblattes liegt, in ganz unschöner Weise aussplittert. Eine weitere Erleichterung ist es, die Stichsäge in einem stationären Sägetisch zu benutzen, besonders wenn er eine Führung für das freie Sägeblattende trägt. Zu beachten ist noch, daß die Außenkontur zwischen den Bordleisten, den Senten und auch dem Kiel nicht geradlinig verläuft, sondern konkav ausgenommen ist, damit man beim Paddeln an Hindernissen, an denen der Bootskörper entlangschleift, z.B. Felsen unter Wasser oder Baumstämmen, nicht hängenbleibt, weil dabei, abgesehen von dem ungünstigen Einfluß auf eine zügige Fahrt, entweder die Haut oder der Spant oder beides zusammen beschädigt werden kann.

Hier ist auch der Platz, um zu erzählen, daß der Spant Nummer 5 manchmal als »Halbspant« hergestellt werden muß, nämlich ohne Spantboden, sodaß er nur den Deckstab stützt und die Bordleisten nebst den benachbarten Senten spreizt. Notwendig wird dies, wenn beim Einsteigen, durch die Körpergröße bedingt, die Fersen entlang der Bootshaut rutschen und einfach nicht mehr angehoben werden können, um über einen Spantboden zu schlüpfen, weil die Kniescheiben gerade noch mit letzter Not unter dem Dach des vorderen Hauptspanten hindurchschürfen. Es wird später unter dem Begriff »Einsteigesituation« nochmals darauf verwiesen.

Ferner sind Auflager für die Bordleisten und Halterungen für die Senten nötig, welche sich bei ausgesägten Spanten ohne Schwierigkeiten mitgestalten lassen, bei lamellierten Spanten dagegen muß man in die Beschlagkiste greifen.

Eskimokajak, Kiel, Spannteil, auch "Preßkiel" genannt.





Liegt das Rückgrat des Kajaks vor uns auf der Heilung, werden mit Hilfe der Maße aus dem Längsriß die Positionen der Spanten auf dem Kiel festgelegt und angezeichnet. Sind im nächsten Arbeitsgang die Spanten fertiggestellt, werden an den angezeichneten Kielpositionen, gemäß den vorgeschlagenen Spantenbeschlägen, die Bohrungen durch den Kiel gemacht und dann ausgebocht. Dorthinein werden die Spanten mit ihren Stiften gestellt, dann können die Schrauben für die halbrunden Beschlagschlitze gesetzt werden. Für die Hauptspanten werden die Querbänder aufgeschraubt.

Baut man ein normales Faltboot, dann ist in der Mitte ein offener Spant, der in der Mitte durch Aufleimer verstärkt werden muß. Eskimokajaks haben nur geschlossene Spanten, die auch noch viel kleiner sind. Trotzdem wird man z.B. das Dach des vorderen Hauptspanten durch Aufleimen einer zusätzlichen Sperrholzlage verstärken, weil dieser Spant quer über den Oberschenkel geht und es nur angenehm ist, wenn bei Eskimotierübungen oder in bewegtem Wasser nicht ein schmaler Holzquerschnitt die Muskeln malträtiert. Ich habe vor kurzem auch meinen hinteren Hauptspanten verstärken müssen, weil bei abnehmender Gelenkigkeit, von geschmeidig fließender Bewegung ganz zu schweigen, ein stöhnendes Niederplumpsen und allzu langes Verharren auf dem Spantendach beim Ein- und Aussteigen sich eingeschliffen hat.

Auch an den Spanten, an denen Schrägstäbe und Unterzüge angreifen, wird man zweckmäßigerweise die eine oder andere Verstärkung aufleimen müssen. Auch das geht am einfachsten bei ausgesägten Sperrholzspanten.

Um auch noch die letzte Möglichkeit zu ventilieren, sei die Frage von Metallspanten erhoben.<sup>10</sup> Ich habe zweimal Metall verarbeitet in ganz verschiedener Form und mit den unterschiedlichsten Ergebnissen. Das eine Mal, als ich vor vielen Jahren den Möllkajak für meine Frau erbaute; diese Spanten sind zum Teil heute noch im Boot, und erst im Sommer 1992 wieder auf einem finnischen Fluß geschwommen. Beim Bau ging es damals darum, das Gewicht des Kajaks möglichst gering zu halten,

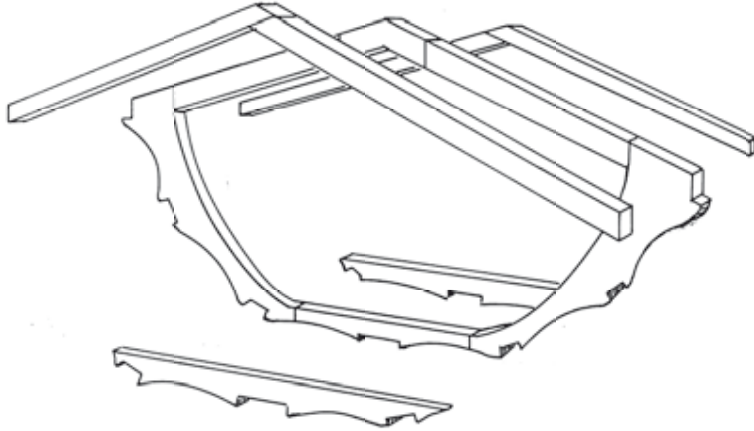
da die Flußreisen derzeit in Verbindung mit Eisenbahn- und Bootswagerltransport und Omnibustransfer mit seiner Verladung auf dem Wagendach eine respektable athletische Leistung abverlangten, die auch schon einen kräftigen Mann in die Knie zwingen und ganz hoffnungslos machen konnte. Also wurde am Bootsgerüst alles ausgefräst und durchlöchert, soweit es möglich schien. Und die Spanten, um sie leicht und doch fest zu machen, wurden aus 1 mm starkem Alu-Blech in der Form ausgesägt, als ob es sich um normale Holzspanten handeln würde. Pro Spant zwei identische Bleche, die eine Fichtenholzeinlage von 8 mm als Abstandhalter in sich einschlossen.

Eine Sandwichkonstruktion würde man heute sagen. Das ganze wurde mit Alu-Nieten, die auch gleich die Beschläge befestigten, zusammengehalten und trotz aller Bedenken gegen diese ketzerische neumoderne Bauart, die Wohlmeinende lauthals erhoben, erfüllen ein paar dieser Spanten immer noch ihre Aufgabe.

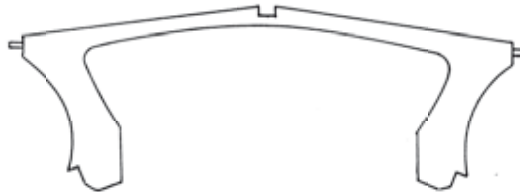
Das andere Mal, bei dem ich Aluminium hernahm, war zwei, drei Jahre später und es wurde ein echter Mißerfolg. Diesmal war es Vierkantrohr, das gebogen und mit Blechecken und Beschlägen zu scheinbar stabilen Spanten zusammengenietet wurde. Das Boot als ganzes hielt wunderbar, aber bei rauen Wildwasserfahrten wurden die Spanten durch Felsberührung und auch durch Wasserpressung doch erheblich verformt, sodaß die allmählich sich entwickelnde Bootsform zum Gegenstand trauriger Betrachtung wurde.

<sup>10</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt B-4) – Oliver Anzböck:  
»Bau des Faltkajak >Sea Tour 17< nach Entwürfen von Tom Yost«

*Möglichkeit, einen Spant aus gewachsenem Holz zu bauen, ohne die schwierige, "klassische" Schlitz- und Zapfentechnik zu beherrschen*



*Halbspant,  
bei Spant Nr. 5 verwendet, um den Füßen beim Einsteigen  
mehr Raum zu verschaffen*



Zieht man Bilanz, so bleibt festzuhalten, daß die aus einem vielschichtigen, kochfest verleimten Sperrholz ausgesägten Spanten alle Anforderungen auf die beste Art erfüllen, besonders wenn man die unschlagbar einfache Herstellung mitberücksichtigt.

Der Bau beginnt sichtbar fortzuschreiten: Das Kiel-Stevengerüst ist durch eine Schraubzwinge und mit unterlegtem Kielsprung auf der Helling fest fixiert, die Spanten liegen griffbereit auf der Werkbank. Es stellt sich nun die nächste Frage: Wie werden diese Teile zusammengefügt?

Bei einem »Leiterboot« bekommen die Spanten meistens winkelartige Beschläge, welche bandförmige Beschläge, die auf der Leiter aufgeschraubt werden, untergreifen. Man setzt den Spant schräg an, zieht die Beschläge ineinander und stellt den Spant auf, wobei er sich mit seiner Rückseite an dem nächsten Bodenbrett verkeilt.

Bei Booten mit einem Mittelkiel, also auch bei den Kajaks, bedient man sich zweier Möglichkeiten: Entweder tragen die Spanten Winkelbeschläge, die leicht aufgebogen und in der Mitte geschlitzt sind, um damit unter einen Schraubenkopf auf dem Kiel zu greifen. Nach schrägem Ansatz und Senkrechtmstellen sorgt hier ein Klötzchen auf dem Kiel, daß der Spant sich nicht mehr verschieben kann. Oder aber die Spanten bekommen zusätzlich zum Winkelbeschlag noch einen Stift, der in eine Bohrung im Kiel gesteckt wird. Diesmal wird der Spant nicht schräg angesetzt beim Einbau, sondern senkrecht eingesteckt, aber in einem Winkel zum Kiel. Eine Drehung in die rich-

tige Stellung läßt den, in diesem Falle seitlich und etwas halbrund gesägten Schlitz wiederum unter einen Schraubenkopf greifen. Diese Befestigung auf dem Kiel ist optimal und wurde von uns gerne verwendet. Das Loch im Kiel muß natürlich ausgebucht sein. Außerdem habe ich immer den Kiel ganz durchgebohrt, damit kein Wassernest entsteht. Macht man nur Sacklöcher, dann schadet das eindringende und ewig nicht heraustrocknende Wasser dem Kiel mit Sicherheit mehr, als eine, den gesamten Holzquerschnitt durchdringende, ausgebuchte Bohrung.

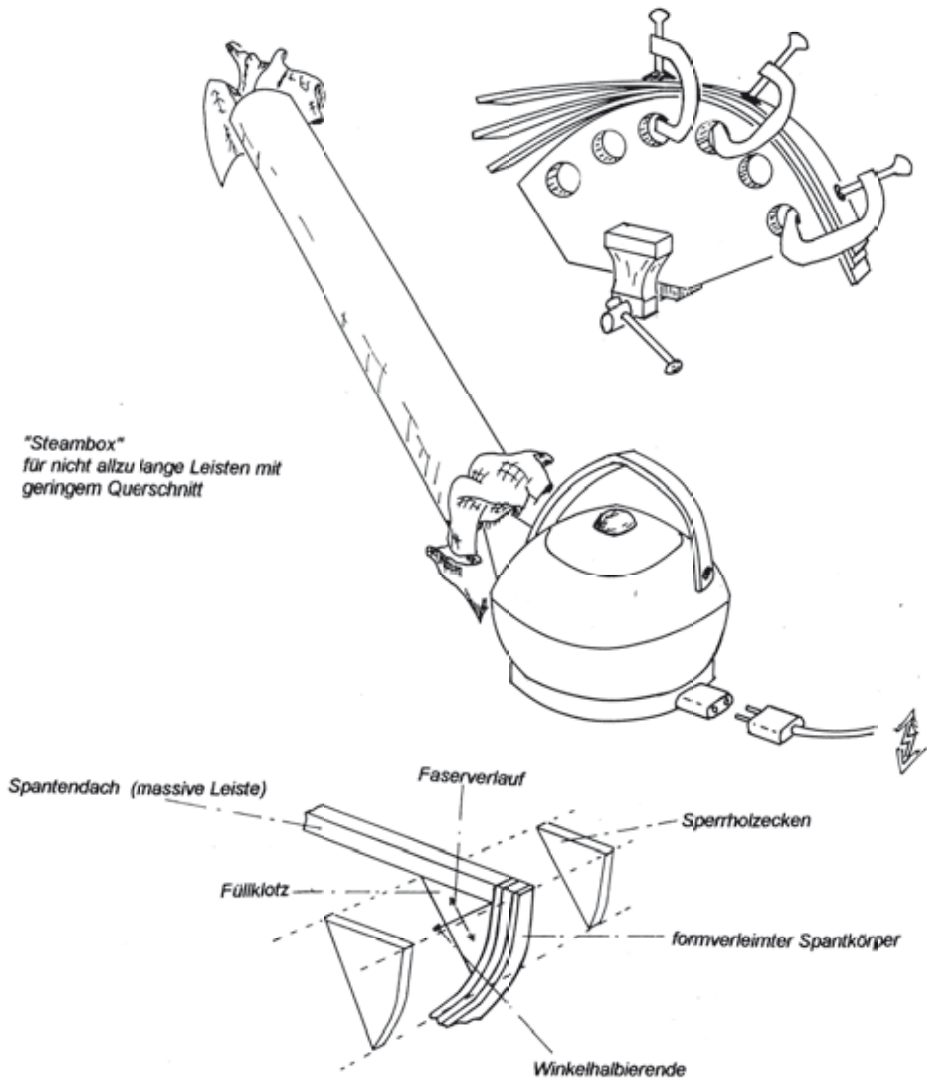
Die drei Mittelspannten, die ja beim Aufbau im bereits gespannten Boot durch Drehung erst senkrecht gestellt werden, bekommen einfache, untergreifende Winkel. Sie greifen unter Bänder, die quer über den Kiel bzw. den Preßkiel geschraubt werden.

Außerdem haben diese Spanten, um das Eindrehen zu ermöglichen, keine Auflager für die Bordleisten und nach unten offene Sentenlager.

## F) Längsteile

Steht nun das halbe Skelett, nämlich der Kiel mit den montierten Spanten, vor dem Eskimo – der Kajak drängt sich immer mehr vor, ich kann gar nichts dagegen machen – so wird ihn tiefe Zufriedenheit erfüllen und Visionen künftiger Wasserfahrten ziehen an ihm vorbei, und träumerisch kaut er an den Enden der langen Hölzer, die er jählings, durch ihre widerborstige Härte aufgeschreckt, als die Bordleisten erkennt, die er als nächstes dem Bau einzuverleiben hat. Die Bordleisten der meisten gewöhnlichen Faltboote sind mit aufgenieteten bandartigen Beschlägen an den Stevenblättern befestigt und man braucht

Prinzip der Biegeschablone für formverleimte Bootsteile,  
z.B. Spanten



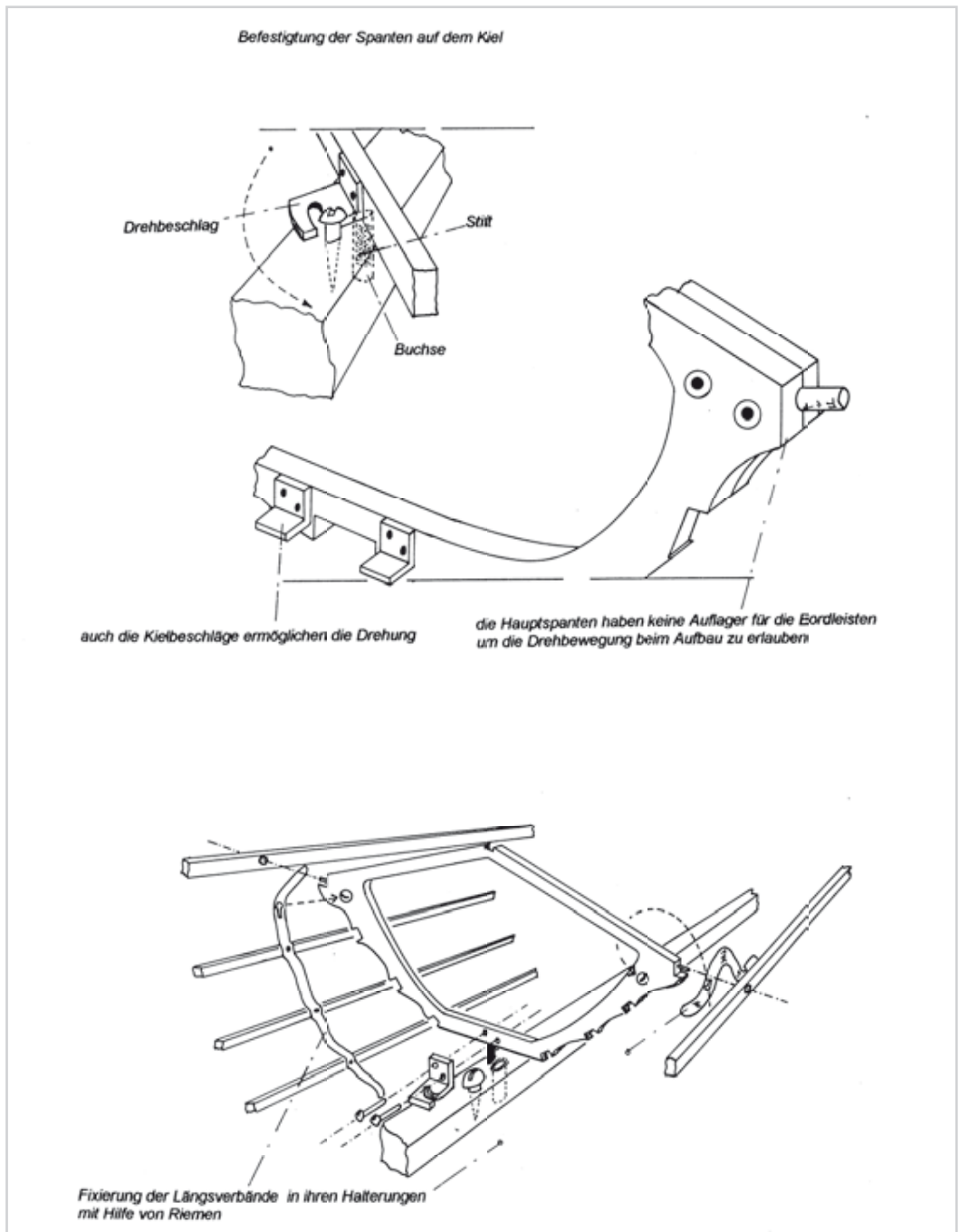
weiter kein Wort darüber zu verlieren. Anders die Bordleisten der Kajaks. (Wobei man natürlich diese hochwertige Art der Befestigung jedem anderen Boot auch angedeihen lassen kann.) Die Bordleiste wird, das ist unerlässlich, an ihrem stevenseitigen Ende mit einer vorsichtig angebrachten Senkkopfniete durch ihren hochkantigen Querschnitt hindurch gegen Aufspalten versichert. Nun müssen wir uns dem Steven zuwenden. Er wird mit einer Gewindestange von 5,5 mm Stärke, ungefähr 170 mm von seiner äußersten Spitze entfernt, versehen. Diese Stange wird durch eine 5 mm starke Bohrung im Stevenblatt hindurchgeschraubt und sollte knappe 15 mm beiderseits heraus schauen. Man sägt also das benötigte Stück von der Stange, die aus Messing oder gar aus rostfreiem Stahl sein sollte, sägt auf der einen Seite einen kleinen Schlitz für den Schraubendreher ein und schraubt das Teil unter Zugabe eines Zwei-Komponentenklebers in die Bohrung.

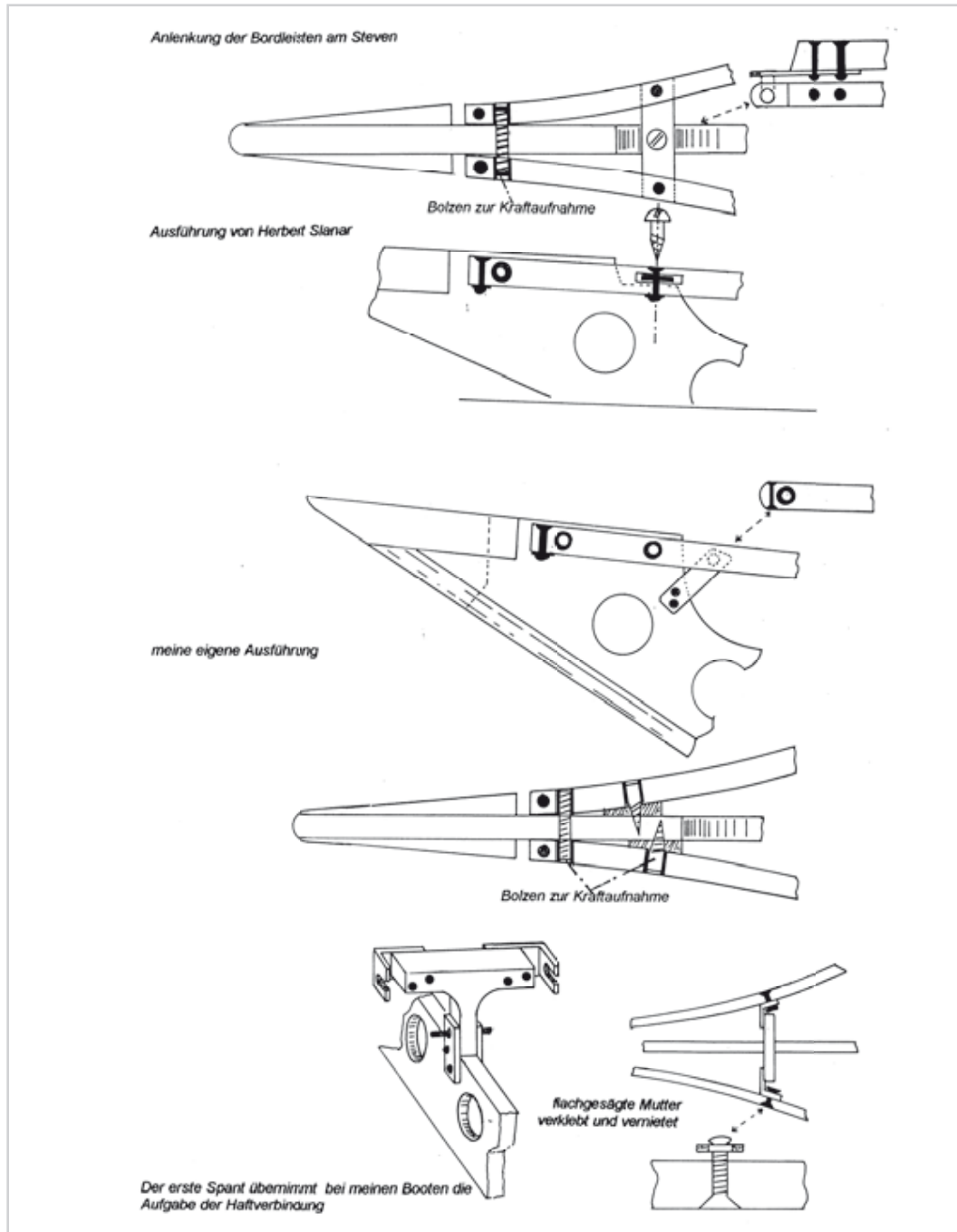
Zurück zur Bordleiste: Die Sicherungsniete sitzt ungefähr 12–14 mm vom Ende entfernt. Ungefähr 25 mm vom Ende entfernt bohrt man jetzt durch den kleinen Querschnitt ein 7 mm starkes Loch, das mit einer 7 mm messenden Messinghülse ausgebucht wird. Auch die Buchsen sägt man von Meterware ab. Diese Buchse weist als Innendurchmesser 6 mm auf, wodurch sich das ganze kinderleicht auf die vorher eingebaute Gewindestange = Bolzen im Steven, aufschieben läßt und einen spielfreien, leicht lösbaren Sitz bildet.

Sind beide Bordleisten, z. B. des Vorschiffes vorbereitet, steckt man sie auf den Steven und sieht mit gemischten Gefühlen, wie wenig Berührung sie mit den provisorisch aufgestell-

ten Spanten haben wollen. Also werden sie mit kleinen Schnurstücken auf ihre Auflagen an den Spanten festgebunden. Und plötzlich stellt sich Wärme im Herzen ein, denn mit einem Male steht, wenn auch etwas improvisiert, doch völlig unverkennbar, die schönste aller Bootsformen, wenigstens teilweise, vor uns: Das Vorschiff eines Eskimokajaks!

Doch jenseits aller Freude geht die Arbeit weiter. Die Slanar'schen Kajaks hatten, um die Bordleisten nicht von den Bolzen gleiten zu lassen, eine Haftverbindung zwischen den beiden Bordleisten, etwa 120–140 mm hinter der Buchse. Diese Haftverbindung, ein Alu- oder Messingband, war in einem Schlitz in den Leisten mittels einer Niete befestigt. Dadurch wurden die beiden Leisten zu einem Stück verbunden, was bei der Steckerlortiererei beim Aufbau recht günstig war. Eine Scherenbewegung am langen Ende spreizte das kurze Ende mit den Buchsen so weit, daß der Bolzen eingefädelt werden konnte. Spreizte man jetzt das lange Ende, glitten die Buchsen auf den Bolzen und der Einbau des ersten Spanten fixierte alles, wobei die Länge der Haftverbindung auch gleich die konkave Kurve der Deckslinie bei Bug und Heck in der Draufsicht herstellte. Für meine Kajaks wandelte ich das System etwas um, weil mir die Schwächung, wie ich mir einbildete, durch die Schlitzlöcher und noch durch das Nietloch nie so recht gefallen wollte. So gesellte ich dem ersten Bolzen im Steven auf jeder Seite noch einen zweiten hinzu, und der einen Buchse in der Bordleiste noch eine zweite in ungefähr 70–90 mm Abstand und gewann dadurch meiner Ansicht nach eine unschlagbar stabile Verbindung von Steven und Bordleiste.





Dieses zweite Bolzen-Buchsenpaar habe ich erst dann eingebaut, wenn die genaue Flucht der Bordleiste vom Steven zu den Spanten hin, durch eine feste Fixierung am ersten und zweiten Spanten bereits festlag.

Im Einzelnen gesehen ist es eine Fieselararbeit, denn die Leisten müssen mit einem kleinen, auf den Steven geleimten Keil unterlegt werden, weil sich schon ein gewisser Abstand ganz von selbst ergibt. Die Bolzen, wiederum 5,5 mm starke Holzschrauben, denen nach dem Eindrehen der Kopf abgesägt wird, müssen einen Hauch schräg eingezogen werden, weil ja die Bordleiste mit ihrer zweiten Buchse schon ein wenig absteht, einen winzigen anderen Winkel hat, und sonst nicht in den Bolzen rutschen will. Diese zweite Halterung habe ich auf jeder Seite ein wenig versetzt und dadurch mit unregelmäßigen Lochabständen angeordnet, damit sich erstens die Schraubenspitzen nicht im Stevenholz treffen und zweitens immer die richtigen Bordleisten am richtigen Ort eingebaut werden, denn immerhin sind es ja vier Stück für das ganze Boot (bei einfacher Teilung).

Die Haftverbindung, die den Sitz und die konkave Eskimoform sichern soll, habe ich dem ersten Spanten übertragen, der durch seinen Einbau die Bordwände sowohl spreizt und dadurch am Steven fixiert, als auch durch seinen Beschlag die Leisten in jeder Richtung festhält. Es ist ein Winkelbeschlag, der durch einen waagerechten Schlitz einen Schraubenkopf in der Bordleiste unterfährt. Da der Schlitz zur Bootsmittle hin offen ist, zwickt die Biegung der Bordleisten den Spant unverrückbar fest. Dieser erste Spant, der bereits auf dem Steven-

blatt plaziert ist, war beim Slanar'schen Kajak ein faltbares Holzkreuzchen, umklappbar auf dem Steven montiert. Auch dies für den Aufbau sehr praktisch, aber es erschien mir immer ein wenig hinfällig. Ich habe dieses Kreuzchen starr aus Sperrholz gesägt – es greift sowieso nur an den Bordleisten an, weil die Senten in dieser Gegend erst beginnen – und mit Splint an einem soliden Bandbeschlag montiert, muß es allerdings bei jedem Auf- und Abbau hinder oder wegtun.

Von der äußersten Stevenspitze bis 10 mm vor den Anfang der Bordleiste ist dem Steven beiderseits ein leichtes Stück Holz aufgeleimt, das zu einer schönen Spitze ausgearbeitet ist, sodaß der Bordleistenbeginn genau in ihrer Flucht liegt. Herbert Slanar hat die Stevenspitzen oft mit einer besonderen Eigenheit versehen, auf die ich später noch zu sprechen komme. Alle diese Arbeiten werden am Vorder- und Hintersteven in gleicher Weise ausgeführt. Das war die Geschichte vom Steven und den Bordleisten, und ich habe alles so genau aufgeschrieben, damit es genauso gemacht werden kann, denn es hat nie irgendeinen Ärger damit gegeben.

Nun geht's weiter in Richtung auf die Bootsmittle zu. Sechs Stück Spanten sollen im Vorschiff eingebaut werden, wovon das Erste, das Sperrholzkreuz mit den waagerechten Schlitzten im Beschlag, ja eben schon mittels gesichertem Splint montiert worden ist. Die anderen, auf dem Kiel mit ihren Stift- Drehbeschlägen bereits befestigten, werden in den Bordleisten mit Stiften und Buchsen gehaltert

Das praktische Vorgehen ist so, daß die Spanten genau im 90°-Winkel zum Kiel, sowohl in der Draufsicht als auch in der Seitenansicht, fixiert werden, dann reißt man an der Bordleiste das Spantmittel an, bohrt die Bordleiste durch und buchst das Loch aus. Innendurchmesser 3 mm und Außendurchmesser 4 mm ist ein gutes Maß dafür. Dann kommt die Leiste wieder in Position und mit einem Vorstecher wird durch die Buchse hindurch eine Marke am Spant aufgebracht.

An dieser Stelle setzt man eine Holzschraube, bis das Gewinde im Holz verschwunden ist, sägt den Kopf ab, und hat nun den Schaft als Bolzen gewonnen. Alle diese Arbeitsgänge können bis einschließlich Spant 4 rationalisiert, oder aber einzeln schön bedächtig durchgeführt werden. Spant 5 und 6 im Vorschiff erhalten Bolzen aus 5 mm starken Schrauben und entsprechen dimensionierten Buchsen. Warum? Die Spanten 5 und 6 im Vorschiff und der Spant 7 im Hinterschiff haben keine Auflagen für die Bordleisten, weil sie beim Boots Aufbau in das bereits gespannte Gerüst waagrecht eingebaut und dann senkrecht gedreht werden. Dieses Drehen geschieht, je nachdem, wie straff die Haut ist, gegen einen beachtlichen Widerstand und deswegen braucht es die starken Bolzen. Im Hinterschiff warten dieselben Arbeitsgänge auf ihre Fertigung.

Die Bordleisten sollen so lang sein, daß sie sich mittschiffs zwischen Spant 6 und 7 nicht nur treffen, sondern sich gegenseitig um einige Zentimeter überlappen. Schon können wir feststellen, daß die Spanten durch ihre Stifte unverrückbar mit dem Längsgestell verbunden sind, außer nach außen, in Achsrichtung der Bolzen. Hier greifen wir auf ein einfaches

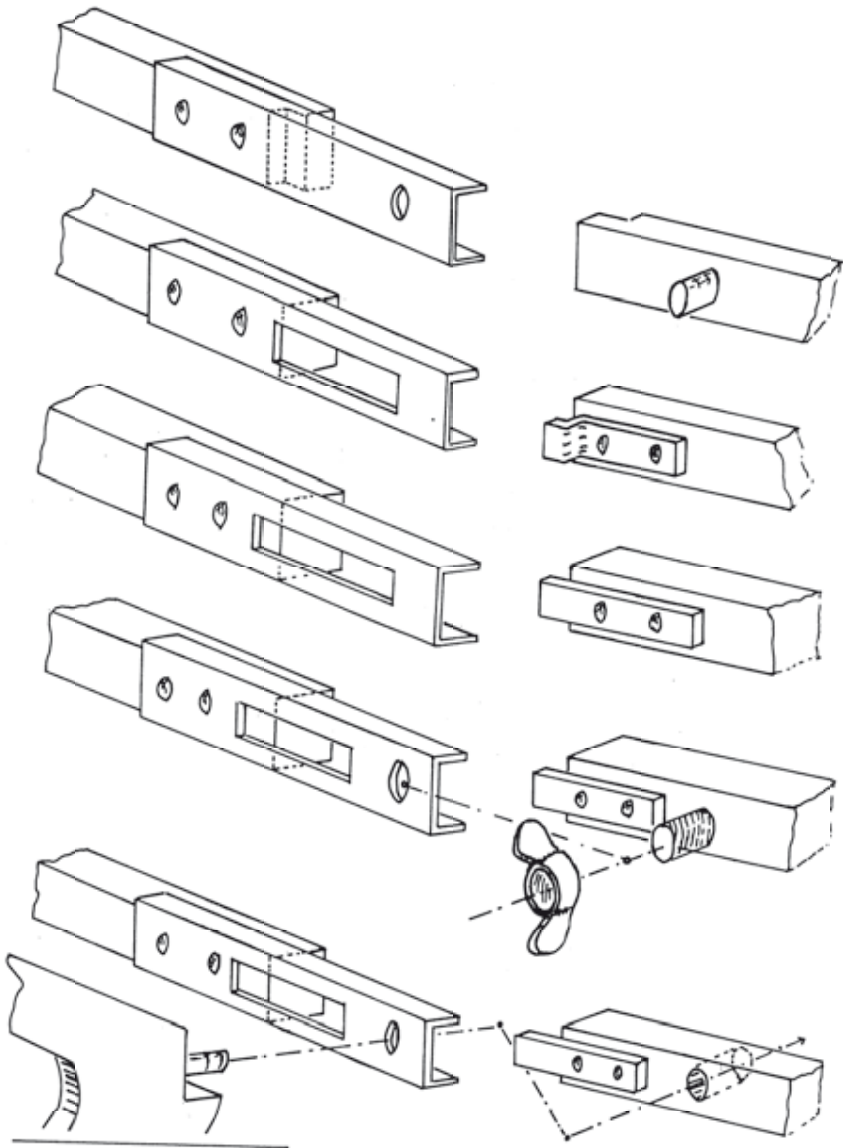
Mittel zurück, das sich über die Jahre hin bestens bewährt hat: An die Innenseite der Bordleiste wird ein Riemchen aus Hautmaterial mit Beilagscheibe neben einem Spanten angeschraubt. Diese wird dann um die Innenseite des Spanten herumgespannt und an seiner Rückseite auf einen Schraubenkopf geklippt. Wem das zu primitiv ist, der möge sich eine bessere Lösung einfallen lassen, eine einfacher herzustellende und zugleich gut funktionierende, wird er aber sicher nicht erfinden.

Bevor der Zusammenschluß in der Mitte besprochen wird, müssen wir die Längsteilung des Gerüsts überlegen:

Meine Bordleisten reichten bei allen selbstgebauten Kajaks von den Steven bis zur Mitte in einem Stück, genauso die Senten. Die Bootsgestelle waren also zweiteilig. Der Vorteil: Die Boote waren herrlich stabil, konnten leichter im Bau (weniger Beschläge) hergestellt werden und ließen sich auf Fahrt einfacher aufbauen, weil wenig lockere Stäbe vor einem auf der Wiese lagen. Das war damals wichtig, denn immerhin bauten wir pro Woche wenigstens einmal auf und auch wieder ab. Kiel und Steven blieben verschraubt.

Das »Wagerl« mit der langen Stabtasche als Deichsel fand ich auch viel besser, zumal wir die vollgepackten Wagerl oft ans Fahrrad anhängten, wenn es zum weiter entfernten Hauptbahnhof ging. Ein Sonderfall war das Einsteigen in den vollbesetzten Zug, bei dem nebst dem dicken Rucksack auch die lange Stabtasche, nach Art der alten Ritter wie eine eingelegte Lanze gehandhabt, sofortigen, wunderbar sich öffnenden Raumgewinn erbrachte. Der Nachteil? So lange, astfreie, günstig gemaserte Eschenholzleisten ließen sich nur mit äußerster Geduld beschaffen, oder man mußte

Verschiedene Arten der Zugsicherung  
beim Stoß von Längsverbänden



sie anschäften. Und es gab und gibt auch Augenblicke, in denen die Länge der Stabtasche doch ein wenig hinderlich ist.

Die Alternative dazu ist ein Gerüst, bei dem Vor- und Hinterschiff in sich je einmal geteilt sind und natürlich die Teilung in der Mitte, also ein vierteiliges Gerüst. Die Stelle der Teilung in Vor- und Hinterschiff ist ungefähr durch die Stoßstelle von Steven und Kiel vorgegeben. Ich sage ungefähr, weil man entscheiden muß, ob die Trennstelle unmittelbar mit dem Spanteinbau von Nummer 3 im Vorschiff, bzw. von Nummer 9 im Hinterschiff verbunden werden soll oder nicht. Wo liegt das Problem?

Eines nach den anderen. Wir haben uns anfangs für die U-Schiene zur Verbindung der Längsteile entschieden, weil sie stabil verbindet und sich trotzdem leicht löst. Wie entsteht nun die auf jeden Fall zu fordernde Zugsicherung?

Erstens, die U-Schiene bekommt ein Loch, der eingreifende Stab einen Stift, beide eine Treppe, damit die beschlaglose Leiste nicht nach außen ausweichen kann.

Oder, zweitens, die U-Schiene bekommt eine rechteckige Aussparung, der eingreifende Stab eine Metallzunge, die je nach Ausführung gerade oder gekröpft sein muß. Sie übernimmt die Aufgabe des obigen Treppenförmigen Stoßes, sodaß die Leisten mit völlig ebenem Querschnitt aufeinanderstehen. Der Zungenriß bringt in der rechteckigen Aussparung der U-Schiene die Zugsicherung. Der Vorteil liegt im wesentlich leichteren Bootsabbau, besonders nach langen Fahrten. Oder die U-Schiene bekommt drittens ein Loch und

der eingreifende Stab eine Schraube. Diese Art wird sich anbieten, wenn nur gelegentlich die Teilung geöffnet werden sollte, meistens aber mit zweiteiligem Gerüst hantiert wird. Die U-Schiene wird auf der Innenseite (außen spannt sich ja die Haut) der Bordleiste in der Weise genietet, daß die Hälfte des Beschlages auf der Leiste steckt, die andere Hälfte leer bleibt, zur Aufnahme der anderen, verbindenden Leiste. Man nimmt Senkkopfnieten, die auf dem Beschlag vernietet werden. Die Länge der U-Schiene sollte bei mindestens 160 mm liegen. Wenn die Teilung und damit der Beschlag im Spantenbereich liegt, wie vorhin diskutiert, soll man den Bolzen des Spanten gleich als Sicherung gegen Zug hernehmen, der Spant selbst stellt sich einer Kraftweirwirkung von außen nach innen entgegen und die Zunge verhindert ein Ausweichen des anderen Leistenendes nach außen.

Die Gesa-Werft zum Beispiel hat ihre Kajaks in dieser Weise geteilt und bei Entscheidung für ein vierteiliges Gerüst sollte auf jeden Fall so verfahren werden.

Die Ausführung mit der Schraube würde ich selber machen, wenn ich meinen altbewährten zweiteiligen Kajak nachträglich zusätzlich teilen müßte.

Warum ich das überlege? Faltboote erhalten ja hauptsächlich durch die Möglichkeiten des Luftverkehrs wieder erhöhtes Interesse. Und an manchen Schaltern wird immer überlegt, ob nicht irgendeine Gebühr zusätzlich wegen der Länge der Stabtasche (2,70 m) berechnet werden könnte. Und ein zu mietendes Leihauto muß dann auch immer einen Dachgepäckträger haben, was auch oft Probleme macht.

Diese Teilung würde bei mir nur getrennt, wenn entsprechend heikle Transportmittel benützt würden, im heimischen, sozusagen alltäglichen Gebrauch blieben sie verschlossen und das Gerüst zweiteilig. So eine Trennstelle kann natürlich nicht mit Spantenkontakt gebaut werden. Die verschiedenen Arten der Teilung und damit der Verpackungslänge sind jetzt also besprochen, jeder Erbauer muß nun seine eigenen Prioritäten setzen und wir fahren in der allgemeinen Bauschilderung fort.

Jetzt naht unausweichlich der Moment, an dem die beiden Bordleisten in der Mitte verbunden werden. Zur Zeit überlappen sie sich noch um einige Zentimeter an dieser Stelle. Als Wichtigstes überprüfen wir zunächst, ob das Gerüst in diesem folgenschweren Moment wirklich genau parallel zum Mittelriß auf der Helling liegt. Hier ist keine Großzügigkeit am Platz, sondern die Pingeligkeit eines Finanzamtprüfers muß gänzlich von uns Besitz ergreifen, denn immerhin entscheiden die kommenden Stunden, will sagen Handgriffe über einen geraden oder aber krummen Kajak. Wir legen von der Spitze des Stevens in Richtung zur Mitte hin das gleiche Maß auf die Bordleisten des Vorschiffs und kürzen bei Bedarf mit einem sauberen, winkelrechten Schnitt, sodaß beide vordere Bordleisten in gleicher Länge in die Mitte zwischen beiden Hauptspanten hineinragen. Nun spannen wir die noch überlappenden Bordleisten des Hinterschiffs mit denen des Vorderschiffs mittels einer kleinen Schraubzwinge zusammen. Letzte Gelegenheit die Längsgerade und auch den Kielsprung zu überprüfen!!

Stimmt alles, dann werden die Enden der vorderen Bordleisten auf den überlappenden hin-

teren Leisten angerissen und, oh Gott, genau abgesägt. Jetzt ist's geschehen: entweder gerade oder krumm!

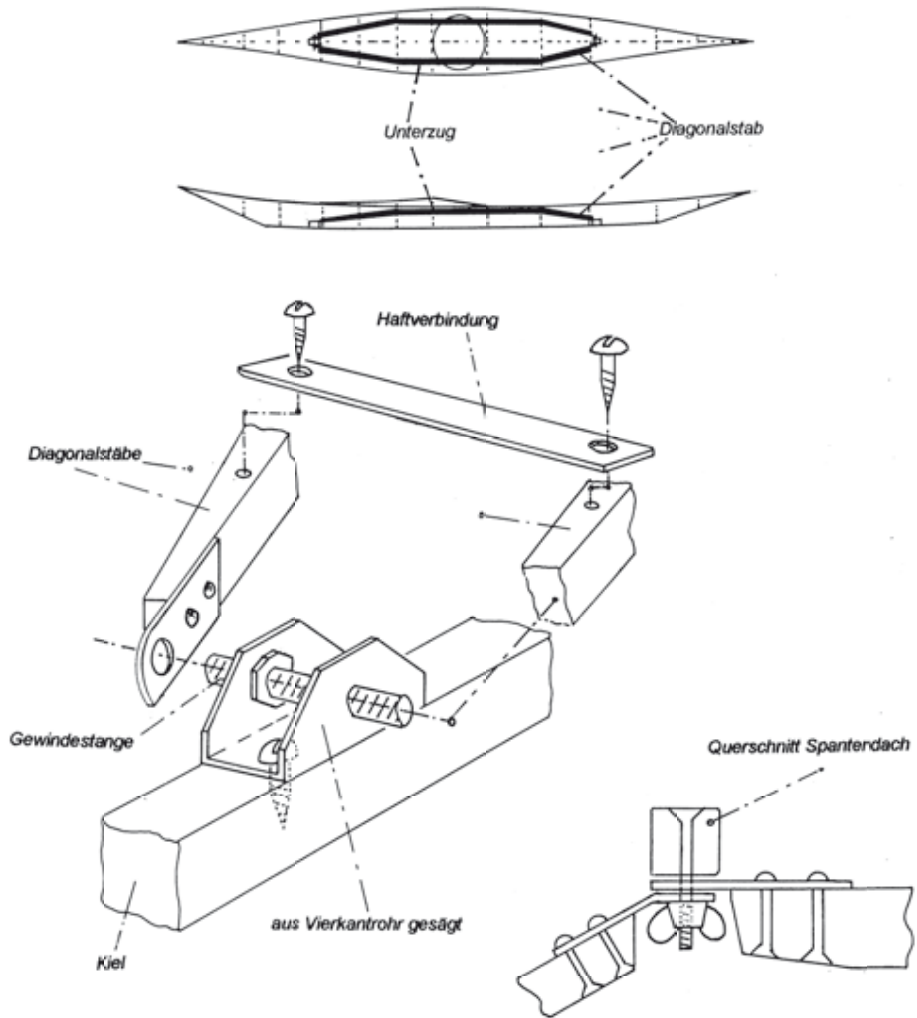
Wir wollen das Beste hoffen und montieren die verbindende U-Schiene. Die Leisten liegen genau Stoß auf Stoß ohne Treppe vor uns. Warum? Weil ich selbst erfahren habe, daß sich beim Abbauen die eine Stufe hinter der anderen und dem U-Beschlag verkeilt und recht widerwärtige Schwierigkeiten macht. (Zum Lösen muß man nämlich die Bordleisten nach innen biegen). Hier hilft uns eine Flügelschraube aus allen Verlegenheiten.

Wichtig ist hierbei allerdings, daß man die Senkkopfgewindeschraube um einige Grad nach mittschiffs geneigt in die beschlagfreie Leiste eindreht – mit Kleber natürlich – denn nur dann geht sie leicht in das ihr zugedachte U-Schienenloch wenn die Bordleisten zum Auf- und Abbau nach innen gebogen werden. Daß dann die aufgeschraubte Flügelmutter nicht satt sondern einseitig aufsitzt, spielt weiter keine Rolle, weil sie keine tragende sondern eine sichernde Funktion hat.

Erschöpft und völlig ausgelaugt hängt der Erbauer im Stuhl und nur ganz leise regt sich ein unbestimmtes Gefühl unter dumpfer, drückender Müdigkeit. Schwer lasten geschwollene Lider auf empfindlich gewordenen Augen und dankbar werden pflegende und verwöhnende Handreichungen von fürsorglichen, weiblichen Wesen in Empfang genommen.

Ist dann endlich wieder eine ausreichende Konditionsbasis errungen, dann erkennen wir, daß zum Beispiel die Senten noch eingebaut werden müssen. Doch beim jetzigen Kenntnisstand ist das ein Leichtes. Befestigung am Steven mit bandartigen Beschlägen, die viel-

Unterzüge und Schräg - oder Diagonalstäbe



leicht sogar ein wenig im Sinne eines Propellers verdreht werden müssen, je nachdem, wie sie am Steven einlaufen. Oder man befestigt sie ähnlich wie die Bordleisten mit allerdings nur einem Bolzen und einer Haftverbindung aus dünnem Blech oder Bandmaterial. Teilungen und Überbrückungen in sinngemäßer Abwandlung wie schon besprochen. Die Senten werden ebenfalls mit innen aufgeschraubten, von Sente zu Sente laufenden Riemchen in ihren Spantausparungen fixiert und an die Bordleisten und den Kiel geklippt.

Hat man vermehrte Teilung, dann sollten die vielen Einzelteile folgerichtig mit Farbe oder Nummern gekennzeichnet sein, will man beim Aufbau nicht zum Gespött immer fröhlicher Kameraden, oder schlimmer noch, ungebetener Zuschauer werden. Auch die Deckstäbe müssen eingebaut werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Hauptspanten, an denen sie mittschiffs angreifen, durch Drehung aufgestellt werden, die Halterungen also irgendwie ineinander greifen müssen. Zungenartige Beschläge an den Deckstäben oder Winkel an den Spanten kommen hierfür in Frage.

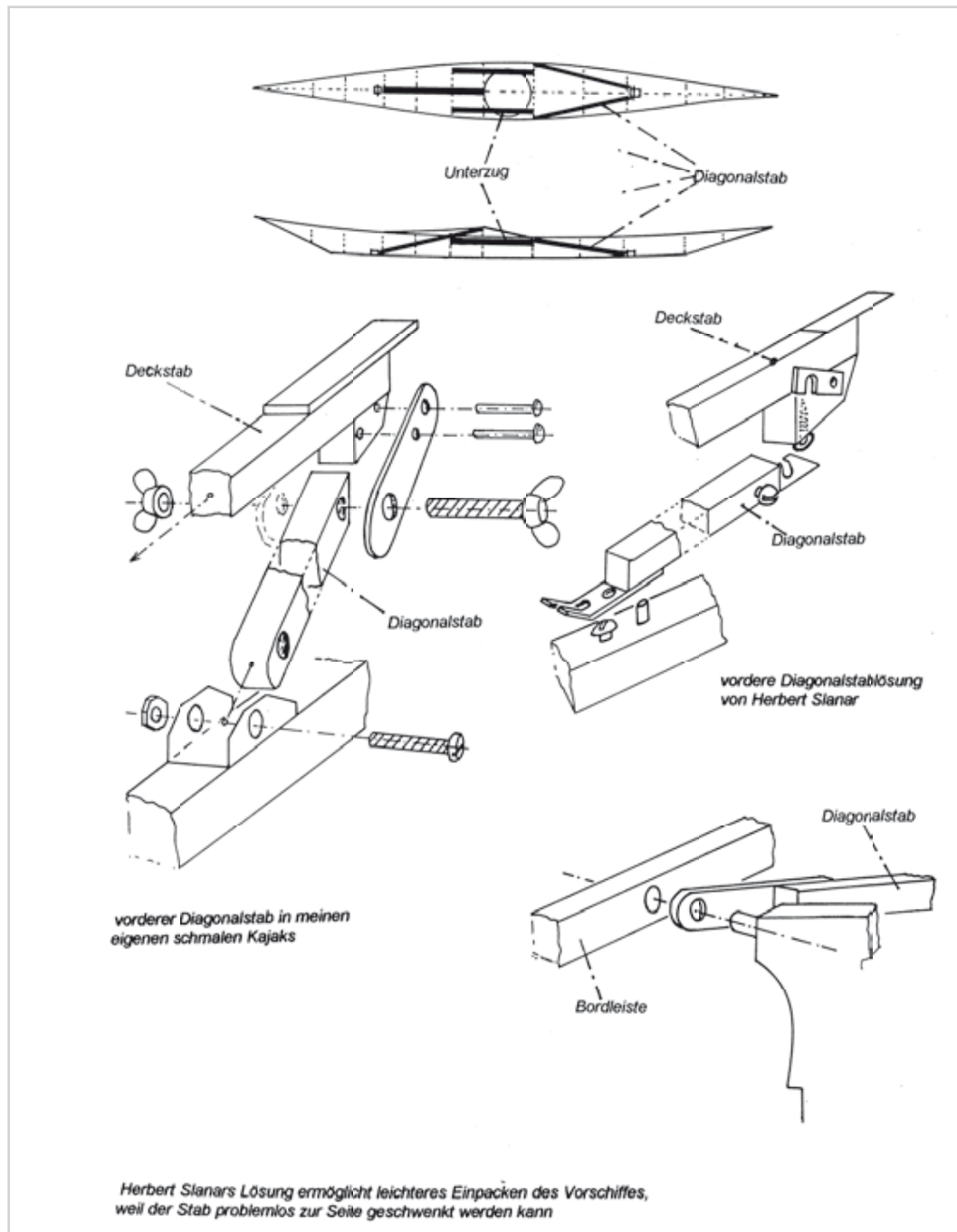
### **G) Versteifungen und Sitz, »Eskimositz«**

Verheißungsvoll liegt das schönste aller Boote vor uns auf der Helling und erfüllt unser Herz mit wohltuender Wärme. Getröstet durch diesen Anblick können wir den letzten Anlauf beginnen: Die Schrägstäbe und Unterzüge. Zur belastbaren Versteifung des Gerüsts unentbehrlich, setzen die Schrägstäbe in Stevennähe auf dem Kiel an, und ziehen im Vorschiff zu den Oberteilen des Spanten Nummer 5 und im Hinterschiff zu denen des Spanten Nummer 8. Zwei Stück in jeder Bootshälfte, auf jeder Seite einer. Auf dem Kiel sind sie in einem

Block aus aufgeschnittenem Vierkantrohr und Gewindestab angeschlagen, wo sie mit Bandbeschlägen angreifen, an den Spanten sind ihre Bandbeschläge mittels dort eingelassener Gewindeschrauben – wie immer 0,5 mm schwächer vorbohren und mit Zwei-Komponentenkleber eindrehen – und Flügelmuttern befestigt. Auf denselben Schrauben werden dazu, ebenfalls mit starken Bändern, die Unterzüge gehalten. Wenn die Schrägstäbe beim Auseinanderspreizen nicht durch Anlegen an den nächsten Spanten vor dem ungewollten Aushängen aus dem Kielblock gehindert werden, dann müssen sie durch eine Haftverbindung untereinander, in der Nähe des Blocks angebracht, daran gehindert werden. Der Witz an den Schrägstäben ist, daß sie mit größtmöglicher Steigung eingebaut werden, denn wenn sie zu flach liegen, dann erfüllen sie ihre Aufgabe nicht optimal. Also nicht zu weit in Richtung der Steven vorne und hinten anschlagen!

Die Unterzüge sollten hochkante Leisten von ungefähr 15 x 40 mm sein, an den Enden leicht verjüngt, so nehmen sie die Durchbiegekräfte in der Mitte am Besten auf.

Bei normalen faltbooten, um auch das zu sagen, wird der Unterzug des Kajaks zum außen aufgesetzten Süllrand, der mit wuchtigen Beschlägen mit den drei Hauptspanten verbunden ist, und die Riesensitzluke umgibt. Hat sich der Eskimo aber einen schmalen Kajak auf Kiel gelegt, so um die 48 cm oder gar, wie Herbert Slanar's schmalster faltkajak, einen von der atemberaubenden Taillenweite von 40 cm, dann wird's im Vorschiff eng mit zwei Schrägstäben. Wenn eine Sitzprobe im Gerüst schon zeigt, daß die Füße keinen Platz mehr finden, gibt es noch die Lösung mit nur einem Diago-



nalstab in der Mitte, sodaß die Füße links und rechts davon zu liegen kommen.

Der Deckstab muß in diesem Fall stabil am Steven befestigt sein, denn an seinem anderen Ende, beim vorderen Hauptspanten, trägt er ein Widerlager, an dem sich der Schrägstab abstützt. Auf diese Weise entsteht ein Dreiecksverband, der dem Vorschiff große Festigkeit verleiht. Deckstab und Diagonalstab bleiben beim Bootsabbau mit dem Gerüst fest verbunden, an ihrer Verbindungsstelle am vorderen Hauptspant übernimmt bei mir eine Schraube die Sicherung. Herbert Slanar hat dort einen riegelgesicherten Beschlag mit seitlichem Schlitz wegen der Zugsicherung. So kann er beim Beladen des Vorschiffs den Schrägstab leicht zur Seite klappen und dann wieder festsetzen. Beim vierteiligen Gerüst muß der Deckstab an seiner Trennstelle aus oben erwähnten Gründen gut zugesichert sein, und der Diagonalstab – diesmal vom ausweichsicherem Beschlag am Kiel entfernbar – muß so bemessen sein, daß er sich ungeteilt mit dem übrigen Gerüst gut verpacken läßt.

Als weitere Bauvariante lassen sich die hinteren Schrägstäbe auch gemeinsam mit dem hinteren Hauptspanten durch dessen Bolzen mit den Bordleisten verbinden. Der Unterzug endet in diesem Fall ebenfalls an diesem Spant. Die Unterzüge dienen gleichzeitig als Hüftleisten, damit man seitlich festen Halt hat und beim Eskimorollen immer schön zentriert bleibt. Sollte Luft zwischen Unterzug und Hüfte sein, so werden an dieser Stelle Aufleimer angebracht und hüftschmeichlerisch ausgeformt. Somit sind wir zur Inneneinrichtung fortgeschritten und müssen uns um einen Sitz kümmern. *Lege artis* wird ein Form-

sitz gebaut, dessen vier Unterteile, sozusagen Spanten, den Konturen des vorderen und hinteren Hauptspantes entnommen und aus dem bewährten Sperrholz ausgesägt werden. Sie haben Ausnehmungen für Kiel und Senten und sind so angeordnet, daß die Holzriegel des Preßkiels sich nicht mehr drehen können, wenn der Sitz eingebaut ist. Die Sitzfläche, aus Sperrholz eingeleimt, füllt den gesamten Raum zwischen den Hauptspanten aus, damit der Paddler unbesorgt hineinsteigen kann, worüber er recht froh ist, wenn zum Ein- und Aussteigen ungünstige Uferverhältnisse vorherrschen. Ich ziehe zur Sicherung nun einen soliden Riemen unter den Hauptspanten und dem Sitz hindurch und spanne ihn über dem Sitz zusammen, sodaß die Hauptspanten mit dem Sitz zusammen eine Einheit werden, und nichts kann sich mehr rühren! Fertig!!

Ein einfacher Schalensitz ist mit ebenem Brettchen herzustellen, dessen Seitenteile durch ein Messingklavierband mit dem Grundbrett drehbar verbunden sind. Die Seitenteile müssen starke Bandbeschläge bekommen, mit denen sie sich auf den benachbarten Innenkonturen der Hauptspanten abstützen. Die Forderung an den Schalensitz, die Muskulatur so zusammenzuhalten, daß sie quasi gleich das Sitzpolster bildet, kann der zusammengesetzte Sitz natürlich nicht so gut erfüllen wie der einteilige. Bei beiden Sitzen ist darauf zu achten, daß der Oberschenkelkopf keine Druckstelle bekommt. Daran kann sich keiner gewöhnen, sondern dort muß der Sitz etwas ausgenommen werden. Aufgeklebte Schaumstoffplatte aus geschlossporigem Material schafft schon beinahe traumhaften Komfort.

Hier noch gleich ein Wort zum »Eskimositz«. Ich meine damit, wie der Paddler im Kajak drinnen sitzt. Es ist hier hauptsächlich der schmale Kajak so um die 48 - 50 cm herum gemeint. Sind Sitz und Hüftleisten gut angepaßt, dann sitzt man fest, ohne sich besonders einspreitzen zu müssen. Die Füße sind ausgestreckt, man kann sie sowieso kaum anziehen, alles paßt genau, überflüssigen Platz gibt's nicht. Fährt der Paddler nun mit gestrecktem, leicht vorgebeugten Oberkörper, wie es manchmal bei herzhaftem Krafteinsatz notwendig wird, kann es vorkommen, daß die Beine einzuschlafen beginnen. In dieser Haltung wird manchmal der Ischiasnerv zwischen dem körpereigenen Sitzknorren und dem bootseigenen Sitz eingeklemmt. Der Eskimo muß dann auf dem Becken etwas nach hinten abrollen, sodaß die Sitzknorren nicht mehr aufliegen, sondern die Gesäßgegend ein paar Zentimeter dahinter. Man kann das genau fühlen. Diese Art zu sitzen ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber die Beine erwachen sofort wieder. Erfordert es die Lage, so muß der Paddler zwischen beiden Sitzarten hin- und herwechseln. Über »Anlehnen« später noch ein paar Worte.

## H) Süllrand

Doch jeder Paddler, egal wie er nun im Boot sitzt, wird allerspätestens jetzt fragen: Wo ist der Süllrand? Wenn wir ihn auch wegen der Unterzüge nicht zur Versteifung brauchen, wo soll aber die Spritzdecke befestigt werden, ohne die man ja kaum einen Meter weit fahren kann. Alle meine Kajaks und die meiner Freunde wurden ausschließlich mit dem Süllrand versehen, den sich Herbert Slanar schon vor Jahrzehnten ausgedacht hat, und der so einfach herzustellen und gleichzeitig so effek-

tiv ist, wie zum Beispiel sein »Preßkiel«: Es sind zwei Kreisbogenausschnitte (Halbkreise), aus 3 mm starkem Aluminiumblech gesägt, 23 mm breit, die in entsprechende Schlaufen aus Verdeckstoff, die um das Mannloch herum auf dem Verdeck vernäht sind, spielend leicht eingeschoben werden werden. Fertig!!!<sup>11</sup>

Die Spritzdecke hält hervorragend, schließt durch die Kreisform wasserdicht, läßt sich auch leicht wieder abziehen. Dieser Süllrand paßt sich problemlos jeder Verdecksneigung an, eingeschlossen der Firstung, und vor allem stört er durch seine vollkommen flache Lage kein bißchen beim Ein- und Aussteigen. Genaueres kann im Abschnitt über die Herstellung einer Kajakhaut nachgelesen werden.

Hat sich der Erbauer aber für einen Süllrand aus Holz entschieden, trifft er auf eine echte Herausforderung: Das Verdeck muß durch eine Extraverarbeitung gut erfaßbar werden, der Süll muß die Firstung des Verdecks mitmachen, Beschläge zu seiner Befestigung müssen erdacht und hergestellt werden, lauter Sachen, die sich ganz flüssig daherlesen, aber soviel teuflische Detailarbeit enthalten, daß man ganz mutlos werden kann, wenn man sich darauf einläßt. Es sind Lösungen verwirklicht worden, bei denen der Verdeckstoff am Mannloch mit einem schmiegsamen, nicht zu dicken Material eingefaßt wird, das dann in eine Nut des Süllrandes greift. Oder eine Schlaufe umgibt das Mannloch, in die eine halbkreisförmige, hochkant stehende Leiste eingeschoben wird, die dann mit den eigentlichen Süllrandhälften, ebenfalls hochkant stehende aber viel stärkere

<sup>11</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt C:2) – Rainer Söntgen): »Stembrett Möll-Kajak«

Leisten, mit den Spanten durch geeignete Beschläge verbunden wird. Die Herstellung des Holzkörpers von ersterem Süll gelingt mittels mehrerer Segmente, die in drei Schichten so übereinander geleimt werden, daß sich die einzelnen Stöße immer weit überdecken. Die Nut für das Verdeck wird eingefräst. Nimmt man Sperrholz, läßt sich gleich eine Süllrandhälfte aus einem Stück sägen, dabei kann die Nut durch Aufeinanderleimen von verschiedenen breiten Stücken gewonnen werden. Wenn ich mir das alles vorstelle, dann bin ich ganz glücklich über die einfache Lösung von Herbert Slanar.

Sollte die Verwendung eines Kajaksockens geplant sein, dann würde ich lediglich die Schlaufen etwas weiter nähen, und die Metallteile etwas weiter aussägen. Wichtig zu beachten ist nur, daß die beiden Hälften Ausschnitte aus einem echten Kreisbogen sind, damit die Metallsegmente leicht einzuschieben und auch wieder herauszunehmen sind. Im Idealfall ist das ganze Mannloch ein echter Kreis. Doch bei schmalen Kajaks wird bei einem reinen Kreis die »Einsteigesituation« schon äußerst knapp und auch das Gerüst läßt sich beim Auf- und Abbau nur noch unter vielen Schweißtropfen handhaben. Aus diesem Grunde sind die Mannlöcher meiner Boote einige Zentimeter länger, als sie vom Hauptspantabstand her eigentlich sein müßten. Entnimmt man dazu die Kreisbögen einem größeren Kreis als das Boot breit ist, dann bildet sich lediglich hinten und vorn ein etwas spitzerer Übergang aus, der aber auf die Wasserdichtigkeit der Schürze keinen negativen Einfluß hat. Die Süllrandschlaufe muß vorne in der Mitte eine Naht haben, so daß sie nicht durchgängig ist und die Metall-

segmente wie in einer Tasche gehalten sind und sich nicht gegenseitig überschieben können. Am Gegenende sorgen zwei kleine aufgenietete Blechungen dafür, daß die Segmente genau Kopf auf Kopf stehen bleiben. So, das ist alles, was ich zum Süllrand sagen kann.

Und doch gibt es noch eine Sache, die hier ganz gut besprochen werden kann, die vor Baubeginn aufgeklärt sein muß und die der Anpassung des Kajaks an die eigene Person dient:

Die »Einsteigesituation«. Die ergibt sich aus verschiedenen Faktoren: Diese sind die Höhe des vorderen Hauptspantes, und zwar an seiner Innenkontur gemessen, im Verhältnis zur Höhe des hinteren Hauptspantes, aber hier auf der Außenseite. Ferner der Abstand dieser beiden Spanten voneinander und die Größe und auch der Gesäßumfang des Eskimos. Stimmt hier etwas nicht, dann kann es passieren, wie ich aus eigener, leidvoller Erfahrung weiß, daß man in sein eigenes Boot nicht hineinkommt, soviel Mühe auch aufgewendet wird. Die erniedrigende, Ratlosigkeit und sinnlose Wut erzeugende Situation stellt sich folgendermaßen dar: Der Eskimo sitzt auf dem hinteren Hauptspanten obendrauf, die Beine sind bereits ausgestreckter Weise im Vorschiff verschwunden, und nun geht's nicht mehr weiter, die Kniescheiben wollen einfach nicht unter dem Dach des vorderen Hauptspantes hindurch!! Also vor dem Baubeginn muß entschieden werden, ob das Dach des Vorderspantes höher gemacht wird, oder ob die beiden Spanten weiter auseinander gestellt werden. Oder ob alles so bleiben kann wie der Reiß oder das Vorbild es angeben.

<b>Ich selber:</b>	<b>Größe: 178 cm</b>	
Beinlänge:	94 cm außen bis zum Oberschenkelkopf	
Gesäßumfang:	100 cm	
<b>Meine Boote:</b>	<b>»Eskiwei«</b>	<b>»Möllkajak«</b>
Breite:	50,0 cm	60,0 cm
Vordere Spannhöhe, innen, gemessen ab Kieloberseite:	25,5 cm	7,5 cm
Hintere Spannhöhe, außen, gemessen ab Kieloberseite:	22,5 cm	25,9 cm
Spantabstand:	47,0 cm	48,0 cm
Mannlochlänge:	50,0 cm	62,0 cm
Mannlochbreite:	44,5 cm	49,0 cm
<i>(Die Mannlochmaße sind reichlich gewählt um leichter auf- und abbauen zu können.)</i>		

Damit eine Betrachtungshilfe entsteht, schreibe ich hier meine eignen Maße und die »Einstiegsmaße« meiner Faltkajaks auf. Soll sich ja keiner durch eventuell vorhandene Maße seines Kunststoffbootes beeinflussen lassen, denn durch die fehlenden Spanten sind die Verhältnisse nicht vergleichbar.

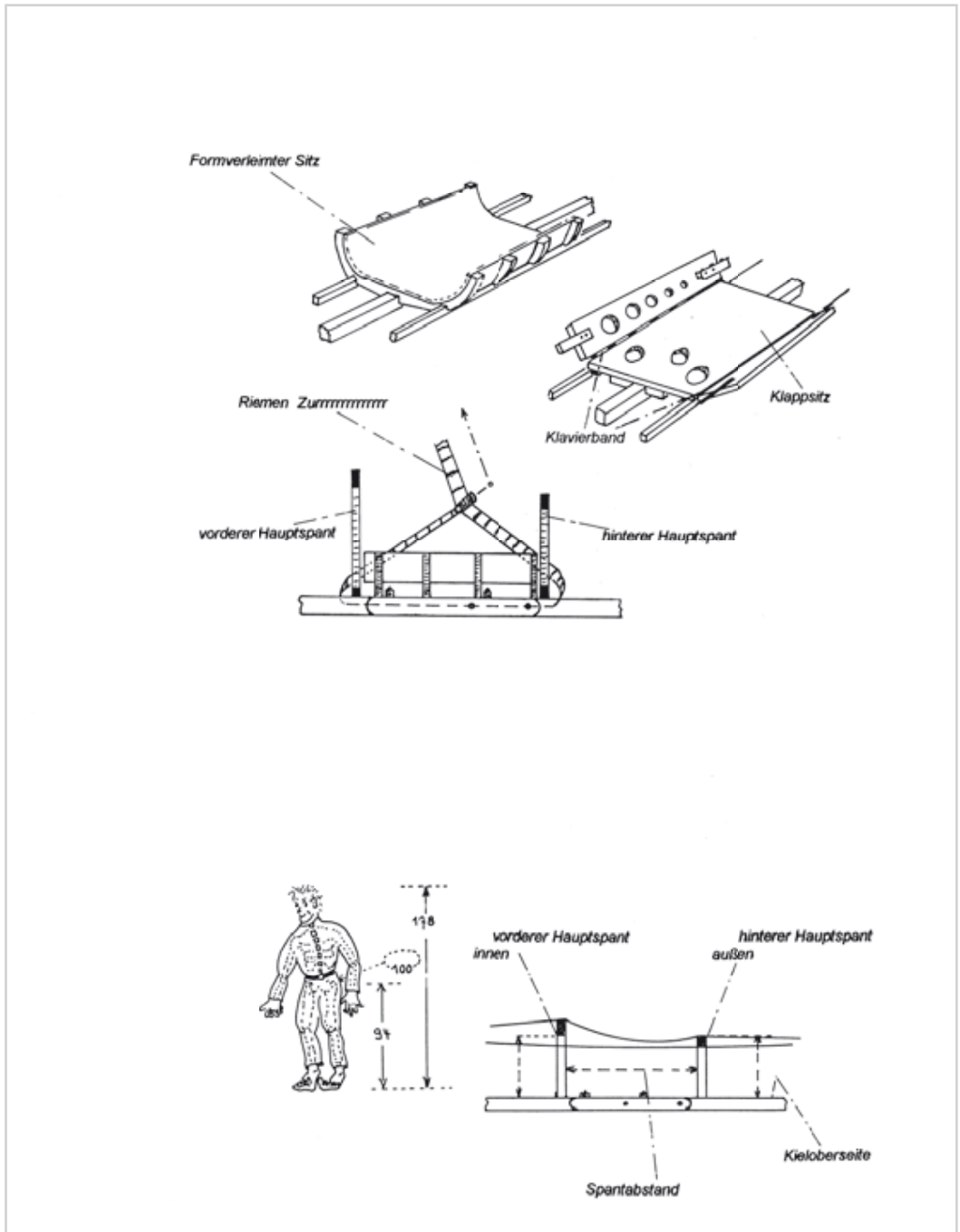
Bei den vorgegebenen Maßen kann ich in mein »Eskiwei« einigermassen flüssig einsteigen, unter schwierigen Verhältnissen, zum Beispiel das Ufer ist hoch und steil, sodaß die Paddelbrücke das Boot schräg nach außen legt und vielleicht noch eine flotte Strömung den Bug schon immer wegziehen will, dann ist es schon an der äußeren Grenze des Vertretbaren. Will einer an den »Einstiegsmaßen« etwas ändern, so muß er noch die Bootsbekleidung mit berücksichtigen. Weicht ein Paddler in seinen Körpermaßen gar zu weit von den oben angeführten Dimensionen ab, lohnt es sich auf jeden Fall, wenn er aus alten Holzresten und Latten ein »Mock up« der Einsteigesituation zusammennagelt, wobei auch die Senten simu-

liert werden müssen und eine Bespannung mit irgendeinem alten Tuch erst die wirklichen Verhältnisse aufzeigt.

Den gewonnenen Einsichten gemäß können dann Veränderungen geplant werden. In Erinnerung möchte ich in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen des Spanten Nummer 5 als Halbspant bringen.

Zusammenfassend zeigt die Anpassung des Kajaks an den jeweiligen »Eskimo« 4 Punkte auf:

- 1) Einstellung des Spanten Nr. 4 auf die Beinlänge.
- 2) Eventuelle Verbreiterung des Kajaks mit Hilfe des beschriebenen Faktors aus dem »Risse«-Abschnitt. Veränderung der Gesamtlänge durch geringe Veränderung der einzelnen Spantsegmente.
- 3) Spant Nr. 5 als Halbspant.
- 4) Provisorische Überprüfung der »Einstiegsituation« mit Hilfe einer »Mock up«, und daraus sich ergebende Veränderungen.



Warum, so wird mancher fragen, so viel Aufhebens um knappe Abmessungen, warum nicht einfach großzügiger verfahren? Zur Idee des reinrassigen Kajaks gehört einfach ein fugenloses Einpassen des Paddlers, sodaß er nicht die geringsten Sorgen hat, im Boot festzusitzen, keine Kraft braucht, um sich zu verkeilen, sodaß er jede Kajakbewegung spüren, kleinste Körperbewegungen auf den Kajak übertragen kann, bei überraschender Kenterung sicher im Boot drinnen bleiben und sich ohne ablenkende Sitzschwierigkeiten dem Wiederaufrichten zuwenden kann.

### 1) Lackieren

Zu guter Letzt muß ein solches Gerüst aus Holz auch noch lackiert werden, damit ihm Wasser und vor allem Feuchtigkeit nichts anhaben können. In den fünfziger Jahren waren Nitrolacke modern, die aber durch ihren höllischen Gestank und ihre geringe Abriebfestigkeit wenig Freude hervorriefen. Wir wichen deshalb auf die Lacke auf Ölbasis aus, wie sie im Segelbootbau damals üblich waren. Im Rückblick gesehen, glaube ich, daß diese Lacke Schuld hatten, daß unsere Gummihäute immer entlang den Bordleisten, wo die größte Spannung und andererseits die höchste Erwärmung durch Sonnenstrahlen einwirkte, viel eher als andere Faltboothäute diese Gummibruch- und Klebekrankheiten aufwiesen. Heute bin ich bei D-D-Lacken gelandet, aber schon gibt es wasserlösliche Lacke, mit denen ich aber noch nicht gearbeitet habe.

Aber von den benützten Lacken einmal abgesehen, verfahren wir, um auch unter den Beschlägen zu lackieren, in der Weise, daß die Beschläge beim Bau noch nicht gleich vernietet wurde. Sondern wir gaben in die vorgebohrten

Löcher, durch welche die Nieten kommen sollten, genau passende Gewindeschrauben mit Muttern aus billigem Stahl und befestigten damit die Beschläge. Nach abgeschlossenen Bauarbeiten wurden sie abgeschraubt, die Hölzer geschliffen und lackiert und wenn alles getrocknet war, wurden die Beschläge erst richtig vernietet. Herbert Slanar, um auch das noch zu erzählen, lötete sich ein entsprechend langes Rohr aus Blech zusammen und kochte seine Leisten in Firnis! Doch dazu bedarf es nicht nur einer toleranten Frau, sondern einer, die selbst ganz versessen auf Eskimokajaks ist, so sehr, daß sie selbst einen paddelt! Hat der Mann, der sich einen reinrassigen Kajak erbauen will, bis hierher durchgehalten, dann sieht er als Lohn für seine Mühen das schönste und schnittigste Einmannboot vor sich liegen, dessen Formen in langer Tradition entstanden sind und eine unbezwingliche Faszination ausstrahlen.<sup>12</sup> Er wird von glitzernden Wassern träumen, von hellen Kiesbänken, er sieht sein Zelt unter weiten Himmeln stehen, er meint den weißen Gischt einer Walze an seiner Brust zu fühlen und die schwingenden Bewegungen des Kajaks unter sich zu spüren. Er hat sich diese Träume ehrlich verdient und er steht ihrer Verwirklichung gar nicht so fern.



<sup>12</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt B-2) – Aufsatz von Peter John:  
»Selbstbau zweier Falteskies«

# Haut für den Kajak

## A) Vorbemerkung

### A-1) Professionelle Überzieher

Für alle diejenigen, die sich nicht vorstellen können, selbst an das Abenteuer »Kajakhaut« heranzugehen, gibt es gute Nachrichten: Immer mehr Firmen in Deutschland befassen sich wieder mit dem Beziehen von Bootsgestüben. Daß solche Firmen nur mit tadellosen Gestüben etwas anfangen können, versteht sich von selbst. Auch wird Winterzeit günstiger als sommerliche Hochsaison sein. Übergibt man das Überziehen einer Firma, können alle Schwierigkeiten der Materialbeschaffung einfach umgangen werden, auch bot der Bau des Gestübes Herausforderung genug und wer es soweit geschafft hat, kann sich schon ein bißerl was einbilden. Vorherige Nachfragen sind also angebracht.

#### **Sport-Zimmermann**

Markgrafenstr. 17–21, 76646 Bruchsal,  
Tel. 07251/9533-0  
Internet: [www.sport-zimmermann.de](http://www.sport-zimmermann.de)  
Email.: [kontakt@intersport-zimmermann.de](mailto:kontakt@intersport-zimmermann.de)

#### **Poucher Boote GmbH**

Bitterfelderstr. 24, 06774 Pouch,  
Tel. 03493/55293  
Internet: [www.poucher-boote.de](http://www.poucher-boote.de)  
Email.: [info@poucher-boote.de](mailto:info@poucher-boote.de)

#### **Markus Heise**

Ackerstrasse 23, 47877 Willich  
Tel.: 02154/896 90 33  
Fax: 02154 /896 90 34  
Internet: [www.heise-faltboot.de](http://www.heise-faltboot.de)  
Email.: [info@heise-faltboote.de](mailto:info@heise-faltboote.de)

#### **ABC Sattlerei Oertel**

Paulsstraße 1A, 09306 Wechselburg,  
Tel. 03 73 84/8 46 40  
Fax: 03 73 84/8 46 39  
Internet: [www.abc-sattlerei.de](http://www.abc-sattlerei.de)  
Email.: [joertel@abc-sattlerei.de](mailto:joertel@abc-sattlerei.de)

#### **Delphin Boote Martin Hellmund**

Kreuzweg 60, 47809 Krefeld,  
Tel.: 0 21 51/45 38 767  
Internet: [www.das-faltboot.de](http://www.das-faltboot.de)  
Email.: [delphin@das-faltboot.de](mailto:delphin@das-faltboot.de)

#### **Wayland Folding Kayaks (Polen)**

Parcele Łomskie 15, Mława 06-500 (Polen),  
Tel/Fax: (+48)(023) 6544406  
Internet: [www.wayland.com.pl](http://www.wayland.com.pl)  
Email.: [biuro@wayland.com.pl](mailto:biuro@wayland.com.pl)

#### **Kathi Bredow,**

Ruhlaer Str. 27, 16225 Eberswalde  
Tel.: 03334/380304  
Email: [k.bredow@gmx.net](mailto:k.bredow@gmx.net)

### A-2) Selbst überziehen

Bei den alten Grönländern war das Beziehen eines Kajaks in die Hände der Frauen gelegt, die aus Überlieferung und eigener Geschicklichkeit genau wußten, wie zu verfahren war. Die Ergebnisse, noch heute zu bestaunen, waren einfach hinreißend.

Ein wenig Überlieferung konnte auch ich ausnützen, als ich mich an's Überziehen machte: In der fernen Zeit unsrer ersten Kajaks hatte ich dem Sattler über die Schulter geschaut und meinte, mich daran zu erinnern; die zweite

Quelle war ein Brief von Roland Bepler, früher Marburg, jetzt 34516 Vöhl, an Christian Altenhofer, in dem er vom Überziehen seines Kajaks berichtet. Viele Vorgänge habe ich, den Erfordernissen der fortschreitenden Arbeit folgend, weiter ausgebaut und neu hinzugefügt. Rückblickend ergab sich eine solche Fülle von Handreichungen, daß es angezeigt erschien, die ganze Sache, der Deutlichkeit halber und um sie leichter verdaulich zu machen, in einzelnen nummerierte Positionen aufzuteilen. So ergibt sich ein kontinuierlicher Fortschritt und jeweils aufgezeigte Probleme können vorher bedacht oder mit schneiderisch erfahrenen Helferinnen durchgepaukt werden.

Will man Freude an seinem Kajak haben, und der Paddler hat ja, solange die Tour währt, das Verdeck seines Bootes vor Augen, dann ergibt sich die Notwendigkeit peniblen Vorgehens: Es darf einem nicht zu viel sein, Schablonen aus dickem Papier, vielleicht sogar mit Tesastreifen verstärkten Rändern anzufertigen, wenn Formteile für das Verdeck oder die Spritzdecke herzustellen sind. Genaues Anzeichnen und Abstecken (Nonnennadeln) oder Heften und geduldiges Abändern bestimmen den Weg zu einem befriedigenden Ergebnis.

### A-3) Materialien

#### A-3 a) Haut

Herkömmliche 5-schichtige Fal boothaut früherer Zeit war aus Hanf- und Baumwollgeweben mit Naturkautschukbeschichtungen hergestellt. Diese Haut war bis zu einem gewissen Grade elastisch und dehnbar und folgte deswegen den vorgegebenen Bootsformen ohne Probleme. Einschnitte waren nur an den Steven nötig, Aufziehen von Stevenkappen,

ebenfalls aus Gummi, konnte mittels Gummilösung leicht und dauerhaft erfolgen.

Heutzutage ist das tragende Gewebe von Fal boothaut ein hochfestes synthetisches Technikprodukt, das nicht mehr viel Dehnung zuläßt, sodaß hier schon die ersten Schwierigkeiten entstehen, die Kajaks mit faltenfreier Haut zu überziehen. Eine weitere Schwierigkeit ist die Beschaffung kleinerer Mengen, so für ein einziges Boot. Um damit nicht allzuviel Zeit zu verlieren, und auch um den finanziellen Verlust bei einem eventuellen Fehlschlag in Grenzen zu halten, entschied ich mich bei meinem Projekt für preiswerte 0,7 mm starke PVC-Plane, erhältlich bei Firmen für Lastwagenplanen und Großzelten. Bei diesem Material hat sich als die eigentliche Schwierigkeit das dauerhafter Verkleben von Formnähten und Stevenkappen erwiesen.

Ich habe dazu Kunststoffkleber Technicoll 8001 hergenommen, geeignet für PVC, in der Art eines Kontaktklebers. Nun, nach zwei befriedigenden Jahren zeigte sich, daß die Streifen sich zu lösen beginnen, was hauptsächlich für den Mittelstreifen, der ja auch wasserdicht sein muß, weil er die Verbindungsnaht der beiden Hauthälften abdeckt, nicht akzeptabel ist. Probeklebungungen mit Cyanidklebern erscheinen nicht schlecht, sind aber auf größeren Flächen kaum praktikabel, weil sie dünnflüssig wie Wasser sind.<sup>13</sup> Jetzt richte ich meine Hoffnungen auf die Reparaturkleber, die von Schlauchbootherstellern angeboten werden, welche Schlauchboote aus PVC erzeugen. Hier müssen ja auch größere Flächen bewältigt werden, außerdem müssen die Reparaturstel-

<sup>13</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt F-2) – Steffen Kiesner-Barth): »Hautmaterialien im Vergleich«

len beachtlichen Innendrücken standhalten, auch Abschürfkkräfte von außen her müssen bewältigt werden. Diese Kleber liegen als 2-Komponentenkleber vor. Ein Probekleben als Vorversuch würde sich sicher empfehlen.

Auf meinem Eskiwei habe ich seit ungefähr 20 Jahren eine Schlauchboothaut aus hypalonbeschichtetem Material, damals hergestellt von der Firma Metzeler. Anfangs hielt ich sie für zu dünn, aber, vom ersten Tag an verstärkt mit Schutzstreifen auf Kiel und Senten, hält sie bis heute allen Anforderungen klaglos stand. Mehr kann man wirklich nicht verlangen. Als Klebemittel hat sich bestens bewährt: Rema TipTop, Cement SC 2000. Dieser Klebstoff ist schwarz, man muß also mit Tesakrepp die Klebestellen genau abkleben, damit die Haut nicht verpatzt wird. Vorheriges anrauchen ist selbstverständlich. Diese Haut hat mir übrigens Gerhartl aus Wien noch angefertigt, als er schon im Ruhestand war. Der langen Rede kurzer Sinn ist, daß hypalonbeschichtetes Gewebe am erstrebenswertesten wäre. Nun lese ich in Katalogen von einigen Schlauchbootherstellern, daß sie unter der Reparaturrubrik solches Material meterweise anbieten, auch das dazugehörige Klebemittel. Bei einem neuen Projekt würde ich mich unbedingt um solche Haut bemühen, weil sie viel geschmeidiger ist als die PVC Plane.

### A-3 b) Verdeck

Das Verdeck wurde aus imprägniertem Baumwollsegeltuch schwerer Qualität genäht (Angabe der Firma Eckhardt, München: 420/19). Ein gutes Vergleichsmittel ist auch eine kleine Materialprobe von Verdeckstoff, die einschlägige Sportgeschäfte von den angebotenen Falt-

booten bereithalten. Synthetikgewebe sind nicht so recht geeignet, weil das Aufquellen der Baumwollfaser bei Wasserkontakt und das Einschrumpfen bei Nässe unabdingbar für ein straffes dichtes Verdeck sind.

### A-3 c) Faden

Zum Nähen wurde ein Faden der Firma Ackermann, Göggingen hergenommen. Spezifikation: Rasant-Faden (Kunststoff mit Baumwolle ummantelt) Stärke 25, Ausrüstung WA (fäulnisimprägniert). Dazugehörige Nadelstärke: 130.

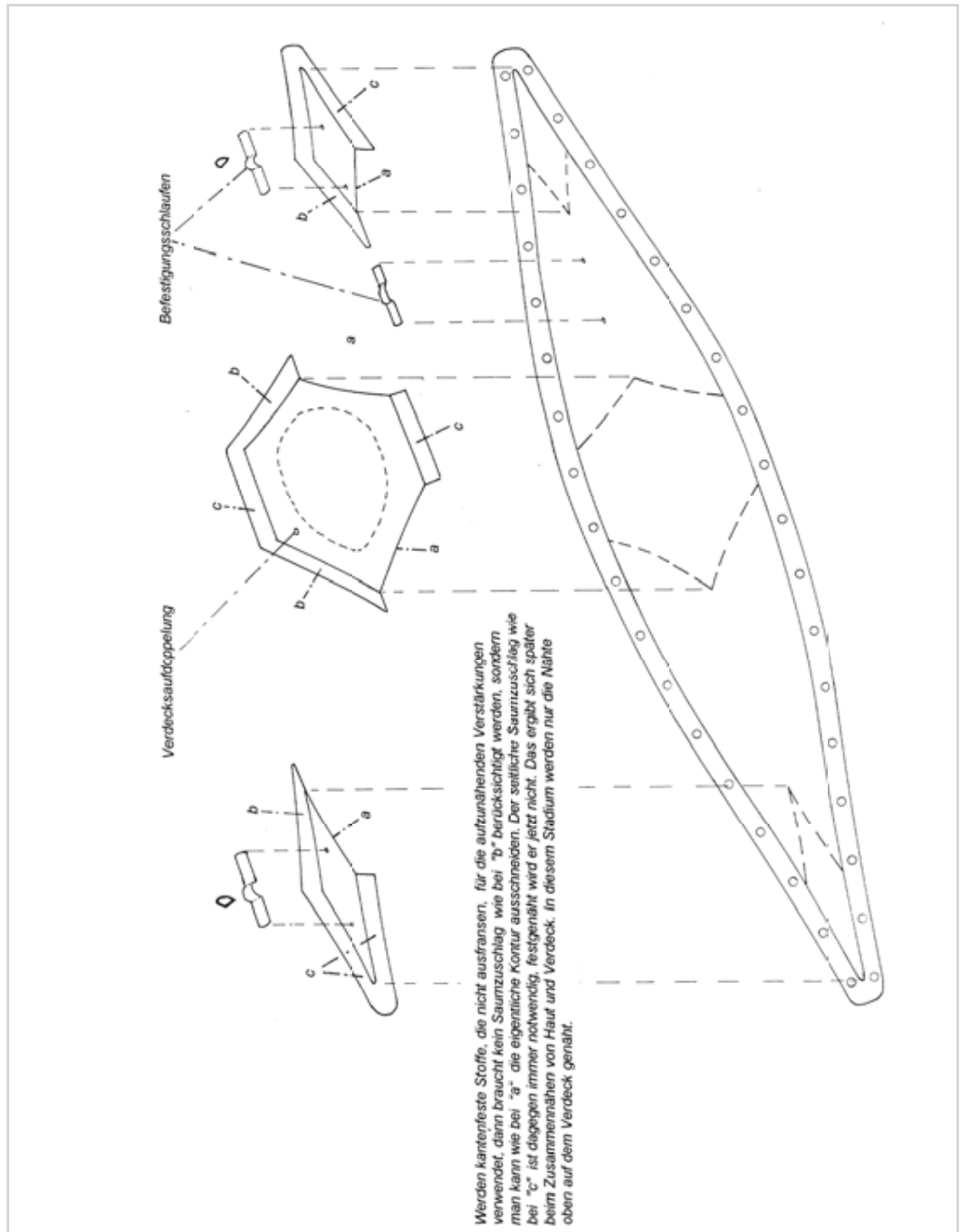
### A-4) Nähmaschine

Genäht wurde auf einer von mir restaurierten Sattlernähmaschine, die in ihren Jugendjahren (Baujahr ca. 1930) lustigerweise auch schon Faltboothäute genäht hatte. Der Sattler war kurz vor seinem Ruhestand froh, das schwere Stück loszuwerden.

So könnte ich mir denken, daß in Landstrichen, in denen Segelmachereien angesiedelt sind, so manche Maschine aus der Zeit der Baumwollsegel, die modernen Ansprüchen nicht mehr genügt, irgendwo in der Abstellkammer vor sich hindämmert. Elektrischer Antrieb ist übrigens nicht nötig, aber ein großer Vorteil ist, wenn die Maschine zickzacknähen kann. Oder man könnte versuchen, mit einem Sattler zu vereinbaren, dass er die fertig angezeichneten und vielleicht auch schon gehefteten Werkstücke in seiner Werkstatt zusammennäht.<sup>14</sup>

Vor kurzem wurde mir von einem Augsburger Kajakfreak, Lothar Olejak, erzählt, daß er Nähversuche mit einer robusten Haushalts-

<sup>14</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt D-4) – Rainer Söntgen: »...etwas über Nähmaschinen«



nähmaschine zu einem befriedigenden Ende gebracht hätte. Also immer herumprobieren!! Besondere Geduld erfordert es vom Ungeübten, die richtige Spannung von Ober- und Unterfaden einzustellen. Manche Nähprobe mit immer wieder verstellter Spannung wird da fällig; auch Fachleute haben da manchmal eine Feuerprobe zu bestehen. Wichtig ist auch, daß der Transporteur der Maschine scharfe Spitzen hat, sonst rutscht er auf dem glatten Material zeitweilig durch und damit ändert sich die Stichlänge bis hin zur blitzschnellen Entstehung eines steinharten Knotens an einer einzigen Stelle.

Liegt Gummi-Hypalon- oder PVC-Oberfläche direkt unter dem Nähmaschinenfuß, ist es für den flüssigen Weitertransport recht gut, wenn auf der kommenden Nähstrecke immer wieder Seifenwasser vorgestrichen wird, damit kein radierender Widerstand entsteht.<sup>15</sup>

### A-5) Handarbeit

Endlich soll noch erwähnt werden, daß in den fünfziger Jahren im Kölner Eskimolager um Ernst Kaeufer und Ernst Becher auch Häute und Verdecks mit der Hand per Nähahle zu tadellosen Bootshüllen zusammengenäht wurden. Auch Herbert Köpf, der Seniorchef von Sport-Köpf, München hat in seiner Jugendzeit unter Anleitung seines väterlichen Freundes Karl Hammermüller einen »Grönländer« Stich für Stich eigenhändig überzogen. Man kann daran sehen, daß vieles möglich ist!<sup>16</sup>

### A-6)

<sup>15</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt D-1) – Wolfgang Bion:  
»Hautanfertigung im Klebeverfahren (ohne Nähmaschine)«

<sup>16</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt H-1) – Ernst Kaeufer:  
»Erinnerung an selbstgebaute Falt-Eskimo-Kajaks«

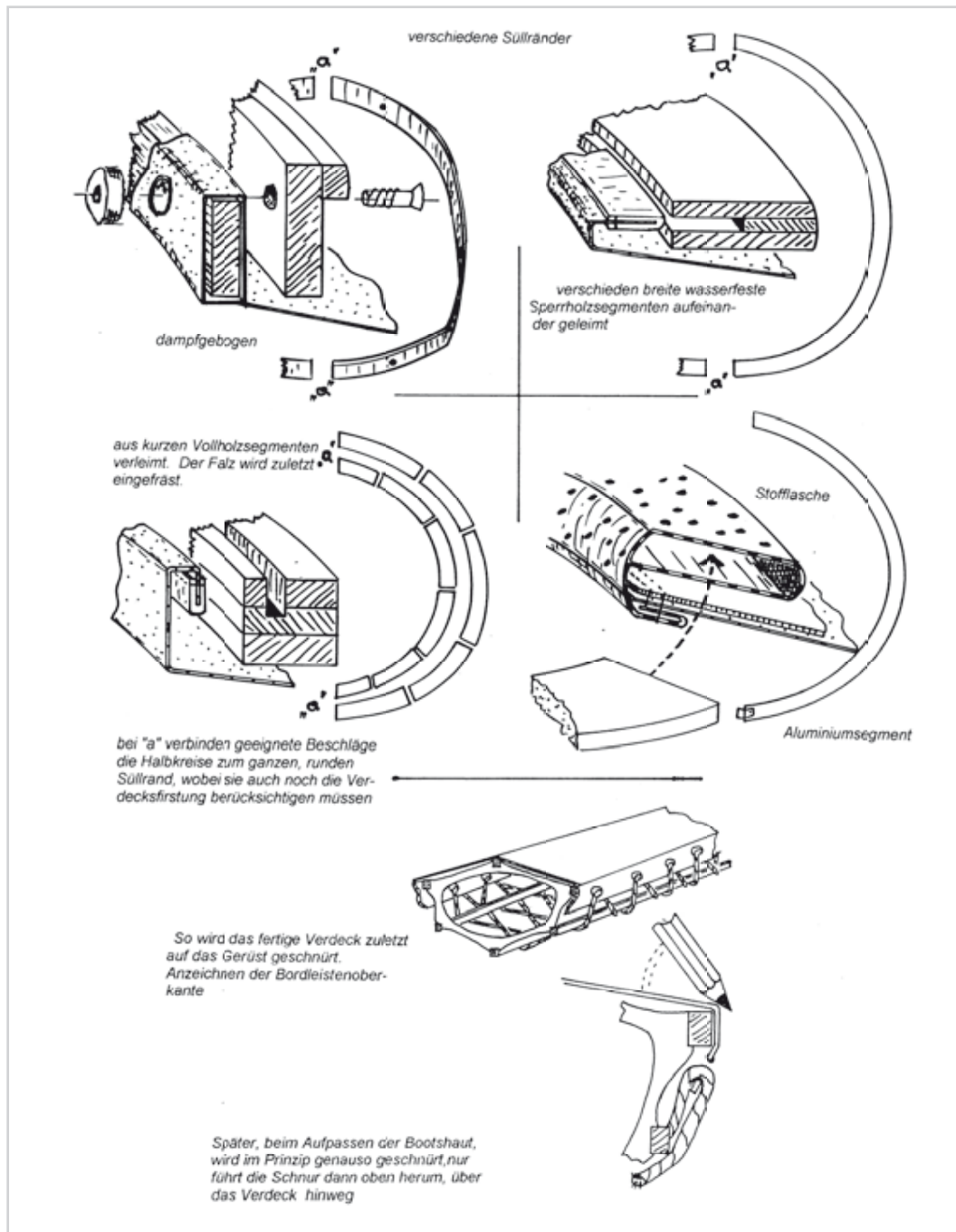
Geschickte und bereitwillige Helferinnen, die vom schneidermäßigen Umgang mit Einsäumnungen, Heften und geraden Nähten gute Kenntnisse haben, erleichtern den Fortgang der Arbeit schon sehr. Zuletzt noch der Rat-schlag: Der Übergang vom Verdeck an den Bootsspitzen zu den Stevenaußenkanten – gleich ob Eskimo- oder andere Stevenform – sollte in der Seitenansicht gesehen ruhig spitzig oder kantig, aber nicht abgerundet sein, sonst gibt es Schwierigkeiten beim Nähen der Steven und später beim Aufkleben der Stevenkappen. Und jetzt geht's los:

## B) Verdeck

### B-1)

Das Bootsgerüst muß vollständig aufgebaut sein, am Besten auf zwei Böcken fest fixiert, eventueller Kielsprung muß durch Unterlagen, Schrägstreben usw. sicher festgehalten sein. Nachmessen!! Auch die Senten sollten nicht herumschlackern, sondern ihren richtigen Platz fest einnehmen, kurz, das Gestell muß in sich stabil und tadellos fixiert sein. Sollte die hier beschriebene Anforderung nicht erreicht sein, dann müßte zuerst das Gerüst, wenn es denn ein altes ist, in seinen Einzelteilen überholt werden, ist es aber ein selbstgebautes neues, dann gilt es unverzüglich den Mangel aufzuspüren und abzustellen. Wer hier mogelt, schleppt Unzulängliches bis zum Ende mit, und er wird erleben, daß sich der Mangel immer aufaddiert und zuletzt ein unkontrollierbares Eigenleben entwickelt und über jeden Fortgang wie zäher Schleim dahinwabert.

### B-2)



Segeltuch auflegen und straff über die Steven spannen, Mittellinie markieren. Umfang mit gut 5 cm Überschuß rundherum zuschneiden.

### B-3)

Das Verdeck braucht an Bug und Heck Verstärkung durch eine doppelte Stofflage. Man fertigt Papierschablonen in der Form, die einem vorschwebt, z.B. eine pfeilartige, langausgezogene Spitze, ebenfalls mit 5 cm Überschuß an den Außenkonturen. Die Schablonenform wird nun auf den Verdeckstoff übertragen und ausgeschnitten. Die gewonnenen Teile auf das Verdeck heften und draufnähen. Die Ränder auf dem Deck müssen sorgfältig umgeschlagen sein, damit nichts ausfranst. Hier beginnen schon die ersten Probleme: Hat sich der Erbauer für eine langausgezogene, elegante Spitze entschieden, vielleicht noch mit konkav geschwungenen Flanken, so wird er beim Umlegen der Kante feststellen, daß sich der dicke, steife Verdeckstoff sehr wirkungsvoll dagegen wehrt, die geschwungene Linie nicht hergeben will, anderswo aber Wellen wirft und an der fein ausgezogenen Spitze sich ein vielschichtiges Sandwich auftürmt. Höchste Zeit also, sich zu erkundigen, auf welche Weise ein Schneider den umgelegten Saum bis fast zum Bug einschneidet und damit alle Spannung aus dem Stück nimmt, oder an der Spitze soviel Material herastrennt, daß nichts mehr aufträgt, aber auch nichts ausfransen kann. Ich habe nun den endlich befriedigend umgelegten Saum mit einer dünnen, gleichfarbigen Naht auf der »kleinen« Haushaltsmaschine abgenäht, damit beim Aufnähen auf das Verdeck sich nichts mehr verändern kann. Soll hier ein Zierstreifen mit eingenäht werden,

muß man sich ein entsprechen breit gewebtes Baumwollband der gewünschten Farbe besorgen. Ein anderer Weg: Man schneidet aus Segeltuchmeterware in der gewünschten Farbe Streifen heraus, in 45°-schrägem Winkel zur Stofffaser, wodurch sich der einmal zusammengelegte und mit dem Bug nach außen (Schau-seite) weisende Streifen ohne Probleme in die geschwungene Linie fügt. Die Verwicklung schafft auch hier wieder die feine Spitze! Ich habe ein entsprechendes Formteil doppelt ausgeschnitten, an den beiden Flanken zusammengenäht und dann umgedreht. An die so entstandene Spitze wurden dann beiderseits die umgebogenen Zierstreifen angesetzt. Dieses Gebilde habe ich unter das vorher schon gesäumte Teil aus Verdeckstoff mit nochmals einer dünnen, praktisch unsichtbaren Naht genäht, und dann erst dieses ganze, fertige Stück (Aufdoppelung mit Zierstreifen) mit einer starken Doppelnah auf das Verdeck aufgenäht (vorher mit »Nonnennadeln« anheften).

### B-4)

Die Ausführung des Mannloches hängt vom vorhandenen Süllrand ab. Hier wird die Süllrandlösung besprochen, wie sie schon vor Jahrzehnten Herbert Slanar erdacht hat. Dieser Süllrand besteht aus einer flach liegenden Stofflasche um das Mannloch herum, in die zwei Alu-Halbkreisbögen aus flachem Material eingeschoben werden. Bei dieser Lösung ist es notwendig, das Verdeck im Cockpitbereich zu verstärken. Früher wurde dafür dünne Faltbodyhaut genommen, die Bootswerft Gerhardt (Gesa-Boote) in Wien doppelte andersfarbigen Verdeckstoff auf, ich nahm 0,4 mm starke PVC-Plane in anderer Farbe. Es wird also wieder eine Papierschablone in der gewünschten Form ge-

macht. Auch hier nehmen sich pfeilspitzenartige Umriss mit geschwungenen Flanken gut aus. Den Ausschnitt für das Mannloch trennt man gleich aus der Schablone heraus. Die beiden Halbkreise, die das Cockpit umgrenzen, sollten Segmente aus einem richtigen Kreis sein, damit sich die Aluminiumbögen ohne Probleme einschieben lassen. Die Länge des Ausschnittes läßt die beiden Hauptspanten einige Zentimeter innerhalb stehen, die Breite muß so bemessen sein, daß die Süllrandaußenkante zumindest einige Millimeter innerhalb der Bootsbreite bleibt. Ist der ausgewählte Kreis, aus dem die Segmente stammen, größer als die Bootsbreite, dann treffen beide Hälften hinten und vorn etwas spitziger zusammen: Dies verändert an der Wasserfestigkeit der Spritzdecke nicht das Mindeste. Das Verdeck wird nochmals unter Längsspannung auf das Gerüst gebracht, die Schablone genau plaziert und angezeichnet.

#### B-5)

Ausschneiden des »Aufdoppelmaterials« nach Schablone, mit 5 cm Zugabe an den Seitenlinien. Mannloch noch nicht ausschneiden! Nimmt man als Verstärkung 0,4 mm starke PVC-Plane, so entsteht mit dem Rand, der vorne und hinten auf das Verdeck genäht werden soll, kein Problem, weil hier nichts ausfransen kann. Wird aber ein Segeltuchstoff oder ein Kunststofftuch in der Stärke von Segeltuch verwendet, so muß der Rand, der auf das Verdeck genäht werden soll, durch Umliegen und Säumen gesichert werden, genau wie bei den Verstärkungen an Bug und Heck. Bei der Einarbeitung der Zierstreifen habe ich genau so mit Formteil und angenähten Streifen verfahren, wie unter Punkt 3 beschrieben.

Anschließend wird das so vorbereitete Teil mit den Vorder- und Hinterkanten auf das Verdeck aufgenäht.

#### B-6)

Rund um die Aufzeichnung des Cockpitausschnittes in ungefähr 10 – 15 mm Abstand eine Naht legen, sodaß Verdeck und Verstärkung rundum fest aufeinander genäht sind. Jetzt erst das Mannloch ausschneiden. Nun sind umgesäumte Schnittkanten entstanden. Besteht die Aufdoppelung aus Faltboothaut oder PVC, entsteht keine Schwierigkeit, weil da nichts aufreißt. Der darunterliegende Verdeckstoff (durch die erste »Ringsherumnaht« fixiert) wird mit Gewebekleber oder »Seam-Sealer« gefestigt. Ich habe Tesaband zwischen Aufdoppelung und Verdeckstoff gebracht und auf den Stoff geklebt. Wird zur Aufdoppelung Verdeckstoff verwendet, muß man allerdings das ganze mit Nahtband einfassen. »Baumwollschrägband, doppelt vorgefalzt« hilft hier auf recht einfache Weise weiter.

#### B-7)

Für den Süllrand schneidet man zwei gerade Stoffstreifen in reichlich halbem Loch-Umfang als Längenmaß, und 15 cm breit. Wichtig ist, daß die Streifen im Winkel von 45° zur Geweberichtung aus dem Stoff geschnitten werden, weil sie sich dann gut um den runden Ausschnitt legen. Beide Streifen der Länge nach mittig falzen. Der Länge nach aneinanderlegen, nicht ganz gerade, sondern so, daß sich ein schwacher stumpfer Winkel bildet, wobei der gefalzte Rand nach außen zeigt. An der Stoßstelle der beiden Streifen jedes Ende ungefähr 4 cm weit nach innen umschlagen und deutlich falzen. Die leichte Winkelstel-

lung beibehalten. Die letzte Falzung auf der »Innen«-Seite zusammennähen, aber nur die untenliegenden Längshälfte! Die hochstehenden 4 cm - Umschläge nach beiden Seiten niederlegen und mit je einer Naht festnähen.

Die aneinandergenähten Streifen nun im alten Bug längsfalten. Jetzt ist auf der oberliegenden Längshälfte schon die Einschuböffnung für die Alu-Teile entstanden. Anschließend wird vom Außenrand her die gewünschte Schlaufenbreite (25 – 30 mm) angezeichnet.

### B-8)

Den Streifen entlang dieser Anzeichnung mit dem Deck vernähen. Man beginnt an der Hinterseite des Mannloches, wobei die bereits vorbereitete Einschuböffnung auf die Mittellinie des Decks plaziert wird. Der Süllrandstreifen wird nicht obendrauf, sondern unter das Verdeck genäht! Nun wird von der hinteren zur vorderen Mannlochmitte genäht, aber höchstens 2/3 der Strecke. Durch kurzes Rückwärtsnähen die Naht sichern. So auch auf der anderen Seite.

*(Einschub der Hrsg: An dieser Kante muß der Verdeckstoff durch Seam-Sealer, aufgeklebtes Tesaband oder aufgenähtes Schrägband vor dem Ausfransen geschützt werden.*

*Ist das Verdeck-Aufdoppelungsmaterial auch ein ausfransender Stoff, muß auch dessen Kante mit geschützt werden. Hierbei empfiehlt sich vorgefalztes Schrägband entsprechender Breite, das über beide Kanten gebracht und vernäht wird.)*

Jetzt erst läßt sich die genaue Länge des Süllrandstreifens zuschneiden. Saumzuschlag nicht vergessen! Jetzt die beiden Streifenhälften vorne zusammennähen, aber diesmal ganz durchnähen.

Ist das geschehen, dann das Zusammennähen von Süllrand und Verdeck vorne herum ganz zu Ende führen. Die fertige Süllrandschlaufe vorne in der Mitte nochmals durchnähen, sodaß sozusagen zwei Taschen entstehen, in denen die Alu-Segmente fest eingefangen sind und sich nicht gegenseitig überdecken können. Anschließend das Ganze umdrehen und die freie Schnittkante des Süllrandes nach innen umschlagen und quasi von der Bootsinnenseite her nochmals rundum festnähen. (Die Nähmaschine wird hierbei stellenweise ganz schön gefordert. Man wird sehen, daß der Süllrand wunderschön flach um das Mannloch herum liegt! Ich habe vorher eine verkleinerte Version als Probestück genäht.

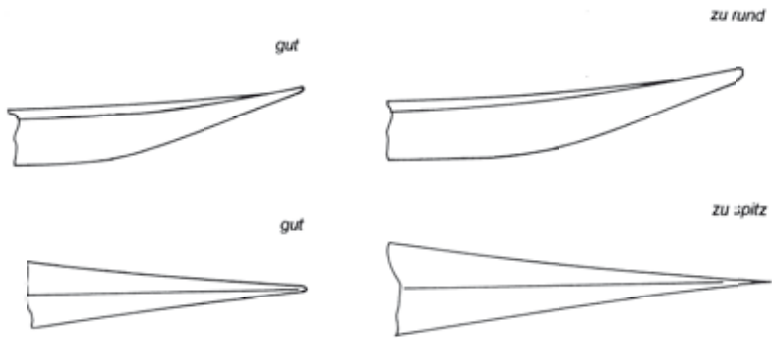
### B-9)

Die Alu-Segmente werden nach der Mannlochschablone auf 3 – 4 mm starkes Alu-Blech aufgezeichnet und ausgesägt. Daran denken, daß die Bögen nach außen zu um das Cockpit zu liegen kommen. An ihrem hinteren Ende werden sie mit einer kleinen Gabel aus aufgenietetem Blech versehen, damit sie sich nicht übereinander schieben können. Die Teile können jetzt eingeschoben werden, der Süllrand ist fertig!

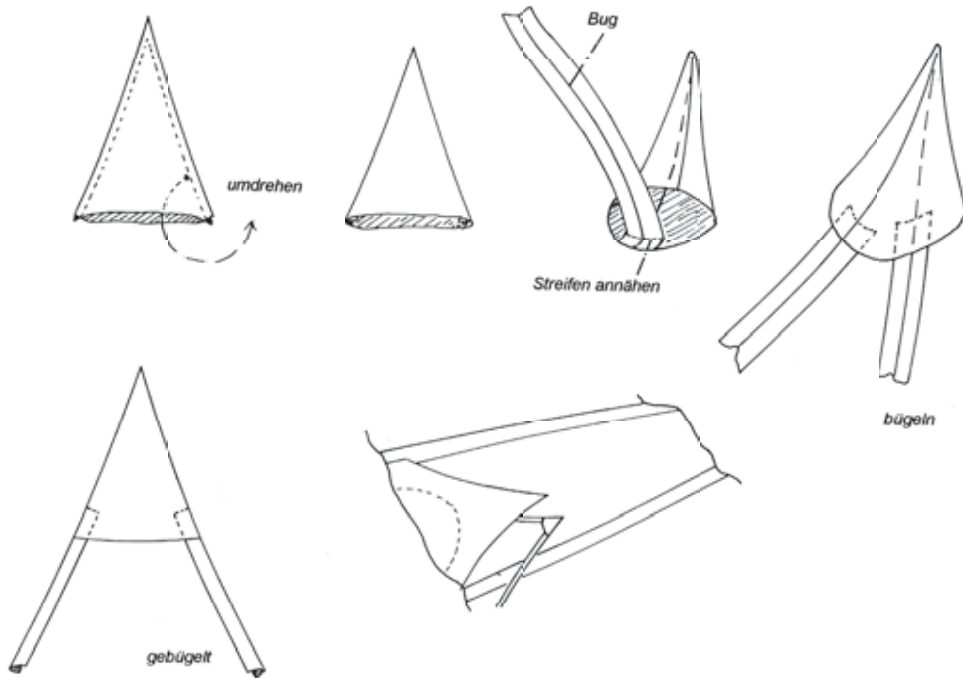
### B-10)

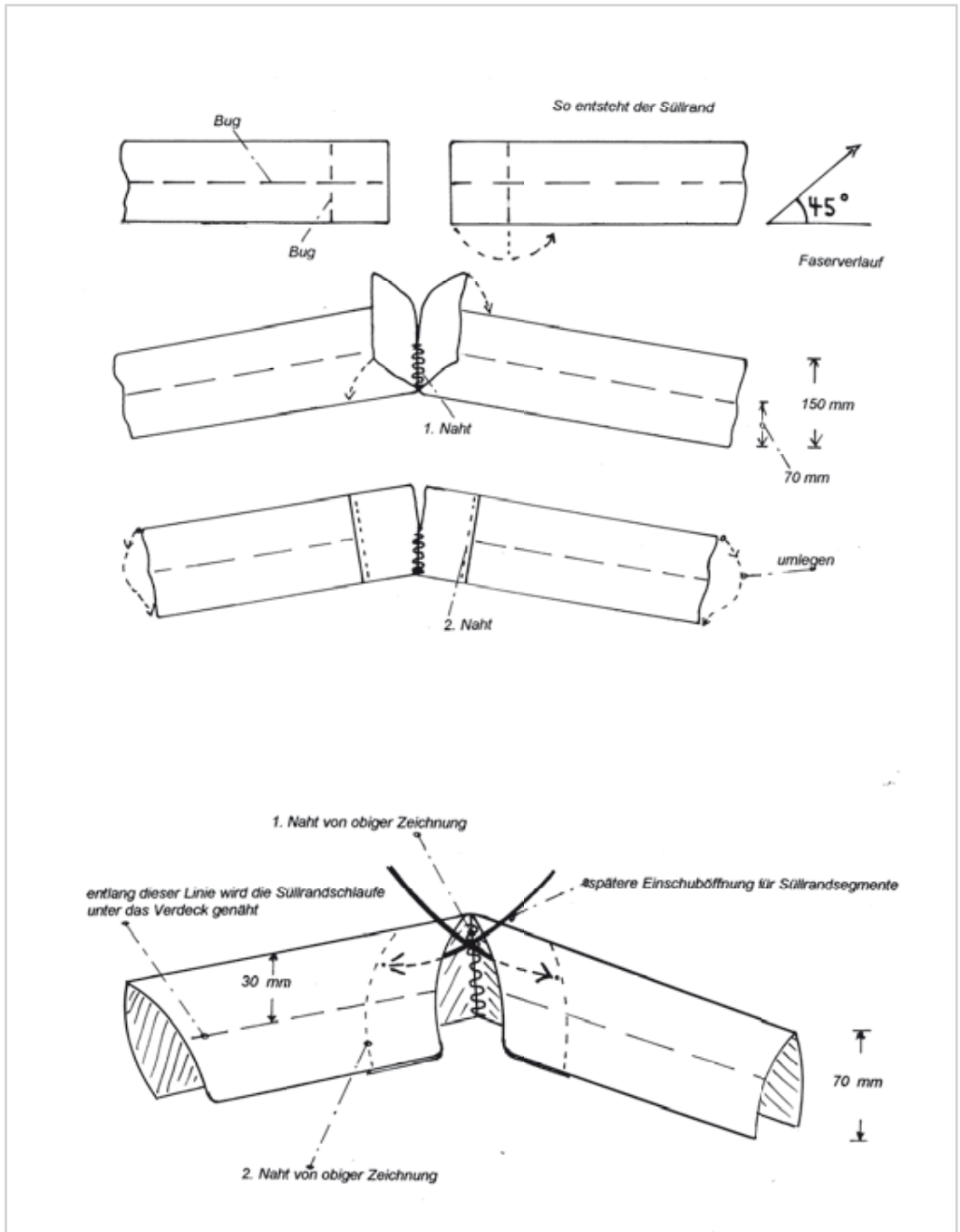
Sollen noch Befestigungsösen auf die Bug- oder Heckverstärkungen, Segeltuchschlaufen oder ähnliches auf's Verdeck genäht werden, dann ist jetzt der richtige Zeitpunkt dazu.

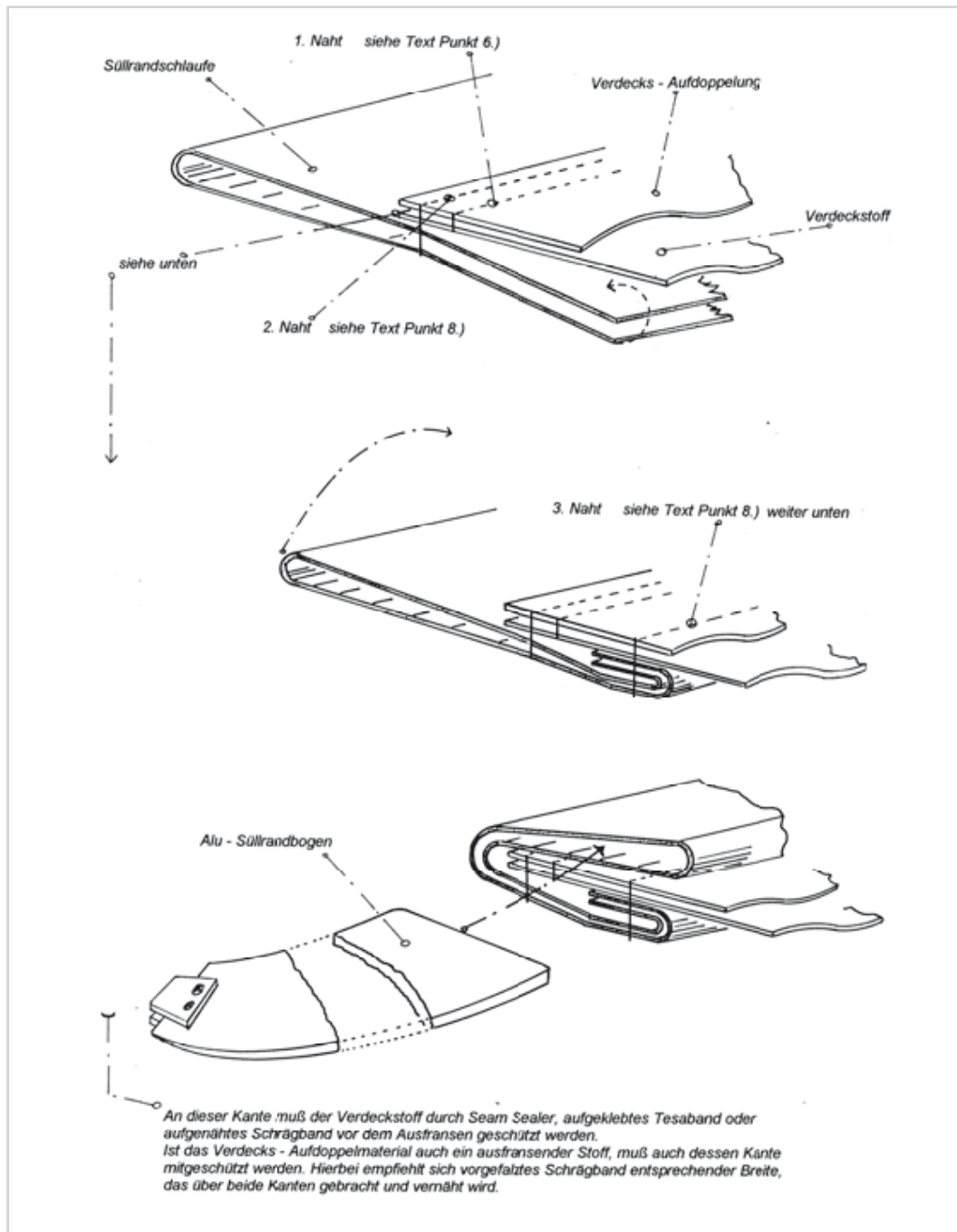
Die zu Anfang erwähnten Formen am Bug in Drauf- und Seitenansicht.



So entsteht der Zierstreifen als Formteil







**B-11)**

Nun werden im Bereich des 5 cm – Überschusses rundherum Metallösen ca. alle 20 Zentimeter eingeschlagen. Es gibt für diesen Zweck völlig ausreichende Fertigpackungen, in denen auch gleich das Stanz- und Nietwerkzeug enthalten ist. 8 mm Lochweite ist nicht verkehrt.

**B-12)**

Verdeck auf's Gerüst bringen. Über die Steven wirklich stark spannen und mit Schraubzwingen und Beilagen dort fixieren.

**B-13)**

Nun außen um das Gerüst herum und durch die Ösen eine starke Schnur fädeln. Aber nicht in einem Stück schnüren, sondern abschnittsweise über höchstens vier Ösen. In der Mitte beginnen und gleichmäßig zu den Steven hin das Schnükorsett stark spannen. Ohne Ösen im Stoff – nur mit Löchern – geht das nicht. Das Ergebnis sollte ein faltenfreies, gut gespanntes, exakt mittig liegendes Verdeck sein

**B-14)**

Nun wird peinlich genau die Bordleisten- und Stevenoberkante rundherum angezeichnet. Als zweites werden auf dieser Linie alle Spanten exakt markiert, wobei die Bezugsstellen an den Spanten (ob an Vorderkante, Mitte oder Hinterkante) eindeutig festgelegt sein müssen, weil später auf der Rumpfhaut genau dieselben Punkte angezeichnet werden müssen.

**B-15)**

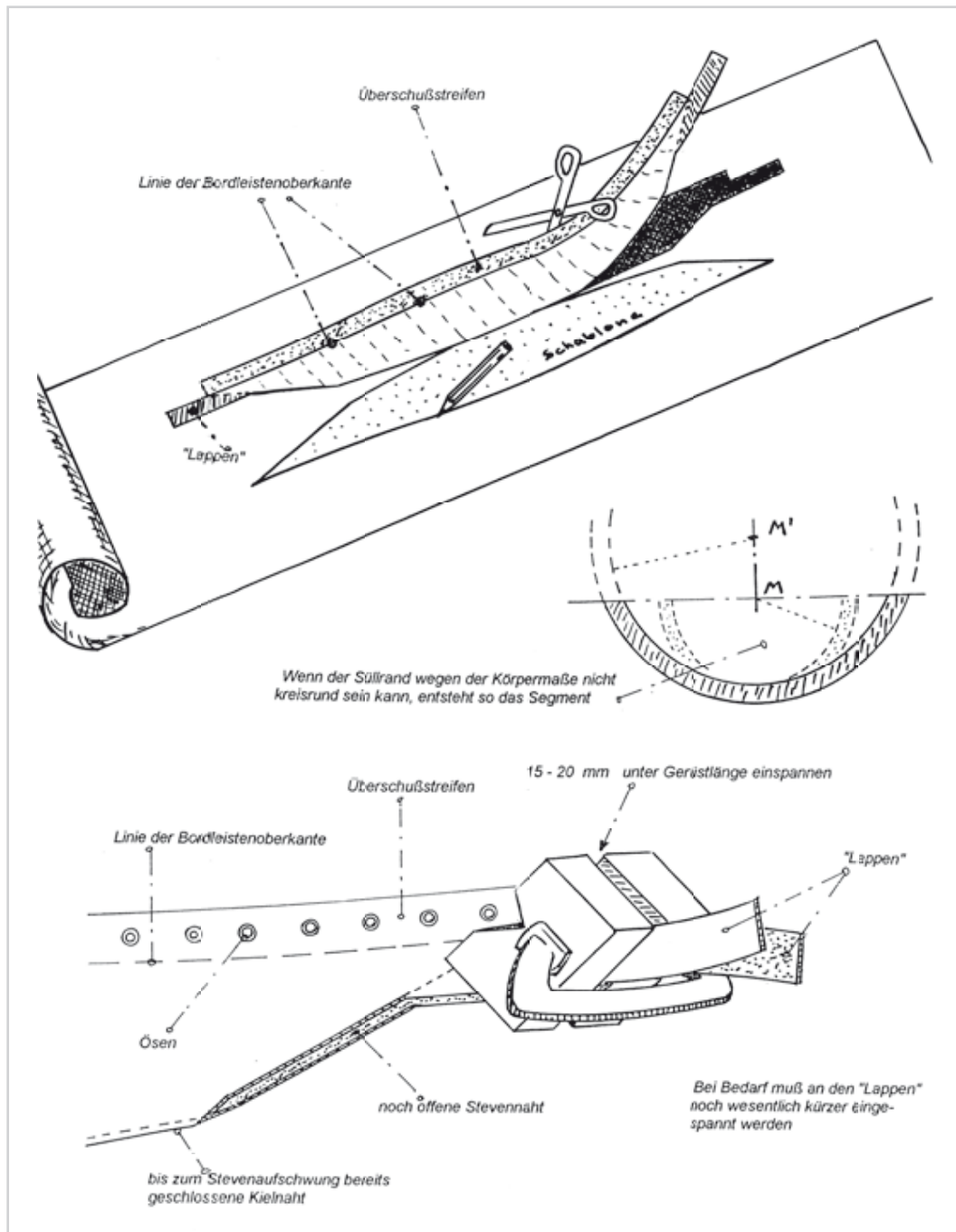
Ist dies alles geschehen, kann man das Verdeck abnehmen und beiseite legen.

**C) Haut**

**Vorbemerkung:** Frühere Faltboothaut war aus elastischen Materialien hergestellt, nämlich aus Hanf, Baumwolle und Kautschukschichten. Sie war trotz 5-fachen Aufbaus und 1,5 mm Stärke relativ dehnbar und konnte deswegen an vielerlei Bootsformen angepaßt werden. Moderne Faltboothaut, oder gar PVC-Plane mit ihren hochfesten Kunststoffträgergeweben sind viel weniger dehnfähig, und es muß daher beim Zuschneiden ein größerer Aufwand betrieben werden. Hier ist das Vorgehen mit 0,7 mm dicker PVC-Plane beschrieben, die sich während dreier Sommer gut bewährt hat, aber nun Probleme mit der Verklebung von Stevenkappen und Mittelnahtstreifen zu erkennen gibt. Dabei erwähne ich nochmals, daß aus Unkenntnis nicht optimaler Kleber Verwendung gefunden hat. Außerdem möchte ich nochmals die Kataloge der Schlauchboothersteller in Erinnerung bringen, die hypalonbeschichtetes Gewebe in ihren Reparaturspalten anbieten! Das Verfahren bleibt aber bei Verwendung von neopren- oder hypalonbeschichteten Geweben gleich, vereinfacht sich höchstens, wenn sich größere Elastizität ergibt.

**C-1)**

Die eine Längshälfte des aufgebauten Gerüsts (es muß in sich schlackerfrei sein, Kielsprung fixieren) wird mit Rauhfasertapete bespannt, so straff und faltenfrei wie möglich. Meistens bilden sich in der Mitte zwischen Bordleiste und oberster Sente die meisten Falten. Alle Geduld ist nötig, um durch sorgfältiges Hin- und Herrücken möglichst viele dieser Falten verschwinden zu lassen; es ist aber wichtig,



damit die Haut später nicht zu stark gedehnt werden muß, was sie sich nicht gefallen läßt. 8 – 10 cm lange Tesabandstreifen helfen, die Rauhfaserapete auf dem Gerüst zu fixieren. Sitzt alles möglichst optimal, wird die obere Bordleistenkante bis an die Stevenspitzen hinaus mit Bleistift angezeichnet. Mine seitlich im Winkel von 45°-Winkel an der Kante entlangführen. Genau muß auch die Kielmitte angezeichnet werden, was an den Stevenaufschwüngen einfach ist, aber am Kiel, wenn das Gerüst auf der Helling steht, schwierig wird. Da zeichnet man an einer Kielaußenseite an und korrigiert später auf Kielmitte. Ist alles fertig gezeichnet und gut zu erkennen, wird das Papier abgenommen und ausgeschnitten.

### C-2)

Die so entstandene Schablone wird auf das Hautmaterial übertragen. Zweimal natürlich und zwar spiegelbildlich die andere Hälfte. Hat man nun im Mittelbereich des Kieles keine starke Kurve, oder sogar eine Gerade, kann man hier die beiden Hälften natürlich zusammenhängend in einem Stück belassen. Starke Biegung erzwingt leider zwei getrennte Hälften.

### C-3)

Ausschneiden, wobei Steven- und Kiellinie genau geschnitten werden. Aber außerhalb der angezeichneten Bordleistenoberkante gibt man 5 cm zu. An jeder Stevenspitze läßt man »Lappen« von 7 – 8 cm Überschuß stehen (sehr wichtig!). Die angezeichneten Schablonenlinien bleiben dort stehen.

### C-4)

Nun wird die Haut entlang der Kiellinie zusammengenäht. Ich habe dazu einen 20 mm breiten Streifen aus 0,4 mm starkem PVC-Material auf der Innenseite aufgenäht, in der Weise, daß beide Hauthälften Stoß auf Stoß standen. (Meine Maschine kann nicht zickzacknähen.) Man näht die Haut von der Mitte ausgehend zusammen bis dorthin, wo der Stevenaufschwung hinten und vorne beginnt. Damit sich keine unerwünschten Wellen bilden, habe ich diesen Streifen nicht zuerst auf einer Seite fertig angenäht, sondern Abschnitte von ungefähr 30 cm Länge abwechselnd auf beiden Seiten genäht, wobei dann die beiden Hälften, je näher die Steven herankommen, um so fester Stoß auf Stoß gehalten werden müssen (Kontrollblicke unter den Streifen!), weil durch die sich verengende Form der Zug auf das Material größer wird.

### C-5)

In den Überschuß außerhalb der Bordleistenoberkantenlinie alle 20 cm Ösen schlagen. Löcher alleine tun es auch hier nicht!

### C-6)

Bootschaut längs des Kiels zusammenlegen. Vorne und hinten die überstehenden »Lappen« mit je zwei Brettchen und einer Schraubzwinge zusammenspannen. Dabei Beilagen und Zwingen 10 – 15 mm innerhalb der angezeichneten Stevenspitzen ansetzen, sodaß eine Verkürzung entsteht.

### C-7)

Bootsgerüsthälften in die Haut bringen und aufbauen, (Kapitel über Boots Aufbau zuerst lesen!), wobei zwei Helfer an den Stevenspitzen

darauf achten, daß diese Spitzen hinter den Beilagbrettchen verklemmt bleiben, sie möchten nämlich gerne herausrutschen. Um das zu verhindern, können die Brettchen auf einer Seite eine winkelige Ausnehmung erhalten, in der sich die Stevenspitze einrastet.

### C-8)

Auf diese Weise bekommt man bereits Spannung in die Haut, die mit dem »Preßkiel«, schon deutlich spürbar, überwunden werden muß. Geht es zu leicht, dann die Zwingen und Beilagen um etliche Millimeter nach innen rücken. Die Bordleisten müssen ebenfalls schon unter Spannung zusammengebaut werden und richtig einschnappen.

### C-9)

Haut mit Schnur durch die Ösen hindurch über Deck, abschnittsweise, von der Mitte ausgehend, verschnüren und spannen bis zu der Stelle, wo unten am Kiel der Stevensaufschwung beginnt. Bis dorthin ist die Kielnaht ja bereits zusammengenäht. Es sollte alles schon gut sitzen, besonders ist darauf zu achten, daß die Hautnaht auf die Kielmitte zu liegen kommt.

### C-10)

Jetzt muß der Stevenschnitt kontrolliert werden: Es kann sein, daß wegen der Hautverkürzung, die man mit den Zwingen erzeugt hat, die Kontur nachgeschnitten werden muß. Ist dies in Ordnung gebracht, dann als nächstes die Lage der Brettchen genau markieren. Alles abnehmen, die Haut bis in die Steven hinein zusammennähen, bis zu den »Lappen« hin.

### C-11)

Brettchen auf die Markierung bringen, das Gerüst wieder unverzagt einbauen, wenn nötig die Längsspannung mit den Zwingen nochmals korrigieren. Von der Mitte ausgehend über den Deckstab hinweg wieder abschnittsweise verspannen, jetzt bis zu den Stevenspitzen hin: Jetzt sollte alles tadellos sitzen. Doch der Teufel sitzt im Detail: Bei meinem Boot war es nötig, in der Mitte, an der Kielnaht noch einen Streifen von 4 – 5 mm Breite und 40 cm Länge herauszunehmen, um auch dort die letzten Wellen auszumerzen. Bei einem zweiten Boot waren die notwendigen Änderungen noch umfangreicher: Die Kielnaht mußte nochmals aufgetrennt und die Kontur neu nachgeschnitten werden. Geduld ist also angebracht!

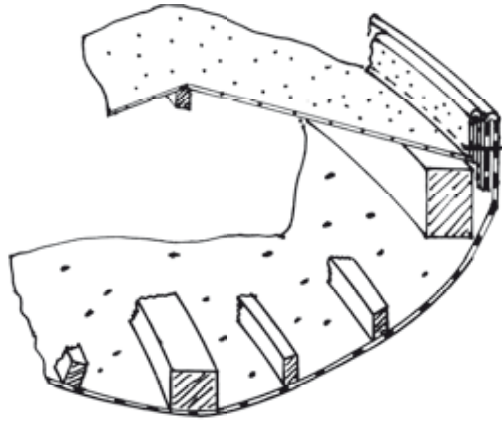
### C-12)

Sind also auch die letzten Korrekturen endlich abgelaufen, das Gerüst wieder in die Haut gefügt, dann wieder peinlich genau die Bordleistenoberkanten von Stevenspitze zu Stevenspitze anzeichnen. Anschließend auf dieser Linie dieselben Spantpositionen aufbringen wie vorher auf dem Verdeckstoff.

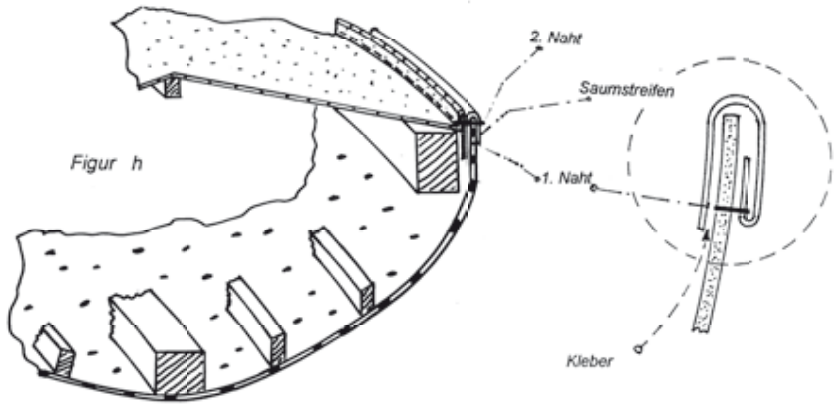
### C-13)

Alles abnehmen, die »Lappen« an den Steven abschneiden. Jetzt sind also noch die letzten 10 – 15 cm der Stevensnaht offen. Bei einer Faltboothaut üblicher Bootsform kann man diese Naht schon fertig zunähen. Wegen der Enge der Verhältnisse geht das aber oft nur per Handnähahle. Bei einem Eskimoboot aber läßt man, dem Vorgehen Herbert Slanar's folgend, diese letzten Zentimeter offen. Später können wir nämlich dann die Haut mühelos umdrehen!

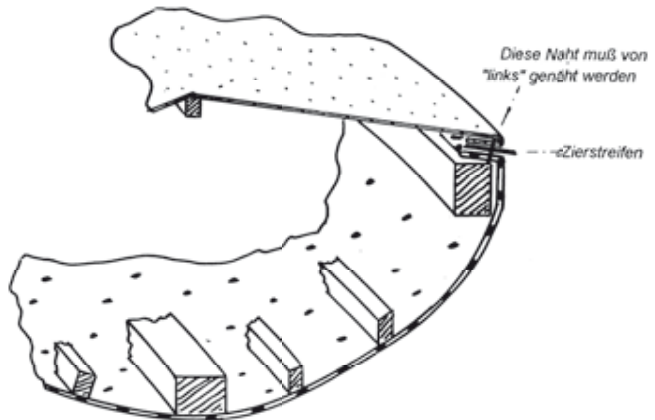
Figur g



Figur h



Figur i



**C-14)**

Zuletzt wird auf der Hautinnenseite der »Zusammennähstreifen« mit einem 50–60 mm breiten Streifen überklebt. In die Steven hinein wird's ein bißchen schwierig. Später wird auf die Außenseite der Naht noch der Kielenschutzstreifen, der ja auch die Wasserdichtigkeit bringen soll, aufgeklebt. Dadurch entstehen längs der Naht drei Schichten Material, was beim aufgebauten Boot keine Rolle spielt, aber wenn die Haut zum Verpacken zusammengelegt wird, entstehen an den Umlegestellen »negative« und »positive« Spannungen, die sich letztendlich im Ablösen der inneren und äußeren Streifen darstellen. Jetzt überlege ich, ob ich beim nächsten Mal den inneren Abdeckstreifen nicht aus dem bekannten und in Bootsfahrerkreisen vielfach bewährten Tesagewebeband machen soll, weil das dünne Band kaum aufrägt und von gewaltiger Klebekraft ist.

## D) Zusammennähen von Haut und Verdeck

Vorbemerkung: Man legt Haut und Verdeck provisorisch aufeinander und prüft, ob die Spantenmarkierungen einigermaßen aufeinanderpassen. Weichen sie allzuviel voneinander ab, muß nochmals unter korrigierter Spannung nachmarkiert werden (was der Himmel verhüten möge!). Jetzt steht die Entscheidung an, welche Art der Verdeck-Haut-Verbindung man nähen möchte.

**Fig. g):** ergibt eine klobige Naht, nicht sehr dicht, unter der Nähmaschine nur schwer zu bändigen und an der Außenseite abriebgefährdet. Diese Naht ist nur von historischem Interesse.<sup>17</sup>

**Fig. h):** zeigt die Naht, welche hauptsächlich Boote österreichischer Fertigung hatten und die von Josef Gerhartl (Gesa-Werft, Wien) zu höchster Vollendung gebracht wurde. Er verklebte den Schutzstreifen innen auf der Haut. War die Haut zu dünn, kam an diese Stelle noch ein Verstärkungsstreifen auf die Haut und der Schutzstreifen schloß dann auch noch diesen mit ein. Deck und Haut wurden so exakt und knapp vernäht, daß ein echtes Schmuckelement – unterstützt noch durch verschiedene Farbgebung – aus dieser Naht entstand. Für Interessierte sei angemerkt, daß diese Art der Naht von Herbert Slanar zusammen mit der Wiener Faltbootwerft Fürst erarbeitet wurde.

**Fig. i):** zeigt die Naht, die von deutschen Faltbootwerften bevorzugt wurde. Sie hat den Vorteil, daß die Haut mit reichlicher Reserve sowohl zugeschnitten, als auch vernäht werden konnte. Beim Boots Aufbau allerdings braucht man Geduld und Sorgfalt, damit Bootshaut und Bordleisten wie gezeigt zueinander zu liegen kommen. Gerne nämlich falzt sich die Haut stellenweise um! Außerdem muß die Haut von »links« (Schneider-Fachausdruck) genäht werden, sodaß die fertig genähte Bootshülle erst noch umgedreht werden muß, um richtig dazuliegen. Dieses Umdrehen macht bei herkömmlichen Faltbooten keine Schwierigkeiten, aber bei Eskimokajaks gibt's mit den spitzen Steven erhebliche Probleme, je weiter man zur Spitze vordringt. Meine Erfahrung – und daher diese Beschreibung – erstreckt sich auf die Nähart nach Fig. 1).

<sup>17</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt D-2) – Steffen Kiesner-Barth: »Österreichische Stebnaht vs. Deutsche Linksnaht«

**D-1)**

Da die Naht von »links« genäht werden muß, stellt sich, wenn man Haut und Verdeck auf der Nähmaschine hat, heraus, daß die Bordleistenlinie auf dem Verdeckstoff nicht zu sehen ist, da sie ja auf der Stoffaußenseite angezeichnet ist. Also: Mit dem Zackenrädchen (Nähbedarfsladen) die Linie abrollen und so auf die Innenseite übertragen. In der Mitte, bei der Decksverstärkung, sticht man viele Stecknadeln entlang der Linie durch den Stoff und kann so die Linie auf der Innenseite nachzeichnen. Ebenso die Markierungen der Spanten übertragen.

**D-2)**

Sollen Zierstreifen in die Seitennähte mit eingesetzt werden, so müssen diese jetzt mit Heftgarn auf dem Deck fixiert werden. Die richtige Seite ausknobeln!

**D-3)**

Die beiden Außenseiten von Deck und Haut in der richtigen Weise, nämlich wie eine umgedrehte Jacke, aufeinander legen und die Hauptspantmarkierungen an Verdeck und Haut, in der Bootsmitte, aufeinanderbringen. Bei dieser Hauptspantmarke die Seitennaht mit der Handnähhale 2 cm weit zusammennähen, ebenso auf der Gegenseite, damit dieses bockige Ungetüm leichter und bereits etwas fixiert unter die Nähmaschine zu bringen ist.

**D-4)**

Auf dem Nähmaschinentisch liegt also zuerst das Hautmaterial und darauf das Verdeck, beide mit den Innenseiten nach außen. Man näht von der Bootsmitte, bei den handgenähten 2 cm beginnend, zu den Spitzen hin. Ich habe

die Bootshälften nicht in einem Zug genäht, sondern nach dem verstärkten Mittenbereich zur anderen Seite gewechselt, und so fort. Auf das Hautmaterial wird Seifenwasser vorgestrichen, dann läuft alles besser.

**D-5)**

Sollen Ringe für Deckslasten, Kompaßhalterungen und dergl. angebracht geben, so müssen Bänder aus gefaltetem Verdeckstoff oder aus gewebtem Kunststoffband samt den gewünschten Messing- oder Edelstahl-D-Ringen vorbereitet sein, um jetzt an den vorgesehenen Stellen in die Seitennähte mit eingefügt zu werden. Diese Stellen sollten zum Schluß von Hand noch 2 – 3 mal zur Verstärkung übernäht werden.

**D-6)**

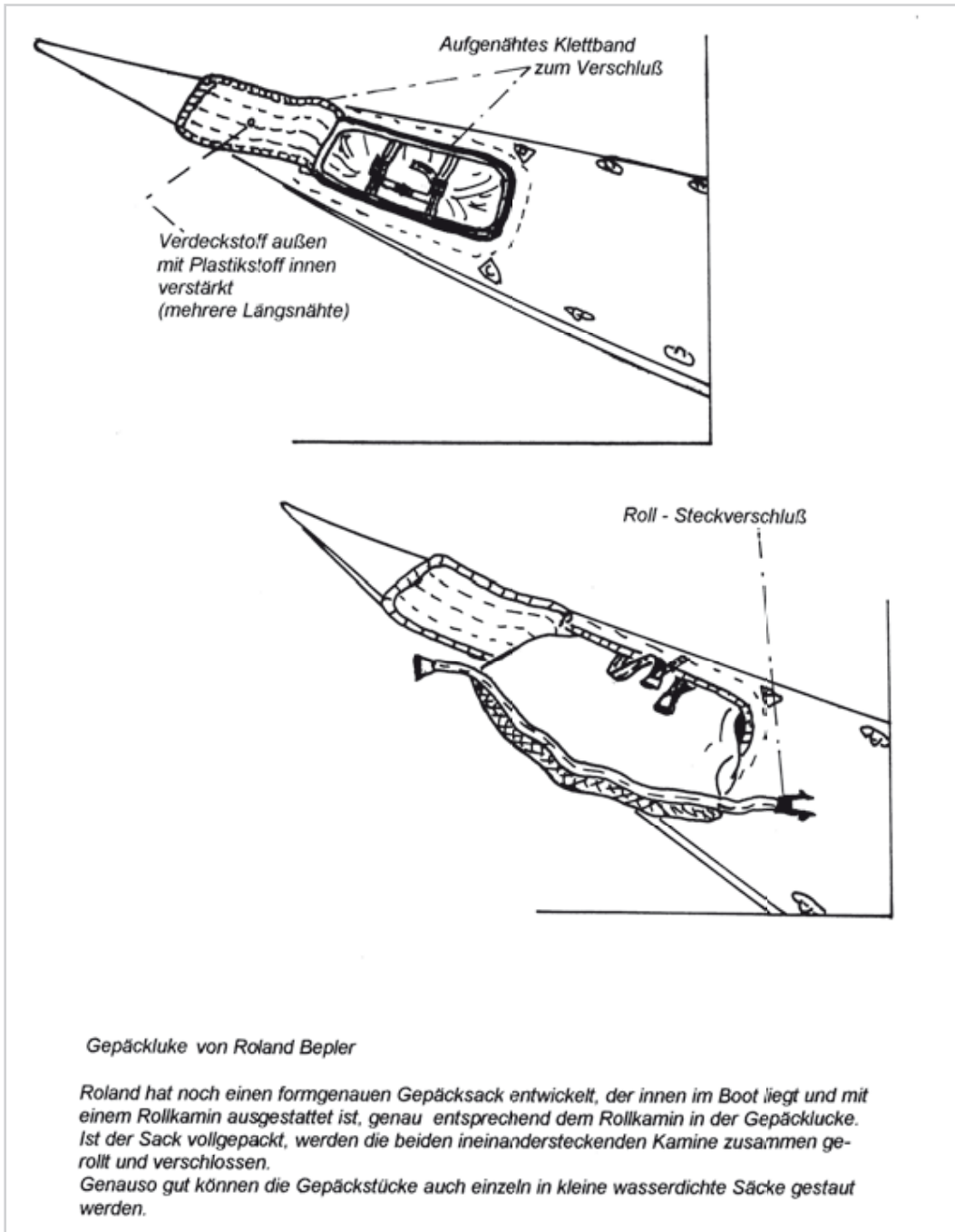
Mit der Maschine soweit zu den Spitzen nähen, wie es möglich ist. Die letzten Zentimeter müssen mit der Hand genäht werden.

**D-7)**

Nun wird der Überschuß an Haut und Verdeck gekürzt, bis etwa auf 15 – 17 mm, so läßt sich beim Aufbauen die Lage nach Fig. i ganz gut herstellen. Außerdem fallen durch diesen Schnitt alle eingeschlagenen Spannösen weg. Im engen Stevenbereich muß bis etwa 8 mm gekürzt werden, damit beim Aufbau kein Platzmangel entsteht. Wer will, kann die freie Schnittkante mit Gewebekleber oder einem »Seam-Sealer« gegen Ausfransen wappnen.

**D-8)**

Jetzt folgt das Umdrehen der fertig zusammengenähten Bootshaut, das immer mühseliger wird, je näher man den Stevenspitzen kommt.



Bei einem zweiten Boot, das ich inzwischen überzogen habe, war das Umdrehen der Haut bei weitem nicht mehr so mühselig wie beim ersten Kajak, weil ich mir bei Herbert Slanar entsprechenden Rat geholt hatte: Er nämlich riet, die letzten 10 cm der Stevennaht, dort also, wo zuletzt die »Lappen« dran waren, nur mit ein paar Kopfnähten provisorisch zu fixieren und dann Verdeck und Haut wie üblich zusammennähen. Auch hierbei wird man auf den letzten Zentimetern nicht um die Handnähahle herumkommen. Dann werden die Kopfnähte wieder durchtrennt, sodaß an der Stevenspitze eine handbreite Öffnung in der Haut bleibt. Dreht man nun die Haut um, so gehen die vorher so Mühsal bereitenden Spitzen fast von selbst auf die andere Seite. Nach dem anschließenden Bootsaufbau (= Nr. 9) werden dann die verbliebenen Öffnungen von außen her mit einer dichtliegenden Kreuzstichnaht von Hand verschlossen. Der »Zusammennähstreifen«, bis in die Stevenspitzen reichend, kann vorher noch mit Kleber beschickt werden. Hauptsächlich aber wird es durch diese Öffnung möglich, eine Innenstevenspitze, wie beim Kapitel :«Abbau« beschrieben, unter Augenkontrolle mit der außen aufgesetzten, ausgehöhlten und mit Kleber versehenen Holzkugel mittels einer langen Schraube zu verbinden.

#### D-9)

Die Haut liegt fertig umgedreht vor uns, und ich möchte jedem unverdrossenen Eskimo wünschen, daß sie so schön geworden ist, daß tiefe Freude sein Herz erwärmt.

Also: Das Gerüst kommt in die Haut, und wird darin zum Boot aufgebaut. Geschafft!! Das schönste aller paddelbaren Boote ist unter

unsren eigenen Händen entstanden und das ist schon ein Stamperl Zwetschgenwasser oder Kirschgeist wert!!

#### D-10)

Als Abschlußarbeit noch die Kiel- oder Mittelnaht von außen mit einem 60 mm breiten (Kiel-) Streifen aus Hautmaterial überkleben. Die Stevenkappen selbst erfordern dünneres Material und vor allem schräggeschnittenes, damit sie sich an die Stevenform faltenlos anlegen. Wer nicht kräftig in die Länge zieht, bekommt sie nicht gut hin. Der Abschluß um die Deckskante kann durch knappes Zusammennähen, oder durch eine eigens geformte Abschlußkappe erfolgen. Schutzstreifen auf allen Senten waren von jeher bei den: »Alpen-Eskimos« üblich. An felsigen oder muschelgespickten Meeresstränden sind sie sicher auch nicht von Übel.

Beim Aufbringen aller Schutzstreifen sollte mit Tesakreppband abgeklebt werden, um die neue, schöne Haut vor Kleberverschmutzung zu schützen.

#### D-11)

Wer es bis hierher geschafft hat, wird sicher auch noch eine Spritzdecke ohne Anleitung zustande bringen. Ist aber schon die totale Sättigung eingetreten, dann sollte man wissen, daß die Firma Zölzer in Essen eine gute Adresse für dergleichen Dinge ist. Auch sollte, wer Fahrten auf offenem Wasser anstrebt, darüber nachdenken, ob er nicht einen Durchgriff mit wasserdichtem Rollverschluß auf dem Spritzdeckenteller haben will, zum eventuellen Durchstecken einer mobilen Lenzpumpe, zum Beispiel. Denn durch den Spritzdeckenkamin geht das sicher nicht richtig. Auch sollte die

Frau oder der Mann mit Ambitionen auf offene, weite Gewässer unter allen Umständen einen Kajaksocken für ihre Boote ordern oder anfertigen.<sup>18</sup> Ohne einen solchen Socken sollte sich keiner allzuweit vom Ufer entfernen! Im Herbst 1992 hat der Roland Bepler, seinerzeit Marburg, bei einem Besuch in München seine neueste Entwicklung vorgeführt: Er hatte bei seinem neuerbauten Seekajak (in Faltbootausführung natürlich!) sowohl im Vorderwie auch im Hinterschiffverdeck wunderbare Decksluken eingebaut, die das gefürchtete Gepäckstauen in einen nie geahnten Lustakt umwandeln. Von außen gesehen verschließt ein völlig plan liegender Deckel aus Verdeckstoff den Lukenausschnitt. Die Schmalseite, die in Fahrtrichtung vorne liegt, ist mit dem Verdeck fest vernäht, die drei übrigen Seiten durch starke Klettbänder befestigt. Lüftet man diesen Deckel, werden darunter zwei verstellbare Riemen mit Schnappverschlüssen sichtbar, die für die notwendige Verdeckspannung innerhalb des Lukenausschnittes sorgen. Sind diese Riemen gelöst, wird der Roll- und Steckverschluß nach Art der wasserdichten Gepäcksäcke zugänglich, der als innere Abdichtung die Packöffnung wasserdicht macht.<sup>19</sup>

Das ist eine wirklich raffinierte Neuerung, die Roland Bepler hier auf den Weg gebracht hat, die eine echte Erleichterung schafft und dabei die Linie des Kajaks überhaupt nicht beeinträchtigt.

<sup>18</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt F-1) – Volker Born:  
»Anfertigung einer sog. Seesocke«

<sup>19</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt D-3) – Volker Born:  
»Einbau von Ladeluken«

## E) Auf- und Abbau

Jetzt noch ein par Ratschläge zum Aufbauen: Das Vorschiffgerüst wird aufgebaut bis auf die Spanten 5 und 6, das Hinterschiffgerüst bis auf Spant 7. Die Schrägstäbe in Vorder- und Hinterschiff können je nach Bedarf (Bauweise) provisorisch mit ein paar Schraubendrehungen festgehalten werden. Die Riemensicherungen sollten alle Stäbe am Herauspringen oder Herunterfallen hindern. Nun bringt man das Hinterschiffgerüst in die Haut, richtet es peinlich genau mittig aus und schiebt es soweit stevenwärts, wie es gerade geht.

Sind Verdeck und Haut mit einer »linksge-  
nähten« Naht, also nicht mit der österreichischen »Stehnaht« zusammengenäht, so muß der Paddler Sorge tragen, daß der innen im Boot befindliche Saumüberschuß der Haut nicht umknickt, sondern schön glatt die Bordleiste übergreift. Manchmal muß man öfters hin- und herschieben.

Anschließend wird das Vorderschiff in die enge Sitzluke geschoben, und es zeigt sich, daß es nicht mehr weitergeht, wenn erst die Hälfte des Gestells in der Haut verschwunden ist... Also wird das Ganze auf eine Seite gedreht und in der Mitte leicht abgeknickt und siehe da, man kann weiterschieben, bis das ganze Holz mit schnalzendem Geräusch in der engen Luke verschwunden ist.

Jetzt wird die Haut wieder gerade hingelegt und durch geduldiges Vor- und Hinterrücken die Gerüsthälfte zentriert.

Es ist nicht einfach, da sich die Stäbe allesamt überlappen und der Eindruck ein chaotischer ist. Wenn alles stimmt und das Vorschiff von Hand soweit es geht vorgeschoben ist, der innere Hautüberschuß schön glatt liegt, wird

man den Preßteil des Kiels senkrecht hochstellen müssen, oder sogar ein bißchen heckwärts, um den Aufnahmeschlitz des Vorderschiffkiels in die richtige Position zu bringen. Ist eingefädelt, dann preßt der ächzende Eskimo mit dem Preßkiel vorsichtig und in mehreren Schüben, unter steter Kontrolle, ob die Bootshaut auch mittig ausgefüllt wird, solange, bis der Kiel fertig unten liegt, und dann muß schnell verriegelt werden.

Als nächstes sieht man, daß die Bordleisten sich noch ganz beachtlich überlappen. Jetzt müssen sie vorsichtig zuerst auf einer Seite soweit nach innen gebogen werden, bis sie Kopf auf Kopf stehen, dann die Finger in Sicherheit bringen und die Leisten zurückschnappen lassen, womit sich die Verbindung schließt. Dann kommt die andere Seite dran, und sofort die Flügelmutter zur Sicherung draufschauben.

Jetzt fügt man noch alle Senten nach dem gleichen Muster zusammen, dann wird der Spant 5 waagrecht, und zwar mit dem Unterteil voraus, in das Bootsinnere an seine Position gebracht. Und nun hebt ein angestregtes Gesuche nach den Buchsen in den Bordleisten an, in die seine Bolzen eingebracht werden sollen. Man muß sie nicht nur finden, sondern auch noch die Bordleisten kräftig auseinanderdrücken, damit die Bolzen überhaupt zu plazieren sind. Als Hilfe bietet sich dazu ein Stab an, der etwas länger ist, als die Hauptspanten breit. Mit ihm lassen sich die Bordleisten spielend auseinanderdrücken und dann die Spanten in aller Ruhe an Ort und Stelle bringen. Zunächst läßt man Nummer 5 waagrecht schweben und baut die Spanten 6 und 7 genauso waagrecht und mit den Unterteilen zu den Bootsspitzen weisend ein. Als nächstes stellt man alle drei,

abwechselnd Stück für Stück bewegend, bis zur Schlußposition auf, was nicht immer leicht geht.

Meist nur unter Fingerkontakt, ohne Augenkontrolle, werden Schrägstäbe und Unterzüge festgeschraubt, wobei manchmal ein Bootsende hochgestellt (Gepäcksack unterlegen) werden, muß um mit leichten Durchfederbewegungen die Beschlägelöcher auf die Schrauben finden zu lassen.

Der Sitzeinbau mit dem erwähnten Sicherungsriemen bringt das Werk zu Ende. Wer eine Rückenstütze vermisst, dem sei gesagt, daß der Kayjk am liebsten freisitzend gepaddelt sein will. »Kugelgelenk« nannte Franz v. Alber das. Aber ich weiß aus eigener Erfahrung, daß sich das nicht so lange durchhalten läßt, vor allem bei vorrückenden Jahren, und man sollte sich beizeiten um eine zweckdienliche Unterstützung des Beckens kümmern, die aber bei Bedarf eine freibewegliche Hüfte gewähren muß. Ich habe viele Jahre einen straff gepackten Kleidersack ein kleines Stück durch den hinteren Hauptspanten in das Cockpit hineinragen lassen und damit mein Auskommen gefunden. Aber wie gesagt, die Muskulatur beginnt nachzulassen... Das Problem liegt darin, daß jede fest angebrachte Stütze, Polster oder Gurt das Ein- und Aussteigen bei den kleinen Mannlöchern und den flachen Vordecks in unzulässiger Weise behindert. Uschi Altenhofer dachte an ein Polster, das in die Spritzdecke eingearbeitet ist.

Seit zwei Jahren benütze ich als Stütze des Beckens zwei Brettchen, die in einem Winkel zueinander stehen, in der Mitte zwischen sich einen freien Raum einschließen, damit die knöcherne Wirbelsäule nirgends anliegt. Das Joch, das die beiden Brettchen verbindet,

ist an der freien Stelle auch weit ausgenommen, sodaß die Stütze tatsächlich nur links und rechts der Wirbelsäule auf der Muskulatur aufliegt. Unten steht die Anlehne auf dem Sitz, wo sie mit zwei Stiften in verschiedene Löcher auf der Sitzfläche eingreifen kann, wodurch mehrere Stellungen möglich werden. Oben endet sie an der Oberkante des hinteren Hauptspantes, schön nach dem Bootsinnern zu abgerundet, damit das Einsteigen möglichst wenig behindert wird. Diese Einrichtung hat sich gut bewährt, ich glaube, ich bleibe dabei. Ganz zuletzt werden die Süllrandsegmente eingeschoben. Bei jedem aufgebauten Faltskajak kommt der Moment, in welchem er wieder abgebaut werden muß. Ich erwähne den Vorgang eigentlich nur, um Neulinge in diesem Metier vorzuwarnen, denn es stellen sich Überraschungen ein, die je nach Temperament den armen Eskimo in helle, zerstörungsträchtige Wut oder beschämende Erniedrigung oder einfache, hoffnungslose Resignation versetzen. Was kommt auf ihn zu?

Nachdem in umgekehrter Reihung die Süllrandsegmente herausgezogen sind, die Unterzüge und Schrägstäbe gelöst wurden, die drei mittleren Spanten gedreht und entnommen schon beiseite liegen, muß er die Senten durch Hereinbiegen entschlüsseln, darauf die Bordleisten und zum Schluß den Kiel. Sorgfältig ordnet er alle vorhandenen Längsstäbe in der Weise, daß sie nirgends Kopf auf Kopf stehen, dann ergreift er den Vorschiffski und beginnt das Gerüst herauszuziehen. Und jetzt geschieht's: Es rührt sich nichts!!

Das nun anlaufende Ritual erfordert gezielte Handkantenschläge zwischen alle Längsverbände entlang dem ganzen Bootskörper, damit die Haut sich durch die Eindellung ein wenig

von den Stäben bewegt und damit löst. Nichts geschieht! Plötzlich wird der Einmannkajak zum Mehrpersonenboot: Helfer werden gebraucht! Welche die am Steven zerren, welche, die in die Bootsflanken judoreife Handkantenschläge plazieren, welche, die gleichzeitig am Kiel mit ihren ganzen Kräften ziehen, welche, die zur Ablösung der erschöpften Mannschaft bereitstehen. Dabei muß immer noch kontrolliert werden, ob sich nicht hinterlistige Leisten Kopf auf Kopf gestellt haben und damit alle Mühen scheitern lassen.

Ich will die Dramen nicht weiter ausmalen, die sich schon abgespielt haben, besonders wenn unser Mann tatsächlich allein bleibt, wenn kein Baum zum Anbinden in der Nähe ist, wenn ein Baum da ist, die Lasche aber aus dem Verdeck reißt, wenn es dabei regnet, was vom Himmel geht: Man wird's erleben, alles ist möglich! Hoffen wir das Beste!

Über all das kann Herbert Slanar nur lachen. Er hatte sich auch hierzu etwas ausgedacht: Er trennte die äußerste Stevenspitze, so um die 10 – 14 cm vom Stevenbrett mit einem schrägstufenförmigen Schnitt ab, und arbeitete diesen Teil in die Haut mit ein, in der Weise, daß außen auf den Steven eine ausgehöhlte, genau angepasste Holzkugel von 30 mm Durchmesser aufgesetzt wurde und, nachdem die Höhlung mit Gummilösung eingestrichen war, mittels einer 90 mm langen Messingschraube mit diesem abgetrennten Stevenspitzenstück in der Haut verschraubt wurde. Kurze, seitliche Führungsleisten lassen den Gerüststeven problemlos auf den Innensteven finden, und sorgen für stabilen Halt.

Wird das Boot nun abgebaut, Hauptspanten und Schrägstäbe sind schon entfernt, die Gerüsthälften bereits getrennt, ein paar Hand-

kantenschläge zur Hautlockerung bereits ausgeführt, dann genügt ein lässiges Nach-Oben-Kippen der äußersten Stevenspitze und schon drückt sich das Gestell die entscheidenden Zentimeter aus der Haut, weil sich das Innenholz durch die Kippbewegung auf dem Gerüststevan abspreizt und ihn von sich schiebt. Einfach, aber groß in der Wirkung – und von uns Nachvollziehenden auf den ersten Plänen überhaupt nicht erkannt.

Wie verpackt man das ganze »Gerümpel«? Ich zurre die Längsteile, getrennt nach Vor- und Hinterschiff mit Riemchen und abgepasseten Schnüren, die zum Gepäcksackzubinden sowieso vorhanden sind, zu festen Paketen zusammen, dann werden sie auf eine Plane gelegt, die wesentlich länger und breiter als das Gestänge ist. Die Plane wird eingeschlagen, und mit einer langen Reepschnur von 3 – 4 mm Stärke in emsiger Arbeit zu einem stabilen langen Bündel verschnürt. Der Nachteil? Ein- und Auspacken dauert ewig und ist äußerst umständlich. Aber warum dann? Die Vorteile, ja es sind gleich mehrere, zeigen sich so:

Eine Stabtasche mit doppelten, aufragenden Böden, mit angenähten Riemen und eingeneteten Riesenösen, die alles in allem auf der Bootsfahrt zu überhaupt nichts nütze ist, nimmt im Gegenteil als toter Ballast eine Menge Platz weg. Und Platz ist im Kajak Mangelware. Ich dagegen habe eine völlig glatte, adrette, wundervoll große aber leichte Plane, die faltenfrei zusammengelegt, auf dem Sitz befestigt, eine angenehme Unterlage ergibt. Weiters ist diese Plane sofort zur Hand, wenn bei einer Brotzeit unterwegs eine saubere Decke für's Essen und die Esser erwünscht ist, im Zeltlager, beim Gepäck-Auspacken oder Herumtragen, bei einer Sonnen- oder Bade-

rast, kurz immer und überall ist so eine Plane begehrt, und man wüßte gar nicht, was man ohne sie anfangen sollte. Daß die lange Reepschnur auf der Bootsfahrt und im Zeltlager zu gebrauchen ist, bedarf keiner Erwähnung.

Die Faltboothaut kommt in einen Rucksack, der auch schon das Zelt- und Fahrtengepäck fassen sollte. Die Spanten finden in einem kleineren Rucksack Platz, den ich mittels kleiner Riemen auf den großen aufschnallen kann und dadurch bei Bedarf ein einziges, wenn auch großes Gepäckstück erhalte. Beim »Wagerln« oder auf Bahnhöfen und Flugplätzen ist das von großem Vorteil! Habe ich eine größere Fahrt vor, ist auf diese Weise ein Tagesrucksack zum Bergsteigen oder Einkaufen oder Holzsammeln oder für was auch immer schon dabei. Ist die Fahrt kleiner, bleibt der Spantenrucksack zu Hause, weil ja dann die Spanten im großen Rucksack noch Platz finden. Dieser große Rucksack erfüllt im Boot die Aufgabe eines Teppichs, bis zu den Fersen reichend, und da er aus einem festen, aber dünnen synthetischen Gewebe ist, trägt er nicht auf und ist unempfindlich gegen Wasser und Schmutz und hilft in sandigen oder schlammigen Gegenden das Bootsinnere sauber zu halten.

Der kleine Spanten- (und Tages-) Rucksack wird, wenn er auf größeren Fahrten dabei ist, als stabiles Behältnis hinten aufs Verdeck geschnallt. Der jeweilige Inhalt ist noch in waserdichten Gummisäcken untergebracht.

Hier ist die Stelle, eine Idee Christian Altenhofers anzuhängen, welche die aufgezählten Schrecknisse des Bootsabbaus in das Reich von lagerfeuererhellten Oldtimerstories verweisen könnte:

Seit ein paar Wochen (Sommer 1993) tragen wir auf Bordleisten, Kiel, Steven und Senten im Bug- und Heckbereich mit einem Läppchen ein Silikontrennmittel auf und schieben dann erst die Gerüste in die Kajakhäute. Und siehe da! Beim Abbauen kommt das Gestell nach einigen, wenigen Lockerungsübungen ganz von selbst aus der Haut! Unglaublich, aber wahr; vor allem aber ein süßes Labsal für einen alten Mann, der sich schon bis an das Ende seiner Tage unter düsteren Flüchen, mit mehr und mehr schwindenden Kräften, an immer widerspenstiger werdenden Bootsgerüsten herumzerren sah.

Jetzt erhebt sich die Frage, ob wir das ganze Gepäck selber schleppen wollen, oder ob wir es nicht viel bequemer mit einem Wagerl vor oder hinter uns daherrollen lassen. Auch ist es sicher nicht schlecht, wenn wir unsere aufgebauten Kajaks, sollten sie einmal über Land müssen, einigermaßen mühelos hinter uns herziehen können, anstatt sie mit niedergebogenem Rückgrat und hervorquellenden Augen ächzend dahinzubuckeln. Aber dieses Wagerl muß möglichst klein zerlegbar ein, damit es im Boot nicht zuviel Platz verbraucht.

Das vorgestellte Faltbootwagerl war in vielerlei Varianten seinerzeit im Gebrauch. In dieser einfachen Form nehme ich es heute noch gerne her, es läßt sich leicht nachbauen und ist bei den angegebenen Maßen gut zu handhaben, aber auch noch gut zu verpacken. Wer will, kann aber nach eigenem Gutdünken die Dimensionen nach Belieben verändern. Zu allererst wird man sich die gewünschten Räder besorgen, damit klar wird, wie stark die Achse sein muß und auf welche Weise die

Räder auf ihr fixiert werden. Als Achse eignet sich gut ein Stahlrohr, das aber bei den in Frage kommenden Längen und darauf lastenden Gewichten schon 2 mm Wandstärke haben muß. Es gibt aber Stahlsorten, die ihrer Bearbeitung (Bohrung oder Schlitzsägen für die Radbefestigung) mit herkömmlichen HSS-Bohrern und Metallsägen unüberwindlichen Widerstand entgegensetzen. Also beim Einkauf nachfragen! Sind Räder und Achse angeschafft, dann liegt der Querschnitt für die Achsträger auch schon fest. Der muß in diesem Fall, wie auch alle anderen Holzteile, aus solidem Eschenholz sein.

Im Zeitalter der luftbereiften Räder können wir auf die Gummiringe zur Federung ganz gut verzichten. Dann wird die Achsführung aus gebogenem Messingblech direkt über die Achse gelegt und der Achsträger natürlich mit der Achse nach unten gedreht. Die beiden scherenartigen Eschenleisten werden beweglich miteinander verbunden. Ich habe das mit Schrauben, Beilagscheiben und verklebten Kontermuttern gemacht. Das als »Mittelstück« bezeichnete Teil ist an seinem Platz nur festgeklemmt und fällt deswegen nicht heraus, weil es an seinen Frontseiten Bohrungen trägt, in welche die Schraubenenden mit den Kontermuttern der Scherenträger hineinpassen. Die als »Spannverbindungen« bezeichneten Teile sind fest montiert und können Gurte oder dünne Drahtseile sein.

Die Beschläge am Wagerl sind aus Aluminium- oder Messingbandmaterial, das als Meterware im Metallhandel, aber auch in vielen Baumärkten als Meterware vorliegt. Messing in der Stärke von 3 mm oder Alu in der Stärke von 4 mm ist ausreichend. Pessimisten können

gerne noch 1 mm zugeben! Ist die vorliegende Ware in der gewünschten Stärke zu breit, dann hilft die Eisensäge weiter (Blatt um 90 Grad zum Bügel gedreht einspannen).

Bei mir sind die Flügelschrauben 7 mm stark. Um sie leichter durchstecken zu können, sind die Löcher um 2 mm größer gebohrt. So große Löcher werden auf zwei Mal gebohrt. Erst einmal ankörnen, damit der Bohrer nicht auswandert. Dann mit 4 oder 5 mm vorbohren, weil Bohrer über 5 mm Stärke an ihrer Spitze nicht schneiden. Wer mit der Maschine in der Hand bohrt, muß sich auf zwei Dinge einstellen, wenn der starke Bohrer auf der Rückseite des Materials austritt:

**1. Das Material wird mit großer Gewalt plötzlich mitgerissen.**

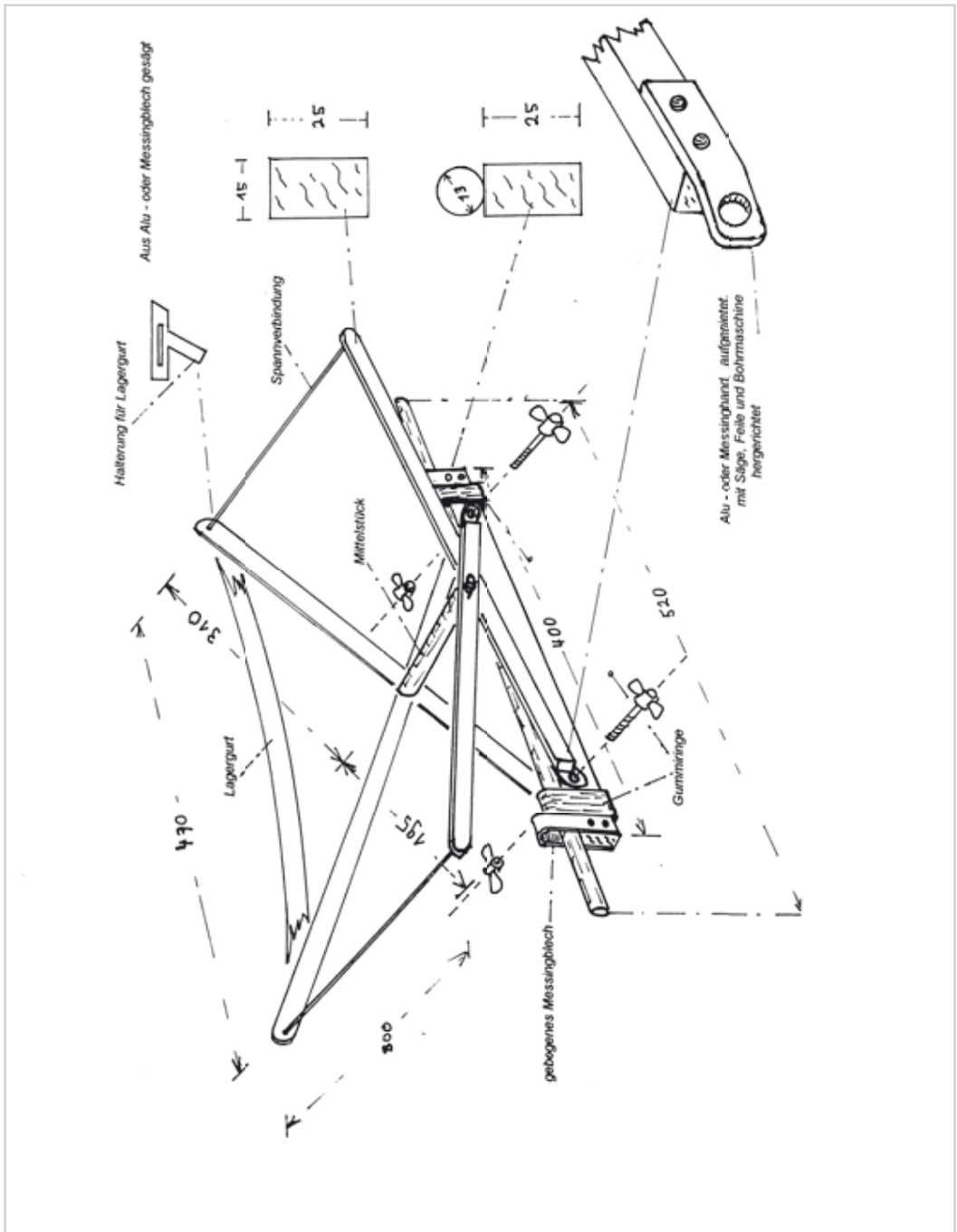
**2. Das Material wird außerdem in Richtung auf die Maschine hin in die Höhe gerissen!!**

Also auf jeden Fall das Material festspannen, aber besser noch die Maschine im Bohrständer benützen und das Material im Maschinenschraubstock festgespannt unter den dicken Bohrer bringen. Damit das Ganze stabil und brauchbar wird, müssen die Längen von »Mittelteil« und den »Spannverbindungen« so aufeinander abgestimmt sein, daß beim Anziehen der beiden Flügelschrauben am Achsträger eine starke Spannung entsteht. Dann hält das Wagerl fast alles aus!

Die Träger für die Lagergurte habe ich nicht starr befestigt, sondern mit starkem Gurtmaterial an den Holzträgern knapp angenietet. Zwischen den Trägern werden noch die Lagergurte eingebaut, dann kann's dahingehen.

Aber daran denken, daß Faltboote nicht in der Mitte aufgelegt werden sollen, sondern einen Spantenabstand weit außer der Mitte, damit das Gerüst in »regelrechter« Weise belastet wird. Dazu gehört auch, daß aus dem frei überstehenden Bootsteil das Gepäck entfernt wird. Der Paddler muß dann etwas Gewichtslast an seinen Armen in Kauf nehmen, aber der Faltkajak dankt es ihm mit unerschütterlicher Formstabilität!





# Leute für den Kajak

## Edi Hans Pawlata

Von ihm wissen wir, wie schon zu Anfang berichtet, daß er sich das erste Faltboot in Eskimokajakform erbaut hatte, und nicht nur einfach so, sondern in der festen Absicht, die Kunst der Grönländer zu entdecken, sich nach einer Kenterung im Wasser auf dem Meer wieder aufzurichten.

Er war fasziniert von der geschlossenen Einheit »Paddler, wasserfest verbunden mit dem Kajak, und dazu Wiederaufrichten«, die es den Grönländern erlaubt, auch unter widrigen Verhältnissen auf dem eisigen Meer zu überleben und Nahrung und Rohstoffe aus ihm zu gewinnen. Er wollte diese Einheit unbedingt, jetzt unter sportlichen Gesichtspunkten, wiederherstellen. Dies ist ihm am 30. Juli 1927 gelungen.

Er unterrichtete die ganze interessierte Paddlerwelt davon, ließ sie großzügig daran teilhaben durch ein kleines, aber äußerst informatives Buch »Kipp Kipp Hurra! im reinrassigen Kajak«, dem er sogar noch zwei Kajakrisse beifügte. Voll Begeisterung schrieb er dort im Vorwort, daß nun endlich der echte »Kajaksport« begonnen hätte, im Gegensatz zum bisher geübten »Kanusport«.

Seinen Enthusiasmus können wir gut verstehen, wenn wir bedenken, daß er etwas für den damaligen Wassersport völlig Neues verwirklichen konnte, daß ihn seine Beharrlichkeit zu einem nachdrücklich erwünschten Ziel vordringen ließ, an das andere gar nicht zu denken wagten. Und ist es nicht so, daß wir selbst ein echtes Hochgefühl verspüren, wenn eine

geglückte Eskimorolle eine üble Schwimmtour durch erdrückende Walzen oder hart zuschlagende Felsenstrecken vermeiden hilft. Von der Kenterung auf offenem Meer ganz zu schweigen.

Und darum finde ich es so schade, daß sich in der heutigen Paddlersprache rein technische Bezeichnungen für die Arten des Aufdrehens eingebürgert haben. Anfangs der fünfziger Jahre war es für uns selbstverständlich, von einer »langen Pawlata« zu sprechen und die höheren Weihen hatte einer, der mit der »kurzen Pawlata« sein Boot aufrichten konnte.

Lustigerweise, um auch das noch zu sagen, unterließ gerade ihm bei der Herstellung seines Büchleins über das Wiederaufrichten in seinen Schemazeichnungen der Fehler, die Paddelbewegung falsch, nämlich über das Verdeck geführt, einzuzeichnen. Jeder Eskimoanwärter, der sich im ungekenterten Boot sitzend diese Bewegung sozusagen als Trockenübung einverleibt hatte, mußte unter Wasser höchst verwundert feststellen, daß außer Konfusion nichts bewirkt wurde und die Erheiterung der Zuschauer unerwartete Höhepunkte erreichte.

Doch wie auch immer, Edi Hans Pawlata war der Erste, er wies den Weg.

## Franz v. Alber

Er war der eigenwilligste Paddler im Eskimokajak und einer der allerersten, die ihn auf's Wildwasser führten. Für einen so sportlichen Mann wie Franz v. Alber eine logische Überlegung, denn, beherrschte man einmal das schlanke, niedrige Boot, so zeigte sich schnell,

daß der Eskimokajak auf den großen, schwallreichen Wildflüssen, die in den frühen dreißiger Jahren noch nicht durch Kraftwerkbauten kastriert waren, sich so richtig in seinem Element fühlte. Verblockungen der damals akzeptierten Schwierigkeit, so stellte sich heraus, ließen sich trotz der großen Bootslänge leichter überwinden, weil sich die Seilfähre rückwärts, das damalige Mittel der Wahl, viel müheloser und sicherer paddeln ließ, als in den breiten, hochbordigen Booten herkömmlicher Machart. Dazu dann noch die Möglichkeit des Sichwiederaufrichtens! Franz v. Alber führte dieses System zur damals größtmöglichen Perfektion, als sich ihm die Möglichkeit auftrat, ein kleines Erbteil aufzעהrend, durch ganz Europa zu reisen, und viele, viele Wildflüsse, so mancher als Erster, mit dem Kajak zu befahren.

In den Kanuzeitungen der dreißiger Jahre sind immer wieder Artikel von ihm nachzulesen über Flußfahrten oder über die Technik der Bootsbeherrschung. Aus einer Schilderung von E. Walleczek, selbst ein unerschrockener Wildflußpaddler, wird deutlich, daß der Alber Franzl auch hohes Risiko nicht scheute, wenn eine wuchtige Fahrt zu erwarten war: Bei ungewöhnlich hohem Wasserstand fuhr er in die Salzachöfen ein, die ihn dann in der Ausfahrt an die neunmal auf den Rücken legten. Doch immer wieder stellte er in den gepreßten, kochenden Wassermassen seinen Kajak auf ebenen Kiel und beendete die Fahrt, zwar schwer beeindruckt, aber doch aus eigener Kraft.

Alle diese Sachen machten ihn im damaligen Kajakgeschehen zu einem so bekannten Mann, daß wir jungen Paddler in München 1952, als wir uns für Eskimokajaks zu erwärmen begannen, unweigerlich auf seinen Na-

men stießen. Als wir ihn endlich ausfindig gemacht hatten, was in den frühen fünfziger Jahren von Deutschland aus gar nicht so einfach war, zeigte sich sofort seine Hilfsbereitschaft und Begeisterung, besonders wenn's um den Eskimokajak ging: Er ließ umgehend von dem Kajak, den er selbst gerade in Gebrauch hatte, einen vollständigen Riß, und, wo notwendig, auch Detailzeichnungen anfertigen, schickte das Ganze nach München mit einer Entschuldigung, daß es solange gedauert hätte, und fügte seine besten Wünsche für gutes Gelingen dazu!

Ich lernte Franz v. Alber 1953 kennen, wir hatten uns an der Möll verabredet, und ich war ganz fasziniert von seinem zauberhaften Kajak: weiß das Verdeck, mit einem tiefblauen Saumstreifen gegen die weinrote Haut abgesetzt, trug er auf den grazen Stevenspitzen kleine Holzkugeln aufgepaßt (Herbert Slanar's Markenzeichen, wie ich erst später erfahren sollte), so wie die grönländischen Kajaks welche aus Walroßzahn tragen.

Fasziniert auch davon, wie Franz v. Alber damit umging. Ich meine nicht nur die Aufmerksamkeit, mit der er das allerweichste Wiesenstück am steinigen Ufer für den Aufbau aussuchte, sondern auch, wie er mit dem Boot zusammenwuchs, nachdem er sich in die kleine Sitzluke gezwängt und die Hüften unter die vollkommen eng sitzenden Stützleisten eingerastet hatte. Der sehnig-muskulöse Oberkörper ging glatt in den schmalen Kajak über, ruhige Paddelschläge führten das Boot an Felsen vorbei, stützten es spielerisch über Wellen und ließen weiße Walzenkronen lässig von der Schulter tropfen. Ich war sprachlos: Solch ein Fünfzigjähriger war mir bis dahin noch nicht begegnet! Ich sollte noch über sein Wandertempo

staunen, das er anschlug, als die Möll uns in die Drau entlassen hatte. Meine Frau, die er besonders in's Herz geschlossen hatte, seit sie im selbstgebauten Kajak mangels geeigneter Begleitung in einer Solofahrt von Obervellach die Möll herabkam, und ich hatten viele Fluß- und Bergfahrten mit ihm zusammen, und oft zeigte sich, daß er der schnellere und manchmal auch der gewandtere Bergsteiger war, der uns unter seinem Albanerkäppchen von oben entgegenlachte, mit seinen schnellen Augen, die er unter reichlichen Lidern zu blitzenden Dreiecken verkleinern konnte. Immer wußte Franz v. Alber Interessantes, immer konnte er ungeheure Geschichten erzählen, immer hatte er neue Ideen, wie eine Tour durch einen Umweg über einen seltenen Blumenstandort oder eine Sonnenstelle von schillernden Schlangen bereichert werden konnte. Und immer war er von lässiger Großzügigkeit und mitreißender Begeisterungsstärke. Dieser sprudelnd vitale Mann steckte voller Einfälle, von denen einer seine »Stehaufweste« war.<sup>20</sup> Eine Schwimmweste, etwas voluminöser als gewohnt, die Schultern etwas überdeckend und hinter dem Kopf bis etwa über Ohrenhöhe aufragend, verhinderte sie tatsächlich einen vollständigen Umschmiß und der Paddler fand sich auf der Seite liegend, nach wie vor im Boot sitzend wieder und es bedurfte keiner allzu großen Mühe, aber spezieller Kenntnis, sich mit dem Paddel wieder aufzurichten. Die »spezielle Kenntnis« war der »Hüftknick«, den Alber damit kreierte, und der damals bei den Eskimorollen überhaupt nicht üblich war, aber heute als unabdingbare Voraussetzung für eine wirklich sicher funktionierende Rolle angesehen

wird. Diese »Stehaufweste« bewährte sich natürlich im Eskimokajak, gleich ob schmaler 48er oder breiterer Möllkajak, am besten, weil tiefer Sitz und möglichst wenig Boot um einen herum die Seitenlage begünstigte. Die Paddler aus dem Kölner Eskimolager um Ernst Kaeufer und Ernst Becher hatten sie im Gebrauch, wenn sie ihre Abenteuer in Schwedisch- und Finnisch Lapland, oder in den Schluchten des noch unverbauten Inn und ähnlichen Flüssen suchten. Für Franz v. Alber war es eine große Genugtuung, von solcher Verwendung seiner Einfälle zu hören.

Er war derjenige, der durch seine Kontaktfreude und Offenheit anderen gegenüber, durch die Kraft seiner oft drastischen Formulierungen und seiner Großzügigkeit die Idee des Eskimokajaks weiterverbreitete, sie über die Kriegszeit in die Nachkriegsjahre herüberretten half, und dann, als wir Jungen uns an ihn wandten, nicht nur weise Theorismen verbreitete, sondern mit Plänen und Neuentwicklungen zur Stelle war, und vor allem: Er »zeigte es uns«! Er konnte mit jedem mithalten.

### Herbert Slanar

Herbert Slanar, ungefähr zehn Jahre jünger als Franz v. Alber, war fünfzehn Sommer alt, als Pawlata die erste Rolle glückte. Im selben Jahr noch konnte er dieses Kunststück ebenfalls, und über Mitarbeit bei Adolf Anderles Bootsbauten erstellte er sich schon bald einen eigenen Eskimofaltkajak, wie schon berichtet. Anders als Alber, blieb er durch seine Lebensumstände auf seine österreichische Heimat beschränkt, doch auch er war auf allen dortigen Wildflüssen durch seine erfolgreichen Fahrten bekannt, fiel es doch den Paddlern nach wie vor schwer zu glauben, daß der schmale, biedere

<sup>20</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt H-1) – Ernst Kaeufer):  
»Erinnerungen an Selbstbau-Falt-Eski-Kajaks und die »Stehaufweste«

re und grazile Kajak im Wildwasser bestehen könnte. Staunend mußten sie ihren Irrtum erkennen.

Doch auch für Slanar bedeutete der zweite Weltkrieg den Abschied von sorglosen Fahrten auf sonnenglitzernden, wassersprühenden Flüssen, von Kajak und Paddel.

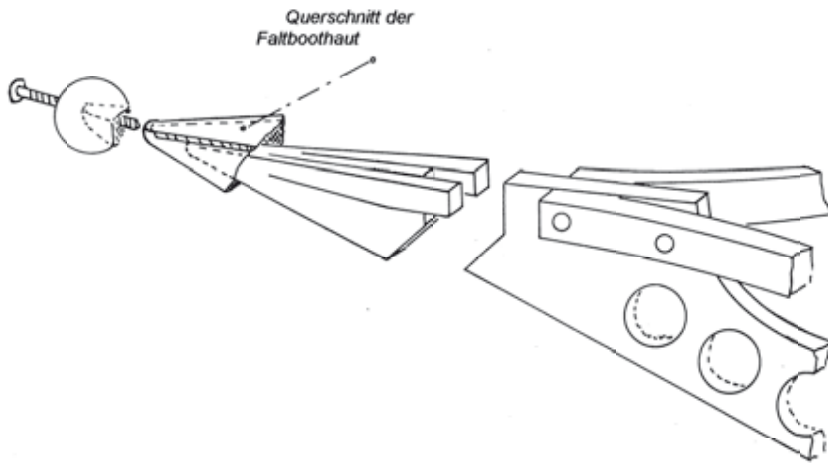
Aus diesem Krieg mit knapper Not heimgekehrt, ließ er unter seinen Händen bald wieder einen selbstentworfenen Kajak entstehen. Mit seinen neuen Entwürfen, die ganz nach den grönländischen Vorbildern waren, setzte hauptsächlich er das Signal für eine Wiederbelebung der Eskimophilosophie, denn er war der einzige, wenigstens im Alpenraum, der neue Kajaks entwarf und baute. Seine Kajaks waren von begeisternder Eleganz. Auf jeder Seite nur eine Sente zwischen Kiel und Bordleiste, von möglichst geringer Seitenhöhe, mit flachem Verdeck und winziger Sitzluke, erhoben sich die Steven in unwiderstehlichem Schwung, an ihren äußersten Enden die aufgepaßten Kugeln tragend, Herbert Slanar's besonderes Markenzeichen. Auf die Spitze wurden diese berausenden Linien bei einem Kajak getrieben, dessen Breite bei 5,30 m Länge ganze 40 cm betrug! Von solchen Kajakschönheiten war auch Franz v. Alber angetan, als sich die beiden im Jahr 1947 in der Faltbootwerft R. Fürst in Wien kennenlernten, wo Herbert Slanar zusammen mit Rudolf Fürst die eingesäumte Stehnaht entwickelte, die später Joseph Gerhartl in so meisterhafter Weise beherrschte.

Alber, der vor dem Krieg die Eskimos von Otto Hartl aus Graz benutzte, ließ sich nun Boote von Herbert Slanar bauen, darunter auch den mit den zwei Senten zwischen Kiel und Bordleiste, dessen Plan, aus dem Boot zurückge-

wonnen, er uns nach München geschickt hatte, wie schon erwähnt. Herbert Slanar dachte sich für seine Boote auch so praktische Dinge wie den »Preßkiel« aus, der, von hervorragender Effizienz, trotzdem in der kleinen Sitzluke zu bedienen war, in der Schlußstellung aber die Kieltrennstelle perfekt überbrückte. Oder der unkomplizierte, wasserfeste und eben liegende Süllrand und nicht zuletzt die patente Abbauhilfe mit den Innenstevenspitzen. Auch wollte er leichte Kajaks haben: Die Gerüste, von unglaublich filigranen Dimensionen, hatten sogar Weichholzteile eingebaut, denen nur an beanspruchten Stellen das schwere Eschenholz angeschäftet war. Als Bootshaut kam nur die leichteste aller angebotenen Qualitäten in Frage, und so erreichte er Gewichte von gerade 10 Kilogramm für einen Faltkajak von 5,30 m Länge und 48 cm Breite.<sup>21</sup> Dieser Leichtbau setzte natürlich excellentes Fahrkönnen voraus, um im felsigen Wildfluß bestehen zu können. Wie Herbert Slanar seine Kajaks durch's Wildwasser führte, davon zeugen Filmaufnahmen aus den Salzachöfen, von der gefällreichen Lieser oder von einer Art vorweggenommener Wasserfallbefahrung über ein 13 Meter hohes, nahezu senkrechttes Steilwehr hinunter, das in den Schluchten der Steyr sich befindet. Doch damit ließ er es nicht genug sein, sondern zahlreiche Wiener Paddler lernten von ihm in Hallenbadkursen die Eskimorolle beherrschen, und eine weitere Gruppe baute sich unter seiner Anleitung und Mitwirkung eine Reihe wunderschöner Kajaks. Es bewegten Franz v. Alber wieder Pläne für Auslandsreisen, noch unbefahrene Flüsse in Griechenland und der Türkei lockten ihn.

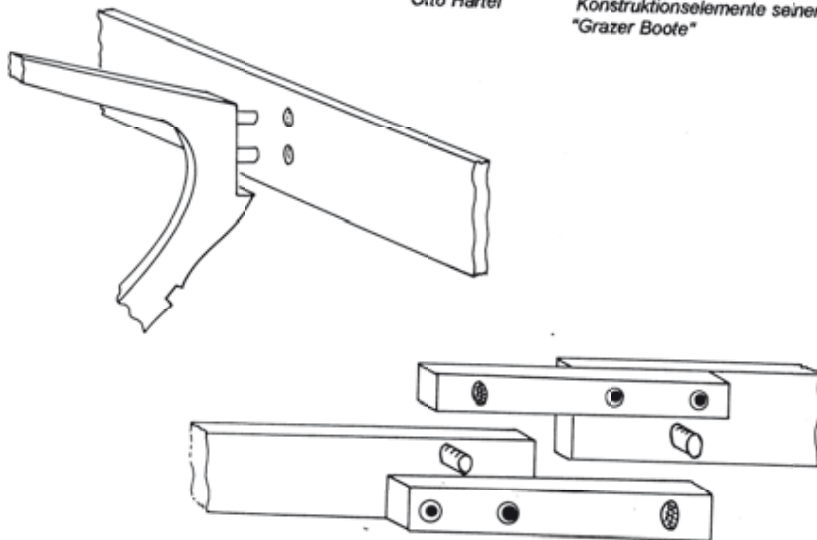
<sup>21</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt C-1) – Steffen Kiesner-Barth: »Leichtbauweise im Faltboot – ein Widerspruch?«

*Abgetrennter Innenstevan von Herbert Sianar*



*Otto Hartel*

*Konstruktionselemente seiner  
"Grazer Boote"*



Dafür schwebte ihm ein Kajak vor, der Fahrtengepäck und Lebensmittel tragen konnte und dabei aber noch voll beweglich bleiben mußte. Diese Gedanken unterbreitete er dem Herbert Slanar und die beiden saßen nächtelang in Wien zusammen, von Herberts Frau Ria vor dem Verhungern und Verdursten mit knapper Not bewahrt, und diskutierten und verwarfen wieder, Slanar zeichnete Skizzen, die wieder nach Franz v. Albers Wünschen abgeändert wurden, bis endlich das Konzept fixiert war. Daraus konstruierte Herbert Slanar dann den endgültigen Bauplan. Um den Entwurf zu erproben, baute er auch gleich das erste Boot und überzog es auch selbst. Es war geglückt und Franz v. Alber hellbegeistert, und er verschickte an viele Freunde in seiner großzügigen Weise Baupläne. Er nannte dieses Boot »Möllkajak«. Der Kuriosität halber sei erwähnt, daß der Franzl sehr befremdet reagierte, als ihm der Herbert erzählte, daß er das Boot auch ganz leicht habe eskimotieren können. Eine »fremde« Eskimorolle in einem Boot, das ihm gehören sollte, schien ihm unstatthaft, gewissermaßen eine Verletzung der Intimität. In der Draufsicht eine schöne Eskimolinie, 60 Zentimeter breit, mit leicht konkav eingezogenen Enden und kleiner runden Sitzluke, zeigte er in der Seitenansicht (5,15 m lang) nicht mehr den geraden Kiel mit dem charakteristischen harten Übergang zu den Steven, sondern der Kiel stieg mit deutlichem Sprung an, um zügig und übergangslos in die lang aufgeholten Steven einzufließen.<sup>22</sup> Im Querschnitt vermied Herbert Slanar peinlich jeden Anflug von U-Form, sondern gab dem Hauptspanten die Form einer sich nach oben

öffnenden Schale. Zum Bug hin ging es dann in eine V-Form über, während zum Heck hin mehr die sich verkleinernde Schalenform bis hin zu einem flachen »V« beibehalten wurde. Zur optimalen Formhaltung wurden drei Senten auf jeder Seite eingebaut. Durch diese Kennzeichen entstand in der Längsrichtung ein schmales Unterwasserschiff, das spielerisch ohne eigenes Beharren jeder Hüftbewegung folgte. Auch lag der Kajak dadurch schon ohne Gepäck tief im Wasser, wodurch er kinderleicht zu eskimotieren war und Schrägwalzen ihn nicht sonderlich berührten. Unter Beladung aber sank er nicht mehr wesentlich tiefer ein, weil die sich nach oben erweiternden Spanten kräftig an Auftrieb zulegten. Paddelte man den Kajak auf ebenem Kiel durch Schwälle, so kam die Länge von 5,15 Meter durch Spurhaltung zum Tragen, legte der Paddler das Boot aber auf die Seite, wegen der Spantform eine leichte, widerstandslose Bewegung, so verkürzte sich die Schwimmwasserlinie auf knapp vier-einhalb Meter, wodurch fast jedes Kehrwasser und jede Richtungsänderung erreichbar waren. Es war eines der besten Wildwasserboote der damaligen Zeit geworden, so gut, daß es von einer Werft, Gerhartel = Gesa-Boote, in Wien, in Produktion genommen wurde. (Manches Wildwasser- und Slalomboot von Gerhartel stammte übrigens auch von Slanar's Reißbrett!)<sup>23</sup>

Die Konstruktionsmerkmale des Möllkajak wurden noch einmal in Anspruch genommen, als sich Franz v. Alber daraus für seine gepäcklosen Wildwasserabenteuer einen 48 cm breiten Kajak entwickelte. Diesen nannte

<sup>22</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt A-1) – Steffen Kiesner-Barth: »Unterschiedliche Rißformen des MÖLL bzw. DRAU-Kajaks«

<sup>23</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt H-2) – Hermann Cords: »Von der Schönheit und Faszination des GESA-Falt-Eskimo-Kajaks«

er »Drau«, und auch er wurde von Josef Gerhartel in seine Werftpalette, mit einigen Änderungen, aufgenommen. Noch heute (1994), mit 81 Jahren, führt Herbert Slanar seinen altgedienten Eskimokajak auf die Donau, in die Wellen der Schubschiffe und Ausflugsdampfer und freut sich an dem Schwung, mit dem der schlanke Kajak den Wellenkamm kreuzt. Und wenn man bedenkt, daß er noch mit 82 Jahren im heimischen Schwimmbecken eine flotte Serie von Eskimorollen hingelegt hat, so muß man zu glauben beginnen, daß (bis dahin) 67 Jahre im Eskimokajak doch unglaublich jung erhalten. Nachsatz: Herbert Slanar ist leider im November 1999 im hohen Alter von 86 Jahren verstorben.

### Otto Hartel

Otto Hartel betrieb in Graz eine Faltbootwerft, in deren Programm im Jahre 1928 Pawlata's Faltkajak »Aijuk« schon kurz nach dem Erscheinen aufgenommen wurde. Im Laufe der dreißiger Jahre kamen aus seiner Werft noch verschiedene andere Typen von Eskimoboote, darunter eines mit eingebauter Kielflosse, gedacht für Fahrten an freien Küsten. Dieser Kajak, zu seiner Zeit bei Weitwasserpaddlern heiß begehrt, feiert ja heute als Kunststoffboot eine kaum erhoffte Wiedergeburt. Zuerst wiedererweckt durch Wolfgang Half, 2930 Varel, Dangast, mit Einzelstücken, wird es jetzt mit einigen aktuellen Änderungen bei Lettmann gebaut.

Doch in diesem Zusammenhang interessiert vor allem ein Konstruktionsmerkmal, das sich Otto Hartel ausgedacht hatte, und von dem er hoffte, daß es ihm die Diagonalstäbe ersparen und so im Bootsinnern Platz schaffen würde:

Er verwandelte die Bordleisten in hochkant stehende, dünne Bretter von ungefähr 10 x 50 mm oder 10 x 60 mm Querschnitt, die ähnlich wie später die Bordwände der Klepperboote oder der Holzrahmen der originalen Grönlandkajaks für die notwendige Versteifung sorgten. Der Zusammenschluß war mit Holzriegeln und Stiften mit Buchsen denkbar einfach und wirkungsvoll. Bei einem unserer Boote bauten wir dieses System nach, und weil wir weder zeichnerisch noch rechnerisch die leicht gebogene Form dieser Träger ermitteln konnten, legten wir längs an das provisorisch aufgebaute und fixierte Gerüst starke Pappstreifen, rissen darauf die Spantoberkante an, und zeichneten danach mit Hilfe einer biegsamen Latte die Kontur nach. Als das ganze auf Holz übertragen und ausgesägt war, konnten wir es kaum fassen, daß die Bordwände fast ohne Nacharbeit auf Anhieb gut passeten. Spanten und Bordwände verbanden wir jeweils mit zwei Bolzen und Buchsen, außer bei den drei Mittelspanten, wo nur ein Bolzen die beim Aufbauen notwendige Drehung erlaubte. Sonst machten wir alles, wie bisher beschrieben.

Das Boot war schön stabil, aber da es leider ein völlig unerwartetes, fremdartiges Ende nahm, kann über einen Dauererfolg nicht berichtet werden. Aber ich meine, daß wir auch diese Konstruktion von Otto Hartel auf jeden Fall festhalten sollten.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt E-3) – (Photogalerie): Otto Hartels »Flossen-Aijuk«

## Emanuel Schucan

Emanuel Schucan verlor sein Herz an die ostgrönländische Kajakform, als er in seinen Studienjahren in der Schweiz im Basler Völkerkundemuseum ein Original aus diesem Siedlungsgebiet entdeckte und vermessen konnte. Diese Boote entsagen dem verführerischen Decksprung und zeigen eine strenge, nahezu geometrische Decks- und Stevenlinie bei etwas größerer Länge: ein fast asketisches, mönchisches Erscheinungsbild.

In den fünfziger Jahren gab er seinen Träumen Gestalt. In dem niedrigen Kajak wollte er keine Schrägstäbe haben, denn damalige Urlaubsfahrten waren immer Gepäckfahrten, der Wanderidee des faltbootes entsprechend. Um also Platz und trotzdem ein steifes Boot zu bekommen, verwandelte er den gesamten Schiffskörper in einen Gitterträger. Wie Gitterträger??? Emanuel Schucan ist Techniker und er ging das Problem ingenieurmäßig an. Dabei kam ihm zu statten, daß nur eine Sente vorhanden ist und diese fast ohne irgendeine eigenständige Biegung nahezu parallel zur Bordleiste verläuft. Und so baute er zwischen Bordleiste und Sente auf jeder Seite, also in der Ebene der jeweiligen »Bordwand«, Diagonalstäbe aus Alu-Rohr ein. Im Vorschiff auf jeder Seite zwei und auch im Hinterschiff auf jeder Seite zwei, also insgesamt acht Stück. Zusammen mit den Spanten ergab das vier dimensionsfeste Dreiecksverbände auf jeder Seite! Vollkommen schubstabil und verwindungssteif! Den Zusammenschluß von Vorder- und Hinterschiff in der Mitte überbrückte er durch aufrechtstehende, sinnreich ausgefräste Sperrholzwände – zugleich als Hüftstützen funktionierend – die mit angebauten Kniestützen und

mit dem Sitz zusammen wieder ein räumliches Aussteifungselement bildeten.

Raffiniert erdachte und selbst hergestellte Beschläge halten das vierteilige Gerüst absolut fest beieinander und erlauben eine verblüffend kurze Aufbauzeit bei ganz moderater Stabtaschendimension. Durch diese ausgeklügelte Bauweise gelingt es Emanuel Schucan bei nur sechs Spanten und 5,80 m Länge ein vollkommen steifes, nur materialelastisches Boot auf's Wasser zu bringen! Aus der beigefügten Systemskizze läßt sich erkennen, wie Emanuel Schucan die Trennstelle der Bordleisten angelegt hatte, um eine Verpackungslänge zu erreichen, die in etwa der damals üblichen Schilänge von 2,10 m nahekam, und damit für Eisenbahn- und Omnibustransport problemlos war. Dabei ist zu beachten, daß alle diese Stäbe und die Steven, trotz der Trennstelle, pro Bootshälfte untereinander zusammenhängen, sodaß ein elegantes Entfalten ohne umständliches Zusammensuchen von losen Einzelteilen möglich wurde. Schucan bemühte sich außerdem erfolgreich, durch einfallsreiche, selbstsichernde Beschläge jede verlierbare Schraube zu vermeiden.

Die Querschnitte von Bordleisten und Senten sind ungewöhnlich groß, dafür sorgen sehr tiefe Ausfräsungen an den spantfreien Abschnitten für beachtliche Gewichtsreduzierung bei voll erhaltener Tragfähigkeit des großen Querschnitts. Dadurch getraut er sich auch einen unglaublich dünnen Kiel einzubauen, der an den spantfreien Abschnitten sogar nochmal durch trapezförmiges Abtragen verkleinert wird. Dieser dünne Kiel läßt ihn auch auf einen »Preßkiel« verzichten: Er spannt den Kiel wie eine Bordleiste durch Aufbiegen und Kopf-auf-Kopf-Stellen, verschlossen durch

eine gesicherte U-Schiene. Durch diese Maßnahmen, auch reich perforierte Stevenbretter gehören dazu, ebenfalls zierliche Spanten, dabei nur sechs an der Zahl und sogar gefensterter Beschläge, bringt er ein unglaublich geringes Gewicht auf die Waage.

Bei seiner Kajaklänge von 5,80 m mußte Emanuel Schucan das schon geschilderte Unge- mach beim Bootsabbau besonders fürchten. Um dieser gerne eintretenden Misere zu ent- gehen, ist auf Vor- und Achterdeck ein Reißver- schluß eingearbeitet, der mit einer Quetsch- falte unterlegt ist, damit kein Wasser eintreten kann. Und hier kommt der Knackpunkt des ganzen Systems: Da zu erwarten stand, daß beim Abbauen des nassen Bootes (oft erzwang der Eisenbahnfahrplan oder auch gerade herrschendes Regenwetter diese schrecklich Sache) durch die große Deckspannung sich auch der Deckreißverschluß widerborstig zeigen und sich nicht gutwillig öffnen lassen würde, entwickelte Emanuel Schucan einen teilbaren Reißverschlußschieber! Mußte der Kajak abgebaut werden, nahm er kurzerhand den Schieber auseinander, entfernte ihn und konnte so wunderbar leicht mit dem Finger den Reißverschluß öffnen.

Diese Reißverschlüsse sind nur beim Abbau- en geöffnet, damit das Deck etwas erweitert wird, beim Aufbau sind sie geschlossen und das Boot wird wie üblich unter Spannung auf- gestellt. Will nun ein hoffnungsvoller Eskimo das Schucan'sche System seinem Traumboot einverleiben, kann aber alle diesen raffinierten gesicherten Beschläge nicht nacherfinden und nachbauen, so sei ihm zum Trost gesagt, daß sich die Längsverbände auch auf die bisher besprochene Art und Weise koppeln lassen, daß die Spanten auch mit Stiften und Buch-

sen fixiert werden können, allerdings geht das Tüpfelchen auf dem I, das elegante fächerar- tige Entfalten des Ganzen dann verloren. Die Beschläge, welche die Aluminiumdiagonalen aufnehmen, lassen sich aus fertigen Vierkan- trohren oder U-Schienen heraussägen.

Schon schwieriger wird es sein, will man zu sehr von der besprochenen strengen ostgrön- ländischen Bootsform abweichen und dieses Gitterträgersystem in einen westgrönlä- ndischen Kajak mit seinen leicht geschwun- genen Formen einbauen. Hier ist Denkarbeit notwendig und Risikolust, mancher mag das vielleicht als Herausforderung empfinden.

Auch um Emanuel Schucan fanden sich sei- nerzeit Bauwillige, welche die Mühen des Eigenbaues auf sich nahmen und einige wun- derschöne Kajaks mit Schucan'schen Kon- struktionsmerkmalen erstellten.

Nachsatz: Emanuel Schucan ist leider im Janu- ar 1999 verstorben.

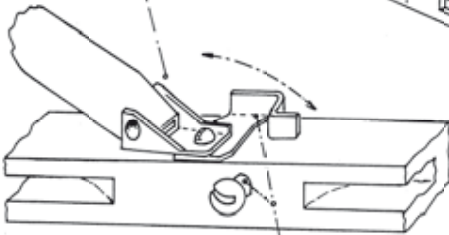
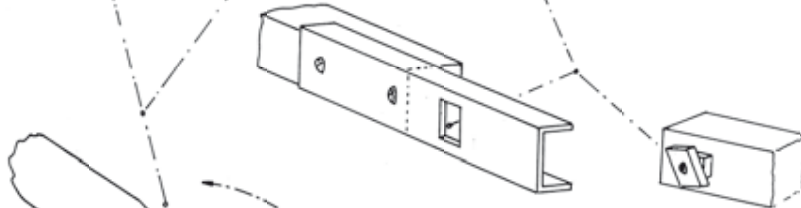
### **Fritz v. Wieser**

Ingenieur Wieser baute in seiner Firma in den dreißiger Jahren ebenfalls einen Eskimokajak. Mehr kann ich zur Person und Werft leider nicht sagen. Aber den Kajak selbst kenne ich ganz gut, denn meine erste Bekanntschaft mit einem Eskimoboot hatte ich im Jahre 1952 mit einem Wieser-Kajak. Ihm eigneten einige konstruktive Einzelheiten, die recht interessant sind: Wieser setzte seinen Kiel in T-förmiger Art aus einer liegenden und einer stehenden Leiste zusammen, alles in beachtlicher Stärke, ein imposantes »Trumm« Holz. Die meisten Spanten, ausgenommen die ersten und letzten, wo er sich mit vollen, nicht ausgesägten Sperr- holzbrettchen begnügte, fertigte er aus einem U-förmigen Alu-Profil von vielleicht 12 mm

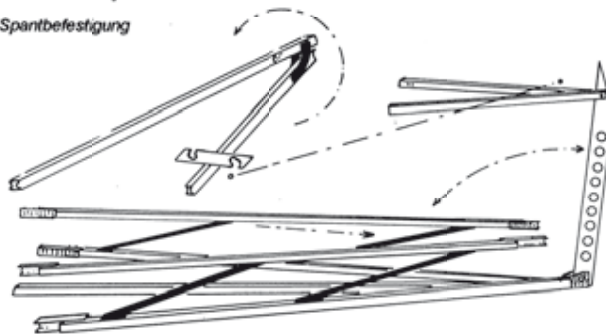
Emanuel Schucan



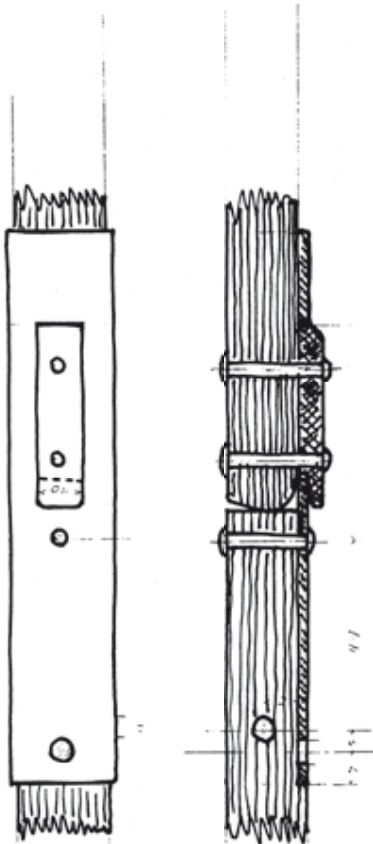
Trägerprinzip seiner Kajakkonstruktion



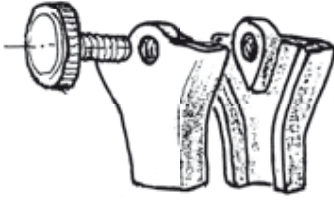
Spantbefestigung



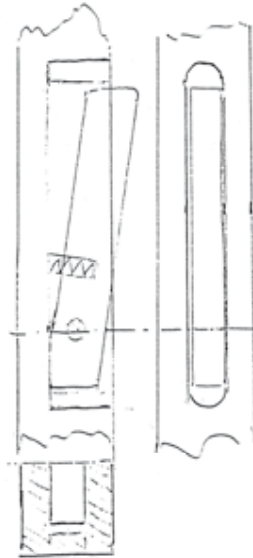
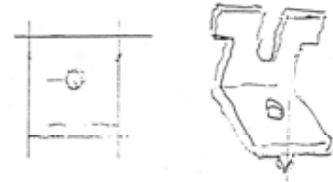
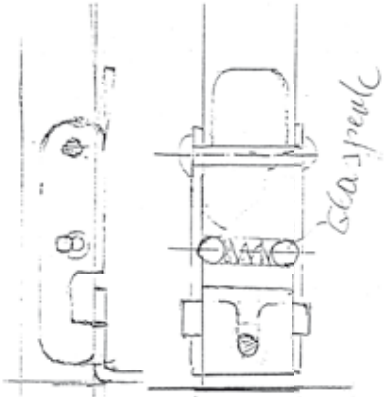
Komfortables Zusammenklappen des zusammenhängenden Längsgerüsts



*Dollbord - Verbindung  
(im Mittelbereich)*



*Geteilter Reißverschluss-  
Schieber*



Skizzenblatt von E. Schucan

Stirn-Querschnitt und 1,2 mm Materialstärke. Dies ergab ganz leichte und vor allem raumgewährende Spanten.<sup>25</sup>

Bei den Hauptspanten, die bei der bisherigen Betrachtung drehend aufgestellt wurden, um die endgültige Spannung herzustellen, ließ sich Wieser eine Hebelkonstruktion einfallen. Beiderseits an der Übergangsstelle vom Spantendach zum Spantenkörper waren kleine Spannhebel eingearbeitet, die in ihrer Endstellung das Spantendach um einige Zenimeter anhoben und so die fertige Bootsspannung erzeugten. Um den Raumgewinn durch die zierlichen Spanten im Bootsinnern nicht wieder durch Diagonalstäbe zu verlieren, verlegte er die Aussteifung in Form von Unterzügen beiderseits in Bordwandnähe, parallel zu den Längsverbänden. Die ins Vorschiff ragenden Unterzüge wurden in genau passende Metallschlaufen des ungefähr in Fußhöhe stehenden Spanten von der Mitte aus eingeschoben und auf einer Metallzunge des vorderen Hauptspanten und einem starken Stift am hinteren Hauptspanten gehalten. Alle Unterzüge waren hochkant stehende Leisten von etwa 50 mm Höhe, die sich zu den Bootsspitzen zu leicht verjüngten. Stift und Zunge durchdrangen den Unterzug in seiner Längsmitte, wobei ein drehbarer Haken, neben der Öffnung für die Zunge montiert, ihn auf seinen Haltepunkten fixierte. Die in's Hinterschiff ragenden Unterzüge wurden auf dieselbe Art montiert.

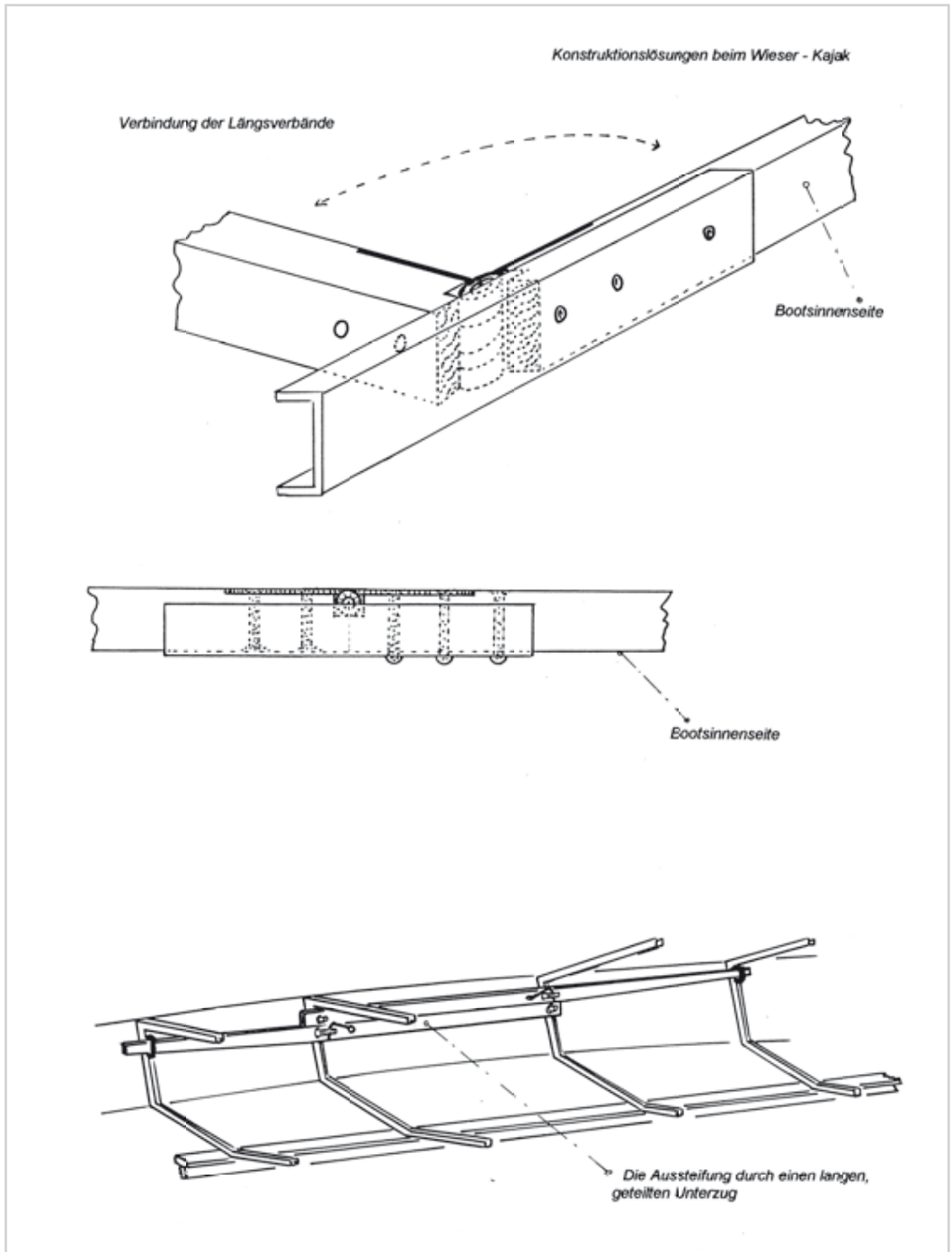
Der Witz an der Sache war, daß sich die Versteifungsleisten von vorne und hinten zwischen den Hauptspanten überlappten in der Weise, daß sie mit ihren Schmalseiten genau aufeinandergepreßt und unausweichbar festgehalten, sich zu langen hochkant stehenden

Trägern vereinten, die den Kajak hervorragend gegen Durchhängen verstärkten. Zugleich ergaben sie im Cockpit für den Paddler seitliche Stützen, die noch durch einen in der Mitte zusammenfaltbaren Sitz ergänzt wurde. Die Bordleisten, um auch das noch zu erwähnen, waren bei dem vierteiligen Gestell an ihren Teilungsstellen im Vor- und Hinterschiff mit je einem raffinierten Scharnier verbunden, das der Länge nach zwischen die Holzteile eingefügt war, den Holzquerschnitt nirgends überragte und für solide Zugsicherung sorgte. Entfaltete man die Bordleiste zu ihrer Montagelänge, so legte sie sich in eine zusätzlich angebrachte U-Schiene und versteifte sich dadurch gegen die üblichen Belastungsrichtungen. Der Süllrand wurde durch einen fest mit dem Verdeck vernähten Schlauch gebildet, wodurch das Einschieben der Gerüstteile leicht mühsam wurde. Alles in Allem ein schöner sportlicher Kajak mit interessant ausgedachten Konstruktionsdetails.

### Frieder Hoffmann

Ich glaube, im Jahr 1948 sah ich ihn zum ersten Male: Bei einer Kanuslalomveranstaltung auf dem Münchner Floßkanal kam plötzlich, als Einlage zwischen den verschiedenen Klassenwettkämpfen, die ja alle meistens in gewöhnlichen Wildwasserfaltbooten bestritten wurden, ganz selten paddelte einer im speziellen Klepper-Slalomfaltboot, ja, da kam auf einmal ein niedriges, schmales Grönländerboot daher und sein Fahrer legte alle paar Meter eine blitzschnelle Serie von Eskimorollen hin, so daß den verstockt-staunenden Zuschauern der Beifall förmlich entrissen wurde: eine Sache, die man in München nicht für möglich gehalten hätte!

<sup>25</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt E-6) –  
(Photogalerie): »WIESER Falt-Eskimo-Kajak«



Aber in der Tat kannte man die Eskimorolle nur noch vom Hörensagen, daß da in grauer Vorkriegszeit etliche Paddler dieses außergewöhnliche Kunststück beherrscht hätten. Und jetzt so was! Kam da einer daher und spulte diese Rollen gleichsam am Fließband ab!

Als ich im Jahr darauf dann selbst zu den Paddlern ging und etwas mehr Einblick gewann, erfuhr ich, daß dieser Mann, auch »Ulmer Spatz« genannt, mit seinen damals einsamen Eskimotierkünsten, die er aus der Vorkriegszeit herübergerettet hatte, gerne die verschiedensten Wettkampfveranstaltungen bereicherte. So konnten ihn auch viele Hunderte 1952 bei der Weltmeisterschaft in Steyr bestaunen, wo er seine Rollen im Schußwasser des Kugelfangwehrs drehte, das aber für die Wettkämpfe so wasserreich eingestellt war, daß etliche Überschläge und Bootsbrüche durch die Wasserwucht vorkamen. Er hatte sich eine ganz besondere Technik für die Rolle erarbeitet: Er legte sich vollkommen flach auf's Hinterdeck, als ob er draufgeschnallt wäre und behielt diese Stellung unverrückbar bei. Wenn er aus dem Wasser hochkam, konnte man nur eine ganz geringe, schnelle Paddelbewegung sehen, bei der gar nicht erkennbar war, wie er sein Durchdrehen eigentlich bewerkstelligte. Frieder Hoffmann ließ immer, auch unter den Paddlern selbst, vollkommen verblüffte Zuschauer zurück, aber es glaubte damals keiner, daß Eskimotierkünste irgendeinen praktischen Nutzen für Wander- oder Wildwasserfahrer haben könnten. Dabei hätte man es aus den Erfahrungen der dreißiger Jahre heraus besser wissen müssen. Frieder Hoffman jedenfalls zeigte, was schon etliche Jahre früher möglich war, und half mit, die »Eskimorolle im Wildwasser« vor dem Vergessen zu bewahren.

### Karl Filous

Als ich im Jahr 1949 selbst zum Paddler geworden und auf unsrer Isar ein wenig heimisch geworden war, war es unausweichlich, früher oder später dem Filous Kare zu begegnen. Man muß sich das Sportgeschehen im München der frühen fünfziger Jahre so vorstellen, daß sich alle zusammen irgendwie kannten. Die einen besser, die anderen nur vom Sehen, es war eine überblickbare Schar. Die Paddler stiegen fast alle am selben Bahnhof in den Zug. Genauso war es mit den Bergsteigern und den Schifahrern, die auch oft ihre Lieblingsrichtungen und Fahrtenziele hatten. Dazu kam die allgemein übliche Eisenbahnfahrt, die meistens mit irgendeiner waggonübergreifenden Gaudi ausgefüllt wurde. Fast alle Paddler wurden im Herbst zu Bergsteigern und im Winter zu Schifahrern, und so lief man sich immer wieder über den Weg, denn wo heutzutage Schilifts surren, da regierte damals das Steigfell und wortloses Aneinandervorbeigehen war einfach nicht üblich. Und so trafen wir auf der Isar eben den Filous Kare. Der Karl hatte überhaupt kein Interesse an Faltbootvereinen, aber weil er ein geselliger, lustiger Mensch war, hatte er eine fröhliche Schar unbekümmerter, wilder Paddler um sich gesammelt, mit denen er ein sorgloses Leben in den weiten Flußauen der Isar führte. Tauchte diese lebfrische, oftmals auch laute »Blas'n« an einer Flußbiegung auf, so war ihnen jedes Auge zugewandt, vor allem aber dem Häuptling selbst: Tiefbraun gebrannt, die Lockenpracht schon damals ungewöhnlich lang vom Kopf wehend, steckte er vom Nabel abwärts in einem unglaublich schmalen Boot, so niedrig, daß es offenbar nur seinen anerkannt muskulösen Skifahrerbeinen

Raum gewährte, mit messerscharfen Spitzen hinten und vorne ausladend, so bewegte er sich wie ein Tänzer durch die Wellen und unverholene Bewunderung versammelte sich über seinem Haupt, wenn er Pirouetten und Kreise drehend durch bestimmte kehrwassererfüllte Kiesbankarenen dahinzog. Es war ein Eskimokajak, Marke Wieser, über den Krieg in irgendeinem Keller vor den Bombennächten herübergerettet, altherwürdig und schon etwas hinfällig und mit Zartgefühl zu behandeln und in keiner Weise mit unseren plumpen Faltbooten vergleichbar, kurz, ein Gegenstand schon beinahe ehrfürchtiger Verehrung, ein Juwel, kostbar, aber schon von Verfall gezeichnet.

Um es kurz zu machen, meinem Freund Paul gelang es, dem vielumschwärmten Kajakzauberer für uns beide zwei Fahrten in seinem Kajak abzurufen, die er uns großzügig beide Male von Lenggries nach München gewährte, also nicht nur schnell einmal umkehren, sondern ganze Tagesfahrten lang, 60 Kilometer weit! Es war einfach traumhaft: Kaum waren die ersten wackeligen Kilometer überstanden, da schmiegte sich schon das Boot in unsere Bewegungen, lag plötzlich federleicht auf dem Paddel, folgte jeder leichten Hüftbewegung ohne daß wir uns fest verspreizen mußten und teilte geräuschlos seltsam leicht die Wellen ohne sich festzubeißen und ließ sich mit sparsamen Vorwärtsschlägen spielend in Gang halten. Von diesen beiden Sonntagen an waren wir für alle anderen Boote verdorben: Eskimokajaks mußten her! Und so haben wir es dem Karl Filous seiner Großzügigkeit zu verdanken, daß wir sozusagen lebensnah mit einem Eskimofaltkajak in Berührung kamen und ganz von ihm in Besitz genommen wurden.

### Karl Hammermüller

Unsere selbstgebauten Kajaks kamen 1952 in's Wasser, aber sie waren erst im Herbst fertig geworden, als das Wasser schon grausig kalt war. Und so hatten wir einige eindrucksvolle Schwimmtouren, denn wir konnten nicht eskimotieren. Wie ließ sich da Abhilfe schaffen? Kein aktiver Paddler in München konnte damals die Rolle machen, mit Ausnahme von Erich Seidl, der sich eine Privattechnik ausgedacht hatte und diese eifersüchtig hütete, denn er war ein Slalomwettkämpfer und mit diesem Können hatte er vor seinen Konkurrenten einen Vorsprung.

Der Erich Seidl kam damals aus der DDR nach München, und der Kanuslalom war dort eine geförderte Sportart. Ein oder zwei Jahre später konnten viele DDR-Paddler eine Kenterung beim Slalom mit einer Rolle nach Pawlata ungeschehen machen. Sie gaben damit den Anstoß, die Eskimorolle in die allgemeine Fahrtechnik aufzunehmen. Das Wiederaufrichten, wie es der Seidl Erich praktizierte, wurde mit einigen Veränderungen später als »Bauernrolle« ausgeübt, besonders schnell mit nur einer Paddelhälfte machbar, wenn einer ein geschmeidiges Rückgrat hatte, denn man drehte unter dem Hinterdeck durch. Aber am Ende des Jahres 1952 half uns das alles nicht weiter. Karl Hammermüller war zu der Zeit Bademeister im Müller'schen Volksbad und schon nahe am Pensionsalter. Er war außerdem Mitglied im altrenommierten Paddlerklub CMK München. In den dreißiger Jahren war er ein Eskimopaddler gewesen, aber seine aktive Zeit lag weit zurück. Mit seiner Mitwirkung konnte der CMK bei der Bäderdirektion einige Sonntagnachmittage, an denen das Bad geschlossen

war, für die Münchner Paddler erbitten. Und da stand nun dieser sehnige, magere Mann mit seinen etlichen 60 Jahren unermüdlich bis zur Hüfte im Wasser, und bemühte sich mit einer Engelsgeduld uns jungen Kerlen, die rein gar nichts kapierten, die Eskimorolle beizubringen. Weil wir uns gar so blöd anstellten, griff er auf die Schulhof-Technik zurück, jene Art zu rollen, bei der das Paddel im rechten Winkel zum Boot gerichtet wird und der Paddler den Griff unter Wasser so wechseln muß, daß die Arme gekreuzt vorm Oberkörper zu liegen kommen. Hat man diese Ausgangsstellung erreicht, kann beim Aufdrehen eigentlich nichts mehr schief gehen, weil sich das Paddel nicht mehr verschneiden läßt.

Wie man auch zu dieser Art der Rolle stehen mag, auf jeden Fall gelang es der unerschütterlichen Langmut von Karl Hammermüller, uns diese Basis des Wiederaufrichtens einzutrichtern, sodaß wir im folgenden Sommer an die Pawlata-Technik herangehen konnten, ohne jedes Mal bei einem Mißerfolg das Boot verlassen zu müssen, denn »der Schulhof« rettete uns immer. Pensioniert, machte sich Karl Hammermüller nochmals an den Bau eines Grönlandbootes. Weil er sich bei der Haut auf geklebtes Segeltuch beschränken mußte, dachte er sich zum Bootsabbau drehbare Spanten aus, die er durch Seilzug betätigte und dadurch das Bootsgerüst zum zusammensinken brachte. Dann konnte er es ohne Probleme der Haut entnehmen. Mit diesem Kajak war er noch etliche Zeit auf dem Wasser.

### Gebrüder v. Rautenfeld

Leider habe ich selber mit ihnen keinen persönlichen Kontakt gehabt, aber als wir Verbindung zu Franz v. Alber suchten, tauchten ihre

Namen immer wieder und unübersehbar im Zusammenhang mit Eskimokajaks auf. Sie gehörten untrennbar zur Pioniergeneration. So muß ich mich auf Literaturangaben beschränken, und da erscheint bei Walter Frenz in seinem Buch »In den Schluchten Europas«, in den frühen fünfziger Jahren im Kreuz-Verlag, Stuttgart erschienen, doch eine äußerst bemerkenswerte, leider sehr kurze Schilderung über die Erstbefahrung der oberen Steyr. Da wird mit dürren Worten geschildert, wie Klaus v. Rautenfeld, der vorher noch nie auf Wildflüssen unterwegs war, mit seinem Eskimokajak die Ausstiegsstelle vor dem Wasserfall am Stromboding versäumte, und in gefaßter Haltung über die Kante hinweg verschwand. Wer die Situation dort aus eigener Anschauung kennt, weiß, daß ein riesig aufragender Felsblock den Steyrwasserfall in zwei Teile trennt, wobei die linke Flußhälfte das mehrere Wasser führt und, in einer Kurve strömend, die Kante erreicht.

Diese kurze, wuchtige, steindurchsetzte Kurve mußte der sicherlich entsetzte Klaus v. Rautenfeld erst einmal meistern, wollte er nicht von vorneherein scheitern und einen ungewissen, vielleicht folgenschweren Ausgang in Kauf nehmen. Es gelang ihm in »cooler« Manier, und dann verschwand er zum Entsetzen seiner Kameraden in der offenbar einzig richtigen Paddlerhaltung über die Wasserfalloberkante.

Es geht dort gut eineinhalb Kajaklängen hinunter in den Felskessel des Stromboding und Gott sei Dank ist das Wasser tief genug, einen schmalen Eskimokajak, bestehend aus Gummihaut und einem filigranen Holzgerüst, ohne Felsberührung eintauchen zu lassen!

Als das Boot senkrecht, Bug voraus, wieder

auftauchte und sich dann kenternd zur Seite legte, stellte es Klaus v. Rautenfeld mit einer gekonnten Eskimorolle wieder auf ebenen Kiel. Ich glaube, das ist die Schilderung der ersten, wenn auch unfreiwillig begonnenen Wasserfallbefahrung, ganz im modernen Sinn. Ein Ereignis, das auf jeden Fall wert ist, nochmals festgehalten zu werden. Das war Pfingsten im Jahr 1931!

Nicht weniger bemerkenswert ist, daß sein Bruder, Arndt v. Rautenfeld, 72 Jahre seines Leben aktiver Paddler war, wobei er einen großen Teil davon im Eskimokajak verbrachte! Wolfgang Half von der Salzwasser-Union hat in einer Sonderausgabe zum »Seekajak«, ihrer Zeitschrift, das Leben von Arndt v. Rautenfeld, auf persönliche Gespräche zurückgreifend, schriftlich niedergelegt, soweit es das Kajakfahren betrifft.

Daraus läßt sich lesen, daß auch Arndt v. Rautenfeld begeistert zum Seekajak griff, sobald die Möglichkeit dazu gegeben war. Auch er und sein Bruder und seine Freunde bemühten sich um die Möglichkeit des Wiederaufstehens nach einer Kenterung. Als Pawlata mit seiner Rolle der Schnellere war, übernahmen sie dessen Technik und führten sie zu hoher Präzision.

Sein Eskimofaltkajak begleitete ihn für zwei Jahre nach Südamerika, dann finden wir ihn bei Filmarbeiten auf jugoslawischen Flüssen (1932!). Lehrgänge und Schulungskurse für die Weitergabe und Perfektion der Eskimorolle waren immer wieder sein Anliegen.<sup>26</sup> Eine fröhliche Bestätigung dieser Bemühungen ergab sich, als er und seine Freunde als

»Aushelfseskimos«, dunkelgeschminkt und verkleidet, für Arnold Fancks Film »SOS Eisberg« einige fehlende Szenen in mitgebrachten Originalkajaks auf Berliner Gewässern und im Filmstudio nachdrehten. Die Olympischen Spiele 1936 führten zur Aufstellung einer Gruppe von Eskimopaddlern, welche die verschiedensten Kentervorführungen in einer Art Ballett einem großen Publikum vorführen konnte. Da gab es Unterwasserwechsel der Paddler von Boot zu Boot, synchrones Rollendrehen, zeitversetztes Eskimotieren in Form einer sich windenden Schlange, Rettungsübungen, Reihenkentern und noch manches mehr. Das Training dieser Mannschaft fiel zum großen Teil den Brüdern v. Rautenfeld zu. Im Zuge einer weiteren Filmarbeit mit Arnold Fanck paddelte Arndt v. Rautenfeld seinen Eskimokajak sogar an die Ufer der echten Robinsoninsel »Más a Tierra« im Pazifik und hatte dort bei seiner Rückkehr zum Dampfer mit gewaltiger ozeanischer Brandung zu kämpfen. Dann brachte auch für ihn der zweite Weltkrieg und die unmittelbare Nachkriegszeit einen rigorosen Lebenschnitt. Durch Zufall traf er in dieser schweren Zeit auf einen seiner alten Kajaks, den er dann noch manches Jahr zusammen mit seinem Faltkajak auf Berliner Gewässern und an der Ostsee paddelte. In der Zeit bis 1992 verschleiß er dann noch zwei Kajaks, die ihm Wolfgang Half gebaut hatte, durch unentwegten Einsatz sowohl im Sommer auf der Ostsee, als auch im Winter rund um Berlin. Nach 72 Paddeljahre, die meisten davon im Eskimokajak, blieb er als 86-jähriger mit Wehmut im Herzen, den Blick aufs Wasser gerichtet, am Ufer zurück.

<sup>26</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt H-3) – Wolfgang Half:  
»Erinnerungen an Arndt v. Rautenfeld, den berühmten aber  
vergessenen Paddler«

## Ein gewichtiger Hinweis

Jeder, der bis hierher gelesen hat, und noch kein erfahrener Paddler ist, muß jetzt wissen, daß Eskimokajaks, wie sie in den folgenden Rissen beschrieben werden, nur dann sicher zu paddeln sind, wenn der Fahrer die Eskimorolle im Traume beherrscht. Sitzt diese Technik als eingeübter Automatismus im Kopf fest, können schwierige Situationen auf Fluß und Meer gerade deswegen ohne Kenterung bewältigt werden, oft besser als in jedem andern Boot. Behält einmal das Wasser die Oberhand, ist eine Kenterung unvermeidlich gewesen, dann hilft die sichere Eskimorolle wieder an die Oberfläche. Daran haben die engen Sitzverhältnisse von Hüftleisten und vorderem Hauptspantdach einen wesentlichen Anteil. Wird die Rolle nicht beherrscht, oder gelingt sie einmal nicht, dann wird das Aussteigen aus dem engen Sitz schwierig, wenn es nicht planmäßig gemacht wird.

Es ist also unumgänglich notwendig, die Eskimorolle so gut zu trainieren, daß sie als Reflex gestartet wird. Es muß auch geübt werden, nur soweit aufzudrehen, daß Atem geschöpft werden kann, um zur endgültigen Rolle einen günstigen Moment oder bessere Konzentration abzuwarten. Selbst mit kräftigem Schwimmbewegungen der Arme gelingt es beim schmalen Kajak, den Kopf aus dem Wasser zu bringen und zu atmen. Hilft alles nichts, dann muß das besonnene Verlassen des Kajaks mit Öffnen der Spritzdecke und beidseitigem Griff der Hände neben der Sitzluke und dann erfolgreichem Herausstützen sicher beherrscht werden. Kann einer dann auch unter Wasser

wieder einsteigen, wird es auf keinen Fall schaden.

Alle diese Fertigkeiten übt man heutzutage nicht einsam und allein an irgendeinem abgelegenen Wasserloch, sondern viele Paddelclubs und Kajakschulen vermitteln diese Kenntnisse ohne Risiko für den Schüler und auch oft genug im Winter in einem Hallenbad.

Als apparatives Sicherheitsgerät für Fahrten auf dem Meer wird ein sogenanntes Rolling-Float angeboten, das der eskimoischen Fangblase und ihren Aufdrehmöglichkeiten nachempfunden ist. Ein einzelner Mann, H. Brose mit Namen, hat die Mühen und Kosten der Entwicklung auf sich genommen. Experten streiten darüber, aber mir gefällt die Idee gut, denn unendlich grausig ist die Vorstellung, auf dem bewegten Meer, als Schwimmer neben dem gekenterten Kajak umherzutreiben.

*(Anmerkung der Hrsg.): H. Brose ist inzwischen verstorben und das Rolling-Float wird anscheinend nicht mehr hergestellt bzw. vertrieben...*



## *Bootsrisse für den Kajak*

Am Anfang steht der Reiß desjenigen Kajaks, mit dem die ganze Bewegung des »modernen« Eskimokajakfahrens begann. Es ist der »Aijuk«, der von Edi Hans Pawlata aus Wien, nach einer Grönlandreise, in den Jahren 1926/27 konstruiert und erbaut wurde. Mit diesem Kajak gelang ihm am 30. Juli 1927 die erste »moderne«, sportlich veranlaßte Eskimorolle. »Die Fähigkeit des Sichwiederaufrichtens ist unlegbar das Fundament des wahren Kajaksports«. So schrieb Pawlata 1928 in seiner Schrift »Kipp kipp Hurra! im reinrassigen Kajak«. Er setzte das Zeichen, er war der wahre Schrittmacher!

Herbert Slanar hatte sich sofort bereit erklärt, daß seine Risse hier erscheinen. Er würde sich freuen, wenn der eine oder andere Kajak nach diesen Plänen neu entstehen könnte. Es sind dies Kajaks, die in erster Linie für Fahrten auf bewegten Flüssen entworfen und gebaut wurden. Und sie haben sich während vieler Jahre bei solchen Befahrungen bestens bewährt. Jeder Interessent sollte dies berücksichtigen.

Ein Kajak für Küstenfahrten und Touren im Wattenmeer ist das Boot von Hakola Dippel. Es hat sich bereits einige Sommer in diesen Gebieten bewährt, und zwar als Kajak, der in traditioneller Weise von Hakola unter Anleitung und Mithilfe von Rudi Coymans 1989 erbaut wurde.<sup>27</sup> Rudi Coymans, Kiel, ist der Mann, der an den deutschen Küsten die Kunst des traditionellen, grönländischen Kajakbaues

beherrscht und hochhält. Im Sommer 1994 haben Hakola Dippel und Roland Bepler diesen Kajak vermessen. Mit Hilfe der entstandenen Tabelle wurde dann dieser Reiß gezeichnet, und für den faltbootbau eingerichtet.

Franz v. Alber entwarf den Eskimokajak »Drau« ursprünglich für sich selbst. Er liebte die schmalen Kajaks und wollte aber die Eigenschaften des »Möll«-Kajaks, 60 Zentimeter breit und für Gepäckfahrten gedacht, auf das schmale Boot übertragen. »Drau« und »Möll« wurden von vorneherein als Kajaks für bewegte und mäßig verblockte Flüsse entworfen. Der Kajak »mit der Flosse« ist ein weitberühmter Klassiker aus der Mitte der dreißiger Jahre, dessen Ruf sich bis heute erhalten hat.

Otto Hartel aus Graz hatte ihn geschaffen, nachdem er, wie Wolfgang Half, Varel, ermittelte, einen echten grönländischen Kajak studieren konnte, der vom grönländischen Fänger Albesolhug aus Angmagsalik stammte und nach Berlin gebracht wurde. Weil die Herstellung der für Hartel typischen formgesägten Bordwände aus Kiefernholz für Nichthandwerker doch recht schwierig ist, und auch nur sechs Spanten für ein so langes Boot trotz Bordwänden zu wenig sind, habe ich diesen Reiß für eine Bauweise mit Leisten und vermehrten Spanten und Diagonalaussteifung umgezeichnet. Ich konnte dafür einen Original-Hartelkajak benutzen, den mir Herbert Köpf, Sport-Köpfe, München, mit derselben freundschaftlichen Selbstverständlichkeit zur

<sup>27</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt B-6) – Hakola Dippel:  
«Faltkajak in traditionell Westgrönländischer Form – ARDLUK II»

Verfügung stellte, wie er uns auch früher, als junge Selbstbauer, an seinen Maschinen in seiner Schi- und Bootswerkstatt hantieren ließ. Der Kajak von Ingenieur Fritz v. Wieser aus Salzburg stammt aus den dreißiger Jahren, der Zeit, in der so manche Faltbootwerft ein Grönländerboot auf Kiel legte. Es weist interessante Einzelheiten in seinem Gerüstbau auf, wie einige Spanten aus gebogenem Aluminium-U-Profil, wobei die Hauptspanten mittels kleiner Hebel, nach dem Einbau ins Boot, zu ihrer vollen Größe aufgerichtet werden. Oder die Verbindung der Bordleisten und Senten mit raffinierten Scharnieren, gepaart mit U-Schienen. Oder eine Längsversteifung durch lange teilbare Unterzüge. In München wurde noch 1952 ein solcher Kajak viel gepaddelt. Sein Besitzer, Karl Filous, überließ meinem Freund Paul und mir für zwei lange Isarfahrten diesen zierlichen Kajak. Seit dieser Fahrt bin ich dem Eskimoboot verfallen. Für Gepäckfahrten eignete sich der »Wieser« nicht. Markus Heise übergab mir aus seiner umfangreichen Bootssammlung das Gerüst zur Vermessung.

Für Leute, denen einer dieser Kajaks gefällt, ist es vielleicht gut zu wissen, daß ich diese Risse im Maßstab 1:5 für den Seitenriß und die Draufsicht, und im Maßstab 1:1 für den Spantriß gezeichnet habe. Sie wurden dann mit 400% auf DIN A4 verkleinert.<sup>28</sup>

## Wichtig:

Für die vorliegende Ausgabe dieses Buches haben wir die Risse weiter reduziert, um sie dem neuen Format anzupassen. Dadurch wurde teilweise der Maßstab evtl. verfälscht.

Wer sich dieser Pläne bedient, sollte auf jeden Fall so zurückvergrößern, daß die Kopfzeilen mit erscheinen, damit die Konstrukteure und Herkunft ersichtlich bleiben. Das sind wir ihrem geistigen Eigentum, das sie ohne Zögern bereitstellten, schließlich schuldig.

<sup>28</sup> siehe Band II-Praxisteil (Abschnitt B-7c) – Volker Born): »Der Faltbaidarka – Häßlich? Bizarr? Wunderbar!



# *Faltbarer Eskimokajak »Aijuk«*

*(ausgegraben und aufbereitet von Lorenz Mayr, München)*

**Entwurf & Konstruktion: Edi Hans Pawlata, Wien, Oktober 1926**

Hier ist der Reiß eines besonderen Kajaks. Es ist der Kajak, mit dem die ganze moderne Eskimokajakpaddelerei begonnen hat.

Edi Hans Pawlata aus Wien, seinerzeit ein sportlicher Paddler im Wiener Kajakclub WKK, war fasziniert von Dokumentarfilmen, die Mitte der zwanziger Jahre (tatsächlich des vorigen Jahrhunderts!!), durch die Kinos flimmerten, und Leben und Gegenstände der Eskimos einem staunenden Publikum herzeigten. Im Brennpunkt der Neugier stand für ihn der Kajak und sein unglaublicher Gebrauch im offenen Nordmeer.

Das allerunglaublichste Mirakel aber war die Eskimorolle. Pawlata verschaffte sich alle erreichbare Literatur, und steigerte sich soweit in die ganze Sache hinein, daß er eine Reise nach Grönland unternahm, um hinter »das Geheimnis der Eskimos zu kommen«, wie sich Herbert Slanar (leider 1999 verstorben) noch nach Jahrzehnten erinnerte.

Von Grönland zurückgekommen, konstruierte und erbaute er sich im Herbst und Winter 1926 seinen Kajak »Aijuk«, eine unwahrscheinliche Pioniertat, wenn man bedenkt, welch plumpe Formen und Ausmaße damalige Faltboote hatten, vor allem in Breite und Höhe. Dazu riesige Sitzluken mit lächerlichen Zudecken darüber. Aber damit nicht genug, Pawlata schwebte ein geschlossenes System

vor, in dem der Paddler mit dem sportlichen, herrlichen Eskimokajak, als dem besten aller paddelbaren Wasserfahrzeuge, allen Anforderungen von Fluß, See und Meer standhalten kann. Weil ihn eine, bis dahin nicht gekannte, dichte Verbindung mit seinem Boot förmlich verknüpft, weil es nahezu wasserdicht abgeschlossen ist, und weil er, als Krönung des Ganzen, nach einer Kenterung sich wieder auf ebenen Kiel erheben kann. Deswegen zog er sich im Sommer von 1927 an den wunderschönen Kärtner Weißensee zurück und erarbeitete sich dort, die grönländischen Kajakjäger immer noch vor Augen, die sagenhafte Eskimorolle. Das war am 30. Juli 1927!!

Anfang der fünfziger Jahre, als wir die grönländischen Boote für uns wiederentdeckten, da gab es nur die Schulhof-Technik, eine etwas verachtete Art, Rollen zu drehen, dann die »Bauernrolle«, eine lustige Variante unter dem Hinterdeck hindurch, und als letzte Weisheit eben »die Pawlata«, wobei die »kurze Pawlata« die höheren Weihen darstellte. So hölzerne Bezeichnungen wie »lange Paddelstützrolle«, »Bogenschlagrolle« oder »Paddelhangrolle« hätten lautes Gelächter erzeugt. Was ich sagen will: auch heutzutage würde es nicht schaden, eine »Pawlata« zu drehen, denn er war schließlich der Schrittmacher, der sie für uns wiederentdeckt und neu entwickelt hat, zusammen mit dem wunderbaren Boot, dem Eskimokajak.

Pawlata hat 1928 ein kleines Büchlein »Kipp kipp Hurra! im reinrassigen Kajak« heraus-

Position	Höhe Bordkante	½ Breite Bordkante	Höhe Sente	½ Breite Sente	Höhe Kiel	Höhe Deck*		
Bug	465				25			
Zwinge	340	65						
Spant 1	295	105			22,5	295		
Spant 2	250	185	112,5	146		250		
Spant 3	230	292,5	55	187,5		230		
Spant 4	210	232,5	55	182,5		210		
Spant 5	200	187,5	65	145		200		
Spant 6	195	120	76	80		195		
Zwinge	195	62,5						
Heck	215		95		10			

\* ohne Deckstäbe

gegeben. Diesem war ein Bauplan seines Faltkajaks »Aijuk« beigefügt. Aus einem arg zerschundenen Exemplar dieses Plans ist dieser Riß entstanden. In diesem Buch steht auch schon ein Inserat von Otto Hartel, Graz, der den Kajak schon in seinem Werftprogramm hatte. Ein Prospekt aus dieser Zeit zeigt auf, daß die eigenwillige Sentenführung im Vorschiff abgeändert wurde, und nun vom Steven aus gerade durchging.

Hier noch einmal die Tabelle sowie der handschriftliche Textblock, die beide in der Zeichnung nicht lesbar sind:

Dies ist der Riß desjenigen Kajaks, mit dem die ganze moderne Eskimopaddelerei begann.

Hans Edi Pawlata aus Wien erbaute sich nach einer Grönlandreise seinen »Aijuk«, ein Faltboot, wie es bis dahin noch nie gesehen wurde.

Mit diesem Kajak erarbeitete er sich im Frühsommer 1927, die geschickten Grönländer vor Augen, als erster Europäer die Eskimorolle. Er

war der herausragende Pionier. Vielleicht sollten wir manchmal an ihn denken, wenn uns eine geglückte Rolle vor weiterem Ungemach bewahrt. In den fünfziger Jahren noch sprachen wir von einer »Pawlata« oder gar von einer »Kurzen Pawlata«, wenn uns eine Rolle weitergeholfen hatte.

Die Hauptspanten waren ohne Spantendach ausgeführt, dafür waren an den oberen Enden ihrer Seitenlinie, mittels Scharniere drehbar, Sperrholzsegmente angebracht, die sich in die Verdecksebene schwenken ließen. Auf dieser Basis wurde der stabile, flachlagernde Holzüllrand befestigt. Dieser Verbund verstärkte das gesamte Mittelschiff, und die Hauptspanten bekamen auf diese Weise doch noch ein Spantendach.

*Lorenz Mayr*  
(SEEKAJAK, Nr. 73, 2000, S. 30)



# *Faltbarer Eskimokajak-System Wieser*

*(ausgegraben und aufbereitet von Lorenz Mayr, München)*

## **Entwurf & Konstruktion: Ingenieur Fritz v. Wieser, Salzburg, Faltbootwerft**

Der Wieser-Kajak stammt aus den dreißiger Jahren, einer Zeit, in der so manche der meistens kleinen Faltbootwerften einen schmalen Kajak auf Kiel legten. Ob das viel mit Eskimokajaks zu tun hatte, mag dahingestellt bleiben.

Es ist ganz interessant zu sehen, daß dieser Kajak wesentliche Kennzeichen der sogenannten »Schwedenform« aufweist. Ingenieur Fritz v. Wieser ließ sich für das Gerüst bemerkenswerte technische Einzelheiten einfallen. Er machte etliche Spanten, mit Ausnahme der kleinen in Stevännähe, aus einem Aluminium-U-Profil. Einmal erzielte er damit einen beachtlichen Innenraumgewinn, den er allerdings in dem niedrigen Boot gut gebrauchen konnte, zum anderen konnte er auf diese Weise in die beiden Hauptspanten je zwei Hebel einbauen, mit deren Hilfe er nach erfolgreichem Einfügen ins Boot diese Spanten zu ihrer endgültigen Höhe entfalten konnte. So entstand beim Wieser-Kajak die endgültige Spannung der Haut.

Zum dritten erdachte er für die Aussteifung in Längsrichtung geteilte Unterzüge, die durch sinnvolle Halterungen an diesen Spanten, in dieser Art nur möglich in Metallbauweise, zu je einem effektvollen Längsträger auf jeder Bootsseite verbunden wurden. Außerdem verband er die Bordleisten und auch die Senten

an ihren Teilungsstellen mit raffinierten Scharnieren, die nirgends das Holzprofil überragten, für absolute Zugsicherung sorgten, und bei ihrer Entfaltung sich in angenietete U-Schienen einfügten, durch welche sie noch zusätzlich stabilisiert wurden.

Ich selber habe im Jahre 1952 meine ersten Erfahrungen im Eskimokajak, in einem Wieser-Kajak, gemacht, der damals in München von einem weitbekannten Paddler- und Skifahrer-Menschen jeden Sonntag auf der Isar ausgeführt wurde. Mein Freund Paul und ich durften diesen schon alterwürdigen Kajak von Lenggries nach München paddeln. Der Eindruck war so nachhaltig, daß ich durch all die Jahrzehnte bis heute, nicht im Wieser-Kajak, aber immer in grönländischen Booten fahre.

Markus Heise (*Ackerstr. 23, 47877 Willich*), hat mir aus seiner umfassenden Bootssammlung das Gerüst eines Wieser Kajaks zur Vermessung überlassen, nachdem er einmal gesprächsweise von meiner Beziehung zu diesem Kajak gehört hatte. Ich danke ihm recht herzlich dafür.

Der Wieser-Kajak ist ein Grönländerboot der dreißiger Jahre, in denen es etliche Werften gab, die Eskimokajaks bauten. Verschiedene Schäden und Verformungen ergaben einige Ungenauigkeiten, die zeichnerisch ausgeglichen wurden.

Als Besonderheit zeigt der Wieser-Kajak gebogene Spanten aus einem Alu-U-Profil, wobei die beiden Hauptspanten beim Bootsaufbau durch eingebaute kleine Hebel die letzte Bootspannung erzeugten.

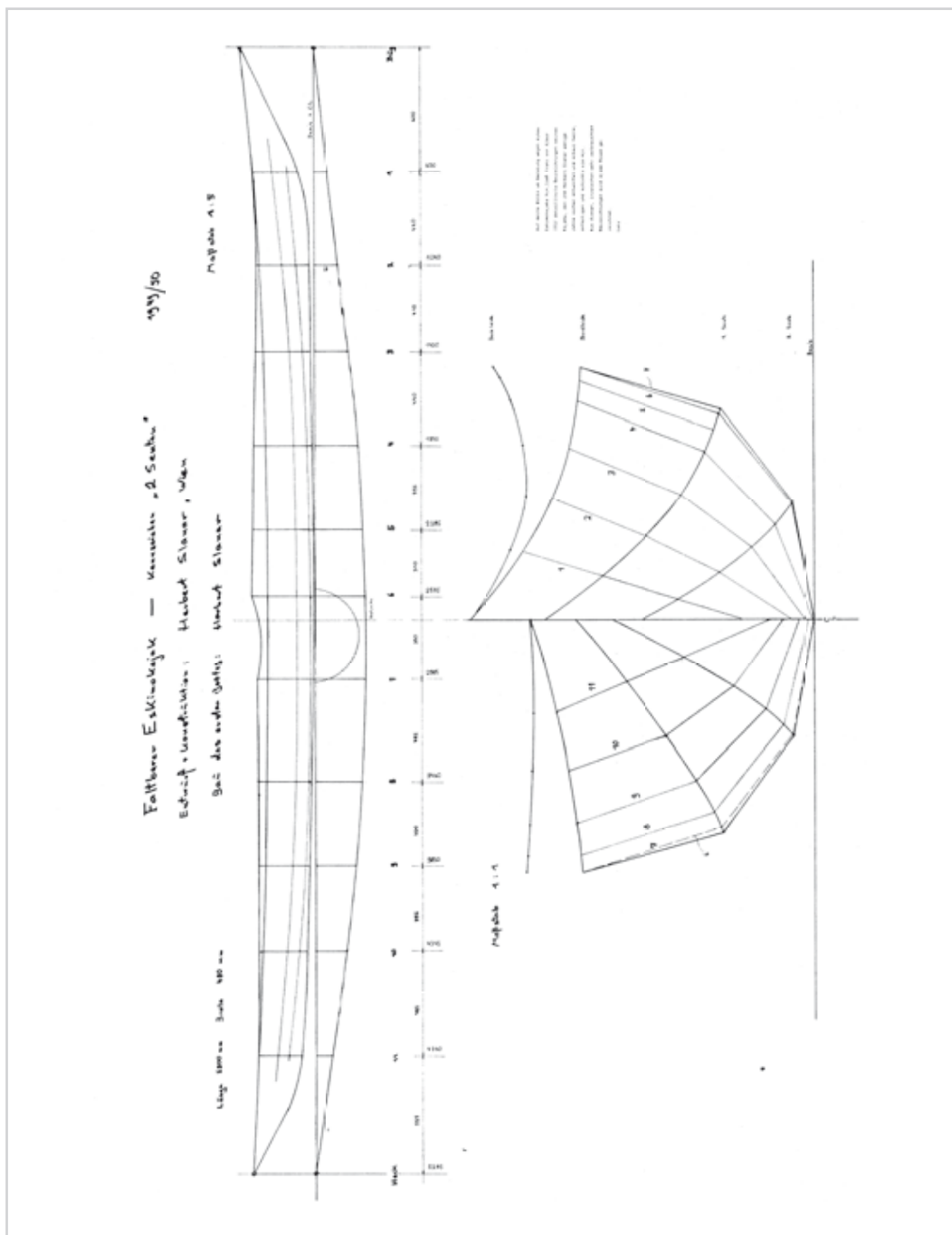
Eine interessante teilbare Unterzügekonstruktion verlieh dem Kajak eine gute Festigkeit gegen Durchbiegen, ohne den schon geringen Innenraum weiter einzuengen. Sowohl Bordspanten als auch Senten waren unter sich durch Scharniere gepaart mit U-Schienen miteinander verbunden.

*Lorenz Mayr*  
(SEEKAJAK, Nr. 73, 2000, S. 33)

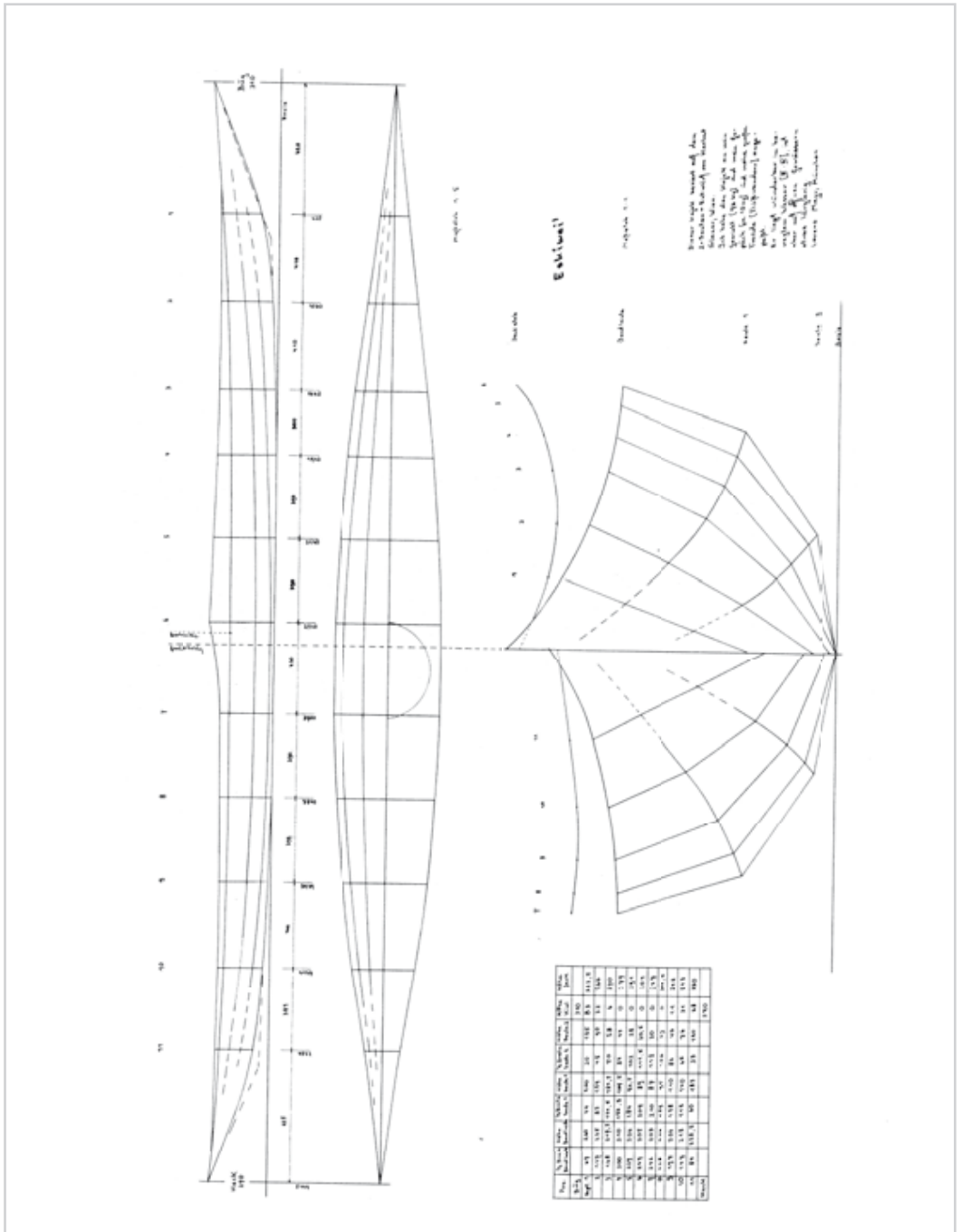
Position	Höhe Bordkante	½ Breite Bordkante	Höhe Sente	½ Breite Sente	Höhe Kiel	Höhe Deck 1	Höhe Deck 2	Breite Deck 2
Bug	290				20	275		
Spant 1	230	85	185	72,5	15	275		
Spant 2	224	130	158	107,5	7	275		
Spant 3	215	200	120	155	0	285	260	85
Spant 4	208	235	100	182,5	0	300	235	195
Spant 5	197	242,5	85	190	0	230		
Spant 6	178	195	85	180	0	205		
Spant 7	185	110	100	91	15	202		
Heck	200					202		



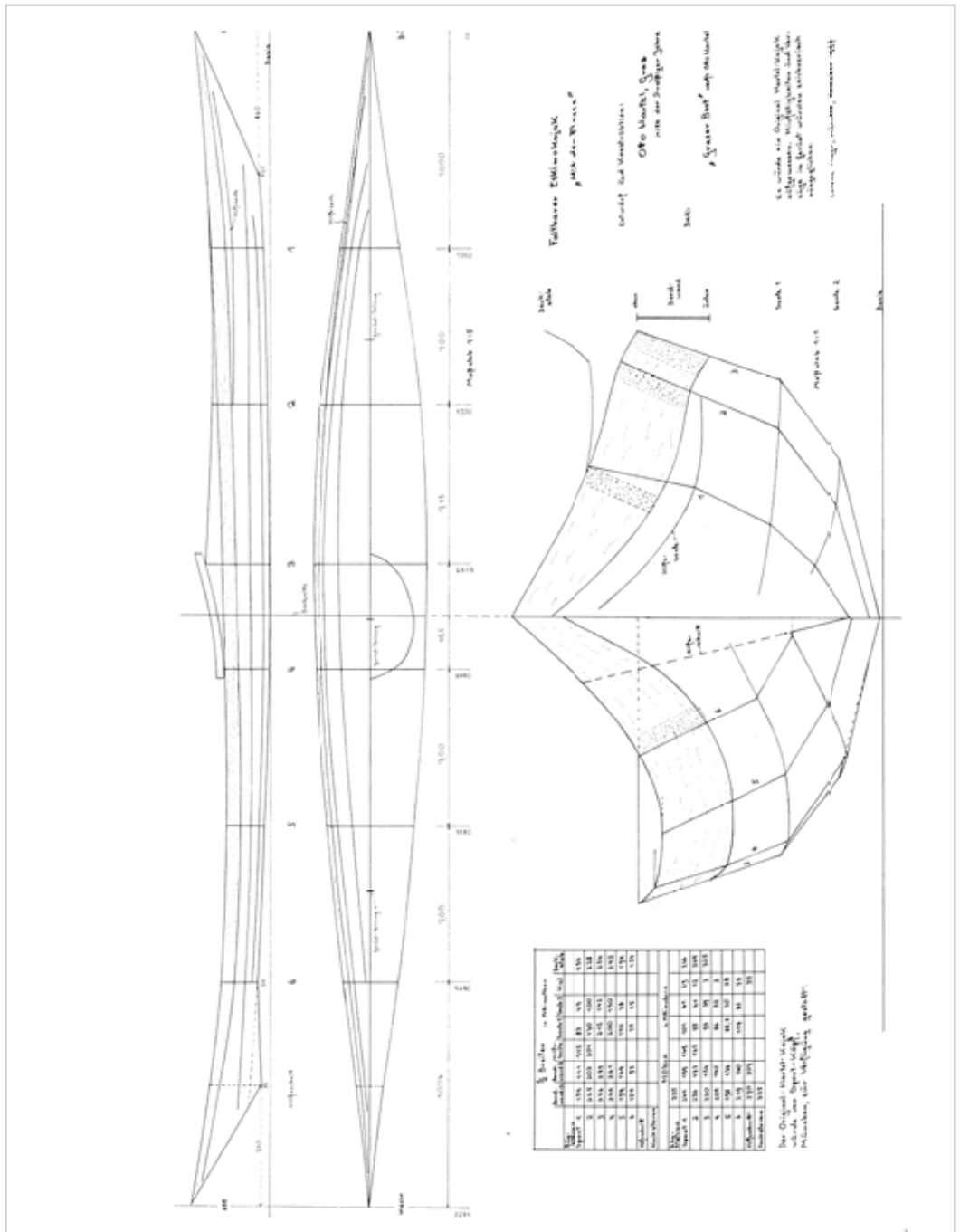


















## Historische Episoden und Erinnerungen



Jungfernfahrt mit Lenz Mayr auf der Isar im selbstgebauten Kajak – Isarkatarakt bei Lengris, 1952  
(Foto: Paul Eischer, Archiv Lorenz Mayr, Bildrechte: Paul Eischer)

### ... und ihre Boote waren lang, spitz und schmal: Der Eskimokajak im Wildwasser

Es gibt gar viele, viele Faltbootfahrer in Deutschland; viele von ihnen haben ein schönes in Leinen gebundenes Buch daheim. Es ist von Herbert Rittlinger geschrieben unter dem Titel »Die neue Schule des Kanusports«. Nicht etwa Wenigen ist es ein Art Evangelium. Sie sind in der Lage, todernst einige Seiten oder gar Kapitel daraus zu zitieren. So mußten und müssen wir, mein Freund Paul und ich, wo immer wir mit unseren beiden Eskimoka-

jaks hinkommen, die entsprechenden Stellen aus diesem Buch hören – nun kann ich sie auch bald auswendig! Ich wäre auch todernst, müßte ich sie hersagen, denn es ist mindestens sehr einseitig, wie Rittlinger uns »Eskimos« in seinem Buch wegkommen läßt. Es ist mir auch nicht ganz wohl dabei, wenn ich so einem gewiegten Faltbootkapitän wie ihm ein wenig widersprechen muß, aber ich kann andernfalls nicht mehr mit gutem Gewissen in meinen Kajak schlüpfen. Und das geht doch nicht. Unser auf sechs Wochen ausgedehnter Urlaub

brachte uns herrliche Wildflußfahrten in Österreich und Jugoslawien. Vielleicht kann ich damit wenigstens denjenigen zeigen, für die insgeheim der Eskimokajak schon lange eine große Sehnsucht ist, daß der »Eskimo« das schönste Erleben des Faltbootfahrers noch um einige Grade zu steigern imstande ist und daß Wildflußwandern im Eskimo kein unerfüllbarer Wunschtraum zu bleiben braucht. Am Anfang bauten wir also unsere »unhandlichen, und ermüdenden und leicht kenterbaren« (so schreibt Rittlinger) Eskimos an den Ufern der Enns in Radstatt auf. (Nicht einmal das Auf- und Abbauen ist besonders mühevoll!) Kräftiger Regen ließ die Enns schon dort oben sehr hoch steigen. So zogen wir, vom Hochwasser begünstigt, in 7 Stunden die 95 Kilometer bis zum Gesäuseeingang hinunter. Die erlesensten Genüsse bescherte uns dabei der völlig wild gewordene Mandlingpaß mit groben Steinschwällen und eisenharten Walzen, querliegenden Bäumen und riesigen Wurzelstöcken. Da wir ohne Vorbesichtigung eingefahren waren, mußten wir sehr aufpassen, doch alles ging gut, da man den Eskimo auf Flußstrecken mit stoßenden Wellen und vielen Walzen nicht zu jagen braucht; er verliert nicht seine Fahrt, wie ein breites Faltboot mit unsinnig viel Auftrieb im Vorschiff. Mit mäßigem Tempo gepaddelt – so daß genügend Zeit zur Orientierung bleibt – schlüpft er durch die schwersten Walzen, und vollführt keine ungebärdigen Sprünge oder stoppt gar ab, nein – ruhig und zügig bricht er sich seine Bahn. Wir waren begeistert, vom Mandlingpaß! Am folgenden Tag wurde uns in Hieflau von vielen Faltbootfahrern – alle waren Teilnehmer an der Internationalen Wildwasserwoche, zu der wir auch wollten – ehrfürchtig verkündet: Die Enns hat

2 m Hochwasser erreicht, und ob wir wirklich . . . mit den schmalen Booten . . .?! Nun, wir sahen dreizehn »handliche und geeignete« Faltboote in der Einfahrt zur Hieflauer Höll »umbugen«, wie die Kinder dort das Umschmeißen nennen. Und zwei »unhandliche« Eskimos schwangen sich mit begeisternder Eleganz über die hohen Schrägwalzen, ohne daß wir viel dazutaten.

Eine einzige Freudenfahrt wurde bei strahlendem Sonnenschein diese Hochwassertour von Hieflau nach Großreifling. Alle übrigen Faltbootfahrer – viele fuhren peinlich genau an den Schwällen vorbei – sagten uns später, daß sie noch keine schöneren Boote im Wildwasser gesehen hätten als unsere in den höchsten Wellen und Walzen ruhig schwingenden Eskimos. Das macht uns ja so verliebt in unsere Kajaks; unübertreffliche, uralte Kenntnisse der Eskimos verbinden sich mit einer so edlen Linienführung, wie sie das herrlichste aller Faltboote bei weitem nicht erreicht.

Wenn sich der Eskimo, der mit seinen hochgezogenen Steven und dem hinten und vorne ansteigenden Verdeck selbst die Form eines Wellentales hat, in ruhiger Bewegung über die riesigen Wellen schwingt, den oberen Überhang dabei mit dem Steven durchschneidet, daß der Gischt zur Seite spritzt, wenn wir hohe Schrägwalzen auf der Bordkante liegend hinaufreiten, uns oben die Wasserrolle wieder auf den Kiel stellt und hinter dem Körper zusammenschlägt, und der Steven zu neuer Talfahrt sich senkt, wenn wir in stehende Walzen hinter Felsbarren oder Wehren am tiefsten Punkt einfahren und das Wasser über den weit vorgebeugten Rücken schießt, dann sind das so

unmittelbare Erlebnisse mit dem lebendigen Wasser, wie sie das faltboot bei gleicher Fahr-sicherheit niemals bieten kann. Mit einigen österreichischen Kameraden, von denen uns zwei als Führer beigegeben waren, da uns die steirische Salza unbekannt war, fuhren wir nach Fachwerk hinauf und wollten uns so recht an dem schönen Aufbauplatz dort freuen, aber dann mußten wir hören, was so ähnlich klang wie: »Eskimo umschmissen, Kopf bandagieren, nicht eskimotieren können, dersaufen . . . Unsere Freude am schönen Aufbauplatz wollte nicht so recht aufkommen...

Ein Stündlein später kurvten wir aus dem Kehrwasser und zogen die ersten, steinigen Schwälle hinunter. Unruhig sprangen die faltboote, unbeirrbar stießen unsere Kajaks unter den kurzen, harten Spitzwellen durch. Eisiges Wasser schüttete uns der Fluß ins Gesicht.



Im Weiberlauf der Steyr. Salza (Foto: Willi Trösken)

Naß fahren sie schon – aber das ist gut so. Schwerer werden die Schwälle, wir bekommen Arbeit, aber die Freude, die beim Aufbau nicht aufkommen wollte, ist auf einmal da. Jetzt erst nimmt man dieses einmalig schöne Flußtal so richtig in sich auf. Schwall nach Schwall und da – ein wildwassertüchtiges faltboot ist umgebugt! Da schwimmt es nun kieloben. Später, nach dem Kernleitenschwall hat es dann unseren zweiten Führer auch erwischt! Unsere Boote aber drehten nur vor dem abendlichen Zelt den Kiel zum Himmel! Warum? Weil ein gut konstruierter Eskimokajak, vom Paddel richtig unterstützt und geführt, nahezu unkenterbar ist – was man von einem faltboot nicht sagen kann. Das gehört nämlich schon zum Kapitel Eskimotieren, von dem Rittlinger schreibt, daß es auch im Eskimo auf schwerem Wildwasser nicht möglich sei. Nun, das ist so eine Behauptung, die durch nichts bewiesen ist. Aber das Gegenteil ist bewiesen!

Walter Frenz schreibt einmal, daß sich Klaus v. Rautenfeld, damals absoluter Wildwasser-euling, aber perfekter Eskimokenterer, bei der Erstbefahrung der oberen Steyr sofort wieder aufrichtete nach einem Sturz über einen hohen Felsbarren. Adolf Anderle konnte sich, anläßlich seiner Erstbefahrung der Salzachöfen, die er im Eskimo ausführte, nach Kenterung in der Einfahrt bald wieder aufrichten.

1951, bei den Sternfahrten nach Steyr, fuhr in einer Münchner Gruppe der Däne Alex Kronberg im Kajak mit. Er war noch auf keinem Wildfluß gewesen, aber er fuhr ohne Kenterung auf der hochwasserführenden Enns ab Hieflau, und hat sich zur Freude aller in den Walzen des »Wilden Lauffen« in der Traun nach Eskimoart herumgewälzt. Endlich Franz v. Alber, der auf der Möll, wo es wahrhaftig nicht an »unterirdischen« Steinen fehlt, zum Vergnügen seine Rollen dreht, und der sich einmal bei einer Hochwasserfahrt durch die Salzachöfen in der berühmten Ausfahrt neunmal aufrichten konnte. Allerdings nicht zum Vergnügen, sondern weil er nicht ertrinken wollte. Dabei kann niemand behaupten, daß diese Strecke nicht schwer verblockt sei! So gibt es sicher noch manches Beispiel, das nur nicht bekannt geworden ist. Unsere Eskimos haben durch ihre schmale Bootsbreite (48 cm) und den ausgeglichenen Rundspanten im Mittel- und Hinterschiff keine eigentliche Stabilität, wie ein Faltboot. Dafür haben sie auch keinen »toten Punkt«, über den hinaus ein seitwärts geneigtes Faltboot vor der Kenterung fast nicht mehr zu bewahren ist. Es muß mit dem Paddel in extremen Schräglagen also nur das Körpergewicht gestützt, aber, kein »toter Punkt« überwunden werden, der so manchmal dem erfahrensten Faltbootfahrer einen Strich durch die Rechnung macht. Im Gegenteil, dem schief liegenden Eskimo kommen seine außergewöhnlichen V-förmigen Steven zu Hilfe, die gleich einem flachen Brett nun auf dem Wasser liegen. Die Stabilität unserer Boote, soweit man von ihr sprechen kann, kommt vom großen Tiefgang und dem – im Vergleich zu einem Faltboot – sehr tiefen Sitz.



Albers Stehaufweste (Archiv E. Kaeufer)

In einem Faltboot sitzt man »drauf«, im Eskimo sitzt man »drin«. Dieses »Drin« sitzen ist durch einen bequemen Schmiegesitz, nach Maß eingepaßten Hüftleisten; Schenkel- oder Kniestützen in ein direktes Verwachsensein gesteigert, und der Unterkörper macht dadurch jede kleinste Bootsbewegung mit. Umgekehrt kann man mit dem Unterkörper natürlich das Boot in jede gewünschte Lage bringen. Der Oberkörper bleibt dabei meist aufrecht, was nicht schwerfällt, denn keine unangenehme Rückenlehne drückt in das »Kreuz«. Damit ist der Hüfte die größtmögliche Bewegungsfreiheit gegeben, sie wird zum »Kugelgelenk«. Der tiefe Sitz, der vollkommen angeschmiegte Sitz (man sitzt etwas auf dem Steißbein, sonst schlafen die Füße ein!) und das einwandfrei funktionierende Kugelgelenk sind wichtige Voraussetzungen. Der große Tiefgang unserer Boote läßt sie im und nicht auf dem Wasser schwimmen. In schwerem Wasser sinken sie noch tiefer, denn ihre scharfen Steven haben

in der Wasserlinie keinen Auftrieb. Wohl aber haben sie Auftrieb, wenn sie überdeckt werden vom Wasser, denn sie sind ja hochgezogen; sie haben ihren Luftraum nicht in schädlicher Breite, die ja abstoppt wie ein Faltboot, sondern sie haben ihren Luftraum, hochgezogen, wo er nicht stört! Da er nicht allzu groß bemessen ist, springen sie auch aus Walzen nicht heraus und verlieren dabei noch ihre letzte Fahrt, sondern sie kommen ruhig und zügig vorwärts hervor. Sie erklettern auch nicht die höchsten Wellenberge bis zur äußersten Spitze, sondern durchstoßen sie einfach im oberen Drittel. Dadurch kommt das ruhige, elegante Schwingen im schweren Wasser zustande. Viel trägt auch die große Länge (5.30 m) bei. Der Tiefgang und das nicht allzuhohe Verdeck läßt auch in schwerem Wasser das Boot, ausgenommen die Steven, fast nicht mehr heraus schauen, so daß schweren Schrägwalzen keine Angriffsfläche entgegensteht. Neigt man sich ihnen noch entgegen und legt sich mit dem Oberkörper in die Rolle oben, so stellt einen Eskimo eine Walze nur wieder gerade, anstatt uns »umzubugen«. Alle diese wesentlichen Vorteile erkaufte man dadurch, daß man im Eskimo »naß« fährt. Das ist alles. Ein echter Wasserratze wird daran erst recht Freude haben. Wird es zu kalt, dann zieht man seinen Kapitok an, macht alle Öffnungen dicht und weiter können die Wasser toben. Der Eskimo fährt nicht auf ihnen, wie ein »handliches« Faltboot; nein, der Eskimo fährt durch das Wasser. Darum liegt er so gut! Keiner soll glauben, das Boot sei aus den geschilderten Gründen nun nicht wendig. Auf dem ebenen Kiel dreht es freilich nicht besonders, aber auf die bogenäußere Bordkante gelegt, da schmiert es herum, daß man es nicht glauben möchte. Die Wendigkeit eines

Slalombootes wird natürlich nicht erreicht, was ich persönlich nur als angenehm empfinde. Als Beispiel sei angeführt, daß wir unsere heimatliche Ammer bei einigermaßen gutem Wasser mit vollem Genuß fahren. Ich belegte bei dem in diesem Jahr stattgefundenen Wildwasserrennen auf der Ammer in meinem Eskimo »Eskiwei« unter 30 Booten den 15. Platz. Das einzige Unglück für den Eskimo ist zu wenig Wasser, doch da ist auch Faltbootfahren zumindest mühevoll. Noch einige Bemerkungen zum »Müde-werden«: Durch die geschilderten Eigenschaften fährt sich der Eskimo so ruhig und kräfteschonend im schweren Wasser wie kein Faltboot, das ja immer recht kraftvoll und flott gepaddelt werden muß. An den Sitz ohne Rückenlehne gewöhnt man sich rasch und empfindet ihn dann als sehr angenehm. Ich lasse immer einen voll gepackten Gummisack von hinten her ein wenig in den Sitzraum schauen, und dort lehne ich das Kreuzbein an. Sitzen tut man mehr auf dem Steißbein, das ist wichtig, und kraftvolles Vorspreizen ist nicht nötig, denn es ist ja alles angepaßt. So eingerichtet fuhren wir die Salzregatta mit und die herrliche Enns noch einmal von Hieflau bis Weißenbach hinunter. Dann begaben wir uns auf einen anderen Fluß: die Möll. Die Abfahrt auf diesem Wasser war ein einziges, rauschendes Fest, schon bald vergleichbar einer brausenden Skiabfahrt über schwierigste Trassen. Die erhabene Schönheit dieses Tales mußte zurückstehen; wir hatten nur Augen für die tobenden Schwälle, die sich pausenlos aneinanderreihen und sich zu einer unerhörten Schußfahrt steigern, in der luftdurchschäumte Schwälle, kochende Kehrwasser, stehende Walzen, grüne Schlünde, drohende Blöcke und jagende Kurven sich zu

solch himmelhochjauchzendem Wildwassergenuß vereinen, daß man vollends mitgerissen wird und das Boot jagen läßt. Genußreich zogen wir dann in das sonnige Drautal hinaus und blieben in Spittal noch zwei Tage, bevor wir nach Villach weiterfuhren. In Spittal besuchten wir Franz v. Alber, den liebevollen Berater und Freund aller wildwassererfahrenen Eskimos. Von ihm haben wir unsere ganze Weisheit, unsere Boottrisse (gebaut haben wir die Kajaks selbst), unsere Fahrtechnik und vor allem den Auftrieb, den wir bei unserer Eskimogeburt brauchten, wenn wir wieder eine Wildwasserkenterung hatten, und der ganze Verein über unsere Boote nur Schlechtes sagte und unseren nahen Tod düster ausmalte.

Wenige Tage später saßen wir der blauen Adria auf dem Rücken, und verschafften uns ein großartiges, aber grimmig hartes Erlebnis, indem wir von Dubrovnik nach Kotor paddelten. Diese Fahrt an der adriatischen Steilküste entlang, besonders die 40 km von Cavtat bis Ostriet, sind unvergeßlich. Dann saßen wir in den Schluchten Montenegros. Der Lim hatte uns herabgetragen über Schnellen und Katarakte, dann spülte die eisigkalte Tara um die Bootsleiber.

So trieben wir es sechs Wochen. Leider wurde uns das Visum nicht verlängert, sonst hätten wir es noch länger getrieben. Denn wir hatten es gemütlich: trotzdem wir schmale Eskimos haben, wohnten wir im Zelt und schlummerten in Schlafsäcken, hatten genügend zu essen und auch umfangreiches Flickmaterial dabei. In Städten und Dörfern brauchten wir auch nicht nackt zu gehen und eine große Apotheke nebst Spritze und Schlangenserum hatte auch noch Platz. Dabei hatten wir aber keine unförmigen Säcke an Deck, sondern hin-

ter jedem Fahrer ganz flach und klein den faltbootwagen, der bei kürzeren Fahrten sowieso daheim bleibt. Da ein Eskimo kein Lasttier ist, beschränkt man sich weise, wo es geht. Zum Schluß ist man erstaunt über sein handliches Urlaubsgepäck! So was macht auch Freude!

Für alle, die recht groß und daher schwer sind, und die gerne viel Gepäck mitnehmen oder lange, expeditionsähnliche Fahrten unternehmen wollen, aber doch hoch sportlich fahren und auf keine der ausgezeichneten Eskimoeigenschaften verzichten möchten, für die hat unser »Eskimovater«, Franz v. Alber, einen faltkajak konstruiert, der den Namen »Möll« führt\* und der bei 60 cm Breite und 5.15 m Länge alle Vorzüge des schmalen Eskimos aufweist und der nebenbei so schön ist, daß man ihn schon allein deswegen haben möchte. Es möge sich keiner mehr abhalten lassen, der ein echter Eskimo werden und die »Hohe Schule« des Kanusports erreichen will!

*Lorenz Mayr*

**\* Anmerkung:**

*Als Lorenz Mayr 1954 diesen Artikel schrieb, war ihm die Entstehungsgeschichte des Möll-Kajaks nicht bekannt und so wurde Franz v. Alber als der Konstrukteur genannt. Er war zwar der Ideengeber dieses Kajaks, jedoch nicht der Konstrukteur bzw. der Erbauer. Der wirkliche Konstrukteur war Herbert Slanar aus Wien. Nach den persönlichen Wünschen und Vorstellungen Franz v. Albers, die auf bestimmte Merkmale abzielten, konstruierte, baute und überzog Herbert Slanar den Kajak. Von dessen Fahreigenschaften war Franz v. Alber sehr angetan und begeistert. Er nannte ihn darauf Möll-Kajak, nach einem Fluss seiner Kärntner Padelbeimat.*

## *Franz v. Alber (14. 2. 1903 – 30. 5. 1968)*

*ein Lebensbild von Lorenz Mayr*



Auf der Lieser, »Seebacherstufe«, 1958 (Foto: Franz v. Alber, Archiv Ernst Kaeufer)

Als ich Franz v. Alber 1953 selber kennenlernte, war er gerade fünfzig Jahre alt. Fünfzigjährige der damaligen Zeit waren oftmals von langen Jahren des Kriegseinsatzes ausgezehrt, von Gefangenschaft gezeichnet, mit dem Wiederaufbau einigermaßen geordneter Lebensverhältnisse nach Heimatvertreibung oder Bombenvernichtung befaßt gewesen. Sie hatten diese harten Jahre aufwärtsstrebend hinter sich gebracht, und begannen nun, sich in dem erreichten Wohlstand einigermaßen behaglich einzurichten. Irgendwelche Anstrengungen

waren nicht mehr ihre Ziele. Sie waren, ob sie wollten oder nicht, gebeugte, alte Männer geworden, die es gerne bequem und »gemütlich« hatten, die auch Essen und Trinken in gewaltigen Mengen hochhielten. Die Kleidergrößen stiegen langsam aber sicher an.

Um so mehr überraschte mich Franz v. Alber. Ein mittelgroßer, sehniger Mann, ohne ein Gramm Fett unter der Haut, erstieg flink wie ein Wiesel das Omnibusdach bei der Haltestelle »Moserbauer« im Mölltal, wo wir uns

zusammenbestellt hatten. Ohne große Umstände schützte er mir eine lange, schlanke Stabtasche und einen Rucksack herunter und begrüßte mich dann ganz selbstverständlich, als ob wir uns schon jahrelang kannten, dabei war ich nicht einmal halb so alt wie er selber. Dazu hatte er aber überhaupt nichts von aufgesetzter Jugendlichkeit an sich. Sein markantes Gesicht und seine gegerbte, nicht gerade faltenarme Haut ließen keinen Zweifel an seinem Alter. Aber sein Körpergebaren, sein Auftreten und seine Sprache strahlten eine ungeheure, optimistische Leistungskraft und Geistesfähigkeit aus, nicht vergleichbar etwa mit der Studiofitneß unserer Tage.

Ungleich eleganter als ich war er in einem gezirkelten Bogen aus dem Kehrwasser geschnitten, führte seinen herrlichen Eskimokajak behutsam zwischen den überströmten Felsen hindurch, stützte lässig die Schrägwalzen ab, und ließ den Gischt ungerührt von den trainierten Schultern rinnen, sodaß sich der nasse Rücken mit seinen spielenden Muskelprofilen wie in einer Anatomielehrstunde abzeichnete. Dagegen kam ich mir in meinem »Nanuk«, den ich wie immer übergezogen hatte, richtig verweichlicht und altmännerhaft vor. Wie war es nun dazu gekommen, daß ich ihn so vor mir herpaddeln sah?

In München, Anfang der fünfziger Jahre, fuhr ein nicht mehr ganz junger Mann, in Schifahrer- und Paddlerkreisen weitum bekannt und mit einer harten Verballhornung seines Namens belegt, als einziger einen betagten Eskimofaltkajak. Dieses Boot stellte damalige Einsitzerfaltboote durch seine unglaubliche Eleganz weit in den Schatten. Als uns besagter Mann dann einmal lange Fahrten auf unserer

Isar in seinem Kajak sozusagen zum Geschenk machte, und wir die einzigartigen Bewegungen eines echten Kajaks im Wasser zu spüren bekamen, da wollten wir nichts anderes mehr, als die Flüsse in so einem Grönländerboot herunterzufahren. Der Haken zeigte sich darin, daß dieser Kajak, vom Fabrikat her ein Wieser-Kajak, so grazil, schmal und niedrig gehalten war, daß man nicht daran denken konnte, eine ausgedehntere Wanderfahrt mit dem notwendigen Gepäck damit zu unternehmen.

So durchstöberten wir im Deutschen Museum die »Kanusport« Jahrgänge der dreißiger Jahre, der Blütezeit der Eskimofaltkajaks. Und da fiel uns immer wieder der Name »Franz v. Alber« auf. Er fuhr in einem Eskimoboot. Er berichtete von weiten Fahrten. Er erklärte die Fahrtechnik und den Gebrauch des Kajaks. Er mußte unser Mann sein!

Doch wie ihn finden? Der große Krieg war über die Länder gezogen, viele hatten ihr Leben verloren, alles war verändert worden. Lebte er überhaupt noch, und wo? Zu dieser Zeit herrschte noch Visumzwang und Geldkontrolle, es gab keine Auslandstelefonbücher, keinen Durchwahltelefonverkehr, ja nicht einmal besonders viele Telefone überhaupt.

Theo Bock, ungefährrer Altersgenosse und bekannter Münchner Wildwasserfahrer, sagte, Alber hätte früher in Spittal an der Drau gewohnt. Also schrieb ich einen Brief mit einigen Fragen zum Eskimokajak, mit der einfachen Anschrift: Franz v. Alber, Spittal an der Drau. Nach ungefähr sechs Wochen, wir dachten schon, ihn nicht gefunden zu haben, kam eine dicke Rolle mit vollkommenen Bauplänen desjenigen Kajaks, den er selber zur Zeit paddelte. Und das war typisch für Franz v. Alber, daß er

nicht lange schön gefärbte Worte hermachte, sondern auch eine bestimmte Mühsal nicht scheute, wenn er helfen konnte. Nach diesen Plänen bauten wir unsere Kajaks, und sie kamen noch im späten Herbst desselben Jahres auf's Wasser. In den nachfolgenden Jahren entstanden nach diesen Vorlagen eine ganze Reihe von Kajaks in unserem Verein.

Und jetzt sah ich ihn vor mir paddeln, mit blankem Oberkörper, die Cockpitschürze nur bis in Nabelhöhe reichend, mit seiner kleinen, halbrunden Mütze auf dem Hinterkopf, den skipetarischen Filzkapperln nachempfunden, auf die er nie verzichtete. Sah, wie er mit sparsamen Bewegungen den Kajak durch die schönen Schwälle führte, während ich zu tun hatte, in dem schmalen Boot auf ebenem Kiel zu bleiben. Wenn auch unseren Booten derselbe Bauplan zu Grunde lag, so war das seinige doch wesentlich eleganter. Ich hatte mein Verdeck anheben müssen, um einsteigen zu können. Seines war flacher, der Cockpitrand enger, zudem sah ich hier zum ersten Mal die wunderschöne weinrote Semperithaut. Dazu hatte er ein blütenweißes Verdeck, das mit einer ganz knapp genähten Stehnaht, mit einem blauen Streifen eingesäumt, wie ein Kunstwerk vernäht war. Die optische Vollendung brachten kleine, genau aufgepasste Kugeln auf den Stevenspitzen, genauso wie grönländische Boote sie aus Walroßbein tragen. Und der tadellose Zustand, ohne auch nur den geringsten Makel oder Flecken, das war auch typisch für Franz v. Alber. Lieber ging er zum Bootsaufbauen eine Viertelstunde weit, um seinen Kajak zusammenzustellen, wenn dort ein schönes Wiesenfleckchen winkte, als daß er in zweifelhaftem Gelände, wo vielleicht ein winziges Schlamm-

bazerl sein Verdeck beflecken könnte, herumarbeitete. Alle seine Gerätschaften oder auch Kleider blitzten vor Sauberkeit, auch wenn die Umstände nicht danach waren, wie wir später noch öfters sehen sollten.

Frage ich ihn nach der Herkunft dieses atemberaubenden Kajaks, so konnte er die Frage mit liebenswürdiger Beredsamkeit übergehen, sodaß man schnell darauf vergaß. Nie aber hat er mir gegenüber behauptet, er hätte ihn selbst gebaut. Aber woher er kam, habe ich von ihm auch nicht erfahren. (Daß die aufgepaßten Kugeln untrügliches Markenzeichen von Herbert Slanar waren, bekam ich erst Jahre später zu wissen). Franz v. Alber hatte die Gabe, ein Gespräch dahin zu führen, wohin er wollte, ohne daß es der andere oft bemerkte, es aber auf keinen Fall als Bevormundung oder gar in Übel hinnahm. Davon machte er gerne Gebrauch.

Er war mit seinen Interessen ganz dem Gegenwartigem zugewandt, sodaß man von ihm selbst kaum etwas über Vergangenes zu hören bekam. Johannes Zitko, der einzige zweite Paddler in Spittal und ein leidenschaftlicher Amateurfilmer, dem Franz v. Alber freundschaftlich verbunden war, erzählte v. Albers frühen Jugendjahren in Griechenland, wußte aber auch nichts Bestimmtes. Doch daß er sich in Schul- und Studienzeit, außer dem Bergsteigen und Schifahren, auch verschiedenen anderen Sportarten zugeneigt hatte, hörte er von ihm selbst. Berufliche Beginnerjahre führten ihn nach Schweden in Anwalts- und Maklerbüros. Und dort offenbar blieb er beim Bootfahren hängen.

Später war Franz v. Alber beruflich in Berlin engagiert. Dort konnte er auch auf den weiten Wassern, die die Stadt umgeben, seinen Paddelfreuden nachgehen. Als dann Edi Hans Pawlata die Eskimorolle 1927 für die europäischen Paddler neu erarbeitet hatte, und diese Welle sogleich nach Berlin überschwappte, hatte er seinen Sport und sein Gerät dazu gefunden. Wenn er dann in den Ferien heim nach Kärnten fuhr, war der Eskimokajak im Gepäck, und er begann die Flüsse seiner Heimat damit zu erkunden.

Schnell zeigte sich, daß der Eskimokajak, bei richtiger Technik, in den noch unverbauten großen Gebirgsflüssen mit ihren wasserreichen Schwällen herrlich zu fahren war, daß bei Verblockungen der damals akzeptierten Art die obligatorische »Seilfähre rückwärts« sicher und mühelos zu paddeln war, und daß im Falle einer Kenterung, die aber selten genug eintrat, die gefürchtete Schwimmtour im eiskalten Wasser nur in der Badehose durch eine gekonnte Eskimorolle meistens zu vermeiden war. Kein anderes Boot der damaligen Zeit bot solche Möglichkeiten!

Als Franz v. Alber in den dreißiger Jahren zu seinen Ersparnissen aus seiner Schwedenzeit noch ein kleines Erbteil hinzufügen konnte, packte er die Gelegenheit beim Schopf, und zog eine Zeitlang mit seinem Kajak durch Europa, an die Ufer aller bekannten Flüsse. Um sich diesen Zustand möglichst lange zu erhalten, löste er nur die billigsten Personenzugfahrkarten, und lernte in endlosen Stunden auf ihren harten Holzbänken Land, Leute und Sprachen kennen. Und er fristete sein Leben auf die asketischste Weise aus den Gaben der Flüsse und von den Rändern der Äcker und Gärten, die auf seinem Wege lagen.

Auch in seiner Heimat Österreich befuhr er so manchen Fluß als erster. Oder er startete waghalsige Fahrten, so eine Hochwasserbefahrung der Salzachöfen, bei der er nach Zeugnisaussagen neunmal in der Ausfahrt auf den Rücken gelegt wurde und jedesmal sich wieder aufrichten konnte. Er hatte sich nach eigener Erzählung im Kajak festgeschnallt mit zwei Lederriemen, die sich über den Oberschenkeln trafen und dort mit zwei Scharnierteilen zusammengefügt waren. Den verbindenden Stift konnte er mittels einer angebrachten Schnur herausziehen, und sich so befreien, wenn es denn sein mußte. Die Anorakkapuze hatte er mit Paragummistreifen, die einmal quer um den Kopf und einmal senkrecht um das Gesicht herum führten, sorgsam abgedichtet. Am Cockpit reichte der Anorak über die ohnehin aufgezogene Spritzdecke bis um den Süllrand herum. Doch diese Fahrt, wenn auch aus eigener Kraft beendet, beeindruckte ihn schwer und dämpfte für einige Zeit seinen Tatendrang.

Dann wieder finden wir ihn zu wiederholten Malen auf einsamen Fahrten auf dem Balkan, am Vrbas zum Beispiel, wo er aber beim Versuch einer Erstbefahrung einen Rückzug mit samt einem Loch im Kopf hinnehmen mußte. Oder er befuhr die große Drinaschlucht, zwar nicht als erster, aber mit noch keinen Beschreibungen der Erstbefahrer versehen, in einer Alleinfahrt. Er kannte die Save und den Lim, und er befuhr zusammen mit den Krupskis die Tara bereits von weit oberhalb der ersten Taraschluchten, ab Kolasin, als erste Paddler.

Auch in Albanien, damals noch ein völlig unerschlossenes Land, paddelte er mit einem

Gefährten auf dem Schwarzen und dem großen Drin, teilweise als Erste, weil sie weit oberhalb ihrer vier Vorgänger ihre Boote zu Wasser brachten. Nach all diesen erfolgreichen Touren schmerzte ihn eine verpatzte Fahrt in den Salzachöfen besonders. Eingedenk seiner ersten Durchfahrt einige Jahre vorher, bei der er seine Eskimokünste so oft erproben mußte, wählte er, der sonst nur im Eskimokajak unterwegs war, ein normal breites faltboot, einen »Dameneiner« von Otto Hartel aus Graz. Er wollte damit vermeiden, daß ihn die Wasserpressungen so fest umschlossen hielten, wie damals in dem langen, tiefliegenden Grönländerboot. Doch er kam mit diesem flachen, kurzen Boot mit der höheren Sitzposition überhaupt nicht zurecht, und flüchtete sich mit viel Glück

hinter den großen Felsen des Wallecek-Hafens. Und dort blieb er solange sitzen, bis ihn Feuerwehr und Bergrettung herausholten, weil er sich unter diesen Umständen nicht zutraute, die Ausfahrt zu meistern. Anschließend ließ er sogar ein Schild aufstellen, das vor der Gefährlichkeit einer Durchfahrt warnte. Mit der Erstbefahrung der Lieser frischte er dann seine Lebensfreude wieder gewaltig auf.

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bedeutete für ihn wie für alle anderen Paddler die sorglose Zeit auf den herrlichen Flüssen. Als er die Kriegszeit gut hinter sich gebracht hatte, stellte sich die Frage nach einem neuen Kajak. In der Vorkriegszeit war er in Eskimoboote der Firma Grazer faltbootbau von Otto



Franz v. Alber mit selbst entworfenen Drau-Kajak (Foto: Ernst Kaeufer)

Hartel unterwegs gewesen, bei der er, nach seinen Worten, als stiller Teilhaber beteiligt war. Doch Otto Hartel hatte aufgehört. (In den frühen fünfziger Jahren fertigte er nochmals einige wenige Boote.) So fuhr er in den letzten vierziger Jahren nach Wien, zur Faltbootwerft Fürst, um dort zu sondieren. Hier nun traf er auf Herbert Slanar, der hier zeitweise aushalf, und gerade mit Rudolf Fürst an der »eingesäumten Stehnaht« herum probierte. Herbert Slanar war der andere große Eskimopaddler der dreißiger Jahre in Österreich, und beide sahen sich jetzt zum ersten Mal nach dem Krieg wieder.

Slanar hatte sich ein Jahr zuvor wieder einen selbstkonstruierten Eskimofaltkajak gebaut, und Franz v. Alber war ganz angetan davon. Er ließ sich von Herbert Slanar seinen neuen Kajak bauen. Später wollte er weg von der Knickspantform, von dem einsentigen Kajak, den Herbert Slanar favorisierte, weil er dem Original am nächsten kam. Der Franzl bekniete den Herbert solange, bis der ihm einen Kajak mit zwei Senten baute. Und diesen Zwei-Sentenkajak verwandelte Franz v. Alber sozusagen in einen Plan zurück, als er 1952 meinen Brief bekam, in dem ich ihn um einige Ratschläge für ein Eskimoboot bat.

Alber war fünfzig Jahre alt geworden. Er hatte für Frau und einen Sohn zu sorgen. Er hatte sich in der Amerikanisch-Österreichischen Magnesit A.G. in Radenthein etabliert. Er hatte eine neue große Eigentumswohnung mitten in Spittal erworben. Und er fuhr meistens allein auf den bewegten, kalten Flüssen. Ein »Schüler« aus Möllbrücke und der Zitko Johannes, die beiden einzigen Paddler damals in der ganzen Gegend, konnten nicht immer

mit ihm unterwegs sein. Auch war die Zeit von Kälteschutzbekleidung noch weit.

Aus all diesen Gründen sann er auf eine gewisse Sicherheit. Das Ergebnis war seine »Stehaufweste«. Schwimmwesten waren damals überhaupt nicht üblich bei den Paddlern. (Erst einige Jahre später waren sie zum Beispiel bei der Salza-Regatta vom Veranstalter vorgeschrieben. Und da bekam man die verwegenen Konstruktionen zu sehen!).

Albers Weste saß hoch am Oberkörper, um die Hüftbeweglichkeit nicht zu behindern, Rücken und Brust bedeckend. Zwei Wülste überdeckten die Schultern, und ein Mittelteil stieg bis zur Ohrenhöhe hinter dem Kopf auf. Das Ganze war aus einem dünnen Stoff genäht, in Form von langen Taschen, in denen Luftkörper aus Plastik steckten.

Den Prototyp schneiderte ihm Leo Frühwirth, Zweitbefahrer der Salzachöfen und bekannter Wildwasserfahrer der dreißiger Jahre. Er betrieb in Wien eine Herrenschneiderei und erfüllte seinem alten Freund gerne diesen ungewöhnlichen Auftrag. Später stellte das Sporthaus »Goldeck« in Spittal diese Weste her, wobei Vorder- und Hinterteil unter den Achseln mit einer Schnürung versehen wurde. Dadurch konnte sie verschiedenen Körperumfängen einfach angepaßt werden, oder ganz geöffnet, als eine Art Luftmatratze im Zelt verwendet werden.

Und was brachte diese Weste? Es war tatsächlich keine Kenterung im schmalen Eskimokajak mehr möglich. Der Paddler trieb in einer Seitwärtslage im Wasser, das Gesicht gerade zur Hälfte eingetaucht. Dies war auch in beachtlichen Schwallen so. Das Aufrichten mit

dem Paddel war weiter kein Problem, wenn einer den sogenannten »Hüftknick« nicht vergaß. Der war damals im normalen Eskimokentern unbekannt, denn die schmalen Boote drehen sich immer. Aber aus der Seitenlage gab's Schwierigkeiten, doch Franz v. Alber, um neue Einfälle nie verlegen, löste das Problem mit dem »Hüftknick«, dem Vordrehen des Bootsrumpfes mit dem Unterkörper. Heutzutage ist dies ja fester Bestandteil jeder Eskimorolle. In dieser Zeit befuhr er auch die obere Gail ab Birnbaum als Entdecker für die übrigen Paddler.

Aber in erster Linie beschäftigten ihn Pläne für Auslandsfahrten, die ja in der Nachkriegszeit keine Selbstverständlichkeiten waren, wie heutzutage. Jugoslawien natürlich, wo er vor dem Krieg so schöne Fahrten erlebt hatte. Aber vor allem wälzte er Pläne für Griechenland und die Türkei. Und dafür brauchte er ein anderes Boot. Es mußte mehr Gewicht tragen können, denn in den einsamen Gegenden, oft Schluchten, mußten mehr Lebensmittel mitgenommen werden. Und auch Notfallausrüstung. Außerdem sollte das Traumboot leichter beweglich im Wasser sein, in Schwallen aber ruhig liegen, und vor allem, es sollte leicht zu eskimotieren sein.

Mit diesen Vorgaben erschien er bei Herbert Slanar in Wien. Die Beratungen zogen sich über einige Tage hin, viele Skizzen wurden gezeichnet, an denen Franz v. Alber seine Vorstellungen Gestalt werden sah und sie weiter entwickeln konnte. Als das Konzept endlich feststand, machte sich Herbert Slanar daran, diese Ideen in eine reale Konstruktion zu fassen. Das Boot sollte in der Längsachse so leicht beweglich sein und der Hüfte so wi-

derstandslos folgen, wie ein echter, schmaler Kajak. Deswegen bekam es an keiner Stelle einen U-förmigen Spant, sondern nur V- und Schalen-förmige. Es sollte in den Strömungen nicht so festsitzen. Deswegen bekam es einen größeren Kielsprung, und die Steven waren in langem Überhang und runder Kurve an den Kiel gefügt. Es sollte in Schwallen ruhig liegen. Deswegen bekam es eine Länge von 5,15 Metern mit, und in der Draufsicht die eingezogenen Eskimospitzen. Es sollte mehr Gepäck tragen können. Deswegen wurde es 60 Zentimeter breit. Es sollte leicht zu eskimotieren sein. Deswegen war es ein niedriges Boot und bekam eine kleine, runde, flachliegende Sitzluke verpaßt. Durch die Spantform lag es auch ohne Gepäck tief im Wasser, unter Beladung sank es aber nicht nennenswert tiefer, weil die ausfallenden Spanten die Tragfähigkeit zunehmend erhöhten. Damit diese, damals außergewöhnliche Bootsform auch unter Belastung gut erhalten blieb, wurden auf jeder Seite drei Senten eingebaut.

Slanar baute das erste Boot selber, auf Wunsch Albers nur zweiteilig im Gerüst, und überzog es auch selbst. Natürlich erprobte er es auch, und erntete lustigerweise vom Alber Franzl eine böse Rüge, als er auf das leichte eskimotieren zu sprechen kam. Eine »fremde« Rolle in »seinem« Boot, das erschien ihm unstatthaft!! Er nannte es »Möll-Kajak«.

Es war auf jeden Fall eines der besten Wildwasserboote der damaligen Zeit geworden, und Franz v. Alber war restlos begeistert. Er fühlte sich so sehr als geistiger Vater und Ideengeber dieses Kajaks, daß er in seiner ungehemmten Euphorie vergaß, auf den realen Konstrukteur hinzuweisen. Dieser Punkt besorgte für einige

Zeit eine echte Mißstimmung zwischen den beiden Männern. Doch Herbert Slanar war nicht nachtragend. Dieses Boot wurde von der Faltbootwerft »Gesa« (Josef Gerhartl), Wien, auf Bestellung gebaut. Wobei allerdings die extra kleine und flache Sitzlukensituation großzügiger ausgeführt wurde. Alber selbst versorgte viele Freunde in großzügiger Weise mit detaillierten Selbstbauplänen.

Wenn wir, meine Frau und ich, unsere Ferienfahrten in Kärnten begannen, konnten wir ihn leicht zu irgendeiner Tour überreden, gleich ob im Gebirge oder auf dem Wasser, er richtete es immer ein. Meine Frau hatte er besonders ins Herz geschlossen, denn sie fuhr im einem selbstgebauten Möll-Kajak, den sie auch eskimotieren konnte. Darüber konnte er sich gar nicht beruhigen.

Er zeigte uns das Lesachtal, mit der oberen Gail, mit seinen einsamen Bergen, er wußte um die Standplätze der »blauen Blume«, der seltenen Wulfenia, er führte uns über Sonnenplätze von schillernden Schlangen, wir gingen auf Triftsteigen entlang in die weiter oben gelegenen Gailschluchten, damals noch unbefahren, er charterte einen Kleinbus, um übers Wochenende weiter entfernte Flüsse zu erreichen, oder er ließ uns in einem gemieteten Bootshaus am Millstättersee einen starren Kajak probieren, der ganze 36 Zentimeter breit war. Immer wußte er etwas Neues, und immer war er von lässiger Großzügigkeit. Nur eines ließ er selbst seinen besten Freunden nicht durchgehen, nämlich seine Wohnung mit Straßenschuhen zu betreten!! Da wußte er so »saftige« Argumente in drastischer Sprache ins Treffen zu führen, daß ich sie bis heute beherzige, und keinen Wohnraum mit Straßen-

schuhe betrete. (Selbst pingelige Hausfrauen schauen da höchst irritiert drein.) Er lud einen sowieso nur dann ein, wenn seine Frau in den Bergen unterwegs war. Sie war, soviel ich weiß, aus Innsbruck. Eine zähe und harte Bergsteigerin, die das Paddlervolk, das von Abenteurern in endlosen Schwallen und meterhohen Schrägwalzen phantasierte, in ihrem schön gestalteten Heim nicht besonders schätzte. So umgänglich Franz v. Alber war, wenn ihm etwas Unliebsames in die Quere kam, er sich gar angegangen fühlte, dann wurde seine Stimme weittragend und er ließ seinem Zorn ohne Hemmung freien Lauf und der jeweilige Kontrahent mußte sich, ob er wollte oder nicht, immer geschlagen geben.

1954 organisierte Franz v. Alber eine Filmfahrt nach Jugoslawien, an die obere Tara, wo er in dreißiger Jahren schon gestartet war, und bei der fast nur Eskimokajaks beteiligt waren. Mit einem Freund von uns, dem Jauss Girgl, zog er in die Türkei, wobei ich leider nicht mehr weiß, welchem Fluß ihr Unternehmen galt. Aber sie mußten die Fahrt abbrechen, weil sie beide durch eine schwere Darminfektion an das Ende ihrer Kräfte kamen.

Er war dann auch einer der ersten Paddler auf den großen griechischen Flüssen, wie dem Aliakmon, dem Arachthos, und dem Acheloos, die er noch in Zeit vor ihrer Verbauung befahren konnte. Alles Fahrten im graziilen, leichtgebauten Eskimokajak. Von den robusten Kunststoffbooten war noch lange keine Rede.

Ein kleines Beispiel seiner Einfälle gibt seine Bergsteigerhose. Alles ging damals in der unvermeidlichen Kniebundhose. Eine kurze, kniefreie Hose war streng verpönt. Das war

unbergsteigerisch. Franz v. Alber ließ sich in die beiden Seitennähte je einen Reißverschluss einarbeiten, sodaß er die Hosenbeine öffnen, nach oben umschlagen und am Gürtel befestigen konnte. So sah man ihn in der Mittagshitze luftig bergan steigen, und wenn es kühl oder schlecht Wetter wurde, ein Handgriff, und er war mit einer »echten« Bergsteigerhose bedeckt. Oder er entdeckte bei gelegentlichen Kontrollgängen in den Magnesitsteinbrüchen unglaublich feste und unverrückbar klebende Bänder, die aus Amerika geliefert wurden, und zur Reparatur der Preßluftschläuche Verwendung fanden. Er war sicher der erste Paddler, der sie zur Faltbootsreparatur hernahm, lange bevor die später so bekannten »Tesabänder« bei den Bootsfahrern Einzug hielten. Er versorgte alle seine Freunde damit.

Für seine gepäcklosen Wildwasserfahrten entwarf er nur für sich einen schmalen Kajak, 48 Zentimeter, dem er aber die Eigenschaften des 60 Zentimeter breiten »Möll-Kajak« adaptieren wollte. Es kam ein rassiges Boot dabei heraus, etwas knapp im Unterwasserschiff, aber für ihn eben auf den Leib geschneidert. Dieses Boot nannte er »Drau-Kajak«. Die Gesa-Werft baute es auf Bestellung, aber ein wenig abgemildert.

So vergingen auch für Franz v. Alber die Jahre, deren verschiedene Abläufe er in seine eigenen

»vier Jahreszeiten« fasste: Die »erste«, der Sommer gehörte dem Kajak, die »zweite«, der Herbst, brachte das Bergsteigen.

Die »dritte«, der fortgeschrittene Herbst, wenn in den höheren Lagen schon der Schnee liegen blieb, erforderte die »Schotterschi«. Sie blieben am Rande der Schneebahn in einem Latschengebüsch liegen, um am nächsten Wochenende, nach einem schistockunterstützten Aufstieg über die aperen Bergregionen, wieder für den weiteren Schiaufstieg und die Abfahrt hergenommen zu werden.

Neigte sich die »dritte« Jahreszeit ihrem Ende zu, wenn die ersten richtigen Schneefälle einsetzten, dann wurde das Warmbad in Villach aufgesucht, das unter diesen Wetterumständen der Familie Alber allein gehörte. Anschließend die »vierte« Jahreszeit, der Winter, gehörte ganz dem Schifahren, wobei die Schitouren an erster Stelle standen. Ging der Winter seinem Ende zu, kam wieder die Zeit der »Schotterschi« heran. Nahtlos fügte sich dann wieder die erste Jahreszeit, die Kajakzeit an. Sein Lebensende kam überraschend und leider viel zu früh, hatte er doch für seinen Ruhestand schon Fahrten auf asiatischen Flüssen in Erwägung gezogen.

Ich muß viel an ihn denken.



## *Herbert Slanar (4. 3. 1913 – 16. 11. 1999)*

*ein Lebensbild von Lorenz Mayr*



Lorenz Mayr und Herbert Slanar beim Fachsimpeln (Foto: Fritz Wieninger)

Anfang der fünfziger Jahre, ich glaube, es war 1951 oder 1952, ging einmal der Seidl Erich durch die Münchner Bootshäuser, und erzählte, daß er am vergangenen Wochenende die Salzachöfen durchfahren hatte. Der Erich war ein hervorragender Paddler, ein renommierter Slalomwettkämpfer, der sich aus dem sowjetisch besetzten Teil Deutschlands nach München zurückgezogen hatte. Er konnte damals gut eskimotieren, und das nicht etwa im Eskimokajak, sondern in seinem Klepper-Slalomboot, und er hatte schon einige Slalomtitel auf seinem Haupt versammelt. Er hatte die Salzachöfen an diesem Wochenende nicht nur einmal durchfahren, sondern hatte gleich noch eine zweite Passage kurz darauf folgen

lassen. Und nun, so sagte er und schob seinen Steirerhut, in dem ihn vorher noch keiner gesehen hatte, unternehmungslustig nach hinten, nun käme der Slanar Herbert »dran«. Auf diese Weise erfuhren wir, daß es einen Herbert Slanar gebe, der in Wien daheim sei, und die Salzachöfen schon fünf mal durchfahren habe. Und das in einem Eskimokajak! Weiteres war nicht herauszufinden.

Im Sommer 1954 saßen wir, meine spätere Frau Erika und ich, vor unserem winzigen Zelt, unterhalb der Staumauer der Brescniklause an der steirischen Salza. Wir waren auf einer kombinierten Kajak-Berg-Zug- und Autobustour, wie damals üblich, vom italienischen Ahrnbach und der Rienz über kärnt-

nerische Flüsse und Berge bis nach Gußwerk in der Steiermark gelangt. Von dort hatten wir staunend den gewaltigen und doch so romantischen Klausgraben der oberen Salza durchfahren, und wollten nun am anderen Tag mit dem berühmten »Klausenwasser« bis zur Enns weiterpaddeln. Da kam aus dem Wald, auf dem schmalen, unbefestigten Forstweg, der damals als einzige Verbindung durch das Salztal führte, ein Lloyd, ein »Leukoplastbomber«, hervor. Dieses kleine Auto, das hier in der Kombiversion vorsichtig um die tiefen Löcher im Weg herumkutschiert wurde, trug auf seinem Dach einen langen, niedrigen Eskimokajak! Der Mann hinter dem Steuerrad verließ seinen Sitz mit einem Tigersprung, als er meinen Eskimo vor dem Zelt in der Wiese liegen sah. Da sah ich ihn also leibhaftig vor mir, den Herbert Slanar, von dem wir so wenig wußten. Sofort waren wir in intensives Fachsimpeln verstrickt. Langsam kam seine Frau Ria herbeigeschleudert und ließ ihre Blicke leicht skeptisch auf uns beiden ruhen. Und hier, in diesen ersten Minuten unserer Bekanntschaft, zeigte sich, was auch später immer wieder zu beobachten war: Der Herbert redete sachlich und interessiert und begeistert, während die Ria von Zeit zu Zeit ein trockenes, zweifelndes oft sogar grimmiges Wort dazwischenwarf, das den Herbert wieder sichtbar herunterdämpfte, aber immer im besten Einvernehmen. Sie liebte es auch, andere Paddler, die in einem, natürlich immer wichtigen, Gespräch beieinander standen, ein wenig schwach anzureden.

Aber beide wurden sehr frostig, als der Name Franz v. Alber fiel. Sie hatten gerade Ärger mit ihm, wegen der Pläne des »Möllkajak«, wie ich erst später erfahren sollte. Es gesellte

sich noch das Ehepaar Pillwein dazu, beide bekannte österreichische Slalomwettkämpfer. So umstanden uns drei schlanke, durchtrainierte Paddler, nur die Ria, Herberts Frau, neigte ein wenig zu wienerischen Formen. Doch man durfte sich nicht täuschen, sie war eine furchtlose Wildwasserfahrerin, die fast alle damals gebräuchlichen Gebirgsflüsse aus eigener Erfahrung kannte. Sie gab uns das auch zu verstehen mit einigen lässig hingeworfenen Bemerkungen, wobei sie die Erika genau ins Auge faßte. Herbert Slanar arbeitete bei dieser Fahrt mit seinen Begleitern an einem 16-mm-Farbfilm. Sie zogen sich bald in ihr Zeltlager zurück und besprachen die nächsten Szenen für die folgenden Tage. Er ging dieses Projekt wie ein gelernter Filmmensch an. Es mußte alles perfekt sein, herummurksen gab's bei ihm nicht. Ein vorherrschender Wesenszug von ihm. Anderntags verabschiedeten sie uns winkend, wobei uns die Ria mit einer »g'fotzerten« Bemerkung zu wissen gab, daß wir es schon sehen würden, was wir davon hätten, daß wir uns mit dem »Klausenwasser« einließen. Nun, wir hatten eine rauschende Wildwasserfahrt durch ein unglaublich schönes Tal, mit der Palfauer Schlucht als gesteigerten Höhepunkt. Und dem herrlichen Weiberlauf und dem wuchtigen Salzarechen als Abschluß. So waren die beiden Slanars, und sie ergänzten sich in unschlagbarer Weise. Sie waren schon ewig zusammen.

Herbert Slanar war schon als Bub dem Wasser zugetan, und etwas älter geworden, kamen ihm die Paddler mit ihren flinken Booten ins Gesichtsfeld. Fortan war er in jeder freien Minute in den Bootshäusern an der »alten Donau« zu finden. Als dann Hans Edi Pawlata

1927 vom Kärntner Weißensee in sein Wiener Bootshaus in der Kuchelau zurückkehrte und die Eskimorolle erfolgreich neu belebt hatte und beherrschte, eine unglaubliche Tatsache damals, wollte er die Paddlergefilde überhaupt nicht mehr verlassen. Wenigstens solange nicht, bis nicht auch er diese Wundersache, diese Eskimorolle gelernt hätte. Er schaffte es mit der Hilfe anderer erfolgreicher Nachahmer noch im selben Jahr. Da war er gerade fünfzehn Sommer alt.

Inzwischen bei den Paddlern zuhause, fragte ihn Adolf Anderle, ein Vereinskamerad, ob er ihm nicht zur Hand gehen wolle. Er war beauftragt, einen originalen Eskimokajak aus den Beständen des Wiener Völkerkunde-Museums zu restaurieren. Die beiden erlagen bald der Faszination der althergebrachten Bootsform: Adolf Anderle erbaute sich nach diesen Inspirationen einen eigenen Faltkajak in Eskimoform, seine »Fram«, mit der er einige Jah-

re später zum ersten erfolgreichen Paddler in den Salzachöfen wurde, im Jahre 1931. Auch Herbert Slanar, einige Jahre älter geworden, erbaute sich ein solches Eskimoboot, doch mit seinem Hang zur Perfektion veränderte er am Gestell viele Einzelheiten, erdachte seinen »Preßkiel«, der in der kleinen Sitzluke funktionieren mußte, und den Kiel in so sinnvoller Weise an der Teilungsstelle verstärkte, vermied den Reißverschluß auf dem Hinterdeck und führte seinen genial einfachen, aber wasserdichten Süllrand ein. Er wurde mit diesem Boot einer der erfolgreichsten jungen Wildwasserpaddler Österreichs, in den dreißiger Jahren, mit so mancher Erstbefahrung. Als er auf einer Innfahrt in Rosenheim einen Grönländer traf, der einen Originalkajak in den Klepper-Werken zurückließ, und der in Begleitung seiner hübschen Tochter war, nannte er ihr zuliebe seinen Kajak »Equaluk«, genau wie ihr Vorname war.



Zemmschlucht Erstbefahrung von Herbert Slanar (Bildarchiv Mayr)



Herbert Slanar im »Kiviok« 1928! (Bildarchiv Mayr)

Herbert Slanar wohnte damals flussaufwärts von Wien, nach Kloster Neuburg zu. Seine Arbeitsstelle aber lag in der Stadt. Während der heißen Sommertage, deren es im Wiener Kessel genügend gibt, benützte er nicht den Vorortszug nach Wien, wie alle Pendler, sondern als alter Wassermensch vertraute er sich den Fluten der damals noch weitgehend reinen Donau an, und legte auf die rasche Strömung noch einen beachtlichen Krauschlag drauf. In einem Gummisack führte er ein trockenes Hemd, Turnhose und Laufschuhe mit sich. Der Anzug wartete im Spind an der Arbeitsstelle. Auf der Terrasse der Sommerwohnung ihrer Familie saß in aller Frühe ein junges Mädchen mit ihrer Honigsemmel. Sie sah nun schon den dritten Tag einen jungen Mann eilig im raschen Strom vorbeischwimmen. Er winkte ihr zwar lebhaft ihren Gruß zurück, war aber im Handumdrehen flussabwärts, der Stadt Wien zu, verschwunden. Das kam ihr schon sehr merkwürdig vor. Das mußte ausgeforscht werden! Als sie am nächsten Tag seine Armzüge von weitem sah, glitt sie unter ihrem

Garten ins Wasser und sie trafen sich mitten in der Donau. Seit dieser Zeit blieben sie zusammen. Die Ria war da fünfzehn Jahre alt, der Herbert zweiundzwanzig! Es blieben ihnen noch ein paar unbeschwerte Jahre mit ihren Kajaks und Ski auf den heimatlichen Flüssen und Bergen, dann verdunkelte der zweite Weltkrieg die fröhlichen Zeiten. Als der Herbert zu den Soldaten mußte, heirateten sie noch kurz vorher. In diesem Soldatenleben wurde er nach Osten verfrachtet. Als dann der Krieg nach Rußland ausgeweitet wurde, mußte er die ungeheuren Weiten dort durchmessen, bis er mit dem Armeeteil, in den er eingebunden war, die Wolga bei Stalingrad erreichte. Man weiß heute noch, wie eine ganze Armee in Stalingrad geopfert wurde, unter welchen entsetzlichen Umständen die Leute dort im eisigen Winter und unter der russischen Übermacht zu Grunde gingen. Herbert Slanar wurde in Stalingrad schwer verwundet und hatte das große Glück, daß er als einer der Letzten aus dem eingeschlossenem Kessel mit einem Lazarettflugzeug herausgeflogen wurde. Doch

dieses Glück fiel ihm nicht in den Schoß, sondern er mußte mit vielen Granatsplittern im Körper, teilweise kriechend, aus eigener Kraft und Willen, das Flugfeld, viele Kilometer entfernt, erreichen. Er wurde in Braunau am Inn, damals eine von Lazaretten überbordende kleine Stadt, zusammen mit vielen Hunderten von Verletzten, zur Wiederherstellung stationiert. In dieser niederziehenden Atmosphäre von Beinamputierten, Einarmigen, Bauchschußgeschädigten, Rückgratverletzten und Kopfversehrten, die alle trotz ihrer Beschädigungen einem straffen militärischen Zug unterworfen waren, mitsamt dieser erniedrigenden Grußpflicht, da wünschte er sich sehnlichst, dieser giftigen Umgebung zu entkommen. Wenigstens für einige Stunden. Seine Frau Ria, in Wien dienstverpflichtet, verpackte den Faltkajak in »Zivilpakete«, mit Packpapier und

Spagatschnürl, und schleppte das Ganze an einem dienstfreien Tag zum Bahnhof und fuhr damit nach Braunau. Sie fuhren mit dem Kajak den Inn hinunter, wobei die Ria auf dem Hinterdeck saß, Rücken an Rücken mit dem Herbert, die Beine gegen den Hecksteven ausgestreckt!

Der Kajak blieb bei einem Bauern in der Scheune. Und es gesellte sich noch Rias eigenes Boot dazu. Sie machten noch manche Fahrt auf dem Inn, damals, und schöpften daraus neue Lebensgeister in einer elenden Zeit. Ein anderer Versehrter, ein junger Kerl, war zwar durch eine waghalsige Operation direkt neben und teilweise in der Wirbelsäule von einem Granatsplitter befreit worden, aber seine Genesung und Bewegungsmöglichkeit stagnierte. Der Herbert hatte sich mit ihm befreundet



Salzachöfen 1948, Herbert Slanar (*Bildarchiv Mayr*)

und ließ nicht locker, bis der Verletzte unter unendlichen Schwierigkeiten in das Boot seiner Ria einsteigen konnte. Sie machten dann Fahrten durch die verzweigten Altwasserarme des Inn, wo keine starken Strömungen waren, aber kleine Kurven und verzwickte Durchfahrten schon einige Manöver erforderten. Kurz und gut, durch beharrliches Üben fand der Mann wieder zur Gesundheit und Beweglichkeit zurück. Er blieb auch späterhin ein Paddler. Solche Hilfsbereitschaft war typisch für Herbert Slanar.

Der Krieg war endlich zu Ende. Die Wohnung der Slanars war durch Kampfhandlungen ziemlich beschädigt. Bei der Wiederherstellung stießen sie auf einen bulligen Blindgänger, der in einer Mauer steckte. Der Herbert war ein Mann von vielen Fertigkeiten. So entschärfte er diese Granate selbst, sich an einen »Kurzlehrgang« erinnernd, den ihm ein Feuerwerker im Kriege, »vor Ort« zukommen ließ. Im zerstörten und in vier Besatzungszonen unterteilten Wien, wo noch alles stagnierte, sah er sich nach Beschäftigung um und fand sich in der Faltbootwerft Fürst ein, wo sich gerade wieder erstes Leben regte. Er baute dort Gerüste und nähte auch Häute. Er sann über Verbesserungen und hinterließ bei seinem Weggang dort die »ingesäumte Stehnaht«, ein wichtiger Fortschritt gegenüber der alten Stehnaht, die in Österreich bevorzugt wurde, und deren wulstige Ränder nicht besonders wasserdicht waren. Bei der Firma Fürst traf er dann Franz v. Alber wieder, den anderen bekannten österreichischen Eskimopaddler, der auf der Suche nach einem neuen Kajak die Faltbootgefilde durchsuchte. Herbert Slanar hatte sich selbst wieder einen neuen Eskimokajak erbaut, 5,30 Meter lang, 48 Zentimeter schmal und ganz

niedrig, mit nur einer Sente auf jeder Seite, möglichst nahe am Original. Dem Franz v. Alber gefiel dieses Boot außerordentlich, und er ließ sich vom Herbert ein ebensolches auf den Leib schneiden.

Die Ria Slanar war von ihrer Familie her in selbstständigen Geschäften eingebunden. Sie betrieben Stickereiwarenerzeugung und Wäschereien. Zunächst half der Herbert hier mit, doch bald entschied er, sich auch mit einer Wäscherei selbstständig zu machen. Hier nun sah man ihn mit einem kleinen Motorrad durch Wien fahren, um gebrauchte Wäsche einzusammeln und die frischgewaschene auszuliefern. Dazu hatte er sich riesenhafte Rucksäcke genäht, die auf einem Brett über dem Hinterrad aufstanden, ihn selber bei weitem überragten, auch seitlich, und an Umfang gerade mit dem Rücklicht abschließen und die ganze Fuhre in ein gefährliches, labiles Ungleichgewicht brachten. Alle Verkehrsgendarmen in Wien kannten ihn schon, und hielten die Kreuzungen frei, wenn sie ihn von weitem heranrattern sahen! Im Laufe der nächsten Jahre veränderte er seine Wäscherei in eine chemische Reinigung, in eine »Putzerei«, wie man in Wien sagte.

Und auch die Ria wandelte ihren Betrieb in eine Putzerei um, so daß sich die beachtliche Situation ergab, daß beide, Mann und Frau, je eine chemische Reinigung, unabhängig voneinander, in Gang hielten! Auch hier trieb der Herbert seine Perfektion soweit, daß er endlich nicht nur eine der größten Wiener Reinigungen besaß, sondern auch sehr heikle Dinge zu bearbeiten bekam, wie zum Beispiel, sein besonderer Stolz, die Riesenvorhänge der Wiener Oper. Doch zurück zu den Booten. Franz

v, Alber wollte ein leichter zu handhabendes Boot haben und bekniete den Herbert, ihm einen Kajak mit zwei Senten zu bauen, damit das Unterwasserschiff etwas gerundeter würde. Mit diesem Kajak war er sehr glücklich. In dieser Zeit schrieb ich von München aus an



*Herbert Slanar hält zum Dank eine kleine Ansprache  
(Foto: Fritz Wieninger)*

Franz v. Alber um Rat wegen eines Eskimokajaks. Er ließ von diesem Zwei-Sentenboot einen Plan zurückentwickeln und schickte ihn mir zu. So kamen die Slanar'schen Entwürfe nach München, ohne daß wir den wahren Urheber kannten.

Als sich für die Österreicher abzuzeichnen begann, daß sie bald wieder Auslandsreisen unternehmen könnten, begann Franz v. Alber von ausgedehnten, einsamen Fahrten in Grie-

chenland und der Türkei zu träumen. Dazu aber würde er ein anderes Boot brauchen. Es sollte möglichst ein Eskimokajak sein, aber es mußte mehr Gepäck tragen können, und es sollte trotzdem im Wildwasser wendig sein, und – es mußte auf jeden Fall leicht zu eskimotieren sein! Mit diesen Vorgaben erschien er wieder in Wien, bei Herbert Slanar. Es wurden drei Tage daraus, in denen der Herbert viele Skizzen machte, an Hand derer der Franzl den Entwurf immer noch mal verändert haben wollte. Die Ria speiste und tränkte die beiden, bis alles zu Albers Zufriedenheit gediehen war. Jetzt erst begann für den Herbert die Arbeit, den endgültigen Riß zu zeichnen. Das Boot sollte in der Längsachse so leicht beweglich sein und der Hüfte so widerstandslos folgen wie ein echter schmaler Kajak. Deswegen bekam es an keiner Stelle einen U-förmigen Spant, sondern nur V- und Schalenförmige. Es sollte in den Strömungen nicht so festsitzen. Deswegen bekam es einen größeren Kiel sprung, und die Steven waren in langem Überhang und runder Kurve an den Kiel gefügt. Es sollte in Schwallen ruhig liegen. Deswegen bekam es eine Länge von 5,15 Metern mit, und in der Draufsicht die eingezogenen Eskimospitzen. Es sollte mehr Gepäck tragen können. Deswegen wurde es 60 Zentimeter breit. Es sollte leicht zu eskimotieren sein. Deswegen wurde es ein niedriges Boot und bekam eine kleine flachliegende Sitzluke verpaßt. Durch die Spantform lag es auch ohne Gepäck tief im Wasser, dadurch unempfindlich gegen Schrägwalzen, unter Beladung sank es aber nicht nennenswert tiefer, weil die ausfallenden Spanten die Tragfähigkeit zunehmend erhöhten. Zur besseren Formhaltung wurden auf jeder Seite drei Senten eingebaut.

Slanar baute das erste Boot selber, auf Wunsch Albers nur zweiteilig im Gerüst, und überzog es auch selbst. Natürlich erprobte er es auch, und erntete lustigerweise vom Alber Franzl eine böse Rüge, als er auf das leichte Eskimotieren zu sprechen kam. Eine »fremde« Rolle in »seinem« Boot, das erschien ihm unstatthaft! Es war eines der besten Wildwasserboote der damaligen Zeit geworden, und Franz v. Alber war restlos begeistert. Er nannte es »Möllkajak«. Er fühlte sich so sehr als geistiger Vater und Ideengeber dieses Kajaks, daß er in seiner ungehemmten Euphorie vergaß, auf den realen Konstrukteur hinzuweisen. Dieser Punkt sorgte einige Zeit für eine echte Mißstimmung zwischen den beiden Männern. Genau in diesem Stadium trafen wir auf die Slanars 1954 an der Bresceniklause. Aber der Herbert war nicht sehr nachtragend. So wohnte zum Beispiel Albers Sohn, als er später in Wien studierte, eine Zeitlang bei den Slanars.

Im Jahr 1951 organisierten sich ein paar Paddler aus Wien zu einer Selbstbaugruppe, die unter Slanars Leitung einige wunderschöne, einsentige Eskimo-boote erbauten. Eines von denen gelangte bis nach München. Herbert Nowak von der FASM fuhr damit noch jahrelang. Auch winterliche Eskimotierkurse im Hallenbad hielt Herbert Slanar ab, wo sich etliche Wettkampfpaddler in der edlen Kunst unterweisen ließen. Zusammen mit Leo Frühwirth und den »Österreichischen Naturfreunden« war er einer der Gründerväter der Österreichischen Wildwasserwoche, die in Großreifling viele Jahre abgehalten wurde, bis die Kraftwerkindustrie diesen einmaligen Naturraum nachhaltig zerstörte. Bei einer dieser Wildwasserwochen war es auch, wo Slanar

dem tschechischen Kanadierfahrer Milo Duffek dazu verhalf, sich von seiner Mannschaft abzusetzen und im Westen zu verbleiben. Er fuhr ihn und seinen Kanadier in einer langen Nachtfahrt mit seinem Lloyd-Kombi von Großreifling weg, das ganze Ennstal hinauf, und das Salztal hinunter bis in die Nähe von Salzburg, wo er ihn in einem Heustadel absetzte. Auf der Rückfahrt wurde er in der Nähe von Hieflau von der tschechischen Mannschaftsleitung gestellt und mußte sich ein »Verhör« gefallen lassen, bei dem er sich natürlich dumm stellte.

Milo Duffek hat, wie erinnerlich, die Paddel- und Steuerschläge des Kanadiers auf das Kajakfahren übertragen. In den frühen fünfziger Jahren konnte man hören: »Eahm schaug o, er macht an Duffek!«

In den Wintern dieser Jahre machte Herbert Slanar Vortragsreisen mit seinen hervorragenden 16 mm Wildwasserfilmen, mit denen er viel Begeisterung erregte. Zum Beispiel filmte er in den letzten vierziger Jahren die Erstbefahrung der Zembachklamm. Er war mit seiner Frau und Franz v. Alber in das Zillertal gekommen. Sie hatten in tagelangem Suchen durch die Wälder und Klammern alle Kamerastandpunkte festgelegt. Sogar Strickleitern von der örtlichen Feuerwehr waren organisiert worden. Die beiden Männer wollten sich abwechseln beim Filmen und Kajakfahren. Dann setzten tagelange Regenfälle ein, es entwickelte sich eine Hochwassersituation, die abgewartet werden mußte. Dadurch lief der Urlaub vom Alber Franzl ab und der Herbert blieb mit seiner Frau allein zurück. Daß dann der Film zustande kam, war der unverwüstlichen Ria zu verdanken, welche die Kamera

in einem Schnellkurs zu bedienen lernte, die das schnelle Boot im Sucher verfolgte, die an schwankenden Strickleitern in die Schluchten kletterte, Stativ und Kamera abseilte, den günstigen Sonnenstand abwartete, bevor sie das Signal zur Abfahrt gab. Die Slanars, man sah es hier wieder, waren zusammen unschlagbar. Mit Filmen hatten auch seine Fahrten durch die Salzachöfen zu tun. 1947 durchfuhr er die Öfen das erste Mal, bei Niederwasser. Er wollte sie auch bei höherem Wasserstand erleben, und plante für das nächste Jahr eine weitere Durchfahrt. Da trat die Lutz-Bayer-Film an ihm heran, wegen eines Filmprojekts. In dessen Verlauf kamen dann die übrigen vier Durchfahrten zustande.

Seine in eigener Regie entstandenen Filme zeigten die herrlichen österreichischen Flüsse, die ja am Beginn der fünfziger Jahre zwar schon beeinträchtigt, aber immer noch in begeisternder Art durch die Gebirge strömten. In den Jahren hatte sich auch ein Faltbootsattler der Bootswerft Fürst in Wien mit einer kleinen, eigenen Werft selbstständig gemacht: Josef Gerhartel, Gesa-Boote. Es war eigentlich mehr eine Manufaktur, die besondere Boote, und die nur in kleiner Stückzahl, hervorbrachte. Doch die herausragende Qualität der Gerüste und vor allem der Hautverarbeitung machten diese Boote weitem zum Ziel schneller Wünsche. Er baute zum Beispiel den »Möllkajak«, auch Franz v. Albers »Draukajak«, dann ein moderates Wanderboot, aber vor allem ein sogenanntes Slalomboot, von allen Wildwasserpaddlern heißbegehrt, das mit einer Vielzahl von Senten und einem ausgeklügelten Spantriß ein widerstandsloses Unterschißbot und mit seiner Eskimositzlücke

auch von oben her weitgehend unempfindlich gegen massive Wasserüberflutung war. Und dieses Boot stammte vom Reißbrett Herbert Slanars.

Als die Kajakfahrten und die Dinge, die damit zusammenhingen, allmählich ausgereizt waren, entdeckte der Herbert die Segelfliegerei. Für einen Menschen, der seine Schi in den verschiedensten Schneearten auf hohen Touren zu beherrschen weiß, der einen Kajak sicher durchs aufgewühlte Wasser führen kann, ist offenbar auch das Segelfliegen kein verschlossenes Gebiet. Denn relativ schnell erflog er sich die obligatorischen A-, B- und C-Prüfungen, und bekam die Erlaubnis, auf Streckenflüge zu gehen. Doch dann bekam plötzlich etwas anderes den Vorrang: Der Hausbau. Es war ihm gelungen, ein weites Grundstück auf den sonnigen Hängen des Wiener Waldes zu einem ganz moderaten Preis zu erwerben. Fortan gab es nichts anderes, als dort ein Haus zu erbauen. Und wie sollte es auch anders sein: er machte es selber. Schon den Entwurf zeichnete er selber. Er setzte es auf die oberste Ecke des Hanges, in einer L-Form, dessen Winkel ein beachtlich großes Schwimmbecken umgab. Er trassierte den Hang mit verschiedenen Trockensteinmauern, pflanzte Bäume und Büsche so, daß von seinem Haus ein weiter Blick auf fernbenachbarte Waldberge möglich wurde, das Grundstück selber aber nur wenig einzusehen war, und viele intime Gartenbereiche entstanden. Hier nun waren die Slanars für längere Zeiten schwer beschäftigt. Alles mußte genau auf sie zugeschnitten und natürlich perfekt sein. Und das große Schwimmbecken bekam eine Heizung. So ergab sich der luxuriöse Zustand, wenn man bei der Ria und dem

Herbert zu Besuch war, daß man, im Kajak sitzend, zwischen Büschen und duftenden Latschen hindurch auf sonnige Waldberge schauen konnte, und sich dann in das warme Wasser des Beckens gleiten ließ und ganz entspannt Eskimorollen drehen konnte. Lauter »lange« und »kurze Pawlatas«, wie wir früher sagten. Im Tal zwischen den Bergen hatte



Herbert Slanar im Faltbootzweier auf der Donaufahrt (Foto: Fritz Wieninger)

sich ein Reiterhof etabliert. Als das Haus fertig gestellt war, sprachen die Slanars dort vor, und versuchten sich auf dem Rücken der Pferde. Besonders die Ria brachte es weit, sie bestritt lokale Turniere, und es existierten Bilder, die sie bei beachtlichen Hindernissprüngen zeigten. So verstrichen auch für die Slanars die Jahre und Jahrzehnte. Zwischen all den vielen Alltagsanforderungen, die sich zwangsläufig eingestellt hatten, und dem beruflichen Engagement, das zwei gutlaufende Putzereien mit sich brachten, ließen sie doch immer wieder

die eine oder andere Kajakfahrt einfließen. Mit fortschreitendem Alter, Slanar war über siebzig Jahre geworden, stellten sich Beeinträchtigungen seiner Gesundheit ein, die vielleicht mit den Chemikalien zu tun hatten, mit denen er jahrzehntelang arbeitete. Als er mit achtzig Jahren einen Herzinfarkt überstanden hatte, setzten ihn seine Freunde als Passagier

in einen Faltbootzweisitzer und machten eine Donaufahrt mit ihm. Alle konnten wir sehen, wie er durch diese Fahrt ganz unglaublich aufgefrischt und zuversichtlich wurde. Er faßte wieder soweit Zutrauen zu sich selbst, daß er auch in seinen Kajak wieder einstieg. Mit einundachtzig Jahren (1994) begleitete ich ihn auf eine Donaufahrt in der Wachau, bei der er in seinem altgedienten Eskimokajak ganz locker in die hohen Wellen der Schubverbände und der Ausflugsdampfer

paddelte. Auch die Ria stand nicht zurück und bestieg mit ihren vierundsiebzig Jahren ihr Faltboot und trieb es mit lautem Gesang gegen den Wind und durch die Wellen. Zusammen waren die Slanars eben unschlagbar. Besuchte man die beiden, so konnte man sich schon auf eine abendliche Filmvorführung freuen. Oder aber, der Herbert zog seine »Zauberbox« heraus. Und er verblüffte seine Zuschauer, wie er mit taschenspielerischer Gewandtheit Zauberkunststücke unter seinen Händen hervorquellend ließ, ohne daß irgendeiner auf seine

Schliche gekommen wäre. Mich konnte auch begeistern, wie er an seiner Schleifmaschine einen Metallbohrer, der nicht mehr ganz den Anforderungen entsprach, im Handumdrehen zentrisch und mit Hinterschliiff wieder wie neu herrichtete. Und das aus freier Hand, ohne jede Lehre.

Leider bröckelte seine Gesundheit immer weiter ab. Und trotzdem verschaffte er sich in den immer seltener werdenden Augenblicken von Wohlbefinden das Vergnügen, mit den altgewohnten Bewegungen in seinen Kajak zu schlüpfen und im heimischen Schwimmbecken einige Eskimorollen zu drehen. Sogar seine Filme führte er mit der Unterstützung

eines Wiener Freundes in der schönen Stadt Graz noch einmal vor und erntete staunende Bewunderung der jungen Paddlergeneration, die dadurch einen Blick in eine vergangene Bootsfahrerzeit tun konnten. 1999 hat er dann im Alter von sechsundachtzig Jahren seine Ria zurücklassen müssen. An den Herbert erinnere ich mich immer gerne, besonders wenn ich in seinen altgedienten Kajak, den er mir verehrt hat, zu einer Fahrt auf der Isar oder dem Lech einsteige. Die Ria ist halt leider weit von uns, sodaß wir sie nur selten in dem Altersheim besuchen können, in dem sie seit einiger Zeit lebt.

---

## *Nachruf auf Emanuel Schucan und Herbert Slanar*

Im Jahre 1999 sind zwei wahre Pioniere des faltbaren Eskimokajaks verstorben, Emanuel Schucan und Herbert Slanar.

Beide hatte ich in den frühen fünfziger Jahren kennengelernt und beide auch wieder aus den Augen verloren. Erst Christian Altenhofer, der nach dem Erscheinen seines Buches »Der Hadernkahn« unermüdlich weiter bemüht war, Faltbootpioniere der zwanziger und dreißiger Jahre ausfindig zu machen, stellte aufs Neue wieder eine Verbindung her.

Und diesmal wurde die Bekanntschaft nachhaltiger, besonders mit Herbert Slanar, und es

ergaben sich inhaltreiche Einblicke in das frühe Geschehen um die Faltbootleute und ihre Boote, aber insbesondere um die Eskimokajaks dieser beiden Männer.

Emanuel Schucan war ein Techniker von hohen Graden, und beim Bau eines Kajaks, anfangs der fünfziger Jahre, verwirklichte er alle seine Ideen, die er sich bei seinem Berufsleben in der »Pionier«-Faltbootwerft verkneifen mußte. Als Leitgedanken verwirklichte er eine unglaubliche Bootsfestigkeit, ohne den Innenraum durch Diagonalstreben zu durchkreuzen, in der Weise, daß er die langen Diagonalstre-

ben in mehrere kleine aufteilte, und diese in die Bootsseitenwände zwischen Bordleisten und Senten verlegte. In Verbindung mit den eingebauten Spanten ergaben sich so vier verschubfeste Dreiecksverbände auf jeder Kajakseite, eine Art Gittermast, könnte man sagen. Um mit den sattsam bekannten Schwierigkeiten bei Abbau des nassen Bootes auszukommen, versah er die Haut mit einem Innenstevan, und zusätzlich mit je einem Reißverschluß auf dem Vorder- und Hinterdeck. Diese waren mit Quetschfalten unterlegt, sodaß sie einwandfrei wasserdicht waren, aber die Haut um einige Zentimeter erweitert werden konnte. Um diese Erleichterung auf die Spitze zu treiben, ruhte er nicht, bis er sich einen teilbaren Reißverschlußschieber gebaut hatte, der nach seiner Entfernung erlaubte, auch die allerge-spannteste Haut lässig mit dem Zeigefinger zu entspannen. Zum Aufbau waren diese Reißverschlüsse geschlossen. Christian Altenhofer hat diese einmalige, interessante Konstruktion in einem reichbebilderten Beitrag im »Seekajak« Nummer 30, 1991 vorgestellt.

Oder er erbaute sich ein Einmannzelt, klein an Grundfläche, aber beachtlich in die Höhe reichend, um dem sonst üblichen Gekrieche und Gewälze in kleinen Zelten ein Ende zu bereiten. Dabei war es aber leicht und windfest. Auch die Schlafsäcke der damaligen Zeit entsprachen nicht seinen Vorstellungen. Er schneiderte den seinen selber, wobei er den Stoff mit selbstentworfenen Motiven aus der Eskimowelt in wundervoller Weise selber bedruckte. Auch gibt es eine Patentschrift von ihm, in der die einwandfreie Befestigung einer abnehmbaren Kieflosse am Faltkajak beschrieben wird. Emanuel Schucan war auf vielen Gebirgsflüssen in Bayern, Österreich und Jugo-

slawien mit seinem Eskimofaltboot zu Hause, wobei er gelegentlich auch Paddlergruppen betreute, die ihm von einem Sporthaus in München anvertraut wurden. Nach seiner aktiven Kajakzeit übte er noch lange Jahre das Bogenschießen aus, wobei ihm sein hochentwickelter Bootswagen als willkommenes Vehikel zum Transport seiner Gerätschaften zum Freigelände diente. Emanuel Schucan ist im Januar 1999 verstorben.

Herbert Slanar war ein Pionier der dreißiger Jahre. Als fünfzehnjähriger Bub trieb er sich mit Vorliebe bei den Wiener Bootshäusern herum, und schon 1927, als Edi Pawlata sich die Eskimorolle gerade erarbeitet hatte, konnte er durch genaue Beobachtung des Meisters und unter Mithilfe anderer erfolgreicher Nachahmer selber die Eskimorolle perfekt. Auch reicht der Beginn seiner Kajakselbstbauten in diese Zeit zurück. Mit seinem Eskimofaltboot wurde er einer der besten Wildwasserpaddler der damaligen Zeit in Österreich, in der die Befahrbarkeit der eisigkalten Gebirgsflüsse erst allmählich ausgelotet wurde. Erstbefahrungen, wie die Palfauer Schlucht der steirischen Salza mit ihrem wuchtigen »Klausenwasser«, heute Vergangenheit, gingen auf sein Konto. Seine Kajakneubauten nach dem großen Krieg, die einzigen der damaligen Zeit, wurden durch Franz v. Alber, der zu seinen Bootsabnehmern gehörte, mit seiner leidenschaftlichen Begeisterungsfähigkeit einem größeren Interessentenkreis nahegebracht. Speziell für ihn und nach seinen Vorstellungen entwarf und baute Herbert Slanar zum Beispiel den berühmt gewordenen »Möllkajak«. Auch so manches Wildwasser- und Wettkampfboot kam von seinem Reißbrett, und

sie machten als Werftbauten vielen Paddlern reiche Wasserfreuden. Kajakselbstbaugruppen und Eskimotierkurse in Wien wurden durch sein sportliches Können einerseits, und seine handwerkliche Perfektion andererseits zu großen Erfolgen. Für sich selbst blieb er beim schmalen Einsentekajak, den er mit höchstem handwerklichen Können mit einfachen, aber unglaublich effektiven Vorrichtungen versah, und deren Leichtgewichtigkeit und Eleganz keine Steigerung mehr hergab. Die Erstbefahrung der Tiroler Zemmschlucht oder die viermalige Durchfahung der Salzachöfen, zu damaliger Zeit Höchstleistungen, fielen in diese Periode. Etliche 16 mm Filme, perfekt von ihm ausgeführt, erzählen von heute leider vergangener Wildflößherrlichkeit, die noch nicht die hohe Risikobereitschaft voraussetzte, ohne die es heute kaum noch geht.

Als er mit 80 Jahren einen Herzinfarkt erlitt, setzten Freunde den Genesenden in einen faltbootzweier zu einer schönen Donaufahrt, umgeben von vier Eskimofaltkajaks seiner Intentionen, die ihn soweit wieder Zutrauen fassen ließ, daß er später tatsächlich wieder seinen geliebten schmalen faltkajak bestieg und noch etliche Fahrten zwischen Melk und Dürnstein

absolvierte, bei deren letzter, 1994, ich ihn begleitete und über seine Freude staunte, wenn sein Kajak die Wellen der Schubschiffverbände mit Schwung überquerte.

In den folgenden Jahren bröckelte seine Gesundheit leider mehr und mehr ab. Trotzdem schlüpfte er mit den altvertrauten Bewegungen in seinen Kajak, jetzt nur noch im heimischen Schwimmbecken, wenn er einen der selten gewordenen Momente körperlichen Wohlbefindens erlebte, und verschaffte sich das Vergnügen, einige Eskimorollen zu drehen. Herbert Slanar ist im November 1999 im hohen Alter von 86 Jahren verstorben.

Wenn die Paddlerwelt auch heute ganz an der aussieht als zu der Zeit, in der beide Männer ihre sportliche Glanzzeit durchlebten, so sollten wir doch ihre Leistungen nicht vergessen und würdigen, was sie unserer von uns allen so geliebten und notwendig gebrauchten Lebensnebensächlichkeit, zum Geschenk gemacht haben,

*Lorenz Mayr:  
(in: Seekajak, 1999, Heft 72, S. 72)*

---

## Weite, fröhliche, herrliche Wanderfahrt

Was soll jetzt mit dem Kajak geschehen, der nach so viel Mühen verführerisch vor uns liegt? Auf's Wasser soll er natürlich und er soll uns

fortführen zu den Ufern unserer Träume, er soll uns bewegtes Wasser spüren lassen, er soll uns talaus tragen, vom quirligen Oberlauf zu stillen Zeltplätzen und weiter dann zwischen weißen Kiesbänken und Auwäldern hindurch zu den ersten Wiesen, auf denen die ewig neu-

gierigen Kühe ihre Köpfe nach den eiligen SchifferIn wenden.

Doch ich brauche gar nicht lange meine Phantasie zu bemühen, um auszumalen, was sein könnte, sondern es genügt schon, die Erinnerung aufzufrischen und Revue passieren zu lassen, in diesem Falle die Erinnerung an eine große Ferienfahrt in den frühen fünfziger Jahren. 1953! Das erste Jahr, in dem es Deutschen wieder möglich gemacht wurde, Jugoslawien zu bereisen. Jugoslawien, damals das Traumland für alle Faltbootfahrer, wo unberührte Flüsse durch die tiefsten Schluchten Europas strömen, wo sonnenhelle Felsenklippen einsame Meeresufer säumen, wo Städte mit klangvollen Namen, schon vor Jahrhunderten begründet, ihre prallen Mauern zu engen, befestigten Hafeneinfahrten öffnen, ja wo sogar, sollte man den früheren Fahrtberichten vertrauen, türkische Brücken, Minarette und Bazare ganz selbstverständlich unter der heißen Sonne ausgebreitet daliegen und von muslimisch bekleideten Menschen bevölkert sein sollten. Da wollten wir schon gerne hin, und als sich einige Monate vorher die Möglichkeiten dafür abzuzeichnen begannen, hub ein großes Pläneschmieden an, frühere Kanusportberichte wurden gesucht und sorgfältig durchgekauft, alte Landkarten ihren Besitzern gegen nebelhafte Versprechungen entrissen, leichte Ausrüstungsteil mußten her, welche Schuhe wären wohl die richtigen? Und so weiter und so weiter.

Es geht hier weniger um einen Erlebnisbericht, denn die zwei Sommermonate waren so randvoll mit vielerlei Geschehnissen, daß hier kein Platz dafür wäre. Es geht vielmehr um eine Andeutung der Möglichkeiten, die ein Faltkajak damals bot, als wir uns noch nicht die Last

des ach so geliebten Automobils aufgebürdet hatten.

Mein Freund Paul und ich, wir hatten also unsere Eskimokajaks, ein winziges Zelt, Marke »Hundehütte«, aber immerhin schon aus einem ganz leichten Stoff, fast keine Bekleidung, nur eine »Atomhose« (Ami-Offiziersfeldhose aus leichtem Stoff aus den »Chinesenläden«), einen Pullover, einen Turntrikot, eine Turnhose, Socken und Tramps als einzige Schuhe. Der Gummianorak mußte für's Boot und auch für schlechtes Wetter herhalten, Flickzeug und Apotheke, und sonst nichts. Das Faltbootwagerl gehörte damals zur unverzichtbaren Ausrüstung sowieso dazu. Zum Kochen führten wir zwei Aluminiumtöpfe im rußdichten Sack mit uns, denn wir kochten damals grundsätzlich am offenen, eingegrabenen Feuer, und die Töpfe waren mit einer schwarzen Rußschicht verkrustet. Für ganz extreme Notfälle kam noch der winzige, stabförmige Bordkocher mit; eine Blechflasche mit Benzin und ein Feuerzeug vervollständigten die Küche. Weil wir keinen Zucker mitschleppen wollten, uns aber schwarzen Tee ohne Zucker nicht vorstellen konnten, schulden wir uns auf Mate-Tee, bitter getrunken, schon einige Zeit vorher um.

So begannen ein paar herrliche Sommerwochen. Der Zug brachte uns zuerst einmal nach Radstatt, an der oberen Enns. Dort, wo die Enns so schmal ist, daß wir mit flußabwärtsgerichteten Booten starten mußten, wo uns ein erbarmungsloser Bauer für den winzigen Zeltfleck einen »Flurschaden« berechnete, wo tagelanger Regen den kleinen Fluß richtig zornig machte, da setzen wir unsere Kajaks ein und schossen durch ein enges Waldstück und, kaum zu Atem gekommen, über den

wild- gewordenen Mandlingpaß hinunter. Nach sechs Paddelstunden setzte uns der hohe Wasserstand am Gesäuseeingang, 90 Kilometer von unserem Startort entfernt, einigermassen geschlaucht ab. Ein Naturschauspiel von ungeheurer Wucht ist der Gesäuseeingang bei Hochwasser. Sein donnernder Gesang begleitete unsere Nachtstunden. Anderntags überwandern wir die zwanzig Gesäusekilometer im sicheren Zug. Doch dann begannen in Hieflau die herrlichsten Schwälle, die uns in einer schnellen, jauchzenden Fahrt nach Großreifling brachten, ganz ähnlich einer zischenden Schiabfahrt über unverspurte Firnhänge bei einer Frühjahrshochtour. In Großreifling machten wir für eine Woche Station bei der österreichischen Wildwasserwoche mit etlichen Fahrten auf Enns und steirischer Salza, damals weitbekannte Wildflüsse, die nicht gefährlich, aber begeisternd rasant zu befahren waren. Die Salza hielt damals, als besondere Delikatesse, das sogenannte Klausenwasser bereit, eine künstlich erzeugte, zwei-stündige Hochwasserwelle, die zur Holzdrift diente. (Leider alles Vergangenheit!) Dann ging's wieder mit der Eisenbahn weiter nach Kärnten und an die Möll. Ihre Schwälle trugen uns der Drau entgegen, und die wiederum nahm uns auf ihrer eiligen Wasserbahn mit ins sommerlich flimmernde Rosental. Dann fuhrn wir im ratternden Personenzug über Jesenice, nach aufregenden Grenzkontrollen, die ganze Nacht hindurch, bis wir in Rijeka die schimmernde Adria erblickten. Ganz im Gegensatz zur Meinung in Deutschland, wo geglaubt wurde, in Jugoslawien könnten wir sicher keine Lebensmittel kaufen, versorgten wir uns mit handlangen, herrlich schmeckenden, saftigen Hartwürsten, die in meterlangen

Därmen am Stück abgedreht, in den Metzgerläden herumhingen. Polenta, Weißbrotfladen mit einer dicken, knusprigen Rinde und Obst verschwanden in unserem Gepäck.

Nachdem wir unsere Stabtaschen und Rucksäcke, auf einer schmalen Planke über dem ölig schillernden Hafenwasser balancierend, an Bord der »Partisanka« geschleppt hatten, genossen wir, in zerschlissenen Liegestühlen Melonen kauend, eine unglaubliche Fahrt entlang der malerischen Küste, die noch von keiner Autostraße verschandelt, Einsamkeit und Größe vergab, unterbrochen von nie für möglich gehaltenen Städten, wie Zadar, oder Split und das wundervolle Korcula. In den alten Hafen von Dubrovnik fuhrn wir dann auf eigenem Kiel hinein. Für einen Stadtrundgang hoben wir die Kajaks aus dem Wasser und legten sie auf die schmalen Steinbänke neben dem engen Stadttor. Bei unserer Rückkehr empfing uns ein aufgebracht Chor zahnloser Greise, auf deren Stamplätzen unsere Boote lagerten. Laut palavernd gingen sie wie im Sturzflug auf ihre Sitze nieder, als wir die Kajaks zurück ins Wasser brachten. Wann immer ich jetzt irgendwo ein Bild vom alten Hafen Dubrovniks sehe, fallen mir unweigerlich die alten, stockschwingenden Männer wieder ein. Der nächste Tag sah uns die ungeheuerliche Steilküste entlang paddeln, weiter nach Südosten, unserem Ziel, der Bucht von Kotor zu. Am meisten beeindruckte uns damals, daß wirklich viele Kilometer weit nicht die geringste Möglichkeit bestand, anzulegen, sondern daß im Gegenteil die prallen Felswände nach innen unterspült waren und in den vielen grottenartigen Höhlungen der beachtliche Wellengang in donnerndem Krachen und weißem Gischt sein Ende fand. Eine »Blas'n« Delphine, die

in eleganten Sprüngen aus den hochgehenden Wellen auftauchten, verursachte uns schwere Beklemmungen, als wir sehen konnten, daß ihre luftigen Bögen unsere Kopfhöhe bei weitem übertrafen! Nach einigen Zelt Nächten im militärischen Sperrgebiet von Molunat und auf der romantischen kleinen Klosterruineninsel in der Bucht von Kotor bauten wir unsere Kajaks wieder einmal ab und verluden sie ächzend auf das hohe Dach eines betagten Omnibusses, der sich dann völlig überladen die unbefestigte Straße zum Lovcen-Paß hinaufquälte, wobei seine bis zur Leinwanddurchgefahrenen Reifen zweimal gegen andere gewechselt werden mußten, bei denen ebenfalls die Leinwand schon zu sehen war.

Zwei Tage später standen wir dann in Kolasin an der oberen Tara, noch oberhalb der ersten Schlucht, und starteten das karge Rinnsal an, das nicht einmal unsere Fußknöchel umspülen konnte. Hier war nichts zu machen, was also tun? Die Landkarte zeigte uns im Nachbartal den Fluß Lim. Also machten wir uns auf die Socken: Es wurde eine echte Bergtour! Ein ausgewaschener Fußpfad überquerte den Gebirgszug, und wir zertritten unsere Faltbootwagerln über Stock und Stein, als ob wir die heimische Benediktenwand von Nord nach Süd per Bootswagen überwinden wollten. Nach eineinhalb Tagesmärschen warfen wir uns mit weichen Knien in den freundlichen Lim. Nur elf Jahre später ließ uns eine nagelneue Autostraße an ungefähr der gleichen Stelle diesen Bergzug mühelos übergleiten, nachdem wir zuvor schon am Ufer des Lim flußaufwärts von Visegrad dahergerollt kamen. Doch bei unserer Kajakfahrt 1953 säumten nur Fußpfade stellenweise den Fluß, und wir hatten eine einsame Fahrt durch stille Hügel und wunderbare

Schluchten, bis uns seine lustig bewegten Wasser in die große Drina entließen.

In Visegrad, angesichts der eindrucksvollen, alten Türkenbrücke bauten wir unsere Kajaks wieder einmal ab, wollten wir doch auf jeden Fall noch die sagenhafte Tara befahren. Hatte sie an unserem ersten Treffpunkt in Kolasin noch zu wenig Wasser, so strebten wir nun als Startort die berühmte große Tarabrücke an, die erst kurz vor dem zweiten Weltkrieg fertiggestellt wurde, und die etliche 30 Kilometer flußabwärts von Kolasin in luftiger Höhe das tiefeingeschnittene Tal überspannt.

Nach einer kombinierten Fahrt mit Schmalspurbahn, Omnibus, Lastwagen und wiederum Bootswagerl blickten wir endlich am dritten Tag nach Visegrad von der Brücke in die Tiefe auf einen glasklaren, eiligen und Treibholz verrammelten Fluß hinunter, der durch ein wildes, tiefes, tiefes Tal dahinziehend, zwischen großen Felsen und Bäumen verschwand.

Wir waren angekommen! Wir hörten den Gesang des Flusses unsrer Träume. Schön ist das! Wir warteten einige Regentage in der Gesellschaft von Holztriftern, Bauern und einem plötzlich aufgetauchten Kulturfilmteam ab, um dann bei herrlichem Sonnenschein unsere Fahrt anzutreten. Der Filmgruppe verhalfen wir zu einigen schönen Kajakfahrtszenen, angereichert mit einer Eskimorolle unter einem querliegenden Baumstamm hindurch – dafür ließ der wortgewaltige Anführer der Filmleute einige Trifholzverhaue von den Flößern beseitigen.

Dann entführte uns die Tara in ihre riesige, geheimnisvolle Schlucht. Nach glücklichen Tagen schwammen unsere Boote dann durch weite, offene Kiesauen der Ortschaft Foca zu,

wo die Tara bereits ihren Namen in Drina gewechselt hat, nachdem sie sich kurz vorher mit dem Fluß Piva vereinigte.

Die Drina führte uns durch kleine Felscanyons, vorbei an der Limmündung, die wir ja schon kannten, bis wir ein zweites Mal unter der herrlichen Türkenbrücke von Visegrad anlegten. Hier tafelten wir wieder einmal königlich im einzigen Wirtshaus am Platz, wobei auch dieses Mal, wie eigentlich immer, wenn wir in einer der kleinen Ortschaften wo einkehrten, sich ein regelrechtes Fest mit vielen ortsansässigen Teilnehmern entwickelte, mit unglaublichen Mengen von Fleisch, Gemüse, Salaten und Slivoviz, der aber überall in einem wunderbar milden, fruchtartigem Geschmack ausgeschenkt wurde. Zusammen mit zwei Schweizer Paddlern stießen wir anderntags mit etwas schweren Köpfen unter der Brücke ab, von deren wechselvoller Geschichte Ivo Andric in seinem berühmten Roman, den wir zwei, drei Jahre später lesen konnten, unendlich Vieles und Pralles zu erzählen wußte. Am Eingang der großen Drinaschlucht, großartiger Höhepunkt einer Drinabefahrung, schäumt der Dolnibug. Bei dem herrschenden

Wasserstand, sommerliches Mittelwasser, war er besonders zornig. Als wir sahen, wie er ein durchtriftendes Floß – die Flößer sprangen an einer bestimmten Stelle etwas oberhalb ab und kletterten ans Ufer – in lauter Einzelteile zerfetzte, trugen wir Gepäck und Boote zähneknirschend und schwitzend über die Felsriegel in der linken Flußhälfte um. Doch damit hatten wir den Eintritt zu einer unendlichen Reihe der herrlichsten Schwälle beglichen, die im tiefeingeschnittenen Canyon im heißen Sonnenschein mit glitzernden Schaumkämmen auf uns warteten. (Leider versank diese ganze Schönheit um 1965 herum in einem weit ausgedehnten Stausee.) Drei Tage später bauten wir dann in Bainja Basta unsere Kajaks zum letzten Mal auf dieser Reise ab. Omnibus, Schmalspurbahn und Tauernexpress führten uns wieder nach München zurück. Und völlig problemlos reisten die verpackten Faltkajaks mit uns. Und genauso begleitete mich mein »Eskiwei« die letzten Jahre als Gepäck im Flugzeug nach Amerika, nach Finnland, nach Kanada. Mehr kann ich mir von meinem Kajak nicht wünschen.

## Küstenfahrt vor fast fünfzig Jahren

*(Vorspann: Siehe auch vorigen Bericht...) Wir schreiben das Jahr 1953. Mein Freund Paul und ich hatten uns im Vorjahr, also 1952, unsere Eskimokajaks selber gebaut. Als Faltboote natür-*

*lich, und wir kosteten ein paar grimmige Erlebnisse aus, aber die Begeisterung war so groß, daß wir Pläne für eine längere Ferienfahrt schmiedeten, die uns im nächsten Sommer nach Jugoslawien, zu den sagenhaften Schluchtenflüssen Tara, Drina und Lim bringen sollte. Nun war es soweit: Wir hatten an den wundervollen österreichischen Flüssen Enns und steirische Salza*

*Station gemacht, wir waren auf Möll und Drauf der jugoslawischen Grenze nähergekommen, und nach kurzem Aufenthalt in Rijeka hatten wir auf einer glitschigen Planke den Dampfer erklommen, der uns zu guter Letzt nach Dubrovnik gebracht hatte. In einer stillen Ecke im Schatten der wuchtigen Stadtmauer, im Angesicht des Dampferhafens hatten wir unser winziges Zelt aufgeschlagen und übernachtet. Und heute also begann unsere Fahrt auf jugoslawischem Boden oder besser gesagt auf jugoslawischem Wasser.*

Das Lager abbrechen, die Kajaks aufbauen und das Gepäck verstauen, das zwang uns schon früh in die Knie, denn die ungewohnte Hitze, die bald nach Sonnenaufgang schon herrschte, waren wir überhaupt nicht gewohnt. Als wir dann zum Frühstück, weil grad nichts anderes zur Hand war, etliche kräftige Schlucke Wein nahmen, sanken wir doch glatt noch einmal um und süßer Schlaf verklebte uns die Augen. Später dann umrundeten wir die Halbinsel und lenkten die Kajaks in den wunderschönen alten Hafen an der Schauseite von Dubrovnik. Schwierig wurde das Aussteigen an der Mole, denn sie ragte immerhin bis zur Kopfhöhe neben uns aus dem ein wenig anrühigen Hafengewasser. Doch eine rutschige Steintreppe, in einer Nische von oben ins Wasser führend, ließ uns vorsichtig Land gewinnen. Die Kajaks trugen wir den Kai entlang und legten sie fürsorglich hintereinander auf eine schmale Steinbank, die an die Mauer der Eingangspforte angebaut war. Dort lagen sie schön geschützt und niemandem im Wege. Neugierig mischten wir uns in die Völkerscharen, die sich durch den engen Einlaß drängten. Viele Sprachen konnten wir hören und erinnerten uns, daß ja

nur wir Deutschen erst in diesem Jahr wieder hierher reisen durften, während alle anderen Bewohner des Erdkreises schon seit etlichen Jahren hier gerne gesehen waren.

Staunend gingen wir durch die Säulenarkaden, wanderten die große saalartige Straße hinauf, vorbei an Barock- und Renaissancepalästen, umrundeten die überkuppelte Zisterne und blickten von der Stadtmauer auf die heißen, dunkelrot-verblichnen Ziegeldächer mit ihren dicken Dachreiterlinien und unglaublichen Kaminen.

Hungrig geworden, kehrten wir in einem vornehmen Restaurant zu einer umfangreichen Mahlzeit ein, die wir leicht erschwingen konnten, wie ein Kassensturz heute früh beruhigend aufgezeigt hatte. Ja, es kam sogar so weit, daß wir nach einer erneuten Wanderschaft durch die unglaubliche Stadt noch in einem Cafehaus zu sitzen kamen, und süße Torten zum Tee, mit zierlichen Löffeln, wie zwei alte Schlagrahmtanten, zu uns nahmen. Jetzt sollte auch unser nächster Coup gestartet werden: Wir hatten von zu Hause Nylonstrümpfe mitgebracht, weil in Jugoslawien, wie zu hören war, diese zarten Gebilde nur auf dem schwarzen Markt zu horrenden Preisen zu bekommen waren. Unruhig rutschten wir nach dem Bezahlen auf den Stühlen, schauten verschwörerisch-fragend auf den Ober, in der Hoffnung, er merke etwas von unseren Absichten. Er, weltgewandt und mit allen Wassern gewaschen, taxierte uns aus den Augenwinkeln für einen Moment, dann fragte er ganz direkt, ob wir vielleicht Nylons hätten. Mit einem leichten Senken der Stimme sagte er, wir sollten ihm die Packungen zeigen. Mit einem gedankenschnellen Griff unter die Tischplatte hatte

er sie in der Hand und war schon zwischen den Tischreihen ein paar Meter weiter, uns mit ratlos-blödem Blick auf seine geschmeidige Kehrsseite zurücklassend.

Wie begossene Pudel saßen wir da, besonders als der Mann gar nicht mehr auftauchte! Auf das Höchste alarmiert beratschlagten wir, ob er vielleicht irgendeinem korrupten Polizisten einen Wink geben könnte, ob wir nicht am Besten lautlos verschwinden sollten, wollten wir nicht die herrliche Stadt hier plötzlich von innen, von innen hinter einem dicken Gemäuer sehen?! Vor lauter Aufregung hatten wir ihn gar nicht kommen sehen. Mit einem spöttisch-verdrücktem Grinsen servierte er uns auf einem kleinen Teller einige Scheine, als ob er auf einen größeren Schein das Wechselgeld präsentierte. Mit einer gekonnten Verbeugung wandte er sich den anderen Gästen zu: das große Geschäft war getätigt!

Wir waren mit einem blauen Auge davongekommen. Er hatte uns einen kleinen Verdienst zukommen lassen. Also sagten wir »besser, als im Gefängnis hocken« und schlossen unsere Businessman-Laufbahn mit einem erleichtertem Lachen ab.

Am Tor hatten wir uns noch mit einer großen, duftenden Melone versorgt und waren arglos um die Ecke gebogen, dorthin, wo unsere Kajaks lagen. Da stand eine Ansammlung von alten Männern um die Bank, auf der die Boote lagen und gestikulierten wild mit ihren Haklstecken in der Luft herum und erfüllten die Luft mit krächzendem Geschimpfe über eine offensichtliche Übeltat. Es sah so aus, als ob sie unsere Kajaks meinten. Und tatsächlich, kaum hatten wir sie weggenommen, stürzten sie sich wie die wilden Geier auf die steinerne

Bank, die jetzt in wohltuendem Schatten lag, und auf der sie, wie es aussah, ihre nachmittägliche Plauderstunde abhielten. Nun hatten sie für viele Tage Gesprächsstoff. Ich hatte meinen Kajak schon über die feucht - rutschige Treppe bestiegen, wollte eben die Spritzdecke schließen, da warf mir der Paul lachend die große Melone zu und stieg in seinen »Pabko« ein. Weil es nicht anders ging, hielt ich die Melone auf dem Schoß, drückte sie ein Stückchen, soweit es halt passen wollte, unter den vorderen Hauptspant, und machte die Spritzdecke zu. Im Wegpaddeln, als wir schon in der Hafennmitte waren, drohten uns die alten Männer noch einmal mit ihren Stecken und dürren Armen und machten aus zahnlosen Mündern ihrer Empörung Luft.

Wir überquerten die Bucht, die sich in flachem Bogen hinüber zu einem Städtchen, nämlich Cavtat, dahinzog. Ich mußte mit meiner Melone immer ein bißchen hin und her rutschen, wenige Zentimeter nur, mehr Platz war nicht, aber schon die kleinste Veränderung schaffte immer wieder Erleichterung in meiner Beengung. Drüben angekommen, fanden wir bald ein schönes Stückchen Ufer, wo leicht geneigte Felsplatten aus dem Wasser hinaufstiegen zu einem Wiesenfleckchen, eingerahmt von Büschen und niedrigen Bäumen. Der Paul hatte ein Boot schon auf die glatte Platte geschoben und sah sich droben um, da werkelte ich immer noch ans Aussteigen hin. Es ging nicht! Die Melone mußte sich während der Überfahrt durch mein Herumrücken so verkeilt haben, daß sie mich bombensicher im Kajak festnagelte! Abhilfe schuf dann der Paul mit seinem blitzendem Messer, der die Melone auf meinem Schoß in mehrere Teile auseinanderoperierte, wobei seine überschäumende

Kraft die scharfe Spitze ganz nah an meinen empfindlichsten Teilen vorüberzog. Das war schon spannend.

Das Zelt wollten wir erst bei Dunkelheit aufstellen, so konnten wir uns einer ausschweifenden Mahlzeit hingeben: Es gab einen Salat aus Paprika, Tomaten, Zwiebeln und Gurken. Dazu Wein und Tee und Käse zu Melone und Brot. So konnten wir gerne weiterleben!

Ein strahlender Tag erhob sich über dem Meer. Leuchtend lagen die hellen Mauern von Dubrovnik unter ihren ausgebleichten Dächern in der Ferne. Es war ein Sonntag, der 16. August, der uns so festlich begrüßte. Wir legten von dem idyllischen Garten, der unser Schlafplatz gewesen war, ab und umrundeten die kleine Halbinsel und sahen uns auf der offenen Adria. Die Küste lief nach Südost und begann an dem freundlichen, grünen Platz, den wir gerade umfahren hatten, zu einer hohen, senkrechten Felswand aufzusteigen. Nach ein, zwei Kilometern im Kajak sahen wir uns in einer ziemlich ausgesetzten Situation: Zur Linken hatten wir eine senkrechte Felsenwand, die ohne den geringsten Vorbau oder Übergang direkt aus dem Wasser aufstieg. An vielen Stellen war sie sogar nach innen ausgehöhlt, sodaß sich richtige Oberdächer und Grotten darstellten. Und die Höhe hatte nicht etwa mit zehn oder zwanzig Metern ihr Bewenden, nein, in einem Schuß ging es soweit hinauf, wie bei uns daheim die Türme der Frauenkirche, also mindestens hundert Meter und an vielen Stellen sicher noch mehr. Zur Rechten dehnte sich dafür ohne jeden Halt die unendliche Weite des adriatischen Meeres. Viele Kilometer voraus zeichnete sich mit einer senkrechten Linie eine Ecke in der Steilwand ab und erzeugte so

eine vage, ungewisse Stimmung in uns, wie es dahinter wohl weitergehen mochte. Ob wir nicht doch lieber umkehren sollten?

Natürlich waren wir nicht umgekehrt. Jetzt hatten wir die Ecke, vorhin noch weit voraus, neben uns und sahen, sie umfahrend, die Steilküste in unendlichem Zuge in ungewißdunstigen Fernen verschwimmen. Die Sonne stand jetzt hoch und stach mit förmlichen Hitzespeeren nach uns. Wir waren in ein Seegebiet gelangt, in dem ein ermüdender Wellengang herrschte, der ohne jeden Wind das Wasser zu lauter spitzen, steilen Wellen zerriß, deren Bewegung keinerlei Maß unterworfen schien, sodaß sich die Kajaks taumelnd und unvorhersehbar steigend und fallend ihren Weg suchten, uns immer wieder mit ganz überraschenden Salzwasserduschen überschütend. Die heiße Sonne destillierte das Salz auf unserer Haut, auf Schultern, Armen und im Gesicht, sie ließ uns aussehen als seien wir in grotesker Weise geschminkt. Dahinein zogen die Schweißbahnen, unter den Sonnenmützen hervorkommend, senkrechte Striche. Und der arme Paul wischte sich mit der salznassen Hand den Schweiß von der Stirn und eröffnete damit den salzigen Bächen den Weg in seine Augen. Lange Zeit mußte er das Brennen erdulden, bis sich neue Krusten auf den Augenbrauen als Barriere wieder aufgebaut hatten. Die Lage begann extreme Züge aufzuweisen. Wir hielten etwas mehr auf die Küste zu. Angenähert, wurde das Geräusch der Wellen und der Kajaks in ihnen von einem schrillenden Ton durchdrungen, der in endlosem Konzert aus den massiven Felswänden heruntertönte, und schon nach kurzer Zeit an unseren Nerven zu zerren begann. Wir stellten uns vor, wie

Tausende oder gar Millionen von Zikaden oder Grillen an ihren Flügelkanten herumsägten oder wie die Wilden auf ihren Trommelorganen tobten, um uns diese Tortur anzutun. Dazu gesellten sich plötzlich kanonenartige Donnerschläge, als in niedrigen Grotten, die hier auf der Wasserlinie in die Wände gehöhlt waren, der Wellenschlag in weißgischenden Kaskaden tosend zusammenbrach. Da lenkten wir die Kajaks wieder aufs Meer hinaus, weg von dieser Küste, die uns keinerlei Hilfe, sondern höchstens zusätzliche Gefährdung bot. Als wir so unseren Weg suchten, und immer wieder mit einem schnellen Stüttschlag eine überraschende Wellen-Bootsituation korrigieren mußten, kamen mir doch so Gedanken über unsere Eskimotierkünste, deren wir uns in ungebremster Zuversicht doch so sicher waren, und die ja erst die Grundlage für eine Fahrt wie diese hergegeben hatten.

Im Herbst im letzten Jahr, als wir unsere Eskimokajaks einweiheten, konnten wir noch gar nicht aufdrehen, und ich mußte zwei blitzschnelle Kenterungen hinnehmen, die mit Schwimmtouren in der schon merklich abgekühlten Isar gar nicht sehr lustig waren. Der Paul hatte ein Sondererlebnis im Großhesseloher Wehr, das er erfolgreich durchfahren hatte, als ihn ein unvermuteter Qualler schon hinter der letzten Walze auf den Rücken legte. Da konnte er das Boot nicht verlassen, weil ein abgerissener Sohlenabsatz seiner Trampschuhe hinter dem Spant verhakt war und ihn unverrückbar festhielt. So begann er mit den Armen zu schwimmen, und weil er unheimlich viel Kraft hat, gelang ihm, wie ein seltsames Wasserwesen, mit den Armen die Wellen teilend und hinter sich einen langen, querliegenden Leib herschleppend, das so lange, bis von al-

len Seiten hilfreiche Paddler herangekommen waren und ihn wieder auf ebenen Kiel drehten. Und schon schwamm er wieder, denn die Helfer hatten ihn verlassen, bevor er sein treibendes Paddel wiedererlangen konnte. Es war ganz klar: eskimotieren mußte so schnell wie möglich gelernt werden! Aber wo? Aber wie? In den dreißiger Jahren, der Hochzeit der Eskimofalkajaks, war diese Kunst weiterverbreitet, aber jetzt, fünfzehn Jahre später, sah es düster aus damit. Zwar konnte der »Ulmer Spatz«, ein Paddler aus Ulm an der Donau, wie eine Maschinenwelle dauereskimotieren, doch er war weit von München entfernt. Zwar konnte der Seidl Erich, ein Zugezogener aus der sowjetischen Besatzungszone, wo Slalom-paddeln eine geförderte Sportart war, in einer Art selbstentwickelter Technik sich wieder nach einer Kenterung aufrichten, aber der hielt sich sehr bedeckt, weil er auf Wettkämpfen seinen Vorteil vor den Mitbewerbern nicht verlieren wollte. Da erfuhren wir von Karl Hammermüller. Er war zu der Zeit Bademeister im Müllerschen Volksbad und schon nahe am Pensionsalter. Er war außerdem Mitglied im altrenommierten Paddlerclub CMK München. In den dreißiger Jahren war er ein Eskimopaddler gewesen, aber seine aktive Zeit lag weit zurück. Mit seiner Mitwirkung konnte der CMK bei der Bäderdirektion einige Sonntagnachmittage, an denen das Bad geschlossen war, für die Münchner Paddler erbitten. Und da stand nun dieser sehnige magere Mann mit seinen etlichen 60 Jahren unermüdlich bis zur Hüfte im Wasser, und bemühte sich mit einer Engelsgeduld uns jungen Kerlen, die rein gar nichts kapierten, die Eskimorolle beizubringen.

Weil wir uns gar so blöd anstellten, griff er auf die Schulhof - Technik zurück, jene Art zu rollen, bei der das Paddel unter Wasser im rechten Winkel zum Boot gerichtet wird, und der kopfhängende Paddler den Griff unter Wasser so wechseln muß, daß die Arme gekreuzt vorm Oberkörper zu liegen kommen. Wie man auch zu dieser Art der Rolle stehen mag, auf jeden Fall gelang es dem unerschütterlichen Langmut vom Hammermüller Karl, uns diese Basis des Wiederaufrichtens einzutrichtern.

Doch die »richtige« Rolle, nämlich eine wildwassertaugliche, war diese nicht. Das wäre die »Pawlata« gewesen, doch wie gesagt, die kapierten wir einfach nicht. Ewig verschnitten wir das Paddel, oder zogen es über das Verdeck, was die seltsamsten Unterwasserfiguren zur Folge hatte.

Doch plötzlich, eines Nachmittags im Kanal hinter dem Bootshaus, schon schlotternd vor Kälte von vielen vorausgegangenen Fehlversuchen, plötzlich saß ich wieder aufrecht, doch ich konnte nicht sagen, wie ich es gemacht hatte! Der Pauli, der am Ufer zuschaute, war genauso überrascht wie ich selber, und wir waren so gescheit wie vorher. Voller Zweifel und Skepsis am nochmaligen Gelingen machte ich den nächsten Versuch, schon eiskalt und blaulippig geworden, und siehe da! – ich kam wieder herauf. Aber diesmal hatte ich genau aufgepaßt, und zur weiteren Festigung ließ ich gleich noch weitere Rollen folgen, bis mich die beißende Kälte aus dem Boot und zu heißen Zitronenwassern trieb.

Das folgende Wochenende sah uns am warmen Ammersee, wo dann die gewonnenen Erkenntnisse in unzähligen Eskimorollen heranreifen konnten. Aber dieses erfolgreiche

Übungsprogramm fand nur wenige Tage vor unserer Abreise statt! Wir waren also recht neu-gebackene Aufdrehkünstler ohne jede Erfahrung in bewegtem Wasser.

Und nun befanden wir uns in einer einsamen, ausgesetzten Lage, in beachtlichem Seegang auf dem offenen Meer herumgeworfen, vor einer vollkommen unzugänglichen Küste, weit entfernt von jeglicher Hilfe, nur auf uns selber angewiesen. So zogen wir, zwei Salzgespenstern gleich, unsere Spur durch die unermüdlich zuschlagenden Wellen und taten unser Bestes, auf ebenem Kiel zu bleiben. Mit schmerzenden Augen suchten wir die an manchen Stellen gelb und rot erscheinenden Felsmauern nach einer Einbuchtung ab. Molunat, so wußten wir von der Landkarte, lag nach ungefähr zwanzig Kilometern von Cavtat entfernt, in einer Bucht. Da kamen, noch weit entfernt, irgend welche beweglichen Dinge in unser Blickfeld, dann war wieder nichts zu erkennen. Dann, nach vielleicht einer Minute, sahen wir wieder eine schnelle Bewegung über dem endlosen Wellengezacke. Und wieder, jetzt schon recht nahe, schnellten fünf, sieben oder gar zehn dunkle Leiber aus dem Wasser und tauchten nach einem weiten Bogen wie abgeschossene Torpedos sausend unter.

Schnell rückten wir auf Paddellänge zusammen, in der Befürchtung, diese pfeilschnellen Delphine könnten aus Versehen oder spielerischer Laune irgendeinen Schaden an den Booten anrichten. Denn blitzartig wurde uns bewußt, daß wir in ganz fragilen Gebilden, etwas Gummihaut und Segeltuch, aufgespannt auf ein zerbrechliches Holzgerüst, über einer Meerestiefe von durchschnittlich einhundert Metern dahinfuhren, salzüberkrustet, von ei-

ner gleißenden Sonne geröstet und sorgsam in den aufgeregten Wellen unser Gleichgewicht wahrend. Dann sprangen sie ganz nah, zumindest kam es mir nah vor: Leiber, dunkel und kompakt, von der Masse eines ausgewachsenen Wildschweins aus dem Forstenrieder Park, zogen sie ihre Bogen durch die Luft, in einer Höhe, und das erschreckte mich doch einigermaßen, die beachtlich über unserer Kopfhöhe im Kajak lag... Gespannt schauten wir über die glitzernden Wasserspitzen, wo sie wieder auftauchen würden. Aber es kam nichts mehr. Weit entfernt, dem offenen Meer zu, sahen wir sie dann ein letztes Mal. Da atmeten wir tief durch und waren recht froh.

In blendender, dunstig werdender Helle schien die Felsmauer etwas zurückzuweichen und wir wendeten die Steven darauf zu. Als wir näherkamen, schon der schrille Klang der Nerven sägen sich auf uns herabsenkte, da mußten wir erkennen, daß es nur eine flache Einbuchtung ohne jede Ansiedlung und ohne jede Landemöglichkeit war. Die Enttäuschung darüber ließ auch plötzlich spüren, daß wir ganz schön abgemattet und im Sitzfleisch angeschmerzt waren. Doch es half nichts: Wir mußten weiter.

Als sich dann endlich, endlich, wir waren ja schon Stunden um Stunden unterwegs, der Einschnitt in der Steilküste nach Molunat auftat, wir ein martialisch aussehendes Fort auf hohem Felsen ganz am Ufer umschlichen und die enge Einfahrt passiert hatten, fanden wir uns unvermittelt auf einer glatten, sich leicht wiegenden Wasserfläche, von niedrigen Bergen umstanden wie ein Voralpensee, friedlich an grüne, mit kleinen Bäumen und Büschen bewachsende Gestade plätschernd. Wir erspähten gleich einen schönen Zeltplatz und

gingen ausgelagert an Land. Nach einer erfrischenden Rast legten wir uns nackt ins seichte Wasser und schruppten die Salzkrusten von Gesicht, Schultern und Armen, und stöhnten vor Wohlbehagen und Zufriedenheit darüber, daß wir gemütlich im lockeren Baumschatten sitzen konnten und nicht mehr im auf- und absteigenden, hin- und her gleitenden Kajak um unser Weiterkommen besorgt sein mußten.

Wir hatten das Zelt schon aufgestellt, weil wir uns allein glaubten, da kam ein junges Mädchen, so in unserem Alter, mit einem beachtlichen Bikini angetan, durch die Büsche gewandert und überschüttete uns gleich mit einem Wortschwall, leider auf jugoslawisch. Im Lauf der Zeit glaubten wir durch lebhaftes Gestikulieren doch eine Art von Verständigung erreicht zu haben, so kam es, daß dieses Mädchen, Ivanka, wie wir erfahren hatten, in meinem Kajak ziemlich weit vom Ufer entfernt ihre Kreise zog, ohne daß wir wußten, wie es eigentlich dazu gekommen war. Ganz offenbar verstanden wir doch nicht so gut, was sie uns sagen wollte. Einigermaßen fassungslos sahen wir, daß sie in dem schmalen Kajak, der noch jeden Neuling in Not gebracht hatte, ohne ein Problem dahinpaddeln konnte. Trotzdem mußte der Paul ins Boot und Geleitschutz geben, denn ich wollte meinen geliebten Kajak ohne irgendeine Tauchübung zurückhaben. Er drehte dann ein paar Eskimorollen, leichtsinnigerweise, wie sich zeigen sollte, denn es brauchte eine große Mühe und aufgeregtes Palavern, diese unternehmungslustige Ivanka von dem Versuch abzuhalten, es ihm gleichzutun. Die Ivanka verschwand wieder und köstlicher Friede senkte sich hernieder. Wir richteten ein umfangreiches Abendessen. Zu Käse und

Brot mit Melone gab's noch Salat. Den Durst stillten wir mit Tee, aber auch noch mit ein paar kräftigen Schlucken Wein. Zur Nachspeise entdeckten wir einen Busch mit grünen, birnenförmigen Früchten. Innen leuchteten sie ganz rot, und es waren herrlich schmeckende frische Feigen.

Der Abend neigte sich, Bettschwere ergriff uns, da brachen ganz aufgebracht vier oder fünf blutjunge, kahlgeschorene Soldaten in unsere Ruhe ein. Sie fuchtelten grimmig mit Maschinenpistolen herum, von denen wir hofften, daß sie nicht geladen, oder wenigstens gesichert seien. Soviel begriffen wir, daß sie von dem Fort an der Felsenecke seien, daß sie uns eben erst entdeckt, und wir auf verbotenen Gelände unser Zelt aufgeschlagen hätten. Nach einigem Radau verzogen sie sich wieder. Wir schlossen das Zelt und schliefen ein.

Am anderen Tag in der Frühe waren sie wieder da und führten sich recht stark auf. Inmitten des Wortgetöses erschien die Ivanka wie aus den Büschen herbeigezaubert. Das wiederum legte sich wie Öl über die lautgestimmten Soldaten und wir nützten die Gunst der Stunde, packten ein und stießen, zu guter Letzt unter lebhaftem Winken aller Beteiligten, vom Ufer ab. Wir glitten durch die Enge auf die freie Adria hinaus. Und heute war's so, wie wir uns die Fahrt schon gestern vorgestellt hatten: leise schwankte das Meer, die pralle Felsmauer, in mancherlei Grautönen abgestimmt, ließ von Zeit zu Zeit rote und gelbe Partien aufleuchten, mild strahlte die Morgensonne und wir konnten die Kajaks mühelos zu schneller Fahrt antreiben. Kein Spritzer traf uns ins Gesicht, keine Welle stieg aufs Verdeck, eine wunderschöne, erholsame Tour entlang einer

großartigen Steilküste. Die Lage war ja die gleiche, wie gestern, aber nicht eine Sekunde kam irgendein zweifelhaftes Gefühl, geschweige denn eine Bedrohung auf. Heute herrschte reine Freude über den schönen Tag.

So beschwingt verstrichen die zwölf Kilometer bis Ostrirt, der leuchtturmbewehrten Felsenspitze an der Einfahrt zur Bucht von Kotor wie im Flug. Hier fühlten wir uns wie auf einem großen Alpensee, allerdings mit recht kahlen Gebirgen. Um Mittag herum legten wir in Hercegovni an und machten uns gleich auf den Weg zum größten Hotel am Platze, denn wie wir in Dubrovnik schon gemerkt hatten, gab's dort hervorragend zu essen und unsere Reisekasse, durch die mit mäßigem, aber doch eben mit Gewinn abgeschlossenen »Geschäfte« unterpolstert, gab so eine Ausschweifung schon her. Und richtig, wir labten uns an herrlich gebratenen und vor allem gewürzten Fleisch und wohlschmeckenden Gemüsen. Einen Schluck Wein gab's auch dazu und zur Abrundung einen duftenden Slivowicz, ganz mild gebrannt. Daran schlossen sich Einkäufe für die Verpflegung der kommenden Tage. Viele Kinder umlagerten die Boote, als wir zurückkamen. Am frühen Nachmittag saßen wir wieder in den Kajaks und paddelten in einem angenehmen Wellengang, den ein kühlender Wind entwickelt hatte, weiter durch die riesige Bucht, die sich einmal etwas verschmälerte und dann wieder in die Weite dehnte. An einem saftig grünen Wiesenfleck, der durch etliche Feigenbäumchen einem Garten glich, stiegen wir aus, und legten eine labende Ruhepause ein. Allmählich versammelten sich die Bewohner der Häuser im Hintergrund bei uns und mit einem Mann, der ein wenig Deutsch

dahersprach, kam eine gestenreiche Unterhaltung auf. Er machte uns auf eine Insel in der inneren Bucht von Kotor aufmerksam, und auf ein Städtchen, Perast mit Namen, an der Nordküste, beides Orte, die wir unbedingt besuchen müßten. Der Pauli hatte in den äußersten Steven seines Kajaks ein Paar nahezu neuer Haferlschuhe aus glänzendem Leder verstaut. Diese Schuhe, in der Vor-Kajakzeit einmal sein ganzer Stolz, und in einem speziellen Laden unter langwierigen Zeremonien erworben, waren ein weiterer Posten in unserer Handelschaft, der klingenden Profit einbringen sollte. Doch als kühler, cleverer Geschäftsmann eignete sich der Paul halt gar nicht. Er kramte die Schuhe heraus, als er die Fetzen an den Füßen des freundlichen Mannes sah, und drückte sie ihm in die Hände. Er war völlig fassungslos und wurde ganz stumm, dann eilte er davon und kam gleich darauf wieder mit einem Arm voll Obst und Gemüse zurück. Am Abend drehten wir zur Erfrischung einige Rollen, was die immer noch ausharrenden Leute zu lautstarker Begeisterung und weiteren Obstspenden anfeuerte. Hier schlugen wir das Zelt auf, hier war gut sein. Die Abendmahlzeit brachte uns Brot und herrlichen Käse, Tomaten und Feigen mit Zitronenwasser.

Ein neuer Tag mit hellem Sonnenschein sah uns durch die schmale Enge, die den weiten Mittelsee, Tivatski Zaljev, mit dem hintersten Teil der Bucht von Kotor verbindet, hindurchpaddeln. Hier öffnete sich die Wasserfläche wieder weit nach beiden Seiten, in der Form einer Doppelaxt, wie wir von der Landkarte her wußten. Bald hatten wir die avisierte Insel ausgemacht, und schon umrundeten wir das winzige Eiland, das außen herum von einer hohen Mauer umgeben war und in sei-

nem Innerem eine guterhaltene Klosterruine, von der Größe eines mittleren Reihenhauses, sicher verbarg. Schmale, dunkelgrüne Zypressen, engstehend, sahen wir hinter der Mauer in dem Gärtchen wachsen: Ein recht einladender Anblick. An einem Felsenvorbau legten wir bei einer steinernen Treppe an und konnten dort auch gleich die Boote sicher hinlegen. Neugierig traten wir durch die türbreite Pforte und standen unter den duftenden Bäumen im lichten Schatten und durch die Ringmauer von jedem Wind und von Wellengeräuschen abgeschirmt. In diesem intimen Refugium unter den leise ächzend sich wiegenden Bäumen bauten wir das Zelt auf. Tiefer Friede umgab uns hier.

Eine schon an Meditation grenzende Rast richtete uns für die nächsten Tätigkeiten her. Der Paule setzte sich mit seinem Angelzeug zum langersehnten Fischzug auf die Steintreppe und warf mit endloser Geduld seine Haken und Leinen und Köder aus. Ich sah mir die aus großen, unregelmäßigen Steinen erbaute Mauer an und machte in Erinnerung an die noch gar nicht lange zurückliegende Kletterzeit weite Quergänge um die halbe Insel, die rauhen Fugen als Griffe und Tritte benutzend. Dann wieder tauchten wir entlang der Felswände ein bißchen in die Tiefe des blauen Wassers. Zwei-dreihundert Meter entfernt lag eine zweite Insel, ebenfalls ganz klein, aber im Gegensatz zu der unsrigen war diese ohne nennenswerten Garten, ohne Bäume, aber dafür war sie mit einer Kirche mit schöner Kuppel und einem harmonischem Glockenturm, ebenfalls überwölbt, und einem hoch gemauerten Haus bedeckt. Dorthin machten wir einen Besuch, fanden alles verschlossen

und menschenleer. Die Sonne brannte gewaltig auf die Steine und die Hitze trieb uns bald wieder in den duftenden, ruhevollen Schatten unsres Klostergärtchens zurück. Dort huschten die Eidechsen ums Zelt und nahmen schnell und behände die Brotstückchen und Melonenfetzchen und verschwanden wie ein Blitz in irgendwelchen Ritzen. Am Spätnachmittag paddelten wir zu dem Städtchen Perast, das an der Nordküste in der Sonne schmorte, vor den wilden, kahlen Bergen. Zu unserer Überraschung standen die Häuser alle leer, kein Mensch war zu sehen, kein Geschäft, in dem jemand etwas hätte kaufen können, kein Melonenberg, auf dem ein Händler saß, sonst die mindeste Zutat bei einigen Häusern, kein Hund, kein Geräusch, nichts, nur leise wehender, meerfrischer Wind.

Die schnellen Kajaks brachten uns in die Südwestecke der großen Alpenmeeresbucht, wo das Städtchen Morinj lag. Gleich standen ein paar Leute am Ufer und eine stark gestikulierende und laut geführte Unterhaltung kam schnell in Gang. Und plötzlich hörten wir immer wieder die Worte »Akrobatik« und auch »Attraktion« heraus. War die Kunde von unseren Eskimokünsten bis hierher gedrungen? Eine Proberolle wurde mit großem Beifall aufgenommen, aber nicht mehr mit der ungläubiger Überraschung, von Leuten, die von so etwas noch nie gehört hatten, sie mußten es also schon wissen. Auch hier bekamen wir nach ausgedehnter Eskimovorführung von den Leuten mancherlei Lebensmittel zugesteckt. Das hat uns gut gefallen. Am Abend saßen wir, wie bei einer romantisch angehauchten Theaterinszenierung, im hellen Mondenschein zwischen den Zypressen vorm

Zelt. Wein und Tee, das unglaubliche Weißbrot mit seiner köstlichen Rinde, Käse und Salat halfen diesen friedlich-schönen Tag zu beschließen.

Heute ist der 19. August 1953, ein Mittwoch. Der Tag, an dem der Paul schon in aller Frühe, als ich noch schlief, einen Fisch erbeutet hat!! Jetzt war sein Jagdinstinkt voll angestachelt. Unverdrossen warf er die Angel, immer wieder, die Sonne war schon weitergewandert, doch kein neuer Fisch biß an. Da tauchte ich an der Angelstelle unter Wasser, um zu sehen, wo sie wohl blieben. Weit und breit dehnte sich leblose, von treibenden Schwebteilchen erfüllte Ödnis. Dort wo die Angelschnur an einem Felsenbauch vorbei in die Tiefe hing, griff plötzlich eine Krabbenschere aus einer kleinen Höhle heraus nach der Schnur. Kaum erfaßt, schwang sich das handtellergroße Tier aus seiner Behausung, und rutschte an der Schnur entlang hinunter bis zum Harken und riß mit der freien Schere am Köder. Der Pauli war ganz empört, als ich ihm die Geschichte erzählte. Im Lauf des Tages packten wir unsere sieben Sachen und stachen nach Kotor, in der äußersten Südostecke der Kotorski Zaljev in See. Unterwegs trafen wir auf Paddler, die sich in der Gegenrichtung bewegten. Es waren Deutsche und die Begegnung wirkte nicht sonderlich erbauend auf uns. Die Sonne stand mittäglich hoch am Himmel und begann lastende Hitze zu verbreiten. Allmählich nistete sich die Vorstellung ein, wie angenehm es wäre, ein erfrischendes Bad zu nehmen. Doch das Ufer war noch weit. Eine Eskimorolle vielleicht? Aber die Küste lag in der Ferne, der Kajak voller Gepäck! Wenn sie nicht gelang? Aber im Ernstfall müßte es doch auch gehen!

Ja, aber hier war kein Ernstfall, nur die Gier nach Abfrischung. Aber wenn es doch gelänge, was eigentlich schon sein müßte, dann würde unser Geist doch sehr angehoben und zuversichtlich gestimmt werden!? Aber wir müßten so nah beisammen sein, daß sich bei Nichtgelingen der eine am anderen wieder in die Höhe arbeiten könnte. Also sollte ich? Oder nicht? Um dieser Rederei ein Ende zu machen, drehte der Paul seinen Vordersteven meiner Sitzlücke zu, eine Armlänge entfernt. Und wartete. Jetzt war ich dran. Tief eingeschnauft, Paddel aufs Verdeck und dahin ins Wasser. Glatt und widerstandslos drehte sich der Kajak, trotz Gepäck und trotz des flachen Sackes auf dem Hinterdeck! Es war überhaupt kein Problem. Als wollten sie es ganz genau sehen zischte eine Blas'n Delphine in ihren phantastischen Sprüngen und pfeilschnellen Schwimmspurts auf uns los. Diesmal genossen wir das Schauspiel richtig, denn wir glaubten fest daran, daß sie, wie ein paar Tage vorher, friedlich passieren würden. So war's dann auch. Am Strand von Kotor fanden wir zum Anlegen und Aussteigen nur ein wenig einladendes Kiesstück in praller Sonne. Nach dem Auspacken war uns so heiß, daß wir die leeren Boote zu Wasser brachten, und eine Viertelstunde »Akrobatik« zur Freude der zufälligen Zaungäste abarbeiteten. So abgekühlt rissen wir die Kajaks auseinander, ließen Häute und Gestelle in der blendenden Sonne schon mehr rösten als trocknen und waren nach dem Verpacken bereit, das beste Hotel am Platze aufzusuchen.

Allmählich neigte sich unser Aussehen mehr dem Schäßigen zu, aber mit dem Selbstbewußtsein erfolgreicher Meeresbefahrer, unbezwinglicher Eskimorollenkünstler und un-

terfüttert durch die klingende Münze in der Reisekasse, schritten wir durch die Hotelrestauration und suchten uns den Tisch, der am Besten erschien. Die Kellner eilten, als ihnen der Umfang der Bestellung bewußt geworden war, und wir speisten wie die Könige. Dann wanderten wir durch das mittelalterliche Kotor, das uns ganz eng und schattendüster erschien. Wir dachten aber falsch, denn die wunderbaren Baumeister, die mit ihren frühen Mitteln so phantastisch schöne Häuser erstellen konnten, fügten sie ganz sicher nicht ohne Absicht zu so engen Städten zusammen. Und wenn wir an die Sonnenglut dachten, die draußen an dem Platz herrschte, wo wir die Boote abgebaut hatten, dann sprach der kühle Schatten in den engen Gassen ein deutliches Jawort für hohe Fassaden und schmale Wege. Zum Abend vergönnten wir uns noch einmal gebratenes Lamm mit wundervollen Gemüsen und mildem Wein. Die Kellner schauten diesmal freundlich über unsere abgeschabten Kleider hin.

Die Nacht brach an, wie sollten wir es mit dem Schlafen halten? Der Omnibus, den wir morgen erreichen mußten, würde schon in aller Frühe starten, gleich hier in der Stadt. Weiter entfernt das Zelt zum Schlafen aufzustellen, war, durch die Umgebung hier, keine gute Idee. Im Hotel zu übernachten kam sowieso nicht in Frage. Also? Da belegten wir kurzerhand zwei Parkbänke, die in der Nähe der Haltestelle unter den Bäumen standen, und schliefen tief und selig wie die Grattler dem nächsten Tag entgegen.

(Lorenz Mayr,  
*SEEKAJAK* Nr. 77, 2001, S. 28 - 32)

## Was alles passieren kann ...

Das langersehnte Wochenende ist gerade angebrochen. Ein Paddler schiebt sein Wagerl mit dem zerlegten und verpackten Boot und dem Zeltgepäck am späten Nachmittag auf einem Weg durch lichten Wald einer Stelle am Isarufer zu, an der ihn die Freunde, einen Tag früher als er am Oberlauf der Isar gestartet, zum abendlichen Zeltlager erwarten. Der Treffpunkt und der Anmarschweg zum Fluß liegen weitab von den sonst gebräuchlichen Wochenendrouten, und daher sind die Paddler den Leuten hier nur als fröhliche und nutzlos auf dem eiligen Fluß dahintreibende Schifferlfahrer bekannt. Ein Bauersmann, schon hochbetagt und bedächtigt, zieht mit einem kräftigen Pferd gefällte Baumstämme aus dem Wald zum Wege hin. Voll Interesse wendet er sich dem seltsamen Wagerlschieber in seinem Holz zu. Beiderseitiges Grüßen, dann unvermeidlich: »Wo kommst jetzt Du her?« Die entsprechende Antwort entlockt ihm ein: »Soooo, aus da Stadt kimmst aussa!? Jaaa, was wuist nacha da? Was hast'n in Deim Karrn da drinn?« Äußerst kritisch hört er die Erwiderung, dann: »Waaaaas, a Schifferl hast da drinn?« Nach einigem Hin- und Herreden zieht er Bilanz: »Aus der Stadt drinn bist aussa, jetzt baust nacha Dei Schifferl auf und fährst wieda in d'Stadt eina, jaaa, ja, hmmm, na ja ja des werd scho gscheida sei, als wia Raub'n und Mord'n«. Er dreht sich um, klatscht seinem Pferd auf's Hinterteil: »Geh weida Wastl, ziehan ma'l wieder a Holz!«

*(Mitgeteilt von Hans Steinhauser,  
Orinalteilnehmer an diesem Gespräch)*

Sommer 1942. Europa ist von Krieg überzogen. Wo Krieg herrscht, gibt es viele verwundete Soldaten. Die vielgerühmte menschliche Vernunft schreibt vor, Verwundete so schnell wie möglich wieder neu herzurichten, damit sie auf's Neue an den Errungenschaften des pervertierten Menschengesistes teilhaftig werden können. Weniger Blessierte werden gleich hinter den Frontlinien wieder auf's Feuerfressen hergestellt, stärker Zerstörte müssen in der ach so fürsorglichen Heimat zusammengeffickt werden. So kam es, daß ein beachtlich ramponierter Paddler seine kaputten Glieder zwar in einer schönen Stadt an einem schönen Fluß wieder frontreif kurieren lassen durfte, aber trotzdem fern von seiner Geburtsstadt Wien war. Wien, wo seine Frau lebte, aber durch die obligatorische Dienstverpflichtung festgehalten, nicht zu ihm hinreisen konnte, um ihm ein wenig beizustehen. Doch ein dienstfreies Wochenende kam endlich heran, und man konnte seine Frau hochbepackt mit eigentlich recht großen, fest in Packpapier verschnürten Paketen sehen, wie sie unter Mühen den Zug bestieg, um zu ihrem einigermaßen wiedergenesenen Mann nach Braunau am Inn zu fahren. Nach kräftig gefeiertem Wiedersehen sah der Paddler seinen zweiten Herzenswunsch erfüllt, als aus den getarnten »Zivilpaketen« sein Kajak aufgebaut war. Aber nun? Braunau war ein einziges großes Lazarett, angefüllt mit Militärpersonen jeglichen Ranges und jeglicher denkbarer Versehrtheit: kein Ort, um etwas zu sich selbst zu finden, niedergezogen durch das überall sichtbare Elend, zackig überdeckt durch die streng gehandhabte militärische Grußpflicht. Doch da war der schnell ziehende Inn unter den Stadtmauern, da tanzten die Sonnenreflexe auf den eiligen

Wellen, da sah man flußabwärts das Grün der Flußauen als undeutlichen Strich die Ufer unterm Mittagsglast säumen. Und da war der Kajak! So konnte man das schlanke Boot aus dem Kehrwasser schneiden sehen, der Paddler stützte es lässig und sicher, so als gäbe es die ganzen bootslos verstrichenen Kriegsjahre gar nicht, die Kugel auf der Stevenspitze wies flußab, eilig glitt das Eskimoboot zwischen die Wellen und sicher führte es seine Deckslast mit sich: Rücken an Rücken saßen die beiden, leise paddelnd der Mann, locker balancierend, die Beine über das Achterdeck gestreckt, die Frau. So konnten in einer elenden Zeit zwei junge Menschen wieder ein wenig zu sich finden, echte Kraft für sich selber schöpfen und der Zukunft etwas gefaßter entgegensehen. Und der Kajak erwies sich wieder einmal als wirkliches Zauberboot.

*(Mitgeteilt von Ria und Herbert Slanar)*

---

Zwei Eskimokajaks trieben den Lim abwärts. Sommer 1953. Montenegro, heißersehnte Traumreise. Keine Straße, nicht einmal ein Weg, sondern nur da und dort einige Pfadspuren begleiten den Fluß, kein Kraftwerk, keine Staumauer hemmt seinen Lauf. Seit Tagen schon zigeunerten die Paddler durch das Tal, mal über die Hügel streifend, mal die schönen Schwälle auf dem fremden Wasser auskostend, dann wieder, wie jetzt gerade, nach einem möglichst romantischen Zeltplatz Ausschau haltend. Sie durchquerten einen kleinen Talkessel, den der Fluß mit einer scharfen Kurve zwischen höheren Felsen auf der anderen Seite wieder verließ. Und genau hier, hinter

der Kurve, etwas abseits der Felsen, da lag das kleine Plateau, groß genug für das Zelt und für das Feuer zum Kochen, ein wenig erhöht, von zwei Bäumen beschattet, nicht weit vom Ufer. Nach kurzer Zeit stand das Lager, war der Sack mit der Polenta, der Essensbasis aus den engen Tiefen des Kajaks hervorgezerrt. Der aus Steinen gelegte Ofen zog prächtig, die Polenta blubberte schon im Topf, da wurde eigenartiges Gelärm und Treiben aus dem Talkessel nebenan, hinter den Felsen vernehmbar. Ohne sich stören zu lassen schöpften sie das Teewasser aus dem Fluß und nicht lange, und die unvermeidliche, schon fast süchtig herbeigesehnte Teezeremonie nahm ihren Lauf. Nach dromedarhafter Teesättigung erhoben sie sich ächzend, um dem immer noch hörbaren Treiben jenseits der Felsen auf den Grund zu gehen. Was mußten sie sehen? Ungefähr hundert schwitzende, vor Anstrengung ganz rotgesichtige Soldaten badeten ihre manövermüden Füße unter lustvollen Seufzern und mit Gestöhne im unschuldigen Fluß. Gedankenvoll schmeckten die Paddler, jeder für sich, dem genossenem Tee bis in die Tiefen ihrer Eingeweide nach.

*(Lenz Mayr)*

---

Am Ufer des Walchen, nahe seiner Mündung in die Isar — den Sylvensteinstausee gab es damals noch nicht — lagen zwei nagelneue Eskimokajaks im Gras. Große Ratlosigkeit herrschte: der eine der beiden Paddler, der größere, konnte nicht in sein Boot hineinschlüpfen! Obwohl er es doch selbst gebaut hatte! Vollkommen zerschmettert saß er auf

dem Hinterdeck und mühte sich vergeblich, seine Kniescheiben unter dem Vorderspant hindurchzubekommen, er versuchte sie mit den Fingern einzeln zu bewegen und zu drücken, es tat schon ziemlich weh, es half alles nichts: Er kam nicht hinein. Und dabei war eine Sitzprobe während des Gerüstbaues ohne Schwierigkeiten verlaufen. Doch da waren die Senten noch nicht dran und vor allem keine Haut, sodaß ganz ohne Zweifel, wie ihnen jetzt dämmerte, die Füße weit außerhalb der Bootskontur gewesen sein müssen, ohne daß es einem von den beiden aufgefallen war. Das war ein herber Schlag, noch dazu nicht der Einzige. Was war noch? Sie hatten ihre Kajaks — die Spanten waren schon vorbereitet — in einem wüsten dreitägigem Tag- und Nachtmarchen erbaut, weil sie in dieser Frist eine kleine Schreinerwerkstatt benutzen konnten, also eine einmalige Gelegenheit. Und dabei waren die Stevenspitzenaufsätze, wie sie Herbert Slanar seinen Booten mitzugeben pflegte, nicht mehr fertig geworden. Selber hatten sie den tieferen Sinn dieser Aufsätze noch gar nicht erkannt, und so waren die Direktiven an den Sattlermeister, der sie noch schnell fertigen sollte, bevor er die Gerüste mit Faltboothaut überzog, auch nicht sehr deutlich ausgefallen. So kam es, daß die schönen, rassigen Eskimosteven nun einen leichten, fast barocken Schwung zeigten, worüber sie schon sehr betrübt waren. Und jetzt das! Ja, was war zu tun? Nach vielem erfolglosen Hin und Her hob der eine, der größere Paddler einen kürbisgroßen Stein, und einen langen, stöhnenden Seufzer auslassend zerschmetterte, oh Graus, damit das Dach des hinteren Hauptspanten! Es war ihm, als hätte er den eigenen Fuß zermalmt. Düstere Nebel zogen feucht zu dieser

Stunde tief durch die Täler, herbstlich kalt schon das Wasser, da kam es auf die bald darauf erfolgende Kenterung, die ein krebsfänger Paddelschlag bei einer winkeligen Kurve in Blitzesschnelle herbeiführte, auch nicht mehr an. Kurz und gut, in dem verbleibendem Fahrtenjahr, es war schon vorgeschrittener Herbst, wurde der Spant nach jeder Fahrt mit Blech leidlich repariert, um den Kajak schön aufbauen zu können, dann mußte das Spantdach wieder eingedrückt werden, damit der Paddler überhaupt einsteigen konnte, dann wurde der Spant für das nächste Mal mit Blech wieder repariert und so weiter, und so weiter bis der heraufziehende Winter Zeit einräumte für einen Umbau mit erhöhtem vorderem Spantendach.

*(Lenz Mayr)*

Ein heißer Julitag in den dreißiger Jahren lag über dem sonnigen Kärnten. Mit hellgrauem Gletscherwasser gefüllt bis zum obersten Uferrand, an manchen Stellen auch darüber hinaustretend, brauste die Möll zu Tal. Man hatte sie noch nicht ihres Wassers schon nahe am Ursprung, gleich unter dem Pasterzengletscher beraubt, ihr Flußbett war noch nicht durch riesige Bulldozer freigeschabt und verbreitert, die Zuflüsse von den Seitentälern waren noch nicht in Hochspeichern gefangen und in Rohren eingepfercht, sondern sie türmten noch steile Geröllkegel bei ihrer Mündung in den stürmischen Fluß. Die alten Holzbrücken mit ihren fachwerkartig verstrebtten, vom Wasser durchrauschten Pfeilern, die eigenartigerweise immer gefährlich schräg im Flußzug standen, drohten mit unterspülten, weit

ausladenden Treibholzigen an ihren eisenbeschlagenen Wellenbrechern. Kurz gesagt, ein Fluß, von dem wir heutzutage nur träumen können. Zwei Paddler, jeder für sich ein Meister seines schmalen Kajaks und jeder ein Eskimotierkünstler von hohen Graden, konnten den Lockungen des Wildflusses nicht widerstehen, obwohl aus allerlei widrigen Gründen kein anderes Wasserfahrzeug als ein breiter Zweisitzer zur Verfügung stand. Angesichts des tobenden Wassers eine Kenterung durchaus in's Auge fassend, verabredeten sie eine bestimmte Seite für eine Eskimorolle zu zweit, falls sie das Ungemach treffen sollte.

Nach einigen rasanten Kilometern wurde ein großer, nur knapp überspülter Felsen mit einer steinharten Walze dahinter dem schwerfälligem Boot zum Verhängnis. Wohl durch den Schreck des eiskalten Gletscherwassers – Paddler der damaligen Zeit kosteten dies noch ohne Wärmeschutz aus – und die Bemühung, aus dem breiten, haltlosen Sitz nicht herauszufallen, muß bei einem der Insassen – niemand kann ergründen, bei welchem – die vorher ausgemachte Seite für die Rolle verwechselt worden sein. So kam es, man ahnt es ja schon, daß ein dickes Zweierfaltboot kieloben den Fluß hinuntertrieb, ein Paddel mal auf der einen Seite, ein anderes Paddel mal auf der anderen Seite das Wasser durchkreiste, der Schiffskörper sich mal da mal dort ein wenig hochdrehte oder sich ächzend wie ein Propeller verwinden wollte, dann wieder stolpernd über Felsen schrammte und wieder von gegensinnig bewegten Paddeln in seiner Lage festgehalten wurde. Es half alles nichts, sie mußten aussteigen und schwimmend das Ufer erreichen, wobei ihr Schinackl, wie man dortzulande dicke Faltboote gerne nannte, noch beachtliche

Schwierigkeiten machte.

Doch kaum hatten sie festen Boden unter den Füßen, kaum reichte der kurz gewordene Atem wieder zum Leben, da erfüllte schon die weittragende Stimme des einen Paddlers, für seine kraftstrotzenden Temperamentsausbrüche fernhin berühmt, mit wortgewaltigen Verwünschungen den breiten Talraum. Bis in ferne Generationen fort wurden sämtliche Vorfahren und Stammesangehörigen des anderen Paddlers einer verunglimpfenden Betrachtung unterzogen und so die Herkunft des Paddelgefährten in dunklen Tiefen des Unzumutbaren aufgefunden. Gewaltig rollte das Echo dieser Wortflut durch das Tal. Ohrenzeugen wollen den letzten Widerhall aus einem versteckten Seitental noch am nächsten Tag gehört haben.

*(Mitgeteilt von Herbert Slanar)*

---

Leise aufrauschend schwingen die Eskimokajaks ins Kehrwasser, eine wunderschöne kleine Wiese verlockt zum Zeltlager. Die Paddler steigen aus, gehen ein paar Schritte zur Erkundung gegen den Waldrand zu, da sehen sie den Bauern, der ein wenig Futter schneidet. Er soll günstig gestimmt werden. Der eine Paddler sagt: »A schön's Wieserl hast da!« Skeptisch sieht ihn der Bauer von der Seite her an. Sagt der andere Paddler: »Und so a schön's Gras!« Er bückt sich nieder, streicht mit der Hand: »Und so fein und weich und lind!« Kühl blickt der Bauer auf ihn. Er sagt: »Magst a Maul voll!?!«

*(Mitgeteilt von Ria Slanar)*

## Das erste Mal auf der Ammer

So ganz neu war ich im Faltboot nicht, hatte ich doch bald nach dem Krieg einen ziemlich hinfalligen Zweisitzer gegen den einzigen Anzug, den ich besaß und der eine milde Gabe von guten Leuten für mich Ausgebombten war, leichten Herzens eingetauscht. Mit diesem Boot machten mein Freund Rudi, seines Zeichens Porzellanmaler, und ich ausgedehnte Wanderfahrten auf der Iller mitsamt der Donau, also vom schwäbischen Alpenvorland bis nach Niederbayern, genauer bis zum Kachelkraftwerk an der Schwelle zu Passau. Eine zweite Fahrt, ein Jahr später, brachte uns von Heilbronn den Neckar hinunter und weiter auf dem Rhein bis nach Köln.

Um der sportlichen Seite des Faltbootfahrens näher zu kommen, sah ich mich nach einem Einsitzer um. Bei meiner chronischen Geldnot konnte es selbstredend nur ein gebrauchtes Boot sein. Fündig wurde ich bei einem älteren Sattler, Mitglied im renommierten Münchner Bootsclub TGM, der in einer Kellerwohnung hauste, die zugleich seine ziemlich chaotische Werkstatt war. Er hatte neben anderem ein Paddlerleben hinter sich gebracht, das ihn bis auf den Mississippi in Amerika führte. Er baute sich immer wieder einmal ein Boot aus alten, ausgedienten, bereits weggeschmissenen Faltbootgerüsten, die er über den Daumen gezielt neu zusammenstellte. Die Häute schnitt er aus ebenfalls dem Verfall preisgegebenen Überzügen zu, die er in den Vereinshäusern bei Bedarf aufzutreiben wusste.

So kam ich an ein zweifelhaftes Bootsgebilde, das alle denkbar schlechten Eigenschaften aufwies, mit einem Verdeck aus einer tarnmusternten Militärzeltbahn genäht. Durch einen

Anstrich mit einer damals heiß empfohlenen Gummifarbe zur Erneuerung alter Bootshäute machte ich mir das Kraut erst richtig fett. Denn zu den anerkannt hinterfotzigen Fahreigenschaften kam nun noch hinzu, dass jeder, der dieses Boot auch nur mit dem Finger berührte, sofort mit einer klebrigen, zähen Masse überzogen wurde, die er so bald nicht wieder los wurde.

Trotz aller Malaise brachte mir aber dieses Boot einige Zeit recht viel Freude ein. Es wäre noch einer gesonderten Betrachtung wert!

Doch endlich verdiente ich regelmäßig eigenes Geld, als ich eine Anstellung als Zahntechnikerlehrling finden konnte. Da hatte ich dann bald ein »richtiges« Faltboot, einen Klepper T6, nagelneu und wunderbar.

Ein Frühsommerurlaub im Jahre 1951 brachte den Fritz H. und mich auf der Etsch von Bozen nach Verona. Und daran schloss sich nahtlos eine Wanderfahrt auf dem Tiber an, die uns von San Sepolcro am Oberlauf durch das umbrische Bergland bis nach Rom führte.

Einige Isarfahrten waren nach der Rückkehr aus Italien schon absolviert worden und so glaubte ich, es wäre an der Zeit für einen gestandenen Paddler, für den ich mich unbedingt hielt, endlich auf die sagemuwobene Ammer zu kommen! Dieser Fluss sollte irgendwo im Hinterland von Murnau, zwischen Unterammergau und dem Peißenberg durch eine Schlucht fließen, durch die nicht einmal ein Fußpfad führte, also ganz für sich abgeschlossen in seiner eigenen Welt, nur den Paddlern zugänglich!! So einen schönen Fluss sollte es in Deutschland kein zweites Mal geben! Aber einen kundigen Begleiter musste ich schon finden, für die erste Fahrt.

Ein wunderschöner Samstagnachmittag im

blühenden Monat Mai im Bootshaus an der Isar. Da war noch der Rudi Sch., den man auch »Vargas« rufen konnte, einen Namen, den er groß und kunstvoll auf sein neues Boot gemalt hatte. Er kannte die Ammer, er war schon dort gewesen und hatte sie befahren. Ihn musste ich anbohren! Eigentlich wollte er sich einen geruhsamen Nachmittag gönnen und behaglich bootshauseln, doch ich ließ ihm keine Ruhe, betete ihm den günstigen Wasserstand und das herrliche Wetter in endloser Litanei vor, bis er weich wurde, und einem ruhevollen Wochenende entsagte. Er entschloss sich, mitzufahren! Damit begann sich eine Reihe von Zwischenfällen zu entwickeln, die sich später schlecht erzählen ließen, weil ein jeder sie für maßlose Übertreibungen hielt.

Aber alles spielte sich so ab:

Das Verkehrsmittel war die Eisenbahn. Also mussten wir in die Stadt, zum Starnbergerbahnhof, wo die Züge in Richtung Garmisch abfahren. Der Rudi aber hatte sein Boot nicht im Bootshaus, auch nicht seine Paddelkleider und nicht sein Geld. Wir mussten zuerst zu ihm heim. In den Stadtteil Laim, sehr abgelegen vom Bahnhof! Ich packte meine Stabtasche quer auf das Fahrrad, auf den Gepäckträger. Der Bootsruksack mit Spanten und Haut kam auf die Lenkstange und das Rahmenoberrohr, so wie es damals die kleineren Metzger mit ihren Fleischkörben machten, wenn sie vom Schlachthof ins Geschäft heim fuhren. So radelten wir durch Obersending nach Laim, der Rudi schlank und elegant, und ich mit meiner Fuhre breitbeinig wie ein Cowboy hinterdrein. Er versorgte sich mit seiner Ausrüstung und mit Geld, alles hastig in seinem Zimmer zusammengekrallt. Und weiter ging's durch die Laimer Unterführung und

am Hirschgarten entlang. Zuhause hatte der Rudi auch noch auf einen Fahrplan geschaut, und erfahren, dass es pressierte, wenn wir den nächsten Zug erwischen wollten. Also legten wir einen Zahn zu!

Der Weg entlang am Hirschgarten war eigentlich recht schmal, eingegrenzt vom groben Holzzaun zur Rechten und einer fortlaufenden Planke zur Linken. So mancher Radler kam entgegen und blickte bang auf meine Stabtasche, die weit zur Seite abstand. Aber alle konnten, wenn der erste Schreck überwunden war, mehr oder weniger gut passieren. Doch dann kam einer, der, genau wie ich, eine starke Querladung aufgelegt hatte. Auch er schnell unterwegs. Wie zwei Turnieritter fassten wir uns ins Auge, jeder blieb auf seinem Tempo, jeder umgriff die Lenkstange fester, und jeder machte im letzten Augenblicke des vermeintlichen Zusammenstosses eine kleine Kurve, und wunderbarerweise senkte sich dadurch meine Last im selben Augenblick, wie sich die seine an hob. Wie zwei Vögel strichen die beiden ausladenden Gepäckstücke über einander hin. Dies beflügelte mich sehr und minderte das Herzklopfen, das sich eingestellt hatte, bald wieder herunter.

In der Arnulfstraße mussten wir in das Lagerhausareal an den Rangiergeleisen abbiegen, denn dort, an seiner Arbeitsstelle, hatte der Rudi sein Faltboot deponiert. Bald schob er es, natürlich abgebaut und verpackt, auf dem Bootswagerl aus einer weit entfernten Tür auf den holperigen Weg und karrte es atemlos heran. Hastig wurde es an seinem Radl festgezurrert, und weiter ging's so schnell als möglich zum Bahnhof. Hier mussten wir, wie konnte es auch anders sein, mit den Radln und dem ganzen Gepäckverhau über etliche Treppen

hinauf, und uns durch unbarmherzig zuschlagende Schwingtüren zwingen, bis wir vor der Gepäckaufbewahrung angelangt waren. Ein muffiger, älterer Beamter maß uns aus den Augenwinkeln und fuhr uns unwirsch an, dass er unsere »Saukarren« auf keinen Fall in Verwahrung nehmen könne, dazu sei er nicht da! Die Fahrradaufbewahrung sei im Hauptbahnhof! Das sei ja noch schöner! Und wo man da überhaupt hinkomme! Da könnte ja jeder daherkommen!!

Dazu muss man wissen, daß, anders als heute, die Bahnpolizei damals äußerst aktiv war, und kein Radl duldet, das irgendwo an den Bahnhof angelehnt war. Sie betrachtete es als ihre unabdingbare Pflicht, solche Räder zu entfernen und nur gegen Strafe und umständliche Rechtsverfahren an irgendeinem weit entfernten Ort wieder herauszurücken.

Der Rudi stellte dem widerborstigen Beamten dar, dass unser Zug in ein paar Minuten abführe, daß sie beide ja fast Kollegen wären, daß sein eigenes Metier die Spedition sei, und daß er, der Beamte, in seinem Reich unumschränkter Herrscher, ja jede Menge Platz zwischen seinen ausgedehnten Regalreihen hätte. Alles umsonst. Aus tückischen Schweinsaugen blickte er auf uns und zischte was von Polizei durch seine schlechten Zähne.

Wir ließen das Gepäck an Ort und Stelle liegen, sausten mit den Radln durch die Schalterhalle, rumpelten zwischen den Schwingtüren nach draußen und saßen schon in den Sätteln, als es die Stufen hinunterging. Schnell war der Weg zum Hauptbahnhof – Nordbau durchmessen, wo es natürlich wieder ein paar Stufen hinaufging. Innen in dem langen Gang waren nur ganz wenig Leute, so daß wir den einen Fuß aufs Pedal stellten, und mit dem anderen nach

Art der Rollerfahrer anschoben. Das gab ein ansehnliches Tempo, mit dem wir die Fußgänger umkreisten und mit gewaltigem Schwung in die Schalterhalle einbogen. Hier dehnte sich eine schwarze, unappetitliche Wasserlake, auf der trübe Papierfetzen herumschwammen, auf dem notdürftig ausgebesserten, dreieckigen Fußboden. Gerade noch konnte ich an ihrem schmierigen Rand entlangzittern, und mit knapper Not die Kurve zur Fahrradaufbewahrung gewinnen, als sich hinter mir ein verdächtiger Lärm erhob, wie wenn Eisen auf harte Unterlage geschmissen wird. Leider muß berichtet werden, dass der Rudi die Kurve zu schnell nahm und in der glitschigen Brühe zu Boden gegangen, eine beachtliche Strecke dahinschlidderte...

Gerade als wir schwitzend bei unseren Bootstaschen wieder zurück waren und sie ächzend auf die Schultern luden, gerade da verließ unter fröhlichem Pfeifen unser Zug den Bahnsteig und zeigte noch ein paar Sekunden die rot-weißen Schlußtafel am letzten Waggon.

Jetzt hatten wir plötzlich Zeit, Zeit im Überfluss. Jetzt wendeten wir uns dem Gepäckbeamten zu. Wir überschwemmten ihn mit einer Flut der übelsten Ausdrücke, die uns gerade einfelen, und wenn dem einem der Wortvorrat ausging, so konnte der andere nahtlos weiterschimpfen. Dabei rückten wir ihm nahe auf den Pelz. Da sahen wir auf einmal das heimtückische Glitzern in seinen geschlitzten Augen verschwinden: er hatte sie erschrocken aufgerissen, er griff hinter sich, er wich zurück! Da stieg der Rudi über die Barriere und verfolgte ihn, der sich eilsam zwischen seine Regalreihen zurückzog, mit lauten Schmähungen seiner üblen Person und seiner verdächtigen Herkunft, bis er in irgendeinem Kammerl die Tür

hinter sich zuschlug. Das erleichterte und entspannte uns sehr. Dann stärkten wir uns in der Milchtrinkstube und warteten halt ein paar Stunden auf den nächsten Zug. Dieser Verlauf der Dinge machte es, daß wir erst am späten Abend, die Dunkelheit war schon angebrochen, in Murnau aus der Eisenbahn stiegen. Einen direkten Anschluss nach Saulgrub gab's bei diesem Zug nicht. Erst zwei Stunden später, um Elf herum, sollte der Lumpensammler nach Oberammergau abfahren. Der Rudi, speditionserfahren, schwärmte aus und kam mit der Nachricht zurück, daß bei jenem Zug ein Packwagen mitführe, und daß es möglich sei, aufgebaute Boote dort einzuladen.

Unter einer trüben Laterne auf dem Nebenbahnhof, wo die Züge nach Oberammergau abfahren, packten wir die Gerüste aus, und ließen einen Riesenhaufen von Holzteilen entstehen, wie immer. Nun, ein Klepperboot mit seinen Bordwänden und Riegelverschlüssen ist im Handumdrehen aufgebaut. Bereits fertig, schaute ich nach dem Rudi. Er hatte gerade die Gerüsthälften, die von ungewöhnlich starken Holzdimensionen waren, in die Haut geschoben, aber es wollte nicht so recht weitergehen, sie widersetzten sich erfolgreich. Also fügte er den Mittelkiel ein, um sie endlich weiterzutreiben. Ein bisserl was rührte sich, aber dann stand der Spannkiel in spitzem Winkel unveränderlich nach oben. Mit vor Anstrengung hochrotem Kopf werkelte er daran herum: vergebens. Sein Boot war ein nach den neuesten Münchner Wildwassererkenntnissen abgeändertes Pionier-Boot, das ein Vereinskamerad für ihn besonders stark erbaut hatte. Die Haut hatte ein Sattler angefertigt, alles ganz neu und wunderschön, aber offenbar ein wenig knapp genäht!!

Jetzt stürzten wir uns zu zweit auf den Spannkiel, der knackend und knirschend allmählich nachgab, aber dabei zur Seite auswich. Die Haut ächzte wie ein alter Spitaler, als die Gerüsthälften weiter vordrangen. Ängstlich schaute der Rudi, gespannt schaute ich, ob nicht irgendwo eine Naht in die Brüche gehen wollte. Endlich war der Kiel niedergekämpft, die Sicherungsschrauben mit den Riegeln festgezogen, wir konnten uns aufschauend erheben! Aber wir sahen nicht auf ein schmuckes Boot nieder, sondern im fahlen Laternenschein krümmte sich bananenartig ein bedauerliches Gebilde mit prallem Vorder- und Hinterteil und einer teils überspannten und andernteils eingefallenen Mitte zu einer Art Halbkreis. Die noch fehlenden Teile einzubauen und zu einem kompletten faltboot zu vollenden, glich einem antiken Schlachtgetümmel, bei dem die kämpfenden Helden das Weiße im Auge des Gegners erblickten. Die Zeit enteilt über den hitzigen Bemühungen, und mit knapper Not wurden wir bis zur Zugabfahrt fertig. Müde und abgeschlafft sanken wir auf die harten Holzbänke nieder, als der Zug ruckend und stoßend den Bahnhof verließ.

In Saulgrub waren wir ausgestiegen, einsam in dunkler Nacht, nur von ein paar einsamen Hunden mit krächzenden Stimmen verbellt. Jetzt zogen wir auf einem schlechten Sandstraßerl unsere aufgebauten Boote hinter uns her, dem Gutshof Acheleschweig zu, der in etlichen Kilometern Entfernung an den hohen Abhängen, weit über dem Ammerfluss, irgendwo in der Nacht zu finden sein musste. Wir zogen die Boote hinter uns her, das liest sich so einfach, aber im echten Leben verhielt es sich so, dass ich ewig mein Primitivwagerl nachjustieren musste, wenn eines seiner dün-

nen Speichenräder in einer sandgefüllten Spur abgebremst, das Wagerlgestell verdrehte und das ganze Gefährt zu kippen drohte. Der Rudi war im Besitz eines nagelneuen und sogar gefederten Bootswagens der Extraklasse, auf dessen vorzügliche Eigenschaften schon sein Name hinwies: Er hieß Herkules! Doch der Herkules hatte, leider muß es gesagt werden, eine Achillesferse! Die Nabe, sogar mit Kugellagern, war nicht genügend fest in die Radscheibe eingefügt, so daß sich das eine Rad schon bald in leise stöhnendem Eiergang bewegte. Gott sei Dank hielt es aus, aber es verschaffte uns auf jeden Fall eine prickelnde Spannung. Acheleschweig war erreicht. Aber es lag in schweigender Dunkelheit. Alles war finster. Kein Licht. Jedermann schlief.

In einem Nebengebäude, einem Holzschuppen fand der Rudi eine unververschlossene Tür, durch die wir in einen finsternen Raum kamen, voller Gerätschaften, die aber nicht weiter zu erkennen waren, und durch die wir uns wie Blinde hindurchtasteten. Irgendwo zeigte sich eine schmale, leiterartige Treppe, die wir vorsichtig hinaufkrochen. Dort oben, einer Art Speicher, fanden wir Platz zum Niederlegen. Der Rudi verzog sich in einen leichten Ami-Armee-Schlafsack aus Deckenstoff, ich musste mich mit einer alten Wolldecke begnügen, die mich schon auf etlichen Schitouren begleitet und gewärmt hatte. Im Handumdrehen schliefen wir ein, müde wie wir waren.

Ungewisses Tageslicht, durch eine kleine, dick verstaubte Fensterscheibe gefiltert, versuchte den Raum mühsam zu erhellen, als wir aus dem tiefen Schlaf auftauchten. Gähnend, uns streckend, wechselten wir ein paar Worte, dann waren wir auf den Beinen, und stiegen gleich darauf die Treppe hinunter. Unten öffnete der

Rudi tatenfroh die Tür, schlug sie aber gleich wieder zu! Ein riesiger Bernhardinerhund hatte Stellung bezogen und sein blutunterlaufenes Augenmerk genau auf den Türspalt gerichtet, so dass sein Blick kerzengerade auf den armen, völlig ahnungslosen Rudi traf. Jetzt, so schien es, saßen wir in der Falle. Wir berieten unsere Lage hin und her, kramten die Geschichten von den Bernhardinerhunden mit dem Rumfaßchen am Hals, die verirrte Bergsteiger vor der Kälte erretteten, aus dem Gedächtnis und beschlossen, die Tür erst einmal nur ganz wenig zu öffnen. Als er uns von Neuem erblickte, wurde sein Blick ganz warm, mit schiefgelegtem Kopf wedelte sein Schwanz, daß sein ganzes Hinterteil in heftige Bewegung geriet und es war ganz offenbar: er war begierig, endlich nach der langen Nacht von irgendeinem gestreichelt zu werden! Zugleich mit uns drängten sich ein Haufen Hennen, die in den dunklen Winkeln der Hütte irgendwo geschlafen hatten, ins Freie, so daß auf einen Schlag der vorher so still in der Morgensonne daliegende Hof mit lautem Leben erfüllt war. Bald tauchte dann aus einer Seitentür des Bauernhauses ein alter Mann auf, mit offener Weste, aufgerollten Ärmeln, braungebranntes Gesicht mit schlohweißen Haaren darüber und einer altmodischen Brille mit recht dicken Gläsern. Freundlich musterte er uns, und bei der unausweichlichen Frage nach dem Woher und Wohin entdeckte er die aufgebauten Boote unter dem vorspringendem Dach. Mittlerweile war noch eine ältere Frau dazugekommen, mager, mit schnigen Armen und kräftigen Händen. Die graumelierten Haare zu einem straffen Knoten zurückgekämmt, und eine einfache Kittelschürze um den arbeitsgehärteten Leib gebunden. »Ja, die Henndl

san ah schon alle heraußen!«, waren die ersten Worte, die wir von ihr hörten.

Wir sollten sie bei unseren späteren Fahrten noch näher kennenlernen, die beiden lebenswürdigen alten Leute. Sie waren von der Gutsverwaltung zum Wahrnehmen der kleinen Wirtschaft eingesetzt, die in der ehemaligen Stube des Hofes eingerichtet war. So wie es aussah, verlebten sie hier ihre Ruhejahre nach einem schweren bäuerlichen Dasein, mit einer Aufgabe versehen, die ihren verbrauchten Kräften angemessen war, aber keine nutzlose Untätigkeit bedeutete. Der Raimund und die Afra. Gegenwärtig aber tischten sie uns einen wirklich hervorragend schmeckenden Ementaler auf. Dazu ein resches Brot und einen Kaffee, den man gegen den Durst trinken konnte. Mit all ihren guten Wünschen versehen, winkten sie uns noch nach, als wir uns auf den steilen Weg ins Ammertal hinunter begaben. Das Sandstraßeßl ließ uns manchmal richtig ausrutschen, wenn die Bootswagerl an einer Versteilung mehr Fahrt aufnehmen wollten. Dann waren wir unten, standen auf der Eisenbrücke mit ihrer Bohlenfahrbahn und schauten auf einen kleinen Fluss, der sich ganz links in einem breiten Kiesbett eine Rinne eingegraben hatte. Rundum waldbestandene Hügel, weiter vorne felsige Abhänge, am linken Ufer ein Haus und das kleine Kraftwerksgebäude, wo elektrischer Strom für die Eisenbahn erzeugt wurde.

Jetzt wurde es ernst, mein Boot lag schon am Wasser und gerade schleppten wir dem Rudi sein Schiff. Es war beachtlich schwer, aber das wäre nicht so schlimm gewesen, es ließ sich nur so schlecht nehmen. Der neumodische Wildwasserbug und auch das fast gleiche Heck bo-

ten einfach keinen guten Griff für die Hände, denn die Linien waren nicht schlank, sondern ausladend und breit, gedacht für guten Auftrieb und Wendigkeit im Wasser.

Da saßen wir nun und machten die Spritzdecken zu und weit um uns der herrlichste Tag. Der frühe Sonnenschein strich noch zaghaft über die Hänge, der Himmel von wolkenlosem Blau, schillernder Tau auf Büschen und Blättern und Spinnweben auf dem schattseitigen Ufer, überall das frische Grün der Mitte des Mai, und – kaum zu glauben – kein anderer Mensch weit und breit. Man muß sich das heutzutage einmal vorstellen: Kein schlechter Wasserstand, das beste Wetter, das überhaupt möglich ist, und kein anderer Paddler!!!

Schon ein wenig beklommen nahm ich das Paddel zur Hand und folgte dem Rudi. Als eine kleine Mauer zu unserer Linken endete, kam dahinter ein ansehnliches Wasser daher. Es war die eigentliche Ammer, die ihren Dienst im Kraftwerk hier beendet hatte, und uns willig auf ihren Rücken nahm. Jetzt ging es schnell dahin, entlang einer Kiesbank, unter tiefhängenden Baumästen. Und ganz nah vor uns, so schien mir, wurde die Gegend recht felsig! Es baute sich ein Felsriegel im Fluss auf, der ganz eindeutig irgendwie im Wege stand und das Dahinfahren versperrte. Das Wasser schien scharf nach links geleitet zu werden. Da sah ich den Rudi aus dem Boot steigen und schon trieb es mich der Strömung nach um die Ecke. Zwei Paddelschläge, und mein Boot fasste die Kiesbank hinter dem Rudi. Vor uns hatte sich die Gegend in einen Felskessel mit steilen, hohen Wänden verwandelt, durch den der Fluss über verschiedene Felsgebilde in einer S-Kurve mit Gefälle und Wellen hindurchströmte und weiter hinten durch ein enges Felstor

verschwand. So also schaute wirkliches Wildwasser aus! Wie sollte das gehen?

Ich war recht froh, als wir die erste Schwelle ganz links am steinigen Ufer entlang zu Fuß überwandern, die Boote am Süllrand halb ziehend, halb hebend. Wieder im Boot, hieß es, auf das rechte Ufer zuhalten und der Strömung folgend, nahe an den gierig blickenden Uferfelsen eine scharfe Linkskurve mitten in spritzigen Wellen fertig zu bringen. Ich folgte dem Rudi direkt an seinem Heck nach, um ja nichts zu übersehen, von dem, was er machte. Und zu meinem Schrecken sah ich ihn, nach einer kurzen Kippbewegung, in den Wellen verschwinden, ganz und gar, nur die silbrig glänzende Unterseite seines Bootes zum Himmelweisend. Planlose, hastige Paddelschläge halfen mir über diese Stelle hinweg und als mir das Spritzwasser aus den Augen geronnen war, sah ich ihn neben seinem Boot daherschwimmen. Das war der »Scheibum«.

Eilig trieb es uns den nächsten Schwall hinter auf das Felsentor zu, durch das wir beide glücklich hindurchtrafen. Wir waren in wellenloses, aber umherkreiselndes Wasser gekommen, von ragenden Felswänden umschlossen: Das »Kammerl« nannte man es hier. Es zeigte sich, daß sich Rudis Boot nicht fassen ließ, sondern nach Art einer glitschigen Seife in der Badewanne, sich immer wieder seinen klammen Händen entwand. Schließlich konnten wir es auf eine winzige Kiesbank ganz am Ende des Kammerl drängen. Auch das Ausleeren erforderte festes Zupacken, und so standen wir nach getaner Arbeit beide klitschnass, und im morgendlich-kühlen Schatten zitternd auf dem Schotter, im Turnleiberl und Badehose. Die Zeit der Neoprenkleidung war noch weit!!

Eine Zeitlang sahen wir der Morgensonne zu, wie sie allmählich die Felswände heruntergewandert kam und endlich auf das Wasser traf, das sogleich wie in Freude aufzuleuchten begann. Als wir genügend erholt schienen, schlossen wir von Neuem die Spritzdecken und wandten die Boote flussab. Gleich ging's um eine scharfe Ecke, an etlichen Felsen musste das Boot vorbeigeschwindelt werden, und plötzlich schaute das Hinterteil vom Rudi seinem Boot steil in die Höhe und war im nächsten Moment verschwunden. Von ihm selbst sah ich noch den Kopf und die kreisenden Paddel. Im folgenden Augenblick senkte sich schon mein Bug über einen Felsriegel hinunter, tauchte unten ein, Wasser klatschte auf die Brust: Das war das »Naturwehr«. Der Durchbruch durch die geologische Steinforma-tion war damit durchfahren. Jetzt traten wieder baumbestandene Ufer an den Fluß.

Dazumal strömte die Ammer ganz am linken Ufer weiter, über Felsschwellen und um einen großen Steinbrocken in einer engen Kurve herum und noch mal über wuchtige, knapp überronnene Platten. Dann wurde die Fahrt leichter. Eine Holzbrücke führte zur Soiernmühle hinüber. Allmählich bekam ich Luft zum Schauen in diesem wunderschönen, abgeschlossenen Tal, bekam den Blick dafür, wie die Wellen ausschauen, wenn sich ein Stein darin verbirgt, und wie sie ausschauen, wenn man frei darauf dahinfahren kann. Jetzt war's auch eine Freude, die einsamen Ufer entlangzuschauen, steile Leitens und gelbe Lehmhänge zogen vorbei und kein Weg, kein Mensch!

In der Gegend der alten abgebrochenen Echelsbacherbrücke, an deren steilen Zufahrtsrampen die Bauern öfters Vorspanndienste anbieten konnten für die brustschwachen Auto-

mobile der zwanziger und dreißiger Jahre, in diesem Abschnitt, wo das Wasser scheinbar ruhig dahinfließend, eine Atempause anbietet, gerade da fuhr ich auf einen verborgenen Stein. Der klemmte sich sofort fest, wie das bei Booten mit einer Leiter als Bodenelement so üblich war. Auf der Stelle festgenagelt, drehte sich das Boot quer, die Strömung drückte es nieder, und schon sah ich mich umschmeißen, als sich im letzten Augenblick das gutmütige Schinackl doch noch losmachte, und friedlich schaukelnd weiterschwamm.

Allmählich kamen wieder hohe, steile, felsige Abhänge an den Fluss heran und in luftiger Höhe wurde eine weitgespannte Brücke sichtbar: Die neue »Echelsbacherbrücke«. Durch felsige Kurven und Stufen kamen wir ihr näher, und als in einer weiten Rechtskurve die Ammer über ein Gefälle Tempo aufnahm und unter ihrem hochgelagerten Bogen durchführte, da war dieser eine verflixte Felsen im Wege. Ich machte nicht die richtigen Paddelschläge, um ihm auszukommen. Unbarmherzig schob mich die starke Strömung quer auf ihn hinauf. Für so eine Lage fehlte mir jedes Rezept und schon war die Kenterung fertig!! So mußte ich fast unter der Echelsbacherbrücke mein Boot ausleeren, inmitten einer romantischen Felsenwildnis, wo das kristallklare Wasser heftig zwischen den Steinen sprudelte und lustige, hellleuchtende Wellen um eine Ecke herum eilig verschwanden. Vom kalten Wasser aufgefrischt und auch ein wenig schwer beweglich geworden, pirschte ich mich an, dann sah man schon ein Gefälle hinunter, in dessen unterem Teil ein schweres Eisengerüst mit einem unheildrohenden wuchtigen Haken mitten in der Strömung lauerte. Gerade hatte ich ge-

lernt, was zu tun war. So ging die Prüfung gut vorbei. Hier wartete auch der Rudi in einem Kehrwasser. Hier waren wir unmittelbar unter der hohen Brücke.

Nicht mehr weit und das Wasser wurde ruhiger, das »Rottenbacher Wehr« wurde sichtbar. Das alte Wehr hatte ganz links, entlang einer Bohlenwand, aus deren Ritzen kleine, bunte Blumen wuchsen, eine schmale Vertiefung, wie eine Miniaturfloßgasse eingebaut, damit dort mehr Wasser hingeleitet wurde, denn hier war auch seitlich in die Bohlenwand ein kleiner Schütz eingefügt, der einen kleinen Kanal regulierte, der seitab weg zu einer Mühle führte. Diese Gasse musste man treffen, einer Schrägströmung zum Trotz, dann ging es auf ihr die Tenne hinunter, die einen dann in freiem Fall entließ, einen Meter weit in die Tiefe. Dort tauchte das Boot in ein schaumiges Gebrodel, das sich nahtlos über dem Verdeck schloß und auch noch den Paddler bis zur Brust bedeckte. Nach bangen Sekunden tauchte das Boot schwungvoll auf und jetzt hieß es, ein kleines, schnelldrehendes Kehrwasser zu vermeiden, das sich in einer Bucht am linken Ufer gebildet hatte, und gnadenlos wieder unter das Fallwasser des Wehres zurückführte. Gleich darauf kämten tiefhängende Äste eines weit ausgreifenden Baumes den Scheitel, wenn sich der Paddler nicht blitzartig niederbeugte. Dahinter legten wir uns auf die Kiesbank und sogen die Sonnenwärme in die kaltgewordenen Leiber auf. Auch eine Brotzeit wurde fällig. Die Rast frischte Muskeln und Nerven zufriedenstellend auf.

Wieder gestärkt und aufgewärmt und taten-durstig in den Booten sitzend, führte uns die Ammer weiter auf lustigen Wellen durch ihr

abgeschiedenes Tal, das in der Mittagssonne im hellen frischen Grün der Buchenwälder wie ein Festsaal leuchtete. Manchmal noch ein felsiger Uferabhang, eine enge Kurve, aber alles milder und leichter als weiter flußaufwärts. Dann wurde es weiter, ein Sandstraß führte am Ufer dahin, Flußverzweigungen in einem breit gewordenen Kiesbett, über dem wohliger Sonnenglast lagerte, und schließlich die »Böbinger Brücke«.

Wir hatten, um Geld zu sparen, eine Sonntagsrückfahrkarte nach Weilheim gelöst, und weiter nach Saulgrub nur einfach. Hier an der Brücke hätten wir abbauen und nach Peißenberg auf die Eisenbahn gehen können. Wie weit das ist, erfuhren wir erst später! Doch heute, da war das Wetter so wunderbar und vor allem der Wasserstand so günstig, dass wir ohne jede Diskussion weiter nach Weilheim paddelten. Ein Wehr mit komisch runder Krone jagte uns noch einen Schauer über den Rücken, dann ging's in weiten Biegungen und durch offene Felder und Wiesen auf Weilheim zu.

Hier mussten die Boote abgebaut werden und

wie üblich entwickelte sich in kurzer Zeit ein bunter Verhauf von Einzelteilen, nassen Kleidern, Spanten und Verpackungssäcken, wobei wichtigen kleinen Stücken, wie zum Beispiel dem Geldbeutel oder Ausweis ein besonders auffälliger Lagerplatz ausgesucht wurde.

Ausgepumpt und müde sanken wir im Münchner Zug nach einem Eilmarsch zum Bahnhof auf die Bank. Kaum hatte sich der Zug in Bewegung gesetzt, wurde der Rudi ganz blaß. Er hatte die Tage über einen Riesenschlüsselbund mit sich herumgeschleppt, wie ihn der Glöckner von Notre Dame nicht größer hätte haben können. Diesen Bund hatte er auf seinem besonders auffälligen Lagerplatz, auf der tellergroßen Fläche eines Holzstempens, dort wo wir die Boote abgebaut hatten, brettlbreit liegen lassen!!

So schloß sich der Kreis der merkwürdigen Begebenheiten, die ich auf meiner ersten Ammerfahrt mitgemacht hatte, in einer eindrucksvollen Weise.

*(Lorenz Mayr)*

## **In Jugoslawien: Hartwürste meterweise**

Heiß, sehr heiß schien um 9 Uhr schon die Sonne in Rijeka. Mit leerem Magen und schwachen Knien standen wir am Randstein und schauten recht begierig in die volle Auslage eines Metzgerladens. Seit zwei Tagen hatten wir fast nichts mehr gegessen; fluchtartig mußten wir Österreich mit seinen herrlichen Flüs-

sen verlassen, sollten unsere Schillinge bis zur jugoslawischen Grenze noch reichen. Und nun standen wir da mit knurrendem Bauch und sahen die herrlichsten Würste – und sollten sie nicht kaufen, nur weil uns gesagt worden war, wir müßten wegen der großen Hitze. . . und wegen der vielen Fliegen. . . und der Balkan. . . und überhaupt . . . kurz, wir dürften nicht Fleisch noch Wurst essen, wollten wir auch nur einigermaßen gesund bleiben. Schließlich

gingen wir doch hinein und kauften ein langes Stück Wurst, von dem uns unsere Nasen schon verriet, daß es gut geräuchert sei. Wir aßen es zum köstlichen Weißbrot. Nun, wir gingen nicht ein, sondern fühlten uns gar außerordentlich gestärkt. Und dieses Stück Wurst war der Anfang vieler, vieler Meter jugoslawischer, geräucherter Hartwurst, die uns in jeder Lage wieder aufrichtete, denn als leidenschaftliche Eskimos sind wir natürlich – Fleischesser.

Der Durst plagte uns fürchterlich und wir suchten einen geeigneten Ort, um ihn zu löschen. Wir setzten uns auf Stahlrohrsesseln unter Sonnenschirmen nieder, winkten den Ober heran und ließen uns zu den passenden Getränken raten. Er brachte irgend etwas mit Soda, und wir saßen und ließen unsere Blicke über den weiten Platz gleiten. In dem Bedürfnis, nach den letzten Hungertagen uns besondere Wohltaten zu verschaffen, bestellten wir Sandwiches, denn wir hatten eine nebelhafte Vorstellung von aufeinander getürmten Wurst-Käse-Fleisch-und-ein-kleines-bißchen-Brotstücken. . . Wir lechzten direkt nach dergleichen Dingen. Fassungslos starrten wir dann auf die zwei gewöhnlichen Wurstsemmeln, die der Ober mit Grandezza serviert hatte, und die sich beim näheren Zusehen von gummi-ähnlicher Beschaffenheit erwiesen.

Es war aber dies das einzige Mal, daß wir so in einem Restaurant enttäuscht wurden. Wir haben uns daraufhin sofort angewöhnt, nur jugoslawische Gerichte in den Hotels zu bestellen. Ich kann versichern, es gibt nichts Köstlicheres und Besseres als dieses Essen, in der landesüblichen Art zubereitet, dazu einen Slivovizca, der über das Öl, die Schärfe der Speisen und den Durst hinweghilft und so ein Göttermahl

auf das harmonischste abrundet. Wir haben es darum fast nie versäumt, auch in kleinen Orten zum Essen zu gehen. Gerne denken wir noch an die beinahe schon lasterhaften Völlereien und – an die kleinen Preise zurück. Ich muß erzählen, daß wir uns auf das Experiment einließen, ohne eine Konserve oder sonstigen Vorrat nach Jugoslawien zu fahren. Und es ist uns prächtig bekommen.

Selbst in kleinen Orten bekamen wir im Laden, auf dem Markt oder bei den Bauern alles, was wir brauchten. Auch Brot. Wir waren allerdings zur Erntezeit, also ab Mitte August, dort unten, aber dies war von uns beabsichtigt. Und wir fuhren gut dabei. Wir hatten einmal, an der Tara, während dreier schlechter Tage, an denen wir nicht fahren wollten, einen ganzen Hammel am Spieß. Später, an der Drina, schmorten Göckel neben dem Feuer. Vorzüglicher Speck mit Eiern, herrliche Gemüsesalate mit Wurst, ab und zu kräftiger Polenta, und dann noch die guten Milchlagerzeiten. Man bekommt dort die Milch meistens nur in joghurtartigem Zustande und kann damit die köstlichsten Dinge bereiten. Nie ging uns das Obst, die einmaligen Pflaumen und Äpfel, aus. Aber man muß sich eben die Zeit nehmen und auf dem Markt oder bei den Bauern kaufen. Das ist oft etwas langwierig, aber interessant und für mich auch der Sinn eines Urlaubs in fremdem Land, Leute und Leben dort kennenzulernen.

Wer zu den berühmten jugoslawischen Flüssen, der Tara, der Drina und dem Lim, wallfahrtet, der muß nach Montenegro. Am besten, billigsten und angenehmsten begibt er sich mit dem Küstenschneeldampfer dorthin. Man fährt von

Rijeka nach Dubrovnik in 24 Stunden. Ein unvergessliches Erlebnis. In Dubrovnik scheiden sich die Geister. Die einen fahren möglichst schnell mit Eisenbahn und Auto über Niksic nach Rasova an die Tara. Wer wenig Zeit hat oder jahreszeitlich spät dran ist, soll dies tun. Die anderen fahren auf eigenem Kiel oder mit dem Küstendampfer weiter südwärts zur Boka Kotorska. Ich glaube, es hat noch keinen gereut.

Meinem Freund Paul und mir wird es unvergeßlich bleiben: Die männermordende Fahrt an der heißen, ausgeweglosen Steilküste entlang, und dann die elegante Kurve um das Schutzbollwerk herum – und man glaubt auf einem unendlich schönen Alpensee zu sein. Da liefen unsere Eskimos gleich noch einmal so schnell. Leise glitten sie einen Tag später in den kleinen Naturhafen der liebenswerten, einsamen Klosterinsel gegenüber Perast. Ein paar einsame, zauberhafte Tage residierten wir dort. Paul suchte unseren Lebensunterhalt durch Fischefangen zu sichern und ich gab manchmal eine Eskimokentervorführung an den Küstenorten. Der andächtigen Menge erzählte ich dann, daß diese Art von Zeitvertreib für sie sehr lustig, für mich aber sehr hungermachend sei. Und lachend trugen viele etwas herbei. Ja, so schön ist's in der Boka Kotorska!

Von Kotor aus kann der aufrechte Flußfahrer dann an die obere Tara oder an den oberen Lim gelangen. Dazu kann er nur Omnibusse benutzen. Es wird sich hierbei als segensreich erweisen, wenn er sein Gepäck so klein und leicht als möglich gehalten hat. Denn die Omnibusse sind alle voll, und jeder Fahrgast hat einen Koffer oder eine Kiste dabei. Zur Heimfahrt beendet man am besten die Drinafahrt

in Bajina Basta (auch Tara- und Lim Befahrer müssen die Drina hinunter), fährt mit dem Autobus nach Titovo-Uzice und von da mit der Schmalspurbahn nach Belgrad, wo der Tauernexpress schon auf seine Fahrgäste nach Deutschland wartet.

Es ist schon viel gesagt worden über die Flußschwierigkeitsgrade dort unten. Ich möchte als Beispiel und Vergleich angeben, daß jeder beruhigt dorthin fahren kann, der sich auf der Enns und der steirischen Salza genußvoll und ohne viel »Rampferei« elegant dahinbewegt. Dies schließt natürlich nicht aus, daß ihm trotzdem etwas passieren kann, denn auf der Tara gibt es noch Hindernisse anderer Art: die getrifteten Bäume. Wer Glück hat, bleibt von der Trift unbehelligt, wer großes Pech hat, dem kann sein ganzes Urlaubsprogramm über den Haufen gestoßen werden. Wir sahen bei Rasova an den Hängen die Bäume liegen, es waren tausende!

Wir mußten nur zweimal kurz umtragen, kleinere Triften, aber die Bäume, die hängen bleiben, bilden manchmal direkte Faltbootfallen. Das ist meiner Ansicht nach die Hauptschwierigkeit auf der Tara, denn die Flußschwierigkeiten selbst, die will man ja, die sucht man ja auf. Einen zu knappen Urlaub sollte man dorthin nicht nehmen, er kann sonst verpatzt sein! Muß man wegen der Bäume umtragen, so wird man wieder dankbar sein, wenn das Gepäck möglichst klein und leicht ist, denn es grenzt manchmal an Artistik, was an den wilden Ufern zu bewältigen ist. Bei Bruch hilft einem nur die eigene Geschicklichkeit. Sonst niemand. Man richte sein Reparaturzeug entsprechend ein und bedenke auch,

daß einem die schönste Gummilösung nichts hilft, wenn sie bei der Hitze rettungslos eingedickt ist. Es gibt auch keine zu kaufen. Ein gutes Nähzeug ist da viel wert. Erzählungen nach hatten wir gedacht, in das Heimatland der fürchterlichsten Schlangen zu kommen, die sich besonders in den Zelten und Schlafsäcken der faltbootfahrer wohlfühlen sollten und uns durch ihr giftiges Unwesen das Leben schwer machen würden. Nun, wir haben insgesamt sieben Schlangen gesehen. Daß sie sehr giftig sind, ist nicht wegzuleugnen, daß sie sehr scheu sind, aber auch nicht.

Es sollte sich also niemand die Freude an einer Jugoslawienfahrt vergällen lassen durch fürchterliche Geschichten. Es wäre gut, Serum und Spritze mitzunehmen. Wir kennen die Lebensart dieser Tiere nicht, und sie sind manchmal von einem Baumast kaum zu unterscheiden, so daß es vielleicht doch einmal einen unglücklichen Zufall geben kann. Und ihr Biß ist tödlich, wenn man nichts dagegen zur Hand hat.

Den richtigen Gebrauch der Spritze muß man sich unbedingt vorher von einem Arzt zeigen lassen. Schuhe tragen, einen Stock zur Hand, etwas Lärm machen beim Anlegen und beim Lager-Aufschlagen sind gute Vorbeugungsmittel.

Bewegungsunfähig lagen wir bei Rasova an der Tara vor dem Zelt. Abgenagte Hammelknochen zeugten von einer ausschweifenden Mahlzeit, wir waren richtig voll. Da liefen zwei Männer den Hang herunter, an dem die Bäume zur Trift bereitlagen, und stürzten auf uns zu. Sie sprachen leidlich deutsch. Bald war es heraus: Sie gehörten zu einer Filmgruppe, die einen Kulturfilm über die Tara drehen mußte.

Wir sollten doch warten, bis schönes Wetter kommt und sie auch uns filmen könnten, und... und... und... und was nicht noch alles.

Arm seien wir, sagte ich, und wir könnten es uns nicht leisten, so lange dazubleiben. Da stürzten sie davon. Nach zwei Stunden waren sie wieder da, beladen mit allem, was arme Leute so notwendig brauchen. Sie waren reizend und wir versprachen, zu bleiben. Nach drei Tagen wurde das Wetter gut und der ganze Filmstab tauchte auf. Wir besprachen alles und fuhren nach der ausgemachten Zeit los. Die Trifter – Holzknechte und Flößer – hatten einige verammelte Felspassagen freimachen müssen. So hatten wir eine genußreiche Fahrt.

Dann folgten einige Aufnahmen und als letztes hatte ich versprochen, unter einem quer über den Fluß liegenden Baum eine Eskimorolle zu machen. Ich fuhr also den Schwall hinunter, der Baum kam, ich schmiß um und kam wieder herauf. Ein unbeschreiblicher Jubel erfolgte. Als ich anlegte, sah ich alle Filmmänner in der Unterhose stehen. Sie wollten mich alle retten, denn daß ich wieder heraufkäme, konnten sie nicht glauben.

Ich lachte noch über sie, als der Regisseur auf mich zustürzte über Stock und Stein und mir um den Hals fiel und mich weithin schallend küßte. Er war seit drei Tagen nicht rasiert und stachelig wie ein Kaktus.

*(Lorenz Mayr,  
in: Kanu-Sport Heft 11/ 1954)*

## Erinnerungen an selbstgebaute Falt Eskimo-Kajaks (von Ernst Kaeufer)

Bei einem Treffen von Kanufahrern wurde ich auf das Buch »Der Hadernkahn« angesprochen. Es ging um die Boote, die wir damals fuhren. Ich erzählte, dass wir 1954 durch Franz v. Alber die ersten Pläne in Köln bekommen hatten. Es war der Riss des Möll Eskimokajaks. Dieses Boot wurde von mir und einigen Freunden nachgebaut. Das Boot war 60 cm breit und 5,20 m lang und mittig 1 mal



Selbstbau mit Franz v. Alber (rechts), Ernst Kaeufer (Mitte), Klaus Leidig (links); Photo: E. Kaeufer

geteilt. Den Möll fuhr ich einige Jahre und nannte ihn Nordlicht. Aber irgendwann etwas später, wollte ich ein anderes schmaleres und eleganteres Boot.

Franz v. Alber hatte mir den 48 cm breiten »Drau Kajak«, bei 5,20m Länge als Riss angeboten. Ich bin 196 cm groß und wog zu der Zeit 90 kg. Darum musste der Drau größer an Volumen werden. Ich änderte den Plan von 48 cm Breite auf 54 cm Breite und entsprechendes Volumen um. Der Kiel wurde, wegen

der Wendigkeit, stärker gebogen und Bug und Heck zusätzlich erhöht. Den Spantenabstand im Einstieg machte ich im Boot wegen meiner Beinlänge 10 cm länger. Der vordere Spant im Einstieg und der Deckstab vorne wurden erhöht. Mit dem Fahrrad radelte ich lange durch Köln, bis ich ein gutes Eschenbrett bekam. Es war schön trocken, aber etwas mit seiner Maserung im Bogen gewachsen. Ich

baute diesen natürlichen Wuchs in die Bordleisten bei Bug- und Heckleiste ein. Die Bordleisten hatten eine rechteckige Form, 30 mm breit und 15 mm dick und waren im Einstiegsbereich über 4 Spanten hinweg im Abstand 40 mm breit. Das Boot war 1 mal mittig geteilt. Der Kiel wurde, wegen des erhöhten Kielsprungs, aus drei Leisten 10 mm dick und 30 mm breit im Bogen geleimt. Die vier Spanten in der Mitte waren formverleimt und der Rest 8mm Sperrholz Laubsägearbeit. Die

Steven in Bug und Heck raspelte und hobelte ich formähnlich im Querschnitt wie einen gebogenen Axtstiel aus je einem Stück.

Durch meinen Beruf als Apparatebauer hatte ich billigen Zugang zu Edelstahl und fertigte deshalb alle Beschläge aus diesem Material. Die Spantenformen fertigte ich auch aus Stahlblech. Das komplette Gerüst einschließlich formverleimten Süllrand und Anstrich war die Arbeit eines Winters. Das Überziehen von Rumpf und Deck machte fast mehr



Die Kölner Selbstbaugruppe um Ernst Kaeufer (rechts), Photo: E. Kaeufer

Arbeit. Zum Glück war es meine zweite Haut. Beschreibungen, wie in der heutigen Zeit, gab es damals nicht. Als Naht an Rumpf und Deck nähten wir eine sogenannte Kappnaht. Die Haut wurde rechteckig in Länge mal breiteste Stelle am Rumpf, plus ca. 6 cm Zugabe an jeder Seite, zugeschnitten. Von der Bootsmitte aus lochten wir die Haut in einem Abstand von ca. 10 cm auf beiden Seiten entlang der Kante.

Die Haut wurde wie ein Schuh geschnürt. Die Linie an Kiel und Steven spannten wir flach gegeneinander und nähten nach Bedarf eine ca. 5 cm lange Heftstelle. Dazu wurde die Haut von Bug und Heck aus zusätzlich gespannt. Die gespannte Haut musste sorgfältig angezeichnet werden, und die Zugabe für die Kappnaht durfte man nicht vergessen. Die Naht im Bereich der Kielsteven wurde gestoßen und Zick-

Zack vernäht. Danach von innen verklebt. Mein Boot lag in der Zeit zwischen Wohn- und Schlafzimmer; in beiden Räumen bei offener Tür. Nach der Arbeit nähte ich je Abend 1m Naht von Hand. Meine Fingerkuppen sahen entsprechend aus. Ich denke noch immer

mente eingeschoben werden, überzeugten uns damals nicht. Zudem sehen die Holzstüllränder auch optisch besser auf dem Boot aus, als die Stoffstüllränder.

Mein Freund Herbert Lehmacher, Schuhmacher von Beruf, baute sich zur gleichen Zeit einen anderen Kajak. Herbert war leicht und schmal und baute aus dem 60 cm breiten Möll einen 54 cm schmalen Kajak.



Jungfernfahrt 1960 (Photo: E. Kaeufer)

Im Frühjahr 1960 war unser Start für beide Boote. Wir waren zufrieden mit der Probefahrt. Der erste Urlaub mit den Booten ging mit dem Zug nach Südtirol zum Eisack. Wir befuhren ihn von Sterzing bis Franzensfeste. Anschließend fuhr uns der

an die Geduld meiner Mutter mit mir, die sich zu der Zeit ihren ersten Fernseher kaufte, der im Wohnzimmer stand und die ihr Programm sehen wollte.

Den Stüllrand des Kajaks fertigten wir aus Holz, natürlich formverleimt. Dieser bekam eine Nut, ähnlich der Kleppersstüllränder, worin die Haut eingepresst wurde. Die flachen Stoffstüllränder – wie sie Herbert Sanar entwickelte – in die passende Aluseg-



Erster Aufbau an der Siegmündung in den Rhein (Photo: E. Kaeufer)



Enger Einstieg in den Faltkajak,  
Photo: E. Kaeufer

Postbus von Sterzing über den Jaufenpass nach Sankt Leonhard zur oberen Passer. Die Passer trug unsere Boote bis Meran und von dort brachten uns Bahn und Bus zum Ursprung des Inns an den Silser See. Hier war unser Startpunkt für die Befahrung des Inn bis Jenbach an der Zillermündung. Die Zillertalbahn brachte uns zum Zembach und einem Teil

des Zillers. Dort mussten wir die Boote abbauen, und weiter ging es mit zwei verschiedenen Postbuslinien über den Gerlospass und die Großglocknerstraße nach Putschall an die obere Möll. Am nächsten Morgen schickten wir unser Gepäck mit einem Postbus nach Spittal an der Drau und konnten starten. 80 km auf der Möll und etwas von der Drau an einem Stück. Der schwere Klausenkofel war noch fahrbar, heute ist er zugeschüttet. Franz v. Alber meinte, wir seien »verrückte Hunde«, weil wir die ganze Strecke an einem Tag gefahren sind.

Unsere Abschlussfahrt machten wir auf der Lieser ab Gemünd. Am späten Nachmittag führen wir noch mal die Lieserschlucht ab Seebacher Brücke, und Franz v. Alber begleitete uns mit der Kamera auf dem Fahrrad. Es war eine schöne Zeit, und der Zug brachte uns am nächsten Tag nach Köln zurück.

In diesen Jahren hatte ich die Lieser in zwei verschiedenen ca. 520 cm langen Falt Eski-



Wildwasserfahrt Albers Stehaufweste (Photo: E. Kaeufer)

mo-Kajaks insgesamt 26 mal befahren. Bei diesen Fahrten musste ich vier mal eskimotieren und war nur einmal bei viel Wasser ausgestiegen und geschwommen. Nach der Schwimm-  
partie war vom Faltkajak nur noch die Haut für Kielstreifen zu gebrauchen.

Aus dem Faltkajak entstand später bei gleichem Riss ein Glasfaser-Polyester Boot, welches als »Nordlicht« einige Jahre hier in Köln gebaut und vertrieben wurde. Mit dem Kunststoffkajak machte ich noch einige große schöne Fahrten nach Kanada und immer ohne Decklast.



»Kerzeln« mit einem Falteski im Jahre 1959 (Photo: E. Kaeufer)

## Von der Schönheit und Faszination des GESA- Falteskimokajaks (von Hermann Cords, Hamburg)



Heidefluss mit zwei Eskis (Drau) und ein Klepper T6 (Photo: H. Cords)



Auf Ibiza, zweimal Möll, einmal Drau (Photo: H. Cords)

Was den Gesa Faltkajak anbetrifft, wir haben den »DRAU« 5 Jahre lang, Anfang der 60iger Jahre, auf allen möglichen Revieren gefahren: Mittelmeer: Umrundung der Insel Ibiza; Wildwasser: ASPROPOTAMOS (Nord Griechenland), KOMANICA (Jugoslawien), Schwedische Schären Heideflüsse, Elbe Wattenmeer. Das Boot meiner Frau hängt bei uns im Wohnzimmer als Schmuckstück.

Wie sind wir auf den GESA Faltkajak gekommen? Franz v. Alber zeigte einen seiner Filme in Hamburg (50 ger Jahre/ Fahrt in Jugoslawien). Die ästhetische Form dieser Boote hat uns sofort fasziniert. Der latente Wunsch, ein solches



Ibiza (Photo: H. Cords)



Astopotamos, Nordgriechenland (Photo: H. Cords)

Boot zu besitzen, war vorprogrammiert. Die Firma GESA in Wien hatte die Kajaks DRAU und MÖLL in ihrem Produktionsprogramm. So entschlossen wir uns irgendwann zum Kauf eines DRAU Kajaks.

Noch heute muss ich bewundernd feststellen, dass diese Boote eine Meisterleistung der Faltbootbaukunst darstellten. Das Gerüst war erstklassig verarbeitet und hatte durch die höhere Anzahl von Senten eine große Festigkeit. Die Haut war präzise geschneidert mit einer exakten Stehnaht.

Trotz der vielen Eskimokajaks, die heute auf dem Markt sind, ist die formale Ästhetik der GESA Kajaks noch heute unübertroffen. Das Boot war im wesentlichen als Flussboot konstruiert.

Auf der See gab es bei Seitenwind und Strömung durchaus Probleme. Wir hatten damals ein Steuer konstruiert, was diesen Nachteil einigermmaßen ausgleichen konnte.

Franz v. Alber griff bei der Konstruktion auf Original-Eskimokajaks zurück. Wobei er den genialen Einfall hatte, die Einstiegs Luke so zu konstruieren, dass man beim Ein- und Aussteigen Platz hatte und bequem sitzen konnte.

Wir haben den Kajak sehr gern gefahren. Er war einem wie auf den Leib geschnitten. Eskimotieren ging sehr gut. GESA bot als Zubehör einen Kajakstrumpf an, den wir benutzten. Bei einer Kenterung mit Ausstieg blieb das Boot leicht manövrierfähig. Man leerte den Kajakstrumpf aus und stieg wieder ein. Problemlos. Solche Sicherheitsideen gab es also schon lange. Sie hatten sich bewährt. (Wenn man bedenkt, wie viele »Mätzchen« es heute zur Sicherheit gibt.) Gepäckbeschränkung war eine Begleiterscheinung, wenn man ein solches Boot fuhr. Wir konnten gut damit umgehen. Das waren die Zeiten, als wir die Zeiger der Uhr absägten, um Gepäck zu sparen.



Auf Kreta, H. Cords

**Erinnerungen an Arndt v. Rautenfeld** (Text: Wolfgang Half – Photos: Archiv Half)

Ostsee Juli 1968

»Jungs seid vorsichtig, die See zahlt nicht zurück!«, das waren seine kernigen Worte, als wir 1985 Arndt v. Rautenfeld, vor einer Überquerung des Fehmarnsundes, auf dem Campingplatz Flüggerstrand besuchten. Wir hatten SW 5 und wollten von Westermakelsdorf nach Rødby. Er verbrachte den Sommer auf dem Campingplatz in einem Wohnwagen, um mit seinem Kajak, einem der ersten Godthabkajaks, in der Brandung oder in kurzen Etappen am Strand der Insel zu paddeln. Er war bereits gut über das 80. Lebensjahr hinaus und hatte wohl 70 Jahre paddelnd hinter sich gebracht.

Erfahren habe ich von Arndt v. Rautenfeld über die Vermittlung von Franz v. Alber, 1967. Er sagte mir, dass ich doch einmal mit ihm Kontakt aufnehmen solle. Bis zu dem persönlichen Kontakt dauerte es dann aber noch Jahre. Nach einem Telefongespräch 1978 sandte er mir das Fragment eines Faltbootgerüstes, mit dem Wunsch, daraus oder nach der Kopie wieder ein Boot zu erstellen. Es war ein uraltes Hartel-Faltkajak. Wunsch und Forderung lagen dicht beieinander. Wer würde da schon nachgeben wollen? Zumal bei dem Namen, bei den Geschichten um den Kajaksport. Der Bootsbau war ein Problem, da es ein geteiltes Boot sein sollte. Der Transport das nächste, denn Berlin war noch eine Insel.

Nachdem das Boot 1979 fertig und in Berlin war, saßen wir zusammen, und nun erzählte Arndt v. Rautenfeld aus seiner Paddelzeit. Zugegeben, manchmal grenzte die Story etwas an



Ostsee 1970

Unwahrscheinlichkeit. Aber bei dem Nachblättern in verschiedenen Veröffentlichungen musste man erkennen, seine Geschichten waren wahrlich keine Übertreibung. Es waren Tatsachen von denen er erzählte, von Graf Luckner, Luis Trenker, von der Eskimorolle, von der Robinsoninsel, von der Filmerei zu SOS Eisberg oder der Olympiade 1936. So

Schulmeisterei heraushören, aber wie wollte man es ihm verübeln?

Er erkannte durchaus die Zeichen der Zeit, dass es inzwischen Neoprenanzüge für die kältere Jahreszeit oder sogar einen Trockenanzug für den Winter gab. Er paddelte auch bei 10-12° Minus da der Wannsee in Berlin nicht zu-



Olympia Trainingsgruppe 1936, Rautenfeld zweiter von rechts

musste man auch erkennen, dass er natürlich gerne gerade aus dieser Zeit berichtete, aber nicht um sich als eine historische Größe zu positionieren, sondern um auch mit diesen Erlebnissen seine Erfahrung weiter zu geben. Natürlich, man konnte auch manchmal etwas

fro. Zum Thema Handschuhe für den Winter war er aber nicht zu überzeugen. Er fand einen Handschuhnäher in Berlin, der ihm sehr gute und teure Handschuhe in Leder herstellte. Die durchwalkte er mit »Froschfett«. Mein Erstaunen war grenzenlos. Mir wurde dann aber

an anderer Stelle in Berlin vermittelt, dass es mit dem »Froschfett« in Berlin so üblich sei. Der Schlüssel zu diesem »Froschfett« waren nicht die Frösche in Berlin, sondern eine Dose mit Lederfett, auf der als Markenzeichen ein Frosch abgebildet war.

Vor einem größeren Publikum sollte er einmal vorgestellt werden, um seine Erfahrung, seine Erlebnisse zu vermitteln, aber er lehnte es ab mit den Worten: »Soll ich da vorgeführt werden wie ein Saurier?« Seine Paddelzeit, seine Jahre erlebte er in einer Zeit, die mit der heutigen nicht zu vergleichen war. Fernreisen waren ein Fremdwort, zumal wenn man nicht über unermessliche Finanzmittel verfügte. Sein Urteil war ausschließlich ausge-



Ostsee 1970

richtet auf schmale lange Boote, Eskimokajaks ohne Steueranlagen. Alles andere zählte nicht als Kajak.

Es waren Paddelboote. Sein besonderes Interesse galt einem Boot der Fa. Breinbauer aus Österreich, 6 m lang und 42 cm breit. Ein neues Boot sollte es sein, aber dafür fand er keinen

Hersteller. Das Breinbauerboot, das er noch besaß, schenkte er einem Mädchen in Berlin, nachdem sie ihm vorgeführt hatte, dass sie ohne Hilfe ein- und aussteigen konnte. Eine gewisse Kauzigkeit war nicht zu verkennen. Sein eremitisches Leben als Kajakfahrer in Berlin, wo es schließlich zahllose Kajakfahrer gibt oder zu seiner Zeit



... aus einem Faltbootfilm vor Helgoland

auch gab, führte zu einem Einzelgängerdasein. Sein Boot lag in einem Bootshaus, in dem Ruderboote, Segelboote, Jollen lagerten, Paddler waren als Nutzer des Bootshauses sonst nicht anwesend. Paddler gehören schließlich in einen Verein. Er gehörte keinem örtlichen Verein an. So war auch sein Kontakt zu anderen Kajakfahrern sehr spärlich. Die Wasserschutzpolizei

kannte ihn jedoch gut. Wenn er im Nebel auf dem Wannensee seine Runden drehte, ohne Kompass oder andere Hilfsmitteln lenkte man ihn dann verschiedentlich von den Heimweg. Sein Leben drehte sich um seinen Kajaksport und seine Stunden auf dem Wasser. Im Sommer vor Fehmarn, sonst am Wannensee in Pichelsdorf. In seinem Tagebuch führte er exakt die Tage, die



Start einer Eskimorolle, im Kajak Arndt v. Rautenfeld



links oben: Arndt v. Rautenfeld nach einer Rolle / links mitte: Mit dem Kajak vor der Insel Juan Fernandez  
links unten: Arndt v. Rautenfeld vor Robinsonhöhle, Chile, 1929 / rechts oben: Ostsee 1970  
rechts mitte: Olympia Trainingsgruppe 1936  
rechts unten: Herbert Pressler, Teilnehmer der Olympia Trainingsgruppe mit Hartel-Kajak



Bild oben: Reise nach Vigo, Spanien, Verladen des Kajaks, 1929

Bild links: Gerüst des ersten brasilianischen Kajaks, 1930

Mitte rechts: Hartel- Faltkajak und ein Elfi II von Hans Edi Pawlata, 1940 / Unten rechts: Permambuco 1931



Bootsmesse Essen 1936, Arndt v. Rautenfeld am Boot

Strecken, die Lufttemperaturen auf. Sei es um sich selber zu beweisen, dass er noch nicht zum alten Eisen gehörte oder dass er einfach noch aktiv war. Da er im Winter seinen Trockenanzug nicht allein schließen konnte, dieser hatte einen Reißverschluss auf dem Rücken von Schulter zu Schulter, befestigte er eine Schnur an dem Anzug, einen Haken an der Wand und zog so durch eine Drehbewegung des Oberkörpers den Reißverschluss zu oder öffnete ihn auch so. Eine gewisse Kreativität war ihm nicht abzusprechen.

»Es ist etwas passiert!« Irgendwann um 1994 meldete er sich bei mir. Er war in einem flachen Bereich des Wannsees bei dem Ausstieg gekentert, mehr auf die Seite gefallen. Aber er kam schlecht aus dem Boot. Nach einem Arztbesuch wurde ihm vermittelt dass es wohl bes-

ser sei, dem Kajaksport zu entsagen. Zunächst stimmte er dieser Empfehlung zu. Aber dann kam wieder der Wunsch nach einem neuen Boot. Es sollte breiter und mit Steuerung ausgerüstet sein. Dazu kam es nicht mehr.

Im 90. Lebensjahr, am 2. Februar 1996, ist er auf seine letzte große Reise gegangen. Zu erwähnen wäre noch, daß das Kajakgerüst, welches er mir 1978 sandte, wieder auf dem Wasser gesichtet worden ist: Volker Born hat es wieder zum Leben erweckt. Es war der Ursprung zum Godthabkajak.

## Das Werden meines Eskimokajaks (von Willi Trösken)



auf der Ardeche (Photo: W. Trösken)

Es war im Frühsommer 1959, da bekam ich meinen ersten Eskimokajak. Es gab zu dieser Zeit im DKV-Organ »Kanu-Sport« immer wieder bebilderte Berichte und auch Photos auf der Titelseite, die mein Interesse an diesem rassigen schlanken Bootstyp geweckt hatten. Und – ein Freund hatte bereits so einen Kajak und es war ein tolles Bild, ihn im Boot sitzend durch das Wasser gleiten zu sehen. Also wollte ich auch so ein Boot haben! Mein Eskimo stammte von einer Faltbootwerft aus der Nähe von Köln. Er gab den Anstoß für den späteren Selbstbau: Zunächst war ich mächtig stolz. Nachdem ich aber die Bauausführung und zuletzt den Kielsprung mit dem Boot meines Freundes aus einer österreichischen Werkstatt verglichen hatte, begann ich umgehend mit

Änderungsarbeiten. Danach war es nur noch ein kleiner Schritt bis zu dem Entschluss, einen Eskimokajak selbst zu bauen. Allerdings wollte ich nur das Gerüst anfertigen, da die gelieferte Bootshaut von guter Qualität und Verarbeitung war.

Inzwischen wurde das gekaufte, geänderte Faltboot eingesetzt. Ich verbrachte im Kreise meiner Freunde, die inzwischen im Besitz von 60 Zentimeter breiten Möllkajaks und einem Draukajak mit 48 Zentimetern waren, viele Stunden auf dem Wasser. Da waren die ersten Fahrten auf der heimischen Wupper. Außerdem übte ich mit den Freunden sofort das Eskimotieren. Aus unserer Sicht musste ein Eskimokajakfahrer sich wiederaufrichten können. Nicht nur die Wupper, auch andere



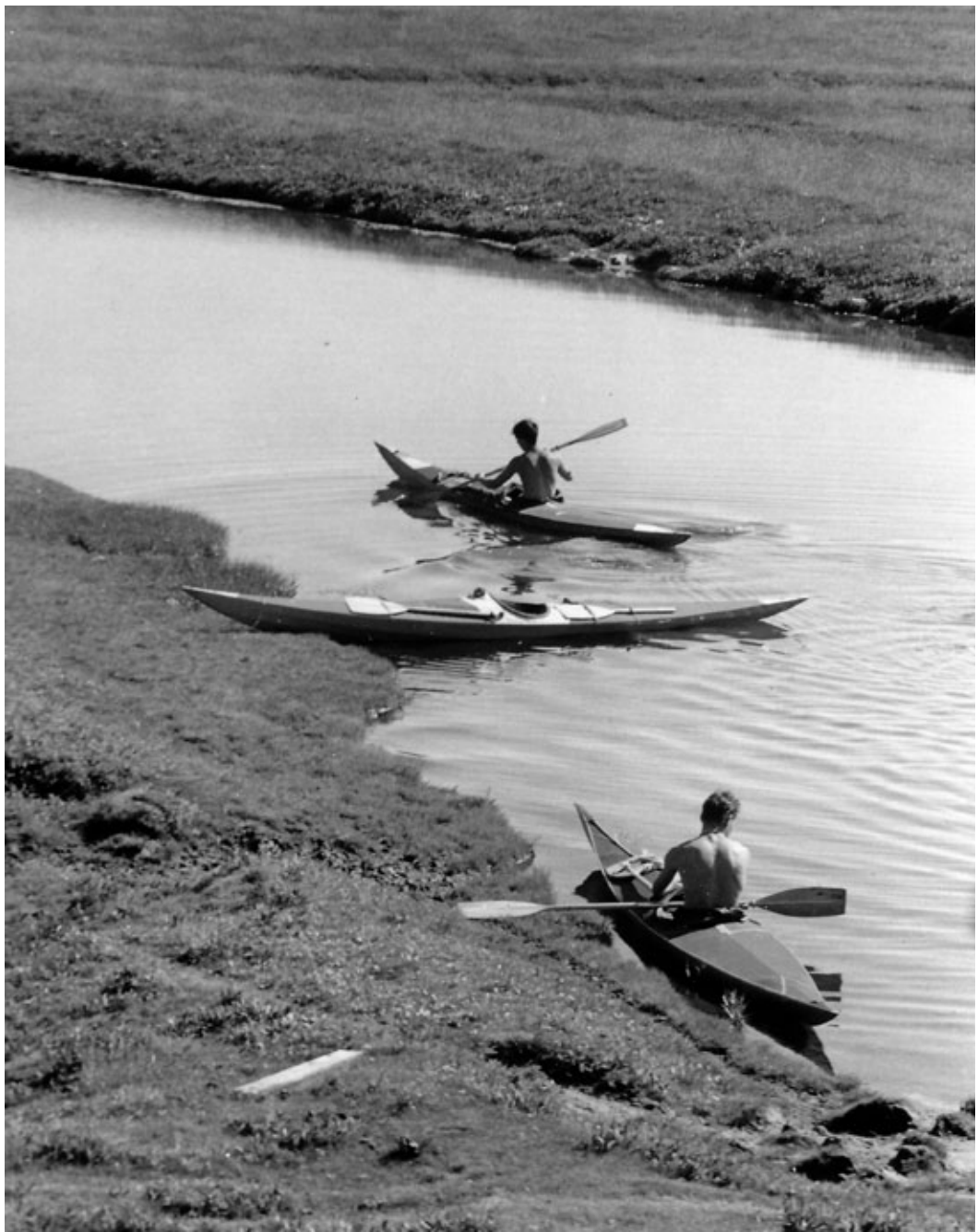
Auf Rødeorm (Photo: W. Trösken)

Flüsse und Flösschen der näheren Umgebung waren unser Ziel. Viel zu früh und ohne Warnung wagten wir uns Pfingsten zu dritt nach Österreich auf den Inn bei Imst. Wir vertrauten unseren seetüchtigen wuchtwassertauglichen Kajaks und bezahlten aufgrund mangelnden Kälteschutzes mit einem Menschenleben. Nur zu zweit kamen wir wieder nach Hause. Das Erlebnis

war für uns schrecklich, es brachte uns aber nicht dazu, mit unserem Sport aufzuhören. Wir waren jung, wir wollten weiter paddeln. Und so gibt es Erinnerungsphotos, die mich mit meinem nachgebesserten Kajak auf der Nordsee zwischen Texel und Norddeich zeigen. In meinem »teilselbstgebauten« Eskimo verbrachte ich viele schöne und relativ gefahrlose Stunden auf hoher See. Als gefahrlos konnte diese Fahrt gelten, weil wir alles Erdenkliche taten, was die Sicherheit vergrößerte. So wurden Seekarten gekauft und studiert, Kompass erworben und montiert. Für das notwendige Wissen wurde ein Seehandbuch gekauft und eingehend studiert. So lernten wir auch noch wesentliche Wolkenbilder und ihre Bedeutung kennen. Wer stundenlang auf See unterwegs ist, hat viel Zeit für ein Gespräch. So paddelten wir nebeneinander her, und immer wieder einmal kam das Gespräch auf den Kajakselbstbau. Irgendwann, Monate später, ich denke es war im Herbst 1960, machte ich mich dann an die Arbeit. Besonders hilfreich war es, daß ein



Ende einer Ferienfahrt (Sylt) (Photo: W. Trösken)



Der See entgegen (Photo: W. Trösken)

Freund den Reiß des Möllkajaks von Franz v. Alber aus Österreich erhalten hatte. Allerdings sollte nach meiner Vorstellung mein Boot 2 cm schmaler, dafür aber 10 cm länger werden. Ich orientierte mich aber grundsätzlich bei Bootsform und Verbindungstechnik am österreichischen Vorbild.

Nach Abschluß der Planung und Zeichnungsfertigstellung mußten die erforderlichen Materialien besorgt werden: Eschenholz, wasserfest verleimtes Sperrholz, Aluminiumblech, Messingschrauben verschiedener Stärke, sowie Kupfer- und Alunieten. Das Eschenholz wurde als Bohle bei einem Sägebetrieb erworben. Bei einem Schreiner kaufte ich eine Sperrholzplatte und ließ mir zugleich aus der Bohle die Leisten für Kiel, Bordleisten, Decksleisten und Teile der Spanten zuschneiden. Für die Senten nahm ich passend zu kaufende Nadelholzrundstäbe. Zuerst wurde, wie bei einem richtigen Schiff, der Kiel mit den Steven in Angriff genommen. Die zwei Stevenenteile wurden, ebenso wie die Seitenteile der Spanten, aus acht Millimeter starkem Sperrholz mit der Laubsäge ausgesägt.

Dann musste der Kiel gebogen werden. Das war schwierig! Um Holz in engeren Radien zu biegen, muss man es kochen: Nach längeren Überlegungen wurde ein Stück Dachrinnenfallrohr entsprechender Länge zu einer Kocheinrichtung umgebaut. Hierin wurde die Kielleiste dampfend heiß »gebadet«, um blitzschnell mittels einer Schablone in Form gebracht zu werden. In die ausgeklinkte Kielleiste wurde dann der Sperrholzkeil eingeleimt. Zur Schablone wurde ein starkes Brett, in welches der Stevenrundung entsprechend,

im Abstand von einem Zentimeter starke Nägel eingeschlagen waren. Der gebogene Kielteil wurde beidseitig mit Schraubzwingen fixiert.

Im nächsten Arbeitsschritt wurden die Bordleisten und die Decksleisten mit den dazugehörigen U-förmigen Verbindungsteilen (Alublech maßhaltig zuschneiden, biegen, bohren und schmiegeln) angefertigt. Um den Kielsprung, die Deckslinie und den Breitenverlauf im Original kontrollieren zu können, wurde Kiel, Bord- und Decksleiste an den Spanteinbaustellen mit Spreizstäben fixiert und hiernach die Spanten erst zusammengesetzt. Jetzt fehlten nur noch die Senten mit ihren Verbindungselementen, und das meiste war getan. Allerdings gab es neben einem Sitz auch Beckenstützen; letztere ein absolutes Muß!

Ein flapsiger Spruch meiner damals unter zwanzigjährigen Kajakfreunde lautete: »Ein Boot ohne Beckenstütze ist wie eine Frau ohne Brust«. – eine halbe Sache also.

Das unlackierte Boot kam dann zu der schon genannten Bootswerft um seine Haut angeschneidert zu bekommen. Einige Wochen später, nachdem die Bootshaut mit den Gerüstteilen und neuen Packsäcken wieder in der eigenen Werft (dem elterlichen Wohnzimmer) angekommen und das Gerüst mit aller Sorgfalt lackiert war, stand dem Transport des Eigenbaues an den Ort seiner Taufe und Jungfernfahrt nichts mehr im Wege.

Ich nannte meinen Eskimo »Uniak«. Mit den geplanten und erreichten Fahreigenschaften war ich zufrieden, von der roten Farbe des ausgewählten Decksstoffes war ich begeistert!

Im Juni des Sommers 1961 traf dann mein



Im Weiberlauf der Steirischen Salza (Photo: W. Trösken)

Uniak in Dänemark auf Rödeorm, einen 53 Zentimeter breiten Eigenbau von 5,60 Metern Länge, ein gelungenes Werk bootsbauerischer Kreativität; es gehörte meinem Freund Horst. Zu dritt waren wir unterwegs zu einer Küstenfahrt. Vom dänischen Esbjerg wollten wir vorbei an den dänischen Inseln möglichst weit



An der dänischen Nordseeküste nördlich von Esbjerg (Photo: W. Trösken)

den nordfriesischen Inseln entlang südwärts paddeln.

Beim Aufbau, mehr noch beim zweiwöchigen Einsatz der Boote zeigte sich, daß Horst mit seiner Entscheidung für eine Stehnaht die bessere Wahl getroffen hatte. Zunächst hatte ich Schwierigkeiten, das Gerüst gerade in die Haut zubekommen, es bedurfte mehrerer Anläufe. Außerdem verzog sich die Haut während des Urlaubes noch geringfügig. Dieser Mangel war sicher auch eine Frage der Ästhetik, aber ich wertete das Ganze negativ.

Einige Wochen nach unserer Heimkehr kam das Boot wieder in die Werft. Die Naht wurde aufgetrennt, um dann per Hand, Meter für Meter, Stich für Stich, je etwa vier Millimeter, neu vernäht zu werden. Das war eine Menge Arbeit! Zu meiner Freude verringerte sich die zeitraubende Tätigkeit um die Hälfte, weil mein Vater, dem ich an dieser Stelle recht herzlich danke, tatkräftig mithalf.

Nach dieser Aktion war mein erster selbstgebauter Eskimokajak endgültig fertig. Mein erster Kajak deshalb, weil natürlich ein zweiter folgen sollte. Aber... es blieb nur bei diesem einen Exemplar.

## Franz v. Alber, Erinnerungen an einen Seekajakfahrer (von Wolfgang Half)



Ja, wer war Franz v. Alber überhaupt? Zugegeben, ich weiß es auch nicht genau und viele der Kajakfahrer oder Fahrerinnen – besonders die der jüngeren Generation – werden sich ebenso fragen, wer denn Franz v. Alber war. Kurz umschrieben könnte man sagen, daß er einer der Pioniere war, die unseren Sport zu dem gemacht haben, was er heute ist. Er war eines der Vorbilder, die wir überall brauchen, ohne die es kaum einen Fortschritt gibt und die die Grenzen zwischen Utopie und dem Machbaren überschreiten. Er war einer der wenigen, die schon vor 1960 auf die Gefahr der Vermarktung des Kajaksports sowie auf die sinnlose Zerstörung der Wildflüsse hingewiesen haben. Mit großem persönlichen Einsatz holte er die verschiedensten Veranstaltungen nach Villach; gedankt hat es ihm übrigens keiner.

Mit dem Eskimokajak fuhr er die früher sehr berüchtigten Salzachöfen, sogar festgeschnallt, damit er nicht herausgeschleudert wurde. Mit dem Eskimokajak tobte er in der Brandung der Ostsee oder auch in finnischen Gewässern und – beruflich nach Berlin verfrachtet – war er auch dort unterwegs. Dort dann, im Nebel auf der Havel, trafen sich zufällig zwei Kajakfahrer: Franz v. Alber und Arndt v. Rautenfeld. Das war cirka 1925, und da ging die Post erst richtig ab. In den schmalsten Kajaks von 40 cm Breite und weniger fuhren sie durch die unzähligen Gewässer in und um Berlin.

Bei der Lektüre der Bücher von Herbert Rittlinger stieß ich erstmals auf den Namen »Franz v. Alber«. Was für ein Fahrer muß er gewesen sein, dachte ich. Dann sah ich 1962

einen Diavortrag des Deutschen Alpenvereins (DAV) von Herrn Hans Gsellmann. Gsellmann war in verschiedenen Reisen an der Ostküste Grönlands gewesen, spricht mehrere Dialekte grönländisch und war bzw. ist ein weitgereister Mann im Kajak. Nach diesem Vortrag saß ich mit Hans Gsellmann noch bei einem Gläschen und ließ mir berichten von Grönland, von traumhaften Reisen und von Kajaks. Der Abend hätte nie zu Ende gehen dürfen. So ganz nebenbei fragte Hans Gsellmann, ob ich denn solche Boote bauen möchte und wenn, dann gäbe es an der Drau in Spittal einen Herrn v. Alber, der sei ein ganz verrückter Fahrer und der hätte verschiedene Konstruktionen von Kajaks.

Das war der Funke. Der Brief war schnell geschrieben und eine Antwort war ebenso schnell zurück. Dem Thema Boot, auf der Suche nach »dem Kajak« widmete Franz v. Alber in seinem ersten Brief folgende Zeilen: *Sogenannte Leistungsboote, Slalom-Wildwasser-Paddelfahrzeuge sind nicht mehr als Kajaks anzusehen. Bestenfalls als Schwimmgeräte, gleich aufblasbaren Wursthäuten, geeignet, um zwischen Stangen hindurchzuwursteln, aber nicht um mit Wind, Wellen und mit echtem Wildwasser fertig zu werden. Ich habe mich auf keine Neubauten verlassen wollen. Was kann ich besser machen als Generationen kajakfahrender Eskimos? Alle Eigenschaften dieser Boote sollten in unseren vereinigt sein: Schnell, immer trocken, Auftrieb über 200 kg, seitenwindunempfindlich.* Weiter schreibt Franz v. Alber zu seinen Booten: *»Den Draukajak fuhr ich vor zwei Jahren (1960) bei Windstärke 70km/h (Bf.8) von Grado nach Lignano über die offene Adria; 25 km, mit trockener Badehose!«* Es ist

klar, daß ich mich für den Bau eines solchen Bootes entschied, zumal ich zu der Zeit eine Jugendgruppe betreute, die noch keine Boote besaß.

Dieser Briefwechsel wurde 1962 begonnen. Wenig später hatte ich den Plan des Draukajaks in den Händen und dann brauchten die Boote nur noch gebaut zu werden. Nun, so ganz leicht war es nicht, aber nach vielem Lehrgeld hatten wir doch im ersten Anlauf 15 Kajaks zusammen. Von diesem Ergebnis war Franz so begeistert, daß er eine Reise nach Berlin zu einem Vortrag in der Urania, mit einem Abstecher nach Wilhelmshaven verband. Dann standen wir uns erstmals gegenüber. Wer nun in ihm einen Supermann erwartet hatte, mußte zunächst enttäuscht sein. Aber wenn man einmal mit ihm ein Thema aufgriff, insbesondere, wenn es um das Kajakfahren ging, dann brannte er ein Feuerwerk von Geschichten ab, daß diese Abende nicht hätten enden wollen. Da wurde man einfach mitgerissen, wenn man ihm zuhörte und von Kajak- und Faltbootreisen in Griechenland, der Tschechoslowakei, Finnland, Albanien und anderen Ländern hörte. Damals waren diese Ziele ja noch weitgehend absolutes Ausland.

Eine dieser interessanten Touren, die Reise der Studenten von Süddeutschland nach Berlin: Man fuhr auf der Donau bis Prag, setzte über auf die Elbe in Spindlermühle und dann ging es abwärts bis auf die Berliner Gewässer. In zwei Vorträgen berichtete Franz von seiner Reise auf dem Aspropotamos und einer Reise um und über Kreta. Noch heute sehe ich die Bilder vor mir. Abends trafen wir uns mit den jugendlichen Kameraden und saßen

auf dem Teppich in unserem kleinen Wohnzimmer. Da wurde gesungen und Geschichten erzählt. Nach diesen Abenden sagte ein junger Freund zu ihm: »Wir können ja nichts mehr erstbefahren, da waren Sie ja schon überall!« »Nein mein Freund, im Himalaya und überhaupt in ganz Asien gibt es noch ungeheuer viele Bäche, die sind alle noch nicht bezwungen, und lasse mich erst einmal in Rente gehen, dann ...«

Der Jugend gehörte seine ganze Kraft und so vermachte er einem unserer Mannschaft eine Klepperjacke, weil dieser kein Geld hatte. Als er abreiste hatten wir einen wirklichen Freund gewonnen.

Nach den Anfangserfolgen mit dem Draukajak wollten wir nun schnellere bessere Boote bauen und so sandte Franz v. Alber uns einen Plan vom Alaskakajak – 6 Meter lang und 40 cm breit, ein in jeder Beziehung atemberaubendes Fahrzeug, nur für ganz schlanke Jungen, wie er sagte. 1968 sollte es gebaut werden. Er wollte unbedingt dabei sein.

Ist der Zeitpunkt des Todes Schicksal oder Fügung? Er traf die Entscheidung selber und schied freiwillig aus dem Leben. Zu dem Bau des Alaskakajaks ist es auf jeden Fall bislang nicht gekommen. Mit dem Ausbleiben von Franz an diesem Projekt war bei uns auch wohl etwas an Elan verloren gegangen.

Während einer Marathonregatta fuhr ich mit meinem 18 Jahre alten Draukajak über die Havel und überholte einen Fahrer in einer »*Wursthaut*«, wie Franz immer zu sagen pflegte. »Was fährst Du für ein Boot« rief der Überholte mir hinterher. Ich stoppte, fuhr heran und erzählte ihm kurz die Geschichte

des Bootes. »Ja, da baue doch mal ein Boot für Arndt v. Rautenfeld, der sucht ein neues Boot. Von der Existenz des Herrn v. Rautenfeld wußte ich schon durch Franz v. Alber. Der weitere Weg war schnell eingeleitet und bald hatte ich das Fragment eines Faltbootes in den Händen. Es war das Hartelkajak, vermessen nach dem westgrönländischen Kajak. Der Kreis schloß sich wieder.

Während einer Bootsmesse in Bremen – ich stellte dort das Hartelkajak als das »GODT-HAB Kajak« aus – stand ein älterer Herr neben mir und fragte mich, ob ich wisse, woher das Boot komme? Das Erstaunen war auf beiden Seiten, denn es war Herr Herbert Pressler aus Bremen, Teilnehmer der Olympiade 1936 in Berlin, und damals in Arndt v. Rautenfelds Kenterstaffel – verschiedentlich von Herbert Rittlinger als der absolute Eskimotierkünstler erwähnt. Herr Pressler war Referent der SaU anlässlich des 1. Symposiums in Worpsswede, 1986.

Der Kontakt mit Franz v. Alber war eine Art Kettenreaktion, denn durch diese Verbindung kam wenig später auch Walter Frentz zu uns. In vielen Diskussionen und langen Gesprächen stand dann eine Zeit wieder auf, die es fast nicht mehr gab: Faltbootreisen mit der Bahn und die ganze Palette kleiner Erlebnisse, die mit dem Faltboot einfach zusammen gehören. Da ist unsere heutige Art zu reisen eine fade Suppe. Wer hat das noch mitgemacht? Aber natürlich ist es meist so, dass man verklärt von der Vergangenheit schwärmt und früher sowieso alles immer besser und schöner war. . .



Die **Emser-Schnellen**, einige Kilometer nach dem Zusammenfluss von Hinter- und Vorderrhein. Die Bilderserie hat Klaus Leidig 1955 mit einer »Robot-Schnellbildkamera« aufgenommen. Der Paddler Ernst Bauer bewältigte diese Durchfahrt mit seinem Eskimokajak trotz Rolle souverän. Leider ist dieser Wildwasser »Wucht-Fünfer« mittlerweile im Stausee von Reichenau ertrunken und wäre heute noch für jeden modernen »WW-Crack« eine Herausforderung. Ob dieses auch mit den heute typischen Kurzbooten gelingen würde?





Emser Schnellen: Der Zusammenfluss des Hinter- und Vorderrheins  
(15 Photos; Archiv: Ernst Kaeufer, Rechte: Ursula Leidig)

## Das Geheimnis der Eskimo-Kajaks – Original Grönländer und moderner Faltkajak

(von Arndt und Klaus v. Rautenfeld)

Anlässlich unserer Mitarbeit bei Dr. Fancks großem Grönlandfihn »SOS Eisberg«, hatten wir Gelegenheit einen Original-Eskimokajak zu fahren und die dazu gehörigen Geräte genau zu studieren. Es war für uns um so interessanter, als nun endlich ein sehnlicher Wunsch von uns in Erfüllung ging und wir Vergleiche anstellen konnten zwischen unseren modernen Faltkajaks und einem echten Grönländerkajak.

Der Gedanke an ein möglichst gedecktes und seetüchtiges Boot, an einen Eskimokajak, kam uns erstmalig, als wir 1923 mit einem Holzzweier von Berlin an die Ostsee fuhren und hier die völlige Untauglichkeit eines derartig offenen Bootes im schweren Wasser erkannten. Auf unser nächstes Boot, einen Faltzweier, folgten bald der breite Einer, dann immer schmalere Typen, immer gedecktere Boote, bis wir 1929 den ersten Eskimofaltkajak in Deutschland fuhren. Die Boote, die wir nun in der Folgezeit hatten, zeigten dann nur unwesentliche Änderungen. Im allgemeinen waren sie nach den Nansenschen Beschreibungen gebaut, hatten ungefähr folgende Ausmaße: Länge etwa 5-5,20 m, Breite etwa 0,47 m. Doch was aus den verhältnismäßig dürftigen Beschreibungen nicht hervorging, waren Ausmaße der Seitenhöhe und die Unterwasserform. Solange wir noch keine rechte Erfahrung hatten, waren wir von unseren Booten restlos begeistert und hielten sie in jeder Hinsicht für vollendet. Durch fleißiges Training waren wir mit der Technik des Eskimokajakfahrens bald vertraut und machten interessante Beobachtungen in dieser

neuartigen Fahrkunst. Die Kenterübung, die wir mit Franz v. Alber zusammen schon früher in breiteren Booten erlernt hatten, erwies sich erst jetzt im gedeckten, völlig abgedichteten Eskimokajak, als praktisch brauchbar. Es kam nicht mehr vor, daß wir nach drei oder viermaliger Kenterübung die vollgelaufene »Kiste« auslehren mußten. Im schweren Seegang des Atlantik, der Ost- und Nordsee erhielten die Boote erst die richtige Wassertaufe und bewährten sich von allen bisherigen Bootstypen am besten.

Immer wieder aufs neue bewies hier der hochgezogene Bug der Boote, was für geniale Bootsbauer doch die Eskimos sind. Die geringe Breite der Fahrzeuge gibt den heranrollenden Wogen kaum einen Widerstand, während die kleine, völlig dicht abzuschließende Sitzluke ein Vollschielen verhindert.

Mit der Zeit stellten sich aber gewisse Mängel heraus. Bei starkem Seitenwind trieben unsere Boote stark in den Wind. Dieser Fehler ist auf den zu hohen Freibord über Wasser zurückzuführen. Tatsächlich konnten wir jetzt durch Vergleiche feststellen, daß die Originalkajaks bedeutend niedriger sind, nur knapp zweifingerbreit über Wasser liegen. Die geringe Höhe der Boote hat den großen Vorteil, daß sie Wind und Wasser kaum einen nennenswerten Angriffspunkt bieten. Trotzdem streifen die Eskimos bei starkem Seitenwind sogar noch eine mit Lederriemen versehene Flosse über das Heck. Und dann noch eines: je niedriger das Boot, desto leichter ist die Kenterübung! Da die Eskimos kurze und im Kniegelenk

stark durchgebogene Beine haben und sie sich die Boote nach ihrem Körper bauen, fallen die einzelnen Fahrzeuge recht verschieden aus, doch sind sie im Durchschnitt derartig flach, daß ein normaler Europäer darin nicht zu fahren vermag. Um nun aber doch noch bequem in die niedrigen Kajaks einsteigen zu können, wölben die Eskimos das Deck etwa 2 m vor der Sitzluke, so daß der kreisrunde Süll schräg steht. Das Hinterschiff ist absolut flach, Diese Konstruktion war im modernen Faltbootbau bisher nicht zu lösen, daher mußten die Faltkajaks, um einen Einstieg überhaupt zu ermöglichen, eine größere Bordhöhe haben und ferner mußte der Süllring oval gehalten werden. In letzter Zeit ist es gelungen, ein gewölbtes Deck zu schaffen, allerdings ist das Deck dann geschlitzt und wird geschnürt, was selbstverständlich große Nachteile bringt.

Ein weiterer Mangel des Faltkajaks ist die verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit auf ruhigem Wasser. Dieser Fehler ist in erster Linie in der Unterwasserform zu suchen. Der ausgesprochenen Scharpieform des Faltkajaks mit vier Senten und einer Kielleiste, steht die bedeutend gemäßigtere Scharpieform des Originalkajaks mit sechs Senten und einer Kielleiste gegenüber. Der Originalkajak hat im Querschnitt an der breitesten Stelle, kurz vor dem Süllring, eine Form, die zwischen Scharpie und Rundspant liegt.

Ein bedeutender Unterschied zwischen den verglichenen Bootstypen zeigt sich in der auffällig stabilen Lage des Originalkajaks im Wasser. Diese ist auf den stark durchgebogenen Kiel zurückzuführen, wodurch die tiefste Stelle des Bootes genau an der Sitzluke liegt.

Eine bekannte österreichische Firma ist nun dabei, unsere Erfahrungen mit dem Originalkajak praktisch auszuwerten und will ein Boot schaffen, das hoffentlich allen Anforderungen des modernen Eskimokajakportes genügen wird. Geringe Breite, äußerste Länge, angehobener Bug, gewölbtes Deck, runder Süll und niedriger Freibord werden diesen neuen Kajak kennzeichnen.

Und nun zu den Paddel! Schon auf den ersten Abbildungen, die wir von Eskimos sahen, war uns die eigenartige Form der Paddel aufgefallen: kurze, außerordentlich schmale Hölzer. Immer wieder tauchte die Frage auf: Weshalb fahren die Eskimos ein so schmales Paddel? Meist hieß es: »Das ist sehr einfach! Die Eskimos verwenden zum Bau ihrer Paddel Treibholz, und das ist eben nur sehr schmal!« Vielleicht hatten die Leute mit dieser raschen Antwort recht. Uns aber wollte sie nicht einleuchten. Denn sollten die Eskimos, die eine jahrhunderte, vielleicht Jahrtausende alte Erfahrung im Bau ihrer Geräte hatten, nicht Mittel und Wege gefunden haben, das Paddelblatt zu verbreitern, etwa durch Ansatzstücke?

Die Originalpaddel der Eskimos haben ja zum Schutz gegen Eisschollen an der Außenkante der Paddel einen dünnen Knochenstreifen, mit Stiften befestigt. Das wäre nötigenfalls auch mit etwas breiteren Holzstreifen möglich gewesen. Und dennoch: Seit Jahrhunderten wagen sich die Eskimos auf die stürmische See hinaus und bestehen weite Küstenwanderungen – mit dem schmalen Paddel. Diese Konstruktion mußte ihren Sinn haben!

Endlich sollten wir es erfahren, und zwar von Leuten, die unmittelbar mit Eskimos in Be-

rührung gekommen waren. Zwei wichtige Forderungen haben die heutige Konstruktion der Originalpaddel ergeben: Erstens muß die Führung des Paddels völlig geräuschlos sein, damit die auf dem freien Wasser nahenden Jäger nicht von den Seehunden gehört werden, und zweitens darf die Handhabung des Paddels den Kajakmann auf langer Fahr nicht übermäßig anstengen. Beides sehen wir in hohem Maße im Eskimopaddel vereinigt.

Welches sind nun die Unterschiede gegenüber dem Breitblattpaddel? Das breite Blatt ermöglicht einen sehr starken Anriß, gibt also eine große Anfangsgeschwindigkeit. Es wird stets für Rennen das geeignete Blatt sein. Das breite Blatt bewirkt ein schnelles Anfahren, gleichzeitig aber auch ein starkes Gieren (Rechts-Links-Ausschläge) des Bootes, was wiederum eine Fahrtverminderung bedeutet. Das Eskimopaddel gibt keine so hohe Anfangsgeschwindigkeit, dafür aber ein sehr gutes Durchschnittstempo bei verhältnismäßig viel geringerem Kraftaufwand.

Unsere ersten Fahrten mit dem Eskimopaddel verliefen außerordentlich anstrengend, weil wir das Blatt in altgewohnter Weise senkrecht zum Wasserspiegel eintauchten. Nach mehrfachen Versuchen kamen wir darauf, das Blatt schräg einzutauchen. Der Erfolg war verblüf-

fend! Während man bei senkrechtem Einsatz ein unsicheres Fahrgefühl hat, gibt das schräg eingesetzte Blatt eine Stützmöglichkeit und eine sichere Führung. Durch die Abschrägung von der Mittelrippe nach den Kanten wird beim Durchzug eine selbsttätige Steuerung bewirkt. Während sich beim Breitblattpaddel eine starke Arbeit aus den Schultern heraus ergibt, arbeitet man mit dem Eskimopaddel mehr aus den Ellenbogengelenken. Dank dem dicken Querschnitt und der selbsttätigen Steuerung ist die Führung im Wasser außerordentlich leicht. Das Herausreißen geschieht völlig geräuschlos. Alle diese Punkte ergeben eine schnelle Aufeinanderfolge der Paddelschläge. Bemerkenswert ist auch, daß das Eskimopaddel einen ovalen Schaft hat, welcher der Hand jedenfalls einen bequemeren Griff ermöglicht. Eine Berliner Paddelfabrik hat nun, auf unsere Anregungen hin, mehrere Eskimopaddel mit untereinander kleinen Abweichungen gebaut. Die Versuche der nächsten Zeit werden die günstigste Form für unsere sportlichen Eskimopaddel ergeben.

*KANUSPORT v. 1933*





Photo: Fritz Wieninger

*Es folgt der  
Praxisteil...*

## Vorschau auf Teil II (Praxisband):



### Über das Entwerfen von Faltbooten

### Unterschiedliche Riss- formen des Möll und Drau Kajaks

### Modifikationen des faltbaren Eskimokajaks

### Bauberichte:

- Frida: ein Möll Kajak
- Zwei Falteskis, für deren Bau Lorenz Mayrs Buch eine unerschätzbare Hilfe waren.
- Nachbau des Flossen-Aijuks von Otto Hartel
- SeaTour 17 nach den Entwürfen von Tom Yost
- Restauration eines Hartel-Falt-Eskis
- Faltkajak in traditionell westgrönländischer Form »ARDLUK II «
- Faltkajakselbstbau: Faltbaidarka – Häßlich? Bizarr? Wunderbar!

- Gerüstbau:**
- Leichtbauweise im Faltboot – ein Widerspruch?
  - Stemmbrett im Möll-Kajak
  - Seitenbordwand vs. Stabboot
  - Bau einer Bodenleiter mit einer Lehre

- Häute etc. :**
- Hautfertigung im Klebeverfahren
  - Österreichische Stehnaht vs. Deutsche Linksnaht
  - Einbau von Ladeluken
  - Etwas über Nähmaschinen

## Kajakvorstellungen und Fotogalerien faltbarer Eskimokajaks:

1-Senten-Kajak »Slanar-Delphin« — 2-Senten-Kajak »Slanar« — Drau-Kajak — Möll Kajak  
— Hammer-Eski — Herbert Slanars »Equaluk« — Otto Hartels »Flossen Aijuk« — Pouch Falteski  
— Feathercraft-Khatsalano — Hart Eskimokajak — Wieser Eski — Nautiraid — »Teichmann« -Kajak

**Material und Zubehör:**

- Anfertigung einer Seesocke
- Hautmaterialien im Vergleich
- Schenkelgurte

## Risse, Bauzeichnungen und Maßtabellen

**Diverses:**

- Materialauswahl und Lieferanten
- Professionelle Hautschneider
- Weiterführende und interessante Links

**Auch Band II gibt es direkt beim Faltenreich Verlag**

*oder im Buchhandel (ISBN: 978-3-9811182-5-4) ...*



ca. 180 Seiten, ca. 100 Farbseiten, Format: 17 x 22 cm, Hardcover mit Lesebändchen, mit Selbstbauanleitungen und Erfahrungsberichten von 14 verschiedenen Autoren und Bootskonstruktoren in insgesamt 32 Beiträgen, unzählige Photos und Zeichnungen und Bootsrisse)

**...und kostet 30,00 Euro (portofrei)**



**DVD** (e-book / elektronische Ausgabe):

Bd. I und II als durchsuchbares PDF-Dokument, historische Filmdokumente aus dem Nachlaß von Lorenz Mayr sowie weitere Artikel und Berichte (pdf) zum Thema ...

**20,-- Euro (portofreie Lieferung)**

**SONDERANGEBOT:**

Band II plus DVD (Gutschein im Buch)

**35,-- Euro (portofreie Lieferung)**

# Verlagsprogramm



Faltenreich Verlag Oldenburg

## Noch erhältlich:

**Endlich! Das neue - und von vielen Faltsportbegeisterten schon schon längst erwartet - Binsenbummel-Faltsportführer 2007/2008 ist erschienen.**

Diesmal mit dem Schwerpunkt-Thema »Faltsportflucht«.

Die hier versammelten Berichte vom Schicksal aus den Tagen der Nautikern, die kalten Küste und der Verrücktheit folgen ein bisschen, das es neben dem sportlich-angenehmen Fotostrecken mit Abenteuer- und Lagerplatz-Romantik auch eine andere, dunkle Seite des (Über)Lebens gibt.

Erstreckend, versinnend und gleichzeitig faszinierend ist es, zu erfahren, wie und warum mit dem Faltsport sein Glück versucht und die Hütte in die Freiheit wagt: über Flüsse, Seen und Meere ganz die gefährliche Reize und wurde für viele auch zum persönlichen Drama, da viele Hütten nur Versuch-Mothes und oftmals sogar mit dem Tod erlöst, versinken und regieren im kalten Geis der Ost- und Nordsee.

Darüber gibt es natürlich wieder eine schier überbordende Fülle von Reiseberichten, Dörfern und Geschichten aus aller Welt, Wanderführer und Abenteuerliche, Kanten und Nachdenken, in Wort und Bild meisterlich dargestellt von ca. 50 Autoren aus dem In- und Ausland.

**FAL:** Mit der Ausgabe 2007/2008, wenn immer, insbesondere Hinblick der Binsenbummel-Faltsportführer und Abenteuerliche, bei Unwegen immer bereit. Denn es ist ein großartiges, langjährig - und nun kann man diese Informationen eigen auf jeden Fall.

**WFL:** Gebirgsführer in die Faltsport, in 10 überaus schön gestaltet, mit 100 Seiten und ganz viel mit Text, im Winter und im Sommer, die dich zu neuen, tolle erleben in den Wintern und Sommer.

**HERB:** Binsenbummel und Meeresrauschen in geben in jede gute, unsere Faltsportführer, gibt die Flucht - oder Kanten, Flucht - oder Kanten.

Binsenbummel und Meeresrauschen 2007/2008

**Reiseberichte:**  
Alaska, Spitzbergen, Grönland, Island, Thailand, Island, Kroatien, Frankreich, Dänemark

**Meine der Meere:**  
über das Atlantik und durchs Wattenmeer

**Alpen Faltsportführer**

**Schwerpunkt-Thema Faltsportflucht:**  
1018  
Kroatien  
Frankreich  
Neu-Dänemark

**Historische Faltsportführer:**  
Alpen  
Amerika  
Kanten  
Hütten

**Faltsport und Abenteuer:**  
Tipp und Trick  
Führer

## Binsenbummel und Meeresrauschen

Faltsportflucht

Faltsportflucht

leider nicht mehr lieferbar...:



Weitere Informationen und Bestellungen bei: Faltenreich Verlag Oldenburg,  
Tel./Fax: 0441-350 918 92; E-mail: info@faltenreich.de bzw. im Internet unter: www.faltenreich.de



*Eskimos auf Alpenflüssen – was soll denn das sein? fragt so mancher vor sich hin. Nun, es gab sie wirklich, von den dreißiger Jahren bis hin zum Beginn der Plastikboot-Ära. Boote, angenähert an lange schmale Eskimokajaks, Paddler, die begeistert darin auf's Wasser gingen; einige wenige gibt's, die auch heute noch einen Fluß damit herunterkommen. Sie unterzogen ihre Kajaks den härtesten Prüfungen, wenn sie in den unzugänglichen Weiten und Wildnissen Schwedisch- und Finnisch-Lapplands ihre Abenteuer suchten. Aber nicht nur dort, sondern auch in den Schluchten des damals noch unverbauten schweizerischen Inn erschienen die Kajaks von Ernst Kaeufer und seinen Freunden und auf noch manch schwerem Alpenfluß, der seine Katarakte noch nicht dem Kraftwerksbau hatte opfern müssen. Viele der wahrhaften Pioniere des faltbaren Eskimokajaks, die ich noch selbst erlebt und gekannt habe, leben nicht mehr. Von ihnen und einigen anderen habe ich hier erzählt und hoffe, daß sie alle im Kreise der eingeschworenen Eskimopaddler in Erinnerung bleiben ...*

So beginnt Lorenz (*Lenz*) Mayr seine Faltkajak-Selbstbauanleitung, welche nunmehr erstmals gedruckt im Faltenreich Verlag erscheint. Aus dem ursprünglich ca. 120 seitigen Originalmanuskript wurde schlußendlich ein fast 400 Seiten starkes Mammutwerk, welches aus drucktechnischen Gründen in zwei Bände aufgeteilt ist: Band I entspricht dem Original-Manuskript, ergänzt durch bislang z. T. unbekannte Texte von Lorenz Mayr sowie weitere historische Dokumente aus der Anfangs- und Blütezeit der frühen Faltbootkultur; Band II – der Praxisband (*ISBN: 978-3-9811182-5-4*) – enthält weitere Selbstbauanleitungen und Erfahrungsberichte von 14 Autoren und Bootskonstruktoren, die auf Grundlage des Mayrschen Manuskriptes ihre eigenen Faltboote gebaut haben. Das Ganze wird untermalt von unzähligen Farbphotos und Zeichnungen, Rissen und Anleitungen, Tipps und Tricks zum Bau und Werkeln am eigenen Faltboot.

Daneben Bootsvorstellungen und Beschreibungen in Wort und Bild sowohl der historischen Eskimo-Faltkajaks (*Slanar, Hartel, Möll, Drau, Wieser u.a.*) als auch die der modernen Eskimo-Modelle der Faltbootwerften Pouch, Nautiraid und Feathercraft.

Leider starb Lorenz (*Lenz*) Mayr am 5. Februar 2008, kurz vor Vollendung seines 78. Lebensjahres und konnte die Veröffentlichung seines Buches nicht mehr erleben.

Beide Bücher zusammen (sowie eine ebenfalls beim Verlag erhältliche DVD mit historischem Film- und weiterem Informations-Material) werden dadurch zu einem regelrechten Kompendium und zu DEM Grundlagenwerk für alle Faltboot-Selbstbauer.

Herausgegeben und editiert von Steffen Kiesner-Barth (Jena) und Herbert Kropp (Oldenburg)



9 783981 118247



**ISBN: 978-3-9811182-4-7**

**28,00 €**

**FALTENREICH VERLAG OLDENBURG**