



Die bayrische Firma Klepper darf als Taufpate der Faltboote gelten. Dass der Artikel durchaus Attraktionswert hat, zeigt diese Werbung von 1932

Über Wasser gleiten

Das Faltboot ist ein Kulturphänomen und führt in einer Welt der Beschleunigung zurück zum menschlichen Maß – das auch mal ziemlich extrem sein kann.

Von Tobias Barth

■ Es gibt diesen Kinski-Film von Werner Herzog: Orchesterale Musik wabert zu Nebelfetzen, die über einen scharfen Gebirgsgrat wallen. Ein Pfad führt auf dieser tropisch bewachsenen Bergkante entlang, Indios laufen in langen Reihen hinauf, barfuß und schwer bepackt mit Planken und Masten und Rudern. Sie tragen ein Boot – das Boot eines Eroberers.

In dieser Filmsequenz aus „Fitzcarraldo“ gerinnt das Bild eines Menschheitstraumes: Denn ein tragbares Boot ist nichts Geringeres als ein Menschheitstraum. Freilich steckt in „Fitzcarraldo“ auch die Anmaßung, die Überhebung des Eroberers, die Hybris des Unterjochers – wie herrlich, dass vor nunmehr 100 Jahren mit dem Faltboot ein Gerät erfunden wurde, das den großen Traum erfüllt und zugleich klein bleibt, *small and beautiful*, und frei ist vom Größenwahn.

Das Faltboot führt den Menschen in seiner gar nicht so seltenen Ausprägung als Paddler zurück auf sein sehr natürliches Maß. Und dieses Maß heißt fünfundachtzig. Genauer: RZ fünfundachtzig. Das ist die Bezeichnung des legendären Reisezweiers aus Pouch, eines Faltbootes, das Generationen von Paddlern beglückte, vom Spreewald bis Mecklenburg, vom Donau-

delta bis auf die Gletscherflüsse Islands. Die Zahl 85 steht dabei für die Breite des Bootes, und diese 85 Zentimeter gewähren selbst dem breit gesessenen Hinterteil eines zum Sesselpuperdasein verdamnten Großstädtlers genügend Raum, um links und rechts vom Hinterteil noch Proviant oder wasserdichte Packsäcke oder einige Feierabend-Biere zu verstauen.

Ein Wanderboot also ist dieses massenhaft hergestellte Boot, und es gleitet mit seiner Länge von fünf Meter fünfzig selbst dann noch elegant über das Wasser, wenn es voll beladen ist mit dem Gepäck für eine dreiwöchige Fahrt in menschenleeren Gegenden oder mit einem jungen Paar nebst Kleinkind.

„Es waren mal 7000 Stück pro Jahr, die hier ausgeliefert wurden“ – erzählt Ingolf Nitschke, Geschäftsführer der Poucher Boote GmbH – „jetzt sind es etwa 350.“ Er kennt den Betrieb noch aus der Zeit, als er zum Kombinat Favorit Taucha gehörte. Das war die Bude, die sämtliche baumwollschweren Hauszelte, Strandmuscheln und Campingwagenvordächer der DDR herstellte – und das Faltboot aus dem Werkteil Pouch bei Bitterfeld war ein Exportschlager des Kombinats. Neckermann bot das Boot zu einem Schleuderpreis im Katalog an: 550 DM kostete das filigrane Gerät aus Eschenholzleisten und Segeltuch und Gummihaut. Die gleiche Summe in Ostmark mussten DDR-Bürger berappen, und sie taten es zuhauf und schwärmten in den schlanken Nusschalen aus wie die Insulaner auf Perlenfang. Die Perlen hießen Moldaubefahrung oder Masurische Seenplatte oder eben Donau-Delta – private Fluchten aus der Tristesse des industriegrauen DDR-Alltags.

Mitunter wurden Faltboote sogar zum Fluchtgerät im eigentlichen Sinn. Bekannt ist die Geschichte des Leipzigers Harald Fritzsich, der 1968 eine legendäre Protestaktion gegen Ulbrichts Kulturbarbarei an-

zettelte – und dem ein Faltboot die Freiheit rettete. Die Aktion erinnert an die Olsenbande – nur, dass der drohende Knast für die Beteiligten vielleicht nicht ganz so lustig gewesen wäre wie die mächtig gewaltige dänische Resozialisationsanstalt mit dem humanen Direktor, dem berühmten Tor und den davor wartenden Kumpels nebst Winkelementen.

Gemeinsam mit Freunden präparierte Harald Fritzsich einen mechanischen Wecker und befestigte ein Transparent im Schnürboden der Kongresshalle. Pünktlich zum Eröffnungskonzert des Bachfestes platzte die hochsympathische „Bombe“. In einer Staubwolke entrollte sich ein Protest-Transparent gegen die Sprengung der Universitätskirche; Düpiert saßen die Funktionäre da, völlig überrascht von der Kreativität der „Attentäter“. Da der Physikstudent Fritzsich schon des öfteren „staatsfeindliche“ Aktionen unternommen hatte, ahnte er, was für eine Verfolgungsjagd nun losgehen würde. Also hatte er vorsorglich ein Faltboot an der bulgarischen Küste deponiert (damals gab es noch Gepäckdienste der Bahn!) und floh, als Urlauber getarnt, zunächst nach Bulgarien und dann, in einer atemberaubenden Aktion, mit dem Faltboot über das Schwarze Meer in die Türkei. Sein Bericht liest sich wie ein Krimi – und verblasst doch gegenüber der Schilderung eines Erich Wustmann. Der berühmte Reiseschriftsteller und Völkerkundler – regelmäßig trat er im DDR-Fernsehen auf und brachte die weite Welt auf die Flimmerscheiben hinter der Mauer – hatte seine Karriere mit dem Faltboot auf der Elbe begonnen. Den Jungen aus Bad Schandau trieb es wie jeden echten Sachsen zur See (so wie auch den Muldetalbewohner Hans Böttcher alias Ringelnetz) –, und so fuhr Wustmann Ende der 20er Jahre mit dem Faltboot die norwegische Westküste entlang. Das dürfte keine Fahrt auf dem Traumschiff gewesen sein, das Erwachen jedenfalls spricht dagegen ...

Erich Wustmann ist lange schon tot, aber auf einem Dachboden in Bad Schandau, neben einem alten Jagdrucksack aus graugrünem Leinen und einem Paar hölzerner Skier schimmert ein brüchiges, rötlich-graues Etwas in den Sonnenstrahlen, die hier und da durch das Ziegeldach fallen. Und wer nahe genug herangeht, der kann den Schriftzug noch erkennen: „Sturmbräut“ steht da in sorgfältiger Typografie, von Wustmann eigenhändig gemalt, auf dem uralten Klepper-Boot.

Klepper ist die bayerische Firma, die seit 1920 Faltboote in Serienproduktion fertigt. Und während die Werksgeschichte von Pouch gerade mal bis in die 50er Jahre zurückreicht, kann sich Klepper rühmen, der Taufpate des Faltbootes gewesen zu sein. 1905 nämlich war es der Architekturstudent Alfred Heurich, der ein Faltkajak konstruierte und auf der Isar von Bad Tölz bis München zur Probe fuhr.

Heurich dürfte sich seine Inspiration im Völkerkundemuseum geholt haben – von den wendigen Booten der Grönland-Eskimos zum Holzskelett des „Hadernkahns“ ist es kein weiter Schritt. Und doch ist die Idee des Zusammenfaltens Heurichs Verdienst. Ein Sportjournalist berichtete damals von der Isarfahrt – und schon 1906 findet sich unter dem Stichwort „Faltboot“ ein Eintrag im Brockhaus. 1907 übernimmt der Wanderausrüster Klepper aus Rosenheim die Herstellungsrechte – und erweitert seine Produktpalette, die bis dato aus Lodenmänteln und Zelten für die reformbegeisterte Jugend der Wandervogel-Ära bestand. Ein Klepper-Boot war es auch, mit dem Hannes Lindemann in den 50er Jahren eine der gewagtesten Seefahrten der Neuzeit überhaupt unternahm. Wer heute dem alten Mann gegenüber sitzt, der mag kaum glauben, dass dieser schmale

Vielleicht auch ein Grund für die Renaissance des Faltbootes: es ist wieder trendy



Ob 1910 oder heute: Faltboote sind echte Transportwunder. Hier ein Fahrradfahrer mit Faltboot unter dem Arm



So sah ein Klepper-Boot 1912 ausgeklappt aus. Am Mechanismus hat sich bis heute nicht viel geändert

Herr mit weißem Haar einst den Atlantik im Faltboot überquerte. „Ich hatte sehr wenig Geld und hab immer das billigste genommen“, sagt Lindemann. Mit 70 Tagen an Bord habe er gerechnet und also 70 Dosen Milch und 70 Dosen Bier im Packraum unter dem Oberdeck verstaut. Dann lächelt Lindemann sein schelmisches Lächeln: „Nun, Bier war nicht dazu da, um in stürmischen Situationen die Stimmung der Mannschaft da zu stabilisieren, nein, nein, Milch und Bier haben chemische Vorteile für den sauren Stoffwechsel von hungrigen Menschen.“

72 Tage lebte Hannes Lindemann zusammengeklappt wie eine Ziehharmonika auf einem Serienfaltboot, das kaum mehr als den Skipper fasste. Für den Arzt war die Tortur ein medizinischer Selbstversuch. Kann ein Mensch allein auf dem Meer Hunger und Einsamkeit, Stürme und Seelenqualen überstehen? Mit autogenem Training hatte sich Lindemann Leitsätze eingepägt: „Kurs West! Nicht aufgeben! Nimm keine Hilfe an!“ Dreimal begegnen ihm Schiffe, dreimal schlägt er Hilfe aus. Hannes Lindemann sammelt Regenwasser, isst Seetang und fängt Fische, die er roh zu sich nimmt. Mehrfach gerät er in starke Stürme, bis schließlich nach mehr als sechzig Tagen das Boot in der aufgewühlten See kentert. Stundenlang treibt es in dieser Nacht kieloben. Lindemann klammert sich aus Angst vor Haien auf das Boot und muss das Ende des Sturms abwarten, ehe er es mit letzter Kraft wieder drehen kann: „Zuletzt war ich sehr müde und abgeschlagen, und dann hatte ich mein Ruder verloren, und dann musste ich in den Bach springen und ein Ersatzruder anbringen, aber das ging dann auch verloren.“

Wer schon einmal im Faltboot gesessen hat, der weiß, wie vorteilhaft ein Ruder ist, oder besser, wie nachteilig es ist, wenn man keins mehr besitzt. Für Lindemann wäre an dieser Stelle der Kahn fast aus dem Ru-

der gelaufen: „Und hier kam in den letzten Tagen etwas, was kaum ein Mensch erlebt hat: Ich konnte meinen Namen nicht mehr finden, ich war so erschöpft, dass ich nicht mehr wusste, wie mein Name lautet.“

Nach 72 Tagen endlich Ankunft auf der Karibikinsel St. Martin. Lindemann hat 25 Kilo abgenommen, wird später in Amerika wie ein Held gefeiert und hält Vorträge vor NASA-Überlebensexperten. Seine Erkenntnisse aus dem Selbstversuch finden Eingang in die Ratschläge der Weltgesundheitsorganisation zur Rettung Schiffbrüchiger.

Zurück in Deutschland beginnt der Arzt Hannes Lindemann als Pionier auf diesem Gebiet, systematisch autogenes Training, Autosuggestion und Psychohygiene des Ichs zu propagieren. In den 60er Jahren überquert er noch einmal den Atlantik: Dann aber mit einem etwas größeren Segelboot und zusammen mit seiner Frau.

Unter Paddlern sind die Bücher Lindemanns bekannt. Bei Ingolf Nitschke, dem Firmenchef der Poucher Boote GmbH, fragen immer mal wieder Abenteurer an, die es Lindemann gleich tun wollen. Nitschke aber ist vorsichtig mit dem Sponsoring solcher Waghalsigkeiten. Zu schnell kippt, wenn der Kahn kippt, auch das Image ...

Nitschke selbst ist Freizeitpaddler, nicht nur auf dem Tagebausee Goitzsche, auch in Schweden oder Italien befährt er Seen und Flüsse. Einmal im Jahr unterstützt er das Faltboottreffen, eine Ansammlung von etwa 100 Faltbooten nebst Besitzern. Da werden Technik-Tipps besprochen und Legenden aufgewärmt, da wird am Lagerfeuer gesungen und geklönt. Und dort, jenseits der Extreme, findet das Paddlerherz, was es begehrt. Oder mehr noch vielleicht jenseits der Treffen, irgendwo auf einem See oder Fluss, treibend in der Abendsonne, in der Stille eines nur vom Plätschern des Paddels und vom sanften Gleiten des Bootes erfüllten Tages. □