



Kapitän im eigenen Boot

100 Jahre ist es alt und bis heute Kult geblieben: das Faltboot

Maßgeschneidert für den Wassersport des »kleinen Mannes« hat das einst als Hadernkahn belächelte Faltboot einhundert Jahre überdauert, auch weil es offen blieb für immer neue Werkstoffe, Fahrtreviere und Freizeit-Gewohnheiten. Ein Münchner Architekturstudent entwickelte um 1904 den ersten Prototyp und verkaufte das Patent 1907 an den Rosenheimer Schneidermeister Johann Klepper.

Von Jobst Broelmann

Faltbootsegeln am Plansee

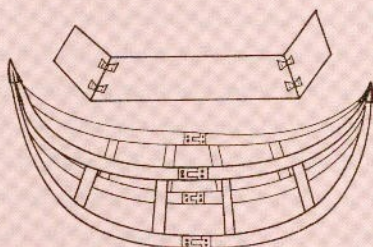
»Im übrigen ist ein inmitten eines wirren Haufens von Hölzern, Gummi und Ausrüstungsgegenständen schwitzender Kajakmann stets grantigen Gemüts und von intoleranter Denkungsart.

Außenstehende seien gewarnt, sie halten sich zweckmäßigerweise fern jeglichen Aufbauplatzes....«

Herbert Rittlinger: Neue Schule des Kanusports, 1962

Der dies nicht ohne Selbstironie über die eigene Zunft schrieb, war kein Anfänger des Metiers. Herbert Rittlinger, einer der Förderer und Schriftsteller des Faltbootports, hat 1938 beispielsweise den Amazonas befahren, um damit die Unberührtheit eines »bald verlorenen Paradieses« zu erleben, wie eines seiner Bücher heißt. Die Ruhe, die er für den »Kajakmann« oder die »Kajakfrau« beim Aufbau des Faltbootes forderte, diente der Konzentration, der Selbstversenkung in ein System von Teilen, gleich oder ähnlich, links oder rechts verwechselbar und doch unverwechselbar, gekennzeichnet mit kryptischen Kürzeln und ergänzt durch eigene Erfahrungen und liebgewordene Gepflogenheiten. Es galt, den Inhalt von Packsäcken, Bündel von Längsstäben, Spanten und eine Haut, die dieses Gewirr schließlich mehr oder minder faltenfrei umhüllen sollte, zu ordnen und das, was das Handwerk sorgfältig vorbereitet hatte, schließlich selbst mit einigen Handgriffen zu vollenden.

Als Aufbauzeit hierfür werden etwa zehn Minuten Kürze genannt. Das sind allerdings Laborbedingungen – eben nicht eingerechnet die Diskurse mit magisch angezogenen Passanten und deren ausgiebige Schilderungen eigener Erlebnisse mit Faltbooten oder deren Rolle in ihrem Familienleben, die den erwartungsvoll in sich Gekehrten dann leicht in jenen oben beschriebenen Gemütszustand versetzen. Dies alles begleitet und verzögert die Rekonstruktion des Wunschobjekts, dessen Teile sich schließlich arrangieren und die vertrauten Konturen verblichenen und abgewetzten blauen Baumwollstoffs füllen. Das ist der Moment, in dem die Packsäcke verstaut werden und der »Falter«, eins mit sich und mit



Früher Vorschlag für ein Faltboot aus Konrad Kyesers »Bellifortis« (1405) ...»für die sichere Fahrt über das Adriatische Meer«

dem Boot erneut verwachsen wie mit seinen Lieblingsjeans, in wenigen Paddelschlägen dahingleitet und die Phase und den Ort des Stückwerks spurlos hinter sich lässt.

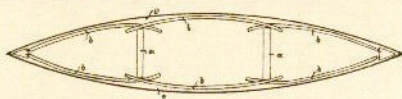
VORGABEN DER UMWELT. Schon die Kajaks der Naturvölker, der Inuits, die Vorbilder der späteren Faltboote, waren in menschlichen Maßen auf den Leib geschneidert. Für die Länge galten drei Klafter, die Spannweite der gestreckten Arme, für die Breite die Hüfte und beidseits eine Handbreit. Aus den natürlichen Materialien Fell, Sehnen, Knochen oder Treibholz wurde damit eine Jagdwaffe geschaffen, die der Schnelligkeit und Wendigkeit des Gejagten ebenbürtig sein musste, wozu der Jäger durch ein uns ebenfalls überliefertes Kleidungsstück, den Anorak, mit seinem Boot wasserdicht verbunden war. Diesem als Hochleistungsgerät verwendeten Kajak folgte das geräumige Familien- oder Frauenboot, der Umiak. Dieses offene Robbenfellboot war bis zu acht Meter lang und 1,5 m breit, konnte bis zu 20 Personen fassen und wurde häufig auch von Inuitfrauen genäht und gefahren.

Solche korbartig geflochtenen, runden oder länglichen Holzgestelle, die mit Tierhäuten überzogen wurden, so dass ein bootsähnlicher Schwimmkörper entstand, fanden sich unabhängig voneinander in verschiedenen Erdteilen. Griechen und Römer führten auf Feldzügen ebenfalls leicht transportable Pionierboote mit, die sie »carabia« nannten. Älteren Ursprungs ist auch das bis in die jüngere Zeit in Irland und England erhalten gebliebene Coracle oder Curragh. Iren bewiesen jüngst im Selbstversuch, dass der Heilige Brendan im 6. Jahrhundert sogar den Atlantik in einem Fellboot überquert haben könnte.

FREI UND MOBIL. Was bewog Erfinder, ein kleines, jahrtausendlang bewährtes Boot noch kleiner zu verpacken? Mehrere kulturelle Strömungen flossen hier zusammen und trugen zu dieser Entwicklung bei. Ein Motiv war die Reiselust und die britische Vorliebe für überregionale Mobilität, die dazu führte, statt der Postkutsche oder dann der Eisenbahn auch das Boot der Naturvölker als Requisit für eine »Grand Tour« durch die Gewässer Europas zu verwenden.



Vorführung von Faltbooten in Fürstenfeldbruck, 1906. Im Vordergrund Alfred Heurich mit seinem »Delphin«, dahinter ein Klapp-Boot des Ingenieurs Schnell.



Das erste Patent Alfred Heurichs für sein Faltboot (1906).

FLUSSWANDERUNG MIT DEM »GRÖNLÄNDER«.

Der Schotte John McGregor, der die »canoes«, die offenen gepaddelten Boote der Eingeborenen aufgriff, bereiste mit seinem »Rob Roy« die Küstengewässer Europas und die deutschen Flüsse Mosel, Rhein und Donau. Bereits hier war sein noch starres, 15 Fuß langes Boot auf die Möglichkeiten des Transports mit der Eisenbahn abgestimmt, die damals noch großzügiger gewesen sein muss. Im Jahr 1866 gründete McGregor den ersten Kanu-Klub in Europa, den British Royal Canoe Club, und veranstaltete bald darauf die erste Regatta. Die erste deutsche Kanuregatta 1870 bildete den Ursprung des deutschen Kanusports. Für die als Flußwandern bekannt gewordene Sportart baute man nun den ersten deutschen Kanutyp, den »Grönländer«. Seine Anhänger gründeten daraufhin 1879 in Breslau den ersten deutschen Kanuverein, dem weitere in Deutschland folgten. Der Kanu- oder Kajakfahrer, anfangs von den bereits organisierten Ruderern geschmäht, hatte dem Ruderer eines voraus: er blickte voraus – ein unschätzbare Vorteil und Bedingung für einen Vorstoß in unbekannte Gewässer.

INSPIRATION AUS DEM MUSEUM. Einen weiteren Impuls bildeten um die Jahrhundertwende ziehharmonikaartig faltbare Boote aus den USA, die etwa 1904 auch auf der Isar vorgeführt wurden. Der Architekturstudent Alfred Heurich, der bereits als Junge starre Leinenkajaks gebaut hatte, suchte in dieser Zeit einen privaten Ersatz für die auf der Isar bekannten Floßfahrten. Nach der Besichtigung eines Eskimokajaks in der ethnographischen Sammlung in München (nur wenig später, 1907, kamen die ersten Inuit-Kajaks auch in die Sammlung des Deutschen Museums), beschloss er, nach diesem Prinzip ein zerlegbares Boot zu entwerfen. Der Architekt hatte dabei »Hohes« im Sinn, als er für die erforderliche Längsspannung der Bootshaut an die Kräfteverteilung eines Gewölbebogens dachte: »Mein Grundgedanke war, ein zerlegbares, federn-des Boot zu bauen, welches den seitlichen Wellendruck durch Strecken seiner Längsrippen nach den Steven,« also zu den Spitzen übertrug. »Im Grunde ist das nichts anderes als das architektonische Prinzip des gotischen Spitzbogens.« (C. J. Luther: *Paddelsport und Flußwandern*, 17. (!) Aufl. 1924, S. 34)

Heurich ließ sich diesen Gedanken 1906 patentieren (DRP 212 972). Er blieb jedoch eine Idealvorstellung, der die urwüchsigen Bambusgerüste der ersten Bootsgerüste kaum folgten. Sie glichen eher ächzenden Rattanmöbeln. »Hängematten«, spotteten die Besitzer starrer Holzboote, »Hadernkähne« die Bayern, »Plünnenkreuzer« bald die Nordlichter. Tatsächlich bestand die Bootshaut zuerst aus Segeltuch, das durch Aufquellen einigermaßen wasserdicht wurde – aber feucht blieb. Spritzwasser von vorn wurde durch einen hohen Wellenbrecher abgewehrt, der dem Gefährt ein exotisches Aussehen verlieh. Im Mai 1905 befuhr Heurich die hochgehende Isar von Tölz nach München und läutete damit den Beginn des Faltbootports ein. Im gleichen Jahr gründete er einen Faltbootklub und vollendete das Manuskript eines Faltboot-Lehrbuches. Aus den ersten Erfahrungen entstand nun in Zusammenarbeit mit seiner Frau ein Faltboot für jedermann, der »Delphin«, der 4 m lang und 75 cm breit war, und den er zwei Jahre lang selbst herstellte.

Wichtig war für Heurich die Zerlegbarkeit in einen Rucksack und eine Stabtasche, die beide im Eisenbahnabteil ohne weitere Kosten als Handgepäck mitgenommen werden konnten.

DIE ERSTEN KLEPPER-FALTBOOTE. Wesentlich für das Aufblühen dieses neuen Sports war auch die begleitende Werbung durch Journalisten, die das Faltbootfahren mit dem Skifahren verglichen und begannen, die sommerlichen Flussläufe durch besonders entworfene Streckenkarten zu erschließen. Im Jahre 1907 verkaufte Heurich die Lizenz für den »Delphin« an den Rosenheimer Schneidermeister und Sportartikelhändler Johann Klepper, dessen Name seither fast ein Synonym für diesen Bootstyp geworden ist. Bereits 1911 kam der Bootsboden mit »Kniehebelspannung« als ein bedeutender Fortschritt für die Bootssteifigkeit. Die Gerüstenden wurden jeweils zusammengebaut in die Spitzen der Bootshülle geschoben, während das scharnierartig gelenkige Mittelteil zunächst eine knieförmig angehobene Brücke bildete, die, wenn sie dann wie ein Schuhspanner durchgedrückt wurde, dem Boot die gewünschte Spannung gab. Einen besonderen Fortschritt bildete 1920 die Haut aus gummibeschichtetem Gewebe, die »Walrosshaut«, die für Klepper durch zwei Patente geschützt wurde.

Gleichzeitig damit nahmen die Klepperwerke in Rosenheim die Serienherstellung auf, in der 1929 bis zu 90 Boote täglich gebaut wurden. Insgesamt herrschte eine solche Nachfrage, dass in Deutschland vor 1939 über sechzig Faltboothersteller annähernd 150 verschiedene Typen, Einer wie Zweier, produzierten. Nicht zu vergessen die ungezählten Eigenbauten, die nach Bauvorlagen auf Großmutter's Nähmaschine geschneidert wurden. Nach der Verwendung von Bambus und Leinwand für die ersten Versuche und Prototypen folgten weitere Anleihen aus dem Flugzeugbau, beispielsweise Birkensperrholz für die Spanten, versteifte Längsträger aus Esche und immer weiter ausgeklügelte Verbindungen aus Aluminium, die mit den Holzteilen vernietet waren und den Aufbau des Bootes wesentlich erleichterten und beschleunigten.

KULTOBJEKT DER WANDERVÖGEL. Eine Vorbedingung für den Erfolg des Faltbootes war, dass er von der damals aktuellen Bewegung der Naturliebhaber und Wandervögel getragen wurde. Das Faltboot wurde ein Kultobjekt derer, die erneut die Natur suchten, die aber nicht permanent am Wasser lebten, und die, um das heimatliche Gewässer zu erreichen, als Wochenendfahrer die Eisenbahn benutzten. »Aus der freien Natur holt sich der zermürbte Maschinenmensch Erholung, Ruhe, Frieden und Freude, neue Luft zum Leben, neue Kraft und neue Hoffnung«, schrieb Otto Brüll 1925 in seinem Buch *Der Paddelsport*. Paddler nahmen so bereits vieles von dem *laissez-faire* vorweg, wofür die Isar und ihre Uferlandschaften heute bei Besuchern bekannt geworden sind: »Das Sonnenbad spielt unter Flußwanderern eine große Rolle. Viele einsame Flußstrecken können wir so mit nacktem Oberkörper zurücklegen. In Süddeutschland bekennt man sich längst schon zu diesbezüglichen freieren Auffassungen, ohne die skandinavische Vorurteilslosigkeit erreicht zu haben ... Hunderte von Booten sieht man deshalb an schönen Sonntagen auf der Isar.« (Luther S. 123)

Olympische Weihen erhielt das Faltboot als anerkanntes Sportgerät schließlich 1936 in Berlin, wo es bei »Eskimorollen« vorgeführt wurde und in seiner Form inzwischen genau den Vorbildern der Inuit-Kajaks entsprach. In der Schifffahrtsabteilung des Deutschen Museums sind die fast identischen Formen zu sehen, allerdings aus anderen Materialien. Bei der Eskimorolle richtete sich der kopfunter hängend gekenterte Fahrer durch einen besonderen Paddelzug wieder auf, ohne das Boot überhaupt verlassen zu haben. Auch diese Errungenschaft wurde mit »Kipp Kipp Hurra« beschrieben und gefeiert. Mit den »Hadernkähnen« konnte von heimischen Flüssen aus aber auch zu längeren abenteuerlichen Unternehmungen aufgebrochen werden. Besonders die Donau war häufig der Ausgang von Reisen bis Indien und angeblich sogar bis Hongkong. Der heimische Fluss und das Faltbootfahren verlockten zum Einstieg in das Abenteuer und die Schriftstellerei. Lothar Günther Buchheim gehört zu den bekannteren dieser Autoren, der 1941 seine Donaufahrt beschrieb.

Karl Schott aus Neuburg an der Donau soll bereits 1923 eine Reise nach Istanbul unternom-



Werbefigur eines Klepper-Fahrers mit Packtaschen, vermutlich Karl Schott.



»Im Faltboot immer gut angezogen...«
Der »Delphin« von Alfred Heurich.

men haben. Seine Ausrüstung für eine Fahrt von Neuburg nach Kairo (1924/1925) mit einem Klepperboot wurde in Werbefiguren der Firma Klepper festgehalten. Die letzte Fahrt 1934 von Marseille über Barcelona und Gibraltar nach Tanger war gleichzeitig eine Flucht vor dem NS-Regime.

Die Arbeitslosigkeit und die Wirtschaftskrise der 1920er Jahre förderten den Drang nach Selbstbestätigung und Anerkennung und lieferten verschiedene, auch politische Motive für Faltbootexpeditionen. Ein Kapitän, Franz Romer, den die Pioniertat des amerikanischen Ozeanfliegers Charles Lindbergh so faszinierte, dass er etwas Ähnliches vollbringen wollte, befand das Faltboot als ein entsprechendes Mittel, den Atlantik zu überqueren. Romer wollte mit seiner Fahrt »Vorbild für die deutsche Nachkriegsjugend sein, einen Grundstein legen für Tugenden wie Selbstbeherrschung und eisernen Willen«. Als erfahrener Seemann achtete er allerdings auf die notwendigste Ausrüstung, so dass nach seinen Angaben von der Firma Klepper eine Sonderanfertigung von 6,40 m Länge gebaut wurde. Nach diesen Vorbereitungen fuhr Romer 1928 von Lissabon nach Las Palmas, wo er im Mai eintraf. Am 10. Juni verließ Romer Las Palmas und erreichte am 30. Juli St. Thomas auf den Antillen. »Kein Holzboot hätte das überstanden«, meldete er nach Rosenheim. Er erreichte auch sein nächstes Ziel, St. Juan, verließ aber trotz der Warnungen einheimischer Seeleute die Insel in Richtung Puerto Rico, gerade in ein Hurrikange-

biet. Seither ist Kapitän Romer verschollen.

Unter vielen Weltenbummlern fanden sich auch »Globeschnorrer«. Ein Unternehmungslustiger bot 1929 dem Deutschen Museum an, die Reise Romers zu wiederholen und danach sein Boot zur Verfügung zu stellen, wenn ihm das Museum die nötigen Mittel dazu überweise, und dies, »der vorgerückten Jahreszeit wegen«, bitte möglichst bald. Im Museum war man allerdings schon damals auf das »Sponsoring« der eigenen Projekte angewiesen, so dass der Bitte nicht nachgekommen werden konnte. Ein anderer Kapitän, Fritz Engler, ließ sich für eine Atlantiküberquerung 1930 von den Klepper-Werken ein ähnliches Boot bauen und handelte mit bekannten Zeitungen Exklusiv-Verträge über die Veröffentlichung seiner Erlebnisberichte aus. Doch nur mit Mühe erreichte er bei ungünstigem Wetter den Hafen von Las Palmas. Nach seiner Abfahrt mit Kurs auf die Bahamas blieb jedes weitere Lebenszeichen von Engler aus.

Trotz dieser fragwürdig waghalsigen Unternehmungen widmete sich das Deutsche Museum doch einmal einer Atlantiküberquerung, allerdings unter anderen Voraussetzungen: Das hierzu ausgestellte Faltboot stellt nämlich sozusagen das Labor für einen wissenschaftlich fundierten Selbstversuch dar. Der Arzt Hannes Lindemann hatte in Afrika einen Kollegen kennengelernt, der als »freiwilliger Schiffbrüchiger« ohne jegliche Vorräte das Survival auf dem Atlantik nachweisen wollte. Für Lindemann, dem bekannt war, dass mehr Schiffbrüchige aus Panik, Ang-

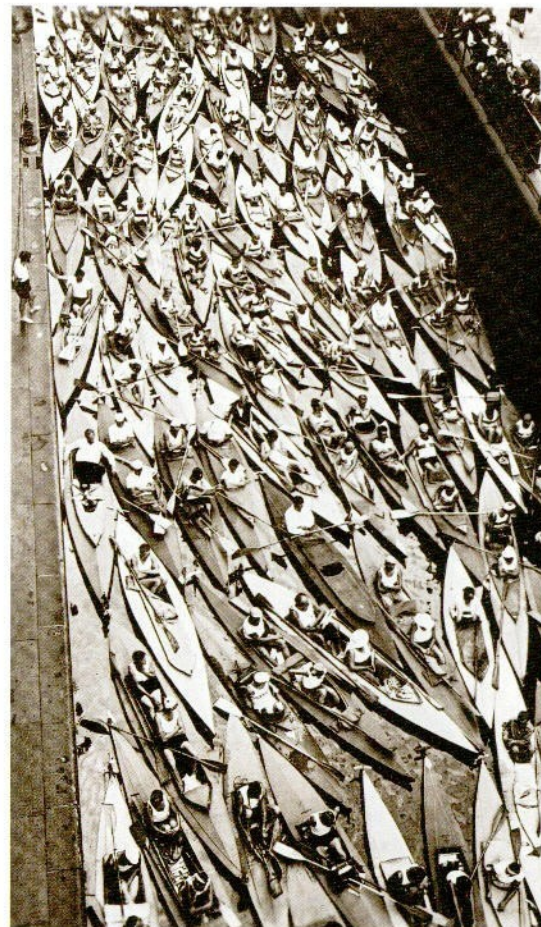
und Verzweiflung ums Leben gekommen waren als durch körperliche Not, war der Atlantik sozusagen nur der Vorwand, sich durch autogenes Training in einem Selbstversuch selber beherrschen zu lernen und durch Schlafdefizite und Halluzinationen hindurch in seinem Körper Energien freizusetzen.

Das kleinste Boot, das serienmäßig gebaut wurde, war 1956 für eine Atlantiküberquerung gerade recht. »Ich schaffe es« wurde zum verinnerlichten Motto beim Daseinskampf in schwierigen Lebenssituationen und zur Stressbewältigung im Alltag. Sein für diese Faltbootfahrt entwickeltes Trainingsprogramm übernahmen später die amerikanischen Astronauten. Sein Boot kam 1978 in das Deutsche Museum. Es war später auch ein Grund für die Zweigstelle in Bonn, bei einer Präsentation und einem Vortrag in der Reihe »Meisterwerke« den Dialog mit dem dort ansässigen Lindemann zu führen.

Doch warum musste ein Boot, das 72 Tage unterwegs ist, faltbar sein? Das Faltboot war zum Synonym für ein Paddelboot oder Kajak geworden. Eine besondere Neuerung waren seit 1950 seitliche Luftschläuche zur Spannung der Haut und zur Erhöhung von Auftrieb und Kippstabilität. »Aerius« hieß dieses erfolgreichste Klepperboot, das wohl meistgebaute Faltbootmodell. Sein Konstruktionsprinzip ist bis heute unverändert.

FALTENFREIES FACELIFTING. Wie bei vielen Dingen und Gepflogenheiten des täglichen Lebens spaltete sich nach dem Zweiten Weltkrieg die Szene der Faltbootfahrer in zwei Varianten auf, die westliche und die östliche. Im Osten produzierte beispielsweise ein VEB als kleines Kunststoff- und Textilverarbeitungswerk in Pouch bei Bitterfeld eigene Boote, nun besonders maßgeschneidert auf die neue Situation der Rohstoffe und Devisen. Anstelle der Kautschukbeschichtung trat die Haut aus PVC – zu reparieren mit Lötkolben und Messerspitze. Ab etwa 1972 wurde die Produktion gesteigert, und die Norm musste trotz schwieriger Lieferbedingungen eingehalten werden. Um dem Staat Devisen zu verschaffen, wurden zahlreiche Boote aus Pouch in das westliche Ausland exportiert, doch blieb im Osten Deutschlands das Faltboot in

... zurück zur Natur. Faltbootfahrer in einer Schleuse während der Olympiade in Berlin 1936



siehe auch: Peter Frieß, Susanne Witzgall, »Meisterwerke« aus dem Deutschen Museum, Bonn 1997, S. 36 ff.)



... mit dem »Blauwal« in Ostpreußen ...

den Jahren des Sozialismus länger populär als in der Bundesrepublik. Weniger, wie nach den bekannten Berichten über die Atlantiküberquerungen zu erwarten war, zur riskanten Republikflucht über die Ostsee. Das Blau der Faltboote war auf allen Binnengewässern präsent, als eine besondere Art von Fluchtfahrzeug, nicht über die Staatsgrenze hinweg, aber doch hinaus aus dem grauen Alltag in das eigene Naturerlebnis auf Müritz und Havel und den weitläufigen Gewässern der Mecklenburgischen Seenplatte.

Im Westen ersetzte das eigene Automobil immer häufiger den Bahntransport eines Faltbootes. Dies begünstigte den Bau von robusten, starren Kunststoffbooten, den auch die Firma Klepper zeitweilig übernahm. Mit den Kunststoffbooten entwickelte sich auch ein neuer Fahrstil, neue Bäche wurden befahrbar, der Begriff »Polyesterbach« entstand. Zugleich wurden die unteren Flussläufe zunehmend verbaut oder verschmutzt. Für immer kürzere Boote war fast kein Bach zu eng oder zu steil, so dass eine



Segeln im Morgennebel am Staffelsee.

DR. JOBST BROELMANN war von 1982 bis 2005 Leiter der Abteilung Schifffahrt.

neue, extreme Art des Kanusports entstand. Doch neben den Extremen entstand bei »Outdoor freaks«, vergleichbar dem Öko-Trend (»Jute statt Plastik«) erneut aus dem Wunsch zur stillen Entdeckung von Natur, Flüssen und Meeresbuchten eine wachsende Nachfrage für Faltboote. Neben großen Familienbooten, die auch für Behinderte geeignet sind, schwören Individualisten weiterhin auf den »Oldtimer«.

BIS ZU 30 BOOTE PRO WOCHE IN HANDARBEIT GEFERTIGT. Faltboote sind wegen ihrer geringen Packmaße feste Bestandteile von Expeditionen und Abenteurern geblieben. Arved Fuch fuhr mit ihnen um das bei Seglern berühmte Kap Hoorn und zum Nordpol. Etwa 15 Prozent des Umsatzes der »Gummikreuzer« entfallen auf den militärischen Bereich. Vor allem Kampfschwimmer-Einheiten und Special Forces schätzen die Boote. Sie sind leicht montierbar, robust und seewassertauglich und können vom Radar nicht geortet werden. Britische Spezialeinheiten sind deshalb 1982 mit Faltbooten auf den Falkland-Inseln gelandet. Auch russische Faltboote, die inzwischen auf dem Markt angeboten werden, sind für ihre Geräumigkeit bekannt, wenn der dritte, für einen MG-Schützen eingeplante Platz frei bleibt.

In einer Zeit, die modische Reiß- und Klettverschlüsse appliziert, hat sich auch das Design der längst international verbreiteten Faltboottypen solchen Neuerungen angepasst. In der Traditionswerft in Rosenheim sind es rund 25 bis 30 Boote in der Woche, die überwiegend immer noch in Handarbeit hergestellt werden, was auch Sonderwünsche ermöglicht. Jedes Boot besteht aus über 1000 Einzelteilen, die zum Teil von Zulieferern vorgefertigt werden. Die Holzteile, Spanten und Stäbe werden in Schreinereien in der Region mit CNC-Anlagen exakt aus Birkenperrholz und amerikanischer Bergesche gefräst, danach in mehreren Tauchgängen lackiert und mit den patentierten Verschlussmechanismen und dem Stecksystem aus eloxiertem Aluminium versehen. Diese Legierungen stammen aus der Raumfahrt. »Aluminium-leichte Modelle können in einem normalen Kofferraum transportiert werden und werden von Fluggesellschaften als Sportgepäck akzeptiert. An die Stelle der Eisenbahn ist für den Transport zur auserwählten Gewässer längst das Flugzeug getreten. Solche High-Tech-Boote haben ihren Preis, wie jeder Maßanzug: Der typische Faltbootkäufer ist Mitte 30, verheiratet, hat ein Kind und ein höheres Einkommen. ■■