

## Faltboot – ein Stück deutscher Geschichte

von Jörg Ringer

### Grusswort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser, vor einigen Jahren konnte ich auf dem „Classic Forum“ im Rahmen der Messe *boot* in Düsseldorf einige Ausschnitte der Schiffahrtsgeschichte dieses Wasserfahrzeuge einer breiten Öffentlichkeit präsentieren. Die „Abteilung Faltboote“ war dann recht klein und ungewöhnlich für diesen Messestand und forderte mich zu manchem grösseren Vortrag heraus, um Sinn und Bedeutung der Faltboote darzustellen. Obwohl ich jemand bin, der seit frühesten Jugend mit dem Faltboot verbunden ist, ist es mir aus zeitlichen Gründen nicht möglich, hier gründlicher und beleghafter die sozialen Aspekte des Faltbootsportes darzustellen. Vieles muss schemenhaft und skizziert bleiben, was ich hier lesenswert schildern will. Die Bilder dienen der Ergänzung.

### Inhalt dieses Artikels:

1. Schiffe schreiben Geschichte – Boote auch?
2. Ein „Ethnobot“ als neuzeitlicher Ideenträger?
3. Faltboot als Identifikationsmittel 1910
4. Vereinswesen – Reisewesen 1920-1939
5. Faltboot-Herausforderungen der 1950er Jahre
6. Der Schluss

### 1. Schiffe schreiben Geschichte – Boote auch?

Das Faltboot in den Ursprüngen seiner Existenz und seines Aufkommens ist uns sowohl von dem Pyramidenbau, als von den „Kanada-Indianern“, von den Eskimos oder den Aleuten bekannt. Diese archäologisch/ethnologisch dokumentierten Boote zeigen bereits alle Konstruktionsmerkmale nötiger Binnen- und Seefahrt auf. Der Siegeszug des Faltbootes in seiner heutigen Gebrauchsform begann in Deutschland Anfang 1900. Bekannt muss es uns seit dem Mittelalter sein. Faltboote waren bis zu diesem Zeitpunkt Arbeits- und Transportboote, die von Trappern in Französisch-Kanada Binnenhändlern oder Robben- und Waljägern der Polarvolksgruppen benötigt wurden. So gesehen muss es verwundern, warum ausgerechnet ein faltbares, spartanisches Boot nach der vorletzten Jahrhundertwende zu einem Synonym für Sport und Freizeit wurde. Synonym für Freiheit in einem elitebewussten Europa.



Faltboot 1910

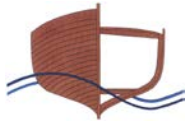
### 2. Ein „Ethnobot“ als neuzeitlicher Ideenträger?

Ein Versuch es kurz zu fassen: Mit dem „Wilhelminismus“ war dem Sport eine neue Bedeutung beigegeben worden.

Eine neue Generation Jugendlicher der Mittel-Oberschicht sollte Leistungsfähigkeit und Loyalität mit Mannschaftssport entwickeln. „Korpsgeist“ war das Schlagwort.

Die Glanzzeit der schlagenden (Korps-) Studentenverbindungen und Rudervereine nach dem britischen Vorbild war gekommen.

Der Wilhelminismus liess - ausser den Soldaten - die übrigen Schichten und „Stände“ der Gesellschaft eher im Schatten der Wahrnehmung. Besonders eindeutig chancen- und aufstiegslos war das Gros der Arbeiter. Deren Arbeiterjugend war um 1900 wesentlich zahlreicher als die Menge der Kinder einer geförderten Mittel- und Oberschicht - und sie hatten Träume. Träume von einer besseren Welt und davon, als Mensch fernab der schneller, lauter und leistungsorientierter werdenden Umwelt Ihren Selbstwert und ihre Bestimmung zu finden. Die Gründung der Wandervögel im Arbeiterrevier Berlin-Steglitz trug uns heute noch bekannte Parolen in die Gesellschaft: „Auf Brüder zur Sonne, zur Freiheit“, oder „Heraus aus grauer Städte Mauern“. Eine Generation Jugendlicher lebte eine grösstenteils unpolitische Gegenkultur, die geprägt war von Rückbesinnung auf die eigene Volksidentität, zwanglosem Umgang der Geschlechter, Rollenvariabilität, alternativer Lebens- und Sozialformen und Rückbesinnung auf die eigene „Geschöpflichkeit“. Im Zentrum darf man das jugendliche Suchen nach dem Selbst vermuten.



### 3. Faltboot als Identifikationsmittel



Faltboot ca. 1914

Wandervogelzeit war Zeit neuer Ideen in einer eng werdenden Gesellschaft.

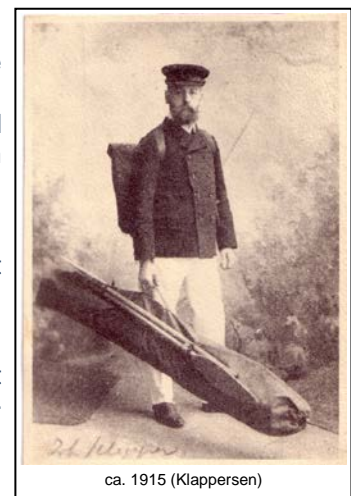
Die Wandervögel entdeckten auch den Fluss, damals typischerweise noch mit mehreren verwachsenen Seitenarmen als Ort gesellschaftlicher und individueller Freiheit, den es zu nutzen und zu erwandern gab. Hier konnte ohne Fremdkontrolle gelebt werden, was in der Mietkaserne undenkbar war. Ein erster Freizeitbegriff der Arbeiterschaft war geboren: Wasser, Boot und Zelt. Zeitgleich entstanden in den 1910-1920er Jahre immer wieder erste Bootsvereine. Meine Recherchen vom Oberrhein besagen, dass nicht selten ein Dutzend Jugendlicher mitsamt dem Segen wohlmeinender Eltern erste „Hadernkähne“ zusammenflickschusterten. Vermöbelt aus alten Obstkisten und Bohlen; Jutesäcken mit Wachs, Öl und Teer immer wieder neu bestrichen, als Haut, und doch nie dicht.

Erste zurechtgehauene Prügel dienten als eine Art Stechpaddel. Diese ersten Boote wurden in Schuppen am Wasser, alten Trafohäuschen und

Ähnlichem untergestellt. Diese „Paddelfreunde“ oder sich - aus gegebenem Anlass - auch als „Brüder“ bezeichnenden Grüppchen waren zu diesem Zeitpunkt ziemlich überschaubar.

Hier aber erfüllte sich, was aller „Korpsgeist“ der gebildeten Schicht nicht vermochte: eine straffe, freiwillige Organisation von Jugendlichen und Kindern in einer heute unvorstellbaren Verbindlichkeit.

Der 1914 gegründete „Deutsche Kanu Verband“ war für diese Schicht weit weg. Auf dem Gründungsfoto des DKV sieht man nur bürgerliche Personen - doch zu diesen später mehr.



ca. 1915 (Klappersen)

### 4. Vereinswesen – Reisewesen

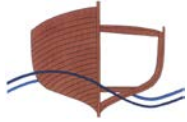
Der „Verein“ dieser Gestalt darf - weiter von der Turnerbewegung befruchtet - gerne als übliches Element früherer Freizeit- und Reisegestaltung gesehen werden. Berichte liegen vor, dass Jugendliche oft nur ein oder zwei schier „unbezahlbare“ Faltboote als Vereinsgrundstock zur Verfügung hatten. Wollten sie fahren, mussten diese sich auf Wochen in eine Liste eintragen. Dazu kam für alle wöchentliche Arbeits- und Bauarbeit an den Bootshäusern und die Pflege der Boote. Wer unentschuldig fehlte, wurde von einem Kameraden besucht, manche zum Dienst abgeholt. Wer oft fehlte und nicht gut Paddeln konnte, wurde als Konsequenz von der Liste gestrichen. Durch Bekanntschaft zu Gartenpächtern oder Bauern konnten am äusserst kurzen Wochenende Fahrten (hier: sogar rheinaufwärts) zu Lagerplätzen mit den wenigen Booten gemacht werden. Jeder musste für sein eigenes Paddel sorgen und leistungsfähig sein. Diese Fahrten waren auf Wochen hinaus belegt. Dort wurde dann gezeltet und gebadet. Warmes, regelmässiges Essen und Kulturbeutel waren hier Fehlanzeige. Isomatten und Schlafsäcke unbekannt. Boote wie Zelte maximal überbelegt. Badeanzüge nicht vorhanden. Aufsicht übernahmen die „Älteren“, das war mit 14 Jahren der Fall. Mit 15-16 war der Arbeiter-Jugendliche mit Sicherheit bereits am Vollerwerb beteiligt und somit auch samstags komplett abwesend.



Faltboot am Bahnhof, 1920

Erst in den 1930er Jahren veränderte sich durch Arbeitszeitreduzierung, sozialem Neubau und ideologischem Interesse an der Arbeiterschaft die Gesamtsituation - und damit die Freizeitmöglichkeiten und das Freizeitverhalten. Indes war Paddeln ohne Sicherheit und nur selbst beigebrachtem Können

alles andere als ungefährlich. Hier ein Spotlicht auf dem Rhein, Ort meiner Recherche: Nach dem WK I wurden Paddler beschossen, wenn diese den Rhein (Grenzfluss zu Frankreich) befuhren. Bis in die 1960er Jahre kamen auf dem Rhein pro Jahr 100 Menschen plus X um. Dabei waren neben Binnenschifferkindern und Fahrensmännern auch eine Handvoll Paddler.



Anders als die Arbeiterschicht deren, gesamte Freizeitorganisation auf Vereinen, öffentlichen Einrichtungen und Gemeingut basieren musste, hat das Faltboot bei den Angestellten, Beamten, Kleinhändlern und den Besserverdienenden aus den selbständigen Handwerken einen ganz anderen Stellenwert erlangt. Diese Faltboote (ab 1920 Jahren gerät der starre „Haderkahn“ ins Hintertreffen) mussten auch dort erspart werden. Auch die Freizeit war knapp und begann für viele „Bürgerliche“ erst nach dem Gottesdienst. Der „Sonntagsstaat“ wurde dann anbehalten, während man sofort nach dem „Amen“ mit dem Stangensäcken zum Bahnhof „wagerlte“ (bedeutete: mit dem Bootswagen, auf dem die Stangensäcke und Bootshaut geschnallt waren, zum Bahnhof schieben). Die Reichsbahn behielt deshalb am Sonntag die Gepäckwagen bei, um die Unzahl von Faltbooten aufzunehmen. Ein Vertauschen kam öfters vor. Auf einen heute obligatorischen „Picknickkorb“ wurde aus Zeit- und Platzgründen verzichtet. Es war durchaus möglich, dass nicht alle in ein Faltboot passten, also einige Familienmitglieder oder Freunde am Ufer nebenherliefen, auch dann, wenn z.B. der Pegel zu niedrig war.



zerlegtes Faltboot, 1925

Beliebt waren Flüsse mit Bahnstrecken, die neben dem Fluss herliefen. Auch das Zusehen, wie das eigene Boot fuhr, bereitete Freude. Als es mit dem letztmöglichen Zug nach Hause gehen sollte, musste erst wieder alles zerlegt werden. Das Trocknen der Bootshaut aus Kautschuk-Gummi erfolgte in voller Breite und Länge im Flur. Dazu musste man sich die Schuhe ausziehen, um die Bootshaut nicht zu beschädigen, wenn man darüberlaufen musste. Im Sommer, im Hof neben der Wäsche ging das nicht immer.



Faltbootlager, 1925

Damit war dem Faltboot der Sprung von der Aussenseiterposition in die Mitte der Gesellschaft gelungen. – Nach Verschwinden der sozialen Grenze von Arbeiter und Angestellten hat zeitgleich auch die Frau dauerhaften Platz in der Riege der Paddler gefunden. War es anfangs noch der Gedanke der Gleichheit aller Menschen bei den Wandervögeln, hat die neu entstandene Paddler-Sportgruppe gleich eine neue Sozialordnung eingeführt: „Die Frau muss mit!“ Ein neuer Typus Frau, der sich durch Einfachheit und Tatkraft auszeichnete, war in den Paddlerkreisen sehr geschätzt, während andernorts Frauen von der sportlichen Betätigung ausgeschlossen bleiben, da die Etikette das untersagte. Jene „schmucklose“, aber dafür durch Natürlichkeit glänzende „Paddelnixe“ hatte noch das Vergnügen den Badeanzug selber zu schneiden. „Bikinis“ wurden damals benötigt, aber waren nur per Schnittmuster zu haben. Ein Benehmensbuch früheren Jahrganges bot solchen Schnitt an und gab Ratschläge für das Verhalten auf dem Wasser - und unter Männern. Jene freizügigen Bade-Kreationen sorgten immer wieder für Aufsehen, sobald die „Falter“ oder „Binsenbummler“ an Ortschaften vorbei oder unter belebten Brücken hindurchfuhren. Sittliche Bedenken wurden laut. Doch hat das je eine Bewegung von jugendlichem Geist und Freiheitsliebe gekümmert?

## 5. Herausforderungen der 1950er Jahre

Das dichte ÖPVN-Netz der 50er sorgte für ein Reisen mit Boot und Zelt an jeden Fluss in Mitteleuropa. Mitnahme der Faltbootpakete musste einfach gehen. Zimmerlichkeiten heutiger Busfahrer waren derzeit unbekannt. Auch in den Alpen gab es Möglichkeiten an ein Wildwasser zu kommen. Paddlertaugliches Kartenmaterial war schwer zu erhalten. Erste Karten wurden handgezeichnet. Mit darin, um zu wissen, unter welcher Brücke man gerade durchfährt, kleine Brückenprofile. Kiesbänke unter den Brückenpfeilern waren erste Rastplätze, die sich in der „Szene“ herumsprachen. Zuverlässige Pegelstandsmeldungen oder treffende Beschreibungen von Flussläufen, mit den Lagen von Versorgungsmöglichkeiten waren noch nicht in die Breite vorgedrungen.



Prospekt der Firma Klepper, 1952

Unvergessen sind hier die humoristischen und hinter sinnigen Flusswanderbeschreibungen im Illustriertenformat von *Rittlinger*, der neben fotografischen Glanzleistungen auch erste Naturschutzgedanken nachschob.



Faltboot am Ufer. 1957

Doch nun zu den Niederungen der Praxis:

Glaube ich meinen Paddel senioren, so war die modische Kopfbedeckung das Wichtigste. Paddeltropfringe waren unbekannt oder verschrien, ebenso die ersten Westen, deren Rückenteil über den Kopf ging und dem Paddler das Lichtprofil von „Frankenstein“ verliehen („Steh-Auf-Weste“).

Erste Paddlerbekleidungen waren Anoraks/Pluderhosen aus einlagigem Segeltuch mit Applikation. Neopren war unbekannt, ebenso der Packsack aus PVC, der erst in den 70ern aufkam, und zu dieser Zeit nicht gewickelt sondern „geschnürt“ wurde.

Das Zelt musste aus Platzgründen an Bord als komfortabler Sitz erhalten und spezielle Zelthäringe mit aufgenieteten Taschen, konnten das Paddel zur Zeltstange umfunktionieren.

Gekocht wurde entweder gar nicht, also Rohkost oder Dosenmahlzeiten roh verzehrt oder es wurde auf Benzin/Esbitkocher etwas erwärmt. Besondere Berühmtheit als Paddlerkocher erlangte das „Benzin-Baby“ in der Blechdose, das Vielen als explosionsfreudig galt.

Durch die häufigeren Grundberührungen mussten stets bis zu drei Lagen Kielstreifen aufgebracht werden, Verstrebungen mit Klebeband geflickt oder durch Ufergehölz defekte Spanten nachgeahmt werden. Löcher in der Haut



Der „lange Ernst“

konnte man später - mit Aufkommen der PVC-Haut - mit dem Taschenmesser schweißen. Das Messer und andere Utensilien wie Nadel, Faden, Schrauben, Feile als „Bordmittel“ unterscheiden heute noch jeden „Falter“ von einem Feststoffboot-Besitzer.

## 6. Der Schluss

Diese Ausführungen zeigen an, dass das Faltboot nicht nur fahrtechnisch beherrscht werden musste, sondern auch den Bastler und Konstrukteur, Pfadfinder herausforderte. Auch das vorbehaltlose Kommunizieren mit den vielen Fremden unterwegs war eine Stärke des „Falters“ und seine Fähigkeit zu „Kameradschaft“. – Eine „ganzheitliche Sportart“, sagt man heute dazu.

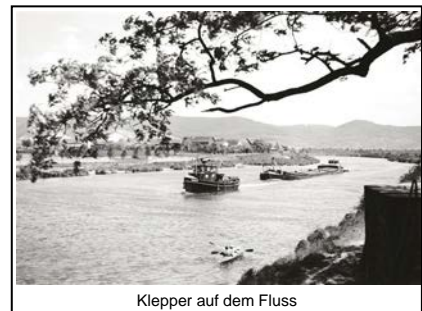
Die dürftige, aber durchaus nicht mehr ungeeignete Ausrüstung erster Paddlerstage hatte zu der Zeit eben nur „unterstützenden“ Charakter, und - wie heute - keine „ersetzenden“.

Nachdem im Bereich der Paddelsportentwicklung der Fokus auf neue Materialien und Fahrtechniken gelegt ist, fällt es schwer - neben Themen wie „Mode“ oder „Sicherheit“ - den Fokus auf die „vergessene Säule“ des Wassersportes zu legen - dem Flusswandern.

Mit dem Faltboot begannen Vereine ihren Weg zur Weltklasse oder waren die kleinste Zelle von heute grossen Jachtklubs.

Über das „Faltboot heute“ schreibe ich gerne an anderer Stelle mehr.

Jede Idee braucht ein Vehikel. Das Schiff war es oft gewesen. Hier ist es das Faltboot für die Arbeiterkinder und Wandervögel in eine bessere Welt. Ein Boot für die Idee von Abenteuer und Freiheit, für die Idee der Gleichberechtigung, die Idee der Naturisten, die Idee der klassenlosen Gesellschaft - man mag zu ihnen stehen wie man will - sie sassen im Faltboot. Wie Mose im Weidenkörbchen mit Tuch umwickelt, trieben Sie ins Leben.



Klepper auf dem Fluss