

MADE

IN

GERMANY



Dawn Ellis und Alfred Spreu heißen Sie willkommen.

DIE WERFT AN DER WUPPER

KANU ZU BESUCH BEI SPREU BOOTE

Zugegeben, das Prädikat »made in Germany« trifft auf Spreu-Boote nur bedingt zu, produziert wird größtenteils in Fernost. Trotzdem ist Firmengründer Alfred Spreu ein gutes Beispiel dafür, was aus einem leidenschaftlichen Vollblutpaddler mit Visionen in Deutschland werden kann.

Rechts des Rheins, zwischen Köln und Düsseldorf, liegt das Bergische Land. Der Name leitet sich her vom Grafen von Berg, der einst in diesen Gefilden das Sagen hatte. Der Graf hätte richtiger »von Hügel« geheißen, denn es sind nur niedliche Berglein, die hier allorts herumstehen und dem Fremden die Orientierung erschweren. Es ist ein hübscher Landstrich mit sanften Höhen, schwarz-weißen Fachwerkhäusern, Burgen

und Schlössern, immer eine Reise wert. Das Bergische ist reich an Natur, an Sehenswertem und reich an Wasser. Früher nutzten zahllose Schmieden die Wasserkraft, um solide Eisenwaren herzustellen, Werkzeug, Besteck und die weltberühmten Klingen aus Solingen. Heute wird das Wasser in zahlreichen Seen gestaut und zur Stromerzeugung genutzt.

Wirtschaftliches Zentrum des Bergischen Landes ist Wuppertal. Wer San Francisco mag, der wird sich

auch in Wuppertal wohlfühlen, denn hier wie dort gibt es viele steile Straßen, und die Schwebebahn ist so einzigartig wie die Cable Cars. Es ist eng in Wuppertal, die Häuser stehen dicht an dicht, kleben ringsum an den Hängen. Unten im Tal an der Wupper drängen sich Werkstätten und Fabriken, darunter auch die Manufaktur des Boot-Schusters Spreu.

Zum Zeitgeist-Ambiente moderner Büros gehört cooles Mobiliar in Anthrazit-Grau-Silber, dekoriert

mit Technik in weißem Plastik. Wie anders da die Spreu-Zentrale: kein lautes Firmenschild, kein fürstlicher Schreibtisch vom Format einer Tischtennisplatte. Stattdessen ein altes Möbel, das geduldig seine Last aus unregelmäßigen Papierstapeln schultert. Dahinter eine Antiquität von Schrank, hinter dessen Glasscheiben Aktenordner herumlümmeln. Und zwischen beiden Unikaten sitzt als Drittes Alfred Spreu, Inhaber und Chef in einem.

Der Mann ist von mittelgroßem Wuchs, nicht breit, aber kräftig, mit den Bizeps des behändigen Wildwasserfahrers und der Stirn des Tüftlers. Über dem freundlichen Lächeln blinzeln verschmizt zwei blaue Augen. Nur die grauen Fäden im gepflegten kurzen Vollbart verraten, dass er schon die 50 erreicht hat. Die blaue Latzhose, die einen Pullover halb verdeckt, aus dem ein Karohemd hervorlugt, lässt erkennen, dass Spreu sein berufliches Dasein nicht allein hinter dem Schreibtisch fristet. Und damit sind wir auch schon bei einem Kernsatz seiner Firmenphilosophie: »Gute Boote kann man nicht vom Schreibtisch aus machen. Die muss man selber fahren.«



Sein Know-how und die Kontakte als Kajaklehrer und Raftguide (seit 1985) nutzte Spreu dazu, eine kleine, aber feine Luftboot-Manufaktur zu gründen.

Alfred Spreu ist nicht breit, aber kräftig, mit dem Bizeps des behändigen Wildwasserfahrers und der Stirn des Tüftlers.

Weitaus häufiger als im Büro ist der Mann in der Werkstatt anzutreffen, die etwa 300 Meter entfernt liegt. Kaum ein Tag, an dem er nicht mehrmals zwischen Lennep-Strasse 3 und 33 pendelt. Jetzt ist er ins Büro gekommen, um zu erzählen, wie alles begann. Ihm gegenüber sitzt Dawn Ellis, seine gleichaltrige Lebensgefährtin und Geschäftspartnerin. Geboren als Tochter einer Britin und eines Amerikaners im englischen Ipswich, kam sie schon als Kind mit

den Eltern in die USA. Nach Jahren in Deutschland hört man kaum noch das den Angelsachsen eigene, am Hintergaumen rollende »R«. Die Geschichte von Spreu Boote ist auch ihre Geschichte.

Doch beginnen wir mit Alfred Spreu, der 1956 als Sohn eines Wuppertaler Schreinermeisters nicht nur das Licht der Welt erblickte, sondern auch das Rauschen der Wupper vernahm. Dem Vater war daran gelegen, dass sein Sohn – ebenso wie seine sieben



Alfred Spreu im »Serverraum« seines Büros: vorne der Rechner, hinten die Backups.

Jahre ältere Schwester Barbara – die Freizeit nicht auf der Straße verbrachte, sondern in der Gemeinschaft eines Vereins. Deshalb meldete er seinen Spross schon mit sechs beim »Eisenbahn- und Sportverein« (ESV) an. Der Junge fand Gefallen am Wassersport, und mit zehn Lenzen paddelte er bereits durch die schäumenden Wogen von Wupper und Erft. »Es gab viel Verschleiß«, erinnert sich Spreu schmunzelnd, »alle zwei Jahre war ein neues Boot fällig.« Daher begann er mit 17, sich selber Boote aus Glasfasermatten zusammenzukleben.

Neben sportlichem Eifer zeigte sich ein weiteres Talent: Er verstand sich gut darauf, seinen Vereinskameraden die technischen Kniffe zu vermitteln, die er ihnen voraushatte. Noch keine 18, machte ihn der ESV zum Lehrwart. Sportliches und pädagogisches Geschick – diese beiden Gaben sollten später seinen Berufsweg bestimmen.

Nach Abschluss der Schreinerlehre im väterlichen Betrieb wählte er als Ort für seinen Zivildienst Garmisch-Partenkirchen. Denn dieser Fleck bot spannende Fahrten auf Loisach, Ammer, Isar, Rissbach und Inn. Nach dem Dienst im Altenheim fand er bald einen Weg, seine Neigungen auch zum Broterwerb zu nutzen: Zusammen mit einem Sportskameraden eröffnete er eine Wildwasserschule, die neben Kursen auch Rafting-Touren und Mountain-Biking anbot. »Während der Woche Wildwasserschule, am Wochenende Rafting«, skizziert Spreu sein Leben in jenen Tagen.

Zu den Kunden der Einrichtung zählten bald auch

zahlreiche US-Soldaten. In der bei den US-Streitkräften zuständigen Abteilung »Sport und Freizeit« arbeitete eine ebenso attraktive wie intelligente Amerikanerin namens Dawn Ellis. Die junge Dame fand bald Gefallen nicht nur am Wassersport, sondern auch an dem fröhlichen Wildwasser-Guru Alfred, der diese Gefühle seinerseits erwiderte. Bald trafen sich die beiden nicht mehr nur zum Paddeln. Dass Spreu damals, anno 1985, im Englischen ein Analphabet war, tat der wachsenden Zuneigung keinen Abbruch: »In den ersten drei Monaten haben wir überhaupt nicht gesprochen«, erinnert sich Spreu amüsiert. Wozu auch, wenn man frisch verliebt ist?

Rendezvous im Schlauchboot

Es blieb nicht aus, dass die beiden irgendwann anfangen, sich über eine gemeinsame Zukunft Gedanken zu machen, und die kreisten natürlich um den Wassersport. Die Schlauchboote für die Wildwasserschule waren bis dato aus den USA importiert worden. Spreu kannte jede Falte und jede Naht, wusste um Stärken und Schwächen, hatte manche Idee, was er besser machen würde. Aber wieso eigentlich »würde«, warum nicht selber Boote bauen? Er hatte Erfahrung und Kreativität, sie war geschäftstüchtig und des Englischen mächtig. Beide zusammen steckten voller Ideen und Unternehmungslust – und waren obendrein durch das Band der Liebe verknüpft. Was konnte da noch schiefgehen?

1988, während des gemeinsamen Winterurlaubs in Costa Rica, reiften die Pläne zur festen Absicht.



Rund acht Stunden dauert es, bis aus Taiwan-...

Die Gründung einer Bootsfirma war beschlossene Sache. Nun galt es Partner zu finden. Die Herstellung von Schlauchbooten erfordert viel Handarbeit. Sie komplett in Deutschland herzustellen, schied daher aus. »Das ist bei den hiesigen Löhnen einfach nicht möglich«, sagt Spreu. Die Rohlinge sollten deshalb in Fernost zusammengeklebt werden. Nach sorgfältigen Sondierungen düste das Paar 1990 nach Taiwan, um dort einen Vertrag über die Lieferung von Schlauchbooten und Zubehör zu unterschreiben. Es war die Geburtsstunde der Firma Spreu Boote.

Wenig später machten sich die beiden in Wuppertal daran, die Garage auf dem Hinterhof des Spreuschen Elternhauses zur Bootswerft umzufunktionieren. Im Jahr 2000 wurde die Fertigung in die Gebäude einer nahe gelegenen ehemaligen Papierfabrik umquartiert, die das Paar zuvor renoviert hatte. Auch das Büro soll bald dorthin verlegt werden.

Inzwischen sind in Wuppertal etliche Gummiboote »vom Stapel« gelaufen, in Funktion und Design immer wieder verändert und optimiert. Zu den wichtigsten Absatzmärkten zählen, neben Deutschland

**Betriebsausflug der
hauseigenen Entwick-
lungsabteilung - Dawn
und Alfred unterwegs
im Grand Canyon.**



...tige Spreu-Boote werden.

Haut, die alles zusammenhält, besteht bei den Spreu-Booten aus einem hochfesten, wasserundurchlässigen, etwa millimeterstarken Kunstkautschuk des amerikanischen Chemiekonzerns Dupont mit der Bezeichnung »Hypalon«.

Ein Boot besteht aus 20 bis 30 exakt zugeschnittenen Stücken mit ausreichender Überlappung, die sorgfältig miteinander verklebt werden. Diese Arbeit wird von einem erfahrenen Unternehmen in Taiwan erledigt. Als Vorlagen für die Stücke dienen Holzschablonen, die wiederum nach Vorlagen von Alfred Spreu zugeschnitten sind. Die Originale der Schnittmuster bewahrt Spreu in dicken Papprollen auf.

Gestatten: Ducky, Otter und Hippo

In handlichen Kartons treffen die Boot-Rohlinge in Wuppertal ein, wo sie mit Handgriffen, D-Ringen, Leinen und weiterem Zubehör ausgerüstet werden. In manche Boote werden Holzsitze eingebaut, die Spreu in eigener Werkstatt fertigt. Andere erhalten zur Verstärkung Böden aus EVR, einem extrem leichten Kunststoff, der kein Wasser aufnimmt. Alles in allem sind durchschnittlich acht Stunden zusätzlicher Handarbeit erforderlich, um aus einem Rohling ein Spreu-Boot zu machen.

Schlussendlich kommt noch das Firmenzeichen an vier Stellen auf den Rumpf, auf Wunsch auch andere Logos oder Namen. Diese Accessoires schneidet Dawn Ellis mit einem Lasergerät aus farbigem Kautschuk heraus. Überhaupt macht sich die bemerkenswerte Frau gleich an mehreren Fronten nützlich. Sie »schmeißt« nicht nur das Büro, sondern erstellt am PC das komplette Layout für den Katalog. Natürlich stammen auch die englischen Texte von ihr. Und bei vielen der tollen Katalogfotos hat sie entweder auf den Auslöser gedrückt oder aber das Bildmotiv abgegeben.

Es sind im Wesentlichen vier Produktlinien, die die Manufaktur an der Wupper verlassen. Die Reihe »Hippo« mit sechs Typen ist vor allem für den professionellen Einsatz konzipiert und bietet bis zu 14 Personen Platz. Die Boote sind unter anderem mit Stoßleisten und einem eingeklebten Riefenboden versehen, der für zusätzliche Steifigkeit sorgt. Das Gegenstück dazu ist das als Kanu gestaltete »Mamba«, ein handliches Gefährt, das sich in erster Linie als wasserfester Spiegelgefährte für Klein und Groß eignet. Spreu stolz: »Es gibt kein Boot auf dem Markt mit einer schnelleren Selbstlenzung.« Wo gerade das Stichwort fällt: Alle Spreu-Boote sind »selbstlenzend«. Das heißt nichts anderes, als dass eingedrun-

genes Wasser durch Öffnungen von selbst wieder abläuft. Dies ist deshalb möglich, weil der Boden des Bootes über der Wasserlinie liegt.

Wer lieber ein Kajak paddelt, für den ist »Ducky« gedacht, ein leichtes und kompaktes Boot, nur 3,75 Meter kurz. Unangefochtener Bestseller aber ist der »Otter«, ein geräumiger Verwandlungskünstler, den es für 2 bis 3 oder für 2 bis 4 Personen gibt. Mit dem entsprechenden Zubehör lässt sich dieser Gummihäuter rudern oder in ein Segelboot verwandeln. Ein verschließbares Loch eröffnet die Option für einen Außenbordmotor.

Wie schneidet nun ganz allgemein ein Schlauchboot im Vergleich zu seinen hartschaligen Artgenossen ab? Funktionsprinzip, Bauart und Material sind maßgeblich für die besonderen Charaktereigenschaften dieser Fahrzeugfamilie. Der geringe Tiefgang hat tendenziell zur Folge, dass ein Schlauchboot sich gerne drehen lässt, aber weniger bereitwillig in der Spur bleibt. Die breiten Randwülste machen es empfindlicher gegen Seitenwind, was zusätzliche Paddelschläge erfordert. Eine elegante Eskimorolle dürfte mit den meisten Schlauchbooten schwerlich gelingen, aber auch kaum vonnöten sein, da die Boote satt auf dem Wasser liegen und unsinkbar sind. Sollte ein Schlauchboot trotzdem bäuchlings zu liegen kommen, lässt es sich auf dem Wasser leichter umdrehen als ein vollgelaufener Kanadier, der dazu ans Ufer bewegt werden muss. Durch die Qualität moderner Materialien und die Verteilung des Auftriebs auf mehrere Luftkammern muss der Schlauchboot-Kapitän auch in puncto Sicherheit keine Abstriche machen. Reparaturen sind auch ohne Werkstatthilfe schnell erledigt.

Nach Feierabend auf die Wupper

Der für den Freizeitpaddler vielleicht wichtigste Vorzug ist logistischer Natur: Ein Schlauchboot braucht man nicht auf den Dachträger zu stemmen. Es passt in den Kofferraum eines Opel Corsa wie auf den Notstuhlfach eines Porsche. Allein dieser Eigenschaft wegen ist schon manches Schlauchboot, das zunächst als Zweitfahrzeug gedacht war, schnell zum bevorzugten Wasservehikel avanciert. Wer aber schwankt und weder auf die Vorzüge der einen noch der anderen Gattung verzichten mag, der sollte sich zwei Boote zulegen, von denen jedes seinen ganz eigenen Spaßfaktor bietet.

So halten es auch Alfred Spreu und Dawn Ellis. Obwohl schon von Berufs wegen dem Schlauchgefährt verbunden, mögen auch die beiden nicht darauf verzichten, gelegentlich ein Hartboot zu besteigen. In einem kleinen Lager über der Schreinerwerkstatt, wo die Firmengeschichte einst ihren Anfang nahm, liegt eine kleine Flottille verschiedener Boote, zwischen denen die beiden nach Lust und Gelegenheit auswählen können.

Alfred Spreu blinzelt durch die kleinen Glasscheiben in den grauen Wuppertaler Himmel, aus dem es nun schon seit Tagen tropft. Das triste Wetter lässt ihn freudig strahlen. »Wenn es weiter so regnet, dann führt die Wupper am Wochenende genug Wasser für eine schöne Tour.«

Rolf Sonderkamp



**Ein Schlauchboot ist
der gelungene Ver-
such, komprimierte
Luft mittels Gummi-
haut in die Form eines
Bootes zu zwingen.**