



»»» Werftbesuch bei  
Kanubauer Stefan Krauß

# Vom Feinsten



Handgefertigte Kanadier aus Holz, Harz und Schweiß scheinen mehr Schmuckstück denn Sportgerät, sind für die Vitrine jedoch viel zu schade. KANU hat dem Holzwurm Stefan Krauß bei der Entstehung seiner paddelbaren Augenweiden über den Hobel geschaut.

Wer bei einer kleinen Holzbootwerft vorbeischaut, erwartet knöchelhoch Späne, Schleifpapiere aller Körnungen, Schleifstaub auf dem Faxgerät, einen Bullerofen, Spaliere von Stemmeisen sowie Boote in zahlreichen Fertigungsstadien zwischen Kiellegung und Gnadenbrot – mit diesem Klischee wird man bei Stefan Krauß enttäuscht: Gut, er hat die Kanuwerft eigens für den Besuch nochmals gefegt. Aber dass bei ihm darüber hinaus in jedem Winkel akkurate Ordnung herrscht, erstaunt dann doch. Schablonen und das Leistenlager sind sorgfältig beschriftet, das wenige und ausgewählte Werkzeug liegt griffbereit. Der gleichzeitige Betrieb von Schreinerei, Werft und einem Bootsbaue-Versandhandel mit Selbstbauberatung benötigt wohl ein gewisses Maß an Struktur, Sorgfalt und Reinlichkeit. Stefan Krauß, der Inhaber, betreibt diesen Handel für Kanadierbaupläne und alle dazu benötigten Hölzer. Auch Glasmatten, Epoxy und den Bootswagen erhält man bei ihm, sogar das Spezialwerkzeug, wie zum Beispiel einen Bootsbauhobel, der sich stufenlos auf gekrümmte Flächen einstellen lässt. Eine mechanische Augenweide für 249 Euro. Und tatsächlich gibt es bei ihm auch ein halbfertiges Boot zu bestaunen. Dass es nicht vollendet ist, liegt keinesfalls an einer lebenswürdigen Verplantheit des Werftkapitäns, sondern ganz einfach daran, dass er interessierte Selbstbauer in Halbtageskursen in seine Spezial-Kanubaumethode einweiht. Und das gelingt nun einmal an einem unvollendeten Boot am besten. »Wenn bei mir jemand ein fertiges Boot bestellt, ist's aber in einem halben Jahr fertig.«

TEXT UND FOTOS: NILS THEURER

Er war bereits gelernter Schreiner und Holztechniker, als ihm 2001 bei einem längeren Aufenthalt im kanadischen Minden im Bundesland Ontario klar wurde, dass er einmal eine Kanuwerft eröffnen wird – und nichts anderes. Seinen ersten Kanadier, einen Prospector 16, baute er direkt vor Ort. Die Pläne dazu waren schnell besorgt. Denn der Gründer von »Bear Mountain Boats«, Ted Moores, eine Holzkanadier-Ikone, wohnte ganz in der Nähe. Jeden Handgriff an seinem Erstlingswerk führte Stefan Krauß mit Bedacht aus. Schließlich wollte er bei Bau Nummer II bis X alle Fallstricke souverän umgehen können. »Ich war mir sofort sicher, dass ich Kanubauer werden wollte, und habe meine Schreinerei hier in Deutschland nur aus diesem Grund begonnen. Ich habe mir den Kanubau sogar in die Handwerksrolle eintragen lassen.«

#### Trick 17 und Trick 18

Als Schreiner hat sich Krauß natürlich gleich vom Start weg an der Bootsbauer-Kür versucht. Und die bedeutet, dass die Leisten, aus denen der Rumpf besteht, nicht mit eingeschossenen Halteklammern verunstaltet werden. Ikone Moores beschreibt in seinem Standardwerk »Canoeecraft – die Kunst, ein Kanu zu bauen« diese Methode und kommentiert »ein nicht perforierter Rumpf sieht nun einmal perfekter aus.« Der Nestor des modernen Kanubaus hatte die klammerlose Bauweise in den 1980er Jahren für einen ganz besonderen Anlass erstmals in einem Holzkanadier verwirklicht: als Hochzeitsgeschenk für den damaligen kanadischen Ministerpräsidenten.

Mit dieser klammerlosen Bauweise hatte Stefan bei seinem ersten Boot aber sein Tun: »Um Gottes Willen, das war wahnsinnig aufwendig mit all den Klötzchen und Keilen, vom

**Bei Kanubauer Stefan Krauß ist der Kunde König – auch beim Parken.**



Fummelfaktor ganz zu schweigen. Wenn ich da heute noch dran denke ...« Für sein zweites Boot hat er sich deswegen ein neues Verfahren ausgedacht. Anstatt die Leisten von außen an den Spanten des Innengerüsts – welches die Form des Kanadiers vorgibt, und welches hinterher entfernt wird – festzutackern und die Klammern nach dem Aushärten des Leims wieder herauszuziehen, hat jeder Spant unten einen Klappbügel. Dieser bildet zusammen mit dem Spant die Führung der quer verlaufenden Leisten. Mit diesen Bügeln klappt der Bootsbau wie am Schnürchen. »Zunächst werden je zwei Leisten extern verleimt, am besten auf einer genügend langen Leim- oder Hobelbank. Dann kommen die zwei neuen Leisten bei offenen Bügeln auf die letzte bereits verleimte Leiste.« Dann schließt Stefan alle Bügel und fixiert sie per Schraubzwinge. Doch diese Bügel sind nur der Spezialmethode erster Teil. Trick 18 sind die Spanngurte. »Bei der herkömmlichen Klammermethode gibt's nur Druck nach innen, die Verleimung braucht aber hauptsächlich Druck nach unten – das klappt mit Spanngurten bestens, die die Leisten innerhalb der Führung fest aufeinanderpressen.« Danach muss man nur noch die Trockenzeit

abwarten. »Ich sag immer, der Kanubau ist so eine richtige Feierabendbeschäftigung: Jeden Abend leimst du zwei Leisten auf, das dauert so 20 Minuten, dann ist Feierabend.« Nach der Aushärtung – je nach Leim und Temperatur ab zwei Stunden aufwärts – müssen noch die Enden passgenau gesägt werden, dann kann bereits der nächste Doppelpack auf der anderen Rumpfseite aufgeleimt werden. Je nach Rhythmus lässt sich so leicht das Ende des Beplankens errechnen: 74 Leisten, jede 6 Millimeter dick und 20 Millimeter hoch, ergeben den Rumpf eines Prospector 16. Wer gemächlich immer zwei Leisten links leimt, dann zwei rechts, hat nach 27 Abenden bereits den geschlossenen Rumpf vor sich.

#### Die Nummer für Kummer

Den Prospector 16 empfiehlt er übrigens als gelungenen Allrounder, der zu Recht seit Jahrzehnten sehr häufig gebaut wird. »Wie alle Boote mit geringem Wasserwiderstand ist er mit seinem ausgeprägten U-Spant zwar zunächst kippelig, punktet aber mit einer hohen Endstabilität.« Mit seinem leichten Kiel sprung könne man sogar bis Wildwasser II fahren, während der hohe Freibord ihn auch für wellige Flüsse und Seen prädestiniert. »Außerdem hat er mit zwei Personen besetzt noch eine prima Zuladung, mit wenig Gepäck kann man aber auch zu dritt fahren.«

Seit 2007 besitzt er eine Lizenz, die Moores-Pläne in Europa zu verkaufen, seine Tipps mit der neuen Baumethode gibt's gratis dazu. »Da ruft ja kaum jemand zum ersten Mal an und bestellt gleich für ein paar Hundert Euro Holz und Leim. Deshalb steht die Beratung an erster Stelle.« Auch nach dem Kauf von Plan und Material ist er so eine Art Telefonseelsorge für die Leistenleimer. Eine 0190-Nummer hat er noch nicht, doch die Zeit in seiner Preiskalkulation bereits berücksichtigt: »Ich schau da aber >



**Mustergültig: Ein Satz Spanten wartet auf den nächsten Einsatz.**



**Zwingend: Die Klemme\* fixiert den Bügel, der Spanngurt die geleimten Leisten.**

\*unscharf, hellandack

>>> 74 Leisten, jede 6 Millimeter dick und 20 Millimeter hoch, ergeben den Rumpf eines Prospector 16.



nicht auf die Uhr, wenn einer anruft. Das kann auch mal eine Stunde dauern.« Unter uns: auch mal zwei. Etwa 60 Baupläne verkauft er pro Jahr. Sie lagern in seinem kleinen, sauberen Büro sorgfältig sortiert als Rollen unter der Decke. Aber nicht alle, die eine Zeichnung ordern, lassen sich auch das Holz von ihm liefern: »Es gibt da eine ganze Reihe Schreiner unter den Kanadierbauern, die besorgen sich ihr Holz in der Regel selbst.« Und dann gibt es auch noch diejenigen, denen er keine Pläne, sondern nur das Holz schickt. »Ich verkaufe ja nur die Pläne von Ted Moores, die sind bei den Kanadiern spitze, bei den Holzkajaks gibt's aber viele Alternativen.«

Das mit dem Holz besorgen klappt für Bob Normalverbauer aber nur bis zu einer Länge von fünf Metern, woraus sich bis zu vier Meter siebenzig lange Kanadier fertigen lassen: »Längeres Holz ist schwierig zu bekommen. Ich habe selbst etwa zwei Jahre lang gesucht. Die meisten Sägewerke können wegen ihrer Maschinen nämlich nur bis exakt fünf Meter aufsägen.«

Das für die meisten Kanadier gerade ausreichende sechs Meter lange Holz bei ihm im Lager wurde bereits als überlange Stammware eigens für ihn ab- und aufgesägt. »Über sechs Meter macht's aber auch keinen Sinn, das nimmt keine Spedition mehr als Stückgut und den Versand kann niemand mehr bezahlen – dann muss man's eben doch schäften.« Damit meint er das Verfahren, bei dem jeweils zwei Leisten sehr spitz angesägt und verleimt werden.

Die Schätzchen in seinem Lager sind die Bohlen aus Western Red Cedar, von dem er weitgehend astfreie Leisten heruntersägen kann. Mit ihnen werden sehr leichte Kanus gebaut: Nur 24 Kilo wiegt ein gewichtsoptimierter Prospector. In einer Kunststoffausführung wird dieses Gewicht höchstens von Leichtbau-Sandwichkonstruktionen mit Schaumkern und Kevlar-Gewebe erreicht, PE-Boote wiegen 35 Kilo. Aber selbst, wenn auf das teure Western Red Cedar verzichtet werden soll, hat er eine Alternative: »Für die, denen es nicht so auf das Gewicht ankommt,



Aus dem Vollen: Auf den Kanubau folgt meist der Paddelbau.



»» Bis ein solches schmuckes Bötchen zur Jungfernfahrt einlädt, steht einiges an Heimarbeit an.

habe ich Fichte und Tanne im Programm, die sind obendrein hier aus der Gegend. Das Boot wird dann zwei bis drei Kilo schwerer.«

Sapeli-Mahagoni bekommt man bei ihm auch, bei großen Holzjachten gilt es als der Nerzmantel des Bootsbaus, bei Kanus macht es lediglich für eine nette Streifenoptik Sinn. Aber auch da ist das Tropenholz ersetzbar: »Esche verwende ich eigentlich lieber.«

**Nr. 1 bei Google**

Egal aus welchem Holz, bis ein solches schmuckes Bötchen zur Jungfernfahrt einlädt, steht einiges an Heimarbeit an: »So 260 Stunden braucht man schon für einen Prospector«, rechnet der Werftchef vor, dazu komme noch etwas Zeit für den Bau eines Spantenbocks oder eine lange Leimbank. Als motivierenden Auftakt ins Neuland Bootsbau buchen viele seiner Kunden die dreieinhalb Stunden Einzelschulung für 175 Euro: »Da werden alle Tricks verraten. Dinge, die selbst im Buch nur schwer zu beschreiben sind, werden an einem Modell gezeigt.«

Ted Moores hat – ganz Kanukönig – zur vereinfachten Bügelmethode noch keinen Kommentar gegeben, »aber zwei Drittel der Klicks auf meiner Homepage haben ein .com am Ende und wählen zielstrebig die Bildergalerie mit der Bügelmethode.« Wer »Kanubau« googelt, landet inzwischen auch aus der Schweiz und Österreich zuoberst bei ihm.

Eine Stärke von Stefan Krauß ist die Suche nach günstigen Herstellern. Bei manchem Spezialwerkzeug oder dem Harz ist er sich sicher, das beste Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten: »Weltweit gibt es wohl nur ein Dutzend große Harzhersteller, der Rest sind Markennamen.« Lediglich Härterhersteller gibt es viele. »Bei bekannten Herstellern bezahlt man oft für den Namen. Wichtig sind aber die technischen Eigenschaften, die Verarbeitbarkeit, die Qualität des Harzes und nicht der Name.« Und so kosten bei ihm die für einen Prospector üblicherweise benötigten 5 Kilo Harz und Härter 100 Euro. Anderswo verlangt man dafür beinahe das Doppelte. Darüber hinaus hat er herausgefunden, dass er für das Verleimen der Rumpfleisten ohnehin kein teures Epoxy benötigt: »Da reicht auch günstiger, aber wasserfester, spezieller PU-Leim, Beanspruchungsklasse D4. Bei dieser Bauart kommen die Planken ohnehin unter eine Lage Glasmatten außen und innen. Die werden nie mehr nass.«

Nach dem Zusammenfügen der Leisten zum Bootsrumppf steht noch der Ausbau an, außerdem wird jedes Boot außen und innen mit einer Lage epoxygetränkter Glasfaser verstärkt. Wenn nach dem Einsetzen der kleinen Decks und Sitze die Lackierung vollendet ist, stehen die Boote zur ersten Fahrt bereit.

Dann braucht man nur noch die passenden Paddel. »Alle, die sich ein Boot bauen, möchten auch ein Holzpaddel bauen – aber weil die meisten nach dem Boot erst mal durchschnaufen müssen, kaufen sie ein fertiges.«

Stefan zeigt den Kunden aber auch gerne, wie man sich mit dem Schabhobel eines aus einer Bohle herausarbeitet: Der grobe Umriss wird auf ein Brett gezeichnet und mit der Stichsäge ausgeschnitten. Ab da zählen Augenmaß, Geschick, Ausdauer und der Schabhobel – mit entschlossenen Zügen rundet Krauß das kantige Stück Holz zu einem anmutigen Paddel. Diesen Schabhobel bekommt man ebenfalls bei ihm: »Für 17,90 Euro, nicht für 100 Euro – was manche Nobelhersteller dafür verlangen. Mein Hersteller hat früher zwar etwas zu viel Pulverbeschichtung auf die Messer aufgebracht, das passiert aber mittlerweile nicht mehr.« Vielleicht, weil Stefan ihn darauf aufmerksam gemacht hat?

**IHR WEG ZUM EIGENEN HOLZKANU**

Das Modell Prospector kostet in Fichte oder Tanne bei Stefan Krauß 1147 Euro als Bausatz, mit Western Red Cedar 325 Euro mehr. Der komplette Bausatz beinhaltet alle Hölzer, Harz, selbst das Gurtband für den Sitz. Der Bauplan allein kostet 80 Euro und stammt von Ted Moores. Der Konstrukteur und Bootsbauer baut seit über 30 Jahren Kanus in Peterborough (Kanada).

Von ihm stammt auch das Kultbuch »Canoecraft«, welches über die »M. u. H. von der Linden GbR« vertrieben wird. Es ist mit zahlreichen Fotos und sehr anschaulichen Zeichnungen versehen (ISBN 3-926308-08-7, 35 Euro, auch im Buchhandel erhältlich). Bei Von der Linden gibt es zudem auch Pläne, Holz und Epoxy. Mehr unter [www.vonderlinden.de](http://www.vonderlinden.de).

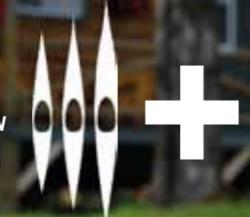
Weitere interessante Weblinks: [www.kanubau-krauss.de](http://www.kanubau-krauss.de), [www.bearmountainboats.com](http://www.bearmountainboats.com) & [www.canoemuseum.ca](http://www.canoemuseum.ca).



- »» **Prospector 16'**  
Rumpfleisten Fichte, Wegerleisten Sipo-Mahagoni, Steven Eiche, Deck Eiche, Tragejoch Eiche, Sitzholz Eiche
- »» **Bob's Special 15'**  
Rumpfleisten Fichte/Tanne, Wegerleisten Sapeli-Mahagoni, Steven Eiche, Deck Esche, Tragejoch Esche, Sitzholz Esche
- »» **Freedom 15'3"**  
Rumpfleisten Western Red Cedar, Wegerleisten Esche, Steven Esche, Deck Sapeli-Mahagoni, Duchten Sapeli-Mahagoni
- »» **Rob Roy 13'**  
Rumpfleisten Fichte/Tanne, Wegerleisten Sipo-Mahagoni, Steven Eiche, Deck Eiche, Ducht Eiche, Sitzholz Eiche

**Epsilon Serie**  
Individualität

DREI GRÖßEN



ZWEI MATERIALIEN



Canadian Trading - Europavertrieb Boréal Design  
Reisgrubengasse 14 || D-97230 Estenfeld || [canadian-trading.de](http://canadian-trading.de)  
Tel. 09305 / 988 977 || [info@canadian-trading.de](mailto:info@canadian-trading.de)

Foto: Steve Deschênes

**Esquif Blast**  
Länge 396 cm | Breite 72 cm | Gewicht 24 kg

*mild but wild!*

Canadian Trading - Europavertrieb Esquif  
Reisgrubengasse 14 || D-97230 Estenfeld || [canadian-trading.de](http://canadian-trading.de)  
Tel. 09305 / 988 977 || [info@canadian-trading.de](mailto:info@canadian-trading.de)

Foto: buschpaddler.de