Bei Stefan Krauß, Inhaber von Kanubau Krauß, werden Holzboot-Träume gebaut. Wer selbst bauen will, bekommt von ihm Leisten, Leim und den passenden Lehrgang dazu. Nils Theurer hat Stefan besucht und interessante Einblicke erhalten.

Text/Bilder: Nils Theurer

Zu Besuch bei
Kanubau Krauß

# Leisten-Schönheiten



Einen Baum pflanzen, ein Buch schreiben, ein Boot bauen. Die Reihenfolge solcher Vorhaben ist individuell, das Ziel immer das selbe, etwas Bleibendes im Leben zu schaffen. Wie beispielsweise ein eigenes Kanu auf Kiel zu legen, den Steven einzupassen, den Süllrand zu schleifen und den Rumpf bis zum letzten Pinselstrich zu vollenden. Der Vorteil eines Selbstbaukanus besteht unter anderem darin, mit überschaubarem Aufwand zum Ablegen zu kommen. Die Gefahr, bereits während der Bauphase zwischen Hobelspänen und Leimresten zu straucheln, ist minimal.



**Die Holzboote von Stefan Krauß können sich sehen lassen und fahren sich bestens (rechts und ganz unten). Aber auch SUP-Boards, Dinghys und Kunststoffboote gehören mittlerweile zum Programm (unten).**

## Holz: Leicht und langlebig

Denn neben dem Spaß am Bauen, soll ein Kanu vor allem schwimmen. Stefan Krauß bringt gleich sieben Boote zur Auswahl mit an den Neckar. Schnell ist einer der Holzcanadier ins Wasser gesetzt. Nach kaltem Frühjahr ist der Selbstbau-Spezialist zum ersten Mal auf dem Fluss. Die rötliche Morgensonne lässt den Holzrumpf nochmals wärmer leuchten, Wasser und Lack spiegeln um die Wette.

Nebenher erläutert er die Vorzüge der Eigenbau-Kanus aus Holz: In den Bereichen Gewicht, Lebensdauer und Robustheit kann es sich mit seinen Kunststoff-Schwestern messen. In der Disziplin Anmut ist es ihnen mehrere Bootslängen voraus.






Die erste Bugwelle läuft über den glatten Neckar, bald geht es dem Strom entgegen, am Ruderclub vorbei zur Schleuse. Aber trotz gelegentlicher Berufsschifffahrt ist der Neckar hier lieblich. Spaziergänger bestaunen die Holzboote zu Wasser und an Land: Ein Boot selbst bauen, das wär's!

Allerdings finden alle Privatwerft-Inhaber in spe nach erster Einarbeitung heraus, dass die benötigten biegesteifen und dennoch leichten Holzarten gar nicht so einfach zu erstehen sind. Schließlich soll die künftige Wasserlinie nicht am Rand des selbstgefertigten Sülls zu liegen kommen. Darüber hinaus sind übliche Kanus um fünf Meter lang. Für sie werden Leisten zwischen 5,20 und 5,80 Metern Länge benötigt. Im Holzhandel sind aber lediglich fünf Meter messende Leisten üblich.

Selbst wer mit Glück ein Sägewerk für den Sonderauftrag begeistern kann, steht vor dem Problem, die Leisten an ihren schmalen Kanten mit einer konvexen bzw. konkaven Kante zu versehen. Dafür werden Spezial-Fräsköpfe benötigt, deren Preisschilder denen ganzer Kanus entsprechen.

## Immer auf Suche nach langen Leisten

Stefan Krauß (49) sieht sich in dieser Situation als Mittler zwischen Baum und Bootsbauer, zwischen Traum und Stapellauf. In seiner

## IMPRESSIONEN AUS DER WERKSTATT








**In der Werkstatt von Stefan Krauß ist immer ein Boot im Bau, an dem es sich lernen lässt (Bildreihe oben). Auch, wie der Krauß'sche Holzdämpfer funktioniert (rechts).**

Werkstatt und Werft in Rudersberg, 25 Kilometer westlich von Stuttgart, lagern die Leisten, aus denen die Selbstbauer ihre Traumboote erstellen können. Die Bereitstellung des Grundstoffs ist sein Kerngeschäft, seine Schreinerei und sein Webshop sind darüber hinaus seit 17 Jahren Anlaufpunkt für alle dazugehörenden Produkte und auch für die Fragen rund um den Selbstbau von Kanus.

Dabei verlangt selbst sein Holzeinkauf immer wieder einige Flexibilität. Konnten die Kunden bis vor kurzem noch Leisten aus heimischem Tannenholz bestellen, so stammen nun nicht nur die Pläne, sondern auch die Bohlen für die auszusägenden Leisten aus Kanada. Die kanadische Hemlocktanne (Tsuga canadensis) stellt derzeit das Optimum an Verfügbarkeit, holztechnischen Eigenschaften und Gewicht dar. Darüber hinaus ist sie etwas dunkler, das ist nicht verkehrt, denn kastanienbraunes Holz gilt immer noch als die Messlatte im Bootsbau. Zudem neigt die kanadische Tanne weniger zu Verformung und ist einfacher zu verarbeiten als die hiesige.

Neben den puren Leisten bietet Stefan Krauß Bausätze an, die Selbstbauern die beschwerliche Beschaffung auch der übrigen Bauteile wesentlich erleichtern. Darin sind auch die Wegerungsleisten am Süll enthalten, der Steven, Ducht und Sitzholz aus Esche. Der Kubikmeterpreis des Ausgangsholzes macht den Hauptteil der Bausatzpreise aus. Sie liegen zwischen 1.342 Euro für den kleinsten, 13 Fuß (3,93 m) langen Solokanadier und 2.279 Euro. Dieser höchste Preis wird für den bereits sechs Meter langen *Chaa Creek 19'9"* aufgerufen, ein Canadier für ganz große Touren mit überdurchschnittlicher Zuladung.

### Pläne und Holz aus Kanada

Touren, die ganz nach Stefan Krauß' Gusto sind. 2001 reifte auf seinen Kanuausflügen während eines Aufenthalts im kanadischen Minden (Ontario) der unverrückbare Entschluss, eine Kanuwerft zu eröffnen. Er war damals bereits ausgebildeter Schreiner und Holztechniker. Ein anderes Berufsziel als seine angestrebte Kanuwerft schien damals undenkbar. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Als er damals aus Kanada zurückkam, baute er seinen ersten Canadier, die Pläne hatte er noch vor Ort besorgt. Bei Ted Moores, dem Gründer von »Bear Mountain Boats«, eine Holzcanadier-Ikone, nur wenige Kilometer entfernt, erstand er die Zeichnungen für einen *Prospector 16*. Auch heute noch sind die meisten seiner Pläne und Bausätze Bear-Mountain-Lizenzen. Jeden Handgriff während seines ersten Baus notierte Stefan Krauß, denn das Ziel war, aus jedem möglichen Fehler zu lernen. Bei allen weiteren Baunummern sollten alle Fallstricke souverän umgangen werden.

Gleich bei diesem ersten Boot wollte Stefan Krauß sich mit der wahrhaft königlichen Ausführung versuchen. Denn im üblichen Kanubau werden die Leisten bis zum Aushärten des Leims jeweils durch eingeschossene Metallklammern am Platz gehalten. Sie werden im nächsten Arbeitsgang wieder vorsichtig entfernt. Zurück bleiben manchmal Druckstellen durch das Heraushebeln und stets zwei Löcher pro Klammer, insgesamt tausende.

Ted Moores wagte sich für das Hochzeitsgeschenk des damaligen kanadischen Ministerpräsidenten an einen Canadier, der ohne diese zahlreichen, auch später sichtbaren Makel auskam. Auftraggeber für das stilechte Präsent waren Lady Diana und Prince Charles. Im Standardwerk »Canoecraft, die Kunst, ein Kanu zu bauen« (siehe Infobox) beschreibt Ted Moores seine Methode und kommentiert, »ein nicht perforierter Rumpf sieht nun einmal perfekter aus«.

### Die Stefan-Krauß-Methode

Stefan Krauß hat sich zunächst an der dort erläuterten Arbeitsweise versucht, »aber um Gottes Willen – das war ja wahnsinnig aufwendig mit lauter Klötzchen und Keilen und so fummelig. Wenn ich da heut' noch dran denke!«. Deswegen hat er ein zunächst aufwendiger wirkendes Verfahren entwickelt, um zum gleichen Ziel zu kommen.

Dabei werden die Leisten nicht nur an die innenliegenden Bau-Mallspanten gedrückt, sie fungieren als Formgeber für die künftige Rumpfform. Zusätzlich klappen bei ihm von außen 30 Bügel auf Leisten und Mallen, die mit dem Abstand von einer Leistenstärke (6 mm) der Leiste ihren Platz vorgibt. Nach dem Schließen der Bügel wird der Druck auf die jeweils darunter liegende Leiste durch zwei dutzend Spanngurte erzeugt. Ohnehin ist so der benötigte Leimdruck viel einfacher zu erhalten als durch die Klammermethode.

»Das klingt aufwendiger als es ist. Für die Bügel benötigt man eine halbe Platte zusätzlich, in zwei Stunden sind sie ausgesägt«, relativiert er den Aufwand. Sodann geht bei der Stefan-Krauß-Methode der eigentliche Rumpfbau weit effizienter vonstatten. »Man kann damit drei Leisten auf einmal verleimen, am besten werden sie auf einem Tisch mit sechs Metern Länge vorbereitet. Bei offenen Bügeln kommen sie auf der letzten bereits verleimten Leiste zu liegen.« Eine Hand hält die Leiste am Platz, die andere schließt die Bügel.

Sind die Spanngurte angelegt, kann nach zwei Stunden Leimtrockenzeit bereits weitergearbeitet werden. »Da kann man den Bootsbau als Feierabendbeschäftigung durchführen, pro Seite und Abend je drei Leisten, die meisten Pläne haben 66 Stück, nach 11 Abenden ist der Rumpf schon komplett«, rechnet er einen Ablauf selbst ohne Urlaub vor.

Zu zweit könnten auch vier Leisten auf einmal verleimt werden. Unterbrochen durch die Leimtrockenzeiten kann, wenn beiden den ganzen Tag am Kanu arbeiten, der eigentliche Rumpf auch in drei Tagen entstehen. »200 bis 250 Stunden benötigt der gesamte Bau mit Sitzen, Süll, Glasmatte und mit der Lackierung«, ergänzt der Profi aus seinen Erfahrungen. Zwei Selbstbauer stellten unter seiner Anleitung in lediglich zwölf Tagen einen Canadier fertig.

### Hotline für die Hobby-Handwerker

Überhaupt hilft Anleitung außerordentlich. Die Selbstbauer benötigen neben den Plänen und passenden Leisten, den ebenfalls im Webshop erhältlichen Glasmatten und den Holzspachteln auch Tipps. Denn wer zum ersten Mal mit Zweikomponentenkleber arbeitet oder seinen neu erworbenen Spezialhobel einstellen muss, benötigt oftmals Rat. Es gebe zwar vereinzelt bereits holzkundige Schreiner oder Hobby-Handwerker unter seinen Kunden, die lediglich seine kostenlose Telefonberatung in Anspruch nehmen. Aber für Anfänger mit Leim und Lackpinsel bietet Stefan Krauß Baukurse an.

Günstig finden sie in der Gruppe statt, für knapp 80 Euro wird sieben Stunden lang gezeigt, wie die Arbeitsabläufe gelingen und welche typischen Fehler vermeidbar sind. Aber auch Einzelkurse sind zu buchen. Bei allen kann man erlernen, wie mit einem Wasserkocher und einem Abwasserrohr eine einfache Dampfkiste zu erstellen ist, mit der die Stevenhölzer zum Einbiegen vorbereitet werden.

Während dieser Lehrgänge lernen die Teilnehmenden nebenbei die Konfiguration ihres Wunsch-Bausatzes einzuschätzen.

### INTERVIEW: 5 FRAGEN AN STEFAN KRAUSS



**kajak-Magazin: Stefan, ein Kanu selbst zu bauen, ist langwierig und für viele Neuland. Warum gehen das die Leute trotzdem gerne an?**
Stefan Krauß: Das Bauen ist für viele einfach eine Herausforderung, bei der auch etwas Nützliches herauskommt. Da gibt es die Konstellation von Papa oder Opa mit Kindern oder Enkeln, wie auch Ingenieure, Lehrer oder Programmierer, die einfach eine handwerkliche Herausforderung als Entspannung zu ihrer Kopfarbeit sehen. Aber auch Schreiner oder Zimmerleute sind Kunden. Gelegentlich habe ich auch Modellbootbauer, für die es ihr bislang größtes Projekt darstellt, und Schüler, die das als Gemeinschaftsarbeit angehen.

**Welche handwerklichen Fertigkeiten sollte man denn mitbringen, damit nicht jeder Handgriff Neuland wird?**
Man sollte schon einmal mit einer Stichsäge, Handschleifmaschine, Bohrmaschine und Handsäge gearbeitet haben. Eine handwerkliche Ausbildung braucht aber keiner. Oft machen die Kunden erst mal die dreistündige Schulung bei mir. Danach entscheiden sie, ob sie sich das zutrauen. Bei Problemen beim Bau lasse ich aber niemanden im Regen stehen. Umfangreiche Bauanleitungen gibt es kostenlos bei mir auf der Webseite.

**Nicht jeder kann einen Werftschuppen bereitstellen. Gelingt der Bau auch auf dem Balkon oder im Hof?**
Ja, klar: Ein Kunde hat sein Boot im Garten gebaut. Man muss nur auf Temperatur und Feuchtigkeit achten. Also dann erst im Frühling anfangen und nur bis zum Herbst bauen. Der Winter ist zu kalt.

**Nach welchen Tipps fragen die Kunden, die Pläne oder Bausätze geordert haben, denn am häufigsten?**
Jeder hat Bedenken vor dem Laminieren. Beim Beschichten mit Epoxidharz kann man tatsächlich manches verkehrt machen. Meine Download-Anleitung hat da schon vielen geholfen. Die Schulungen gehen natürlich viel persönlicher auf die jeweiligen Bedürfnisse ein.

**Viele befürchten bei Holzbooten ja eine Pflege fast wie bei einem Rennpferd. Wie schaut die Realität aus?**
Jemand, der ein Holzboot baut, kann es auch reparieren. Bei Polyurethan-Booten ist das dagegen sehr schwierig. Hier und da verlangen die Rümpfe mal eine neue Schicht Lack. Abgenutzte Holzteile sollten etwas nachgeschliffen und neu lackiert werden. Mit der Erfahrung des Selbstbaus ist das ist kein großer Aufwand.

*Weitere Infos: www.kanubau-krauss.de*



Form. Vollendet. Die kanadischen Ted Moore-Konstruktionen sind nicht nur Hingucker, sondern lassen sich auch prächtig auf dem »Neckar River« fortbewegen.

Schließlich können alle Leisten alternativ zur Hemlocktanne in Western Red Cedar (Thuja gigantea) geordert werden, von Holzhändlern meist als Zeder bezeichnet. Der Aufpreis umfasst je nach Bootsgröße 300 bis 400 Euro, der Vorteil besteht in der Gewichtsreduktion um drei bis vier Kilogramm.

Anhand der bei ihm befindlichen, bereits fertiggestellten Kanus können sich die zukünftigen Selbstbauer auch die Wirkung des ebenfalls im Angebot befindlichen, speziellen Glasfasergewebes mit Finish betrachten. Durch Vorbehandlung wird es in Verbindung mit dem Harz und dem nachfolgenden Lack nahezu durchsichtig, die eigene Holzarbeit wird durch den Schutz nicht geschmälert.

Auch die Hobel lassen sich in seiner Werft testen. Neben Pinseln, Rollen und Lacken können die Kanuten bei ihm zudem das Epoxidharz ordern. Bei diesem Zweikomponenten-Produkt ist er sich sicher, ein besonders gutes Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten. Ohnehin empfiehlt er für das Verleimen der Leisten lediglich wasserfesten PU-Leim der Beanspruchsklasse D4 zu verwenden, »der Rumpf kommt innen und außen ohnehin unter wasserdicht laminierte Glasmatte, das teure Epoxy ist nur an anderen Stellen notwendig.«

## Vom SUP-Board bis zum Ruderboot

Auch beim Paddel gilt seine Vorliebe der sinnvollen Materialkombination. Er zeigt das an einem Kirsch-Paddel des kanadischen Herstellers Grey Owl, das eine die Blattspitze umlaufende Epoxykante besitzt. Damit ist auch nach steiniger Grundberührung kein unmittelbares Neulackieren notwendig. Und auch vollständig aus Kunststoff gefertigte Produkte finden sich mittlerweile in seinem Programm. Stefan Krauß ist Händler für die verlässlichen Canadier des US-Herstellers Old Town sowie die extrem leichten und dennoch steifen Canadier des US-Herstellers Wenonah. Der Gewichtsvorteil dank Kevlar, Schaum, Graphit und Alu-Einlagen an den beanspruchten Stellen beträgt bis zu neun Kilogramm.

Neben zahlreichen Paddeln, besonders solchen aus Holz, führt er Schwimmwesten und Bekleidung des britischen Herstellers Palm. Mit Mistral-SUP-Boards folgt er dem Trend, bietet mit dem selbst konstruierten Bausatz aber auch eine besonders elegante Variante für Selbstbauer an. Mit 1.052 Euro ist es der preisgünstigste Bausatz im Programm. Auch das andere Ende der Preisskala sei hier erwähnt: Stefan Krauß liefert bereits fertig gebaute Holzkanus, sie kosten ab 7.000 Euro. Ein Ruderboot, für 1.936 Euro als Bausatz, ist für rund 20.000 Euro als komplette Holzschönheit zu haben.

## Heute auch Werft für Wasserfahrzeuge

Seine Arbeit an Holzbooten sprach sich herum. Seitdem er mit seinen Schönheiten regelmäßig an der Montagsausfahrt des Kanuclubs Marbach auf dem Neckar teilnimmt, wurde auch der benachbarte Ruderverein auf ihn aufmerksam und gab ihm Holzruderboote in Reparatur. Eine kitzelige Angelegenheit, die dem Geigenbau gleichkommt, insbesondere, wenn besonders leichte Rennboote zu Besuch kommen, deren Bootshaut bei verkehrter Belastung durchbricht. Künftig können auch mehrere gleichzeitig bearbeitet werden, bis zu 12 Meter Länge finden Platz in seiner Werkstatt.

Interessierte Selbstbauer überarbeiteten dort unter seiner Anleitung ihre beinahe betagten, extrem kippeligen Holz-Rennkajaks. Selbst das erste Segelboot fand sich bei ihm ein. Bei einer Sperrholzjolle vom Typ Seggerling war das Deck über dem Auftriebstank eingebrochen, die Reparatur musste also von oben erfolgen, bei genauer Betrachtung war die halbe Bugsektion betroffen. Ein Glück für den Eigner, denn dadurch erfuhr der gesamte Bereich eine Aufarbeitung und die kleine Jolle stand zuletzt wohl hübscher in Stefans Werkstatt als an ihrem ersten Tag. •