

Landlust

März/April 2017 | 4,20 €



Frühling im Vinschgau
Bauen unter Denkmalschutz
Ahnenforschung

FRÜHAUFSTEHER



Ueli Fiechter wünscht sich einen teilbaren Kajak. Unter den Augen von Lutz Berger setzt er die Säge an und zerteilt sein Boot.

MEIN BOOT

In der Berliner Werkstatt von Lutz Berger kann man sich in einer Woche aus einem Bausatz das eigene Boot bauen.

Als Ueli Fiechter die Säge ansetzt, halten seine Mitstreiter im Bootsbaukurs die Luft an. Ueli sägt und sägt, ruhig und gleichmäßig. Sein Kajak ist perfekt geworden, das Ergebnis von fünf Tagen Arbeit, doch er möchte es dreiteilen. Die anderen Kursteilnehmer hatten das zunächst für einen Witz gehalten.

Zersägte Jungfer

„So ein Dreiteiler nimmt weniger Platz weg“, erklärt Bootsbauer Lutz Berger, der das Unterfangen anleitet. „Den kann man sich auch in eine Wohnung im vierten Stock stellen.“ Damit der Kajak aufgetrennt werden kann, wurde er innen mit doppelwandigen Schotten unterteilt. Dazwischen ist nur wenige Millimeter Spiel. Diesen Zwischenraum muss Ueli Fiechter treffen, ansonsten landet er mit dem Sägeblatt im Schott. Auf halbem Weg stockt er. Er hat die Säge etwas verzogen und jetzt könnte es eng werden. Lutz Berger holt ein Maßband. Gegenüber arbeitet Patrick Schorno an seinem Kajak, selbes Modell. Bisher hat er das Werken seines Schweizer Landsmanns amüsiert verfolgt, jetzt guckt er lieber weg und widmet sich wieder seinem Boot. Das bleibt ganz, so viel steht fest. Schließlich wollte er unbedingt einen Holzkajak haben, etwas Individuelles.





Sibylle Hyde und Marten Mehle arbeiten an ihrem Kanadier. Die Einzelteile des Bausatzes aus Marinesperrholz wurden im Vorfeld passgenau ausgefräst. Zunächst werden sie puzzleartig zu langen Planken zusammengesetzt. Über einer Negativform werden die Planken dann aneinandergesetzt und mit Drähten vernäht. Die Fugen werden mit einer Kunstharzmasse ausgespachtelt. Ist diese getrocknet, können die Drähte entfernt werden. Der Holzkern des Bootes ist dann fertig, es bekommt aber noch eine Beschichtung aus Glasfasergewebe. Die wird in den nächsten Tagen die meiste Arbeit machen.



„Gelegenheitspaddler mit Lust am Handwerklichen“

Schnell tönt wieder das Ratschen der Säge durch die Werkstatt. Der letzte Zug und der Kajak ist entzwei. Die Schotts sind unversehrt, der Schnitt ist etwas schief geraten, aber die Kanten werden eh bündig abgeschliffen und noch mit einer Abdichtung versehen. Dann ist der zweite Schnitt an der Reihe.

Anschließend beäugen die Kursteilnehmer die drei Bootsegmente, die aufrecht nebeneinander auf dem Boden stehen und so fremdartig aussehen. Man könne auch Regale daraus machen. Nun, wo alles gut gegangen ist, sind Witze flott gemacht. Mit Schrauben lassen sich die Teile später Schott an Schott wasserdicht aneinandersetzen. Jetzt geht Ueli Fiechter erst mal schleifen.

Vernäht und verklebt

Eigentlich ist das Zersägen des Kajaks gar nicht vorgesehen gewesen. Der Entwurf für das Boot stammt von einer amerikanischen Firma, Lutz Berger stellt danach – und nach den Entwürfen anderer Bootsdesigner – unter Lizenz Bausätze und Anleitungen her und beliefert damit den deutschsprachigen Raum. Die doppelwandigen Schotten hat er auf Ueli Fiechters Wunsch hinzugefügt. Wer zu Hause nicht genügend Platz zum Bauen hat oder es sich allein vielleicht doch nicht so recht zutraut, kauft nicht nur einen Bausatz, sondern belegt einen einwöchigen Kurs bei dem Bootsbauer. „Viele Teilnehmer kämen zu Hause auch nicht dazu, ihr Boot fertig zu bauen, und kommen darum lieber in den Workshop“, sagt er. So erging es auch Marten Mehle: „Schon vor Jahren

hatte ich mir ein Boot bauen wollen, ich hatte das Material zusammen und auch schon angefangen.“ Dann sei aber immer irgendetwas dazwischengekommen und nun wolle er endlich „den Knoten zerschlagen“. Also hat er bei seiner Familie eine Woche Urlaub „beantragt“ und sich auf den Weg von Fürth nach Berlin gemacht. Eine Woche konzentriertes Arbeiten und am Ende wird sein Kanadier so gut wie fertig sein – nur die letzten Lackschichten bleiben als Hausaufgabe.

... und es ward Boot

Im Kurs motiviert der schnelle Erfolg: Bereits am Ende des ersten Tages ist das Boot als solches erkennbar. Dass auch handwerklich mäßig erfahrene Teilnehmer in kurzer Zeit ein Boot bauen können, liegt am Bausatzprinzip und der speziellen Bautechnik: Aus Marinesperrholz hat Lutz Berger mit einer CNC-Fräse passgenau geformte Teile ausgeschnitten. Wie Puzzle Teile werden diese zu langen Planken verbunden. Beim Kanadier bildet ein Holzskelett die Negativform des Bootes ab. Daran angelegt werden die Planken an vorgebohrten Löchern mit Kupferdraht „vernäht“. Damit ist die Bootsform schon fertig. Beim Kajak geben Schotten und provisorische Bauteile die äußere Form vor. Zusätzlich zum Rumpf entsteht hier das Deck; beide Teile werden ebenfalls vernäht. „Viele Teilnehmer fragen nach dem ersten Tag, was sie denn den Rest der Woche wohl machen sollen“, lacht Lutz Berger. Im Wesentlichen schleifen und rollen, schleifen und rollen: Die Fugen zwischen den

ALLES KANU

KAJAKS sind flache, geschlossene Paddelboote, die mit einem Doppelpaddel (ein Paddel mit zwei Blättern) gefahren werden. Eskimos haben sie für die Jagd im Eismeer entwickelt: Die Jagdboote waren sehr flach, sodass sich ein gekenterter Fahrer leicht wieder aufrichten konnte – die berühmte Eskimorolle. Heutige Freizeitkajaks sind etwas höher. Für jeden Fahrer gibt es eine Sitzöffnung, die wasserdicht verschlossen werden kann. Man sitzt mit ausgestreckten Beinen im Boot. Außerdem lässt sich eine begrenzte Menge Gepäck verstauen, manche Modelle haben dazu kleine Ladeöffnungen. Kajaks sind schnell und wendig und für wilde Gewässer geeignet. Mit Seekajaks werden auch Meeresküsten befahren.

KANADIER werden mit einem einblättrigen „Stechpaddel“ bewegt, sie wurden ursprünglich von den Ureinwohnern Nordamerikas als Transportmittel genutzt. Meist kniet man darin oder sitzt auf einem erhöhten Sitz, man kann den Kanadier aber auch im Stehen fahren. Die geräumigen Boote sind langsamer als Kajaks und fürs Wasserwandern beliebt. Der Kanadier ist besonders anfängerfreundlich, denn er fährt stabiler und das Ein- und Aussteigen ist einfacher.

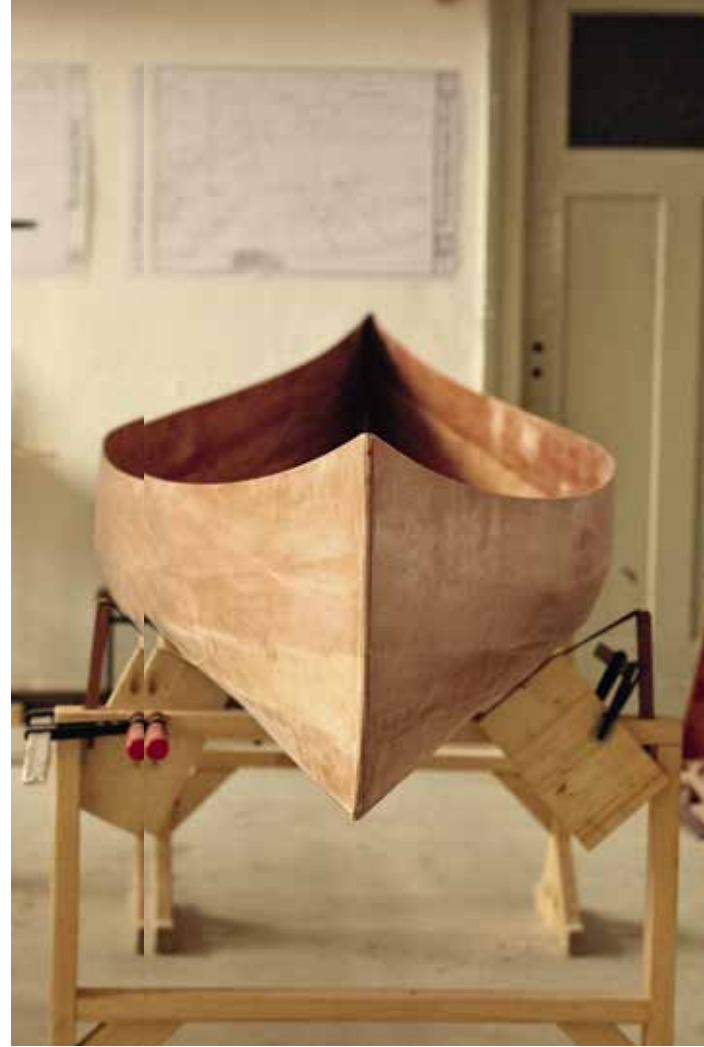
Auch wenn umgangssprachlich mit dem Begriff **KANU** der Kanadier gemeint ist, ist Kanu eigentlich ein Oberbegriff, der beide Bootstypen umfasst. „Im Kajak ist man näher am Wasser, man sitzt tiefer im Boot und hat es gut unter Kontrolle“, fasst Lutz Berger zusammen. „Der Kanadier ist offener und gemütlicher und man hat mehr Platz für Gepäck. Die meisten Menschen entscheiden sich für einen Bootstyp und bleiben dann dabei.“ Das Wichtigste sei aber, rudern und paddeln nicht zu verwechseln: Gerudert wird mit dem Rücken in Fahrtrichtung, der Paddler sieht nach vorn.



Kanadier



Kajak



Ist das Holzboot fertig zusammengesetzt und geschliffen, ist es bereit für den Überzug aus Glasfaser. Das Gewebe wird mit Kunstharz getränkt und schmiegt sich so an den Bootskörper. Nun wird mehrfach geschliffen und erneut Kunstharz aufgebracht. Am Kanadier werden die Wegerleisten angebracht. Wo diese an Bug und Heck aneinanderstoßen, ist Platz für eine farbige Verzierung. Ein Holzkeil steift den Bereich aus. Beim Kajak entsteht separat zum Rumpf auch ein vollständiges Deck. Ist es angearbeitet, wird der Süllrand um die Sitzluke angebracht.



Planken werden mit einer Epoxidharzmasse verfüllt. Ist sie ausgehärtet, können die Drähte herausgezogen oder abgeknipst werden. Außerdem wird das Sperrholz mit einem Glasfasergewebe bekleidet, das mit Epoxidharz getränkt wird und sich so an den Holzkörper schmiegt. Darauf folgen mehrere Schichten Epoxidharz zum Auffüllen der Gewebestruktur und schließlich Lack. Der Holzkern macht die Boote leicht, Epoxid und Glasfaser geben Stabilität: Vergleichbar robuste Boote seien aus Kevlar oder Karbon gefertigt und wesentlich kostspieliger, sagt Lutz Berger. Außerdem weniger schön.

Sportler und Bastler

„Ich bin überrascht, mit wie wenig Maschineneinsatz man dabei auskommt“, stellt Marten Mehle fest – Akkuschauber, Exzenter-schleifer. Das meiste geschieht mit

einfachen Werkzeugen in Handarbeit, manchmal ist noch ein Helfer anzurufen – etwa wenn beim Kanadier als Verstärkung die sogenannten Weger- und Scheuerleisten den Rumpf entlang befestigt und dabei gebogen und festgeklemmt werden müssen. Ansonsten lässt sich der Bootsbau gut allein bewerkstelligen. Manche kommen aber auch als Team in den Kurs: Ehepaare, Väter mit ihren Söhnen, einmal hatte auch jemand einen Hirtenhund dabei, erinnert sich Lutz Berger: „Hinten im Kajak hat er einen eigenen Sitzausschnitt bekommen.“ Unter den Teilnehmern sind ambitionierte Sportpaddler, die ein elegantes Holzboot ihr Eigen nennen wollen, und auch Bastler, denen es vordergründig um das Handwerkliche und das Selbermachen geht – wie Marten Mehle oder Patrick Schorno. Natürlich

möchten sie mit ihren Booten auch fahren, „aber nicht jedes Wochenende“. Sibylle Hydes Kanadier stand schon länger auf ihrer Wunschliste. Sie hat ein Ferienhäuschen am Müggelsee, „und da haben alle ein Boot, nur ich nicht“. Bald hat sie nicht nur ein Boot, sondern ein selbst gebautes dazu. Erst einmal hat sie aber Muskelkater: „Wenigstens sitzt er jeden Tag an einer anderen Stelle.“ An einem Tag hat sie 350 Drähte verwirbelt, damit aus Sperrholzplanken etwas Bootsförmiges wird, an einem anderen vier Stunden geschliffen. Unverdrossen versucht Sibylle Hyde einen dünnen, hellen Holzspatel in eine bestimmte Dreiecksform zu schneiden, um damit eine kleine Lücke zwischen den Leisten an Bug und Heck dekorativ auszufüllen. Marten Mehle ist von seinem Füllstück – dritter Versuch – nicht restlos

überzeugt und spachtelt den Hohlraum lieber mit einer gelblichen Mischung aus Epoxidharz und Sägemehl aus. Geht auch.

Zum Mitnehmen

Lutz Berger überprüft das Resultat. Und findet noch einen Fehler: „Du hast hier eine Blase.“ An einer Stelle hat sich das Glasgewebe nicht straff genug um den schmalen Grat des Stevens gelegt, sondern Luft eingeschlossen. Kurzer Schreck beim Erbauer, aber kein Problem: „Aufschneiden und mit Epoxid versiegeln“, rät der Fachmann, denn sollte der Kanadier ausgerechnet da mal irgendetwas rammen, könne die Blase aufplatzen und dabei auch die Lackschichten aufreißen. Das kommt auf die Hausaufgabenliste. Darauf stehen noch einmal Rollen mit Epoxid und mindestens drei Lackschichten, immer mit Trocknungszeit und Schleifgängen dazwischen: „Wenn euch die dritte Lackschicht schon

gefällt, dann hört ihr auf“, gibt Lutz Berger letzte Anweisungen. Patrick Schorno und Ueli Fiechter müssen noch die Fußrasten und Sitzschalen in ihre Seekajaks einsetzen und die Ladeluken mit kleinen Drehverschlüssen aus Holz versehen. Auch in den Kanadiern fehlen noch die Sitze. Ein, zwei Wochenenden in der heimischen Garage wird es wohl noch dauern, bis die Boote bereit sind zur Wassertaufe. Sibylle Hyde musste sich ein Lastentaxi organisieren, das ihren Kanadier Richtung Müggelsee bringen soll – hoffentlich ist die Ladefläche auch wirklich groß genug. Patrick Schorno stellt sich sein Fünf-Meter-Kajak auf dem Dach seines Polos vor. Er wirkt noch etwas skeptisch, gut 900 Kilometer hat das Gespann bis in die Schweizer Heimat zurückzulegen. Immerhin hat Ueli Fiechter jetzt eine Sorge weniger als seine Kollegen: Sein gestückeltes Boot ist kofferraumkompatibel. ■

Text: Ilka Märtens
Fotos: Neeltje Reijerman, privat (3)

KONTAKT

Berger-Boote
Lutz Berger
Hobrechtstr. 67
12047 Berlin
Tel.: 030/20 98 97 77
www.bergerboote.de

