

KANU KAJAK

September 2006

Boote der Indianer und Inuit

Nordamerika Native Museum
NONAM Indianer + Inuit Kulturen
www.nonam.ch

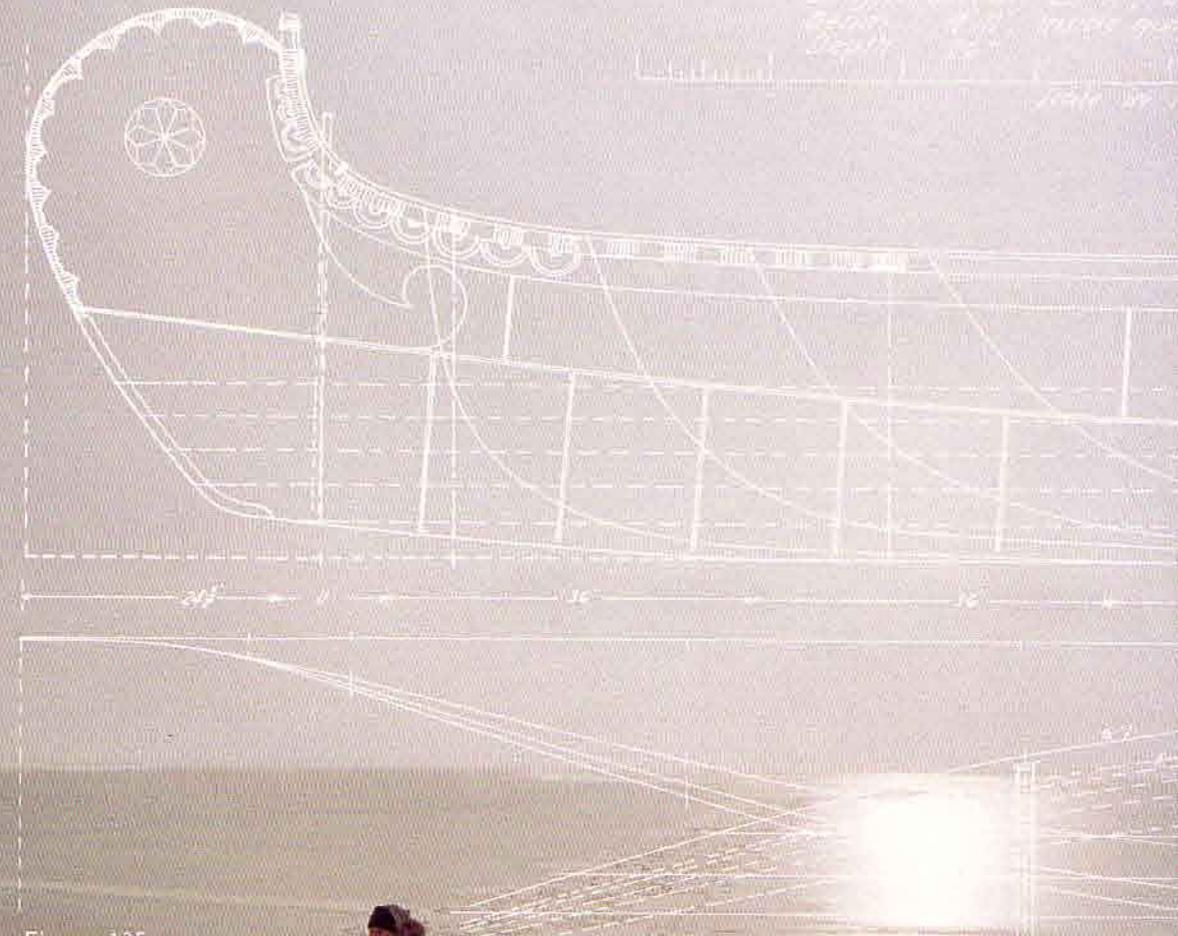


Figure 135

Hudson's Bay
type built
19th century



Stadt Zürich
Nordamerika Native Museum

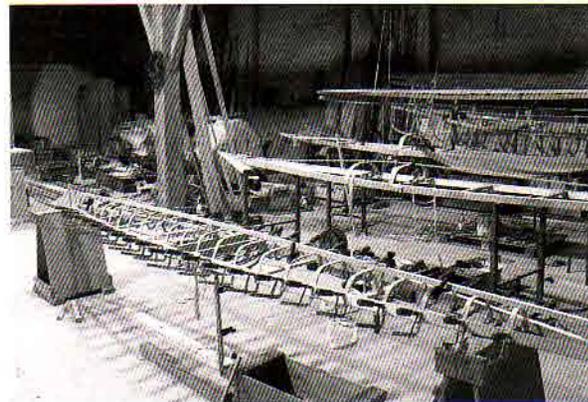
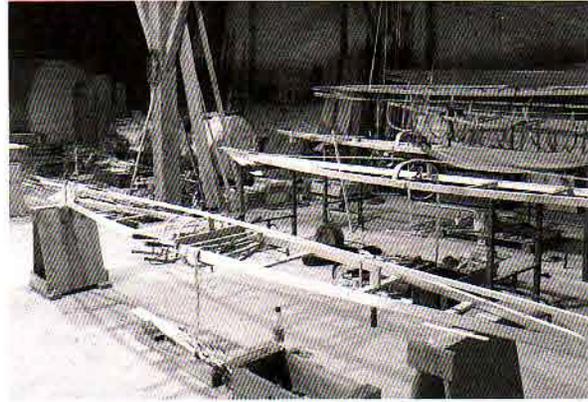
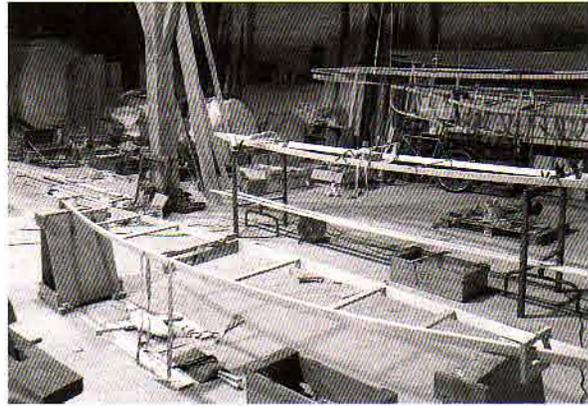
Bau eines Grönland-Kajaks

von Thomas Grögler



*«Der Kajak ist das unvergleichlich
beste Einmannfahrzeug, das es gibt»*

Fridtjof Nansen, Polarforscher (1861 – 1930)



Dies gilt auch heute noch, bedenkt man das Verhältnis zwischen Herstellungsaufwand und Effizienz. Auf jeder Art Gewässer ist dieser leichte Bootstyp zu finden. Ob Wander-, falt-, Wildwasserboot oder Seekajak: alle Bootstypen haben ihren Ursprung im Kajak der Inuit.

Entsprechend den unterschiedlichsten Anforderungen wurden und werden stetig Variationen entwickelt, die ihrem jeweiligen Zweck am besten gerecht werden.

Beispielsweise wurde von den Inuit auf Grönland über Jahrhunderte hinweg ein Bootstyp entwickelt, der auch heute noch Vorbild für Seekajaks und andere Versionen ist. Es verbindet in besonderem Masse Funktionalität und Ästhetik. Dies entspringt einer konsequent auf Funktionalität hin entwickelten Bootsform, die härtesten Witterungsbedingungen standhalten musste.

Gestalterische Bemühungen dürften keine Rolle gespielt haben.

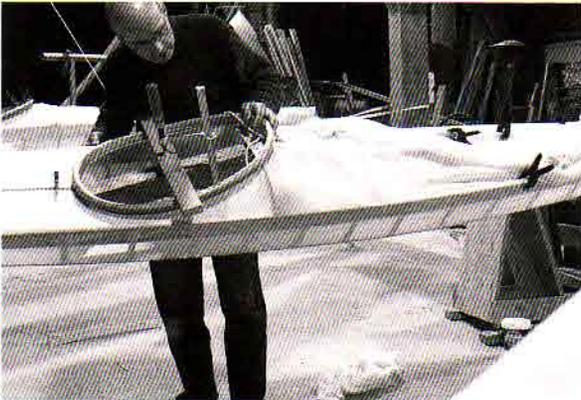
Das Grönlandkajak war unerlässlich, um die Nahrungsvorsorgung zu sichern und Besiedlung zu ermöglichen. Leicht und flexibel, dazu auf die Körpermasse des Benutzers hin gefertigt, entstanden Boote, die optimal beherrschbar bleiben und leicht zu transportieren sind.



Wichtige Grundlage für den Bau ist die Ermittlung der Körpermasse und deren Übertragung in ein System, das die besten Eigenschaften garantiert. Mit Hilfe einer Wippe wird der individuelle Schwerpunkt, von dem aus alle weitere Masse übertragen werden, ermittelt. Dabei gibt es Spielraum für die Charakteristik des Bootes - ein Boot für den Paddelanfänger fällt anders aus als eines zum eskimotieren und sportlichen fahren.



Die handwerklichen Anforderungen sind nicht hoch aber vielseitig - auch ein ungenau gebautes Boot hat, sofern die Linien stimmen, die gewünschten Eigenschaften. Dem Augenmass kommt grosse Bedeutung zu. Das Holz wird gehobelt, gesägt, gebohrt und im Dampf gebogen - die Hauptarbeit besteht jedoch im Anfertigen der Bindungen. Entscheidend für den erfolgreichen Bau ist der Zeitaufwand von ca. 160 Stunden und der schlüssige Ablauf der Arbeiten sowie bestes Material.



Die Inuit benötigten bis zu zwei Jahren, um geeignetes Material aus Schwemmholz zu gewinnen.



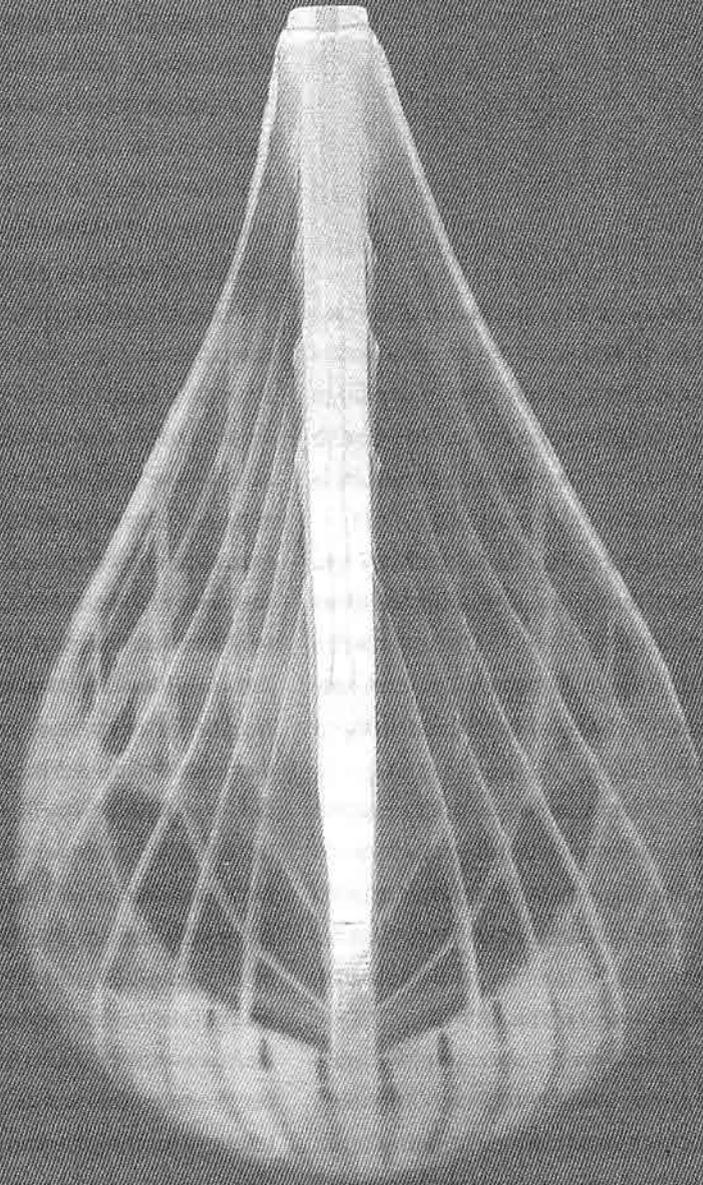
Das Ergebnis beim Bau eines Grönlandkajaks heute ist ein selbst gebautes, auf Körpermasse und Bedürfnisse des Benutzers hin ausgelegtes Boot von ungewöhnlicher Eleganz und Leichtigkeit.

Thomas Grögler ist Designer und Bootsbauer mit eigenem Atelier in Langenzenn (D).
www.groenlaender.de



Kanubau

von **Thomas Grögler**





«skin on frame» Technik

(Rippenkonstruktion mit Stoff bespannt)

Das Kanu, vorzugsweise als Boot für Seen und ruhige Gewässer und zum Transport grösserer Lasten entwickelt, ist aus Nordamerika bekannt.

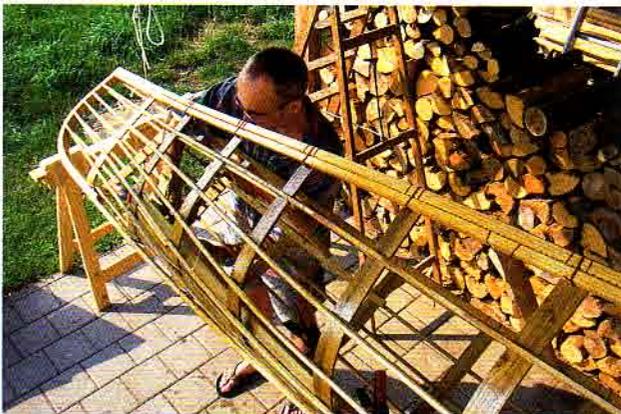
Es ist ein ideales Boot für Wanderfahrten für zwei und mehr Personen, auch mit reichlich Gepäck.

Die bekannteste Version dürfte das Birkenrindenkanu sein. Beim Bau dieses Bootes wird mit dem Zusammensetzen grosser Stücke Rinde begonnen und dann das Gerüst eingearbeitet.

Gerade in umgekehrter Reihenfolge verläuft der Bau bei der «skin on frame» Technik: erst wird das Gerippe erstellt, dann wird es analog zur Entstehung eines Eskimokajaks mit Stoff bespannt.

Auch bei diesem Boot besticht die flexible Bauweise durch Leichtigkeit und mehr als ausreichende Stabilität.

Arbeits- und Materialaufwand entspricht dem eines Grönlandkajaks.



Thomas Grögler ist Designer und Bootsbauer mit eigenem Atelier in Langenzenn (D).
www.groenlaender.de