

Das canadische Pelzkanu

von Dieter Freels, Calgary/Kanada

Die Rabeska des Pelzhandels ist ein historischer Wasserfahrzeugtyp und kann gleichzeitig als Symbol gesehen werden für die Erforschung und Eroberung von Canada. Das indianische Kanu wurde als ein den Eigenarten des Landes angepaßter Bootstyp von den Entdeckern vorgefunden.

den Enden anhub.

Die eingewanderten Engländer, meist Angestellte der Hudson's Bay Company (gegründet 1670), übernahmen diese Boote genau so, wie sie die Konkurrenzfirma North-West Company verwendete.

Den Wasserverhältnissen entsprechend entwickelten sich im Laufe der Zeit verschiedene Typen von Kanus:

1) das 5 1/2 + 6 Fathom Pelzhandels Kanu für die Route Montreal - Große Seen. Ladevermögen 3 1/2 tons. Besatzung 6 bis 15 Mann plus Ausrüstung. Auf der Route wurde auch gelegentlich mit einem Rahsegel gefahren.



Hudson's Bay Company, gegründet am 2. Mai 1670.

Großkaufhäuser, Niederlassungen und Pelzhandelsplätze der heutigen H.B.C.

Als die Franzosen das Land besetzten, kauften sie von den Indianern die Kanus für alle anfallenden Reisen auf. Da der Bedarf sich zusehends vergrößerte, legten sie schließlich eine eigene Werft für derartige Fahrzeuge in Frois-Riviers, Quebec an. Es war die erste von den zahlreichen Werften, die noch eingerichtet wurden. Der zunächst gebaute Typ gründete auf dem hochendigen "Algonkin" Modell.

Dem westlichen Zuge des Pelzhandels folgend, wurden durch die dort angestellten und ortsansässigen indianischen Handwerker neue Formen hinzugefügt, so daß man bald von einem "Algonkin-Oyibway" Modell sprach, oder auch von einem "Iroquois" Modell usw., je nachdem von welchem Stamme die Indianer waren, aber im wesentlichen blieb das Kanu seiner Form nach erhalten, vor allem die hohen Enden. Diese dienten nicht nur zur Verzierung, sondern hielten auch das Boot vom Boden ab, so daß man es für die kurze Nachtruhe benutzen konnte. Das Kanu wurde dabei auf eine Bordseite sowie Bug und Heck aufgestützt.

Es gibt aber auch genügend indianische Kanus ohne erhöhte Enden.

Die Kanus besaßen einen schmalen Boden mit ausladenden Bordwänden, damit sie leicht beladen werden konnten, bei Beladung aber nur mäßig tief eintauchten, aber auch, damit sie als Expresskanu verwendet werden konnten. Sie hatten eine fast gerade Scheerlinie, die sich erst kurz vor

2) das 4 1/2 + 5 Fathom Pelzhandels Kanu für die Großen Seen und die westliche Route. Fassungsvermögen 2 1/2 short tons plus Crew und Ausrüstung.

3) das 3 + 3 1/2 Fathom Pelzhandels Kanu für besonders schwierige Gewässer, (z. B. bei häufigen "Portagen"). Ferner gab es besondere Expresskanus für schnelle Reisen. Bei diesen hatte man aber nur die Breite herabgesetzt, die Form war sonst dieselbe geblieben.

Meistens wurde aber für eine schnelle Fahrt nur die Ladung des Kanus verringert.

Das schwierigste Problem beim canadischen Wassertransport waren die Portagen; das ist der Transport des Gepäcks, der Ladung und des Bootes von einem Flußlauf zum anderen über Land.

Die Ladung, z. B. Pelze oder Decken, war meist gebündelt oder, wenn es sich um Nägel oder Perlen handelte, in Kästen verstaut. Rum wurde in Fässern transportiert. Die Männer, die diese Portagen durchführten, sind in Canadas Geschichte als die "Voyageurs" eingegangen. Ein Mann trug dabei ungefähr 270 Pfund in einem Tragegurt, der von der Stirn über den Rücken verlief. Die Ladung wurde also auf dem Rücken in Höhe der Hüften getragen. Das Kanu selbst wurde von nur vier Mann getragen, auch die große 6 Fathern Rabeska.

Die Reisegeschwindigkeit von ungefähr 50 Landmeilen (1.680 m?) pro Tag wurde durch notwendige Portagen oftmals nicht erreicht.