



LAKE CONSTANCE PILOT CUTTER Gaffelexpress

Auf seinen Seereisen hat der Altnauer Bootsbauer Stefan Züst die Vorzüge eines Gaffelriggs für sich entdeckt. Abseits von allen üblichen Trends hat er seine Vorstellungen von einem modernen Gaffelkutter umgesetzt.

Von Michael Häßler und Hans-Dieter Möhlhenrich



Während für Stefan Züst, der sich in den letzten Jahren vor allem einen Namen als Restaurator von alten Holzyachten machte, eher alles in die zweite Reihe rückt, was den Wohnkomfort an Bord angeht, wie z. B. Stehhöhe oder Nasszelle, steht alles, was Segeleigenschaften, Geschwindigkeit, Höhe und Handling angeht, ganz weit oben auf seiner Prioritätenliste.

Folgt man dieser Philosophie, erwartet man alles, aber keinen Gaffelkutter, der auf den ersten Blick wie ein Langkieler aussieht und bei dessen Anblick man zunächst erstaunt ist, dass es nicht nach Teer, Hanf und Fisch riecht. Solche Boote gelten, nach heutigen Maßstäben, als behäbige „Dwarslöper“, bei denen man erst

gar nicht versuchen sollte zu segeln, so lange es noch keine Schaumkronen auf dem Wasser hat.

Die Linien sind einem „Pilot Cutter“, einem klassischen Lotsenboot, nachempfunden, wie dieses zu Zeiten der gewerblichen Segelschifffahrt an Englands Küsten üblich war. Diese Optik ist Geschmackssache. Dem einen gefällt's, der andere kann damit nichts anfangen. Was aber ein unerschütterliches Faktum ist, ist die Handlichkeit des Riggs. Sicherlich gibt es mit Großsegel, Toppsegel, Fock und Klüver einiges zu bewegen, zu setzen und zu bergen, was ein Sluprigg nicht hat. Der große Vorteil dabei ist aber, dass sich eine große Gesamtsegelfläche auf viele re-

Maße:

Länge 12 m, Breite 2,50 m

Verdrängung:

2200 kg

Segelfläche:

78,8 m²

Motorisierung:

18 PS

Preis ohne MwSt.:

ab 142 000 Euro



lativ kleine Teilflächen aufteilt. Das macht die Bedienung auch ohne technische Hilfsmittel wie Winschen oder Taljen relativ einfach.

Züst hat sich aber nicht grundsätzlich der modernen Technik verschlossen. Er wollte sein Boot in erster Linie so einfach wie möglich ausrüsten und folgt der profunden Erkenntnis, dass nur simple Technik auf Dauer simpel zu bedienen und zu warten ist.

Was heute mit modernem Dyneema-Tauwerk möglich ist, ist nichts anderes als das, was die Takler auf den alten Traditionsschiffen auch schon getan haben, bevor deren Fertigkeiten durch Stahlseile und Eisenbeschläge ersetzt wurden. Dyneema-Tauwerk hat, bei allen Vorteilen von Fasertauwerk, bei gleichem Durchmesser eine ähnliche Festigkeit wie ein Stahlseil und eher noch weniger Reck. Dabei ist es deutlich leichter als Hanf oder Sisal, verhärtert nicht, nimmt kein Wasser auf und fault nicht. Diese Technik der alten Segelschiffe, mit modernen Materialien umgesetzt, ist preisgünstig, leicht und zuverlässig. Sie wurde zunächst im Regattasport wieder angewendet, eignet sich aber ebenso für traditionelle Anwendungen, ohne die Nachteile in Kauf nehmen zu müssen, wegen denen diese Techniken damals in Vergessenheit geraten sind. Soweit die Theorie. Jetzt sind wir auf die Praxis gespannt.



Blick durch den Niedergang unter Deck. Dass dieser bei Regenwetter immer komplett geschlossen sein muss, ist speziell bei der Baunummer eins nicht ideal, liegt aber im Ermessen des Eigners. Hier sind auch andere Lösungen möglich.

UNTER DECK

Unter Deck ist es zunächst mal recht dunkel. Licht kommt bei geschlossenem Niedergang nur durch das Vorluk. Weitere Luken oder Fenster wären aber problemlos umsetzbar.

Im Vorschiff ist eine Doppelkoje eingebaut, in deren Fußbereich ein Rahmenspant für die Aufnahme der Kräfte des Klüvers und der beiden Poller verläuft.

Hinter den beiden, auch als Mastbrücke dienenden Hauptschotten, die gleichzeitig als „Kleiderschrank“ genutzt werden können, ist der „Salon“. Dort findet man zwei Längsbänke, auf denen jeweils zwei Personen sitzen können. Ein gepolsterter, würfelförmiger Hocker dient als individuelle Sitzgelegenheit. In der Mitte steht bis etwa Kniehöhe der Kielkasten, der auch als Tisch dienen und etwas komfortabler gestaltet werden kann. Personen bis zu einer Größe von etwa 1,85 Meter Größe haben beim Sitzen ausreichend Kopffreiheit unter dem Deck. Der Bereich unterhalb des Niedergangs ist der-

zeit noch leer. In einem weiteren Ausbauschnitt sollen dort Pantrymodul und Navigationsecke eingebaut werden. Im achteren Bereich, beidseits des Motors, sind zwei großzügige Hundekojen eingebaut.

Die Baunummer eins ist ohne Aufbau. Lediglich das Schiebeluk ist etwas erhöht angebracht. Züst sieht aber durchaus Möglichkeiten, hier bei künftigen Bestellungen auch Eignerwünsche zu berücksichtigen und beispielsweise einen flachen Aufbau zu realisieren. Auch eine Sprayhood über dem Niedergang wäre möglich und sinnvoll, damit das Luk auch bei Regenwetter offen bleiben kann.

Die Rumpfsseiten sind unverkleidet und die Zedernleisten sind zu sehen. Die Schotten und die Unterseite des Decks sind weiß lackiert.

Die Baunummer eins ist speziell auf die eher spartanischen Bedürfnisse von Stefan Züst ausgelegt, es gibt unter Deck aber viel Potenzial für individuelle Gestaltung.



Die Baunummer ist relativ spartanisch ausgestattet und der Ausbau auch noch nicht ganz fertiggestellt.



Traditionelle Linien über Wasser, modern unter Wasser, riesige Segelfläche. Das leichte Boot verhält sich bei etwas Wind eher wie eine agile Jolle und nicht, wie auf den ersten Blick zu erwarten ist, wie ein behäbiger Traditionsegler.

Die Segeleigenschaften

Zunächst mal muss man anmerken, dass flauere Bodensee-Bedingungen mit bleibender Wasseroberfläche tatsächlich nicht zu den Stärken des Bootes gehören. Aber der Frage nach dem Sinn, ein Boot von 0,1 auf 0,15 Knoten zu beschleunigen, muss man sich auch bei modernen Konstruktionen stellen. Macht es überhaupt Spaß, unter solchen Bedingungen zu segeln?

Kräuselt sich das Wasser etwas, sieht die Welt grundlegend anders aus und es kommt Bewegung in Züstschwimmenden „Anachronismus“. Schon bei etwa einem Beaufort bewegt sich das Boot vergleichbar mit Slup-Konstruktionen und frischt es weiter auf, denkt man eher, auf einem Jollenkreuzer zu sitzen als auf einem Kutter. Als wir einen Regenschauer mit ordentlichem Wind auf raumem Kurs ohne Toppsegel und mit einem Reff im Groß durchsegeln, hat man das Gefühl, dass das Boot jeden Moment ins Gleiten kommen müsste und dies bei noch etwas mehr Druck wahrscheinlich auch getan hätte. Auch die Höhe am Wind ist mit einem Wendewinkel von etwas weniger als 90 Grad im Bereich von modernen Booten.

Die Segelleistungen kommen nicht von ungefähr: Knapp 80 Quadratmeter am Wind für ein Gewicht von 2200 Kilogramm sind Werte, die von anderen Booten erst einmal erreicht wer-



Die Mastbrücke kann gleichzeitig als Kleiderschrank genutzt werden.



Blick ins Vorschiff. Der Raum unter dem Niedergang ist noch leer. Im Salon dominiert der Kielkasten. Im Vorschiff ist eine Doppelkoje untergebracht. Der gepolsterte Würfel dient als individuell einsetzbare Sitzgelegenheit.

den müssen. Dazu kommt, dass das Boot unter Wasser moderne, widerstandsarme Linien besitzt. Einen flachen Spantverlauf, schmale, tiefreichende Kielflosse mit T-Bulb und ein Ruderblatt mit hoher Streckung. Entsprechend verhält sich der Rumpf am Ruder und das Boot dreht praktisch „auf dem Teller“.

Die 800 Kilogramm Ballast befinden sich in zwei Meter Tiefe. Dadurch verhält sich das Boot sehr steif. Der Tiefgang kann, dank hydraulischem Hubkiel, auf 1,20 Meter reduziert werden.

Züst hat das Boot zunächst einmal für seine eigenen Ansprüche gebaut. Er möchte damit fremde Reviere besuchen, weshalb die Trailerbarkeit und die einfache Handhabung auch an Land ein unbedingtes Kriterium für die Konstruktion war. Den Mast kann er mithilfe des Jütbaums ohne Kran stellen und legen. Die Kielkonstruktion ist so bemessen, dass das Boot in Gezeitenrevieren auch mal trocken fallen kann.

Bauweise

Schotten und Spiegel werden passgenau aus einer CAD-Datei gelasert, kopfüber aufgestellt und ausgerichtet.

Als Erstes wird der Kiel eingesetzt und der Steven angepasst. Darüber werden Zedernleisten mit konkav/konvex gefrästen Kanten gebogen und verleimt. Das Unterwasserschiff und der Bereich des Kielkastens werden mit Glasgelegen verstärkt und die Schale innen und außen mit Epoxi versiegelt.

Das Deck besteht aus Sperrholz und ist mit relativ breiten, geraden Stäben aus Oregon Pine belegt, die nicht weiter behandelt werden und mit der Zeit vergrauen sollen. Oregon Pine ist wie Teak ein witterungsbeständiges Holz, dabei aber deutlich preisgünstiger. Es ist etwas weicher als Teak, das mittlerweile in sehr guter Qualität aber ebenfalls schwierig zu bekommen ist. Der gerade Stabverlauf ist einerseits traditionellen Handwerkstechniken nachempfunden, aber auch den technischen Eigenschaften des im Vergleich zum Teak eher grobfasrigen Holzes geschuldet.

Die Bauweise bewirkt einen steifen und auch leichten Rumpf. Daneben ist sie ideal für geringe Stückzahlen, weil keine Formkosten entstehen und auch keine anderen aufwendigen Vorrichtungen angefertigt werden müssen.

Die Spieren wurden in traditioneller Weise aus Spruce verleimt und die Riggbeschlüge aus Edelstahl gefertigt.



Die Beschlagsausstattung an Deck folgt der Philosophie der Einfachheit. Laschings und Spleiße dominieren die Technik. Dadurch fallen unterwegs keine aufwendigen Reparaturen an, es muss nichts gewartet werden und „Ersatzteile“ in Form von ein paar Metern Dyneema-Tauwerk lassen sich problemlos mitnehmen. Das Lager für den Klüverbaum dient gleichzeitig als Poller für die Festmacher. Belegklampen gibt es auf dem Boot ebenso wenig wie Winschen.



Die Holepunkte für Fock und Klüver bestehen aus Alu-Augen und hängen an einstellbaren Spleißen.

DATEN

Länge ü. a.	12 m
Rumpflänge	9 m
Breite	2,50 m
Gewicht Standard	2200 kg
Tiefgang	1,20 m / 2 m
Ballast	800 kg
Segelfläche	78,8 m ²
Motorleistung	18 PS

Motorisierung:

Lombardini, Saildrive

Preisbasis ohne MwSt.:

ab 177 960 CHF

Testboot ohne MwSt.:

ab 201 499 CHF

Werft:

Stefan Züst, Bootsbauhandwerk,
Längimoosstraße 1, CH-8595 Altnau
Telefon +41 (0)71 410 17 16
www.holzboot.ch

Stärken und Schwächen

- + Konzept
- + Segeleigenschaften
- + Trailerbarkeit
- + Hubkiel



Das Cockpit ist seegerecht klein und selbstlenzend.



Die Steuerung für den Hubkiel ist mit Absicht so weit vom Kielkasten entfernt eingebaut. Damit möchte Stephan Züst die Unfallgefahr verringern.



Motor und Tank sind sowohl vom Salon aus, als auch von beiden Hundekojen aus zugänglich.

UNSER FAZIT

Der Lake Constance Pilot Cutter polarisiert zweifelsohne und ist sicherlich nicht für den großen Markt gedacht. Entweder man mag diese traditionelle Optik oder man mag sie eben nicht. Dabei ist das Boot kein Traditionssegler, wie die Linien über Wasser vermitteln, sondern eine durchaus nach modernen Erkenntnissen und Methoden gebaute Konstruktion. Das Unterwasserschiff folgt neuzeitlichen strömungstechnischen Erkenntnissen und lediglich die Optik und das Gaffelrigg stammen aus vergangenen Epochen.

Bootsbauer Stefan Züst hat mit diesem Boot seine Erkenntnisse umgesetzt, die er bei vielen anspruchsvollen Reisen mit ähnlichen Booten gesammelt hat. Wie man zur Gaffeltakelung steht, ist zunächst mal Geschmackssache. Ein solches Rigg hat Vorteile, aber auch Nachteile. Es sind viele Segel zu handhaben, deren einzelne Flächen aber relativ klein und ohne aufwendige Technik gut beherrschbar sind. Dabei ist die Leistungsfähigkeit eines Gaffelriggs nicht generell um vieles schlechter als die eines modernen Slupriggs, wie Züst mit dem Boot beweist. Es kommt auf die Umstände an. Während bei leichtem Wind „Höhe kneifen“ sicherlich nicht die Stärke dieses Riggs ist, relativieren sich dessen Nachteile mit jedem Zentimeter, den die Schoten leicht gefiert werden können. Als wir mit raumem Wind in einer Regenbö „über den See heizen“, hatten wir jedenfalls nicht das Gefühl, dass irgendetwas Wesentliches fehlen würde.

Konsequent aus Züsts Erfahrungen entstanden und umgesetzt ist auch die minimalistische Beschlagsausrüstung an Deck. Alles, was mit Tauwerk, Taljen und Laschings machbar ist, wurde mit Tauwerk, Taljen und Laschings gemacht. Man findet weder Leitschienen noch Winschen an Deck. Auch die Fallen werden traditionell mit Muskelkraft durchgesetzt. Züst verschließt sich aber nicht grundsätzlich moderner Technik. Was man früher mit der Nagelbank und später mit Klampen erledigt hat, erledigt er mit modernen Curryklemmen. Tradition betrachtet er also nicht als Selbstzweck, sondern schätzt deren Einfachheit dort, wo diese sinnvoll ist.

Was bei der Lake Constance Pilot Cutter auf jeden Fall auch auf der positiven Seite steht, ist die Trailerbarkeit, die geringe Breite und der geringe Tiefgang. Die Individualisierbarkeit ist für einen Eigner ein starkes Argument, was aber natürlich die Bereitschaft voraussetzt, den Preis für einen Einzelbau zu bezahlen. ■

