



FSC 1

Legende neu interpretiert

Ursprünglich als Fischer- und Transportboote naturnah lebender Völker bekannt, wurden Segelkanus ab Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend auch als Sport- und Tourenboote populär, fristen aber traditionell eher ein Nischendasein. Der Altnauer Bootsbauer Stefan Züst stellt sich dem entgegen. Er weiß um die Vorzüge dieser schnellen Bootsform und hat sie neu interpretiert und umgesetzt.

Von Michael Häßler und Klaus Lohmüller



Wavepiercer-Bug der den Gennakerbaum ersetzt: Das lange Vorschiff sieht elegant aus und hat auch technische Vorteile. Ansonsten erinnern die Rumpflinien mit dem negativen Decksprung etwas an das Starboot.

Züst ist nicht nur Liebhaber des traditionellen Bootsbau-Handwerks, sondern ein Individualist, der die Dinge hinterfragt und über den Horizont regionaler Erfahrungen hinausschaut. Als solcher gehört er zu einer raren Spezies – jener, die althergebrachtes Wissen und Traditionen schätzen und neu interpretieren.

Damit ist auch schon die simple Antwort auf die Frage, warum er ausgerechnet die Kanuform beim Bau (s)eines neuen Bootes gewählt habe, gegeben. „Ich wollte eine rare Spezies fördern. Einfach machen, worauf ich

Lust hatte, nicht Marktforschung betreiben“. Neben den subjektiven Gründen freut er sich über objektiv-fachliche Kriterien, die mit der Konstruktion im Blick auf die Segel-eigenschaften einhergehen.

Der Rumpf

Als Erstes ist da die hohe Formstabilität zu erwähnen. Im Gegensatz zum deutlich rarereren Einheitssegelkanu „Taifun“, das Züst zuvor segelte, hat er das Boot als Knickspanter konstruiert was der Steifigkeit beim segeln deutlich zugute kommt. Das >>>

Maße:

Lüa 8,00 m, Breite 1,80 m

Gewicht:

circa 370 kg (segelfertig)

Tiefgang:

0,10 m – 1,60 m

Besegelung:

ca. 20 m² am Wind

Preis:

ab 60 025 CHF

Unterwasserschiff ist nur minimal aufgekimmmt, dafür in der Wasserlinie aber maximal breit. Der hohe Freibord hebt sich quasi rechtwinklig, mit leicht negativem Sturz aus dem Wasser. Der Kielsprung sorgt bei aufrechter Schwimmlage für eine geringe benetzte Unterwasserfläche und der Bug ragt weit über die Wasserlinie. Durch diese Rumpfgeometrie fühlt sich das Boot beim segeln fast wie eine Scow an und muss für geringen Widerstand, ebenso wie der Star, auf der Kimm gesegelt werden, was die effektive Wasserlinienlänge vergrößert und die Luvseite des Unterwasserschiffs widerstandsarm aus dem Wasser hebt.

Das Spitzgattheck verhindert ein Vertrimmen des Rumpfes auch bei größerer Krängung, schafft eine lange Wasserlinie und einen sauberen, widerstandarmen Wasserablauf entlang des Rumpfes.

Auf Steuerbewegungen reagiert das Segelkanu prompt und direkt, wobei die Autoren sich etwas mehr Rückmeldung an der Pinne gewünscht hätten, zumindest bei den leichten Windverhältnissen. Das ist aber Geschmacksache und die objektive Neutralität der Steuerung ist der Balancierung des Ruderblatts geschuldet, dessen Drehachse etwas hinter der Nasenkante liegt was andererseits wieder deutliche Vorteile bringt, vor allem bei mehr Wind.

Die Formstabilität ist trotz der geringen Breite beeindruckend. Der Auftriebsschwerpunkt wandert durch die flache Spantform maximal nach Lee aus. Auch zwei ausgewachsene Segler, die nicht wenig Körpergewicht aufs Boot bringen, verträgt die interessante Jolle bei leichtem Wind selbst noch unter Gennaker.

Auf aufwendig zu bauende und zu handelnde Ausreitsitze oder -planken, wie sie auf den Segelkanus der IC- und Taifunklasse üblich sind, hat Züst verzichtet. Stattdessen hängt er den Vorschoter ins Trapez, wenn ein höheres aufrichtendes Moment gefordert ist.

Wir konnten es zwar nicht ausprobieren, aber die Schwerwettereigenschaften beschreibt Züst als „gutmütig“. Dazu trägt sicherlich auch die eigenwillige Bugform bei, die, wie von modernen Rennkatamaranen, als „Wavepiercer“ bekannt ist – also nicht über die Welle läuft und zu schlagen und stampfen führt, sondern durch sie hindurch sticht.



Wird das Boot auf der Kimm gefahren, hebt sich fast die gesamte Luvseite des Unterwasserschiffs über das Wasser.



Die Heckpartie mit der geringen Aufkimmung. Für den Anschlag ist das Ruderblatt ausgeklinkt und dadurch leicht vorbalanciert.



Auch hier ist der flache Boden gut zu erkennen. Die Luvkimm liegt etwas über die Wasserlinie.



Die Schiene der Selbstwendefock.

Die Führung der Fallen und Trimmleinen ist einfach aber effektiv.

Das Vordeck ist schmal und die Rumpf-Deck-Verbindung ist mit einem großen Radius abgerundet, der nicht nur optische und ergonomische Vorteile hat, sondern auch für problemloses Seeverhalten sorgen dürfte, wenn der Bug mal unterschneiden sollte.

Das geräumige und tiefe Cockpit ist mit einem Doppelboden sowie zwei Seitenlenzern ausgestattet. Der flache Schwertkasten dient als Fußstütze und erhöht die Ergonomie auch beim Ausreiten, wo sich das breite Seitendeck und die abgerundete Decks-kante positiv bemerkbar machen. Für die Körperstatur der Autoren passen die Dimensionen des Cockpits und des Decks fast ideal. Nirgends schneidet eine Kante unangenehm in Oberschenkel oder Waden ein. Auf die Ausreithose kann man also getrost verzichten, wenn man sich unter sportlichen Gesichtspunkten nicht alles, und das stundenlang abverlangen möchte. Einzig eine etwas andere Anordnung der Ausreitgurte zum bequemeren „Einsteigen“ hätten sich die Autoren gewünscht. Aber das ist, wie manch anderes an dem Boot ebenfalls Geschmack-sache und für die Werft, die Eignerwünsche gerne umsetzt, eine „Lappalie“.

Das Rigg

Züst führt moderne Laminatsegel und Hochmodulfasern mit traditionellen Methoden des Riggbaus zusammen. Die Spieren besitzen einen viereckigen, hohlen Querschnitt und sind aus Nadelholz verleimt. Auf innere Versteifungen wurde verzichtet und stattdessen außen, im Bereich der Beschläge eine Verstärkungslage aus Glas angebracht. Die gepfeilten Salingsprofile sind aus verschiedenen Holzlagen verleimt, mit weichem, leichtem Kern und harten, festen Hölzern in den Außenlagen. Mittels Spachtelkehle und Glasgewebe sind diese fest mit dem Mastprofil verklebt.

Das stehende Gut besteht aus einem speziellen Hochmodulpolyethylen (Dyneema) und wird mit gespleißten Augen einfach um die Spiere geschlungen, so wie das im traditionellen Riggbau mit zumeist bekleedetem Drahttauwerk gemacht wurde. Dadurch sind keine Bolzen oder Schrauben notwendig, die das Mastprofil schwächen würden und Fäulnis ein gewisses Potential bieten, wenn dort Wasser eindringt.

Am anderen Ende des stehenden Guts befindet sich eine angespleißte Alumini- ▶▶

umkausche, durch die der Lasching verläuft, mit der das Want gespannt wird. Zusätzlich zu den Ober- und Unterwanten führt noch ein Want ins Topp, um den Gennakerzug abzustagen. Auch das Vorstag und das Trapez wurde in dieser Weise ohne Verwendung von Drahttauwerk hergestellt.

Groß- und Fockfall sind ebenso aus Dyneema und doppelt geführt, was die erforderliche Kraft halbiert, aber die lose Part verdoppelt. Belegt werden beide Fallen auf Klampen, direkt am Mast. Eine bewußt gewählte, möglichst einfache Technik. „Eine Klampe funktioniert immer,“ so Züst. Dem ist nichts hinzuzufügen. Trotzdem wäre ein Fockfallstrecker hilfreich gewesen, um die Spannung des Vorlieks besser an verschiedene Windverhältnisse anpassen zu können. Aber auch das ist wieder Geschmacksache. Beides hat Vor- und Nachteile und beides ist technisch problemlos umsetzbar.

Das Großsegel besitzt eine gestreckte Silhouette und ein weit ausgestelltes Spuarehead. Die Fock ist als Selbstwende-fock ausgeführt, was Vorteile bei der Bedienung bringt, aber prinzipbedingt hinter der Leistung eines überlappenden Vorsegels zurücksteht. Auf einen Traveller wurde verzichtet und die Schot stattdessen an einer achteren Hahnepot angeschlagen, die den Zweck ebenso erfüllt.

Muskelkraft statt Windkraft

Nicht nur mit Blick auf die guten Segeleigenschaften wusste Züst das Boot zu konstruieren. Wie es sich für ein (Segel-)Kanu gehört, wusste er auch die Möglichkeit des Muskelantriebs zu integrieren.

Um möglichst ergonomisch gerecht und effektiv pullen zu können, kann ein Rollstuhl auf den Schwertkasten gesteckt werden. Holzplättchen, die in die passenden Löcher auf der Unterseite der Rollschienenkonstruktion greifen, halten sie so an Ort und Stelle – eine simple, aber effektive Lösung.

Die Riemen sind so dimensioniert, dass sie gerade noch in die lange Vorpiek passen. Für die optimale Kraftübertragung sorgen solide Kunststoffdollen, die einfach in Aufnahmen im Seitendeck gesteckt werden. Durch den aufragenden Bug und die geringe, benetzte Unterwasserfläche kommt man so recht zügig voran.

Auch wenn diese Disziplin durch die groß dimensionierten und damit schweren Rie-



Ergonomisches Cockpit mit flachem Schwertkasten.



Die Spieren sind hohl verleimt.



Tradition trifft Moderne: Das stehende Gut ist für optimale Krafteinleitung um den Mast geschlungen.



Die Salingsprofile sind fest am Mast anlaminiert und halten gleichzeitig die Unterwanten.

DATEN

Rumpflänge 8,00 m
 Breite 1,80 m
 Tiefgang 0,10 m – 1,60 m
 Gewicht: ca.: 370 kg
 (segelfertig)

Großsegel: 12,6 m²
 Fock: 7,7 m²
 Genakker: 43 m²

Preis ab Werft:

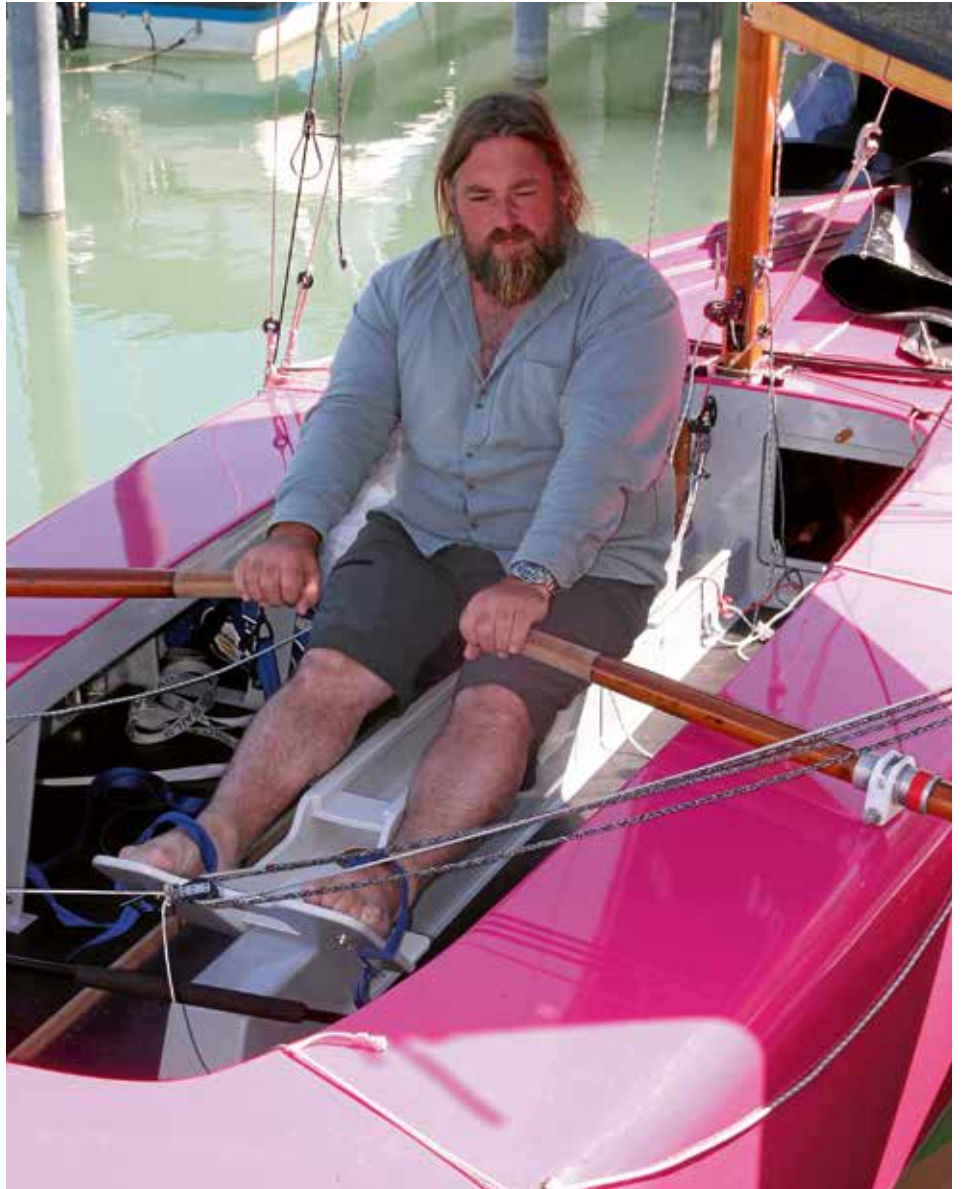
ab 60 025 CHF (segelfertig)

Hersteller und Händler:

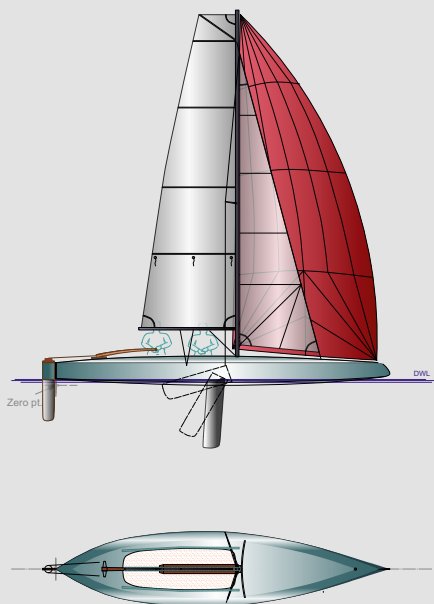
Stefan Züst Bootsbauhandwerk
 Längimoosstrasse 1, CH-8595 Altnau
 Tel. +41 (0) 71 / 4 10 17 16
 info@holzboot.ch
 www.holzboot.ch

Stärken und Schwächen:

- + Segeleigenschaften
- + Handwerkliche Verarbeitung
- + Individuelles Konzept
- + Auch gut zu rudern
- + Einhandtauglichkeit



Zum ergonomisch gerechten Pullen und für eine optimale Kraftübertragung kann auf dem Schwertkasten ein Rollensitz montiert werden. Durch die verhältnismäßig schmale Rumpfform und die geringe benetzte Fläche kommt man auf diese Weise relativ widerstandsarm und zügig voran.



men mit der Zeit ziemlich viel Puste abverlangt und in die Arme geht, können kürzere Strecken oder auch Hafenmanöver auf diese Weise gut bewältigt werden.

Und was bedeutet eigentlich FSC?

Das Kürzel FSC, das als Segelzeichen im Groß steht, hat Züst als englischsprachige Beschreibung des Eigenbaus auserkoren. Ausgeschrieben bedeutet es „Fast Sailing Canoe“, zu deutsch „schnelles Segelkanu“. Gleichzeitig spielt es auf ein internationales Zertifizierungssystem für nachhaltige Forstwirtschaft an. Züst hat für den Bau des Segelkanus Sperrholz, das mit diesem Nachweis versehen ist, sowie heimische Hölzer aus eigenem Wald verwendet. ■

UNSER FAZIT

Stefan Züsts Segelkanu vereint traditionelles Bootsbauhandwerk mit modernem Material und den heutigen Ansprüchen an Segeleigenschaften.

Als gutmütiger Daysailer mit hoher Formstabilität eignet es sich für Segler, die nicht Hochleistungssport betreiben, aber dennoch nicht auf das Gefühl des Jollensegelns verzichten möchten. Auch Tourensegler mit einem Hang zum Abenteuer dürften damit voll auf ihre Kosten kommen, bietet das Boot doch einigen Stauraum für die Ausrüstung. Das Segelkanu ist ein Sportboot für Individualisten, das klares Potential zu mehr Popularität in sich birgt.