



Mittelmeer- feeling



Der Bug erinnert an die klassischen Vorbilder des Mittelmeers.

Mit einer Reihe von Fotos kam der Auftraggeber der „Gozzo Elvetino“ zu Bootsbauer Stefan Züst nach Altnau. Die traditionellen Fischer- oder Arbeitsboote des Mittelmeers hatten es ihm angetan.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich



Vorbild für die Gozzo waren Fischer- und Arbeitsboote, wie man sie an der ligurischen Küste und anderswo im Mittelmeer findet.

Bilder: hdm

Sie verdanken ihre Originalität ihren geschwungenen Formen, die seit der Antike kaum verändert wurden. Aufgrund dieser typischen Form werden sie an der ligurischen Küste Italiens einfach „Gozzo“ genannt. Weiter westlich auf provenzalisch auch „pouar mourres“, was in etwa „Schweineschnauze“ bedeutet und auf ihre muschelförmige Rumpfform hinweist.

Die Idee, diese klassischen Formen neu zu interpretieren und daraus einen umsetzbaren Linienriss zu machen, sollte der Holzbootbauer übernehmen. Purismus war dabei ein wichtiger Grundgedanke. Keine Aufbauten sollten über das Schandeck ragen und das Deck, im Gegensatz zu den Vorbildern, flach und eben sein.



Klüse zur Durchführung der Festmacher

Jegliche Art von technischem Schnickschnack oder gar Stehhöhe gehörten ebenfalls nicht zur Wunschvorstellung des Auftraggebers. Und so blieb es bei zwei Batterien, Beleuchtung, Steckdosen, USB-Anschluss und einem Dieselmotor mit Wellenantrieb. Gesteuert werden sollte ganz herkömmlich mit einem großen, am Heck angehängten Ruder, das von einem Festblattpropeller angeströmt wird.

Die gemachten Vorgaben, darunter auch die maximale Länge von acht Metern und wegen der Trailerbarkeit eine Breite von 2,50 Metern, setzte Züst in einen Linienriss und Baupläne um. Statt eines bei den Gozzo oder



Die Gozzo ist ein Leistenbau, oben sind die konkav gefrästen Leisten breiter, unten schmaler.



Die Doppelkoje im Vorschiff, hierfür wurde Zirbenholz verwendet.

Mourre de Pouar häufig üblichen Spitzgatthecks entschied man sich für ein Plattheck. Das schafft bei gleicher Bootslänge mehr Raum im Achterschiff und ermöglicht zwei große Backskisten.

Holz war natürlich die erste Wahl für den Neubau und dabei auf die Verwendung von Tropenholz zu verzichten das Ziel. Das ins Auge gefasste Holz lag in Züsts Holzlager gut abgelagert bereit: zurechtgesägte Douglasie für den Rumpf oder das Deck. Die Spanten und Wrangen sind aus formverleimtem Ulmenholz, der Kiel oder auch der Süllrand aus Eiche.

Ein Teil davon wurde von Züst im eigenen Wald als sogenanntes „Mondholz“ geschlagen. Mondholz, bei abnehmendem Mond geerntet, hat mehr gebundenes Wasser in seinem Inneren und soll bei der Lagerung dichter, druckfester und auch pilzresistenter werden. Der Dichtevorteil von Mondholz soll rund fünf bis sieben Prozent betragen, was materialtechnisch eine signifikante Verbesserung bedeutet. Entsprechende Untersuchungen der ETH Zürich haben das nachgewiesen.

Der Innenausbau ist denkbar einfach und besteht aus einer großen V-Koje im Vorschiff sowie zwei Hundekojen unter dem Cockpit auf jeder Seite sowie etwas Stauraum. Im „Salon“ ohne Tisch oder Bänke bewegt man sich in gebückter Haltung. >>>



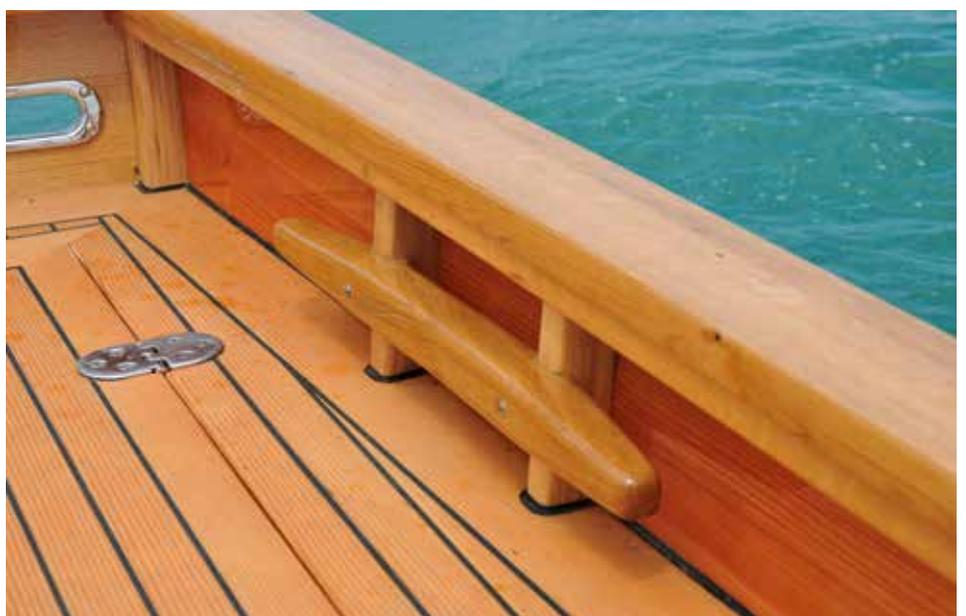
Die Gozzo in Halbgleiterfahrt, Höchstgeschwindigkeit fast 20 km/h



Niedergang mit großem Schiebeluk



wendet.



Klampe aus Holz, so montiert, dass sie nicht stört.

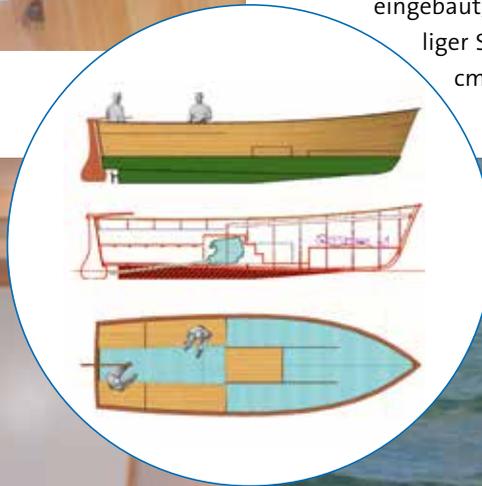


Kleine Staufächer vor den Kojen

Für die Kojen wurde Zirbenholz, auch Arbe genannt, aus dem Engadin verwendet. Die Heimat der hohen und alten Bäume sind die Alpen. Das aromatisch duftende Holz soll Insekten wie Fliegen und Mücken vertreiben und besonders schlaffördernd sein. Rudimentäre Übernachtungsmöglichkeit ohne weiteren Schnickschnack.

Wichtiger waren dem Eigner ein großes Vordeck und breite und lange Cockpitdachten zum Liegen und Faulenzen, große Flächen, die völlig frei von störenden Beschlügen sind. Trägermaterial für das Deck ist Sperrholz. Aus den wasserfest verleimten Platten wurden auch die Seitenteile des Cockpits gebaut. Der Rumpf selbst ist ein Leistenbau, der außen mit Glasmatten überzogen und lackiert ist. Das sichtbare Holz wurde, bis auf das Deck, mit Zweikomponentenlack geschützt.

Mitschiffs unter dem Niedergang ist ein Lombardine Dieselmotor eingebaut, der seine Kraft über eine Welle mit dreiflügliger Schraube abgibt. Aus vier Zylindern und 2.199 cm³ erzeugt er 45 kW oder 60 PS, reichlich Leis-



Beidseits gibt es lange, aber schmale Hundekojen.



Das Deck ist frei von Beschlügen, und im Gegensatz zu den Originalen, die gewölbte

tung für das nur rund 1700 kg schwere Boot. Das schiebt er bei 1300 Touren auf rund fünf Knoten. Bei Vollgas sind es rund 10 Knoten, also mehr als die Rumpfgeschwindigkeit, wobei das Heck dann typischerweise für die Rumpfform mit Kiel abtaucht und eine kräftige Welle erzeugt.

Beim Manövrieren braucht es etwas Übung und trickreichen Umgang mit dem Radeffekt. ■

HAUPTABMESSUNGEN/ TECHNISCHE DATEN:

LüA	7,80 m
LWL	7,25 m
Breite.....	2,00 m
Tiefgang beladen	0,55 m
Tiefgang unbeladen	0,48 m
Verdrängung	1700 kg
Passagierzahl max.....	8 Personen
Motorenleistung max.	45 kW (60 PS)
Geschwindigkeit max.	ca. 20 km/h

Werft: www.Holzboot.ch



Der Lombardini Vierzylinder erzeugt mehr als ausreichend Schub



Decks haben, ist es eben.



Es gibt zwei Backskisten – steuerbordseitig ist das Motorpaneel eingebaut.