



Vom Wald ins Wasser — Nachhaltiger Bootsbau mit heimischen Hölzern

Text: Petra Gülzow

Wenn auf einer klassischen Yacht das Deck in warmem Goldbraun schimmert, dann ist es meist Teak. Und wenn ein Mahagoni-Rumpf im Abendlicht glänzt, scheint darin die große Tradition des Holzbootbaus zu leben. Seit dem 19. Jahrhundert gelten Tropenhölzer als das Maß aller Dinge im maritimen Handwerk. Ihre natürlichen Öle, ihre Dauerhaftigkeit und ihre erstaunliche Formstabilität machten sie über Generationen hinweg zum bevorzugten Material vieler Bootsbauer – und auch am Bodensee lassen Holzboote viele Herzen höherschlagen.

Doch was technisch ideal erscheint, ist ökologisch längst nicht mehr selbstverständlich. Raubbau, lange Transportwege und intransparente Lieferketten haben die Diskussion über Tropenhölzer grundlegend verändert. Seit Januar dieses Jahres ist zudem auch der Import von afrikanischem Mahagoni-Stammholz untersagt – amerikanisches Mahagoni-Stammholz steht bereits seit Längerem unter Importbeschränkungen. **Die Frage drängt sich also auf: Muss ein gutes Holzboot wirklich aus Tropenholz gebaut sein?** Um darüber zu sprechen, treffen wir uns in Altnau (Schweiz) in der Werft des Bootsbauers Stefan Züst.



Im Wald beginnt die Geschichte: Bootsbauer Stefan Züst mit einer riesigen Douglasie – aus diesem Baum entstand später das Motorboot SOLAS. Foto: Raphael Soppelsa ↑

Wir blicken auf dort entstehende Boote und schauen auf ein zukunftsweisendes Projekt von Juliane Hempel in Schleswig-Holstein, die „he 650“.

Mit dabei sind die Bootskonstrukteurin Juliane Hempel aus Radolfzell und der Segler sowie Waldbesitzer Fritz Trippolt aus Bregenz. Es ist eine Runde, die auf den ersten Blick ungewöhnlich wirkt: Konstrukteurin, Bootsbauer und Waldbesitzer. Doch genau darin liegt der Reiz. Wer über nachhaltigen Bootsbau sprechen will, muss den Weg des Materials verstehen – vom Baum bis zum fertigen Schiff.

Heimische Hölzer im Bootsbau – Welche Hölzer eignen sich?

Für die Frage nach dem passenden heimischen Holz gibt es nicht die eine Antwort. Holzbootbau war schon immer ein Spiel aus Kombinationen. Unterschiedliche Bauteile verlangen unterschiedliche Eigenschaften: Festigkeit, Elastizität, Formstabilität, Gewicht oder Widerstandsfähigkeit gegen Feuchtigkeit. Zu den wichtigsten heimischen Hölzern im Bootsbau zählen Eiche, Esche, Lärche, Douglasie, Fichte, Tanne und Kiefer.



↑ Vom Baum zum Boot: Juliane Hempel, Fritz Trippolt und Stefan Züst (v. l.) im Wald im Austausch über Holz und Herkunft. Foto: Julius Osner

Auch Robinie – häufig als europäische Akazie bezeichnet – findet gelegentlich Verwendung. Daneben existieren Spezialhölzer wie die Weymouth-Kiefer oder die selten eingesetzte Eibe.

Doch nicht jedes Holz eignet sich gleichermaßen. Buche etwa ist mechanisch zwar belastbar, gilt im Bootsbau jedoch als problematisch: Sie arbeitet stark, reagiert empfindlich auf Feuchtigkeit und neigt vergleichsweise schnell zu Fäulnis. Andere Hölzer bringen gute Eigenschaften mit, sind aber schwer zu beschaffen. Lärche etwa gilt als dauerhaft und für hochwertige Bootsbauteile sind möglichst astfreie Stämme gefragt.

Auch Eiche hat ihre Eigenheiten: Extrem robust und widerstandsfähig, eignet sie sich ideal für stark belastete Bauteile wie Kiele oder Steven. Gleichzeitig bringt sie ein hohes Gewicht mit – ein entscheidender Faktor beim Bootsbau.

„Wir verwenden eigentlich immer mehrere Hölzer“, sagt Bootsbauer Stefan Züst später im Gespräch. „Jedes hat seinen Platz.“

Warum Tropenhölzer lange bevorzugt waren

Dass über Jahrzehnte hinweg vor allem Tropenhölzer im Bootsbau verwendet wurden, hatte durchaus auch technische Gründe. Mahagoni, Teak oder Iroko vereinen Eigenschaften, die bei heimischen Hölzern in dieser Kombination nicht vorkommen.

Ein zentraler Faktor ist das Schwind- und Quellverhalten: Holz verändert seine Dimensionen, wenn es Feuchtigkeit aufnimmt oder wieder abgibt. Tropenhölzer reagieren darauf häufig deutlich stabiler. Der Grund liegt in ihrer Struktur. Während heimische Bäume ausgeprägte Jahresringe mit Früh- und Spätholz bilden, entstehen bei vielen tropischen Baumarten eher gleichmäßige Wachstumszonen. Das Holz arbeitet daher weniger stark. Für den traditionellen Bootsbau war das ein enormer Vorteil. Früher wurden Boote häufig massiv beplankt: Dicke Planken wurden direkt auf die Spanten montiert. Dafür benötigte man große Stammdurchmesser und besonders formstabiles Holz. Solche Dimensionen – also breite und starke Bretter aus entsprechend großen Bäumen – sind heute jedoch kaum noch verfügbar.



Bootsbauer Stefan Züst beim Aufsägen eines Baumstamms in seiner Werft. ↑
Foto: Raphael Soppelsa

Doch moderne Bauweisen haben diese Voraussetzungen verändert. Leistenbau, Furniere und Kombinationen aus Holz und Glasfaser ermöglichen heute Konstruktionen mit deutlich dünneren Materialien. Dadurch eröffnen sich neue Möglichkeiten für den Einsatz heimischer Hölzer.

Der Bodensee und seine Bootsbautradition

Wie eingangs erwähnt, verbinden viele Segler am Bodensee das klassische Holzboot mit Mahagoni und Teak. Dieses Bild wurde über Jahrzehnte durch Segelyachten wie die *Bayern* oder die *Elfe* sowie durch legendäre Motorboote von Riva oder Bösch geprägt. Glänzende Mahagonirümpfe und Teakdecks stehen für Stil, Tradition und Sommer auf dem Wasser – und haben die Vorstellung vom „typischen“ Holzboot bis heute nachhaltig beeinflusst.

Doch neben dieser eleganten, prestigeträchtigen Bootskultur entwickelte sich am Bodensee schon sehr viel früher eine andere Geschichte: die der Arbeitsschiffe. Die Lädinen – historische Lastensegler, deren Ursprung teilweise bis ins Mittelalter zurück-

reicht – wurden überwiegend aus robustem Nadelholz gebaut. Lärchenstämme aus den umliegenden Wäldern waren leicht verfügbar, gut zu verarbeiten und äußerst langlebig. Für besonders beanspruchte Bauteile wie Kiele oder Steven wurde zusätzlich widerstandsfähiges Eichenholz eingesetzt. Diese Schiffe prägten über Jahrhunderte das Alltagsleben am See und zeigen, dass regionales Holz traditionell eine zentrale Rolle im Bootsbau spielte.

Später kamen weitere Alltagsboote hinzu: Fischer-gondeln, Arbeitsboote, Segeljollen wie der Pirat oder Segelschiffe wie das Folkeboot. Sie waren preiswert, funktional, robust und auf die täglichen Anforderungen der Menschen am See zugeschnitten – weniger glamourös, aber über Generationen hinweg unverzichtbar. Sie machen eindrücklich deutlich, dass der Einsatz heimischer Hölzer im Bootsbau keineswegs eine neue Idee ist, sondern tief in der Geschichte des Bodensees verwurzelt ist.

Mondholz – Erfahrung zwischen Tradition und Praxis

Ein Thema, das im Gespräch immer wieder auftaucht, ist das sogenannte Mondholz. Auf den ersten Blick klingt es beinahe mystisch: Bäume sollen zu bestimmten Mondphasen gefällt werden, um besonders hochwertiges Holz zu erhalten. Für Stefan Züst ist daraus jedoch eine praktische Methode geworden, die auf Erfahrung und überliefertem Wissen beruht.

Der Zeitpunkt der Fällung richtet sich nach dem Kalender – genauer gesagt nach dem abnehmenden Mond. Geschlagen werden die Bäume grundsätzlich im Winter. Nachdem der Baum gefällt ist, misst der Bootsbauer die Feuchtigkeit im Stamm. Dabei stellt er häufig Werte zwischen 20 und 25 Prozent fest – für frisch geschlagenes Holz ungewöhnlich niedrig.

Dass dieser Zeitpunkt mit bestimmten Mondphasen zusammenfällt, ist nach seiner Erfahrung kein Zufall. Auch wissenschaftliche Untersuchungen deuten darauf hin, dass Holz, das zu diesen Zeiten geschlagen wird, eine geringere Feuchte aufweisen kann. *„Man sagt Mondholz nach, dass es bis zu einem Prozent ruhiger ist“*, erklärt Stefan Züst. In der Praxis macht sich dieser Unterschied durchaus bemerkbar: *„Über den Umfang eines Spants oder eines ganzen Rumpfes von mehreren Metern kann das schon einen spürbaren Unterschied machen.“*



↑ Die Solas im Wasser – gebaut aus heimischer Douglasie, darunter auch Holz aus dem im Eingangsbild gezeigten Stamm. Foto: Raphael Soppelsa

Der Hintergrund dieser Annahme kann so erklärt werden: Der Baum enthält zu diesem Zeitpunkt weniger Wasser und weniger Nährstoffe. Man geht davon aus, dass bei abnehmendem Mond der Saftdruck im Baum geringer ist, was zu schnellerem Trocknen, weniger Rissbildung und somit zu einer höheren Dimensionsstabilität führt.

Wenn im Holz weniger Zucker und Nährstoffe enthalten sind, gibt es auch weniger Nahrung für Schädlinge. Dadurch kann der Befall, zum Beispiel durch den Holzwurm, geringer sein und das Holz ist oft widerstandsfähiger gegen Fäulnis.

Ein weiterer Erfahrungswert betrifft die Witterung: Wenn das Holz in der entsprechenden Mondphase geschlagen wird, herrschten fast immer gute Bedingungen. Regen gäbe es praktisch nie. Häufig sei der Boden gefroren und die Temperaturen lägen niedriger als in den Wochen davor und danach – ideale Voraussetzungen für das Fällen der Bäume.

Auch Waldbesitzer Fritz Trippolt ist von der Methode überzeugt. Er ist Mitglied einer sogenannten Mondholzbörse – einem Netzwerk von Waldbesitzern, Förstern und Handwerkern, die gezielt Mondholz anbieten und suchen. Häufig melden sich Architekten, Schreiner oder Privatpersonen bei ihm, um besondere Stämme auszuwählen. Gemeinsam gehen sie in den Wald, bestimmen den passenden Baum und stellen so sicher, dass das Holz für den späteren Einsatz optimal geeignet ist.



Am Ende bleibt Mondholz vor allem eines: eine erprobte Methode, die Qualität und Ruhe des Holzes sicherstellt – zwischen Erfahrung, Tradition und gesundem Menschenverstand.



Die Kajüte der *Vovent* zeigt, wie durchdachtes Design und die natürliche Schönheit des Holzes eine harmonische Einheit bilden. Foto: Raphael Soppelsa ↑

Besuch in der Werft

In der Werft von Stefan Züst können wir die Ergebnisse seiner Arbeit bestaunen: Zwei Motorboote, komplett aus heimischen Hölzern gebaut, stehen auf Trailern im Winterlager und haben bereits ein bis zwei Saisons hinter sich. Die Atmosphäre ist angenehm ruhig, doch die Begeisterung Züsts für seine Boote ist deutlich spürbar: seine Augen leuchten, wenn er über die Projekte spricht.

Das erste Boot, die *Solas*, zeigt eindrucksvoll, wie geschickt unterschiedliche heimische Hölzer kombiniert werden: Deck und Rumpf bestehen aus Douglasie, die Spanten aus Esche, der Süllrand aus Eiche. Innen wieder Esche, die Decksbalken tragen Weißtanne, der Kiel ist aus Eiche gefertigt. Die Beschläge bestehen aus Bronze – keine Serienprodukte, sondern von Stefan Züst selbst angepasst, wofür er eigens Bronze-Schweißen gelernt hat. Insgesamt stecken rund 2.500 Arbeitsstunden in diesem Boot. Ein schönes Detail am Rande: Das Steuerrad ist aus Ulmenholz und wurde vom Auftraggeber selbst gebaut.



Innen zeigt sich das Holz in den Backskisten, außen sorgt eine Glasfaserbeschichtung für zusätzlichen Schutz des Rumpfs. Foto: Julius Osner ↑

Nebenan steht die *Vovent*, ebenfalls dominiert von Douglasie im Deck und in der Beplankung. Die Außenhaut ist zusätzlich mit Glasfaser überzogen und lackiert – ein Schutz gegen mechanische Belastungen und zugleich eine Reduktion des Pflegeaufwands. Innen glänzt Esche, die Decksbalken bestehen aus Weißtanne, der Kiel aus Eiche. Wir nehmen Platz in der Kajüte der *Vovent* – und sofort spürt man den Unterschied: Das Gefühl, in einem Holzboot zu sitzen, dessen Innenraum eine solch schöne Maserung zeigt und in dem alles bis ins Detail durchdacht ist, ist ein ganz eigenes, intensives Erlebnis.



↑ Die eng stehenden Jahresringe dieser Douglasie sind ein Hinweis auf langsam gewachsenes, hochwertiges Holz. Foto: Julius Osner

↑ Holzlager in der Werft von Stefan Züst – hier lagern sorgfältig ausgewählte Stämme in hoher Qualität. Foto: Julius Osner

Nachdem wir die beiden Boote in der Werft ausgiebig betrachtet haben, führt uns Stefan Züst weiter zu seinem Holzlager. Zwischen aufgestapelten Stämmen und sortierten Balken erklärt er die Bedeutung der Jahresringe.

„Je enger die Ringe, desto dichter das Holz, desto besser die Qualität“, sagt er. Besonders stolz ist er auf eine Douglasie aus Heiden, einem seiner weiteren Waldstücke. Die eng beieinanderliegenden Ringe verraten, dass der Baum langsam gewachsen ist – genau die Art Holz, die sich ideal für stabile und langlebige Bootsbauten eignet.

Vor der Werft liegt noch ein besonderer Koloss: der untere Teil eines Eichenstammes mit einem Durchmesser von 1,40 Metern, der nicht in die Säge passt. Ein beeindruckender Riese, der die Geduld und Präzision verdeutlicht, die jeder Schritt im Holzbau erfordert.



↑ Mit dem Land Rover geht es in den Wald von Stefan Züst. Foto: Julius Osner



Hier wuchs die Eiche, deren unterer Stamm mit ca 1,40 m Durchmesser heute in der Werft liegt. Foto: Julius Osner. ↑

Der Weg in den Wald

Wir steigen in Stefan Züsts Land Rover und fahren wenige Minuten in seinen Wald oberhalb von Altnau. Gleich zu Beginn fällt unser Blick auf den Stumpf einer mächtigen Eiche – der enorme Durchmesser macht sofort die Dimensionen dieses Baumes deutlich. Hier stand der Koloss, der nun unten in der Werft zum Trocknen bereitliegt. Ich lerne viel über die Art, wie man junge Bestände aufzieht, wie man das Licht steuert, Boden und Nachbarbäume im Blick behält und welche Bäume man gezielt entnimmt, damit andere wachsen können. In diesem Moment wird mir klar, welche Sorgfalt und Erfahrung nötig sind, um einen Wald zu pflegen.

Emotional spürt man sofort, wie Stefan Züst und Fritz Trippolt in ihrem Element sind, wenn sie fachlich diskutieren. Wir betrachten die Stämme, prüfen Wuchsformen, Drehungen, Astigkeit – alles Hinweise darauf, ob ein Baum später für den Bootsbau geeignet ist. Es wird deutlich, dass hier nicht nur Holz geerntet wird, sondern dass ein Kreislauf entsteht: Bäume, die fallen, liefern nicht nur Bootsholz, sondern auch Brennholz, das die Bootshalle von Stefan Züst wärmt.



Die frisch gefällte Eiche wird am 17. Januar aus dem Wald gezogen. Foto: Stefan Züst ↑

Hinterher bleibe ich beeindruckt zurück. Ein Wald ist mehr als ein Rohstofflager: Jede Maßnahme, jede Fällung, jede Pflege dient nicht nur dem unmittelbaren Nutzen, sondern auch der nächsten Generation von Bäumen. Ein Denken, das weit über den eigenen Vorteil hinausgeht – Verantwortung, Geduld und Respekt für die Natur werden hier tagtäglich gelebt.

Holzboot elektrisch: Das Projekt „he 650“



↑ Das Projekt „he 650“ – Verwendung heimischer Hölzer im konsequent gewichtsoptimierten Leichtbaukonzept des E-Bootes. Foto: Juliane Hempel

Nicht nur bei Stefan Züst entstehen Motorboote aus Holz, sondern auch Juliane Hempel arbeitet an einem zukunftsweisenden Projekt: Die „he 650“ vereint zeitlose Eleganz mit modernster Gewichtsoptimierung. Realisiert wird das Projekt in Bokel, Schleswig-Holstein, in der Werft von Till Grabowski. Ein Holzboot mit E-Antrieb? Wir stellen das Projekt vor.

Eine leichte Lösung muss her

An einigen Binnenrevieren wie am Starnberger See gilt mittlerweile ein Verbrennerverbot für Neuzulassungen. Damit ist der Elektroantrieb alternativlos. Für volles und effizientes Fahrvergnügen sollte das Eigengewicht des Bootes möglichst gering sein – eine Herausforderung, der sich die Yachtkonstrukteurin gemeinsam mit Bootsbauer Till Grabowski annimmt. Konkret heißt das: Ein Elektromotor verändert die Anforderungen an die gesamte Konstruktion grundlegend. Ein E-Boot darf kein umgebauter Verbrennerrumpf sein, sondern muss strukturell, statisch und gewichtsoptimiert auf den Elektroantrieb abgestimmt werden. Das zentrale Thema lautet daher: Leichtbau. Reichweite, Effizienz und Fahrverhalten hängen unmittelbar von der Gesamtmasse des Bootes ab. Je leichter der Rumpf, desto geringer der Energiebedarf – und desto besser lassen sich Geschwindigkeit

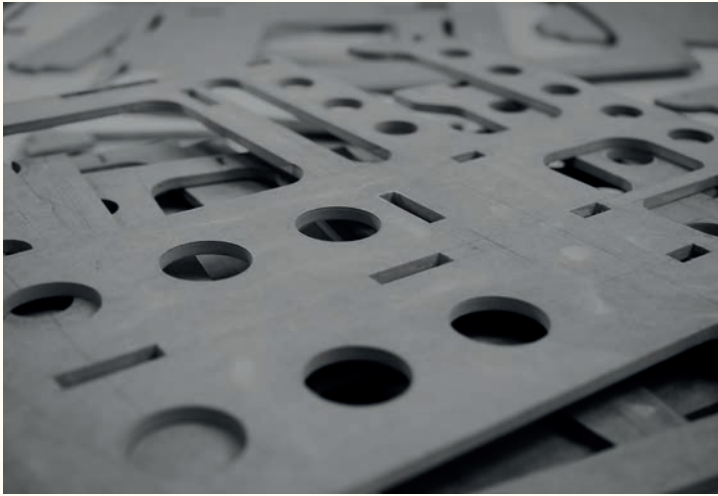
und Reichweite mit der verfügbaren Batteriekapazität verbinden. Gleichzeitig beeinflusst das Gewicht den Längstrimm, also die Balance zwischen Bug und Heck, was bei der Positionierung der schweren Batteriemodule konstruktiv berücksichtigt werden muss.

Umsetzung: Leichtbauweise mit heimischen Hölzern

Rumpf und Deck bestehen überwiegend aus Schwarzwaldfichte und schwedischer Fichte. Die Außenhaut wurde konstruktiv so ausgelegt, dass die Fichte dauerhaft vor Feuchtigkeit geschützt ist – damit können ihre positiven Eigenschaften wie geringes Gewicht und gute Festigkeit optimal genutzt werden.

Exotische Hölzer wurden bewusst auf ein Minimum reduziert; Mahagoni kam lediglich als dünnes Furnier auf Wunsch des Eigners zum Einsatz und dient ausschließlich der Optik.

Auch der Innenaufbau folgt dem Prinzip der Gewichtsersparnis: Bauteile wurden vollständig vorgeplant, Spanten und Längsträger mit Erleichterungen versehen und bereits bei der Konstruktion wurden Öffnungen für Kabel, Leitungen und Einbauten berücksichtigt. Diese integrative Planung reduziert unnötige Nacharbeiten und sorgt für eine effiziente Bauweise. Als Antrieb wurde der Molabo Aries R50 gewählt – ein 48-Volt-System mit einer Leistung von 50 kW.



Schablonen; Foto: Juliane Hempel ↑



↑ Aufgestellte Bauteile; Foto: Juliane Hempel



Mit Kiel, Steven, Balk- und Kimmwegern; Foto: Juliane Hempel ↑



↑ Beplanken mit Leisten; Foto: Juliane Hempel

Im Vergleich zu klassischen Hochvolt-Systemen ermöglicht diese Lösung eine einfachere Installation und Wartung bei gleichzeitig hoher Leistungsdichte. Die modulare Batteriekonzeption erlaubt zudem eine flexible Anpassung der Kapazität. Das hohe Drehmoment des Motors ermöglicht eine effiziente Propelleranlegung, wodurch trotz Leichtbau eine sportliche Fahrleistung realisierbar ist. Die Antriebskonzeption ermöglicht optional auch den Einbau eines Verbrenners.

Das Projekt „he 650“ steht damit exemplarisch für eine neue Generation von Holzbooten: materialoptimiert, gewichtsreduziert und technisch konsequent auf den Elektrobetrieb ausgerichtet – entwickelt, um verantwortungsbewusst und mit Spaß auf einem See unterwegs sein zu können.



↑ Diagonale Lamellen aus Fichte; Foto: Juliane Hempel



Foto: Julius Osner

INTERVIEW – Holz, Wald und Leidenschaft

Nach dem Rundgang durch den Wald setzen wir uns in Stefan Züsts Küche. Die Stille und Ordnung des Waldes wirkt noch nach, und es entsteht eine entspannte Gesprächsatmosphäre. Zufriedenheit mit dem Material, mit dem sie arbeiten, liegt in der Luft.

Schnell wird klar: Juliane Hempel, Stefan Züst und Fritz Trippolt teilen eine tiefe Verbundenheit mit Holz und Wald – ein Werkstoff, der für sie mehr ist als Material, sondern Erfahrung, Verantwortung und Leidenschaft zugleich.

Wenn ihr heute euer eigenes Boot bauen würdet – welches Holz wäre auf jeden Fall dabei?

Stefan Züst überlegt kurz und lächelt: *„Ich brauche immer mehrere Hölzer. Sicher Douglasie, Eiche und Ulme. Persönlich mag ich auch Eibe sehr gern – auch wenn sie schwierig ist. Für die Masten natürlich Fichte. Und wenn ich frei wählen könnte: Es wäre auf jeden Fall ein Segelboot.“*

Juliane Hempel denkt an leichte Konstruktionen: *„Für ein Segelboot würde ich Kiefer, Fichte und Douglasie nehmen. Gewicht ist im Bootsbau immer ein Thema.“*

Fritz Trippolt lacht: *„Ein Segelboot bau‘ ich nicht mehr. Aber Esche hat mir immer gefallen. Douglasie sowieso – ein unglaublich spannendes Holz. Auch Fichte oder Tanne mag ich sehr gern, zum Beispiel für Decksbalken oder Konstruktionsteile.“*

Douglasie scheint bei euch allen eine besondere Rolle zu spielen. Wie kam es dazu?

„Ich bin kein Theoretiker“, sagt Stefan Züst grinsend. *„Ich hab‘ mir das abgeschaut. In Norwegen oder Irland haben viele traditionelle Fischkutter Decks aus Douglasie – Teak sieht man dort kaum. Alles Schiffe, die ewig halten.“*

Die Douglasie überzeugt ihn durch ihre Steifigkeit, Schlagfestigkeit und Homogenität. *„Die Planken müssen etwas anders dimensioniert werden als bei Teak, aber sie sind vom Gewicht ähnlich und haben*

weniger Harzgallen [Hohlräume im Holz, die mit Harz gefüllt sind].“ Stolz fügt er hinzu: *„Der letzte Stamm hatte 1,10 Meter Durchmesser. Der hat gerade noch in die Säge gepasst.“*

Dann wird er nachdenklich: *„Alle meine Bäume, die ich gefällt habe, blickten ihr Leben lang über den See, von der Bregenzer Bucht bis nach Überlingen. Stell dir vor, du stehst als Douglasie hundert Jahre da oben und schaut auf den See. Was kann so ein Baum anderes werden wollen als ein Segelboot? Die Sehnsucht, die sich da aufstaut...“*

Juliane Hempel lacht: *„Und ob sie ein Motorboot werden wollen, hast du nicht gefragt.“*

„Nee“, sagt Stefan Züst trocken. *„Das fällt aus.“* Er ergänzt jedoch: *„In den letzten Jahren habe ich tatsächlich viel mehr Motorboote gebaut als Segelboote.“*

Fritz, du hast in deinen Wäldern viele Douglasien gepflanzt. Hattest du dabei schon den Bootsbau im Kopf?

Fritz Trippolt schüttelt den Kopf. *„Nein. Der Bootsbau stand bei mir nicht im Vordergrund. Der entscheidende Moment war der Sturm Lothar. Damals warfen die Böen im Bregenzer Stadtwald viele Bäume um, nur die Douglasien blieben stehen. Sie wurzeln tief, sind flexibel und kommen sowohl mit Trockenheit als auch mit Feuchtigkeit gut zurecht. Das war für mich das Argument, warum ich bei der Aufforstung stark auf diese Baumart setzte.“*

Welche Erfahrungen habt ihr mit Haltbarkeit und mechanischer Belastung heimischer Hölzer gemacht?

Mein Großvater war Zimmermann und besaß eigene Wälder. Von diesen heimischen Beständen, die heute mir gehören, liegen Daten aus seiner Zeit vor“, erzählt Stefan Züst. *„Viele Dinge sind nicht wissenschaftlich erforscht, sondern empirisch erprobt. Manchmal habe ich zwei Schiffe, die beide einen neuen Kiel benötigen – eines von 1906, das andere von 1956. Warum hält das eine 50 Jahre länger? Es sind vor allem Beobachtungen und die Arbeit an solchen Booten, die einem ein Gefühl dafür geben, was gut ist und was nicht.“*

Er erinnert an die damalige Umsicht bei der Holzern- te, die sich stark von der heutigen, vollautomatisierten Holzern te unterscheidet. Leime und Lacke seien heute deutlich besser, Pilzbefall komme sowohl bei heimischen als auch tropischen Hölzern vor – das

mache keinen großen Unterschied. Mahagoni und Lärche seien vergleichbar in der Lebensdauer, für Teak nutze er oft ein Douglasien-Deck. *„Das hat nicht ganz die gleiche Druckfestigkeit, aber geölt und gepflegt kann es locker mithalten.“*

Neben den klassischen Erfahrungswerten arbeitet Juliane Hempel auch mit Laboranalysen für spezielle Hölzer. Gemeinsam mit John Lammerts van Bueren – einem international anerkannten Holzexperten – werden Proben unter anderem von Sitka-Fichte, Weymouth-Kiefer und Schwarzwaldholz untersucht. In seinem Labor prüft er Festigkeit, Elastizität und gleichmäßiges Wachstum, bevor die Hölzer für Masten oder Rumpfhölzer eingesetzt werden. Auf diese Weise verbindet Juliane traditionelles Wissen aus der Praxis mit modernen Materialtests und sorgt dafür, dass nur optimal geeignetes Holz in die Boote gelangt.

Juliane Hempel ergänzt: *„Holz besitzt nach wie vor viele bemerkenswerte Eigenschaften. Im Instrumentenbau – etwa bei den Geigen von Stradivari – spielt beispielsweise ein chemischer Fäulnisprozess im Holz eine wichtige Rolle. Auch für den Flugzeugbau sind solche Laborergebnisse von großer Bedeutung. Das Labor von John Lammerts van Bueren ist dafür zertifiziert. Wir nutzen diese Möglichkeiten, um Hölzer für den modernen Holzmastenbau zu prüfen. Diese Masten werden für den Regatta-Einsatz bis an ihre Grenzen dimensioniert. Das gelingt nur, wenn man die Festigkeitswerte der einzelnen Leisten genau kennt und sie anschließend gezielt – ähnlich einem Laminataufbau – an den jeweiligen Positionen im Mast einsetzt.“*

Fritz Trippolt fügt hinzu, dass beim Mastbau nicht nur die Fichte mit ihren langen Fasern entscheidend ist, sondern vor allem die Höhenlage ihres Wuchsortes: *„Es ist ein Riesen-Qualitätsunterschied, ob eine Fichte auf 700 Metern oder auf 1.000 Metern wächst.“*

Ein Kreislauf, der Sinn ergibt

Am Ende des Gesprächs wird klar: Für alle Beteiligten geht es nicht nur um Technik oder Materialien – es geht um Zusammenhänge. Ein Baum wächst über Jahrzehnte im Wald, wird gefällt, verarbeitet und schließlich zu einem Boot gebaut. Und vielleicht wird an seiner Stelle ein neuer Baum gepflanzt.

Stefan Züst macht genau das. Für jedes Boot aus regionalem Holz pflanzt er Bäume, der Standort wird sogar im Benutzerhandbuch des Schiffes vermerkt.

Woher kommt eure Liebe zum Wald?

Stefan Züst lächelt: *„Wenn du Segler bist, brauchst du ein Winterhobby.“* Dann ernst: *„Alles, was ich im Wald mache, mache ich nicht nur für mich, sondern für alle, die nach mir kommen. Ein Wald ist ein System, das unglaublich viel Wissen erfordert. Hier lerne ich täglich dazu. Bootsbau ist ein Erfahrungsberuf. Segeln ist ein Erfahrungssport. Und im Wald brauchst du ebenso Erfahrung. Es erdet dich. Du kommst raus, arbeitest, siehst, was du gemacht hast – und gehst zufrieden heim.“*

Juliane Hempel ergänzt: *„Mich reizt es, Holz zu untersuchen, im Labor zu messen und zu zeigen, was es eigentlich kann. Viele glauben, moderne Materialien wie Kohlefaser seien automatisch besser – das stimmt nicht. Holz kann unglaublich viel.“*

Auf die Frage, ob sie Kunden in Richtung Holz lenke, sagt sie: *„Zum Glück wünschen das viele ohnehin. Wenn jemand Kunststoffboote möchte, schlage ich oft Hybridlösungen vor – Leistenbau innen Holz, außen Glasfaser.“* Juliane Hempels Grundsatz: *„Wenn man seltenes und schönes Holz verwendet, sollte man es auch sichtbar einsetzen.“*

Der Moment, wenn das Boot fertig ist

„Es ist schon eine Befriedigung“, sagt Stefan Züst. *„Vor allem, weil ich genau weiß, woher das Material kommt. Ich kann jedem den gesamten Kreislauf erzählen: vom Baum bis zum fertigen Boot.“*

Diese Transparenz erklärt auch, warum er 25 Jahre Garantie auf seine Boote gibt. *„Ich weiß, was wann und wie gemacht wurde. Das älteste Schiff, das ich hier betreue, ist von 1906 – wenn man sich diese Zeitspanne anschaut, da rutsch ich die 25 Jahre Garantie mal auf einer Backe ab.“*

Vielleicht werden diese eines Tages Reparaturholz. Vielleicht entsteht daraus auch ein Schwesterschiff.

„Ein guter Holzstamm ist ein Mehrgenerationenprojekt“,

sagt er. Vom Pflanzen des Baumes über Jahrzehnte im Wald bis hin zum fertigen Boot ist es ein langer Weg – aber ein Weg, der Sinn macht.