

Das wichtige Heck, der fehlende  
Kajütaufbau und das längs  
verlegte Stabdeck fallen auf





# DIE RACHE EINES WILDEN

*Bootsbauer Stefan Züst am Bodensee hat den klassischen Lotsenkutter neu definiert. Ein ehrgeiziges Projekt weit abseits vom Mainstream: Der LAKE CONSTANCE PILOT CUTTER hat das Zeug zur Ikone – und zur Serie*

**Besondere Ansichten. Der Lake Constance Pilot Cutter ist unter Vollzeug ein echter Hingucker**



**M**attschwarz als Rumpffarbe kann man mögen, muss man aber nicht. Reine Geschmackssache eben. Farbiger wäre vielleicht hübscher. Bootsbauer Stefan Züst sieht die Sache hingegen von der pragmatischen Seite. Schließlich seien die Rümpfe der echten Lotsenkutter früher auch schwarz gewesen – weil damals noch geteert, erklärt der stämmige Schweizer mit dem wilden Haarschopf. Sich so nahe wie möglich am traditionellen Vorbild zu orientieren, das sei seine Devise gewesen. Auch in puncto Farbgebung.

Und im Wesentlichen – zumindest was die Optik betrifft – auch für alles andere, was sich über der Wasserlinie der „Alzira“ befindet. Unterhalb vom Wasserpas ist von Klassik dagegen keine Spur mehr. Dort hängt ein schlanker, ultramoderner T-Kiel samt Torpedo-Ballastbombe anstelle des traditionellen Langkiels beim historischen Archetypen. Zweifellos eine eigenartige Kombination von ganz alt oben und ganz neu unten.

Die sogenannten Pilot Cutter waren ab der Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem an

den Küsten Englands zur Unterstützung größerer Frachtschiffe bei der Ein- und Ausfahrt in die Häfen im Einsatz – wie moderne Lotsenboote heute. Um ihren Auftrag erfüllen zu können, hatten die Kutter schnell und besonders wendig zu sein. Da meist in Küstennähe unterwegs, waren sie zwar nicht für lange Seereisen gedacht. Aber: Die Lotsensegler von einst wurden aufgrund ihrer Einsätze auch bei schwerem Wetter äußerst robust gebaut. Sie galten als sehr stabil.

Später, zu Anfang des 20. Jahrhunderts, wurden die Lotsenkutter und -schoner vie-

lerorts durch motorisierte Schiffe ersetzt. Einige wenige haben überlebt. Sie segeln heute als Klassiker und sind meist in privater Hand.

**N**eubauten von Lotsenkuttern sind dagegen rar – aus nachvollziehbaren Gründen. Stefan Züst hat sich des Themas trotzdem angenommen, weil er sich der nautischen Tradition und insbesondere den gaffelgetakelten Kuttern schon immer sehr verbunden gefühlt hat. Mit seinem ständigen Golant Gaffer „Ailean Mòr“ hat der 35-Jährige schon viele lange Seereisen absolviert, unter anderem eine Komplett-Umrandung Schottlands. Züst mag halt das Außergewöhnliche, er sucht das Abenteuer, er denkt und handelt außerhalb der Box.

Dazu passt sein jüngstes Projekt mit dem Namen Lake Constance Pilot Cutter. Es ist gleichzeitig sein erster kompletter Neubau. Züst ist weit über die Ufer des Bodensees bekannt als ausgewiesener Spezialist für die Restaurierung klassischer Segelyachten und Motorboote (siehe Reportage in YACHT classic, Ausgabe 1/2014). In seiner unver-

**„ALZIRA“ IST  
LEICHT GEBAUT.  
DAS ZAHLT  
SICH AUS  
BEIM SEGELN**

## HOLZ AUS DEM NAHEN WALD

kennbaren optimistischen Art versteht er es, sogar vermeintlich hoffnungslosen Fällen wieder ein neues Leben zu bescheren. Jetzt geht der Selfmademan aber neue Wege mit seinem ersten selbst geplanten und selbst gefertigten Schiff.

**D**ie „Alzira“ hat Stefan Züst vorerst für sich selbst gebaut. Er würde es aber auch für andere tun, wobei der Käufer dann das Sagen hätte bezüglich Konzept und Details; eine Art Semi-Custom-Produktion schwebt dem Mann vor, fernab vom Mainstream. Den Rumpf seiner neuen Liebe hat Züst in Leistenbauweise mit Zedernholz über CNC-geschnittene Rahmenspannten aus Sperrholz aufgelegt, außen mit Lagen von Glasfaser und Epoxidharz überzogen.

Das Deck ist aus Sperrholz und mit einem Stabdeck aus Oregon Pine (Kiefernholz) veredelt. Speziell: Die Leisten sind längs gerade verlegt, nicht gestrakt, das verleiht dem Boot eine ganz eigene Anmutung. Überhaupt ist der Lake Constance Pilot Cutter schon im Hafen ein echter Blickfang. Der lotrechte Bugstevan, der ausgeprägte Decksprung sowie der mächtige, leicht positiv abfallende Heckspiegel sind stilbildend und sorgen für gewollte Eigenständigkeit. Als besonders elegant würde man die Linien vielleicht nicht gerade bezeichnen, aber auch nicht als unschön.

Stefan Züst hat seine moderne Interpretation des traditionellen Lotsenkutters selbst erdacht, desgleichen das Unterwasserschiff mit dem geteilten Lateralplan und den modernen Rumpfanhängen. Der Schweizer Konstrukteur Jonas Panacek in Thalwil am Zürichsee hat die Pläne dann nochmals überarbeitet und die Konstruktionsdaten durch seine Rechner laufen lassen. Damit schließlich auch alles passt.

Und es passt sehr gut. Züst hat mit seiner „Alzira“ dieses Jahr schon diverse Regatten am Bodensee bestritten und mit überraschend guten Ergebnissen für reichlich Aufsehen gesorgt. Viele haben gestaunt über das Leistungspotenzial, das in diesem doch so historisch anmutenden Lotsenkutter steckt, sowohl bei mehr als auch bei wenig Wind. Kurz, das Boot ist in der Szene zum Gesprächsthema Nummer eins am Seglerstammtisch geworden. Man wundert sich gemeinhin, lobt aber gleichzeitig den gelungenen Wurf – und den Schneid des Ma- →



*Nicht nur den Rumpf, auch den Mast, die Gaffel und die Spieren hat Züst **SELBST GEFERTIGT**. Das Holz stammt aus dem Wald hinter der Werft, die Edelstahlbeschläge vom Schlosser nebenan*

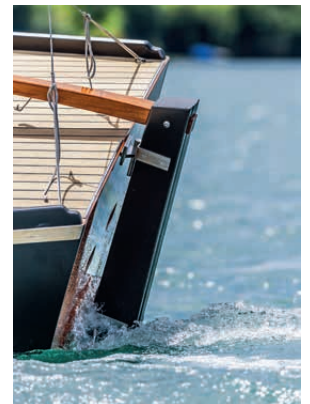
### MAL WAS ANDERES. DAS UNGEWÖHNLICHE DOMINIERT



**VARIABLEL**  
*Der fast drei Meter lange Klüverbaum lässt sich im Hafen aufholen. Das Luk ist eine Spezialanfertigung*



**VERTIEFT**  
*Ein herkömmliches Cockpit gibt es nicht, nur eine Plicht für die Beine. Die Crew sitzt auf dem breiten Laufdeck*



**ANGEHÄNGT**  
*Unter der Wasserlinie ist das Ruder vorbalanciert. Das beschert dem Boot ausgewogene Segeleigenschaften*

## MEHR PLATZ ALS GEDACHT

chers, sich an ein derart unkonventionelles Projekt zu wagen.

Beim Probeschlag kann die „Alzira“ diese Würdigungen bestätigen. Bei moderatem Wind zwischen 12 und 15 Knoten schafft der Kutter mit ungerefftem Gaffelgroß und Fock gute sechs Knoten gegenan. Der Klüver bleibt auf der Kreuz bei kräftigem Wind eingerollt. Der Wendewinkel von 90 Grad sorgt zwar nicht für Jubelschreie an Bord, geht aber für die Art der Konstruktion und des Riggs in Ordnung.

Mit leicht geschrickten Schoten wird hernach der Klüver dann doch gesetzt. Derart betucht, entwickelt die „Alzira“ ihr volles Temperament, und schnell stehen mehr als acht Knoten auf der Logge. Für den Testschlag hat Stefan Züst zudem noch kurzerhand einen Gennaker in Auftrag gegeben. Weil das Segel aber brandneu ist und am Schiff noch unerprobt, bleibt es angesichts eines auffrischenden Westwinds jedoch erst einmal im Sack.

**S**egelhandschuhe sind auf der „Alzira“ übrigens Pflicht. Denn Wünschen gibt es keine, die Schoten von Fock und Klüver sind direkt geführt. Mittlerweile hat Züst aber immerhin Zughalbierungen eingebaut. Zudem sorgen gute, hochwertige Beschläge, feine Bänder sowie fliegende 3D-Holepunkte mit Loops für leichten Lauf und wenig Friktion.

Kraftraubend bleibt das Nachtrimmen der Segel dennoch. So wie früher eben, sagt der Bootsbauer, der sein Konzept sehr bewusst aufs Wesentlichste reduziert hat. In den Unterlagen zu seinem Schmuckstück wirbt er folgerichtig mit folgenden Zeilen: „Für echte Abenteurer und Seemänner – oder die es noch werden wollen.“

Abenteuerlich ist fürwahr auch das Layout an Deck. Ein eigentliches Cockpit gibt es nicht, vielmehr ist eine rechteckige Vertiefung als Plicht für die Beine eingelassen. Die Mannschaft hockt seitlich auf dem flachen Deck, kann sich aber bei Krängung in Lee abstützen. So sitzt man trotzdem einigermaßen sicher und bequem. Erstaunlich ist, dass das Deck des Lake Constance Pilot Cutter selbst bei viel Lage und mäßigem Wellengang durchgehend trocken bleibt. Das Boot verdrängt das Wasser gut, Gischt kommt kaum über.

Den Mast und die Spieren hat Züst ebenfalls selbst verleimt, mit Fichtenholz aus



*Der Rumpf des Lake Constance Pilot Cutter ist nur neun Meter lang. Unter Deck glaubt man jedoch, auf einem **GRÖßEREN SCHIFF** zu sein. Raum zum Wohnen ist reichlich vorhanden*

### DETAILVERLIEBT BIS IN DEN HINTERSTEN WINKEL



#### GEMÜTLICH

*Unten lässt es sich leben. Schnickschnack gibt es nicht, dafür finden sich viele vernünftig und clever umgesetzte Lösungen*



#### ANPASSUNGSFÄHIG

*Eine Hydraulik führt den Kiel binnen weniger Sekunden hoch. Das Profil ist gut geführt und hat in aufgeholtem Zustand kaum Spiel*



#### UMTRIEBIG

*Stefan Züst kombiniert klassischen Bootsbau mit moderner Technik – für sich selbst und, sollte Nachfrage bestehen, auch für andere*



#### HILFSBEREIT

*Der Zweizylinder von Lombardini wurde unter der Plicht eingebaut. Das kleine Aggregat ist von den Seiten her recht gut zugänglich*

Ein Halbschott trennt den  
Salon vom Niedergangsbereich.  
Der wirkt wie eine Schleuse



dem Wald gleich hinter der Werft am schweizerischen Bodenseeufer. Die Riggbeschlage indes sind Spezialanfertigungen von einem benachbarten Schlosser. Der für seine außergewöhnliche Umtriebigeit bekannte Bootsbauer sucht stets die Nähe zum heimischen Gewerbe. Bodenständigkeit ist ihm wichtig.

Nach einer sehr intensiven Bauzeit von nur vier Monaten kam die „Alzira“ im Mai 2016 erstmals ins Wasser. Nachtelang hatte

**»FÜR ECHE  
ABENTEURER –  
ODER DIE ES  
NOCH WERDEN  
WOLLEN«**

Züst an seinem Boot geschuftet, zusätzlich zu den ohnehin schon prall gefüllten Auftragsbüchern. Deswegen ist der sonst übliche Sommertorn dieses Jahr auch ausgefallen. Jetzt müssen Wunden geleckert werden, Nachholarbeiten sind angesagt. Nächstes Jahr aber will der verwegene Abenteurer wieder los, auf große Fahrt. Einen Plan hat er noch nicht. Aber eine Idee: In den hohen Norden soll die erste echte Jungfernfahrt der „Alzira“ dann führen. →



Gut betucht in Rauschefahrt.  
Bei Leichtwind kann noch ein  
Gaffeltoppsegel gesetzt werden

#### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur .....	Züst/Panacek
CE-Entwurfskategorie ..	C / B (mit Reling)
Lüa (Rumpflänge) .....	9,00 m
Gesamtlänge .....	12,00 m
Breite .....	2,55 m
Tiefgang (Hubkiel) .....	1,20–2,00 m
Gewicht .....	2,1 t
Ballast/-anteil .....	800 kg/34 %
Segelfläche am Wind .....	78,8 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl .....	6,8
Motorisierung .....	Lombardini, 18 PS

trennt den Salon mit den zwei Sofas von einem weitgehend unverbauten Bereich am Niedergang ab – eine Art Schleuse zwischen Drinnen und Draußen.

Diesen Bereich will Stefan Züst auf langen Schlägen zur Freiwache und zum Umziehen nutzen. Auf Wunsch potenzieller Käufer könnte er hier aber auch einen Toilettenraum, eine Navigation oder eine kleine Pantry einbauen. Dies alles soll für die mögliche Serie als flexible Ausbaumodule angeboten werden. Und: Bootsbauer Züst hat auch schon einen Preis im Kopf – knapp 180 000 Schweizer Franken will er für das Standardboot haben. Umgerechnet nach Tageskurs sind das rund 162 500 Euro, exklusive Mehrwertsteuer.

Der Tradition folgend, hat Züst für sein erstes Boot den Anfangsbuchstaben A ausgewählt. Weitere Schiffe sollen dann dem Alphabet gemäß folgen. „Wenn ich bei X angekommen bin, ist meine Mission erfüllt“, sagt der kernige Schweizer mit einem breiten Grinsen unter dem struppigen Bart.

Übrigens ist „Alzira“ der Titel einer tragischen Oper von Giuseppe Verdi. Der zweite Akt des Werks nennt sich „La vendetta d'un selvaggio“ – die Rache eines Wilden.

Das passt irgendwie.

Weil man vom Bodensee und auf eigenem Kiel nur schlecht dorthin kommt, muss der Kutter zunächst eine gute Strecke auf dem Anhänger zurücklegen, so der Plan. Deshalb hat Stefan Züst die Schiffsbreite bewusst auf straßenkonforme 2,55 Meter beschränkt und seiner „Alzira“ zudem einen elektrohydraulischen Hubkiel verpasst. Mit dessen Hilfe lässt sich der Tiefgang von maximal 2,00 Meter auf 1,20 Meter reduzieren.

Auch können das am Heck angehängte Ruder sowie der Bugspriet mit wenigen Handgriffen abgebaut werden. Und da der Mast des Gaffelriggs recht kurz ist, ragt er in gelegtem Zustand kaum über die Schiffsenden hinaus. Alles in allem mithin ein äußerst kompaktes Gefährt, geradezu ideal für den Trailer-Transport.

**A**uch kann man an Bord richtig gut wohnen – überraschend gut sogar. Weil es weder einen Kajütaufbau noch Rumpfenster gibt, liegt die Vermutung auf ewige Dunkelheit unter Deck nahe. Doch dem ist nicht so. Innen ist es angenehm hell und einladend. Insgesamt vier Personen können recht komfortabel an Bord schlafen, im Vorschiff sowie in den zwei Hundekojen achtern.

Speziell ist auch die Aufteilung, für die sich Züst entschieden hat. Ein Halbschott

