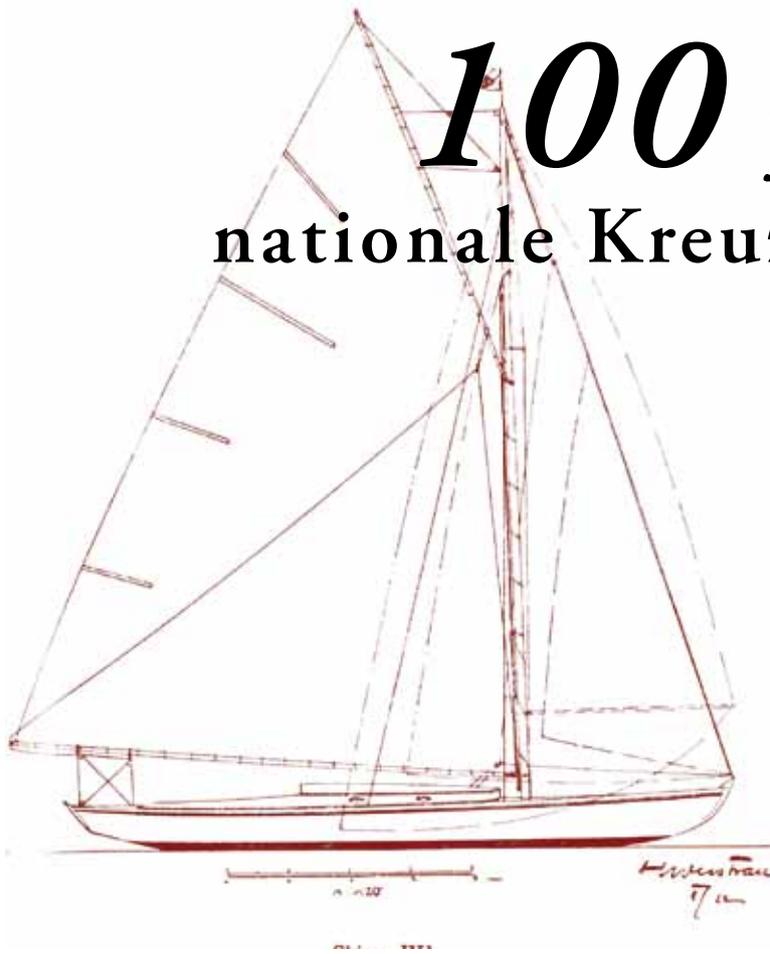


Aus dem Mitgliedermagazin „KLASSIKER!“
des Freundeskreises Klassische Yachten (www.fky.org):

100 Jahre nationale Kreuzerklassen



von Wilfried Horns

„In der Schifferstube des Potsdamer Yacht Clubs entstanden die ersten Pläne zur Schaffung der nationalen Kreuzer-Klassen. Der seinerzeitige Vorsitzende August Mütze und sein Stellvertreter Heinrich Rauchholz waren dort häufig in Überlegungen vereint, welche Wege der deutsche Segelsport gehen müsse, um den Wettfahrtsport auf breitere Basis zu stellen. Die Yachten der internationalen R-Klasse waren hierfür wegen ihres teuren Baues und geringer Wohnlichkeitseinrichtungen nicht geeignet. Vorbildlich dagegen schien eine Kreuzerklasse zu sein, die sich an die früheren deutschen SL-Kreuzeryachten anlehnte.“ (Aus: 50 Jahre PYC)

Der Plan reifte und auf dem XX. Deutschen Seglertag 1911 - vor einhundert Jahren also - stellte der Potsdamer Yacht Club den Antrag:

„Um einem allseitig gefühlten Bedürfnis abzuweichen, ist zur Hebung der Rennsegelei auf deutschen Binnengewässern eine rennfähige Kreuzerklasse zu schaffen, deren Größe etwa den 6 - 7 SL Kreuzern des alten Meßverfahrens entspricht. Die Festsetzung der etwa notwendigen technischen Bezeichnungen ist einer hierzu zu ernennenden fünfgliedrigen Kommission zu überweisen.“

Mütze begründete alsdann ausführlich den Antrag: Die Mehrzahl der Verbandsvereine hätten sich auf eine Anfrage des Potsdamer Yacht Clubs zustimmend zu dem vorliegenden Antrag geäußert. Es sei nicht beabsichtigt, das alte Segellängen-Meßverfahren wieder einzuführen, aber es müsse Rücksicht genommen werden auf die deutschen Revierverhältnisse und auf die überwiegende Mehrzahl deutscher Segler, die den Wunsch haben, Regatten zu segeln, aber extreme Rennyachten ablehnten.

Geheimrat Busley erklärte im Namen des Vorstandes des Deutschen Seglerverbandes, der Antrag müsse zu einer gefährlichen Durchlöcherung des internationalen Messverfahrens, - gemeint sind damit die Bestimmungen für die mR-Klassen, also der 6er, 8er, 12er -, führen und deshalb könne er dem Antrag nicht zustimmen. Der Kaiserliche Yacht Club nahm eine ähnlich ablehnende Stellung ein. Es entstand eine heiße Debatte, in der hart um die Einführung nationaler Klassen gekämpft wurde, wie es im Jahrbuch des PYC heißt.

Schließlich wurde durch die Abstimmung gegen alle 22 Stimmen des Kaiserlichen Yacht Clubs die Einführung von nationalen Kreuzerklassen beschlossen. Eine siebengliedrige Kommission, der August Mütze, Professor Schilling, Otto Protzen, Geh.Rat Dr. Rieß, Franz Wentzel, Krey und Ilgenstein angehörten, wurde ernannt, die in gemeinschaftlicher Beratung mit Vorstand und technischer Kommission des Deutschen Seglerverbandes die Bauvorschrift noch vor Ablauf des Winters 11/12 festlegten.

Als erste nationale Kreuzerklassen entstanden hieraus „der 45qm Kreuzer für Binnenfahrt und der 75qm Kreuzer für Seefahrt“.



Die nationalen 45-qm-Kreuzeryachten: 33 „Svea“ (L. Lind, PYC), 34 „Anders“ (M. Quadfasel, PYC), 32 „Gipst“ (J. Gipkens, PYC), 31 „Kasper II“ (Casparj, SV. 03) im Kampfe um den dem PYC vom Prinzen Eitel Friedrich für die Wettfahrten 1913 zur Verfügung gestellten Pokal.

Nationale Kreuzer versus Meteryachten

Der Antrag auf Schaffung der Nationalen Kreuzerklassen richtete sich in erster Linie gegen die Meter-Klasse (der First Rule!). Die Boote der internationalen Formel waren für die Berliner Leichtwindreviere zu schwer gebaut, dadurch zu träge und vielen Seglern zu kostspielig. Nach ihrer meist nur kurzen Rennkarriere ließen sich die schlanken Rennyachten nur schwerlich zu wirklich bewohnbaren Kreuzeryachten umbauen. Für große (damals gaffelgetakelte!) Rennbesegelung konstruiert, waren die gewichtigen Boote mit einem handigeren Fahrtenrigg temperamentlos.

Henry Rasmussen fasste seine Vergleiche so zusammen: „In erster Linie waren die beiden nationalen Klassen als Ersatz für die übertakelten internationalen R-Yachten gedacht, die wenigstens in den kleineren Klassen keine Bequemlichkeiten mehr boten. Die nationalen Kreuzer waren für die damaligen Zeiten im Vergleich zu den übertakelten R-Yachten mäßig besegelt.“

		6-m-R-Yacht	45-qm-Kr.	8-m-R-Yacht	75-qm-Kr.
LWL	m	6,00	7,50	8,00	8,75
Breite	m	1,60	2,20	2,30	2,70
Tiefgang	m	1,20	1,20	1,50	1,50
Segelfläche	qm	69,00	45,00	110,00	75,00

Die Geschwindigkeit der 45er und 75er war im Durchschnitt annähernd dieselbe wie die der 6er und 8er. Bei kräftiger Brise waren die Nationalen Kreuzer schneller, bei Flaute dagegen die übertakelten R-Boote.“ (Yacht 1934, 13, 10)

Schiffbau-Ing. Ilgenstein: „Mir fällt das Urteil eines erfahrenen Seglers ein, der erst 10m Segellängenyachten und dann 10m Segel-meteryachten in vielen Wettfahrten erfolgreich steuerte. Er erklärte, die mangelnde Anfangsstabilität der Segelmeterboote wäre ein Grundübel schlimmster Art. Diese Boote legten sich immer erst 45 Grad über, bevor sie zu laufen anfangen; das Arbeiten auf dem Vorschiff erforderte daher ähnliche Akrobatengewandtheit wie das Kanusegeln. Viel schlimmer erscheint mir aber bei der Segel-meternessformel der unentwegte Kampf um die Oberhand zwischen Bleiballast und Segelfläche, bei dem der Geldbeutel des Seglers dauernd der Leidtragende ist. Und so bleibe ich denn dabei, mir sind die Boote mit Formstabilität lieber und wertvoller als jene Bootstypen, die ihre Segelfläche nur mit Hilfe eines gewaltigen Bleiklumpens zu tragen vermögen, ohne deshalb eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen als die Boote mit wenig Blei, geringerer Besegelung und besserer Formstabilität.“ (Yacht 1916, 15, 194)

DIE YACHT		75
Die Vorschriften für die neuen nationalen Kreuzer-Klassen. ^{*)}		
≤ heisst: gleich oder kleiner als; ≥ heisst: gleich oder grösser als.		
	45 qm-Kreuzer	75 qm-Kreuzer
Segelfläche, vermessen nach den Regeln der I. Y. R. U.	45, — m ²	75, — m ²
Grosssegel	0,8 der Segelfläche	0,8 der Segelfläche
Deplacement (durch Wägung festzustellen)	2,2 t	4,8 t
Tiefgang (bei Kielbooten	1,20 m	1,50 m
bei Schwertbooten max. ohne bzw. mit Schwert	0,80 bzw. 1,50 m	1,00 bzw. 1,80 m
Länge über Alles: L. in der Wasserlinie	1,5 : 1	1,5 : 1
Die Länge der einzelnen Ueberhänge dürfen nicht mehr als 60% der Länge des Gesamt-Ueberhanges betragen.		
Grösste Breite in der Wasserlinie	Breite max. — 10%	Breite max. — 10%
Freibord an der niedrigsten Stelle	0,50 — 0,55 m	0,60 — 0,65 m
Decksprung, d. h. Pfeilhöhe der Sehne am Schandeckel gemessen	1,25% der L. ü. A.	1,25% der L. ü. A.
Decksbreite, gemessen von Aussenkante Bordwand bis Decks-Ausschnitt	0,40 m	0,55 m
Decks-Ausschnitt für Kajüts-Aufbau an der grössten Breite	1,40 m	1,60 m
Eine Abrundung des Aufbaues nach vorn bis zum Halbkreis ist gestattet. Vor dem Kajüts-Aufbau und hinter dem Cockpit muss das Fahrzeug fest eingedeckt sein. An Luken sind gestattet: 2 von je		
Schanzkleid mittschiffs	0,33 m ²	0,36 m ²
Lichte Länge des Kajüts-Aufbaues	0,04 m	0,06 m
Lichte Länge des Cockpits	2,30 m	3,30 m
Lichte Länge des Cockpits	1,60 — 2,00 m	1,60 — 1,80 m; wasserdicht und selbstlösend
Länge des Fussbodens in der Kajüte	1,20 m	1,80 m
Breite d. Fussbodens i. d. Kajüte innerhalb dieser Länge, auf Innenkante Planken gem. Bei tieferliegendem Fussboden wird die Breite an der vorgeschriebenen Stelle auf Innenkante Planken gemessen. Die vorgeschriebenen Fussbodenbreiten sind innerhalb dieser Längen auch zwischen den Innenkanten der Sitze einzuhalten.	0,45 m	0,60 m
Höhe unter Deck in der Kajüte innerhalb dieser Länge, gemessen von Oberkante Fussboden bis Unterkante Deck an der Bordwand	0,85 m	1,10 m
Höhe unter Kajüts-Aufbau innerhalb dieser Länge, gemessen von Seitenkante Fussboden bis Unterkante Aufbaudeck	1,80 m	1,70 m
Ueber der Oberkante der festen Sitzbänke ist eine lichte Höhe einzuhalten	0,95 m	1,20 m
Wulstkielplatten, Schwertgewichte über 75 kg für die kleinere, über 200 kg für die grössere Klasse, Skylights für die kleinere Klasse, freihängende Ruder, sowie hohle oder gebaute Masten und Spieren nicht gestattet.		
Die nationalen 45 qm- und 75 qm-Kreuzer sind unter Aufsicht und nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd vom Jahre 1904, Anlage I, zu erbauen. Die nationalen Kreuzer müssen ein Certificat des Germanischen Lloyd und ein Bauzeugnis eines amtlichen Vermessers besitzen. Kreuzeryachten, deren Kiel vor dem 1. Januar 1912 gelegt ist, können zu diesen nationalen Kreuzer-Klassen zugelassen werden, wenn sie den Vorschriften des Germanischen Lloyd genügen und eine entsprechende Bescheinigung des G. L. darüber sowie ein Bauzeugnis eines amtlichen Vermessers dem Vorstände des D.S.V. beibringen.		
Wohnlichkeitsvorschriften:		
Der Kajütsraum muss bei der 45 qm-Klasse hinten, bei der 75 qm-Klasse vorn und hinten abgeschottet sein.		
Zahl der Schlafgelegenheiten	2	4 (wovon 2 Gasrohrkojen sein dürfen)
Grösse der Schlafgelegenheit auf festen Bänken durchschnittlich	1,80 m × 0,60 m	1,80 m × 0,60 m
Kochgelegenheit und Geschirr für Personen	2	4
Fest abgeschotteter Toilettenraum mit Klosett und Wascheinrichtung	—	1
Fest eingebaute Lenzpumpe	—	1
Abgeschotteter Schrankraum	0,3 m ³	0,7 m ³
Stärke der Schottwände, Bänke, Fussböden, Schrankwände	12 mm	12 mm
<small>*) Sonderdrucke dieser Vorschriften können von unserer Redaktion bezogen werden.</small>		

von Länge über Alles zu Länge in der Wasserlinie, Mindest- und Höchstmaße für den Freibord und eine Mindestbeschränkung für das Baugewicht, für verschiedene Maße der Kajüte und für die Wohnlichkeitsvorschriften. Innerhalb dieser Begrenzungen hatten die Konstrukteure viel Spielraum, um ihre optimale Schiffsform zu konstruieren. Selbst der Bau der Kreuzer als Schwertboot wäre möglich gewesen. Im Gegensatz zur rein mathematisch aufgebauten mR-Formel waren die nationalen Kreuzer Grenzklassen.

Noch Anfang 1912 gab der PYC-Vorsitzende August Mütze Auftrag auf Bau eines nationalen 45qm Kreuzers (*Wunsch II*), der bereits im Frühsommer 1912 von der Yachtwerft Max Oertz abgeliefert wurde. In den nun folgenden Wettfahrten hatte „Wunsch II“ den ebenfalls für Berliner Rechnung gebauten nationalen 45qm Kreuzer *Humba* zum Gegner. *Wunsch II* ersegelte in 16 Wettfahrten des Jahres 1912 12 Preise und wurde damit die erfolgreichste 45qm Kreuzeryacht der neuen Klasse.



Der erste nationale 45er „Wunsch II“ des August Mütze
Entworfen und gebaut von Max Oertz 1912

Angemerkt sei: Der Beschluss für die nationalen Klassen fiel vor dem Hintergrund und wohl auch als Reaktion darauf, dass - ebenfalls - 1911 der Konkurrenzverband Deutscher Segler-Bund gegründet wurde mit dem ausdrücklichen Plan der „Pfleger und Förderung volkstümlichen Segelsports, des Fahrten- und Wettsegelns auf Binnengewässern, der Küste und der See“. Für die Fahrtensegler etablierte sich gleichfalls 1911 der Kreuzeryacht-Verband. Im Focus des DSV: Segeln als Herrensport in gesellschaftlicher und finanzieller Exklusivität. DSV-Geschäftsführer Andriano schrieb 1930 in einem Rückblick:

„Der Segler-Verband hat vielleicht doch etwas spät die Notwendigkeit der Anerkennung des Segelsports auch in einfacherer und einfachster Form erkannt und wohl auch zu wenig der kleinen Binnensegelei seine Aufmerksamkeit zugewandt.“ Wohl wahr.

Bauvorschriften

Die Bauvorschriften für die nationalen Kreuzer-Klassen legten fest: eine Höchstbeschränkung der Segelfläche, des Tiefganges und des Verhältnisses

August Mütze formulierte seine Erfahrungen:
Wunsch II wurde gebaut als Probe auf das Exempel der Bestimmungen, welche in so kurzer Zeit eifriger Arbeit der Kommission durch den Vorstand des D.S.V. herausgegeben worden sind. Um es vorweg zu nehmen, scheint mir diese Probe nicht schlecht ausgefallen zu sein. Dies ist mein Urteil trotz einzelner offener und versteckter Hiebe, welche den nationalen Kreuzern seitens mancher Kritiker versetzt worden ist, die sich immer noch für das allein selig machende R-Verfahren ins Zeug legen.

Was sollte denn erreicht werden?

Wir wollten wieder Kreuzer haben! Nun, dass Wunsch II ein Kreuzer par excellence, sowohl hinsichtlich seiner Handigkeit wie der Abmessung und Ausstattung der Innenräume ist, darüber habe ich nur ein bejahendes Urteil gehört von allen Seglern, die mit dem Fahrzeug in Berührung gekommen sind.

Es dürfte doch wohl ein Vorteil sein, ein Schiffchen mit einer so überraschend geräumigen Kajüte, ausgestattet mit den bequemsten Schlafeinrichtungen usw., zu haben, das bei einer händigen Takelage von 45 qm die gezeigten Geschwindigkeiten zu entwickeln vermag. Die Yacht hat sich jedem Wetter gewachsen gezeigt, wofür ja auch die Herbstwoche der beste Prüfstein war, sie ist an unseren schwersten Tagen absichtlich, nicht nur „aus Bequemlichkeit“, teils mit Vollzeug, teils gerefft gesegelt worden, wurde aber immer mit den gegebenen Verhältnissen bequem fertig.

Dass mit dem Typ, wie er augenblicklich vorhanden ist, ein hochinteressanter und schnittiger Sport geliefert werden kann, haben ja alle Rennen, in denen Wunsch gegen „Humba“ gestartet hat, für jeden, der sich dafür interessiert hat, klar bewiesen.

Ob dabei der Kreuzer auf 12 oder 13 Seemeilen einige Minuten schneller oder langsamer wie die Sechser-Klasse ist, muss

bedeutungslos erscheinen.

Was die Schiffsform anbelangt, so kann ich nicht rechnerisch nachprüfen, welche Wasserlinienlänge für die Segelfläche von 45 qm die günstigste ist, glaube auch, dass eine derartige Kenntnis wohl zum Teil Erfahrungssache sein muss.

Wenn sie vergrößert wird, dürfte die Yacht allerdings wohl kaum so gute Eigenschaften bei ganz leichtem Wind und vor Wind entwickeln. Andererseits weist ein etwas längeres Schiff auf gute Kreuzeeigenschaften hin. Die Formen sind aber in allen Fällen so scharf wie möglich zu halten, denn es hat sich gezeigt, dass eine ganz überraschend große Stabilität vorhanden ist, die sowohl als Anfangs- wie als Endstabilität in Erscheinung tritt. Größere Überhänge anzustreben, würde aus denselben Gründen nur damit erklärlich erscheinen, eine für unser Auge noch gefälligere Schiffsform erzielen zu wollen. Dies Bestreben dürfte jedoch völlig überflüssig sein, denn wir müssen uns vergegenwärtigen, dass uns der Typ nur „dick“ eventuell „plump“, wie man sich wohlwollend zu äußern beliebt, erscheint, weil unser Auge augenblicklich an andere Formen gewöhnt ist. Objektiv aufgefasst, kann dabei nur die Frage ausschlaggebend sein, ob der Rumpf eine zweckmäßig gesunde Schiffsform darstellt oder nicht.

Da die Linien vorläufig keine unästhetischen Auswüchse zeigen, wird sich das Auge schnell daran gewöhnen...

Ich kann nur der Hoffnung Raum geben, dass die Kommission mit ihren Bestimmungen ihren Willen erreicht haben möge, eine extreme Ausgestaltung des Typs verhindern zu wollen.

Die mit Spannung erwarteten Kreuzer fanden eine gute Beurteilung, nicht nur durch August Mütze, sondern auch in den Augen weiterer Segler. Die 45er waren zwar bei flauen Winden nicht so schnell wie die 6 mR Yachten, aber bei mittlerem Winde diesen gewachsen und bei viel Wind ihnen in jeder Beziehung überlegen. Die Klasse hatte vollauf die an sie gestellten Erwartungen erfüllt.

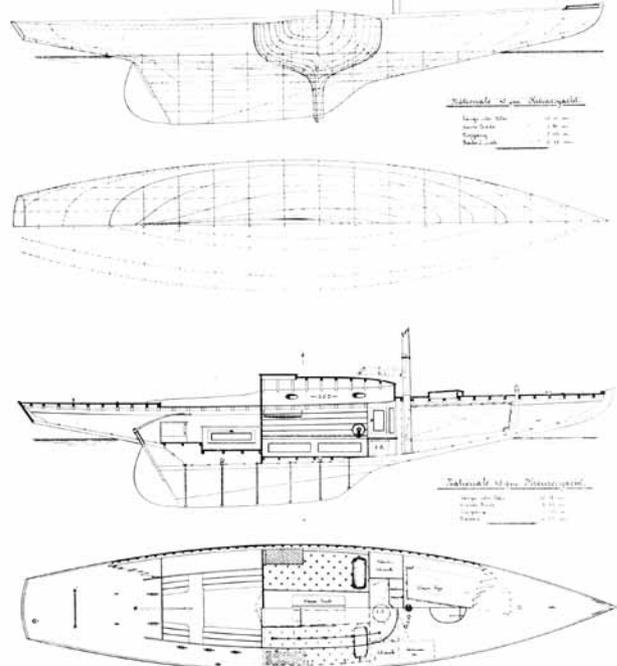
Weitere Stimmen zur neuen Klasse:

E. Eichholz, Hamburg, Eigner der Rigoletto IV:

„Ich selbst habe nur die 45 qm-Kreuzeryacht des Herrn Wustrau in Kiel und die Montana des Herrn D. Ahlemann, Bremen, gesehen. Ersteres Fahrzeug weicht sowohl von den Berliner Typen, von denen ich Photographien gesehen habe, sowie von dem Bremer und Hamburger Typ ab, ist billig und einfach gebaut. Der Bremer ist, wie meine Yacht, aus Mahagoni, aber



Segelriss des nationalen 45.qm.Kreuzers.



Linienriss und Einrichtungsplan des nationalen 45-qm-Kreuzers „Johanna IX“, Entworfen und gebaut von H. Heidtmann, Hamburg

drinnen absolut und augenscheinlich darauf gebaut, leicht zu sein, um im Rennen zu dienen, und infolgedessen ist die Bremer Yacht als Wohnfahrzeug, wofür diese Klasse doch eigentlich gebaut ist, vollkommen unbrauchbar (na, na! Anmerkung der damaligen Yacht-Redaktion).

Mein Fahrzeug ist drinnen auf das beste eingerichtet, mit Schränken, Fächern, bequemen Betten; ausserdem habe ich noch unter dem wasserdichten Cockpit zwei Hundekojen, einen aufstellbaren Tisch, sowie sämtliche Einrichtungen, welche irgendwie für die Bequemlichkeit zum Wohnen dienen können. Ich habe meinem Fahrzeug in diesem Sommer eine 14-tägige Ostseetour gemacht, bei welcher es sich glänzend bewährt hat, so dass ich mich veranlasst sehe, im nächsten Sommer eine fünfwöchige Ferientour damit anzutreten.

Es ist ein Fahrzeug, welches bei Flaute schlecht vorwärts zu bringen ist, und da ist mir der Bremer zweifelsohne ausserordentlich überlegen, dagegen hat sich mein Boot bei Gewitterstürmen und bei schlechtem Wetter der letzten Herbsttage nicht nur glänzend bewährt, sondern sich auch dem Bremer als entschieden überlegen gezeigt.

Abgesehen von der kleinen Besegelung, welche jedem als etwas zum Boote Unproportioniertes auffällt, sieht das Fahrzeug schmuck und rennmäßig aus.

Meine Überzeugung geht dahin, dass die Klasse ganz entschieden Zuspruch verdient und auch finden wird. Allerdings hätte es 5 oder 10 qm mehr Segelfläche gern vertragen können, ohne die Idee des Typs, dass es ein bequemes Tourenfahrzeug sein soll, ernstlich zu beeinflussen. Es wäre alsdann etwas schnellere Fahrt und ein proportionierteres Aussehen gewährleistet, ohne dass meiner Ansicht nach das Fahrzeug in Anbetracht der Breite und des Tiefganges, sowie des Ballastes irgendwie rank geworden wäre.

Meine Yacht ist von der hiesigen Werft H. Heidemann gebaut, mag etwas schwerer als der Bremer und vielleicht auch als die Berliner gebaut sein. Sie ist äusserst solide, hübsch und gefällig.“

1913

Der PYC warb auch 1913 weiter intensiv für die neuen Kreuzerklassen, seine Mitglieder ließen vier 45er-Neubauten folgen und einen Neubau für die 75qm Klasse, *Sturmgesell*, dem im Jahre 1914 „Woglinde II“ folgte.

Um der Neubautätigkeit weitere Anregungen zu geben, schrieb der PYC 1913 einen vom Prinzen Eitel Friedrich zur Verfügung gestellten wertvollen Saisonpreis für die Wettfahrten der nationalen

45er P4 Condor

1912 wurde die *Pelikan* (P 4) von Max Oertz gezeichnet und in seiner Werft in Neuhoft-Hamburg gebaut. Auftraggeber für die „*Pelikan*“ war ein Mitglied des Augsburger Segler-Clubs (ASC), Ritter Albert von Forster. Die Yacht wurde speziell für sein Segelrevier, den Ammersee, als schneller Binnensegler für Leichtwinde gebaut, was ihre extrem kurze Wasserlinie von 5,71 m erklären könnte. Die übrigen Maße der *Pelikan* waren: Länge über alles 8,39 m, größte Breite 2,23 m und Tiefgang 1,13 m.

1917, der Ritter war gestorben, ging die Yacht in das Eigentum einer Eignergemeinschaft aus Mitgliedern des ASC über, die später das Boot - in den Reihen des Vereins - weiterverkaufte.

Ab 1946 wurde die *Condor* als Schulschiff von der „Bayerischen Segelschule“ in Dießen verwandt, ging dann 1952 in den Besitz der „Bayerischen Seglervereinigung e. V.“ über, verließ Dießen und fand eine neue Boje vor Riederau. Die *Condor* war das erste Boot des Vereins, damit auch sein Identität stiftendes Flaggsschiff, und so ist es bis heute geblieben.

1960 baute die Bootswerft Steinlechner für das gaffelgetakelte Schiff einen neuen, hochgetakelten Holzmast mit einer „Diolenbesegelung“ ein. Ein neues Deck und viele neue Spanten folgten. 1998 wurde das Heck wieder auf ursprüngliche Maß gebracht. 1999

45qm Kreuzerklasse aus. Die Beteiligung in der Frühjahrswoche 1913 war gleich sehr groß. Es meldeten bereits 8 Neubauten. Im Kampfe um den Saisonpreis lagen am Schluss des Jahres die nationalen 45qm Kreuzer *Kaspar* (Caspar, SV 03), *Anders* (Quadfasel, PYC.) und *Gipsy* (Gipkens, PYC.) führend an der Spitze. Erst in der letzten Wettfahrt der Berliner Herbstwoche wurde der Kampf zwischen *Kaspar* und *Anders* zugunsten des ersteren entschieden. Ein heißes, spannendes Ringen bis zum Schluss.

folgte wiederum ein neuer Mast: „Der Mast wurde für den Verein kostenneutral über Spenden finanziert... Die Segeleigenschaften haben sich durch das verminderte Gewicht, die Elastizität, die neue Backstagenführung und das Zweisalingrigg wesentlich verbessert. Die ehemals ranke Yacht *Condor* ist im Feld der Nationalen Kreuzer zu einer der stabilsten geworden.“

Bärbl Schuler ist es zu verdanken, dass die Geschichte der *Condor* in seltener Ausführlichkeit dokumentiert ist: www.fky.org/lyachten+segler/yachtportraits/condor.html



„Condor“ - im Vordergrund - auf Regattakurs beim diesjährigen Traditionsklassen Meeting Ammersee

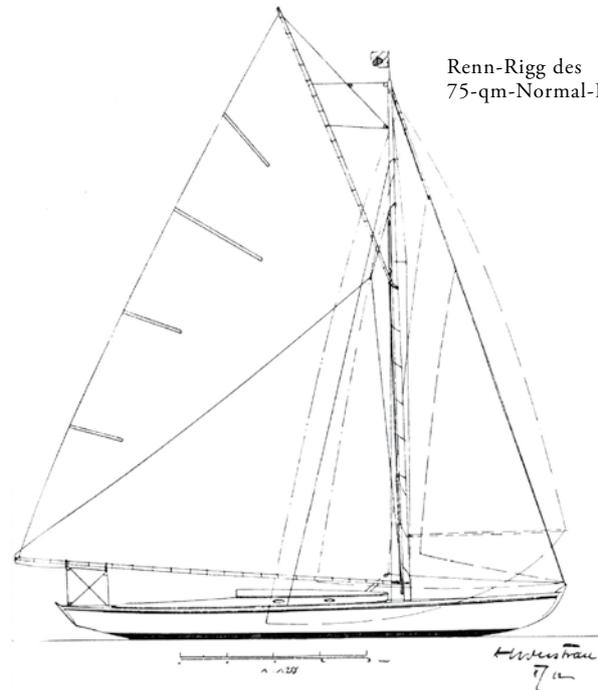
Schiffbauliche Entwicklung

Muldenförmig flacher Rumpf mit verhältnismäßig großen Abmessungen in Verbindung mit einer kleinen Verdrängung - das sind die Hauptmerkmale der nationalen Kreuzer, vornehmlich des 45ers.

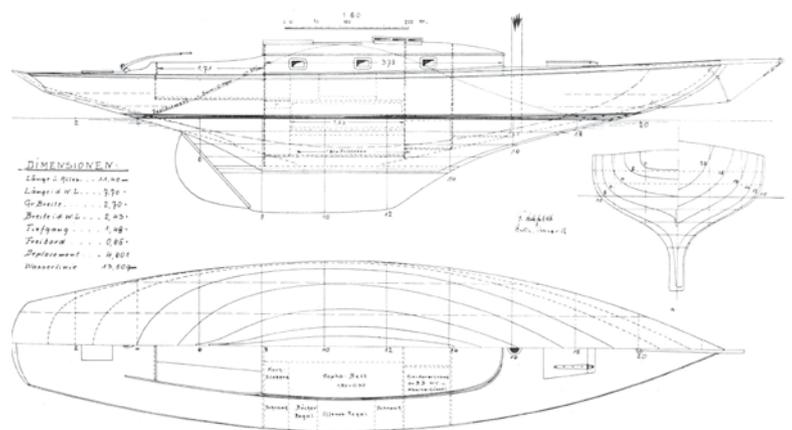
Im Laufe der Zeit wurden nun die Überhänge und die Länge der Wasserlinie LWL dieser Rümpfe immer größer. Beide Größen waren in den Konstruktionsbestimmungen nicht festgelegt worden: Eine Einladung an Konstrukteure wie von Hacht, Heidemann, Jaekel, Hertz, Rasmussen, Rehfeldt, Schröder, Stein, Wustrau, sich der Bootslängen anzunehmen. Die Entwicklung zeigt die folgende Tabelle:

Yacht	Baujahr	Konstrukteur	Größte Länge	LWL	BWL	Tiefgang
Wunsch II	1912	Oertz	8,38m	5,65m	2,08m	1,12m
Kaspar II	1913	Stein	10,05m	6,83m	2,04m	1,19m
Humba	1914	Neesen	10,49m	7,52m	2,00m	1,20m
Quos ego	1924	H. Rasmussen	10,50m	7,50m	2,03m	1,20m

Ausgangspunkt bei den Konstruktionsbestimmungen von 1911/12 war, neben der Festlegung von Mindestdeplacement, Maximalsegelfläche, Mindestbreite und Maximaltiefgang, weitere nicht unbedingt nötig erscheinende Einschränkungen zu vermeiden. Ende 1913, nach zwei Saisons, war allerdings die Längenentwicklung klar, wie Wustrau schreibt: *„Sowohl die 45 als auch die 75qm Kreuzer sind länger und länger geworden, ganz besonders aber die ersten. Es fragt sich nun, ob das bereits in einem solchen Umfange geschehen ist, dass die neuesten nationalen Kreuzer die Bezeichnung ‚extreme Rennyacht‘ verdienen. Vorläufig ist das noch glatt zu verneinen...“* Zu bedenken sei aber, dass ein weiteres Anwachsen der Länge nicht wünschenswert sei: *„Die Boote werden dann nämlich in ihren Verbänden etwas schwach, weil die Vorschriften des Germ. Lloyds Abmessungen der einzelnen Verbandsteile vorschreiben, ohne auf ein Größerwerden des Bootsrumpfes, insbesondere das Längerwerden des Vor- und Hinterschiffes, Rücksicht zu nehmen.“*



Renn-Rigg des 75-qm-Normal-Kreuzers



Linienriss und Einrichtungsplan eines nationalen 75-qm-Kreuzers.

75er O12 Vinga segelt wieder...

Die aufwändige Restaurierung - eigentlich ein Neubau - durch die Michelsenwerft in Friedrichshafen ist abgeschlossen.

Vinga wurde originalgetreu wiederhergestellt. Werftchef Hans-Joachim Landolt lagen aus dem A&R-Archiv alle Originalpläne von 1914 vor. Diesen konnte der Bootsbaumeister entnehmen, dass der Rumpf im Laufe der Zeit durch diverse frühere Umbauten 20 Zentimeter zu breit und 10 Zentimeter zu hochbordig war. Viele Beschläge und Teile der Ausrüstung wie Bullaugen, Eisschrank und das WC blieben erhalten. Das Rigg musste hingegen neu gebaut werden.

Vollständig recherchiert ist die bewegte Geschichte der Vinga, die 1914 als Erika III im Auftrag eines Seglers vom Wannsee, Dr. Martin Freund, vom Stapel lief. Noch im selben Jahr verkaufte er es an Geheimrat Hofrat Dr. Krönig aus Konstanz, der das Schiff an den Bodensee holt, auf den Namen Ruth tauft und dort bis 1918 segelt. Dann holt Emil Wiese die Ruth ex Erika III als Loreley nach Hamburg in den Norddeutschen Regattaverein. 1919 erwirbt Max Treess das Schiff und gibt ihm den Namen Erika zurück. Der nächste Eigner tauft die Yacht 1920 Wega, 1924 wird sie weiterverkauft und heißt nun Matho II. Während des Zweiten Weltkriegs verschlägt es das Schiff an die Ostsee nach Timmendorfer Strand, dort wird es auf den Namen Vinga II getauft. 1955 kauft die Baltische Seglervereinigung Hamburg für 6000 Mark die Yacht und benutzt sie als Clubschiff. Da der achterliche Übergang rott ist, wird dieser etwas gekürzt. Das ehemals 11,70 m lange Schiff ist jetzt nur noch 11,58 m lang. 15.304 Seemeilen legt die Vinga III bis 1963 zurück. Nach einigen Zwischenstationen landet das Schiff in Berlin, wo es 2007 in den Besitz des heutigen Eigners übergeht.

Richard Volz hat das Schiff aus reinem Enthusiasmus erworben und an den Bodensee gebracht. Da er schon einen 75er besitzt, sucht er einen neuen Eigner, der das Boot auf dem Schwäbischen Meer segeln will. Hier liegen bereits 15 der 21 europaweit noch existenten Yachten dieser Klasse. Kontakt: www.75qmkreuzer.de

Bauwerft/-jahr	Abeking&Rasmussen/1914
Klasse	75-qm-Nationaler-Kreuzer
Konstrukteur	Henry Rasmussen
Lüa	11,70m
Breite	2,70m
Tiefgang	1,50m
Segelzeichen	O 12



1916 - inmitten des ersten Weltkrieges - aber ist es endgültig soweit, neue Vorschriften wurden verabschiedet. Erster Unterschied: Heraufsetzung der Verdrängung um 200 bzw. 600 kg, ein Beschluss der in zweiter Lesung im zuständigen Ausschuss des Seglerverbandes nur mit einer Stimme Mehrheit angenommen wurde.

Und die einschneidendste Veränderung: Die Festsetzung der größten Länge auf 10,50 und 12,50m. „Wenn auch die Wahl dieser Zahlen als eine gewisse Willkür erscheint, so entsprechen diese doch guten Mittelwerten bestehender Fahrzeuge und ... den neueren Bestimmungen des Germ. Lloyd in Bezug auf die dafür zugelassenen Materialstärke,“ heißt es in der „Yacht“. Die Redaktion schreibt weiter (1916, 31, 378): „Wenn auch etwas radikal, beseitigt diese Bestimmung die hauptsächlichste Beschwerde gegen die nationalen Kreuzer: Das ständige Wachsen ihrer Länge. Ein Entgegenkommen findet der Konstrukteur dafür in dem vom 1,5 auf 1,4 - 1,5 heraufgesetzten Verhältnis der größten Länge zur Wasserlinienlänge, wodurch es möglich gemacht ist, die absoluten Wasserlinienlängen der erfolgreichsten Fahrzeuge zu erreichen. Allerdings erfolgt eine neue Bindung durch die auf 0,2 der Wasserlinienlänge begrenzte Länge des vorderen Überhangs. Diese ergibt bei Fahrzeugen mit langer Wasserlinie (1,4:1) annähernd gleich lange Überhänge vorn und achtern; bei solchen aber, mit kurzer Wasserlinie (1,5:1) einen um mehr als 50% längeren Hecküberhang gegenüber dem vorderen Überhang.“

Neu und von ziemlicher Bedeutung ist ferner die Vorschrift, dass der Schmiegenumfang am Beginn der Wasserlinie nur 1,25 des Freibordes an dieser Stelle betragen darf. Dadurch werden völliger Bugformen unterbunden und es wird vermutlich eine gewisse Uniformität der Fahrzeuge eintreten. Von den Seeseglern wurde aber auf dieser Forderung bestanden, um für See geeignete Formen zu erzwingen. Da eine Einigung nicht erzielt wurde, brachte die Abstimmung die Entscheidung.“

Weitere Klassen:

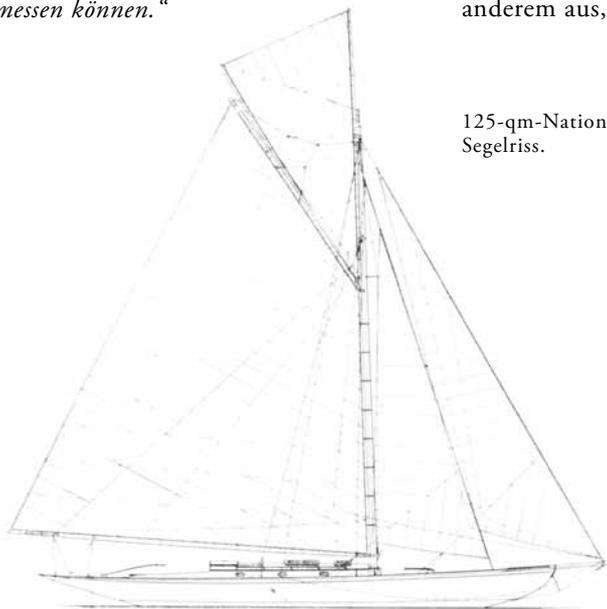
35 und 125qm

Mit den neuen Konstruktionsbestimmungen für die 45er und 75er wurde 1916 auch die Geburt zweier weiterer Klassen, der 35qm und der 125qm nationalen Kreuzerklassen, eingeleitet.

Der erste 35er wurde allerdings erst 1919, der erste 125qm nationale Kreuzer 1921 gebaut in der Blütezeit der Nationalen, den 20er Jahren.

Diese wurden nach dem I. Weltkrieg aus vielerlei sportpolitischen Gründen, die nachfolgend erörtert werden sollen, zum Rückgrat des Klassensystems des Seglerverbandes. Die Bautätigkeit erreichte 1925 ihren Höchststand. Damals waren beim D.S.Vb neunundsiebzig 35er, einundneunzig 45er, dreizehn 60er, fünfunddreißig 75er, vier 125er und eine nationale 250qm-Kreuzeryacht registriert.

Die unten abgedruckte Zeichnung eines 125ers mit Kuttertakelage hatte übrigens Henry Rasmussen 1916 für die Besprechung dieser Klasse angefertigt. Rasmussen: *„Ich hatte besonderen Wert auf ein yachtmäßiges Aussehen gelegt, doch leider wurde dieses dadurch unmöglich gemacht, daß die LWL für die endgültigen Vorschriften um 1 vergrößert wurde, ohne gleichzeitig die Überhänge zu verlängern. So entstanden Linien, die sich nicht annähernd mit dem Vorentwurf messen können.“*



125-qm-Nationaler Kreuzer.
Segelriß.

U und L

In die Anfangsjahre der nationalen Kreuzerklassen bis 1918 fällt auch die Gründung zweier weiterer Klassen, der 26qm (später 30qm) - Küsten - Rennklasse (U) und der 30qm Binnen - Renn - Klasse (L) -, der kleinen Verwandten der nationalen Kreuzerklassen: Auf dem 21. Seglertag 1913 stellte wiederum der Potsdamer Yacht Club unter Beteiligung der Vereine Akademischer Seglerverein, Berliner Yacht Club, Segel Club Ahoi, Zeuthener Seglerverein, Segelvereinigung 03 und Verein Seglerhaus am Wannsee einen Antrag auf Schaffung einer offenen nationalen Bootsklasse von 30 qm Segelfläche.

„Die Bestimmungen für diese Klasse sollen sich auf ähnlicher Basis bewegen, wie für die nationalen Kreuzerklassen, das heißt, es soll tunlichst eine Maximalbegrenzung der Segelfläche und des Tiefganges, sowie eine Minimalbegrenzung des Gesamtgewichtes und der Breite bei Festlegung eines gewissen Rauminhalts stattfinden. Der Deutsche Seglertag 1913 wolle eine siebengliedrige Kommission wählen, welche die vom Vorstände zu erlassenden Bestimmungen schnellstmöglichst ausarbeiten soll, so dass Bauaufträge noch rechtzeitig für die Saison 1914 erteilt werden können.“

Wieder war es August Mütze, der den Antrag begründete. Er führte unter anderem aus, dass die Klasse zur Aus-

füllung der Lücke zwischen der 45qm Kreuzer und der Jollenklasse gedacht sei. Man wolle einen Flossenkieler, aber keine Jolle haben, und der aufgetauchte Plan, auch diese Klasse mit Kajüte auszustatten, läge den Berliner Absichten völlig fern.

Henry Rasmussen schrieb später: *Die L-Boote sollten „in erster Linie ein Ersatz für die Sonderklasse darstellen... Die Sonderklasse wurde zu teuer. So wurden die Dreißiger ein hervorragender Ersatz für die sehr beliebte Sonderklasse... Leider erwies sich die Bauart für die See als zu schwach, so dass die Yachten eigentlich nie über die Grenzen der Binnenreviere hinaus heimisch geworden sind.“*

Bis Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 wurden sechzehn 30er gebaut. Der große Aufschwung begann auch bei dieser Klasse nach dem Kriege. 1924 hatte die Klasse mit 91 beim D.S.V. registrierten Schiffen ihren Höchststand erreicht. Am intensivsten wurde die Klasse auf Berliner Seen gesegelt.

Was die Küsten-Renn-Klasse (U), gedeckte Kielschwertboote mit großer Plicht, betrifft, waren diese vor allem in Eckernförde und auf den Masurischen Seen beheimatet. Die Klasse hat sich dort über viele Jahre noch gehalten, Harald Sulkiewicz berichtete in einem frühen Mitgliederblatt des Freundeskreises über die Entwicklung der Eckernförder Flotte.

Die sog. U-Jolle galt als billiges Boot für die Küste im Typ der Fischerboote. Ursprünglich besaß das Boot 26qm Segelfläche, erhielt aber später auf Betreiben der Binnensegler eine Segelfläche von 30qm, wodurch das ursprünglich sehr gute Boot übertakelt wurde und damit an Wert bedeutend verlor. Henry Rasmussen: *„Der Entschluss zur Vergrößerung der Segelfläche bedeutete das Ende dieser an und für sich sehr schönen Klasse.“*

20er Jahre: Rückgrat des Klassensystems

Waren die 45er und 75er schon vor dem Kriege durchaus erfolgreich gestartet, so gilt dies erst recht nach dem Kriege. Die nationalen Kreuzer-Klassen mit dem charakteristischen, aus den Grenzmaßen resultierenden Löffelbug und meist senkrechtem Spiegel wurden zum Rückgrat des Klassensystems der 20er Jahre!

In einem Rückblick des Potsdamer Yacht-Clubs, also des Vereins, der die Kreuzerklassen 1911 im Verband insbesondere gegen den Kaiserlichen Yacht-Club durchgesetzt hatte, heißt es

später, 1941: „In den Nachkriegsjahren setzte eine rege Bautätigkeit in den nationalen Kreuzerklassen ein, die nach der Statistik des DSV im Jahre 1924 ihren Höchststand erreichte... Die 45qm Klasse ist in unserem Revier die beliebteste Klasse zu jener Zeit gewesen.“ Beliebt und geeignet nicht nur zum Regattieren, sondern auch als Wanderbootklasse. „Es waren schnelle und handige Boote mit ausreichender Bequemlichkeit für eine Besatzung von drei Mann, auf denen man über Wochenende und, wenn man sich auf das eigene Revier beschränkte, auch



Nationaler 45qm-Kreuzer P 118 „Jugendliebe“ unseres Kameraden K. Schild mit P 141 „Frija II“ und P 159 „Gosch II“ auf der Berliner Frühjahrswochen 1927 auf dem Müggelsee.

Die Nationalen Kreuzer galten als billige Boote.

Für den angesehenen Konstrukteur Artur Tiller ist klar, „daß sie im Gegensatz zu den früheren Rennjachten sehr preiswert in der Beschaffung sind und eine genügend lange Lebensdauer haben. Man kann von ihnen sagen, daß Geschwindigkeit und Wohnlichkeit gering bezahlt werden; im Gegensatz zu den internationalen Rennjachten, bei denen diese beide Eigenschaften überzahlt wurden.“ 1913 sollen 45er 3600 - 4000 M. und 75er 5500 - 6000 M. gekostet haben, „wenn man nur zur entsprechenden Werft geht.“

1916 leitet Wustrau die Notwendigkeit, eine kleine Kreuzerklasse einzuführen, auch aus den Kostenverhältnissen her: Der Preis für die Binnenjollen beträgt bei etwa 0,5t Deplacement 1200 M., für Küstenjollen bei 0,9t Deplacement 1800 M., für 45qm Kreuzer bei jetzt 2,2t Deplacement 5500 M. Es sei dringend erwünscht, die Lücke zwischen den beiden letzten Klassen noch durch eine Zwischengröße von etwa 1,5t und 3500 M. auszufüllen, „die auch in ihren Eigenschaften als Gebrauchsboot zwischen beiden steht“. (Yacht 1916, 21, 262)

1926 heißt es: „Ist es den Rufern im Streite bekannt, daß die Kreuzer neuen Typs“ - gemeint sind die Schärenkreuzer - „etwa 50% teurer sind als bisher? Ein nationaler 75er kostete jetzt je nach Werft, die ihn baute, 18 bis 20000 RM., der 75er nach neuer Art wird jedoch etwa 30000 RM. kosten. Unser billigster Kreuzer, der 35er, kostet in erstklassiger Bauausführung etwa 6-7000 RM. Nach dem neuen Messverfahren würde er vermutlich 10.000 RM. kosten“ (W. Ratsch, „Yacht“, 1926, 51) Ansonsten galt: „Wer wenig Geld anzulegen hat, begnüge sich mit kleineren Klassen. Da wird alles im quadratischen Verhältnis billiger, und der Sport ist ebenso hoch, wenn nicht höher.“ („Yacht“, 1926, 51, 2)

einige Urlaubstage angenehm verbringen konnte. Für längere Reisen gingen unsere 45qm Kreuzer im allgemeinen auf Kreuzfahrten in die Rügensch Gewässer und haben Jahr für Jahr auch an den Wettfahrten der Pommernwoche teilgenommen.“

Die „rege Bautätigkeit“ nach 1918 bezieht sich auf die kleineren Klassen, die 35er und 45er, ist aber dennoch sehr erstaunlich. Schließlich wurde die junge Weimarer Republik in den ersten Jahren von schweren Krisen erschüttert, den wirtschaftlichen Problemen der Nachkriegszeit und der immer dramatischer werdenden Geldentwertung. Die sich rasant zuspitzende Inflation zwischen 1920 und 1923 beraubte viele potentielle Yachtsegler aus Mittelstand und Arbeiterschaft ihrer finanziellen Rücklagen. Pointiert formulierte der Literaturwissenschaftler Hans Mayer in seinen Erinnerungen: „Die Inflation zerstörte das deutsche Bürgertum in seiner Substanz.“ Zu vermuten ist, dass Boote und Yachten mit Warenaktien, Sachwerten oder Fremdwährungen bezahlt wurden.

Wirtschaftlich konnte es schließlich nur noch bergauf gehen. Mit Einführung der neuen Rentenmark war im November 1924 die Inflation endlich überwunden.

1925 waren im Yachtregister des DSV neunundsiebzig 35er, einundneunzig 45er, dreizehn 60er, fünfunddreißig 75er und vier 125er Kreuzeryachten registriert.

Bis 1930 wurden 170 Baunummern an 45er vergeben.

An regattafähigen Yachten mit gültigem Messbrief waren im Jahre 1930 beim DSV folgende Nationale Kreuzer eingetragen:

35qm-Kreuzer: 64, 45qm-Kreuzer: 82, 75qm-Kreuzer: 35, 60qm-Kreuzer: 16.

z.B. Emmy II

„Emmy II“ - Segelnummer T16 - ist eine 35qm Nationale Kreuzeryacht und wurde 1921 auf der Yacht und Bootswerft von Ernst Winkler in Schmöckwitz / Berlin Köpenick erbaut. Über die Vorgeschichte und die Anfänge der Restaurierung weiß die Ausgabe 02/2006 des „Klassiker“ ausführlich zu berichten. Auftraggeber und erster Eigner von „Emmy II“ ist einer der namhaften Berliner Regattasegler jener Zeit, Oskar Gleier, Mitglied des Berliner Yacht-Clubs und des Zeuthener Segelvereins. Bevor Oskar Gleier



diese Yacht im Winter 1920 in Auftrag gab, hatte er zuvor bereits mit seiner 8-Segellängen-Yacht „Blaue Anna“ sowie als Steuermann der Sonderklassen „Jubiläum“ und „Hertha II“ ex „Elisabeth“ des Prinzen Eitel-Friedrich reüssiert. Mit der Sonderklasse „Jugend“ errang er 1910 den Samoa-Pokal. Nachdem er 1920 mit dem L-Boot „Emmy“ (30 qm Binnenkieler, von Artur Tiller gezeichnet) sehr erfolgreich segelte, sollte nun mit „Emmy II“ der Wechsel in die nächstgrößere Klasse vollzogen werden. Als Konstrukteur beauftragte er Paul Francke aus Berlin-Friedrichshagen, der selbst ein sehr erfolgreicher Segler war. Auf der Berliner Frühjahrswoche 1921 ersegelte die Yacht in sechs Wettfahrten einen ersten, drei zweite und zwei dritte Plätze. Bis 1926 sollten bei den Dahme-, Berliner Herbst- und Frühjahrswochen und überregional etliche weitere Erfolge das Können Gleiers unter Beweis stellen. Nach einer letzten Wettfahrt 1927 beim Jubiläumspreis des Yacht Clubs Müggelsee verkaufte Oskar Gleier seine geliebte „Emmy II“.

Und damit verlieren sich zunächst auch die Spuren der Yacht. Erst 1952 taucht sie als „Ursula II“ beim SV Einheit wieder auf, damaliger Eigner ist Fritz Rohn aus Berlin-Friedenau. Nach erneuten Eignerwechseln erhielt sie in den achtziger Jahren einen GFK-Überzug.

1985 wurde aus „Emmy II“ „Samson“, leider wurde sie in der Folgezeit nicht in dem Maße gepflegt, wie es wünschenswert gewesen wäre.

Für die heutigen Eigner Tobias und Florian Bressler lautet die gelebte Devise: Rückbau der „Emmy II“ in einen möglichst originalgetreuen Zustand.

„Unser Ziel ist es seit dem Kauf im Jahr 2005, „Emmy II“ zu erhalten und Stück für Stück wieder in einen guten Zustand zurückzusetzen. Alles, was wir selbst bewerkstelligen können, gehen wir in überschaubaren Teilbaustellen an, alles andere lassen wir von Bootsbauern fachgerecht restaurieren. Wir verzichten bewusst auf moderne Beschläge und nutzen stattdessen die alte oder heute noch erhältliche traditionelle Ausrüstung, um dem Segelgefühl von damals möglichst nahe zu sein. Und dieses war nicht nur bequem, sondern durchaus auch anspruchsvoll. An Bord gibt es deshalb keine kugelgelagerte Traveller oder sonstige „modern fittings“, keine Foliensegel und auch keinen 70qm Spinnaker. Wir wollen keine Verfälschungen des ursprünglichen Zustandes. Wir segeln nicht, um bei Regatten zu siegen, sondern um das Segeln auf einem traditionellen Holzboot zu genießen.“

Von der Gaffel zur Peitsche

Wie bereits erwähnt, hatten die damaligen Konstrukteure ihr ganzes Wissen eingesetzt, um die Grenzmaßbestimmungen, also die Baubestimmungen der verschiedenen Nationalen Kreuzerklassen auszureizen. In Reaktion darauf kam es dann 1916 ja zur Längenbeschränkung.

Wurde ein Nationaler vornehmlich zum Regattieren bestellt, wurde nicht nur bei den Längen oder Breitenmaßen gezerzt, auch bei den Materialstärken, insbesondere der Masten.

Man baute sie für Binnenregatten und, um eine größtmögliche Rennfähigkeit zu erzielen, ging man bei den Materialstärken der Spieren oft bis an die unterste Grenze des Möglichen heran. Dazu kam, dass man die anfänglichen Gaffeltakelagen zu Beginn der zwanziger Jahre durch Hochtakelung mit Peitschenmast ersetzte, dass man also durch die Ausnutzung der aerodynamischen Erkenntnisse die Takelagen immer höher und höher baute: Ursprünglich für Gaffelrigg konzipiert, waren die Nationalen mit der neu aufkommenden, viel effektiveren Hochtakelage - unter Beibehaltung der alten Quadratmeterzahl - nun völlig übertakelt.

Die Boote wurden ranker und unhandlicher. Es wurde immer schwerer, die hohen und schmalen Takelagen mit den relativ zu kurzen Rümpfen auszubalancieren.

Dennoch wurde die Hochtakelung ohne wenn und aber auch für Fahrtenzwecke gelobt.

Zur Diskussion Gaffel- oder Hochtakelung hieß es in der Yacht:

„Wie oft hört man heute noch, dass die ‚Hoch‘-Takelung aerodynamisch gegenüber der ‚Breit‘-Takelung zwar im Vorteil sei, für einen Fahrtenkreuzer käme sie aber nicht in Frage. Der lange Mast, das enorme Toppgewicht, die Schiene und Rutscher, die nicht gleiten wollen, schlechte Eigenschaften vor dem Wind usw.! Wird denn die Toppsegelstange, die von der Werft aus „nach altem Brauch“ zum Fieren eingerichtet ist, bei kuttergetakelten Yachten, wenn es hart weht, überhaupt gefiert, um das Toppgewicht zu vermindern? Meist wird wohl gewartet, bis sie selbst von oben kommt! Und die Schiene und Rutscher, die nicht gleiten wollen? Dann liegt hier ein Konstruktionsfehler vor, genau so wie bei einer Gaffeltakelage, bei der trotz des Gewichts der Gaffel Klau- oder Piekfall nicht schurren, weil die Blöcke zu klein sind, das Tau über zu viele Scheiben muss oder auch, weil die Blöcke nicht eingefettet wurden. Kinderkrankheiten sind überall, eine Begleiterscheinung jeder Entwicklung, jedes Fortschritts. Und mit den schlechten Eigenschaften vor dem Wind ist es halb so schlimm, wenn nur die Beisegel richtig bedient und vor allem überhaupt hervorgeholt werden.

Dann sehe ich, gerade für einen Kreuzer, für ein Fahrtenboot auch hier nur Vorteile. Eine Halse mit einem gaffellosen Hochsegel ist eine Spielerei, bei einem Gaffelsegel oft keineswegs. Eine Hochtakelung bedingt einen relativ kurzen Baum, die Vorzüge eines kurzen Baumes für einen Kreuzer zu preisen, hieße Bubiköpfe nach Berlin bringen.“

Für Henry Rasmussen führte die rigoreuse Ausnutzung der Baubestimmungen der Nationalen und die fehlende Korrektur selbiger durch den Verband zu folgendem Resümee (welches die spätere Entwicklung des Bootsklassensystems vorwegnimmt):

„Da man sich zu Änderungen der Vorschriften nicht entschließen konnte, wandte man sich sehr schnell den in Takelage und Rumpf viel besser ausgeglichenen Schärenkreuzern zu, die sich außerdem für die See ebenso gut eignen, wie für binnen. Diese Entwicklung unserer Nationalen Kreuzer beweist uns wieder, daß sich in Deutschland nur solche Yachten halten können, die in gleicher Weise für alle Reviere geeignet sind.“

Doch zur Verdrängung der Nationalen Klassen aufs Abstellgleis später. Widmen wir uns zunächst noch den „großen Typen“ unter den Nationalen und der Neuentwicklung von 1923, dem 60er Nationalen.



Regatta der nationalen 35qm-Kreuzer

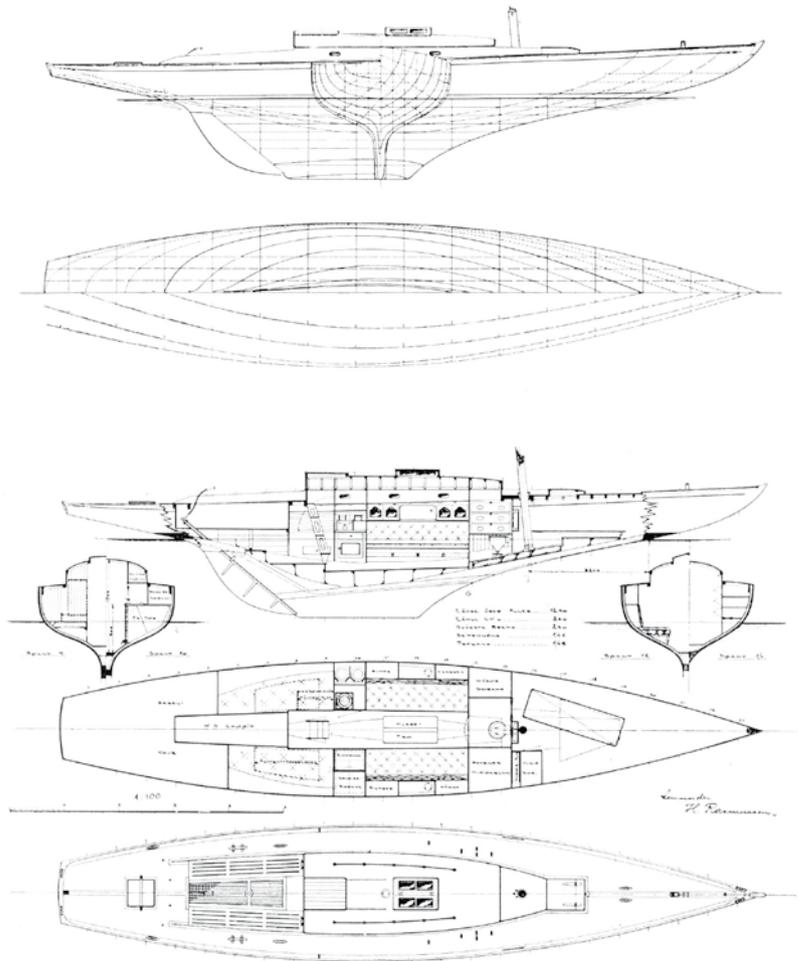


Nationaler 35qm-Kreuzer „Kehrwieder“ ex „Gipsy“

Die großen Typen

Der Seglertag 1923 brachte - ergänzend zu den 75ern und 125ern - eine weitere größere nationale Kreuzerklasse. Die 75er hatten ja die Hoffnungen der Küstenvereine auf ein brauchbares Seeboot nicht erfüllen können. Binnen waren es schöne, schnelle und gern gesegelte Boote. Für Seefahrt dagegen galten sie als übertakelt und in den Rumpfabmessungen für Seegang als ungeeignet. Um hier eine Abhilfe zu schaffen und gleichzeitig den Binnenseglern eine weitere, zwischen dem 45er und 75er liegenden Kreuzerklasse zu geben, wurde auf Antrag des Großherzoglich Mecklenburgischen Yacht Clubs und des Berliner Segler Clubs eine 60qm Kreuzerklasse eingeführt. Sie wurde allerdings nach fünf Jahren (1928) mit Einführung der Seefahrtkreuzer-Klassen zusammen mit den 125ern zur Altersklasse erklärt. Elegante Yachten waren die 60er dennoch.

Paul Francke 1933: „Sonderbar ist es eigentlich, daß die nationalen 60er, die doch im Typ von den nationalen

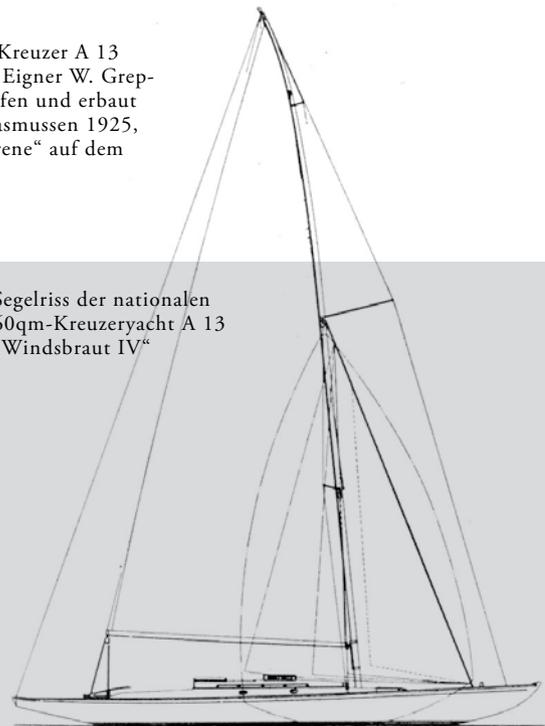


Nationaler 60qm-Kreuzer A 13 „Windsbraut IV“, Eigner W. Grepert, PYC, entworfen und erbaut von Abeking & Rasmussen 1925, segelt heute als „Irene“ auf dem Bodensee



Nationale 60qm-Kreuzer: A 3 „Stromer II“, A 14 „Pinguin“

Segelriss der nationalen 60qm-Kreuzeryacht A 13 „Windsbraut IV“





125qm-Nationaler Kreuzer,
Rasmussen-Entwurf 1916
Großsegel verm. 73,50 qm, Vorsegeldreieck
38 qm, Topsegel 13,50 qm, verm. Segelfläche
125 qm, Stagsegel 14 qm, Klüver I 17 qm,
Klüver II 13,50 qm, Klüver III 10 qm,
Ballon 37,50 qm, Spinnaker 57,50 qm,
Dreieck-Topsegel 8 qm, Sturmsegel 20 qm

Kreuzerklassen infolge ihrer langen Überhänge die elegantesten und schnittigsten Fahrzeuge darstellen, seinerzeit vom Seglertag als Altersklassen erklärt, also als minderwertig betrachtet wurden. Diese seltsame Bestimmung ist ja nun vom letzten Seglertag 1932 wieder aufgehoben worden; aber trotzdem dürfen Neubauten in dieser schönen Klasse nicht mehr ausgeführt werden, während es jedem unbenommen bliebe, sich einen 35er, 45er oder 75er mit häßlichen kurzen Überhängen bauen zu lassen. Die weitaus meisten Schärenkreuzer haben doch auch lang ausgezogene elegante Überhänge und wirken dadurch äußerst reizvoll.“ („Yacht“, 1933, 3, 12)

Der 60er, der sich in den Bestimmungen deutlich von den übrigen Nationalen absetzte, kann wohl als ein gelungener Yachtentwurf gewertet werden, „bei dem die besten Eigenschaften der Schärenkreuzer mit denen der späteren Seefahrt-Kreuzer harmonisch vereinigt wurden. Eine Entwicklung der nationalen Kreuzer in dieser Richtung hätte diesen Klassen sicher weitere Anhänger gewonnen. Auch für die Berliner Gewässer sind die Abmessungen dieser Yacht, insbesondere der Tiefgang, durchaus noch zulässig. Dabei ist der Tiefgang im Verhältnis zu den übrigen Abmessungen des Rumpfes groß genug, um erstklassige Segeleigenschaften auch

bei hartem Wind zu gewährleisten. Die relativ große Länge garantiert unter allen Verhältnissen große Geschwindigkeit.“ („Yacht“, 1932, 43, 8)

Rasmussen resümierte 1934: „Daß die nationalen Kreuzer nach den alten Vorschriften des D.S.Vb. heute als überholt gelten, kann man verstehen, selbst wenn man sich klar darüber ist, daß für manche Segler auch heute die Yachten der nationalen Klassen, insbesondere der 75qm-Klasse dem Ideal sehr nahe kommen. Die Tatsache, daß sowohl Eigner von 75qm-Kreuzern, deren Revier die Ostsee, als Eigner von 75ern, deren Revier der Bodensee ist, mit den Eigenschaften dieser Yachten in jeder Weise zufrieden sind, beweist, daß für bestimmte Verhältnisse diese Yachten weder durch Schären-Kreuzer noch durch Seefahrt-Kreuzer ersetzt werden können. Allerdings handelt es sich hier um Ausnahmen, um vereinzelte Segler und auch nur vereinzelte Segelreviere. Wer weiß, wie sich die nationalen Kreuzer entwickelt hätten, wenn die Entwicklung, in der sich die Klassen immerhin noch befanden, in der Richtung erfolgt wäre, die damals, als die 60qm-Klasse als nationale Kreuzer-Klasse angenommen wurde, nahe lag.“

Größere Bedeutung hat diese Klasse aber eben leider nicht erhalten. Der DSV registrierte im Höchstfalle 16 60qm-Yachten, von denen allein fünf im Yachtregister des Potsdamer YC eingetragen waren, darunter die „Windsbraut IV“ (Riss Seite 51).

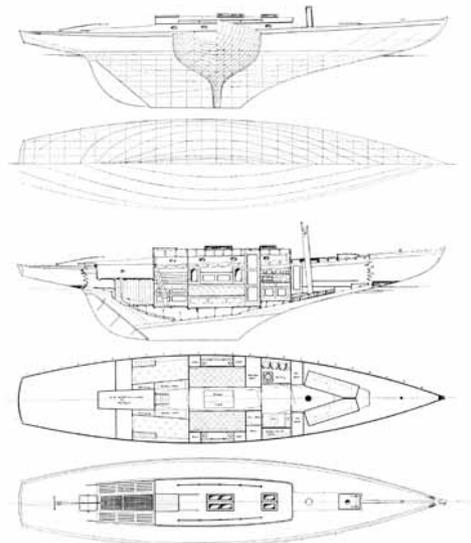
Größere Bedeutung blieb ebenso den 125ern vorenthalten. Rasmussens Rückblick auf seinen ersten 125er Entwurf 1916 (oben links):

„Interessant ist ein Vergleich der Zeichnungen des 125qm Kreuzers mit dem ersten Entwurf mit Kuttertakelage, der im Jahre 1916 für die Besprechung der Klasse angefertigt wurde und überall ungeteilten Beifall fand. Ich hatte besonderen Wert auf ein yachtmäßiges Aussehen gelegt, doch leider wurde dieses dadurch unmöglich gemacht, dass die LWL für die endgültigen Vorschriften um 1 Meter vergrößert wurde, ohne gleichzeitig die Überhänge zu verlä-

gern. So entstanden Linien, die sich nicht annähernd mit dem Vorentwurf messen konnten.“

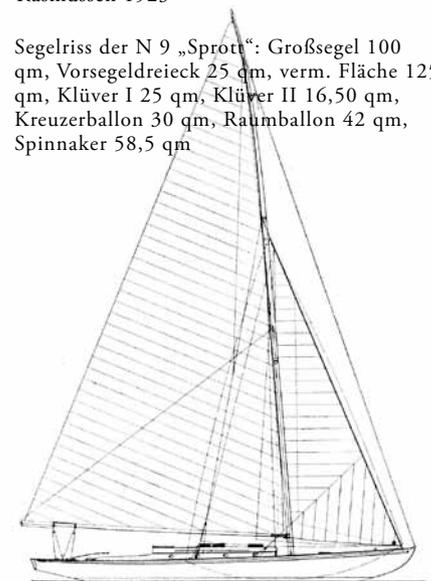
Der erste 125er wurde überhaupt erst 1921 realisiert. Von den neun im Laufe der Jahre beim DSV registrierten Yachten segelten allein drei - die erfolgreichsten - unter dem Stander des PYC. Dies waren „Sprott“ N 9, „Colleen“ N 8 und „Lucie“ N 4.

Für Rasmussen war übrigens klar, dass die 60er und auch die schon 1916 beschlossenen 125er Kreuzerklasse sich nicht weiter durchzusetzen vermochten, „weil sie für die Zeiten, in denen sie entstanden“, 1916 bzw. 1923, „zu teuer“ waren.



Nationale 125qm-Kreuzeryacht, N 9 „Sprott“, entworfen und erbaut von Abeking & Rasmussen 1923

Segelriss der N 9 „Sprott“: Großsegel 100 qm, Vorsegeldreieck 25 qm, verm. Fläche 125 qm, Klüver I 25 qm, Klüver II 16,50 qm, Kreuzerballon 30 qm, Raumballon 42 qm, Spinnaker 58,5 qm



Die Konkurrenz

Eigentlich wurde bereits Mitte der 20er Jahre klar, dass die Nationalen Kreuzer-Klassen sehr bald durch neue Klassen abgelöst werden würden. Warum?

Grund eins

DSV-Geschäftsführer Andriano formulierte in einem Rückblick 1930: „Allgemein stellt sich die Nachkriegs-entwicklung des deutschen Segelsports bis Ende 1928 wie folgt dar: Aus dem Abbruch der Beziehungen mit dem internationalen Wettsegel-Verband und der zunächst nicht übersehbaren Wiederanknüpfung ergab sich für den deutschen Segelsport einmal der Wunsch nach Umstellung auf andere als die internationalen Wettfahrtklassen, sodann handelte es sich darum, internationale Sportbeziehungen außerhalb des Rahmens der IYRU zu pflegen. Dies alles wiederum war noch beeinflusst durch den Abgang eines sehr großen und besonders wertvollen Teils der deutschen Jachtflotte durch Verlust im Kriege (Beschlagnahme in Feindesland) und Verkauf ans Ausland, nicht zuletzt durch die schweren Zeiten der Inflation- und Nachkriegsjahre. Wenn trotzdem der deutsche Segelsport nicht unterging, sondern im Gegenteil sogar eine starke innere Kräftigung nach dem Kriege erfuhr, so ist dies in erster Linie darauf zurückzuführen, dass wir hauptsächlich in den 1909 bzw. 1911 geschaffenen und später noch ausgebauten Jollen- bzw. nationalen Kreuzer-Klassen Wassersportfahrzeuge besaßen, die in zahlreichen Größen den verschiedensten mittleren und schwächeren Vermögensverhältnissen angepasst waren, und nicht nur erstklassigen Rennsegelsport ermöglichten, sondern auch - namentlich was die nationalen Kreuzer-Klassen betrifft - nebenher und nach Beendigung ihrer Wettfahrtlaufbahn für Fahrtenzwecke sehr geeignet waren. Trotz der vorzüglichen Brauchbarkeit der nationalen Klassen, die nicht nur im Segler-Verband, sondern auch im Bund Pflege fanden, war aber ein internationaler Sport damit nicht möglich. Der Deutsche Segler-Verband

hatte nun richtig erkannt, dass die Beschränkung auf rein inländischen Segelsport die Gefahr der Einseitigkeit und der Rückständigkeit bringen würde, wenn wir wieder einmal den großen internationalen Sport aufnehmen würden. Nicht zuletzt unter Hamburger Mitwirkung wurde daher mit Schweden, dem Land, welches wohl das meiste Verständnis für unsere Lage in und nach dem Kriege aufgebracht hatte, nach Beendigung der Inflation die „Schärenkreuzerpolitik“ aufgenommen. Erst allerdings nur zögernd, weil die Schärenkreuzervorschriften von 1920 noch gewisse Extreme ermöglichten, seit 1926 aber mit um so größerem Schwung, da die zwischen Schweden und Deutschland gemeinsam aufgestellten neuen Baubestimmungen von 1925 nicht nur schnelle, sondern auch gegen extreme Konstruktionen gesicherte Boote brachten.“

Diese Verbandspolitik des DSV traf allerdings nicht überall auf Gegenliebe: Dazu W. Raatsch 1926: „Seit längerer Zeit sind Bestrebungen im Gange, unsere wundervollen nationalen Kreuzer als überholt und unzweckmäßig hinzustellen. Man will sie, einem neuen Meßverfahren zu Liebe, in Altersklassen weiter segeln lassen, doch wird hierbei anscheinend übersehen, daß hierdurch mit einem Schlage unsere gesamte Jachtflotte die Hälfte ihres Wertes verliert. Bei der Anzahl von Yachten, welche allein auf Berliner Gewässern beheimatet sind, würde dieser Verlust weit über 1 Million RM. betragen. Ob wir uns in einer Zeit schwerster wirtschaftlicher Krise ein derartiges Experiment leisten können, bleibe dahingestellt.“

Was die Vorschläge für das ‚verbesserte‘ Meßverfahren betrifft, so werden uns in erster Linie die Schärenkreuzer als das Ideal hingestellt. Ein kleiner, aber sehr rühriger Kreis betreibt schon längere Zeit eine geschickte Propaganda für diese Klassen, vor allem für die 22er und 30qm-Schärenkreuzer. Diese Boote haben wir in der vergangenen Herbstwoche kennengelernt, wo sie zwar,



Nationale 125qm-Kreuzeryachten
N 9 „Sprott“ C. Encke, PYC,
N 8 „Collen“ W. Markowsky, PYC

wenn sie am Bootssteg lagen, einen bestechenden Eindruck machten, doch unter Segel sich ziemlich lahm zeigten. Jedenfalls waren unsere nationalen 30-qm-Rennboote an allen Tagen meistens schneller, was unsere Tagespresse jedoch taktvoll verschwieg.“ („Yacht“, 1926, 51)

Grund zwei

Der Deutsche Segler Verband und der Deutsche Segler-Bund buhlten um die Gunst der Seglerschaft - wie schon 1911, dem Geburtsjahr der Nationalen. Während der regattaorientierte DSV allein seine schnellen, aber nach allgemeiner Auffassung seeuntauglichen Nationalen Kreuzerklassen vorzuweisen hatte, konnte der fahrtenorientierte Seglerbund (DSB) Mitte der 20er Jahre ein komplettes Seefahrtkreuzer-System anbieten. Es reichte vom 20- bis 50-qm-Küstenkreuzer, bis hin zu seefesten Fahrtenkreuzern von 60-, 80-, 100-, 125 bis 175- und 250-qm Segelfläche. Sogar dem kleineren 60qm Bundeskreuzer sagte man nach, es sei mit ihm ohne weiteres möglich, „bei geübter Besatzung diese Jacht in allen Gewässern der Ostseestaaten auf sommerlichen Seereisen zu fahren“. Sämtliche Bundes-Seekreuzer wurden nach den Vorschriften und unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd gebaut und mussten entsprechende Zertifikate vorweisen können. Die Klassenvorschriften des Segler-Bundes entsprachen bereits

in vielen Punkten jenen Vorschriften, die der DSV 1928 mit der Herausgabe seines sog. „Roten Buches“ mit den Baustimmungen aller Klassen für seine neuen Seefahrtkreuzerklassen offiziell erlassen sollte. Der DSV musste, was die „Seetauglichkeit“ seiner Yachten anging, „nachrüsten“, um mit dem DSB bei den Kreuzeryachten konkurrieren zu können.

Der A&R-Werftchef Henry Rasmussen erwies sich als eifriger Propagandist der neuen Seefahrtkreuzer-Klassen: „Die Seefahrts-Klassen sind ohne Zweifel die besten Klassen, die der DSV je geschaffen hat. Damit jeder, selbst der anspruchsvollste Eigenbrödlerr, die Möglichkeit hat, das zu finden, was er sich wünscht, hat man gerade in den kleineren Klassen diese möglichst dicht nebeneinander gelegt. Die Yachten der Seefahrts-Klasse sind außerordentlich schnell, handig, seetüchtig und weisen eine relativ große Wohnlichkeit auf. Die Geschwindigkeit dieser Yachten entspricht derjenigen gleich großer R-Yachten, wenn man für den Größenvergleich der Segelflächen zu Grunde legt, zum Beispiel also die 6-m-R-Yacht mit dem 40qm Seefahrts-Kreuzer, oder die 8-m-R-Yacht mit dem 80-m2-Seefahrts-Kreuzer vergleicht.

Es ist besonders wichtig, hierauf hinzuweisen, da die Rumpfabmessungen der Seefahrts-Kreuzer erheblich größer sind, als diejenigen der entsprechenden R-Boote. Der Gesamtwirkungsgrad eines



Aus einem 125er wird ein 80er Seefahrtkreuzer: oben „Sprott“, unten die „Sprott“ als 80er „Möwe“



30qm-Jollenkreuzer dem 45qm-Kielkreuzer überlegen! (Schneller, tiefer, wohnlicher)



B 60 „Satan“ segelt den bei Wind lange Jahre hindurch erfolgreichen nat. 45qm-Kreuzer P 28 „Humba“ aus

Seefahrts-Kreuzers liegt also bedeutend höher als der einer R-Yacht, weil also bei relativ gleicher Geschwindigkeit der Seefahrts-Kreuzer außerdem eine sehr reichhaltige Einrichtung aufweist und weil außerdem wieder bei gleicher Geschwindigkeit ein größerer Rumpf durch das Wasser bewegt wird, wodurch die Seetüchtigkeit natürlich auch noch gegenüber den R-Yachten gesteigert wird.“

Mit der Gründung der Seefahrtsklassen des DSV 1928 ging das Interesse an den großen Nationalen Kreuzerklassen vollständig zurück. Die 75er und 60er Kreuzer wurden vielfach in 60er und 50er Seefahrtskreuzer, alle 125er Nationalen in 80er Seefahrtskreuzer umgetakelt. Der Potsdamer Yacht-Club trauerte: „Für unsere Gewässer geeignete schnelle Kielyachtklassen mit ausreichender Wohnlichkeitseinrichtung sind damit im Aussterben. Ob die Seefahrtskreuzer in der Zukunft diese empfindliche Lücke zu schließen in der Lage sind, bleibt abzuwarten.“

Die kleinen Nationalen, die 45qm und 35qm Kreuzeryachten, werden durch die (noch billigeren) 30qm und 20qm Jollenkreuzer abgelöst - angesichts der wirtschaftlichen Turbulenzen jener Jahre und der heraufziehenden Weltwirtschaftskrise durchaus nachzuvollziehen. Zudem brachten die Jollis den Vorteil für die Binnengewässer mit, keinen Steckmast und keinen festen Tiefgang von 1,2 m zu haben.

Spätestens Ende der 20er Jahre hatten die Jollenkreuzerkonstruktionen auch die Mängel weitgehend abgelegt, die Artur Tiller noch 1928 so beschrieb: „Die hauptsächlichsten Fehler lagen in den Voraussetzungen ihrer geistigen Väter, nämlich in der Anwendung der unzulänglichen Konstruktionsprinzipien der Jollenkonstruktion, welche ein ungeeignetes, zu leichtes Unterwasserschiff, ein überlastiges Überwasserschiff und einen verfehlten, zu geringen Lateralplan ergaben. Sind aber die theoretischen Voraussetzungen des Entwurfes bereits verfehlt, so müssen auch notwendigerweise die Ergebnisse falsch sein. Ein Durchblättern der in Frage kommenden Zeitschriften aus den

Jahren 1922/23 ergibt dann auch den Beweis dieser Behauptung: Jollenrumpfe mit zu hohem Freiborde, muldenförmigem Jollenspannt und hinzugefügter Kajüte. Auf unseren ruhigen Binnengewässern waren diese Jollenkreuzer noch einigermaßen lebensfähig. Kamen sie aber in den Seegang größerer Binnenseen oder gar auf die Ostsee, so machten sich die Fehler der Konstruktion bemerkbar. Bei viel Wind und Seegang war ein Gegenankreuzen mit ihnen einfach unmöglich. Die Boote hatten unter Wasser zu wenig, über Wasser zu viel. Das hohe Überwasserschiff mit den großen Flächen der Kajütaufbauten bot dem Wind zu viel Angriffsfläche. Die geringe Fläche des Schwertes - das muldenförmige Unterwasserschiff kommt für seitliche Abtrift nicht in Frage - bot zu wenig Seitenwiderstand. Infolgedessen war der Leeweg bei viel Wind und Seegang enorm. Dazu kam, dass das riesige Überwasserschiff mit dem Kajütaufbau wohl einen großen Raum einschloß, die Fahrzeuge aber im Verhältnis zu diesem umbauten Raum

kein nennenswertes Gewicht besaßen, so dass sie sich in viel Seegang beim Kreuzen noch schlechter benahmten als die halbgedeckten Jollen. Es fehlte ihnen ferner beim Ankreuzen gegen den Seegang die nötige Masse, also das erforderliche Fahrtmoment. Jede anrollende See stoppte ihre Fahrt ab und brachte diese Boote zum Stillstand. Es blieb unter diesen Umständen nur die Flucht raumschots vor dem Wind zurück in den nächsten Hafen. Kein Wunder, dass Seesegler diese damaligen Jollenkreuzer als ungeeignet für ihre Zwecke ablehnten.“

Zur weiteren erfolgreichen Entwicklung der Jollenkreuzerklassen erschien im „Klassiker!“ 4/2009 ein ausführlicher Rückblick. Lesen!

Altersklasse

Eine Klasse wird alt, wenn sich außer den Eignern der vorhandenen Boote, niemand mehr für sie interessiert und keiner mehr Neubauten in Auftrag gibt. Da man nun eine alt gewordene Klasse, von der überall noch viele alte und ältere und manchmal auch auf modern und jugendlich zurechtgemachte Boote segeln, nicht einfach sang- und klanglos begraben kann, macht man sie offiziell zur Altersklasse. Man erteilt keine neuen Klassenscheine mehr und gibt den vorhandenen Booten Zeit, in aller Ruhe auszusterben.

1928 war es für die 60er und 125er soweit - sie wurden zu Altersklassen erklärt

1933 wurden die anderen Klassen, die 35er, 45er und 75er zu Altersklassen ohne Neubauerlaubnis.

Zu erwähnen sei noch, dass der Seglerstag 1932 die 60qm-Alters-Klasse noch einmal zur vollwertigen Klasse erklärte, jedoch mit der Einschränkung, dass für Neubauten keine Klassenscheine mehr ausgestellt werden. Die 60qm Kreuzer gingen übrigens zum größten Teil in den Besitz des Marine-Regatta-Vereins in Kiel über.



Entwurf einer Nationalen 250qm-Kreuzeryacht, Abeking & Rasmussen
Großsegel 162,5 qm, Dreieckversegel 87,5 qm,

Länge über Alles 24,90 m, CWL 16,60 m,
Breite 4 m, Tiefgang 2,80 m

Yachten der 250er Klasse wurden nie gebaut.
Schade eigentlich.

Heute

Manchmal erleben alt gewordene Klassenboote noch einen zweiten und dritten Frühling. Zum Beispiel die 45er: Viele dieser Boote gab es auch nach dem 2. Weltkrieg noch auf dem Rhein und Bodensee. Sogar vereinzelte Neubauten gab es wie die P 200, 1949 bei Abeking & Rasmussen gebaut. Sie wird heute noch auf dem Rhein gesegelt.

Ihre Wiedergeburt erlebten die 45er ab 1990. Die Martin-Werft in Radolfzell und später auch die Glas-Werft in Posenhofen boten formverleimte Neuauflagen dieses Klassikers an, bauten insgesamt über 20 moderne 45er und konnten sie im süddeutschen Raum verkaufen. Martin baute die 45er P 221 - P 235, Glas 45er P 236 - P 243.



1999 formulierte die zuständige Klassenvereinigung neue Bau- und Vermessungsvorschriften mit dem Ziel, „Neubauten in der Klasse zu ermöglichen, die dem Grundgedanken der Klasse folgen, die aber hinsichtlich der Bauausführung den Einsatz neuer Baumaterialien und Baumethoden erlauben sollten, die bei früheren Bauten nicht möglich waren.“

Auch heute - 2011 - segeln noch viele 45er auf dem Bodensee, die Felder der Klassenregatten bleiben allerdings überschaubar. Die Neubauten dominieren, die älteren Boote sind durch ihre durchlebte Geschichte sehr vielfältig geriggt.

Vom Gaffelrigg (P7, P58) über die Peitsche (P73, P57), von der 3/4-Takelung

z.B. Passat

Alte Yachten sind Schiffe mit Charakter und oft turbulenter Historie. So auch die „Passat“, ein früher 75er mit Heimathafen Meersburg:

1913 S. Kaiser gibt die „Boras“ auf der Werft C. Engelbrecht in Zeuthen bei Berlin in Auftrag. Die Segelnummer ist O-4, Heimatrevier Berlin beim Verein Seglerhaus am Wannsee.

1914 Der Kaiserliche Yacht Club in Kiel erwirbt die Yacht. Als „K“ dient sie neben der „Y“ und der „C“ als Clubyacht für Fahrten und Regatten.

1925 Umtakelung von Gaffel auf Slup. Der kurze Gaffelmast wird angeschafft.

Fortan segelt das Schiff unter dem Namen „Möwe“ beim KYC und wird der neugegründeten Schulungsgruppe des KYC 1927 als Ausbildungsyacht zur Verfügung gestellt. Im Jahrbuch des KYC von 1934 findet sich der Eintrag: „Die ‚Möwe‘ hat ihre Pflicht getan, sie ist alt und nicht mehr vollwertig zu reparieren.“ Trotz allem erfolgt eine Generalüberholung der Yacht.

1936 wird das Schiff in Heikendorf (Winterlager des KYC) an Land gestellt und wartet auf einen neuen Eigner und



bessere Zeiten.

1941 Hannes Habermann aus Düsseldorf erwirbt die „Möwe“. Von nun an segelte die Yacht unter dem Namen „Jan Wellem“ auf dem Rhein beim Düsseldorfer YC, Segelnummer VIII 190.

1945 In den letzten Tagen des zweiten Weltkrieges wird die „Jan Wellem“ bei Tieffliegerangriffen unter der Wasserlinie getroffen und sinkt, wird aber wieder gehoben und instand gesetzt.

1954 Unter dem Namen „Karin“ liegt das Schiff wieder im Kieler Yacht Club, Eigner Otto Zöllner. Es erfolgte eine Generalüberholung auf der Werft Mathiesen & Paulsen. Wegen der Kosten entstand ein Disput zwischen Otto Zöllner und dem Voreigner Hannes Habermann wegen angeblicher „versteckter Mängel“ beim Kauf. Das Schiff führte nun die Segelnummer VIII 499.

1963 Der 60qm Seefahrtkreuzer „Ka-

rin“ wird an den Bodensee verkauft, in der Meersburger Segelschule dient sie als „Passat“ wieder der Ausbildung junger Segler. Sie bekommt ein neues Kajütdach und wird wegen Fäulnis um 35 cm am Heck gekürzt.

1965 Dr. Karl Volz übernimmt die Segelschule und das Schiff. Es wird vermehrt zum Familiensegeln genutzt.

1973 wird die „Passat“ generalüberholt und wieder zu einem 75qm Nationalen Kreuzer aufgerüstet. Das Deck wird erneuert, Austausch von zahlreichen Spanten und Unterwasserplanken.

1977 Teile des Kiels werden erneuert. Heute ist die Yacht immer noch optisch authentisch, der Mast nicht so recht. Er ist aus Alu, das Rigg top. Die Umrüstung von Gaffel auf Toprigg datiert auf das Jahr 1925.

In den 90er Jahren nimmt die Familie Volz die Regattatätigkeit auf. Anfänglich im Mittelfeld und letzten Drittel zuhause, arbeitet sich die „Passat“-Crew kontinuierlich nach vorne. So folgen schließlich mehrere Bodenseemeistertitel. Heute wird die „Passat“ bereits in der zweiten und dritten Familiengeneration gesegelt.

(P100, P51) übers Toprigg (P42) bis zum modernen 7/8-Rigg (P221 u.a.m.) ist alles dabei, meist aus Holz gefertigt, aber auch in Alu.

Dass eine alte, unmodern gewordene Takelage vollständig abrasiert wird, dass aus dem schon betagten Rumpf neue, hochmoderne Segel hervorsprießen, ist für die 45er kein neues Phänomen, sondern begleitet die Klasse durch 100 Jahre Klassengeschichte..

Anders formuliert: Ein noch gaffelgeriggter 45er in annähernd originaler Verfassung dürfte sehr selten sein. Zumal die Nationalen doch sehr leicht, und das heißt auch: nicht besonders stabil gebaut wurden und je nach Auftraggeber und Werft in unterschiedlicher Ausführungsqualität eigentlich auch nicht 100 oder 50 Jahre alt werden sollten.

Neben den 45er Kreuzern haben natürlich auch einige der leicht gebauten 35er überlebt. An die 20 Exemplare dieser Klasse auf den verschiedensten Binnenrevieren sind zur Zeit im Register des Freundeskreises verzeichnet. In Berlin scheint sich sogar ein neuer Schwerpunkt zu bilden.



Überlebende 60er und 125er sind dagegen eher zum Einzelfall geworden. Den 60er „Irene“, ein ehemals äußerst erfolgreiches Flensburger Regattaboot, hat es auf den Bodensee verschlagen, der 125er „Kiko“ segelt, zum 80er Seefahrtkreuzer umgerigggt, von Lübeck aus.

Deutlich mehr Leben ist in der 75er Klasse!

Mit ihrer großen Segelfläche sind die 18 am Bodensee heimischen 75qm Nationalen Kreuzer ideal für dieses Leichtwindrevier geeignet. Diese durchweg topgepflegten Holzjachten werden gern als Fahrtenyacht genutzt, da sie auch zweihand durchaus gut zu beherrschen sind, bei Regatten verlangen die bis zu 200qm grossen Spinnaker den Regattamannschaften schon bei wenig Wind alles ab.

Der „75qm Nationalen Kreuzer Klasse Bodensee e.V.“ organisiert jährlich sechs Klassen-Regatten, aber auch den Kauf und Transport restaurierungsbedürftiger 75er anderer Reviere an den Bodensee und leitet deren Restaurierung in die Wege.

Die Vereinigung wurde Anfang der 60er Jahre gegründet, wichtige Aufgabe war es dann in den 70ern, neue Vorschriften für die 75er zu formulieren, um zu verhindern, dass zu „moderne“ Neubauten die Klasse aufmischen und auseinander dividieren. Mit Erfolg: Der Neubau „Artis“ von 1996 und auch die „Vinga“ (die ja eigentlich auch ein Neubau ist) passen durch ihre Bauweise - geplankt - zum Bestand der Klasse, segeln nicht automatisch als erste über die Ziellinie und sprengen so auch nicht die Klasse.

Die 45er und 75er Klassenvereinigung werden übrigens den hundertsten Geburtstag der Nationalen Kreuzerklassen im Rahmen der Bodenseewoche vom 31.5. bis 3.6.2012 in Konstanz feiern.

KLASSIKER!

„Vinga“ O-12, vorgestellt in „Klassiker!“ 2/11, wurde auf der Michelsen-Werft vom Wrack zum glänzenden Schmuckstück verwandelt, von Hamburg über Berlin nach 93 Jahren wieder an den Bodensee heimgekehrt, startete im September 2011 nur wenige Stunden nach ihrem Stapellauf zur „Überlinger Herbstregatta“.

Nationale 35qm Kreuzerklasse

Kennzeichen: T

Gründungsjahr: 1916

Erstes Baujahr: 1919

Altersklasse seit 1933

Über 20 Exemplare dieser Klasse auf den verschiedensten Binnenrevieren sind zur Zeit im Register des Freundeskreises verzeichnet.

Nationale 45qm Kreuzerklasse

Kennzeichen: P

Gründungsjahr: 1911

Erstes Baujahr 1912

Altersklasse seit 1933

Über 60 45er stehen im Register, die meisten werden auf dem Bodensee gesegelt, gefolgt vom Starnberger und Chiemsee, auch Schweizer Seen dienen als Heimatrevier.

Nationale 60qm Kreuzerklasse

Kennzeichen: A

Gründungsjahr: 1923

Erstes Baujahr: 1921

Altersklasse seit 1928

Vier 60er sind im Register verzeichnet.

Nationale 75qm Kreuzerklasse

Kennzeichen : 0

Gründungsjahr 1911

Erstes Baujahr: 1912

Altersklasse seit 1933

Am Bodensee sind 18 der aktuell noch existenten ca. 25 75er beheimatet, O16 segelt auf dem Ammersee, drei in den Niederlanden, darunter die FKY-Yacht „Muschka IV“

Nationale 125qm Kreuzerklasse

Kennzeichen: N

Gründungsjahr 1916

Erstes Baujahr: 1921

Altersklasse seit 1928

Einzig der Oertz-Bau „Kiko“, Baujahr 1925, zielt noch die Liste existenter 125er.