

Unverkennbar.  
Der Löffelbug  
ist typisch für  
alle Nationalen  
Kreuzer. Hier  
zwei 75er an  
der Startlinie



# Glücklicher Kompromiss

Text. Michael Good Fotos. Tobias Störkle

Als Boot für Bahn und Touren begeistern Nationale Kreuzer bis heute. Zeitlos praktisch das Konzept. Zeitlos schön die Linien. Jetzt werden sie 100

## INHALT

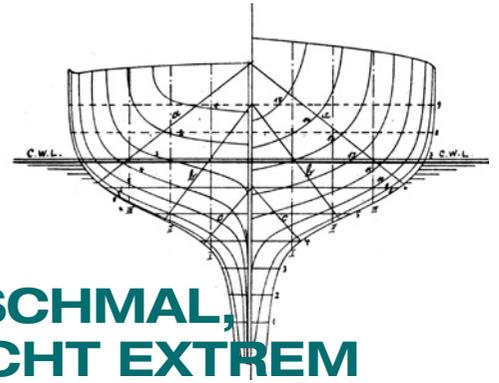
---

Kennzeichen der Klassen .... Seite 16

Rekonstruktion einer Diva .... Seite 24

Der Autor als Eigner ..... Seite 28

AN 50973



## FLACH, SCHMAL, ABER NICHT EXTREM

---



Klassische Seemannschaft. Auf dem gaffelgetakelten 45er „May“ muss der Mastmann das laufende Gut auf Belegnägeln verzurren und gleichzeitig am Start die Zeit ansagen (o.). An ihr führt bei Regatten kaum ein Weg vorbei: Die O-4 „Passat“ von 1913 (r.) ist bei den 75ern oft schnellstes Boot

Wie von Geisterhand getrieben gleitet der schlanke Rumpf über den spiegelglatten See. Es ist, als würde das Schiff schweben. Ein leiser Hauch von Wind genügt bereits. Leise, fast unhörbar, reißt das Heckwasser am hochglanzpolierten Rumpf ab. Nur ein schmaler Schaumstreifen bleibt achteraus. Andere Yachten, auch weit jüngere Konstruktionen, stehen derweil wie festgenagelt.

Es ist nicht allein die Dynamik, die fasziniert. Es ist auch die Anmut, in der nur klassische Segelboote sie abrufen können. Diese unübertreffliche Art von lässiger Eleganz.

Nationale Kreuzer haben eine besondere Begabung, Lust und Leistung zu vereinen. Sie sind wahre Meister darin, mehr als viele andere Yachten gleichen Alters.

Einfach sollten sie sein, mit schnellen Rissen, leicht gebaut und innen trotzdem noch bewohnbar. Wenn man so will, frühe Prototypen der aktuellen Performance-Cruiser. Nicht modisch oder modern, nicht kompliziert zu bauen oder kompliziert zu trimmen, sondern ehrlich, universell einsetzbar und auf dem Wasser das pure Vergnügen. Wohl deshalb haben sie bis heute so viele ergebene Fans gefunden. ▶





**Nah am Wasser. 45er haben weniger Freibord als 75er und wirken noch eleganter. Die Klasse erlaubt obendrein mehr Entwicklung**

Ihre Geburt datiert weit zurück. 1911 stellte der Potsdamer Yachtclub beim Deutschen Seglertag den Antrag, eine neue rennfähige Kreuzerklasse zu schaffen. Bestreben der Antragsteller aus Berlin war es, den Seglern eine erschwingliche, für Touren- und Rennzwecke gleichermaßen geeignete Alternative zu den seinerzeit zwar verbreiteten, aber auch schweren, heillos übertakelten und zudem sehr nass segelnden Meterklassen zu bieten. Schiffbau-Ingenieur Ernst Ilgenstein kommentierte die Nachteile der Meterklassen damals so: „Die mangelnde Anfangsstabilität ist ein Grundübel. Diese Yachten legen sich immer erst 45 Grad über, bevor sie zu laufen beginnen. Schlimmer erscheint mir der unentwegte Kampf um die Oberhand zwischen Ballast und Segelfläche, bei dem der Geldbeutel des Seglers der Leidtragende ist.“

Der Seglerverband äußerte zunächst Bedenken hinsichtlich einer „gefährlichen Durchlöcherung des bestehenden Messverfahrens“, konnte aber nach zähen Verhandlungen überstimmt werden. Eine Kommission sollte daraufhin mögliche Konstruktionspläne ausarbeiten. 1912 präsentierte das Gremium die Entwürfe eines 45qm Nationalen Kreuzers für Binnengewässer (Klassenzeichen P) und eines 75qm Nationalen Kreuzers (Klassenzeichen O), geeignet für die Küstengewässer von Nord- und Ostsee. Noch im gleichen Jahr lief auf der Bootswerft von Max Oertz in Hamburg der erste 45er unter dem Namen „Wunsch II“ vom Stapel.

Den nationalen Kreuzerklassen war in der Folge großer Erfolg beschieden, insbesondere auf Binnenrevieren. Vor allem die kleineren und wendigeren 45er verbreiteten

sich in den Anfangsjahren zügig – im Norden ebenso wie in Berlin, am Bodensee sowie in Bayern.

Die Yachten des neuen Typs waren erstaunlich schnell. Bei mittleren Winden konnten sie mit den Rivalen der 6-mR- und 8-mR-Klassen gut mithalten, bei frischer Brise waren sie sogar deutlich schneller. Hilfreich war auch, dass die Nationalen Kreuzer bestimmungsgemäß wesentlich komfortabler ausgebaut und damit fahrtentauglich waren. Komfortkriterien sind heute noch Teil der Bauvorschriften, zum Beispiel die Mindestabmessungen des Kajütaufbaus, die Höhe des Freibords oder die Anzahl der Kojen und Stauräume.

Und noch etwas unterscheidet 45er und 75er von den extremeren Bauten nach der rein mathematisch aufgestellten Meterformel: Die Nationalen Kreuzer waren von Anfang an als Grenzklassen vermessen. Für Rumpf und Rigg sind nur wenige Parameter festgelegt: die maximale Segelfläche, nach der sich auch die Typenbezeichnung richtet, Tiefgang, Mindestgewicht und Rumpflänge in einem rechnerischen Verhältnis zur Wasserlinie (s. rechts).

Dieser Umstand ließ den Konstrukteuren Freiräume, um die Entwürfe zu verfeinern und das Potenzial noch besser auszureizen. Die Nationalen Kreuzer wurden daher mit der Zeit immer länger und gestreckter. Zudem veränderte sich der Segelplan. Die anfänglichen Gaffelriggs wurden durch wesentlich effizientere Hochriggs mit Peitschenmasten ersetzt. Weil der Seglertag ein Abgleiten in Extremkonstruktionen fürchtete, legte er 1916 maximale Rumpflängen fest, die bis heute gelten: für die 45er 10,50 Meter; 75er dürfen höchstens 12,50 Meter über alles messen.

# ALT, ABER AUF- GESCHLOSSEN

Ihre Blütezeit erlebten die Nationalen Kreuzer Mitte der zwanziger Jahre. Die 45er entwickelten sich zu den mit Abstand beliebtesten Yachten, vor allem rund um Berlin. Das Register des DSV führte damals 91 45er und fast drei Dutzend 75er. Hinzu kamen 35er, 125er, später auch 60er und eine 250er-Kreuzeryacht. Ein Grund für die Popularität der Klassen lag darin, dass sie als äußerst preiswert galten.

**D**och jeder Boom geht irgendwann zu Ende, auch dieser. Neben dem wirtschaftlichen Niedergang zwischen den beiden Weltkriegen gab es einen weiteren Faktor. Eigner sorgten sich, dass die Nationalen Kreuzerklassen ihrem Namen entsprechend auf innerdeutsche Regatten beschränkt blieben. International ambitionierten Seglern bot sich mit den Schärenkreuzern aus Schweden eine Alternative. Zudem stellte der Deutsche Seglerbund die Klasse der Seefahrtskreuzer für Fahrten- und Küstensegler vor. Diese sollten vor allem gegen die 75er antreten. Die 45er und auch die 35er bekamen derweil Konkurrenz von den noch billigeren und wendigeren Jollenkreuzern.

Im Zuge dieser Entwicklung verloren die Nationalen Kreuzer an Bedeutung und wurden schließlich zu sogenannten Altersklassen erklärt – ohne Neubauerlaubnis, ohne weitere Klassenscheine. Damit gab man ihnen Zeit, in aller Ruhe auszusterben. Allerdings erwiesen sich die Nationalen



Setzt neue Maßstäbe. Moderner 45er von Markus Glas

## OFFEN FÜR EVOLUTIONEN

Dank einer umfassenden Überarbeitung der Bau- und Vermessungsvorschriften hat die Vereinigung der 45er Nationalen Kreuzer die Klasse auch für neue Hersteller geöffnet. Die Revision der Standards ermöglicht Neubauten, welche dem Grundgedanken der Klasse folgen, hinsichtlich Riss, Bauausführung und der verwendeten

Materialien aber moderne Lösungen zulassen. Die Bootswerften von Josef Martin in Radolfzell am Bodensee sowie von Markus Glas in Possenhofen am Starnberger See bieten formverleimte 45er in neuester Technologie und mit geteiltem Lateralplan. Diese Offenheit hat der Klasse schon 23 Neubauten beschert.



### TECHNISCHE DATEN IM VERGLEICH 45qm Nationaler Kreuzer

Länge .....	max. 10,50 m	Segelfläche verm. ...	45 qm
Wasserlinie ..	max. 7,50 m	Spinnaker ...	unbeschränkt
Breite .....	max. 2,50 m	Kojenplätze .....	mind. 2
Tiefgang .....	max. 1,20 m	Rennbesatzung .....	4
Gewicht .....	mind. 2,4 t	Motorisierung .....	frei

### 75qm Nationaler Kreuzer

Länge .....	max. 12,50 m	Segelfläche verm. ...	75 qm
Wasserlinie ..	max. 8,75 m	Spinnaker ...	max. 200 qm
Breite .....	max. 2,70 m	Kojenplätze .....	5–7
Tiefgang .....	max. 1,50 m	Rennbesatzung .....	5
Gewicht .....	mind. 5,3 t	Motor ....	Einbau/Schacht

## SCHNELL, ABER MIT STIL



Für danach. Bordbar auf dem 75er „Fifty-Fifty“. Wohnlichkeit unter Deck ist bei Nationalen Kreuzern Teil des Konzepts und laut Klassenregel vorgeschrieben. Nur Bar – und Inhalt – nicht

Kreuzer als von Grund auf sehr gut gebaut und von hoher Langlebigkeit. Deswegen wurden einige der 75er und 60er auch als Seefahrtskreuzer modifiziert und umgetakelt und fanden neue Eigner sowie neue Klassen.

Viele der ersten Yachten aus den 1910er- und 20er-Jahren haben sogar bis heute durchgehalten. Der Bodensee entwickelte sich zum „Auffangbecken“ der Nationalen Kreuzer. Heute liegen dort 18 von 25 noch existierenden 75ern. Etwa 40 von den 81 erhaltenen 45ern sind am Schwäbischen Meer beheimatet. Kleinere Konzentrationen gibt es darüber hinaus in Bayern (vor allem 45er) und in Holland (75er).

Ab Anfang der Neunziger geht die Entwicklung der beiden Gründungsklassen jedoch stark auseinander. Die Vereinigung der 75er am Bodensee einigt sich schon früh auf sehr restriktive Klassenvorschriften. Sie will verhindern, dass moderne Neubauten die Felder aufmischen. Die Baubestimmungen schreiben eine Karweelbeplankung mit S-Spant und Langkiel vor. Carbonmasten sind verboten, die Segel müssen weiß bleiben. „Bei uns steht das Boot als erhaltenswertes Relikt aus früheren Zeiten im Vordergrund“, sagt KV-Präsident Ewald Weisschedel.

Anders die 45er. Ende der Neunziger verabschiedet die Klasse ein freizügigeres Regelwerk. Es lässt Neubauten nach zeitgemäßen Konstruktionsverfahren zu, sofern die Grenzmaße eingehalten werden. Man hofft damit auf Zuwachs, der sich auch einstellt. Neue 45er sind heute formverleimt und haben einen geteilten Lateralplan mit freistehendem Ruder. Als Ausgleich müssen sie mit einer Einbaumaschine ausgestattet werden. Vorteile haben die modernen Konstruktionen auf der Bahn. Sie sind zwar nicht zwangsläufig schneller, aber wendiger im Manöver und können mit ihrem Kurzkiel mehr Höhe laufen.

So oder so – die Nationalen Kreuzer leben. Seit 100 Jahren schon. Und ihre Zeit ist lange noch nicht vorbei. Zur Bodenseeweche wird jetzt erstmal Geburtstag gefeiert. 75er- und 45er-Eigner bringen ihre Schmuckstücke vom 31. Mai bis 3. Juni nach Konstanz, um tagsüber zu segeln, was das Zeug hält, und abends Geschichten zu erzählen, dass sich die Balkweger biegen. Die Protagonisten der Szene sind dabei so unterschiedlich wie ihre Boote: Traditionalisten, Regattafreaks, Junge und Alte. Gleichgesinnt nur in einer Sache: der Freude am Erhalt ihrer wunderschönen Yachten. ■

Quellen: Freundeskreis klassischer Yachten: [www.fky.org](http://www.fky.org).

Klassenvereinigungen: [www.45er.org](http://www.45er.org) und [www.75qmkreuzer.de](http://www.75qmkreuzer.de)