

Gerhard Standop

Berichte aus der Welt des Segeljachtsports

Teil 1



J-Class - Längengrad - America's Cup

Berühmte Boote - Eigner - Skipper - Konstrukteure
und vieles mehr

Vorabzug

Gerhard Standop

Berichte aus der Welt des Segeljachtsports

Teil 1

INHALT

1.	Vom Sattler zum Segler – Die Segeljachten der Familie Gucci	03
2.	Dau staunt man Bauklötze – Über die Moonbeam of Fife und Moonbeam IV	07
3.	Charlie Barr, ein Genie am Ruder	11
4.	Der America's Cup – die Geschichte der berühmtesten Sporttrophäe der Welt	16
5.	Die Baumnock, Skippers Visitenkarte	24
6.	Die Bestimmung des Längengrades auf See	26
7.	<i>Cambria</i> – der berühmte Segelkutter von William Fife wird 90	30
8.	Die Renaissance der J-Class-Jachten	33

© 2019 Gerhard Standop, Köln

Alle Fotos und Abbildungen, soweit nicht anders verzeichnet, von Gerhard Standop

www.standop.net/voiles info@standop.net

Vom Sattler zum Segler

Die Segeljachten der Familie Gucci

Als Teenager hatte er einen eher unauffälligen Job, indem er als Fahrstuhlführer und Page die wohlhabenden Gäste des Londoner Savoy-Hotels auf ihre Zimmer führte und das edle Gepäck schleppte. Schon bald entwickelte er dabei ein ästhetisches Gespür, was für diese Leute schick und wertvoll war. Die Rede ist von Guccio Gucci, Sohn eines florentinischen Lederwarenhändlers. Bald vertiefte er sein Interesse am Design hochwertiger Reit- und Reiseartikel und eröffnete, 40jährig, 1921 in Florenz einen kleinen Laden. Zunächst gab es dort Reitzubehör und Sättel, später auch Reisekoffer und Taschen aus Leder, inspiriert durch den Pferdesport. Das weltbekannte Logo mit dem verschlungenen Doppel-G aus den Initialen des Firmengründers entwickelte indes Guccios Sohn Aldo 1933, und 1947 erweiterte Gucci sein Sortiment mit Mode, Schmuck und Accessoires.

Szenenwechsel.



Créole, vor Saint-Tropez

Im gleichen Jahr, 1947, kauft der griechische Reeder Stavros Niarchos ein Segelboot namens *Creole*, einen wunderschönen Dreimaster, bis heute die größte im Wesentlichen aus Holz gebaute Segeljacht. Der Zustand ist jedoch ziemlich desolat, er lässt sie mit Millionenaufwand und nach alten Unterlagen restaurieren.

Neben ihrer Schönheit und Größe haftet diesem Schiff aber auch eine gute Portion Unglück und Tragik an.

Nachdem die Sektflasche bei der Taufe 1927 auf den Namen *Vitra* erst nach dem dritten Versuch zerplatzen wollte, ließ der erste Eigner Alexander Cochran¹ kurz später die Masten erst um drei Meter, später um ein weiteres Stück kürzen, weil er meinte, das Rigg sei sonst nicht handhabbar. Die Balance der Jacht litt darunter, und man entferne Bleiballast – wohl zu viel, das Boot reagierte fortan viel zu sensibel. Über all das wurde Eigner Cochran krank und starb ein Jahr später, 55jährig, an Tuberkulose. Viel Freude hatte ihm seine neue Jacht nicht bereitet. Verschiedene Eignerwechsel folgten, bis jener Niarchos das Schiff übernahm.

1 Cochran hatte 1910 bereits mit dem Herreshoff-Schoner *Westward*, der heute als Nachbau unter dem Namen *Eleonora* unterwegs ist, Segel- und Regattaerfahrungen gemacht.

1970 ankerte *Creole* vor Niarchos' ägäischer Privatinsel Spetsopoula, er wollte dort Urlaub machen, begleitet von Ehefrau Eugenia und deren Schwester Athina ('Tina') Onassis, Ehefrau eines seiner härtesten Konkurrenten im damals lukrativen Öltanker-Geschäft. Eugenia sollte den Urlaub nicht überleben. Ob es Suizid in ihrer Schiffskabine war, oder ob die Blutergüsse an Ihrem Körper Hinweis auf Fremdverschulden sein konnten, ist bis heute ungeklärt. Jedenfalls überführte der Reeder den Leichnam nach den Untersuchungen vom Festland zurück auf seine Insel, um ihn dort im Familienmausoleum zu begraben. Der Tod Eugenias beendete auch die Liebe Niarchos' zu seiner Jacht. 1977 verkaufte er sie nach Dänemark und – heiratete Athina.

Derweil führten bei den Guccis nach vielen Jahrzehnten der Blüte Familienstreitigkeiten in den 1980er Jahren zu zunehmendem Verfall der Marke, und des Firmengründers Enkel Maurizio verkaufte 1988 nach Auszahlung der übrigen Familienmitglieder den Rest des Unternehmens für 170 Mio. Dollar an einen Investor aus Bahrain. Die Marke Gucci nahm fortan ohne weiteren Einfluss der Gründerfamilien ihren Lauf.



Creole, Detail Deck

1977 wurde Maurizios erste Tochter

Alexandra geboren, 1982 folgte Tochter Allegra, und ein Jahr später kaufte der begeisterte Wassersportler und Segler Gucci, vielleicht mit der Idee gemeinsamer Familienurlaube auf dem Wasser, die hölzerne, ein wenig in die Jahre gekommene Segeljacht *Creole*. Mit ihren 65 Metern Länge und über 2.000 Quadratmetern Segelfläche war sie genau das Richtige, um Reichtum und



Avel, Detail Deck

Erfolg nach außen zu tragen.

Guccis Ehefrau Patrizia Reggiani war sehr abergläubisch und ließ ein ‚Medium‘ namens *Frida* den bösen Fluch, der *Creole* aus der Vergangenheit angeblich noch anhaftete, austreiben. Viel hat es wohl nicht gebracht. 1987 wurde untersucht, ob beim Kauf der Jacht krumme Geldgeschäfte getätigt worden sein könnten. Das Boot wurde auf die Balearen gesegelt, um es vor dem Zugriff der italienischen Steuerbehörden zu schützen. 1988 wurde

Gucci angeklagt, aber wegen einer Gesetzesänderung freigesprochen, und so verkaufte er dann seine Firmenanteile.

Die Ehe ging 1991 in die Brüche, und eifersüchtig beobachtete Patrizia, die mit ihren Töchtern aus dem Familienheim ausgezogen war, wie ihr Ex-Mann *Creole* erneut renovieren ließ und eine glückliche Zeit auf ihr verbrachte. Das Gerede, Maurizio wolle seine junge Freundin Paola heiraten,

muss in ihr vielleicht einen grausamen Entschluss hervorgerufen haben. 1995 erschoss ein von ihr beauftragter Killer Maurizio Gucci, er starb 46jährig vor seinem Mailänder Büro. Seine Frau wurde zu 29 Jahren Haft verurteilt und nach 18 Jahren 2016 wegen guter Führung entlassen.

Den beiden Töchtern fiel das Erbe der *Creole* zu, und heute scheint es, als sei Ruhe in die Geschicke der Jacht eingekehrt. Sie ist vor allem im Mittelmeer zu sehen – und dient ihren Eignerinnen meist als Basis für ihr zweites Schiff, die *Avel*. Mit dieser etwas kleineren Jacht sind die Geschwister überaus erfolgreich auf Regatten rund ums Mittelmeer aktiv.

Maurizio Gucci war anfangs mit *Creole* viel zu Regatten unterwegs gewesen, aber er suchte etwas „Handlicheres“ und fand 1994 für gerade mal 15.000 britische Pfund den gut 18



Avel im Hafen von Saint-Tropez

Meter langen Segelkutter *Avel*. 1896 von der gleichen Werft wie später *Creole* gebaut, legte ihr erster Eigner sie aus Mangel an Geld und Gelegenheit 1927 in einem sumpfigen Flussbett im englischen Essex ab und baute sie zu einem Hausboot um. Dort geriet sie in Vergessenheit, wie so viele ihrer

„Leidensgenossen“, war aber bestens konserviert und konnte daher unter Erhalt vieler alter, aber intakter Bauteile und nach Originalplänen restauriert werden. Gerade mal ein Jahr hat Maurizio von seiner kleineren Jacht gehabt, als er ermordet wurde. Heute wird das Boot von den Töchtern – genau wie *Creole* – sehr aktiv gesegelt. Allegra und Alessandra haben so eine Möglichkeit gefunden, das Andenken ihres Vaters zu pflegen.



Avel vor Saint-Tropez

oder Nathanael G. Herreshoff, eine reine Fahrtenjacht und eher etwas fürs Familiensegeln. Aber man ist bei Wettfahrten nicht chancenlos, denn ein unschätzbare Vorteil ist, dass etliche Crewmitglieder schon seit Jahren dabei sind und unter Captain Chris Austin, der selbst schon seit 1989 an Bord ist, aus

Avel ist, anders als die Rennjachten zB von William Fife

ihrem großen Erfahrungsschatz schöpfen können. Bis heute gibt es keinen Motor auf *Avel*, die Mutterjacht *Creole* schleppt ihre kleinere Freundin schon mal von Ort zu Ort, und im Hafen helfen

Creole	
Baujahr	1927
Entwurf	Charles E. Nicholson
Werft	Camper & Nicholson's, Gosport
Erster Eigner	A.S.Chochran, Stavros Niarchos
Jetzige Eigner	Geschwister Gucci
Gesamtlänge [m]	65,30
Rumpflänge [m]	50,52
Breite [m]	9,26
Tiefgang [m]	5,60
Verdrängung [to]	397
Segelfläche [qm]	2.040

Avel	
Baujahr	1896
Entwurf	Charles E. Nicholson
Werft	Camper & Nicholson's, Gosport
Erster Eigner	René Calame, Frankr.
Jetzige Eigner	Geschwister Gucci
Gesamtlänge [m]	18,10
Rumpflänge [m]	17,30 LWL 12,20
Breite [m]	3,50
Tiefgang [m]	2,60
Verdrängung [to]	15
Segelfläche [qm]	218

Schlauchboote beim An- und Ablegen.

Seit Allegra 2014 Mutter geworden ist, tritt sie ein wenig kürzer mit dem Segeln – und *Avel* hat eine Pause im Regattazirkus verordnet bekommen. Daher sieht man das Boot im Augenblick etwas weniger, darf aber ge-

spannt sein, wann es wieder in die Wettfahrten eingreift. Derweil wird die nächste Generation sicher schon an das Segeln herangeführt, sowie es Maurizio Gucci damals mit seinen Kindern gemacht hat.



Avel vor Saint-Tropez

Da staunt man Bauklötze

Über die *Moonbeam of Fife* und die *Moonbeam IV*

Als vor mehr als hundert Jahren der damals schon berühmte Yachtkonstrukteur William Fife jun. aus dem schottischen Fairlie am River Clyde den Auftrag für den Neubau von zwei Segelkuttern mit den Namen Moonbeam erhielt, ahnte er sicher nicht im Entferntesten, welche Geschichte dieses Segelboote im Laufe ihres Lebens schreiben sollten. Charles Plumtree Johnson, Sohn des Arztes von Königin Victoria, war erfolgreicher Rechtsanwalt in London und hatte seit 1858 Erfahrungen als Bootseigner gesammelt. Seine Yachten hießen allesamt 'Moonbeam'¹, die berühmtesten sind jene *Moonbeam of Fife* (*Moonbeam III*, Bj. 1903) und die 1914 vom Stapel gelau- fene *Moonbeam IV*.

Beide Yachten segeln heute noch als Zeugnisse der exquisiten Fife'schen Bootsbaukunst und sind vorzugsweise im Mittelmeer zum Chartern² oder auf Regatten unterwegs.



Bereits zu Beginn des 20. Jh. gab es

Moonbeam of Fife bei den Voiles de Saint-Tropez

eine rege Regattatätigkeit, vor allem in England, aber auch in Deutschland, Frankreich oder in den USA. Dabei gab es oft Probleme, Boote verschiedener Größen gerecht gegeneinander segeln zu lassen, sodass man zusehends Vermessungsregeln aufstellte, die schnelle Yachten mit Handycaps und



An Deck der *Moonbeam of Fife*.

langsame mit Zeitgutschriften bedachten. Eine solche Regel gab es auch vom Royal Ocean Racing Club (RORC), und so mussten die ambitionierten Yachteigner neue Boote bauen lassen, die den neuen Regeln entsprachen. Sie hatten viel Segelfläche, aber gleichzeitig war auch ein kompletter Innenausbau zum Wohnen und Reisen vorgeschrieben.

¹ Die *Moonbeam I* war ein Entwurf von William Fife sen., die *Moonbeam II* hatte Frederik Shepherd entworfen.

² Die *Moonbeam of Fife* ist für rund 35.000 Euro pro Woche zu haben, die *Moonbeam IV* für etwa 45.000 Euro. Bei Regatten oder sonstigen Events weichen die Charrerraten ab.

Die *Moonbeam of Fife* war anfangs als Yawl geriggt, hatte also einen zweiten, kleinen Mast weit achtern. Später erhielt das Boot ein Bermuda-Gaffelrigg, wie es bis heute geblieben ist. Nach einer

Moonbeam of Fife (Moonbeam III)	
Baujahr	1903
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Charles P. Johnson
Jetziger Eigner	Carsten Gerlach
Gesamtlänge [m]	30,94
Rumpflänge [m]	24,81
Wasserlinie [m]	19,83
Breite [m]	4,75
Tiefgang [m]	3,29
Verdrängung [to]	67 (41)
Segelfläche [qm]	430

wechsellvollen Geschichte, unter anderem im Dienste der französischen Resistance, und verschiedenen Renovierungsterminen in diversen Werften kam das Boot Anfang 2016 unter den Hammer. Den Zuschlag erhielt der deutsche Unternehmer Carsten Gerlach, Gründer des ersten deutschen Pizza-Lieferdienstes *Joey's Pizza*. Er hatte sein Unternehmen 2015 an die australische *Domino's*-Kette verkauft. Vielleicht war das ein kleiner Antrieb, sich danach einer größeren Yacht anzunehmen. Denn Gerlach besaß seit 2013

mit der *Lak II* (Bj. 1939, 14 m lang) bereits ein

ebenfalls nicht unbekanntes Boot. Ende der 1960er Jahre gehörte es dem Baron Marcel Bich³, dem Erfinder der weltweit wahrscheinlich ersten Wegwerfartikel, dem berühmten Bic Kugelschreiber und dem Bic Feuerzeug, beides bis heute milliardenfach verkauft.



Bic Kugelschreiber und Feuerzeug

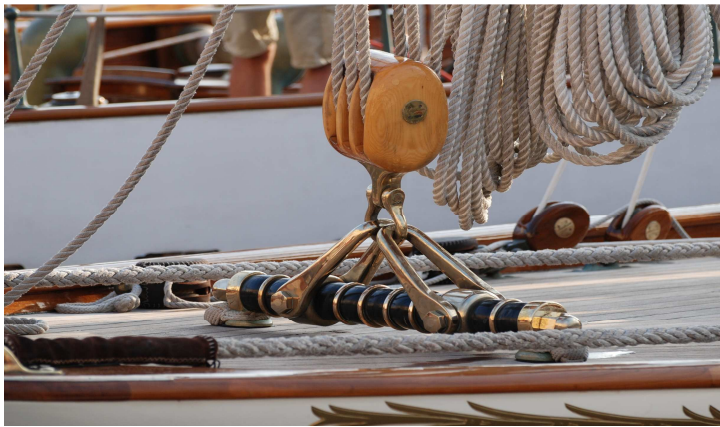


Moonbeam of Fife, Voiles de Saint-Tropez

³ Zu Marcel Bich siehe ‚Was hat ein Kugelschreiber mit dem America's Cup zu tun?‘ von G. Standop.

Man kann den Eindruck gewinnen, dass Gründer und Erfinder vielleicht eine besondere Affinität zu alten Segelyachten hätten – und scheint Bestätigung bei der *Moonbeam IV* zu finden.

Die *Moonbeam IV* gehörte vielen Eignern, lag oft vergessen an versteckten Orten dieser Welt, war schon mal in Asien zu umfangreichen Reparaturarbeiten – und hat sich zumindest an Deck



An Deck der *Moonbeam IV*



Prinz Reinier und Grace Kelly, Baumnock der *Moonbeam IV*.

langgehegten Traum und kaufte ein heruntergekommenes Schloss in Frankreich. Seine Umbaupläne wollte er den Baubehörden mithilfe von einfach Bauklötzen erklären, aber die Fülle von Formaten und Größen solcher Klötze kam seinen Vorhaben, seine Ideen zu veranschaulichen, nicht so recht entgegen.



Er ersann Abhilfe und erfand ein einfaches Modulsystem mit Holzstäben aus französischem Pinienholz im Format 1/3/15 oder 7,8/23,4/117 mm und extrem maßhaltig und exakt

gefertigt. Van der Bruggen nannte die Hölzer *Kapla*, nach den *Kabouter Plankjes*, dem holländischen Begriff für Wichtelhölzer. Um die Geschichte ein wenig abzukürzen:

Moonbeam IV

Baujahr	1914
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Charles P. Johnson
Jetziger Eigner	Tom van der Bruggen

Gesamtlänge [m]	33,40
Rumpflänge [m]	28,80
Wasserlinie [m]	19,50
Breite [m]	5,10
Tiefgang [m]	3,90
Verdrängung [to]	75 (84)
Segelfläche [qm]	506 (791)

Mittlerweile sind weltweit mehr als eine Milliarde dieser Hölzer verkauft, genug, um sich einen gewissen Wohlstand anzueignen: Van der Bruggen besitzt seit 2007 die Segelyacht *Amadour* (Bj. 1938, 17 m lang), und Anfang 2017, genau 30 Jahre nach der Erfindung seiner Bauklötze, gönnte er sich für 2,5 Mio. Euro den Kauf der *Moonbeam IV*.

Skipper der Yacht ist seit vielen Jahren Michael Creac'h, der mit seiner Crew von Sieg zu Sieg eilt. Und wenn das Boot aus dem Hafen fährt oder abends heimkommt, hört man das von Weitem: Ein Dudelsackpfeifer im Kilt spielt an Bord auf, und die komplette Mannschaft stimmt mit Klatschen ein; Man könnte Bauklötze staunen, eine harmonische Truppe!



Moonbeam IV, Voiles de Saint-Tropez



Moonbeam IV bei den Voiles des Saint-Tropez. Im Hintergrund die *Cambria*.

Charlie Barr

Ein Genie am Ruder

1992 im amerikanischen Bristol, Rhode Island: Auf Initiative von Halsey C. Herreshoff, dem Enkels des großen Jachtarchitekten Nathanael Green Herreshoff, wird die *America's Cup Hall of Fame* gegründet. Einer der Ersten, denen die Ehre der Mitgliedschaft zuteil wurde, war – postum – Charlie Barr. Wer war dieser Mann, der wie kein anderer das Regattaleben des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jh. geprägt hat?

Barr wurde 1864 im schottischen Gourock am River Clyde geboren, etwa 50 km nördlich von Fairlie, dem Sitz der damals schon berühmten Bootswerft von William Fife. Statt eine kaufmännische



Atlantic, Voiles de Saint-Tropez

Ausbildung zu beenden, wie es sich die Eltern gewünscht hatten, fühle Barr sich der See hingezogen und erlernte zunächst auf einem Fischkutter das seemännische Handwerkszeug, um kurz darauf mit seinem Bruder einen neuen Segelkutter nach Amerika zu überführen. Es dauerte nicht lange, bis sich die ersten Rennerfolge einstellten und die Brüder sich in Marblehead, Massachusetts, ein paar Kilometer nördlich von Boston, niederließen.

1886 überführte der junge Charlie die Jacht *Minerva* von Schottland nach Amerika und nahm in der Folge an etlichen Regatten mit diesem Boot teil. kein einziges Rennen ging verloren. Sieben Jahre später segelte Barr mit der Herreshoff-Jacht *Navahoe* zurück nach England und sammelte dort weitere wertvolle Wettfahrterfahrung.

Bald schon wurde Barr, der mit 1,60 m Größe nicht gerade hochgewachsen war, als durchaus drahtiger, agiler und vor allem kompromissloser Skipper auf allen Regattabahnen, ob in Amerika oder Europa, bekannt und gefürchtet. Er sprach nicht viel, war zuweilen in seinem schottischen Dialekt auch schwer zu verstehen. Aber seine wenigen Worte hatten Gewicht, und seine Taktik vor dem Start wurde legendär: Er hielt sich zunächst in Luv seiner Konkurrenten auf, nahm dann bei wenigstens halbem Wind Fahrt auf, um schließlich genau zum Startsignal furchtlos und unter der Gewissheit, Wegerecht zu haben, anzulufen und über die Linie zu rauschen. Je größer das Schiff, desto bedrohlicher schien diese Taktik für Barrs Gegner.

Eigentlich war Charlies älterer Bruder John der bessere Individualsegler, doch Charlie hatte sich auf der Suche nach der optimalen Startposition sehr intensiv mit dem Regelwerk befasst, und er hatte – mindestens genauso wichtig – durch professionelle Anleitung, Drill und Motivation seine Crews bestens im Griff. Sie beherrschten das Wenden, Halsen und Segelsetzen nahezu fehlerfrei und vor allem schneller als die Konkurrenz.

1887 wurde Charlies Bruder John Skipper der schottischen *Thistle*¹, die allerdings, in US-Gewässern angekommen, nicht die vielen Erwartungen, die man in sie als Herausforderin im America's Cup (AC) gesteckt hatte, erfüllen konnte und im Ausscheidungsrennen glatt mit 0:2 gegen die amerikanische *Volunteer* unter Skipper Hank Haff verlor. John Barrs Stern als Regattaskipper erlosch.

Derweil blieben Bruder Charlies Fähigkeiten nicht verborgen, und so engagierte das Verteidiger-Syndikat mit dem Schotten 1895 erstmals einen Nicht-Amerikaner als Skipper. Schnell machte er bei internen Ausscheidungswettkämpfen Bekanntschaft mit John-Bezwinger Haff. Es kam zu Regelverstößen und Protesten, und während Haff letztlich der Makel des unfairen Sportlers anhaftete, erhielt Charlie Barr kurz später das Kommando über den Cup-Verteidiger *Columbia*.

Als Herausforderer kam 1899 kein Geringerer über den Atlantik als – ‚Teebaron‘ Sir Thomas Lipton mit seiner Jacht *Shamrock*. Das Rennen ging mit 2:0 klar zugunsten Barrs aus, und während dieser vom Bankier und Eigner J. P.

Charlie Barr und seine Erfolge

<i>Minerva</i>	1886. Fife-Kutter, 12,20 m. Zahllose Siege in Amerika legen den Grundstein für Barrs Erfolge.
<i>Navahoe</i>	1893. Herreshoff-Kutter, erfolgreiche Rennen in britischen Gewässern, auch gegen <i>Britannia</i> .
<i>Vigilant</i>	1895. Herreshoff-Design, 38 m. Atlantik-Überführung von Ost nach West in weniger als 18 Tagen, danach erste AC-Testfahrten gegen <i>Defender</i> .
<i>Colonia</i>	1895. Weitere Regattaerfolge.
<i>Columbia</i>	1899. Erster Barr-Sieg gegen Herausforderer Sir Thomas Lipton (<i>Shamrock</i>). 1901 siegt Barr im AC erneut gegen Lipton (<i>Shamrock II</i>).
<i>Reliance</i>	1903. Herreshoff-Design, bis heute das größte je gebaute AC-Boot. 3:0-Sieg gegen Thomas Lipton auf <i>Shamrock III</i> .
<i>Ingomar</i>	1903. Herreshoffs erster großer Stahlschoner. Barr gewinnt in Europa 19 von 22 Regatten.
<i>Atlantic</i>	1903. Dreimastschoner, William-Gardener-Design. Barr stellt 1905 Transatlantik-Rekord für Einrumpf-Segelboote auf und hält diesen genau 100 Jahre.
<i>Westward</i>	1910. Herreshoff-Schoner. Barr gewinnt in Europa alle elf Regatten, an denen er teilnahm.

1 Damals begann eine Geheimniskrämerei, wie wir sie heute im Hochleistungs-Segelsport als normal empfinden. Während des Stapellaufs war *Thistle* mit Planen vollständig verhängt, sodass die Gegner nur schwer an Informationen in Bezug auf Größe und Form des Rumpfes und von Kiel und Ruder herankamen. Sogar von Tauchern wird berichtet, die in New York des Nachts das Unterwasserschiff auskundschaften sollten.

Morgan mit knapp 4.000 Dollar² bedacht wurde, begann für den Unterlegenen eine beispielhafte Negativ-Serie von am Ende nicht weniger als fünf vergeblichen Herausforderungen.

Zwei Jahre später setzte sich Barr in den Ausscheidungsrennen gegen seinen persönlichen Konkurrenten Haff erneut durch und empfing mit dem Boot *Columbia* wieder Thomas Lipton, diesmal mit seiner neuen Jacht *Shamrock II*. Lipton hatte keine Chance und musste mit 0:3 eine weitere herbe Niederlage einstecken. Sein Boot war nicht langsam, alle Rennen waren denkbar knapp, doch Barrs eingespieltes Team behielt noch gerade die Oberhand.



Atlantic vor Saint-Tropez

Grund genug für die Amerikaner, ein neues, noch schnelleres Boot zu bestellen, am besten beim ‚Magier aus Bristol‘, Nathanael G. Herreshoff. Schon 1903 sollten die nächsten AC-Rennen stattfinden, und zum dritten Mal kam Lipton über den Atlantik, wieder mit einem neuen Boot, *Shamrock III*. Herreshoff klotzte richtig und lieferte mit *Reliance* das bis heute größte je für den AC gebaute Schiff: etwa 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Regattabesatzung! Es war klar, dass nur einer diesen Giganten bändigen konnte: Skipper Charlie Barr. Überflüssig zu melden,

dass die Amerikaner wiederum gewannen, mit 3:0 wurde abgerechnet. Charlie Barr hatte jetzt dreimal hintereinander den AC gewonnen³, diesen Hattrick hat bis heute kein anderer Skipper geschafft.

Charlie Barrs Marktwert stieg unermesslich, man riss sich um den britischen Skipper. Das beste Angebot kam wahrscheinlich von Morton F. Plant, dem Eigner des ersten von neun großen Stahlschonern aus dem Hause Herreshoff, der fast 39 m langen *Ingomar*⁴. 1903 gebaut, sollte Barr das Boot nach Europa segeln und dort an Regatten teilnehmen. Mit 19 Siegen in 22 Rennen war Barr jeden Cent für seinen Eigner wert.

Eine nette Anekdote erzählt über das Rennen der *Ingomar* gegen



Atlantic

² Das entspricht nach heutigem Stand (

³ Erst 85 Jahre später, 1988, hatte de und dreimal, wenn auch nicht hintereir Neuseeländer Russell Coutts, der später sogar noch zwei weitere Erfolge erzielte.

⁴ Das Boot ging 1931 auf einem Riff vor North Carolina verloren. 2012 wurde bei Graafship in Holland auf Bestellung von Ed Kastelein (der übrigens auch Initiator der Neubauten von *Atlantic* und *Eleonora/Westward* war) der Rumpf einer neuen *Ingomar* nach Originalplänen fertiggestellt und wartet jetzt auf einen Käufer, der das Werk vollendet.

die *Meteor* des deutschen Kaisers Wilhelm II. vor Kiel. Es war Pflicht, dass ausländische Yachten ein Mitglied des Kaiserlichen Yachtclubs an Bord haben mussten. Als sich *Ingomar* und *Meteor* vor dem Start bedrohlich nahe kamen, herrschte das Clubmitglied Barr an, er solle wenden, „der Kaiser!“ Doch Barr hatte Wegerecht, hielt Kurs und bemerkte trocken, dass der Kaiser nicht mehr Kaiser sei, wenn er Regatta segele. Es gab eine kleine Kollision, ohne Schaden, und später musste der Kaiser seinem Kontrahenten – wenn auch widerwillig – als kleine ‚Strafe‘ seinen kaiserlichen Wimpel schenken. Er wird heute in den Clubräumen der Royal Yacht Squadron im südenglischen Cowes aufbewahrt.

Im gleichen Jahr wie *Reliance* und *Ingomar* wurde die damals größte Privatjacht zu Wasser gelassen: der 57 m lange Dreimastschoner *Atlantic*. Zunächst war das Schiff eine Enttäuschung. Der Hubkiel war falsch berechnet, sodass er durch einen 80 Tonnen schweren Festkiel ersetzt werden musste. Am-Wind-Kurse waren so zwar kaum möglich, das Freibord war geringer als früher, aber ab halbem Wind war das Boot stabil und robust zu segeln – und konnte den amerikanischen Konkurrenten durchaus Paroli bieten. Da kam es gerade recht, dass der deutsche Kaiser mit dem *Kaiser's Cup* für die schnellste Atlantiküberquerung von Sandy Hook vor New York bis zum Lizard Point in Süd-England einen Preis ausschrieb.



Eleonora, Nachbau der *Westward*, beim Westward-Cup in Cowes.

Atlantic-Eigner Wilson Marshall, in solchen Vorhaben unerfahren, engagierte dafür den

routinierten Skipper Charlie Barr. Dieser heuerte auf Neufundland 31 erfahrene Seeleute als Crew an, und elf Boote machten sich am 17. Mai 1905 auf den Weg von West nach Ost. Schärfster Konkurrent

war der deutsche Schoner *Hamburg*, der zunächst in leichten Winden vorne lag. Taktiker Barr musste sehen, dass er einen guten Kurs Richtung Ost fand, bis der Wind zum Sturm auffrischte und das Segeln nass und ungemütlich wurde. Sorgenvoll bat der Eigner den Skipper, beizudrehen und den Sturm abzuwarten, doch Barr schickte Marshall mit den Worten in seine Kabine, dass er ja wohl zum Segeln und Siegen engagiert sei, und schloss die Kabine kurzerhand für die Dauer des Sturmes ab.



Eleonora

Nach 12 Tagen und vier Stunden erreichte die *Atlantic* das Ziel – und der Rekord sollte 100 Jahre halten⁵!

Zurück in Amerika, wurde Barr Skipper der *Westward*, des dritten großen Stahlschoners von Herreshoff, gebaut 1909 und 41 Meter lang ⁶. Es sollte sein letztes Engagement werden. Er brachte sie über den Atlantik und gewann in Cowes, Cuxhaven und Kiel alle elf Regatten, an denen er teilnahm, und besiegte seine schärfsten Widersacher wie die *Meteor*, *Hamburg* oder *Germania* gleich mehrfach.



Eleonora

Westwards Eigner, der Teppichfabrikant Alexander Cochran, zeigte sich generös: Er errechnete, wie teuer seine Yacht bis dato war und schüttete den gleichen Betrag an seine Fabrikarbeiter zu gleichen Teilen aus – voller Dankbarkeit für sein Boot und die Wettfahrterfolge.

Völlig unerwartet starb sein Kapitän Barr 1911 im Alter von 47 Jahren, während die *Westward* zu einem Werftaufenthalt am Solent war, an einem Herzinfarkt. Sein einstiger Rivale Thomas Lipton sandte Beileidsbezeugungen voller Respekt und Anerkennung, und er schickte seine Crew als Sargträger zur Beisetzung auf dem

Friedhof von Southampton. Alexander Cochran war derweil das Segeln vergangen, er tat keinen Fuß mehr auf die *Westward*.

Charlie Barr war nicht nur ein herausragender Segler, Taktiker und Kapitän; Seine Verdienste müssen im Lichte jener Zeit und der kurzen Lebensspanne gesehen werden, in der er Maßstäbe setzte.



Eleonora vor Saint-Tropez

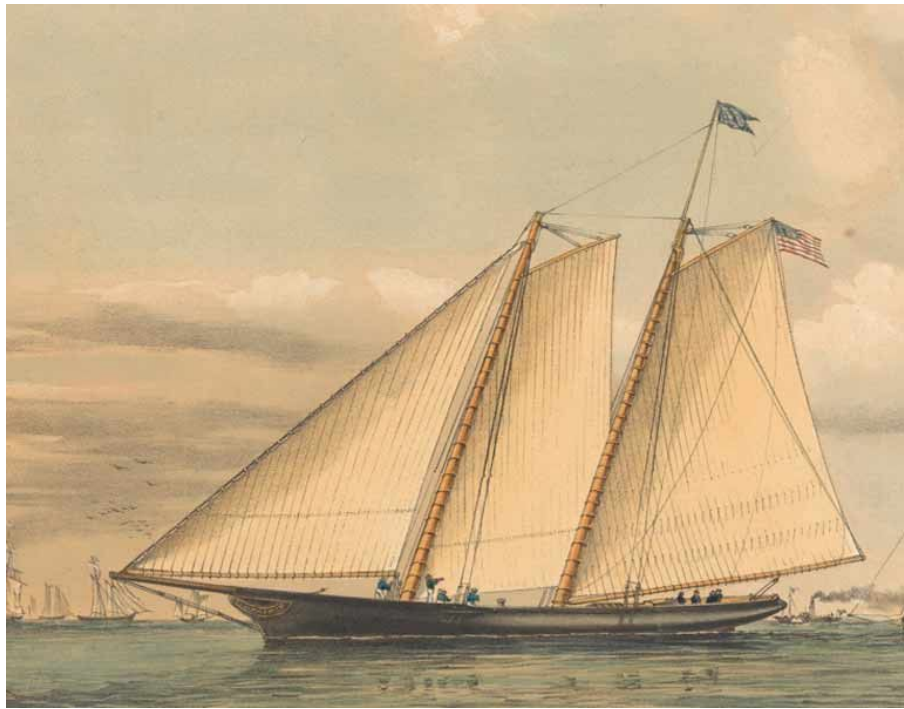
Der America's Cup

Die Geschichte der berühmtesten Sporttrophäe der Welt

Den America's Cup (AC) gibt es seit über 150 Jahren, und 2017 wurde das Rennen zum 35. Mal ausgetragen. Die Geschichte des Cups ist durchaus spannend!

Bereits im frühen 19. Jh. wurden in Cowes auf der Isle of Wight regelmäßig Segelregatten ausgetragen, eine war das auch heute noch veranstaltete 'Round-the-Island-Race', anfangs unter dem Namen '100-Sovereign-Cup'¹ bekannt. Anlässlich der Londoner Weltausstellung 1851 luden die Engländer erstmals ihre amerikanischen Segelfreunde zur Teilnahme ein. Sie nahmen dankend an und bauten extra für dieses Rennen den etwa 30 Meter langen Schoner *America*. Die siegesgewohnten Engländer hatten jedoch nicht damit gerechnet, dass ausgerechnet bei dieser besonderen Regatta die Gäste gewinnen sollten und die 15 teilnehmenden einheimischen Jachten mit klarem Vorsprung schlugen.

Immerhin verhielten sich die Verlierer fair, lobten sogar eine spezielle Regatta aus und benannten sie nach der siegreichen Jacht *America's Cup*. Der Cup wurde 1870 erstmals ausgetragen. Der Modus war im Grun-



Schoner *America* 1851 vor Cowes.

Zeichnung: Anastasia Tur, nach einer zeitgenössischen Abbildung.

de einfach², der Sieger musste beim nächsten Mal von einem Jachtclub, der aus einem befreundeten Land kommen müsse, herausgefordert werden. Man segelte dann Boot gegen Boot. Jedoch waren in der Geschichte des AC bis heute nicht viele Nationen in den finalen Duellen beteiligt: Amerika 33-mal (meist als Titelverteidiger), England (UK) 17-mal, Australien achtmal, Neuseeland siebenmal, die Schweiz dreimal, Kanada und Italien je zweimal.

Der Pokal selber, ein kannenähnliche und, knapp vier Kilo schweres, bodenloses Gebilde von etwa 70 cm Höhe, gilt gleichermaßen als älteste und auch als hässlichste Sporttrophäe der Welt.

¹ So viel kostete die Herstellung des Pokals.

² Wenn man einmal von den nicht ganz so einfachen technischen Regeln und den vielen juristischen Plänkeleien absieht.

Der AC war und ist Tummelplatz für technische Innovationen, die meist unter größter Geheimhaltung entwickelt werden. Nicht selten sind die neuen Ideen, ebenso wie überhaupt der Austragungsmodus (er ist festgeschrieben in der Stiftungsurkunde 'Deed of Gift'), Grund für juristische Streitereien oder Animositäten und Eitelkeiten der Syndikate. Spezielle Regeln zu finden, mithilfe derer man das Boot noch schneller machen und den Gegner austricksen kann, nimmt man mindestens so sportlich wie das Regattasegeln selbst.



Die segelbepackte *Reliance*. Zeichnung: Anastasia Tur, nach einer zeitgenössischen Abbildung von 1903.

Im Laufe der Jahrzehnte waren die verschiedensten Bootstypen am Start, einige werden im Folgenden vorgestellt.

Die *Reliance*, ein Entwurf des berühmten *Nathanael G. Herreshoff*, verteidigte 1903 den Cup erfolgreich. Bis heute ist die Jacht die größte, die jemals für den AC gebaut wurde³. Man kann sich ein paar Näherungszahlen gut merken: 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Regattabesatzung. Allein diese Zahlen machen deutlich, dass es sich um ein sehr extremes Regattaboot gehandelt haben muss, und in der Tat war es hoffnungslos übertakelt und mit seinen 27 m Wasserlinienlänge und riesigen Überhängen sehr schwer zu segeln – und überdauerte die Regatten nur wenige Wochen. Zu anfällig war die Konstruktion, das Boot wurde bald verschrottet. Aber immerhin war sie die erste Jacht, die mit Winschen – damals noch unter

³ Siehe die Abbildung mit dem Größenvergleich verschiedener AC-Bootstypen.

Deck – und mit einem Ballast-Ruder ausgestattet war, das man je nach Notwendigkeit mit Wasser füllen konnte.

Die damals geltende *Seawanhaka Rule*, die sehr viel Gestaltungsspielraum ließ, hatte ermöglicht, dass immer größere Boote mit riesigen Überhängen vorne und achtern gebaut wurden. Die Jachten waren allerdings so gut wie nicht mehr beherrschbar. Mit dieser Erkenntnis entwickelte man daraufhin unter Führung von N. Herreshoff die sog. *Universal Rule*. Diese neue Konstruktionsformel wurde 1914 bis 1937 für den AC verbindlich. In der größten Klasse baute man schließlich einen neuen, rund 40 m langen Bootstypen, die sog. *J-Class*.



J-Class *Shamrock V* vor Saint-Tropez.

18 Boote dieses Typs wurden zwischen 1930 und 1937 für drei AC-Kampagnen entworfen, am Ende aber nur zehn gebaut. Drei der Boote sind noch im Original erhalten und wurden restauriert: *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. In den Jahren 2003-2017 entstanden sechs Nachbauten oder Neubauten, sodass die J-Flotte heute neun Boote zählt.

Eine der bekanntesten Js ist sicher die *Shamrock V* (Bj. 1930) des britischen Teebarons *Sir Thomas Lipton* (1850-1931). Zwischen 1899 und 1930 nahm er fünfmal (mit den Booten *Shamrock I* bis *V*) als Herausforderer teil – und verlor fünfmal. Der speziell für *Lipton* geschaffene Pokal für den besten aller Verlierer nutzte ihm sicher wenig, aber dass er mit seiner Segelleidenschaft seinen Namen und seine Marke in den USA bekannt machte, dürfte ihn zum Erfinder des modernen Sportmarketing gemacht haben.

Einer seiner erbittertsten Gegner war der Amerikaner *Harold S. Vanderbilt* (1884-1970), Erbe aus einer Reeder- und Eisenbahndynastie und leidenschaftlicher Bridgespieler⁴ und Segler. Er gewann gegen Lipton alle drei J-Class-Kampagnen zwischen 1930 und 1937.

⁴ Er optimierte etliche Bridge-Regeln.

Während der zwei Weltkriege pausierte der America's Cup, und die Regatten nach dem 2. Weltkrieg wurden 1958 wieder aufgenommen. Aus Kostengründen wollte man nicht mehr mit den großen J-Class-Booten fahren und griff auf einen etwa halb so großen Bootstypen mit



12mR-Boote 2016 auf der Flensburger Förde, v.l. *New Zealand*, *Trivia*, *Vim*, *Sphinx*

ähnlicher Eleganz zurück, die sog. 12mR-Jachten. Sie waren um die 20 Meter lang und ver-messen nach der in Europa gebräuchlichen *International Rule*.

Bei zehn AC-Kampagnen zwischen 1958 und 1987 waren die ‘Zwölfer’, wie man sie auch nennt, Boot der Wahl.

1939 hatte Herold S. Vanderbilt den 12er *Vim* (Segelzeichen US-15) bauen lassen, ein sehr er-folgreiches Design von Olin Stephens, mit dem Vanderbilt etliche Regatten gewann. In den AC-Ausscheidungsrennen von 1958 musste sich die Jacht nur der neuen US-Konstruktion *Columbia* geschlagen geben, die daraufhin im gleichen Jahr gegen das englische Boot *Sceptre* mit 4:0 erfolgreich den Cup verteidigte.

Zwischen 1970 und 1980 trat der französische Geschäftsmann Marcel Bich⁵ viermal an, um aus den Herausforderer-Rennen gegen Australien siegreich hervorzugehen, allerdings jedesmal ohne Erfolg. Einer seiner drei Zwölfer, die er besaß, die *Chancegger* (Bj. 1969), soll aber zumindest das schnellste komplett aus Holz gebaute Boot seiner Klasse gewesen sein.

1983 gelang es den Australiern mit dem Boot *Australia II*, die 132 Jahre dauernde Vorherr-schaft der Amerikaner endlich zu brechen und den Cup aus den USA nach Australien zu bringen. Auch diesmal gab es eine bahnbrechende Innovation: Das australische Boot hatte erstmals einen Flügelkiel, wie er heute vielfach üblich ist.

Gegner in jenem Jahr war der amerikanische ‘Mister America's Cup’ *Dennis Connor*. 1974

⁵ Baron Marcel Bich (1914-1994) versuchte zwischen 1964 und 1980 immer wieder mit großem finanziellen und ideellen Aufwand, in den Vorrennen die Oberhand zu gewinnen und offizieller Herausforderer zu werden, allerdings ohne Erfolg. Vielen ist Bich als Erfinder der berühmten BIC-Einweg-Kugelschreiber und -Feuerzeuge bekannt. Allein vom Kuli wurden weltweit bis heute über hundert Milliarden Stück verkauft.

bis 1988 prägte er das Geschehen des AC. Er ließ sich zwar den Cup 1983 entreißen, holte ihn aber 1987 in die USA zurück – und gewann schon ein Jahr später erneut gegen Neuseeland. Die Ungleichheit der Boote führte allerdings zu juristischen Streitereien und gegenseitigen Vorwürfen der ‘Regeldehnungen’. Schließlich war das der Anlass, 1992 für den AC eine eigene Konstruktionsklasse (IACC) einzuführen. Sie galt bis 2010, als die Amerikaner neue Regularien initiierten. Es gab kein Rating mehr, in bei dem das Ergebnis einer speziellen Formel mit allerlei Kennwerten einen Maximalwert nicht übersteigen durfte, sondern eine sog. Box-Regelung, bei der verschiedene Maximalwerte, zum Beispiel Bootslänge, Segelfläche usw., unabhängig von einer Formel festgelegt wurden.

Nach etlichen Versuchen mit immer neuen Bootsklassen gab es beim 34. America’s Cup 2013 eine bahnbrechende Neuerung: Die 22 m langen Katamarane vom Typ *AC 72* mit elf Mann Besatzung hatten erstmals als Großsegel einen starren Flügel, der eher an eine senkrechte Tragfläche, als an ein flatterndes Segel erinnerte. Die Besatzungen dürfen nur noch mit Helm,



Der Zwölfer *Vim* auf der Flensburger Förde 2016

Notmesser, Schwimmweste und Notsauerstoff an Bord, die Gefahr von Unfällen steigt auch mit der Geschwindigkeit.

Mit den *AC 72* versuchte man, durch neue Ideen die Boote noch schneller – und die Rennen noch attraktiver zu machen. Das gelang durchaus. Denn *Larry Ellison*, Chef des amerikanischen Cup-Verteidiger-Syndikates und gleichzeitig des Softwareherstellers Oracle, steckte nicht nur viel Geld in die neuen Boote, sondern auch in die Art der medialen Aufbereitung,

insbesondere die Fernsehübertragungen. Kameras überall auf den Booten, in Hubschraubern, auf Begleitfahrzeugen, gleichzeitig ins Fernsehbild eingeblendete Animationen von Windrichtung, Strömung, Abwinden, Bootsabständen und Kursen machten die Übertragungen spannend und das Rennen nachvollziehbar. Zusammen mit den erzielten Bootsgeschwindigkeiten, knappen Start- und Wendemanövern und dem damit verbundenen ‘Thrill’ war so ein Gesamtevent geschaffen, dass durch seine Attraktivität manche Sponsoren angezogen hat, die früher wenig Interesse hatten. Und auch die Zuschauer wurden mit Livebildern bestens bedient.

Dennoch erschien bei den gut 20 m langen Booten eine finanzielle Grenze bereits überschritten zu sein, jenseits derer etwas kleinere Syndikate kaum eine Chance hatten, eine Kampagne durchzustehen. So entwickelte man für den 35. AC im Jahre 2017 eine etwas kleinere Klasse, die *AC 50* mit 15 m Länge, 8,50 m Breite und einer Mastlänge von knapp 24 m⁶. Die Crewstärke betrug nur noch sechs Mann. Auch dieser Typ war wie sein Vorgänger eher ein Leichtwind-Boot, das aber durchaus schneller als Windgeschwindigkeit segelte und bis zu 50 Knoten schnell war.⁷



‘Mister America’s Cup’ *Dennis Conner* (mit Kappe) 2006 in Saint-Tropez bei den Vorbereitungen zur Wettfahrt

Und auch hier gab es – neben vielen Neuerungen in Material und Technik, die dem Betrachter vielleicht verborgen blieben – eine Innovation bei den Neuseeländern, die die übrigen Teams der Vorrennen (Louis-Vuitton-Cup) und des eigentlichen AC-Finales überraschte: Während alle anderen Boote ihre Hydraulikbatterien, die für sämtliche mechanischen Verstellmöglichkeiten an Bord notwendig sind, mithilfe von Hand-

kurbeln aufluden, strampelten auf dem Kiwi-Boot die ‘Cyclists’ in Fahrradmanier; anscheinend ein entscheidender Vorteil, die Kräfte besser einzusetzen. Jedenfalls verlor das an Nummer eins gesetzte Boot der Amerikaner im Finale deutlich mit 1:7 gegen Neuseeland.

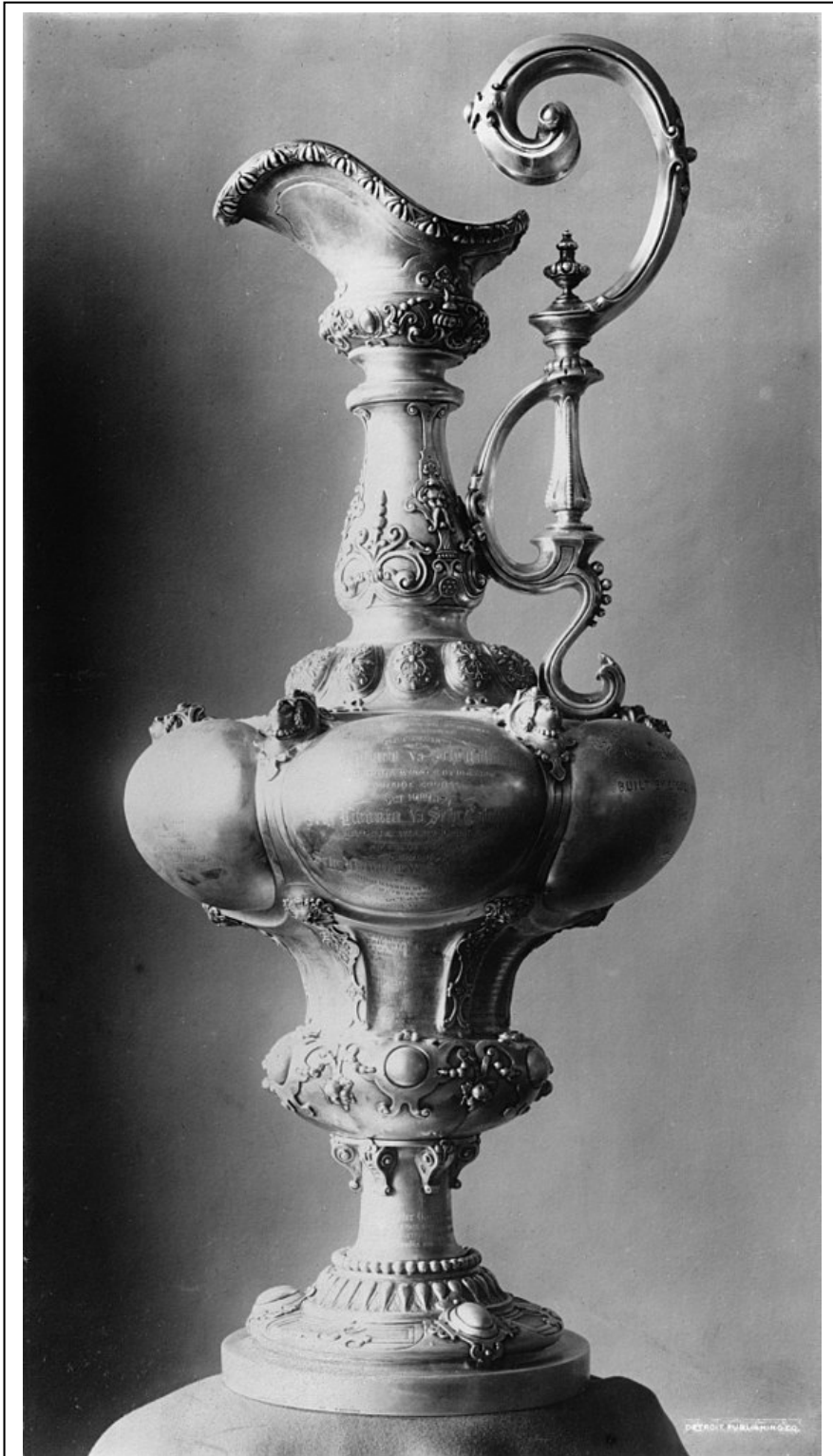
Wenn Ellison, anders als frühere Syndikats-Chefs, nicht selber am Ruder stand, hat er doch in den letzten beiden AC-Wettbewerben maßgeblichen Anteil an der sportlichen Ausrichtung dieses Wettbewerbs. Auch wenn viele Segler mit den neuen Bootsformaten und Flügeln als Segel nichts anfangen können, muss man dem America’s Cup der letzten Jahre doch zugestehen, dass zumindest die Attraktivität als Sportveranstaltung sicher nicht gelitten hat, im Gegenteil.

⁶ Siehe auch hier der Größenvergleich verschiedener AC-Klassen.

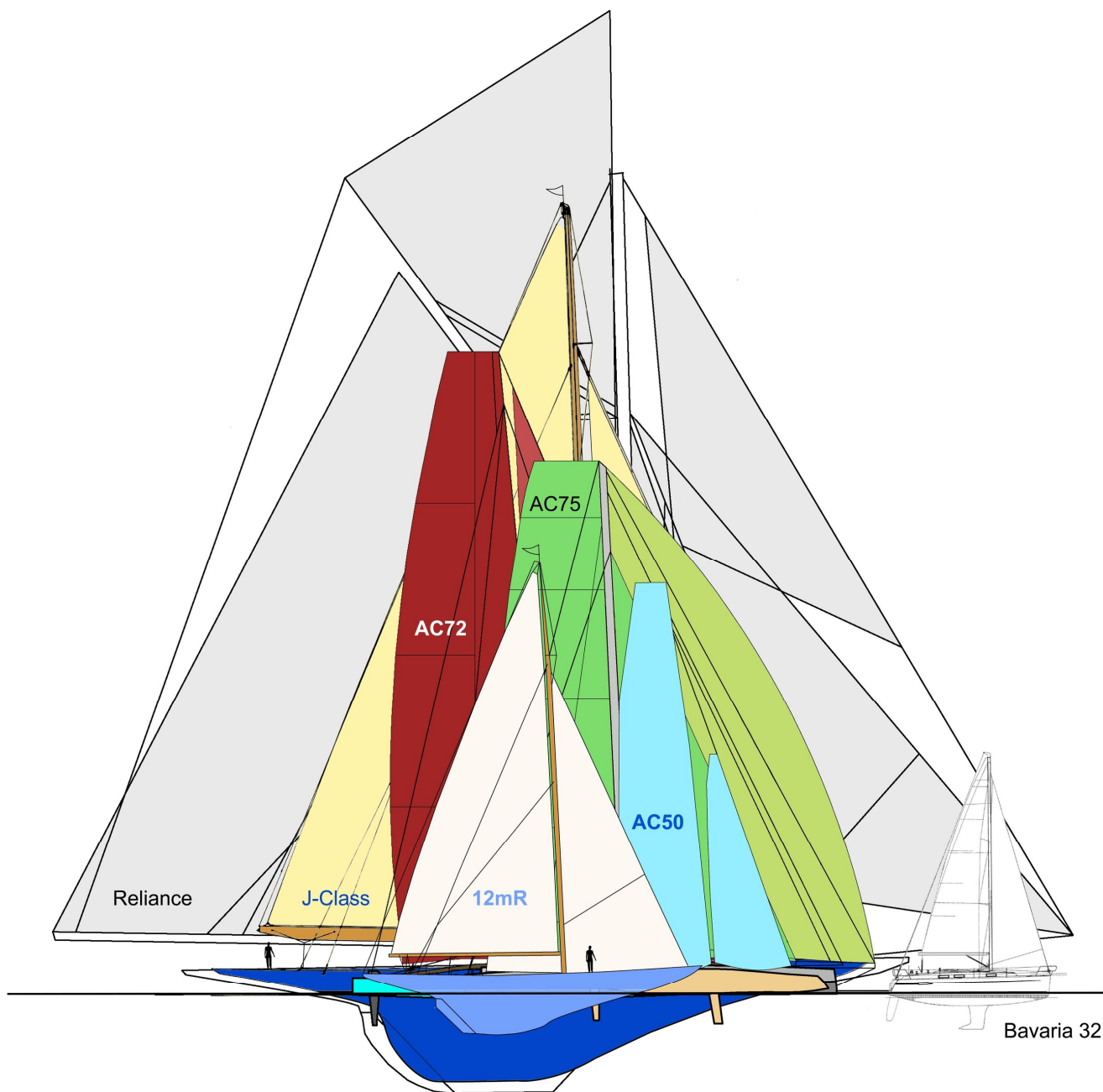
⁷ Die ursprüngliche Regel, dass der Herausforderer auf eigenem Kiel in das Land des Verteidigers segeln müsse, hatte man bereits nach der J-Class-Ära aufgegeben, sie galt für die Nachkriegsrennen nicht mehr.

2018 stellten die Neuseeländer die Klassenregeln für das neue Boot *AC 75* vor. Erstaunlicherweise geht man wieder zu den Einrumpfbooten zurück, die jedoch seitlich Flügel (*Foils*) haben, wie es auch bei den Katamaranen war. Die Boote werden mit etwa 22 Metern wieder etwas länger als die *AC 50*, und zehn Mann Besatzung sollen die Kräfte bändigen.

Man darf also gespannt sein, wie die ersten Testfahrten 2019 ausfallen werden. Vom 6. bis 21. März 2021 finden dann die entscheidenden Rennen des 36. America's Cup im neuseeländischen Auckland statt.



Der Pokal des America's Cups (Foto Library of Congress), ca. 67 cm hoch, 1848 von den Londoner Juwelieren R. & G. Garrard für den damaligen Preis von 100 Sovereigns hergestellt. Daher wurde der Cup zunächst *One Hundred Sovereigns Cup* genannt. 1958 bekam der Pokal einen etwa 18 cm hohen Sockel, damit man dort weitere Sieger eingravieren konnte.



Die America's-Cup-Bootstypen *Reliance* (1903), *J-Class* (1930-1937), *12mR* (1958-1987), *AC72* (2013), *AC50* (2017), *AC 75* (geplant 2021). Rechts zum Vergleich eine *Bavaria 32* mit etwa zehn Metern Länge. Grafik: Janine Müller-Wüstenberg.

Die Baumnock

Skippers Visitenkarte

Der Begriff 'Nock' stammt aus dem Niederdeutschen und bedeutet so etwas wie 'freies Ende'. Bei großen Fracht- und Passagierschiffen bezeichnet man das – manchmal sogar über die Bordwand hinausragende – Ende der Kommandobrücke als Nock, von der der Kapitän vor allem beim An- und Ablegen gute Sicht auf die Kaimauer hat. Bei Segelbooten wird das freie Ende von Rundprofilen, also meist des Baumes, der Rah oder der Gaffel als Nock bezeichnet.

Am Ende des Großbaums wird allerlei laufendes Gut angeschlagen, so zum Beispiel Großschot, Unterliekstrecke und Reffleinen oder die Dirk, an der der Baum im Hafen festgesetzt wird, damit er nicht hin und her schlägt oder aufs Deck fällt. Die hölzernen Bäume der klassischen Segeljachten haben dafür eine Art stabile Kappe aus Stahl oder Bronze, manchmal auch als breiter Ring ausgeführt. Über die Baumnock gesteckt geben diese Beschläge den dort angeschlagenen Tauen und Seilen zuverlässigen Halt.

Oft gibt es dort eine freie Fläche, meist rund, je nach Querschnitt des Baumes aber auch eckig oder oval, die einen willkommenen Untergrund für Zierrat bildet. Liegen die Boote, wie im Mittelmeer meist üblich, mit dem Heck zur Pier, so kann der Besucher manch schöne Verzierung bestaunen und etwas über Alter, Namen, Herkunft oder Geschichte der Jacht erfahren.

Eines der schönsten Bilder einer Baumnock ziert die *Moonbeam IV*, 1914 von William Fife gebaut. Es sind die Konterfeis von Fürst Rainier III. von Monaco und Gracia Patricia (Grace Kelly), die nach ihrer Hochzeit 1956 auf diesem Boot ihre Flitterwochen verbrachten.





1 Mariska



2 Lulworth



3 Dorian



4 Tuiga

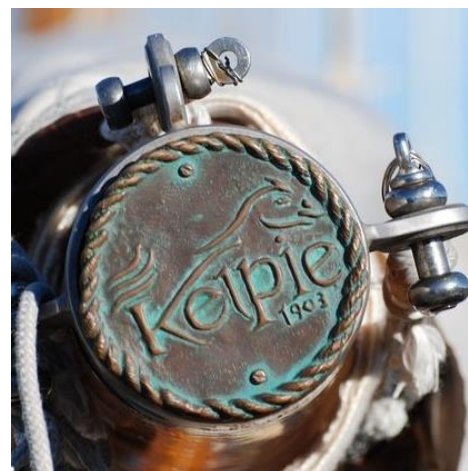
- 1 Mariska, 1908, 15mR-Boot von W. Fife
- 2 Lulworth, 1920, Big-Class-Cutter
- 3 Dorian, 1930, dänischer Zweimast-schoner
- 4 Tuiga, 1909, 15mR-Boot von W. Fife, Flaggschiff Yachtclub von Monaco
- 5 Hispania, 1909, 15mR-Boot von W. Fife
- 6 Olympian, 1913, P-Klasse von William Gardener
- 7 Kelpie, 1903, Gaffelkutter von Alfred Mylne
- 8 Chinook, 1916, New-York-40-Typ von Herreshoff



5 Hispania



6 Olympian



7 Kelpie



8 Chinook

Die Bestimmung des Längengrades auf See

Die Lösung eines jahrhundertealten nautischen Problems

Die Stadt Toulon wird von vielen als westlicher Zugang zur französische Riviera bezeichnet, hier geht die Côte d'Azur so richtig los. Die wechselhafte Geschichte der Stadt zeugt von einer lebendigen Handels- und Seefahrertradition. Daher wundert es auch nicht, dass Toulon oft Ziel militärischer Interessen war, so auch 1707, als im politischen Zusammenhang mit der Suche nach einem spanischen Thronfolger und etlichen Erbfolgekriegen die englische Flotte Toulon belagerte. Allerdings war das ziemlich erfolglos, und man kehrte mit 21 Schiffen unverrichteter Dinge ins Königreich zurück.

Zunächst ging es an Gibraltar vorbei, das man auf dem Hinweg 1704 von den Spaniern erobert hatte. Ein einfacher Trick hatte Erfolg gehabt: man hatte nicht wie üblich im Morgengrauen angegriffen, sondern die Verteidiger während einer nachmittäglichen Siesta überrascht. Als die Flotte sich nach tagelanger Fahrt in sicheren Gewässern unweit der Bretagne wähnte, befand sie sich jedoch viel weiter westlich als berechnet – und steuerte unter Admiral Sir Cloudesly Shovel



Die Sonne, Bezugspunkt zur Bestimmung von geografischer Breite und Ortszeit, lugt hinter dem Mast der *Mariquita* hervor.

vell mit vollen Segeln auf die Scilly-Inseln vor der Südwestspitze Englands zu. Vier Schiffe liefen auf die vorgelagerten Felsen und sanken sofort. Sie nahmen mehr als 1500 Seeleute mit in den Tod. Die Ursache für das Desaster war schnell klar: ein kapitaler Navigationsfehler. Der letzte bekannte Standort war Gibraltar gewesen, von dort aus navigierte man ohne Landsicht und nur mithilfe von Kompass und Logge, indem der Navigator Kurs und Geschwindigkeit bestimmte und daraus während der gesamten Fahrt den jeweils vermuteten Standort errechnete. Weit ab von Küsten war das aber viel zu ungenau, später ermittelte man anhand des Logbuchs Fehler von bis zu 75 Seemeilen.

Außerhalb der Sichtweite von Landmarken ist die Kenntnis von Längen- und Breitengrad, auf dem man sich gerade befindet, zur Positionsbestimmung erforderlich. Die geografische Breite zu berechnen war schon damals kein Problem, indem man nachts den Winkel zwischen Horizont und Nordstern oder tagsüber den zwischen Horizont und Sonne nahm und daraus die geografische Breite mit ein paar einfachen Formeln und Tabellenwerten ausrechnete.

Die Ermittlung des Längengrades dagegen war problematisch: Man benötigte neben der genauen Ortszeit auch die Uhrzeit für einen Referenzort, dessen Längengrad man kannte. Man beobachtete



Der Kompass, hier auf der *Moonbeam of Fife*, seit Jahrhunderten zuverlässiger Helfer beim Navigieren.

beispielsweise den mittäglichen Sonnenhöchststand, den Schiffsmittag. Wenn man nun wüsste, dass der Mittag an einem bekannten Referenzort schon zwei Stunden vorher war, konnte man problemlos aus der mittäglichen Zeitdifferenz zwischen Schiffsort und Referenzort den Längengrad am Schiffsstandort bestimmen¹.

Das Problem war aber, die genaue Uhrzeit an Bord zu wissen. Allerlei Zeitberechnungen auf astronomischem Wege waren zu kompliziert, als dass sie auf Schiffen zuverlässig zu bewerkstelligen waren. Die tragischen Ereignisse bei den Scillys

veranlasste daher die britische Regierung, 1714 den Longitude Act zu erlassen, ein Gesetz, das 20.000 Pfund Belohnung für denjenigen aussetzte², dem es gelinge, das sog. Längenproblem auf See endlich zu lösen. Schließlich stand für das Vereinigte Königreich der Ruf als Seemacht auf dem Spiel.

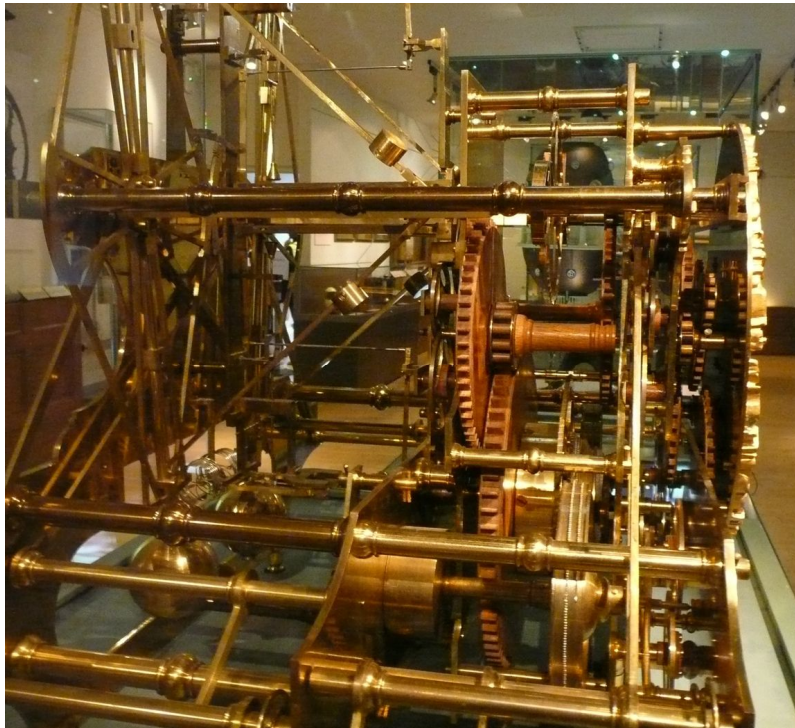
Für die Bereithaltung einer Referenzzeit an Bord gab es verschiedene Ansätze. Die Astronomen favorisierten eine Zeitbestimmung über Finsternisse der Jupitermonde. Allein, mit unhandlichen und empfindlichen Teleskopen und einer Fülle von notwendigen Tabellen und Berechnungen war diese Methode zum Hantieren auf See ebenso ungeeignet, wie die Navigatoren mit der Berechnung überfordert waren.

Es gab seit langem Pendel- und Taschenuhren, sie waren aber auf einem schaukelnden Schiff unbrauchbar, weil aus dem Tritt kommende Pendel und unpräzise Mechaniken zu Fehlgängen von täglich oft weit über 15 Minuten führten, viel zu ungenau für eine verlässliche Standortbestimmung.

¹ Auf einer internationalen Konferenz wurde 1884 festgelegt, dass der sog. Nullmeridian, also der Längengrad 0, genau durch die Sternwarte von Greenwich verläuft. Aufgrund moderner Messmethoden und verschiedener kleiner Anpassungen und auch der Kontinentalverschiebung liegt der tatsächliche Längengrad 0 heute etwa 100 Meter östlich der Sternwarte mitten im Park.

² 2016 entsprach das etwa 2,5 Mio. Pfund.

1735 schließlich stellte der Londoner Tischler und Uhrmacher John Harrison mit der H1 seinen Entwurf einer seegehenden Uhr vor³. Auf ersten Testfahrten, zunächst auf dem River Humber, dann



Die H1 von John Harrison, ein komplexes Uhrwerk höchster Präzision, aber noch viel zu groß für den Gebrauch auf See.

Harrison ließ sich dennoch nicht entmutigen, und am Ende erfüllte seine Uhr H4, die wie eine große Taschenuhr⁴ aussah, auf einer Testfahrt 1761 zu den Westindischen Inseln (heute die Karibik) alle Kriterien des Longitude Act. Der erlaubte Fehlgang von 20 Winkelminuten wurde mit 95 Winkelsekunden sehr deutlich unterschritten. Wenig später bescheinigte auch James Cook nach einer Forschungsreise in die südliche Hemisphäre die Zuverlässigkeit der Harrison-Uhr.

Viele Generationen nutzten Borduhren wie diese hier, die ehemals auf dem deutschen Segelschulschiff *Gorch Fock* ihren Dienst tat.

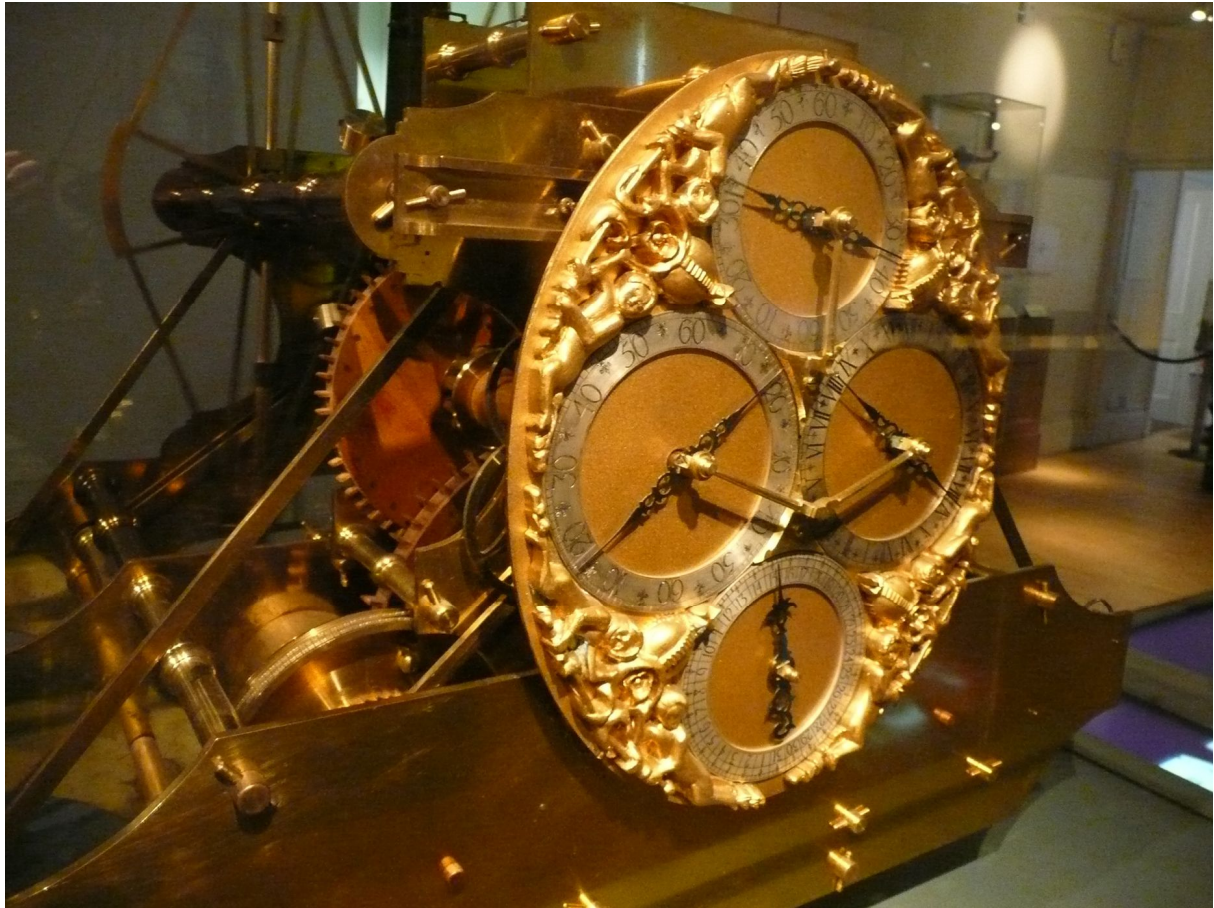


nach Lissabon und zurück, erfüllte die Uhr die gestellten Anforderungen mit Bravour. Weitere 24 Jahre experimentiert der Tüftler, doch die königlichen Astronomen, denen die Bewertung der eingereichten Vorschläge oblag, legten Harrison, der für die Erklärung seiner komplizierten Uhr mehrere Tage brauchte, ständig neue Anforderungen in den Weg. Vielleicht wollten sie auch nicht wahrhaben, dass ein einfacher Handwerker statt der hochgebildeten und anerkannten Astronomen und Mathematiker des Rätsels Lösung gefunden hatte.

³ Er erfand eine spezielle Hemmung, das „Dosierungsorgan“ der Uhr, das das unkontrollierte Ablauf der Uhr verhinderte und dem die Schaukelbewegungen nichts anhaben konnte, sowie die Verwendung von Bimetall, das die Uhr unempfindlich gegen Temperaturschwankungen machte. – Die H1 war aber ein Monstrum: sie maß 60 x 60 cm, wog 33 kg und hatte mehr als 1.200 Einzelteile.

⁴ Die H4 hatte einen Durchmesser von 13 cm und wog fast eineinhalb Kilo.

So setzten sich Harrisons Erfindungen in der Seefahrt wie im gesamten Militär in wenigen Jahrzehnten durch, und ebenso wuchs das Interesse an der zivilen Nutzung. Gleichwohl dauerte es noch einige Zeit, bis die Technik und Herstellung verfeinert und optimiert werden konnten, was sich auch auf den Kaufpreis und die Verbreitung positiv auswirkte. Und bis heute gehören die mechanischen Uhren in nahezu unveränderter Technik zur Standardausrüstung auf See.



Harrisons H1, Ziffernblatt



Harrisons H4, mit der er letztlich den
Längenpreis gewann

Bild: National Maritime Museum

Cambria

Der berühmte Segelkutter von William Fife wurde 90

Die 1920er Jahre waren die Zeit des *Big Class Sailing*. Aristokraten, Industrielle und aufstrebender Geldadel ließen sich Boote wie *Britannia* (Segelzeichen K1), *Lulworth* (2) oder *Westward* (A5) bauen, spannende Regatten waren an der Tagesordnung. 1928 liefen zwei neue Yachten mit ganz neuem



Konzept vom Stapel, die *Astra* (K2) des im Segeln erfahrenen englischen Nähmaschinenfabrikanten Sir Mortimer Singer, entworfen von Charles Nicholson, und die sechs Meter längere *Cambria* (K4) des Segel-Newcomers und Zeitungsverlegers Sir William Berry, ein Design des berühmten schottischen Bootsbauers William Fife III. Beides waren sog. 23mR-Yachten, vermessen nach der 1928 brandneuen neuen europäischen *Second International Rule*.

Erstmals wurde in England durch die neue Regelung die Verwendung der sog. Bermuda-Riggs¹ mit durchgehendem Mast und einem einzigen Großsegel möglich. Bis dahin waren nach der *First Rule* nur Gaffelriggs mit Groß- und Gaffelsegel üblich bzw. zulässig. Mit der neuen Takelung reagierte man auf die aus den USA kommenden J-Class-Boote, die nach der dort inzwischen üblichen *Universal Rule* bereits mit den neuartigen Bermudariggs gebaut wurden. Schließlich wollte man konkurrenzfähig sein. Und so dauerte es auch nicht lange, bis man die *Astra* 1930 ein wenig an Rigg und Segelfläche veränderte, sodass man sie nach der *Universal Rule* der J-Class vermessen konnte und sie dort auch an Wettfahrten teilnehmen durfte. Leider musste *Astra* schon kurz später aufgrund des plötzlichen Todes ihres Eigners auf weitere Regatten verzichten.

Cambria war, obwohl etwas größer und mit 40 Quadratmetern mehr Segelfläche ausgestattet, langsamer als *Astra*, aber man verzichtete damals auf die Modifizierung zur J-Class. So war der Yacht keine große Karriere auf den Regattabahnen gegönnt. Hinzu kam, dass die Handicap-Regelungen die älteren Gaffelriggs zunächst bevorzugten, sodass Erbauer Fife das Boot 1929 wieder auf ein solches Rigg zurückbauen wollte. Doch durch eine Regelanpassung waren plötzlich die großen Bermuda-rigg-Masten wieder erlaubt und im Handicap besser bewertet, und der Umbau wurde gestoppt.

Schließlich kam 1929 eine weitere 23mR-Yacht hinzu, wie *Astra* ebenfalls von Nicholson entworfen, die knapp 40 m lange *Candida* (K8). Auch sie war schneller als die *Cambria*. Aufgrund der durch das Rating bessergestellten alten Gaffelrigg-Boote blieben *Cambria* und *Candida* zunächst aber quasi eine eigene Klasse in der Klasse. Indes, die drei Boote *Cambria*, *Astra* und *Candida* sind die einzigen noch erhaltenen von

Cambria (K 4)

Baujahr	1928
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Sir William Berry
Gesamtlänge [m]	41,14
Rumpflänge [m]	33,80
Wasserlinie [m]	23,80
Breite [m]	6,20
Tiefgang [m]	2,83
Verdrängung [to]	162
Segelfläche [qm]	769

¹ Der Begriff Bermuda-Rigg hat seinen Namen von den britischen Atlantikinseln Bermuda, wo schon lange Zeit durchgehende Masten und Segel auf den einheimischen Fischerbooten benutzt wurden.

insgesamt sechs gebauten 23mR-Jachten. Diese Klasse war die größte der sog. Meterklassen². Man hatte sich mit den Amerikanern geeinigt, dass alles, was darüber lag, nach der amerikanischen *Universal Rule*, die schon 1903 der berühmte amerikanische Jachtkonstrukteur Nathanael Greene Herreshoff initiiert und entwickelt hatte, vermessen werden sollte³.

Dennoch zeigte sich aber zu der Zeit schnell, dass die großen Segelkutter, die *British Big Class*, nach hergebrachtem Design und mit oft veralteter Rigg-Technik der viel moderneren J-Class nach amerikanischer Vermessung nicht gewachsen waren. Die Hoffnung, die britischen Boote allein mit ein paar Veränderungen nach J-Class-Regeln konkurrenzfähig zu machen, konnte nicht erfüllt werden. Der endgültige Durchbruch für die modernen Bermudariggs läutete Sir Thomas Lipton schließlich im Jahre 1930 mit seiner fünften Herausforderung zum America's Cup ein, als er mit der J-Class *Shamrock V* antrat.



William Berry hingegen war mit seiner *Cambria* letztlich chancenlos, und obwohl er in drei Jahren über hundert Rennen bestritt, musste er schließlich die Suche nach einem großen Erfolg aufgeben und verkaufte 1934, sicher etwas frustriert vom ganzen Regel-Hickhack, seine Jacht.

Cambria zog sich daraufhin aus dem Regattageschehen ganz zurück und war eher zu privaten Reisen unterwegs, viel in Griechenland und in der Türkei, wo angeblich auch der erste türkische Premier



Atatürk an Bord zu Besuch gewesen sein soll. Anfang der 1960er Jahre ging das Boot an einen Belgier, zu Beginn der 1970er Jahre kaufte es ein Amerikaner, der mit der Jacht auf Weltreise ging und 1975 das Rigg zu einer Yawl umbaute und mit einem zusätzlichen Mast ganz achtern versehen ließ.

Schließlich gelangte das Boot nach Australien und wurde dort 1995 umfangreich renoviert, ehe es 2001 in Cowes wieder zur Bermuda-Takelung zurückgebaut wurde. Gleichzeitig wurde die Jacht auch erstmals als J-Class-Boot nach der *Universal Rule* vermessen. *Cambria* konnte auf diese Weise an den Jubiläums-Veranstaltungen und Regatten in Cowes zur Feier des 150. Geburtstags des America's-Cups teilnehmen.

² Eine Klasse unterhalb der 23mR-Boote ist die 19mR-Klasse, von der es nur noch ein einziges von insgesamt sechs gebauten Booten gibt, die *Mariquita*, ebenfalls viel im Mittelmeer und zu Regatten unterwegs, allerdings zurzeit in englischen Gewässern und auf der Suche nach einem neuen Eigner.

³ Die *Universal Rule* war für den America's Cup zwischen 1914 und 1937 verbindlich.



2004 erfolgte erneut ein Eignerwechsel, und seitdem ist das Boot wieder verstärkt zu Regatten, vor allem in mediterranen Gewässern, unterwegs. Lässt der stramme Regattakalender es zu, genießen Eigner, Familie und Freunde zwischen den Wettfahrten das Segeln zu den schönsten Ankerplätzen des Mittelmeeres. Die Schwesterschiffe *Astra* und *Candida* kreuzen zwar heute ebenfalls noch irgendwo durchs Mittelmeer, auf den einschlägigen Regattaveranstaltungen sieht man sie allerdings nicht. 2018 feierte die Fife-Jacht *Cambria* ihren 90. Geburtstag. Möge das Meisterstück ihres Erbauers William Fife III. noch lange als Zeugnis der klassischen Bootsbaukunst auf den Meeren unterwegs sein!



Die Renaissance der J-Class-Jachten

Es waren Könige, Fürsten, Lords, aufstrebende Geschäftsleute, Fabrikanten oder Besitzer von Kaufhäusern, Eisenbahnlinien und Flugzeugwerften. Sie nutzten ihren wachsenden Wohlstand seit der Mitte des 19. Jh., um sich dem Segelsport zu widmen. Immer größere, schnellere und teurere Rennjachten bestellten sie bei den besten Jachtkonstrukteuren der Welt und forderten sich gegenseitig zu Regatten heraus.

Im Jahre 1851, als in London die erste internationale Weltausstellung veranstaltet wurde, gab es vor der Isle auf Wight jene legendäre Regatta, die die Segeljacht ‚America‘ siegreich beendete und den



Shamrock V

nach ihr benannten *America's Cup* (‚AC‘) begründete. Fortan begannen Jahrzehnte des intensiven Regattasports, vor allem in Amerika und Großbritannien, und es wurde bald notwendig, eine gemeinsame Regel zu suchen, nach der die Jachten unterschiedlicher Konstruktionen und Designs einigermaßen gerecht gegeneinander segeln konnten.

1882 gab es einen ersten Versuch einer Regelung durch den *Seawanhaka Corinthian Yacht Club*, beheimatet in der Nähe

von New York, mit der sog. *Seawanhaka-Rule*, die bis 1903 für alle Rennen an der amerikanischen Ostküste galt, einschließlich der America's-Cup-Regatten. Die Formel beinhaltete nur die Länge der Wasserlinie und die Segelfläche und erlaubte daher am Bug und Heck extrem lange Überhänge, die bei Schräglage des Bootes in Kursen am Wind eine dramatische Verlängerung der Wasserlinie und damit eine größere Endgeschwindigkeit ermöglichten. Eine typische Jacht nach dieser Regel war die 1903 von Nathanael Greene Herreshoff gebaute *Reliance*, mit 60 Metern Länge über alles bis heute das größte jemals gebaute America's-Cup-Boot und trotz einer Besatzung von 75 Mann kaum zu bändigen.

Diese und andere Regelungen waren zu jener Zeit allerdings Sache der jeweiligen Segelnationen oder sogar nur einzelner Regionen oder Werften, weswegen man 1907 auf britische Initiative hin in Europa eine neue Regel in Kraft setzte, die *International Rule* oder *Metre Rule* (mR). Jetzt konnten erstmals Boote aus verschiedenen Ländern



Shamrock V

und Regionen und von verschiedenen Bootsdesignern unter einer einheitlichen Vermessungsregel unter Verwendung von Zeitgutschriften und Handicaps gegeneinander segeln! Neben der Vermessungsformel wurden auch Regeln für die Verwendung von Materialien aufgestellt. Die absolute Größe der Boote jedoch wurde nicht reglementiert, sodass eine Fülle von verschiedenen Jachtgrößen regelkonform gebaut werden konnte.

Das grundsätzliche Prinzip dieser Regeln war, dass in die Formel Werte für die Bootslänge, die Länge der Wasserlinie, die Breite, die Segelfläche, das Ketten- und Schmiegemaß, das Freibord und andere Größen, jeweils versehen mit unterschiedlichen Faktoren, eingingen. Das Ergebnis der Gleichung musste einen bestimmten Wert haben. Bei den sog. 15mR-Jachten beispielsweise war dieser Wert, das ‚Rating‘, 15. Der Jachtkonstrukteur hatte innerhalb dieser Grenze jedoch ausreichende Freiheiten und konnte mit den einzelnen Werten „spielen“, indem er sie jeweils mehr oder weniger in Ansatz brachte – immer darauf

bedacht, dass das Ergebnis (in unserem Fall) 15 nicht überschreiten durfte. Das Rating ‚Meter‘ oder ‚Fuß‘, ist in diesen Formeln allerdings kein Längenmaß, sondern lediglich ein abstrakter Wert, der letztlich auch ohne Dimension bleiben könnte.



Velsheda

Die amerikanische Seite schickte Beobachter nach Europa, behielt aber zunächst die sog. *Universal Rule* bei, die N. Herreshoff bereits 1903 entwickelt hatte. Die *Reliance* hatte unter der alten *Seawanhaka-Rule* die Grenzen aufgezeigt: eine alleinige Reglementierung von Wasserlinienlänge und Segelfläche hatte dazu geführt, dass die Jachten immer weniger

handhabbar wurden und nur noch für wenig Wind und kaum Wellen geeignet waren. Herreshoff erkannte hierin eine Fehlentwicklung und fügte in die neue *Universal Rule* zusätzlich einen Faktor für die Bootsverdrängung ein und ersetzte die Wasserlinienlänge (‚Lwl‘) durch eine abstrakte Länge ‚L‘, die etwas größer als die ‚Lwl‘ war und mithilfe einer recht komplizierten Formel errechnet wurde, in die auch ein ebenso kompliziert zu ermittelnder Breitenfaktor einging. Während Länge und Segelfläche positiven Einfluss auf die Geschwindigkeit hatten und eine Verlängerung der Wasserlinie (verantwortlich für die maximale Rumpfgeschwindigkeit) nicht durch die Notwendigkeit einer Segelflächenreduzierung bestraft wurde, war die Verdrängung, also die Masse bzw. das Gewicht der Jacht, gewissermaßen das „bremsende“ Element. Die *Universal Rule* fand speziell für den America’s Cup zwischen 1920 und 1933 Anwendung und galt bis 1937. Sie hatte gegenüber der Metre- oder International Rule die einzelnen Bootsgrößen in Klassen mit einem Buchstabensystem unterschieden: Zweimastern waren die Klassen A bis H zugeteilt, Einmastern die Klassen I bis S. Die größte Klasse für Einmastjachten war die ‚I‘ mit einem Rating von 76 bis 88 und einer Wasserlinienlänge über 88 Fuß. Nach dieser Klassenregel wurde allerdings keine einzige Jacht gebaut, sodass die Boote der Klasse J, für die sich die englische Bezeichnung *J-Class* allgemein durchgesetzt hat, damals die größten nach einer Klassenregel gebauten einmastigen Segeljachten waren¹.

¹ Dass keine I-Class-Boote gebaut wurden, lag wohl daran, dass die Europäer lieber nach „ihrer“ International Rule bauten, und dort war die entsprechende Klasse die 23mR-Klasse. Dagegen wurden in den USA die großen

Welch unterschiedliche Auswirkungen die neue Regelung gegenüber der alten hatte, zeigt ein Vergleich der Jachten *Reliance* und *Ranger*: bei nahezu ähnlicher Rumpflänge und Verdrängung war die Segelfläche der *Reliance* fast doppelt so groß, und es ist leicht vorstellbar, dass sie äußerst schwierig zu segeln war. Oder umgekehrt: Die *Shamrock V* nach der *Universal Rule* war bei sonst ähnlicher Größe deutlich schwerer als zum Beispiel die 23mR-Jacht *Cambria* nach der *International Rule*.

Auch wenn man sich in jener Zeit noch nicht auf ein einziges internationales Regelwerk einigen konnte, gab es doch mit der *Universal* und der *International Rule* zwei praktikable Vermessungsformeln für die internationalen Regatten. Und 1927 stimmten die amerikanischen Jachtclubs nach anfänglichem Zögern dann doch der (europäischen) *International Rule* wenigstens für die Boote der 12mR-Klasse und kleiner zu. Alle größeren Jachten sollten aber weiter nach der (amerikanischen) *Universal Rule* gebaut werden, und für den America's Cup 1930 wurde so die J-Klasse verbindlich. Aus der *Universal Rule* wurde auf diese Weise, lediglich mit ein paar kleinen Modifizierungen im Detail, die *J-Class Rule*.

Vorläufer der J-Class-Boote waren im America's Cup die *Reliance* (1903) und die *Resolute* (1920). Während die *Reliance* aufgrund ihrer Größe und schwierigen Handhabung letztlich Auslöser für die neue *Universal Rule*

gewesen war, war die *Resolute* bis dahin das letzte und auch mit 106 Fuß Länge kleinste AC-Boot aus der Herreshoff-Werft. Gleichwohl versuchte man, die Innovationen der vorausgegangenen Jahre auf

J-Class		
J K3	Shamrock V	1930
J 1	Weetamoe	1930
J2/J-H3	Yankee	1930
J 3	Whirlwind	1930
J 4	Enterprise	1930
J K7	Velsheda	1933
J K4	Endeavour	1934
J H2	Rainbow	1934
J K6	Endeavour II/ Hanuman	1936/2009
J 5	Ranger	1937/2003
J H1	Lionheart	2010
J 8	Topaz	2015
J S1	Svea	2017
J 9	??	
kursiv: Jachten nicht existent		



Velsheda

die neue J-Class zu übertragen, was zu einem neuen technologischen Wettstreit führte. Dabei mag es Ironie der Geschichte sein, dass Nat Herreshoff mit der neuen Regelung und vielen Innovationen den Weg zur J-Class ebnete, es ihm selber aber nicht vergönnt war, ein Boot nach der neuen Vermessungsregel für die J-Class zu entwerfen. Allerdings wurden drei Boote (*Weetamoe*, *Enterprise* und *Rainbow*) auf seiner Werft gebaut, und sein Sohn Lewis entwarf die *Whirlwind*, die allerdings auf einer anderen Werft gebaut wurde.

Fünf zwischen 1893 und 1929 nach der 23mR *International Rule* in Europa gebaute Jachten der sog. *Big Class* wurden so umgebaut, dass sie im Nachhinein der J-Class-Regel im Wesentlichen entsprachen und so an den Regatten dieser Klasse teilnehmen durften. So zum Beispiel die *White Heather II*, gebaut 1907 mit dem damals üblichen Gaffelrigg und Buggspriet, oder auch die *Cambria*, die zunächst mit einem Gaffelsegel getakelt war.

Boote mit mehr als 90 Fuß Wasserlinienlänge in der Regel als zweimastige Schoner gebaut. Letztlich fasste die J-Class-Regel in den USA also gar nicht richtig Fuß, sondern sie war einzig für die AC-Rennen vorgesehen. Ganz anders in Europa, dort gab es auch außerhalb des America's Cups eine sehr rege Regattatätigkeit der J-Class.

Erst vor wenigen Jahren, als man sie 2003 zum wiederholten Mal restaurierte, baute man sie nach der J-Class-Regel um, wenngleich man den eigentlich für die J-Class nicht vorgesehenen Bugspriet beließ.

Zwischen 1930 und 1939 gab es insgesamt 18 Entwürfe für J-Class-Boote, allerdings wurden am Ende nur zehn gebaut. Drei dieser Boote überlebten die Zeiten und wurden inzwischen restauriert. Und seit 2004 werden einige weitere Boote nach alten Vorlagen rekonstruiert oder gar neu entworfen. Darüber wird später noch zu berichten sein.

Charakteristisch für die J-Class ist das sog. Bermuda-Rigg mit einem durchgehenden Mast ohne Stenge (eine Art Mastverlängerung), und an die Stelle der sonst oft üblichen Gaffeltakelung tritt die Hochtakelung. Ein Bugspriet, der den Anschlagpunkt der Vorsegel über den Bug hinaus nach vorne bringt, ist nicht mehr vorgesehen.

Die historischen J-Class-Jachten von 1930 bis 1937

Die Faszination der *J-Class* machte damals wie heute vor allem aus, dass die Boote einzigartig in ihrer Kombination von Größe und Geschwindigkeit waren. Ein Übriges trugen das wachsende soziale Ansehen ihrer stolzen Eigner und letztlich der Nervenkitzel ob der horrenden Kosten und des Risikos, nach nur einer Saison oder einer verlorenen Regatta schnell wieder in der Bedeutungslosigkeit verschwinden zu können, bei.

Von den zwischen 1930 und 1937 gebauten zehn J-Class-Booten kamen vier aus Großbritannien, sechs aus den USA. Jeweils drei der zehn Jachten gingen als Sieger bzw. Verlierer aus dem AC hervor, vier Boote wurden nicht beim AC eingesetzt und dienten nur zu Trainings- oder sonstigen Regattazwecken.

1930 wurden fünf Jachten abgeliefert, eine britische und vier amerikanische. Als erste wurde 1930 ***Shamrock V*** gebaut, sie gehörte dem glücklosen Briten Sir Thomas Lipton. Er hatte bis dahin schon viermal erfolglos eine Cup-Herausforderung gegen die Amerikaner hinter sich. Seine fünfte und letzte trug er mit *Shamrock V* gegen die amerikanische *Enterprise* von Harold S. Vanderbilt aus. Auch 1930 blieb Lipton wieder ohne Chance auf den Sieg.

Die *Shamrock V* überlebte die Zeiten. Nach der AC-Niederlage war sie immerhin in etlichen britischen Regatten überlegene Siegerin und diente auch als Vergleichsschiff für weitere J-Class-Bauten. Die Besitzer wechselten danach mehrfach, letztmalig kaufte vor einigen Jahren ein südafrikanischer Bankier das Boot. 1999 war die bisher letzte umfassende Renovierung, durchgeführt in der Pendennis-Werft in Falmouth, Südengland. Dabei war man bemüht, bei aller Modernisierung so viel Originalität wie möglich zu erhalten bzw., wenn möglich, wieder herzustellen.

Als Reaktion auf Liptons Herausforderung baute man in den USA die Boote ***Weetamoe***, ***Yankee***, ***Whirlwind*** und ***Enterprise***. Schließlich setzte sich die *Enterprise* als Verteidigerjacht gegen die amerikanischen Mitbewerber durch, sodass die drei anderen nicht zu einem AC-Regattaeinsatz kamen, sondern nur noch als Trainingsjachten im Laufe der Regatta-Vorbereitungen genutzt und später abgewrackt wurden. Immerhin war *Yankee*, die zweitgrößte der 1930 gebauten Js, nach ihrem Stapellauf (und einem Umbau 1934) insgesamt sieben Jahre aktiv in der Regattaszene außerhalb des

AC unterwegs und beim letzten AC mit J-Class-Booten auch bei den internen Ausscheidungsrennen der Amerikaner noch dabei. Und sie war auch die einzige amerikanische J, die jemals, wenn auch außerhalb des AC, in europäischen Gewässern segelte.

Auf der *Enterprise* wurde erstmals der sog. ‚Park Avenue Boom‘ eingesetzt, sein Profil wies eine breite Oberseite auf, die – daher der Name – breit wie eine Straße wirkte, zumindest konnte man auf ihr gehen. Dort waren in regelmäßigen Abständen Querschienen montiert, sodass man das Unterliek des Großsegels je nach Wind mehr nach Luv oder Lee trimmen konnte und somit eine hervorragende zusätzliche Trimm-Möglichkeit hatte.

Die *Enterprise*, die kleinste der J-Class-Jachten, wurde später, genau wie die anderen US-Jachten, abgewrackt. 1930 hatte sie etwa eine Million Dollar gekostet, das entspricht einem Wert von etwa 13 Mio. \$ im Jahre 2011.

1933 lief im englischen Gosport die ***Velsheda*** für einen amerikanischen Geschäftsmann vom Stapel, der die Jacht allerdings nie beim AC einsetzte, sie aber dennoch siegreich in gut 40 Regatten und – außerhalb des AC – auch gegen andere J-Class-Boote segelte. 1984 wurde der fast verrottete Rumpf in der Flussmündung des



Velsheda, Lionheart

Humble in Großbritannien gehoben, aufgearbeitet und neu ausgestattet, zunächst jedoch ohne Motor. Nach Havarie und erneutem Eignerwechsel wurde die Jacht 1997 in Holland erneut von Grund auf saniert – nur der Rumpf blieb original, alles andere wurde in modernstem Standard ausgeführt. 2001 gab es eine weitere Modernisierung, diesmal auf der holländischen Royal-Huisman-Werft. Große Verdienste erwarb sich Elizabeth Meyer. Von vielen Fachleuten wird aber bedauert, dass die *Velsheda* zwar luxuriös und mit modernsten Materialien und technischen Hilfsmitteln renoviert worden sei, sich dabei jedoch sehr weit vom Originalzustand weg entwickelt habe. Die Jacht ist heute im Eigentum eines niederländischen Textilfabrikanten.

1934 wurden die englische ***Endeavour*** und die amerikanische *Rainbow* gebaut. Viele sagen, dass die ***Endeavour*** des Briten Thomas Sopwith die schönste und schnellste aller J-Class-Jachten gewesen sei. Sopwith brachte sein Wissen aus der Flugzeugbranche in die Konstruktion ein und besaß die seinerzeit absolut modernste Segeljacht, und sie wurde in einer Rekordzeit von 100 Tagen gebaut. Als Konstrukteur hatte Sopwith Charles Nicholson, der schon bei zwei J-Class-Booten Erfahrung gesammelt hatte, beauftragt. Anders als Lipton, für den eine professionelle Crew, ein hoher Publi-citywert und der Einsatz von viel Geld allein schon Garanten für einen Erfolg sein sollten, war Sopwith ein Techniker und Ingenieur, für den Aerodynamik, technisches Verständnis in der Handhabung verschiedener Materialien und Versuche in Schlepptanks von essentieller Bedeutung

waren. *Endeavour* war zum Beispiel das erste Boot, dass eine statt einer Windfahne eine elektrische Windmessenanlage hatte.

Schon in der ersten Saison dominierte *Endeavour* die englische Segelszene und gewann viele Rennen, auch gegen *Shamrock V* und *Velsheda*, später auch – als einziges J-Boot – gegen die größte ‚J‘, das US-Boot *Ranger*. Dennoch konnte Sopwith gegen Vanderbilts *Rainbow* beim AC nicht gewinnen, die Rennen waren aber knapp wie nie in den Jahren zuvor.

Vielfach wechselte danach die *Endeavour* den Besitzer, sollte abgewrackt werden, wurde gerettet, sank dann in den 70er Jahren im River Medina (Isle of Wight), wurde gehoben und an Land gestellt, aber ohne Ruder, Kiel, Innenausbau und Mast. Schließlich übernahm Elizabeth Meyer 1984 das Boot und begann mit der Restaurierung, unterstützt durch die niederländische Werft Royal Huisman. 1989 konnte die Jacht dann erstmals seit 52 Jahren wieder segeln. 1999 kam es dann bei der ‚Antigua Classic Yacht Regatta‘ zu einem historischen Treffen: *Endeavour*, *Shamrock V* und *Velsheda*, die drei Überlebenden der J-Class-Zeit, segelten erstmals seit über 60 Jahren wieder in einer Regatta gegeneinander. Inzwischen wurde die *Endeavour* mehrfach weiterverkauft, 2011 wird sie erneut in der Werft überholt. 2018 steht sie für 17,5 Mio. Euro zum Verkauf.

Die ***Rainbow*** lief auf der Herreshoff-Werft in Bristol, Rhode Island, USA, als Entwurf von Starling Burgess vom Stapel und gehörte Harold S. Vanderbilt, dem mehrfach erfolgreichen America's-Cup-Verteidiger. Die Jacht war etwas kleiner als die *Endeavour*, konnte sich aber dennoch gegen sie durch-



Rainbow

setzen und den AC erfolgreich in den USA halten. 1937 sollte *Rainbow* erneut im AC antreten, unterlag aber dem Neubau *Ranger* in den Ausscheidungswettfahrten für das Verteidiger-Boot. 1940 wurde *Rainbow* schließlich zum Abwracken verkauft.

Während der Ausscheidungsrennen für den AC 1934 hatte *Rainbow* zunächst *Weetamoe* und dann *Yankee* aus dem Rennen geworfen. Als man schließlich gegen die *Endeavour* antrat, war wohl für den 4:2-Sieg entscheidend, dass Vanderbilt die bessere und erfahrenere Crew hatte. Jeder wusste, was er zu tun hatte und war ein Spezialist auf seinem Gebiet. Anders Sopwith: Für ihn ging es wohl eher um einen persönlichen Wettbewerb gegen Vanderbilt als um den Wettkampf zweier Segelnationen. Nicht Wenige waren seinerzeit der Ansicht, dass Sopwith den AC hätte gegen die langsamere *Rainbow* gewinnen müssen, wenn er sich weniger auf technische Raffinessen und mehr auf Instinkt und Gefühl beim Segeln und eine professionelle Crew verlassen hätte.

Bereits während der Saison 1935 überlegte Thomas Sopwith, ein neues, ultramodernes Boot für eine erneute Herausforderung im Jahr 1937 bauen zu lassen, die *Endeavour II*. Allerdings kam bald die Diskussion auf, dass die Js in Bezug auf Größe und Rigg an eine Grenze gestoßen seien, jenseits derer die Rennmaschinen kaum noch zu bedienen und für schweres Wetter völlig ungeeignet seien. Zunächst wollte man in die kleinere K-Klasse wechseln, doch schließlich setzte sich Sopwith mit seiner Idee durch, eine neue Herausfordererjacht zu bauen, die mit 87 Fuß Wasserlinienlänge und etwa 160 Tonnen Verdrängung (das Zehnfache der US-AC-Jacht von 2010!) an die maximal erlaubte Größe der J-Class heranreichte. Die weltweite Rezession und die schwieriger werdenden politischen Verhältnisse ließen jedoch das wirtschaftliche Umfeld bald unkalkulierbar werden. So waren die beiden letzten seinerzeit gebauten J-Class-Jachten *Endeavour II* und *Ranger* gleichzeitig Höhepunkt und Schlusspunkt des einzigartigen Jachtkapitels ‚J-Class‘.

1936 lief die *Endeavour II* im südeinglichen Gosport vom Stapel, der Designer war wiederum Charles Nicholson, der seine ganze Erfahrung aus vorigen Projekten in die Konstruktion des neuen Bootes einbrachte und Rumpf und Rigg auch für schwierigere Wetterverhältnisse auslegte. Das Problem des sensiblen Riggs blieb, und *Endeavour II* und *Velsheda* verloren während Testfahrten ihren Mast. Offizielle Seiten überlegten daraufhin erneut, für den AC diesmal die kleinere L-Klasse vorzuschreiben, doch Sopwith saß das Problem einfach aus und übermittelte dem New York Yachtclub seine Herausforderung. Zudem beantragte er dort erfolgreich und trotz aller Probleme mit dem Mast – es hatte einen erneuten Mastbruch gegeben – eine Terminverlegung für den AC von September auf Juli, weil er dann im Regattagebiet mehr Wind und somit einen Vorteil seiner neuen Jacht erhoffte.

Den Titelverteidigern war schnell klar, dass man der neuen Herausfordererjacht mit den vorhandenen J-Class-Booten keine ernstzunehmende Konkurrenz war und man daher mit einem Neubau reagieren müsse. Harold S. Vanderbilt leitete erneut das Syndikat und beauftragte den erfahrenen *Rainbow*-Designer Starling Burgess zusammen mit dem jungen Talent Olin Stephens mit jeweils vier Entwurfsvarianten.

Anders als Sopwith, der zusammen mit Nicholson immer noch allein von Kunst und Eingebung und allenfalls technischen Leckerbissen beim Jachtbau überzeugt war, wählen Burgess und Stephens einen völlig neuen Weg: sie führten wissenschaftliche Reihentests in Schlepptanks durch und versuchten so, den Rumpf der neuen Jacht zu optimieren. Man nahm sogar Modelle der alten J-Class-Boote zur Hilfe (pikanterweise hatten die Designer dies- und jenseits des Atlantiks nichtsahnend einige alte Entwurfsunterlagen und Modelle untereinander ausgetauscht, sodass die Amerikaner jetzt auf Details der britischen Boote zurückgreifen konnten), und schließlich wurde der Entwurf ‚77-C‘ (man hatte die Varianten kurzerhand mit A bis H durchgezählt, das ‚77‘ steht für die Entwurfsnummer der Jacht-designer Sparkman & Stephens, USA) von Burgess zur Grundlage der neuen Jacht *Ranger* genommen. Der Entwurf war gleichermaßen innovativ und optisch ungewöhnlich, und er bewegte sich recht

sichtbar von dem bis dahin bekannten J-Class-Design weg. Vor allem das flache Heck und der etwas klobig und hakenförmig wirkende Vordersteven waren für das entscheidende Plus an Geschwindigkeit am Wind verantwortlich.

1937 wurde **Ranger** fertiggestellt. Nicholson, der die *Endeavour II* gebaut hatte, war später ausgesprochen beeindruckt von Art und Ergebnis des Entwurfs und bescheinigte den *Ranger*-Designern neidlos, dass sie mit ihrem Entwurf wohl den größten Fortschritt im Jachtbau seit 50 Jahren erlangt hätten. Preiswert war die *Ranger* gleichwohl nicht, obwohl der Besitzer einer Werft in Maine, auf der *Ranger* gebaut werden sollte, Vanderbilt das großzügige Angebot gemacht hatte, nur die Materialkosten in Rechnung zu stellen. Immerhin schlugen allein diese 1937 mit eine halben Million Dollar zu Buche, das sind umgerechnet mehr als 7,5 Mio. Dollar im Jahr 2011.

Vanderbilt war von den Segeleigenschaften begeistert, auch wenn sie sich, wie er berichtete, total von denen der anderen Js unterschieden. So nahm die Jacht langsamer Fahrt auf und ließ sich langsamer wenden, aber dafür hielt sie ihren Kurs in perfekter Balance. Zur Jahresmitte 1937 fuhr *Ranger* einige Ausscheidungsrennen gegen *Yankee* und *Rainbow* und konnte sie für sich entscheiden, sodass die Jacht zur Cup-Verteidigung nominiert wurde.

Die Wettfahrten gegen den Herausforderer *Endeavour II* zeigten ein klares Bild: *Ranger* gewann alle vier Rennen mit deutlichem Vorsprung. Der Herausforderer musste sich wieder einmal geschlagen geben und einräumen, dass die Art und Weise, wie man in Amerika unter Zuhilfenahme von wissenschaftlichen Methoden beim Design von Rumpf, Segeln und Rigg Jachtdesign betrieb, ein neues Kapitel im Jachtbau eingeläutet hatten. *Endeavour II* und *Ranger* nannte mal wegen ihrer Größe auch die Super-J-Jachten.

Acht weitere J-Class-Entwürfe gab es zwischen 1930 und 1937, davon sind heute noch sechs, die seinerzeit alternative Entwürfe für die *Ranger* waren, im Besitz des Büros Sparkman & Stephens.

Was wurde aus den zehn J-Class-Jachten der 30er Jahre?

Die Zeit der J-Class-Jachten währte nur von 1930 bis 1937. Dennoch hatte man den Jachtbau in dieser Zeit revolutioniert und viel Erfahrung mit neuen Materialien und Konstruktionen gewonnen. Designer und Konstrukteure hatten die Grenzen des Machbaren neu ausgelotet und dabei auch reichlich Lehrgeld bezahlt, hatte es doch etliche Havarien, Mastbrüche und allerlei Rückschläge gegeben. Treibende Kraft war die Faszination des America's Cups, der einen technologischen Zweikampf zwischen Großbritannien und den USA auslöste. Dann aber wuchsen die wirtschaftlichen und politischen Probleme zum Ende der 30er Jahre weltweit, und es gab immer weniger Segler und Sponsoren, die sich der Herausforderung dieser extrem aufwändigen und teuren Segelboote stellen wollten. Der Zweite Weltkrieg zog herauf, und 21 Jahre lang, zwischen 1937 und 1958, ruhte die Austragung des America's Cups.

Vielleicht ist es Ironie der Geschichte, dass die Amerikaner zwar sechs der zehn Js bauten und mit dreien auch den AC erfolgreich verteidigten, aber dass kein einziges der amerikanischen Boote ihre Zeit überlebte und sich in die Gegenwart hinüber rettete. Das blieb den Cup-Verlierern vorbehalten, denn unter den vier Js der Briten sind die drei einzig noch erhaltenen Originaljachten (oder zumindest deren Rümpfe) *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. Allerdings ist die *Velsheda* nie zum Verteidiger nominiert worden, hat aber eine durchaus attraktive Regattazeit in den 30er Jahren verbracht.

Mit Ausnahme dieser drei Jachten wurden alle anderen Js zwar noch das eine oder andere Jahr benutzt, meist als Trainings- oder Versuchsboot im Rahmen neuer J-Class-Projekte, aber letztlich allesamt zwischen 1935 und 1941 abgewrackt. Lediglich die *Endeavour II* hielt sich noch bis in die Nachkriegszeit, wurde aber schließlich 1968 verschrottet.

Neue Projekte seit dem Jahr 2000²

Die vielfache Restaurierungstätigkeit bei den überlebenden J-Class-Booten zum Ende des vergangenen Jahrhunderts entfachte auch ein neues Interesse an der Geschichte der übrigen Jachten aus den 30er Jahren, und es begannen manche Überlegungen zum Nachbau alter Pläne oder zum erstmaligen Bau von seinerzeit nicht verwirklichten Projekten. Im Jahr 2000 wurde daraufhin die *J-Class Association* in England gegründet. Diese Klassenvereinigung wacht seither über die Neubauten von alten J-Class-Entwürfen und stellt Regeln für den Bau, die erlaubten Materialien und technischen Spezifikationen, für die Sicherheitsstandards sowie für die Wertung von Regatten auf. Unter anderem hat man ein Handicap-System entwickelt, dass es den verschiedenen Js erlaubt, trotz unterschiedlicher Größen und Rumpfmateriale (Stahl bzw. Alu) einigermaßen chancengleich gegeneinander zu segeln.

² Der Originaltext erschien 2011 in der Broschüre *The Renaissance of the J-Class Yachts*, KSP-Verlag, Wuppertal, ISBN 978-3-00-035764-0. Seither haben sich die einen oder anderen Veränderungen in Bezug auf Planung oder Bau einiger Jachten ergeben. Den aktuellen Stand versuche ich so gut es geht fortzuschreiben, was aufgrund mancher Geheimniskrämerei der Werften und Designer nicht einfach ist. Die aktualisierte Tabellenübersicht ist daher auch auf meiner Internetseite www.standop.net/voiles/jclass/ zu finden. Für weitere Anregungen oder Hinweise zu laufenden oder auch zu neuen Projekten bin ich stets dankbar und bitte um Kontaktaufnahme unter info@standop.net.

Zwei maßgebliche Regelungen sind a) die Verpflichtung, neue J-Class-Boote grundsätzlich nach den historischen Linienrissen aus den Jahren 1930 bis 1937 zu entwerfen und b) die Möglichkeit, außer Stahl und Holz auch Aluminium für den Rumpf verwenden zu dürfen. Insbesondere letzteres hat zu einer großen Neubautätigkeit geführt. Denn wenn man auf einen gewissen Komfort in der Ausstattung und Ausrüstung sowie auf entsprechende Sicherheitseinrichtungen und technische Hilfsmittel nicht verzichten möchte, diese aber viel zusätzliches Gewicht auf die Boote bringen, ist eine Kompensation durch einen leichten Aluminium-Rumpf sehr willkommen. Die neu aufgelegten Jachten sind allesamt mit einer Länge der Wasserlinie von 87 Fuß am oberen Rand der zulässigen Größe angesiedelt. Gleichwohl ist auch der Nachbau der *Enterprise* im Gespräch, der damals kleinsten J. Welche Größe sie haben wird, ist aber noch nicht klar.

Lediglich von zwei Booten, der *Weetamoe* und der *Whirlwind*, gibt es weder das Original, noch einen Nachbau oder gar Pläne davon. Es darf aber erwartet werden, dass irgendwann der Wunsch, wieder alle einst gebauten Js – original oder als Nachbau – segeln zu sehen, auch diese Jachten zu einer Renaissance führen wird. Eine Gegenüberstellung der historischen Js und der noch existierenden, der Nachbauten und der Planungen findet sich weiter hinten.

Ranger (Segelzeichen J5) hieß die letzte in den 30er Jahren gebaute J-Class-Jacht, und gleichzeitig ist es der erste zeitgenössische Nachbau. Besitzer ist John Williams, ein Immobilienkaufmann aus

Atlanta, USA, der auch maßgeblich und zusammen mit dem Eigner der *Velsheda* an der Gründung der J-Class Association beteiligt war. Das Boot wurde im Dezember **2003** nach Entwürfen von Sparkman



Ranger



Ranger

& Stephens in Dänemark fertiggestellt und schon wenige Tage später über den Atlantik gesegelt. In der Karibik nahm *Ranger* an etlichen Regatten teil. Seither ist sie dort und im Mittelmeer unterwegs. 2008 gewann *Ranger* in der Cruiser-Klasse den Maxi-Cup vor Sardinien vor *Hetairos* von Otto Happel und *Velsheda* von Ronald de Waal. Danach musste sich die größere *Ranger* allerdings das eine oder andere Mal *Velsheda* geschlagen geben. – Dieser erste Neubau einer J-Class-Jacht hat

noch einen Stahlrumpf, während die Entwürfe seither aus Gewichtsgründen aus Aluminium gebaut werden. – 2010 stand *Ranger* für 20 Mio. Dollar zum Verkauf.

Hanuman (Segelzeichen J-K6) ist der zweite Neubau einer J-Class-Jacht und wurde **2009** von der Royal-Huisman-Werft in Vollenhove, Niederlande, abgeliefert. Der Name entstammt der hinduistischen Mythologie und bezeichnet ein göttliches Wesen, das gegen das Teuflische streitet. Eigner ist der amerikanische Mitbegründer von Netscape, James Clark, der auch die bekannten Segeljachten



Hanuman

Hyperion und *Athena* in der gleichen Werft bauen ließ. Das Boot ist ein Nachbau der *Endeavour II* von 1936. Gerard Dykstra, der auch weitere J-Class-Boote in der Planung hat, war für die Gesamtkonzeption verantwortlich.

Mit den beiden neuen Booten *Ranger* und *Hanuman* gibt es heute wieder zwei Jachten, die in der gleichen Paarung auch schon beim AC-Rennen 1937 gegeneinander segelten. 2009 kam es vor Newport, Rhode Island, zur historischen Begegnung: Hier, am Ort der America's-Cup-Rennen der 30er Jahre, trafen sich die Neubauten *Ranger* und *Hanuman* (ex *Endeavour II*) nach 72 Jahren zu einem erneuten Duell. Zwar

war es kein AC-Rennen, das tat aber der Spannung und einzigartigen Atmosphäre keinen Abbruch. Im ersten Rennen lag *Hanuman*, gesteuert von Besitzer Jim Clark höchstpersönlich, nach zweieinhalb Stunden 38 Sekunden vor *Ranger*, im zweiten lag *Ranger* (auch aufgrund einer Handicap-Zeitvorgabe) zunächst vorn, wurde aber dann durch die Konkurrentin überholt. Beim ‚St. Barths Bucket‘ im März 2010 gewann *Ranger* 2:1. Ein neuerliches Rennen 14 Tage später, die ‚Antigua Classic Jacht Regatta‘, hatte Jim Clark dagegen kurzfristig abgesagt. – 2018 steht das Boot für 12,8 Mio. Euro zum Verkauf.



Hanuman

Lionheart (Segelzeichen J-H1) ist der dritte J-Class-Neubau und wurde im Jahr **2010** von der Holländischen Werft Claasen Yachtbouw fertiggestellt. Entwurfsgrundlage war ein seinerzeit im Zuge der *Ranger*-Entwürfe nicht realisierter Vorschlag, die Variante ‚F‘. Der holländische Jachtdesigner



Lionheart

André Hoek hatte die fünf besten *Ranger*-Entwürfe in aufwändigen Computersimulationen untersucht und ihre Vorzüge bei verschiedenen Windverhältnissen überprüft. Dabei stellte sich heraus, dass die fünf Entwürfe tatsächlich ein schon damals sehr großes Segelpotential hatten. Schließlich entschied sich Hoek für den Entwurf ‚F‘ als die sowohl für Regatten als auch fürs Fahrtensegeln optimale Variante.

Mit 44 m (142 Fuß) ist *Lionheart* die größte J-Class-Jacht aller Zeiten, natürlich unter Einhaltung der max. zulässigen Wasserlinienlänge von 87 Fuß. Das bedeutet, dass sie extrem lange Überhänge vorn und achtern mit insgesamt 17 Metern hat, die ihr auch zu einem überaus dynamischen Aussehen verhelfen.

Während der Voiles des Saint Tropez 2010 konnte man das nagelneue Boot in Südfrankreich bewundern – allerdings nahm es nicht an den Regatten teil. Man darf gespannt sein, wenn *Lionheart* das erste Mal in den Regattazirkus der J-Class eingreift. Anfang 2011 stand die Jacht für 14,9 Mio. Euro zum Verkauf.



Lionheart

Rainbow (Segelzeichen J-H2) ist als Nachbau des gleichnamigen Bootes von 1934 in Holland in Arbeit. Der Rumpf aus Aluminium wurde bei Bloemsma Yachtbow in Makkum am IJsselmeer gebaut, Ausbau, Aufbauten und Rigg werden von Holland Yachtbouw in Zaandam nach Plänen von *Dykstra Naval Architects* hergestellt und montiert. Die Jacht ist etwa 130 Fuß lang, also etwa vier Meter kürzer



Rainbow

als die Lionheart, hat allerdings die gleiche Wasserlinienlänge mit 88 Fuß. Erklärtes Ziel ist, durch einen Hybridantrieb und weitere technische Feinessen ein „grünes“ Boot zu entwickeln, dass das umweltfreundlichste der J-Class-Boote sein wird und 20 Prozent Energie gegenüber vergleichbaren Booten einsparen soll. Der Innenausbau sollte im Stil der 30er Jahre erfolgen, gleichzeitig aber einen zeitgemäßen Komfort bieten. – **2012** kam das Boot ins Wasser, **2018** wurde sie für 8,75 Mio. Euro zum Verkauf angeboten.



Topaz

Topaz (Segelzeichen J8) ist ein nicht gebautes Design von Frank C. Paine aus dem Jahr 1935, genannt „A“. Das Büro von Hoek Design hat die vorhandenen Pläne für einen deutschen Eigner optimiert, die Innenausstattung ist im Art-Deco-Stil. Rumpf und Deck wurden bei Bloemsma in Holland gebaut, den weiteren Ausbau übernahm Holland Yachtbouw. Stapellauf war **2015**, und im Folgejahr nahm

die Jacht an der St.-Barth's-Bucket-Regatta in der Karibik teil. Hinter *Velsheda* und *Ranger* wurde sie in allen Rennen Dritte, vielleicht musste das eine oder andere an der Performance noch verbessert werden. Skipper ist Peter Holmberg, Ex-Alinghi-Steuermann beim America's Cup. Bei den Voiles de Saint-Tropez 2018 gab es jeweils zwei Siege für *Topaz* und zwei für *Velsheda*. Weitere Js waren nicht am Start.

Svea (Segelzeichen J-S1) geht zurück auf den Entwurf des Schweden Tore Holm, der die Jacht 1937 gezeichnet hatte. Holm hat in den 30er Jahren auch zahlreiche erfolgreiche Jachten nach der International Rule (Meter-Klassen) entworfen, so insbesondere 6mR-, 8mR- und 10mR-Boote. Originalunterlagen der *Svea* fand man 1999. Viele Fachleute schätzen den seinerzeitigen Entwurf, der die größte Rumpflänge der Js aufwies, als am Wind



Topaz

sehr schnell ein, und Computersimulationen von André Hoek, der die Neuplanung übernommen hat, haben das bestätigt. Ein Konsortium aus drei Niederländern und drei Schweden hat den Neubau Auftrag gegeben. Das Segelzeichen J-S1 erinnert an die schwedischen Wurzeln des ursprünglichen Entwurfs. Aufgrund ihrer sehr flachen Aufbauten ohne große Deckshäuser wird die *Svea* ein äußerst elegantes Aussehen haben. Die Jacht ist weniger als Fahrtenjacht ausgelegt, sondern hauptsächlich als Rennjacht. So ist der Innenausbau eher spartanisch und zweckmäßig. Das spart enorm an Gewicht. – Der Rumpf wurde im Mai 2011 bei Bloemsma in Holland gebaut, die Fertigstellung der längsten der neu gebauten Js (Vitters, Holland) zog sich dann aber noch bis **2017** hin.

Yankee (Segelzeichen J-H3) war eine gute Allroundjacht und perfekt als Trainingsboot der AC-Kampagne 1930 und 1934. Holland Yachtbouw hat den Nachbau der Jacht bekanntgegeben, der Rumpf entsteht wahrscheinlich bei Bloemsma, die Federführung hat das Büro *Dykstra Naval Architect*. Gegenüber der alten *Yankee* (1930) des Designers Frank Cabot Paine wird das neue Boot mit einer Länge von 39 Metern etwa eineinhalb Meter länger sein. Auch die Segelfläche wird mit rund 900 m² deutlich über der ursprünglichen Fläche liegen. Der Motorantrieb wird ähnlich dem der *Rainbow* sein. – Die Ablieferung der Jacht sollte ursprünglich 2012 sein, hat sich aber deutlich verzögert. Ob der Bau inzwischen begonnen wurde, ist unklar.

J9, unter diesem Projektnamen wird wohl zurzeit (2019) an einem Entwurf gearbeitet. Es ist ein Entwurf von Frank C. Paine von 1936, damals unter dem Projektnamen „B“. Hoek Design nimmt viele Computersimulationen vor, um Rumpf und Rigg zu optimieren. Der aktuelle Stand der Planung (2019) ist nicht ganz klar.

Atlantis (Segelzeichen J7) war der Name für einen Neubau, den André Hoek nach einem Design von Frank Cabot Paine entworfen hat. Originalunterlagen wurden 2002 wiedergefunden. Paine hatte 1930 *Yankee* geplant, der ursprüngliche Entwurf für *Atlantis* mit maximaler Wasserlinienlänge von 87 Fuß ist ein Paine-Design von 1935, seinerzeit unter dem Kürzel ‚A‘ geführt, aber nie realisiert.

Nachdem das Layout damals wohl zwei Steuerstände und Deckshäuser vorsah, hat man einige Modifikationen vorgenommen. Letztendlich wurde aus dem anfänglichen Entwurf dann die **Topaz**, siehe weiter oben. Den schon fertigen Rumpf des damals unter *Atlantis* laufenden Projektes hat man verwendet, alles andere aber ist ein komplett überarbeitetes Design.

Enterprise (Segelzeichen J1) war die kleinste J und gleichzeitig die erste AC-Gewinnerin (1930) und ist als Nachbau ebenfalls im Gespräch. Um das Design kümmert sich André Hoek, der die Projektentwicklung bereits vorangetrieben hat. Aluminiumrumpf und Kohlefasermast scheinen inzwischen Standard zu sein. Das Boot soll ohne Deckshaus gebaut werden. Der Entwurf wartet aber noch auf einen Investor. Der genaue Stand der Planung ist unklar.

Eine Übersicht über alle zehn historische J-Class-Jachten sowie die Neu- und Nachbauten, wie sich sich Anfang 2019 darstellen, gibt die folgende Übersicht. Es bleibt abzuwarten, ob sich eines Tages auch für die beiden letzten historischen Jachten *Whirlwind* und *Weetamoe* Enthusiasten finden, die einen Nachbau wagen. Ob *Yankee* und *Enterprise* tatsächlich im Bau sind, wie hier und da berichtet wird, und was aus *J 9* werden könnte, bleibt Ende 2018 unklar. Vielleicht werden weitere Geheimnisse bald gelüftet.

Die Renaissance dieser wunderschönen Boote würde damit ihrem Höhepunkt entgegensehen – und eine Flotte von Rennjachten hervorbringen, wie sie sich die Väter dieser Boote vor gut 80 Jahren sicher nicht im Traume vorgestellt haben!

	1930 to 1937				Since 2000			Measures					
	Name	Year	AC year	America's Cup participation	Name	Sail-no.	Launch	LOA [m]	LWL [m]	Beam [m]	Draft [m]	Sail Area [m²]	Displacement [t]
	Shamrock V	1930		loser	Shamrock V	JK3	original	[36.5] 36.6	[24.7]	[6.0] 5.85	[4.5] 4.81	[702] 701	[122]
	Weetamoe	1930		no AC	---	J1	---	[38.3]	[25.3]			[701]	
	Yankee	1930	1930	no AC	Yankee	JH3	under construction since 2010 (?), no further information available	[38.4] 39.0	[25.6] 27.0	[6.9] 6.8	[4.4] 4.7	[677] 929	[134] 172
	Whirlwind	1930		no AC	---	J3	---	[39.6]	[26.2]			[681]	
	Enterprise	1930		winner	Enterprise	J4	in planning (?)	[36.6] 38.7	[24.4] 24.4	[7.0] 6.7	[4.4] 4.42	[704]	[116]
	Velsheda	1933		no AC	Velsheda	JK7	original	[38.8] 38.9	[25.3] 25.3	[6.5] 6.55	[4.5] 4.57	[701] 697	[145] 165
	Endeavour	1934	1934	loser	Endeavour	JK4	original	[39.6] 39.5	[26.8] 26.9	[6.7] 6.7	[4.8] 4.5	[721] 711	[130]
	Rainbow	1934		winner	Rainbow	JH2	2012	[36.8] 40.0	[24.4] 27.1	[7.0] 6.4	[4.5] 4.8	[704] 950	[116] 175
	Endeavour II	1936	1937	loser	Hanuman	JK6	2009	42.1	27.7	6.6	4.7	852	165
	Ranger C	1937		winner	Ranger	J5	2003	41.1	26.5	6.4	4.5	701	166
	Ranger F	---	---	---	Lionheart	JH1	2010	43.4	26.5	6.5	4.5	975	
	(Design "A" F.C. Paine, 1935)	---	---	---	Topaz	J8	2015	42.7	26.8	6.75	4.72		175
	Design Tore Holm, 1937	---	---	---	Svea	J-S1	2017	43,6		6,65	4,72		
	(Design "B" F.C. Paine, 1935)	---	---	---		J9	in planning	41,5		6,65	4,72		
Realized designs 1930-1937													
unrealized designs 1930-1937													

All J class yachts, 1930 to 2018

Yellow: Replica of a scrapped or sunken boat built to original plans. Blue: First boat built to unrealized original plans.
Green: Original boat extant and restored. [---] = original measures.
14.11.2018

