

Schärenkreuzer

Der Skepsis schwedischer Segler gegenüber den zu Beginn des 20. Jahrhunderts neuen schweren R-Yachten verdankt die Yachtwelt die in neun Typen unterteilte Schärenkreuzerklasse: Der elegante, wegweisend leichte Bootstyp wurde einst für Regatten im Archipel der Schäreninseln Finnlands, Ost- und Westschwedens erdacht. Rasch stiegen namhafte Regattasegler und experimentierfreudige Bootsbauer in den „rasenden Zahnstocher“ ein. Manfred Curry am Starnberger See, der südenglische Regattafuchs Uffa Fox, der Hochseesegler „Blondie“ H.G. Hasler. Henry Rasmussen reüssierte damit in den USA und der Australier Rolly Tasker sorgte mit der 40er Schäre „Siska“ ausgerechnet beim wind- und wellenreichen Sydney-Hobart Rennen für Schlagzeilen.

von Erdmann Braschos

Schärenkreuzer sind genau das, was man für die rauen Gewässer, wie sie entlang der britischen Küste zu finden sind, braucht. Mit ihrer geringen Verdrängung laufen diese Schiffe über fast jede See, anstatt laut schlagend in sie hinein zu poltern... dank des Volumens über der Wasserlinie hat der Schärenkreuzer viel Auftrieb. Dies hilft der Yacht über die Wellen zu steigen, leicht und elegant wie eine Seeschwalbe.“ Diese Würdigung der Rauhwasser-Eigenschaften des Schärenkreuzers mag heute übertrieben erscheinen. Den Leutnant der Marine H.G. Hasler überzeugte sie, stammt sie doch aus der Feder des erfahrenen Seglers und Yachtkonstruktors Uffa Fox, der selbst vor dem zweiten Weltkrieg in England 22

I) Folgende Titel des Bootsbauers und -konstruktors Uffa Fox geben, für unsere Verhältnisse in Deutschland ungewohnt gründlich, Auskunft über Schärenkreuzer: “The Second Book”, “Sail & Power”, “Racing, Cruising & Design” und “Thoughts on Yachts & Yachting”. “Sail & Power” (396 Seiten, ca. 120 DM) sowie “Racing, Cruising & Design” (340 Seiten, über 400 Abbildungen, Risse und Fotos, ca. 92 DM) sind bei Ashford Press erschienen. Solche hervorragenden Bücher gibt es im deutschsprachigen Raum leider nicht - höchstens auf Bestellung aus England und in Englisch.

Bei uns befaßt sich die Fachpublizistik vorrangig mit der Frage, wieviele Kojen und Toilettenräume sich unter Deck einer Yacht unterbringen lassen als mit dem Kriterium, wie sich das Schiff unter Segeln anfaßt, ob es Spaß macht - und wie es aussieht.

Fox baute einen 22er Schärenkreuzer und segelte damit von Cowes nach Stockholm und zurück. Ohne Motor, mit Wind und dem Sextanten als Rasierspiegel. So geht es auch.

und 30 Quadratmeter Schärenkreuzer baute, später selbst zeichnete und aus Überzeugung segelte¹⁾. So kaufte Hasler im Oktober 1945 im südeinglichen Gosport „Tre Sang“. An den Segeleigenschaften und der Bauweise des elf Jahre alten Dreißigers schien Hasler keine Zweifel zu haben. Er testete sein Schiff gleich im englischen Kanal, mit der Überführung um das südwestliche Kap Großbritanniens herum durch die offene See bis nach Appeldore. Dort war er stationiert. Hasler segelte im November, einer Jahreszeit, bei der jeder Segler mit normaler Angstschwelle und Respekt vor der See daheim, im Wohnzimmer bleibt. Haslers Kurs führte um die in Fachkreisen gefürchtete Landzunge Portland Bill, vorbei an Start Point, Lizard Point, um die Huk mit dem sprechenden Namen Lands End herum in den trichterförmigen Bristol Channel Richtung Newport. Besonders komfortabel sei der Törn nicht gewesen, zumal „Tre Sang“ mangels Reling noch nicht „ganz“ für Hochseetörns hergerichtet sei und er alle möglichen Wetterlagen, „including a sort of gale“ erlebt habe. Allerdings hätte er viel Vertrauen in das Schiff gewonnen, berichtet Hasler mit britischem Understatement und der Sachlichkeit des wahren angelsächsischen Sportsman in der Novemberausgabe 1946 der Zeitschrift „Yachting Monthly“.

Im Lauf des folgenden Jahres segelte Hasler mit „Tre Sang“ 2.500 Seemeilen. Meist in der offenen See. Mit seinen Törns widerlegte er die Behauptung, ein Schärenkreuzer wäre nicht seetauglich, weil er zu leicht sei, zu wenig Segelfläche und Freibord vorweisen könne. Bis heute polemisieren konservative Dick-schiffer mit diesen drei „Argumenten“ gegen den Schärenkreuzer. Tatsächlich entspricht das Freibord eines klassischen 12 Meter langen 30 Quadratmeter Schärenkreuzers dem einer Wanderjolle. Ab zwei Windstärken zieht er unter Groß und der klassentypisch endlos überlappenden Genua die elegant

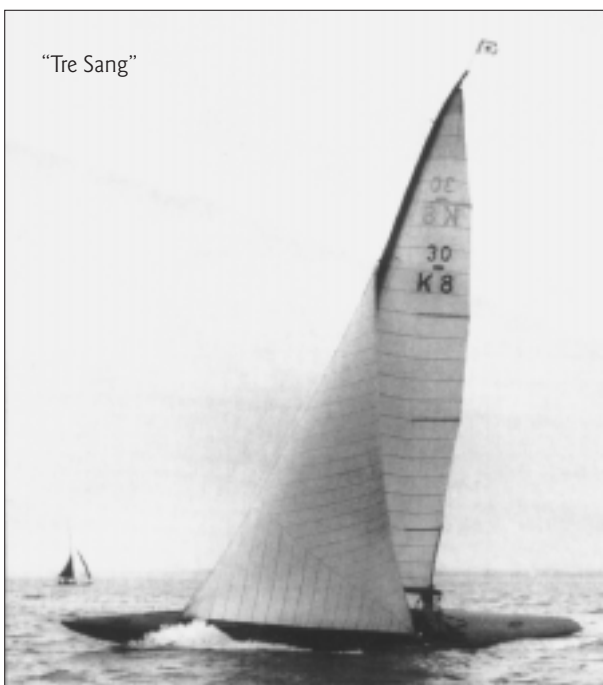


Foto: Wooden Boat (Sept. '93)

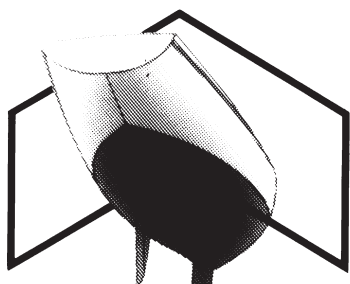
geschwungene Deckschante durch das Wasser. Schärenkreuzersegler scheuen nicht die Nähe zum Wasser, sie suchen - und bekommen - sie: die unnachahmliche Mixtur aus klassischer Eleganz, langer Wasserlinie und elementarem, dabei sensiblen Segelvergnügen. Egal ob 11, 16 oder 20 Meter lang: einen schlanken, gekrängt durch das Wasser jagenden Bootskörper mit unmerklich zitternder Ruderpinne bei einem messerscharfen Am Wind Kurs durch das Wasser zu dirigieren ist ein exquisiter Genuß. Ruck zuck wie eine Nähmaschine kreuzt er einen schmalen Sund, Fjord oder Fluß auf. Kein Nadelöhr im steinigen Fahrwasser der Schären ist ihm für einen zackigen Am Wind Kurs zu eng. Mit diesen rasanten „Kreuzmaschinen“ einen Fjord hochzusegeln ist im Zeitalter des allzeit startklaren Dieselmotors so beglückend, wie zu Fuß einen steilen Berg zu erklimmen. Schon immer war der Weg für Segler das Ziel. An Bord einer Schäre ist er besonders schön.

Briest es auf, schützen Kajütaufbau, Süll und Ölzeug. Dank der Länge landet bei den großen Schärenkreuzerklassen das meiste Spritzwasser ohnehin vorn auf dem Deck und Kajütaufbau. Die angenehm weichen Bewegungen des langen Bootsrumpfes und die vergleichsweise ruhige Schwimmlage erlauben schnelle, angenehme Törns und prädestinieren den Bootstyp für Reisen mit minimalem Motoranteil.

Zum Vorurteil der „mangelnden Seetüchtigkeit“ nahm Hasler kurz und klar Stellung: „Nach meiner Meinung zeichnet sich eine seegehende Yacht in erster Linie dadurch aus, daß sie auch bei extremen Wetterbedingungen Luv gut macht, jedenfalls so lange, wie sie Segel tragen kann.“ Hasler würde dem wohlfeilen Angebot unserer Bootsausstellungen überwiegend die Seetauglichkeit absprechen.



Foto: Per Thelander (Archiv Braschos)



Marstal Yacht

Das Winterlager in der dänischen Südsee

Direkt neben dem historischen Hafen von Marstal entsteht jetzt **Marstal Yacht** - ein Winterlager inmitten eines der schönsten Segelreviere.

Auf 7000 qm Freiflächen sowie 2200 qm in Hallen können Yachten bis 32 tons. gelagert werden.

Für die jährliche Instandhaltung und Reparaturen steht Ihnen Bootbaumeister Ebbe Andersen von „Ebbes Baadebyggeri“ bei Bedarf mit Segelmacher, Motorenwerkstatt, Holzboot-Werft, Beschlagsschmiede, Takelei, Farblager etc. zur Verfügung.

Marstal ist ganzjährig über mehrere Fährverbindungen zu erreichen.

Fordern Sie doch einfach die Preisliste an von

Marstal Yacht

Havnepladsen 11
5960 Marstal/Dänemark
Tel. 00 45 62 53 36 66
Fax 00 45 62 53 14 71

Die Tatsache, daß der Leutnant der Marine so gut wie nie mit der gleichen Crew mit „Tre Sang“ Regatten segelte, läßt zwei verschiedenen Spekulationen Raum: Entweder, der klassische Schärenreißer war doch nicht so ganz das wahre Seeschiff, oder Hasler verschleiß an Bord seiner beinharten Am Wind Kurse, bei denen es naturgemäß mit einem Schärenreißer in der offenen See salzig feucht zugeht, einfach zu viel Crew. Jedenfalls hat Hasler fast immer gewonnen, auch mit ständig wechselnder, wenig erfahrener oder seekranker Crew. Das spricht zu einem Teil gegen die Konkurrenz, gewiß aber für den betagten Schärenreißer mit Baujahr 1934 und ihren unerschrockenen Skipper. So holte man damals RORC Silber. „Tre Sang“ lehrte im Lauf vieler Regatten im rauen englischen Kanal, meistens bei viel Wind, der Konkurrenz das Fürchten und schrieb ein kleines, kurioses Kapitel in der Geschichte des Seesegelns. Der italienische Yachtkonstrukteur und -historiker Carlo Sciarelli datiert mit den Erfolgen von „Tre Sang“ übrigens den Beginn der Leichtdeplacement Ära, des Zeitalters der schnellen, vergleichsweise leichten, von einer kleinen Crew vergnüglich zu bewegendenden Yacht²⁾. Hasler hoffte, das seinerzeit unerhörte, als unseemännisch geltende Lehrstück seines Schärenkreuzers werde den Anstoß zur Entwicklung des modernen, schlanken, ausgezeichnet segelnden ocean racers nach dem Vorbild des Schärenreißers geben. Eine Hoff-

nung, die sich nicht erfüllen sollte, denn unter einer modernen Leichtdeplacement Yacht wird heute die breite, auf Formstabilität hin entworfene, mit Blick auf die Vermessung nach allen Regeln der Kunst gebremste, deformierte Yacht verstanden. Ich finde es erstaunlich, daß moderne Rümpfe mit breiten, unansehnlich aufgeblasenen Achterschiffspartien und quer durch das Wasser gezogenem Ruderblatt zwecks Ausgleich ihrer völlig kranken Luvgerigkeit bei Am Wind Kursen von den meisten Seglern akzeptiert werden. Moderne, nach IOR oder IMS optimierte Yachten „funktionieren“ bei frischem Wind bekanntlich nur, wenn sie leer sind und das Gewicht einer stattlichen Regattacrew auf der hohen Kante sie halbwegs aufrecht segeln läßt.

Seeschiff par excellence?

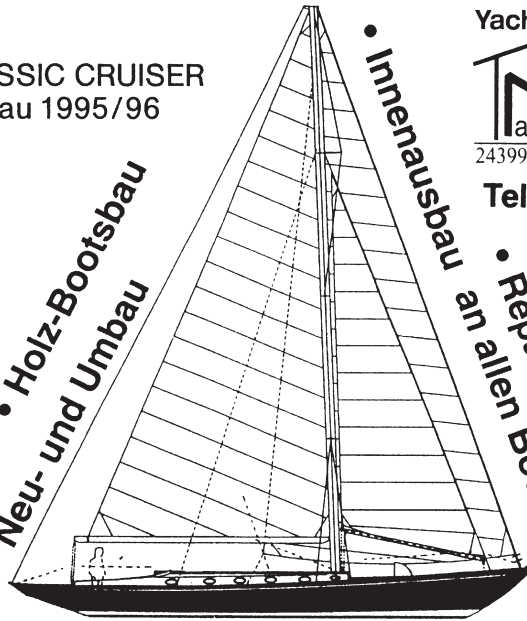
In Zeiten, als unter einer seegehenden Yacht das schwere, breiter gebaute Schiff mit dem doppelten oder dreifachen an Segelfläche verstanden wurde, war der Schärenkreuzer eine Sensation. Schlank, leicht gebaut, mit geringem Freibord und kleinen, handlichen Tüchern war er einfach zu segeln, zu zweit oder von einem erfahrenen Segler sogar spielend allein zu bewegen. Zwei Jahrzehnte vor Haslers abenteuerlichen Törns in britischen Gewässern hatte Henry Rasmussen vom Seeverhalten des Schärenkreuzers geschwärmt und damals stolz resümiert: „Ganz abgesehen von den rennseglerischen Erfolgen haben die Regatten gezeigt, daß der Schärenkreuzer ein ausgezeichnetes Fahrzeug für Küstengewässer ist, gleichzeitig ein Boot für hohen feinfühligsten segelsportlichen Genuß, kurz ein Rennkreuzer im besten Sinne des Wortes.“

So spricht der wahre Segler wenn er das Schiff selbst gezeichnet hat und in der eigenen Werft bauen ließ. Tatsächlich ist der Schärenkreuzer ein seetaugliches Schiff. Vorausgesetzt sein Rumpf ist stark genug gebaut um den Beanspruchungen der Torsion, der Verwindung des röhrenähnlichen Rumpfes beim Aufprall und Durchschneiden ankommender Seen oder im Wellental zu widerstehen, seine

2) Carlo Sciarelli: „Die Yacht. Ihre Herkunft und ihre Entwicklung“, Verlag Delius, Klasing & Co, Bielefeld, Berlin 1973 (diese ausgezeichnete Monographie über die Entwicklung der Yacht geschrieben übrigens von einem italienischen Konstrukteur ist seit vielen Jahren vergriffen. Leider macht der Verlag in Deutschland keine Anstalten, das Buch neu aufzulegen. Wer ein wenig Italienisch entziffern kann, dem sei die Originalausgabe - erschienen in der achten (!) Auflage - empfohlen: Lo Yacht, origine ed evoluzione del veliere da diporto. Mursia Verlag, Biblioteca del mare No. 29, 8. Auflage 1992, ISBN 88-425-1352-0.

Plicht ist selbstlenzend und das Deck dicht. Daß die Väter des Schärenkreuzers sich in unzähligen Konferenzen nach und nach zu immer größeren Wandstärken der Beplankung durchrangen, hatte seinen Grund. Natürlich hatte Uffa Fox etwas übertrieben, wenn er behauptete, der Schärenkreuzer klettere einer Seeschwalbe gleich über jede Welle. Der V-förmige scharf geschnittene Bug stürzt sich bei hartem Wetter hoch am Wind und entsprechend kurzem, steilem Seegang eher mutig wie ein Lemming in die nächste, ankommende Welle, nach dem Motto: Nach mir die Sintflut. Ab sechs Windstärken braucht man am Steuer eines Schärenkreuzers in der offenen See eine gut gesicherte Brille als Spritzwasserschutz für die Augen. Das Schiff fährt rasch unter dem eigenen Spritzwasser durch. Und bei viel Krängung kann es unter dem Vorschiff eines Schärenkreuzers ordentlich krachen, wenn die Seite des scharfen Vorschiffs platt auf Wasser schlägt und das Schiff bis zum Masttop vibrieren läßt. Jedes Schiff hat so einen Punkt wo es weniger Freude macht. Seglerischer Purismus hatte schon immer schon seinen Preis. Auch pflegen ihre Anhänger gerne die Übertreibung - etwa so, wie die in die Länge gezogenen, anachronistisch anmutenden, elegant auslaufenden Schiffsenden des klassischen Schärenkreuzers. Und Segler sind bekanntlich große, begeisterungsfähige Schwärmer, liebevolle, aber nur selten genaue Chronisten. Ein gutes Drittel seiner Länge gehört den Überhängen. Nicht nur Prinz Heinrich hatte da seine Freude dran, wenn er mit dem Schärendreißiger Regatten gewann. Auch heute noch dreht sich jeder Segler mehrmals um und sieht sich das Schiff an. So erscheinen Haslers

57'
CLASSIC CRUISER
im Bau 1995/96



Yacht- und Bootswerft
Matthias Paulsen GmbH
24399 Arnis • Lange Straße 29/30
Tel. 04642-2316
• Fax 5566

• Holz-Bootsbau
• Neu- und Umbau

• Innenausbau
• Reparaturen an allen Bootstypen

Erinnerungen heute kurios. Der klassische Schärenkreuzer gilt heute als Bodenseeschiff und elegante Reminiszenz an die glorreichen Tage des Segelsports anlässlich arg hochsommerlicher Wochenenden an den bayerischen Seen oder auf dem windstillen schwäbischen Meer. Er wird am Rhein oder an der Havel wie ein eleganter, aber schrecklich unpraktischer Jagdhund ausgeführt. Hinreißend schön anzuschauen. Eine Bootsklasse für Liebhaber. Hier ist ihre Geschichte.

Das goldene Zeitalter des Schärenkreuzers

1929 zeigte eine Delegation deutscher Segler den Amerikanern anlässlich des „Hoover Cups“ an der Ostküste wie man segelt. Mit dem nationalistischen Pathos jener Jahre konnte die Fachpresse stolz melden, daß „die deutschen Farben vor Marblehead siegreich“ vertreten worden seien. Das lag nicht allein am seglerischen Geschick und Siegeswillen der Crew, sondern auch an den Schiffen, die Henry Rasmussen und seine Segelfreunde aus der alten in die neue Welt mitgebracht hatten. Denn die schlanken, eleganten Rümpfe der 30er Schärenkreuzer „Kickerle“, „Glückauf“ und „Hathi“ waren schneller als das heimische Aufgebot. Die Nach-

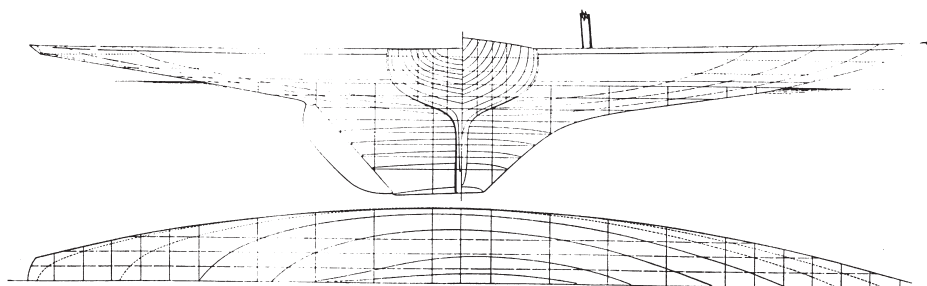
„Hathi“ 1928



Foto: aus „KYC 1887–1962“

richt von den Erfolgen der „undercanvased boats“, den untertakelten Yachten von den „stormy waters of the baltic sea“ verbreitete sich rasch an der amerikanischen Ostküste. Sie soll sogar bis in die New Yorker Kinos vorgedrungen sein, wo in den Filmwochenschaun über die „german square metre boats“ berichtet wurde, wie Rasmussen sich im Alter mit einigem Stolz erinnerte. Das war ein Mißverständnis. Die Tatsache, daß Rasmussen sich der ursprünglich schwedischen Konstruktionsklasse angenommen hatte und mit Erfolg auf der Ostsee und an der anderen Seite des Atlantiks Regatten segelte, daß er seine Bootsbauer in Bremen Lemwerder fleißig Schärenkreuzer für den deutschen Geldadel auf Kiel legen ließ, machte aus der nordischen Konstruktion nicht gleich ein „german square metre boat“. Wer weiß, vielleicht hatten die mit Blick auf die alte Welt meist schnodderig unbedarften Amerikaner Stockholm kurzerhand als „german city“ betrachtet... Ein Jahrzehnt später hätte es das deutsche Herrenmenschentum ja beinah so weit gebracht.

30-qm-Schärenkreuzer „Kickerle“, entworfen und gebaut von Abeking & Rasmussen.
Länge über alles 11,85 m, CWL 7,70 m, gr. Breite 2,00 m, Tiefgang 1,48 m.



Aber es gab noch ein paar kleine Irrtümer mehr: So spielten die gastfreundlichen Yachties des „Corinthian Yacht Club“ für die erste größere Delegation deutscher Segler seit 15 Jahren in den USA die „Wacht am Rhein“: in der Annahme, daß es sich um die Nationalhymne der Besucher handele. Wo die Amerikaner doch ein Jahr Zeit gehabt hatten, sich auf die Segler aus Norddeutschland und ihre schnellen Schiffe vorzubereiten. Denn bereits '28 hatte Konstrukteur Henry Rasmussen den Eigner des ersten Schärendreißigers unter dem Namen „Glückauf“, Hanns Stinnes, für eine Vorführung der Yacht an der amerikanischen Ostküste gewonnen. Dort war man von den Segeleigenschaften des schmalen, wendigen und leicht zu segelnden Schiffes aus der alten Welt derart beeindruckt, daß Konstrukteur Frances Herreshoff die „Glückauf“ kurzerhand zu Studienzwecken kaufte. Die „german square metre boats“ schienen ein Markt für den dortigen Yacht-

bau zu werden. Eine Spekulation, die sich nicht ganz bewahrheiten sollte, denn der Krieg ließ das Interesse an deutschen Produkten, wie etwa Rasmussens rasanten Kreuzund Wendemaschinen, spontan abkühlen. Es blieb bei einer vergleichsweise kleinen Flotte von Schärendreißigern in den USA, trotz des Appeals, den eine stilvoll elegante europäische Yacht für manchen gut situierten und traditionsbewußten Segler an der amerikanischen Ostküste hatte.

Die damals zunächst aus Deutschland, später aus Schweden rasch zusammen gekaufte Schärenkreuzer Flotte segelte übrigens bis in die 80er Jahre fleißig Regatten: Auf dem Lake Huron gab es eine Flotte uralter hölzerner Dreißiger, darunter manches Schiff aus den Tagen der seglerisch zweifellos goldenen Zwanziger, als der „Hoover Cup“ ausgesegelt wurde. Leider hat sich die aktive kleine Flotte in den vergangenen Jahren aufgelöst und einige der alten Schiffe stehen zum Verkauf.

Nicht nur in den USA waren die deutschen Segler gefürchtet und zeigten der Konkurrenz das endlos lange Achterschiff mit dem Miniaturheckspiegel, wie es für den klassischen Schärenkreuzer typisch ist. Selbst in Schweden holten die deutschen Regattafüchse mit ihren schnellen Planken aus den Mallen von „Abeking & Rasmussen“ das Silber ab. So gewann Prinz Heinrich von Preußen 1926 mit der „Sphinx“ vom Zeichen-



Prinz Heinrich (NRV) gelang es 1926, mit dem 30er „Sphinx“ den Königin-Pokal vor Sandhamn zu erringen. Ein Höhepunkt der in den 20er Jahren mit Schweden aufgenommenen „Schärenkreuzerpolitik“ des DSVb, der die Schärenkreuzerklassen ihre große Verbreitung in Deutschland verdanken.

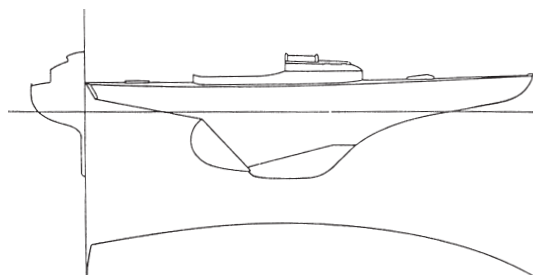
Sie ermöglichte deutschen Seglern wenigstens im Ostseeraum international regattieren zu können, trotz des Ausschlusses aus der IYRU nach dem I. Weltkrieg. Die Küstenvereine im DSVb setzten zunächst 1920 versuchsweise die Einführung der 40-q.-Schäre, 1925 dann die offizielle Zulassung der schwedischen 40er, 30er und 22er Schärenkreuzerklassen auf dem Seglertag durch.



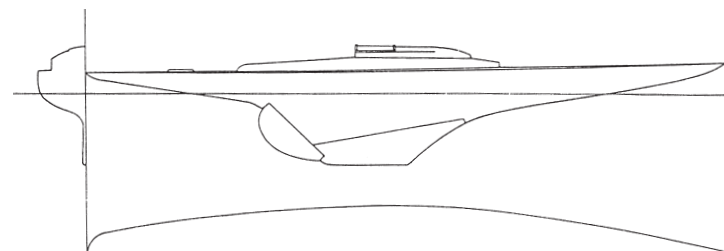
brett Henry Rasmussens für den „Norddeutschen Regatta -Verein“ den „Ostseepokal“ vor Sandhamn gegenüber dem einheimischen Aufgebot an Schärenkreuzern. Es ist interessant, daß die Norweger und Schweden zwei derart verschiedene, gegensätzliche Yachttypen hervorgebracht haben: Hier das seglerisch völlig unbefriedigende Lotsen- und Rettungsboot für die norwegische Küste. Dort, dem Colin Archer sprichwörtlich um Längen voraus, der klassische Schärenkreuzer von der Ostküste Schwedens. Wie von nordischen Bootstypen nicht anders zu erwarten, bieten die Längsrisse beider Typen dem Betrachter eine gefällige Form.

Dabei sieht der vermutlich erste Schärenkreuzer, der 30er „Älvan“ aus dem Jahr 1908 (mit 8,10 m Lúa und 1,98 m Breite) im Vergleich zu den späteren Zahnstochern des gerade angebrochenen Jahrhunderts noch richtig gemütlich aus. In der materialreichen Schärenkreuzer Monographie „Alla våra Skärgårdskryssare“ (Alle echten Schärenkreuzer) hat der Vorsitzende der schwedischen Klassenvereinigung SSKF die Entwicklung des Bootstyps anhand Seitenansichten, Hauptspant und Decksformen von 1908 bis 1986 dargestellt. Diese Genealogie des Bootstyps³⁾ zeigt am Beispiel der 30er, wie die Klasse im Lauf der Jahrzehnte kompromißlos schnell gemacht wurde. Die Schiffsenden gerieten immer schlanker und länger, während das Freibord bei 35 bis 40 cm liegt. Aber es blieb nicht bei der immer extremeren Gestaltung der Rümpfe, die mit ihren unendlich langen Überhängen und dem elegant geschwungenen Decksprung geradezu über dem Wasser zu schweben scheinen: Da einzig die Segelfläche limitiert war, nicht aber die Art der Takelung, tobte sich auch die aerodynamische Avantgarde bei den Schärenkreuzern aus: Die 3/4 getakelten Masten (eine klassische Schäre hat leider niemals die schnellere 7/8Takelung) wurden im oberen Viertel gepeitscht verleimt (bis heute noch ein weithin bekanntes Merkmal der Klasse und an Bord manch' älteren Schiffes zu sehen). Es wurde mit drehbar auf Deck stehenden Profil und Flügelmasten experimentiert. Und es wurde getagt und gestritten. Immer, wenn eine Klasse ambitionierte Segler anzieht, wird gnadenlos am grünen Tisch „gesegelt“, müssen Bauvorschriften präzisiert, Wandstärken und spezifische Gewichte festgeschrieben werden. Gewiß hat die Stockholmer Gastronomie der Idee, die Schärenkreuzervermessung anfänglich nur vage, anhand der Segelfläche zu definieren, den Erfindern der Klasse viel zu verdanken. Die Segler profitieren bis heute von den Nachbesserungen an Vermessung und Bauvorschriften: Weil man sich rasch Gedanken über eine haltbare, materialgerechte Bauweise der endlos langen, schwierig zu fertigenden Holzschiffe gemacht hat, segeln heute noch bis zu 60 Jahre alte Schärenkreuzer in der ganzen Welt: Ob in Südafrika, in Australien oder San Francisco, an der südenglischen Küste, in den Schärengärten Skandinaviens, am Bodensee. Sogar auf der Biggetalsperre im Sauerland, wo ein betagter Dreißiger namens „Ingrid“ (einstmals mit der Baunummer 2 in Schweden registriert) im Originalzustand gesegelt wird.

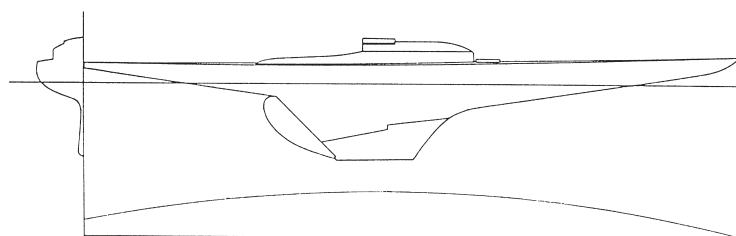
Design-Entwicklung des Schären-Dreibigers (nach Thelander)



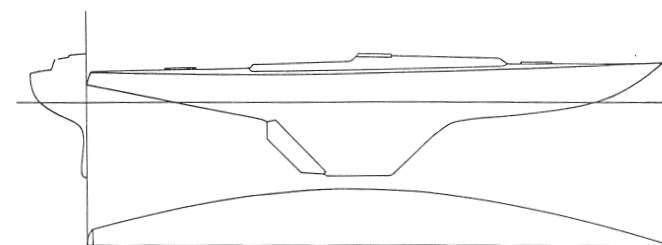
"Älfvan" 1908
8,10 x 1,98 m
Eric Salander



S-44, 1922
11,75 x 1,80 m
Tore Holm



S-73, 1926
12,90 x 1,75 m
G. A. Estlander



S-222, 1986
12,05 x 2,37 m
Knud H. Reimers

3) Per Thelander: Alle våra skärgårdskryssare, Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar, Dokumentation Nr.1, ISBN 91-9709021-1-2, 160 Seiten, gebunden, vergriffen)

Ein Praktikant bei A & R

Während Herny Rasmussen in den zwanziger Jahren für Stinnes, den Reeder Laeisz oder den Norddeutschen Regattaverein Schärenkreuzer bauen ließ und mit Geschäftssinn in den USA Regatten segelte, arbeitete ein junger dänischer Schiffbauingenieur in Bremen Lemwerder und zeichnete für Rasmussen fleißig Schiffe. Weil es für ein Praktikum wenig Geld gab, verdiente sich Reimers in der Freizeit an den Wochenenden etwas dazu: Er wusch die Waggonen der deutschen Reichsbahn in Bremen - am liebsten von unten, denn das brachte den doppelten Stundenlohn, wie Fredi Winterhalter sich von Knud Reimers im hohen Alter schmunzelnd erzählen ließ ⁴⁾. Es ist im Nachhinein schwer zu sagen, wie viele der in den Chroniken dem umtriebigen Rasmussen zugeschriebenen Konstruktionen tatsächlich aus seiner Feder stammen und welche Yachten bereits von seinem Schüler entworfen wurden. Eine Spekulation, über die bei der Werft heute niemand näheres zu sagen weiß. Dies ist das Schicksal vieler Praktikanten, wenn sie gut sind. Von 1922 bis 32 entstanden 52 Schärenkreuzer bei A&R. 14 22er, 33 30er, zwei 40er und drei 75er weist das Baunummernverzeichnis der Werft aus.

Knud H. Reimers

Knud H. Reimers war gut, jedenfalls gut genug um im Jahre 1930 aus dem Schatten Rasmussens herauszutreten und bei einem gewissen Gustav Adolf Estlander in Stopckholm anzufangen. Knud H. besuchte den zur Kur weilenden Doyen der Schärenkreuzerkonstrukteure anlässlich eines Kuraufenthalts im Harz. Estlander Entwürfe waren auch bei A&R entstanden. Reimers brachte Zeugnisse und Zeichnungen mit. Die Zeugnisse interessierten Estlander nicht. Er guckte sich nur die Entwürfe des hoffnungsfrohen jungen Dänen an.

Gustaf Adolf Estlander

Fotos: Archiv Braschos

⁴⁾ Einem Stockholmer Journalisten berichtete Reimers im hohen Alter, das Praktikum bei A&R sich derart schlecht bezahlt gewesen, daß er sich in den Gärten von Lemwerder auf dem Heimweg Wurzeln klauen mußte, um etwas in den Magen zu bekommen.

⁵⁾ Die von 1898 datierende „Günlog“ ist somit kein „richtiger“ Schärenkreuzer, sondern eine KR vermessende, dem Bootstyp ähnliche Yawl.

⁶⁾ Die Werft muß zwischen 1914 und 27 an der Friedrichshagener Straße 6 bis 8 existiert haben. Heute befindet sich dort der Segelverein CSV.

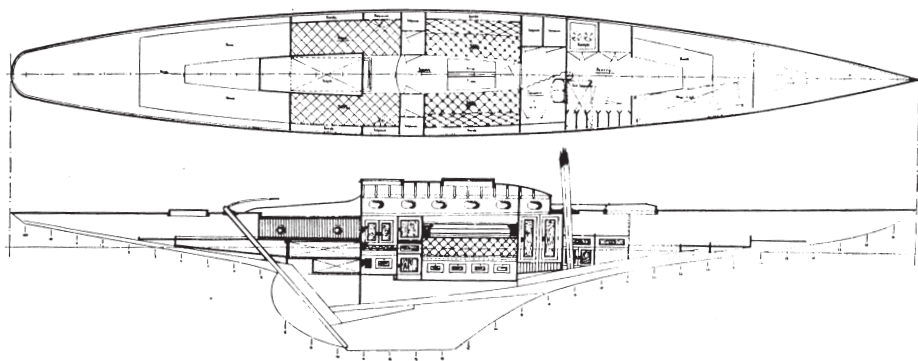
Estlander war ein fanatischer Schärenkreuzer Segler. Seine Konstruktionen waren stets einige Fuß, wenn nicht Meter, länger. Estlanders Konstruktionsbüro in Stockholm war also genau die richtige Adresse für den jungen ehrgeizigen Konstrukteur Reimers.

Estlander, ein Fanatiker der Länge

Schon im Alter von 18 Jahren hatte es den Finnen Estlander vom heimatlichen Helsinki nach Schweden, seine spätere Wahlheimat, gezogen. Um die Jahrhundertwende unternahm er die Reise mit einem offenen Segelkanu und segelte kurzerhand über die Ostsee nach Schweden. Ob und wie lange er für dieses Wagnis zuhause eine Tracht Prügel bekam, darüber schweigen die Annalen sich aus. Die Chroniken schildern ihn jedenfalls als rauen, ehrgeizigen, unnachgiebigen und intuitiv begabten Segler. Wie jeder Segler oder auch nur etwas lebenserfahrene Mensch weiß, hätte die Tracht Prügel ohnehin wenig genutzt.

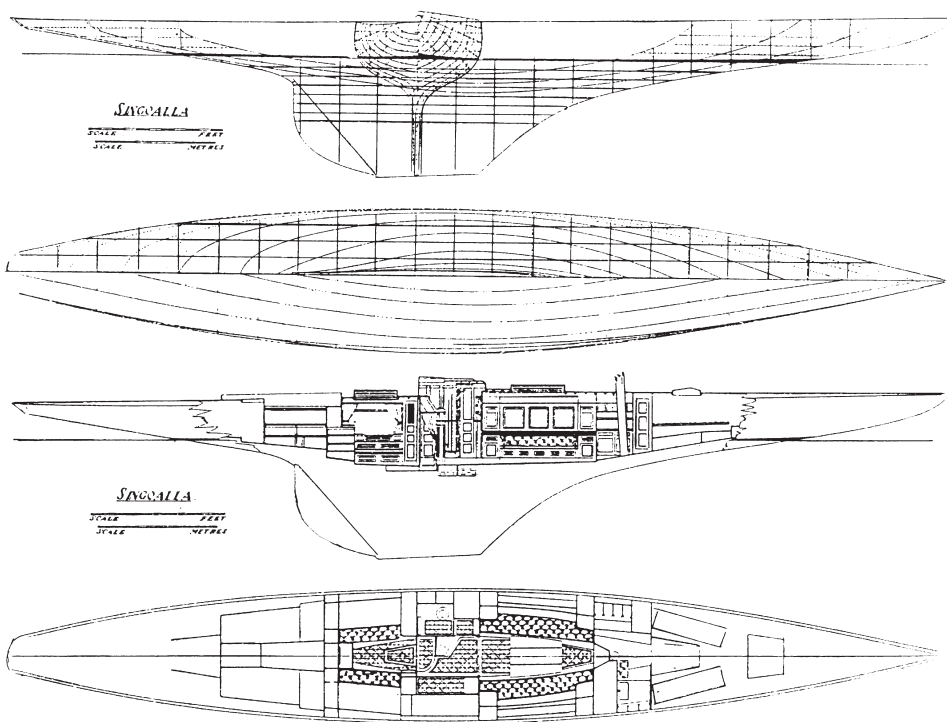
Wettkampf und Geschwindigkeit faszinierten den Finnen, der ganz nebenbei auch noch Europameister im Schlittschuhschnellauf über tausend, fünf- und zehntausend Meter war. Da ihn die finnische Konkurrenz unter Segeln bald langweilte, war er zunehmend in Schweden beim Regattasegeln anzutreffen. Als ab 1908 die Schärenkreuzer bekannt wurden ⁵⁾, nahm er sich der Klasse an. Estlander war es, der mit Blick auf das Geschwindigkeitspotential bei einer limitierten Segelfläche den Schärenkreuzer in die Länge zog. Für, oder besser gegen die Vorlieben dieses Mannes mußte das sogenannte "Koffermaß" in das von Jahr zu Jahr kompliziertere Regelwerk der Klasse aufgenommen werden. Die Polemik der Westschweden gegen die immer extremeren Schiffe der ostschwedischen und finnischen Segler ist denn auch über die alte Rivalität zwischen den Bewohnern der beiden schwedischen Küsten hinaus erinnerenswert: „Das Prinzip der Entwicklung der Schärenkreuzer besteht offenbar darin, daß Tore Holm (ein weiterer erfolgreicher Konstrukteur der Klasse, d. Verf.) an einem Ende zieht und Estlander am anderen“, so der spöttische Kommentar aus dem entfernten Göteborg. Die westschwedischen Segler versuchten auf die Weiterentwicklung der Klasse mäßigend einzuwirken.

Anfang der 20er Jahre besaß Estlander die Pabstwerft in Ostberlin ⁶⁾. Hier ließ er die extremsten Varianten - sie stammten aus seiner Feder - bauen. Viele für sich selbst. Es gab Jahre, in denen Estlander vier, fünf schlanke Renner in verschiedenen Häfen liegen hatte. Er pflegte kurz vor dem Start mit Vaternörder und schwarzer Fliege bekleidet einen seiner Zahnstocher für ein paar flotte Wendedu-



Oben: Einrichtungsplan der 75-qm-Schärenkreuzeryacht "Trumpf"

Unten: 150er-Schärenkreuzer "Singoalla"



elle zu entern und nach dem Sieg rasch wieder im Grün des Schärengartens zu verschwinden - unterwegs zum nächsten Schiff oder in sein Konstruktionsbüro um ein paar neue Ideen zu Papier zu bringen. Ein „Trollkarlen“ wie die bedächtig naturverbundenen Schweden ihre Genies nennen. Estlander galt als voll konzentrierter und pedantischer Segler.

Schwer zu sagen, wann er seiner eigentlichen Profession des Architekten nachging. Vielleicht handelte es sich bloß um eine ihm vom längst schon lästigen Landleben vorgeschriebene Art der Nebentätigkeit zwecks Wahrung des bürgerlichen Status an Land. Seine Vorliebe galt den großen Schärenkreuzern ab 75 qm aufwärts. Bereits 1920 hatte er in BremenLemwerder einen 75er, die annähernd 17 m lange, 2,50 m breite „Sun“ bauen lassen. Im Jahr darauf entstand bei der Pabst Werft die 40 cm längere und 5 cm breitere „Trumph“. Wenige Jahre zuvor, 1919, hatte er die 24 m lange und 3,31 m breite 150er Riesenschäre „Singoalla“ aus seiner ersten Werft auf Hästholm von der Helling in die Ostsee rutschen lassen. „Singoalla“ ging vier Jahre später bei einem Brand in einer Werft in Travemünde verloren⁷⁾. Ihr Rumpf hatte die Abmessungen eines ausgewachsenen 12ers und ist einer der längsten Schärenkreuzer überhaupt, einzig übertroffen vom Reimers Seekreuzer „Agneta“. Die Linien der 25 Meter langen und 4,30 m breiten KR vermessenen Mahagoniyawl ähneln dem klassischen Schärenkreuzer, die Takelung mit topgeriggtem Großmast ist anders. Die Yacht lief 1951 bei der damals weltweit geschätzten Neglinge Werft der Bootsbauerfamilie Plym in Salsjöbaden bei Stockholm vom Stapel. Leider existiert die Werft seit Jahrzehnten nicht mehr. „Agneta“ gehörte 23 Jahre dem Fiat Präsidenten Giovanni Agnelli, bis er bei A&R die dunkelblaue 36 Meter Slup „Extra Beat“ bauen ließ. Bis heute ist „Agneta“ (ihr Markenzeichen sind die rostroten Segel) einer der schönsten Klassiker der Côte d' Azur und regelmäßig zur Nioulargue zu sehen (Konkurrenz: Gitana und Karenita).

Hätte „Singoalla“ in Travemünde kein so frühes Ende gefunden, Estlander hätte beim nächsten Schiff vermutlich ein paar Meter dran gehangen. Normalerweise ist eine 120er oder 150 qm Schäre zwischen 14 und 17 Metern lang und verdrängt bis zu 16 Tonnen. Die heute noch in den Stockholmer Schären nach einer liebevollen Retaurierung segelnden 150er sind bis zu 22 m lang, wahre Dinosaurier unter Segeln mit hoch über die Kiefern und Birken des Schärengartens aufragenden Masten. Mit ihren mächtigen Riggs und Gewicht schieben sie sich mühelos

7) Uffa Fox hat die Yacht in „Sail and Power“ beschrieben. Sie war mit schwarz lackierter Kiefer (!) beplankt.

durch die Flautenlöcher zwischen den Inseln. Und greifen sich als erste den über die Baumkronen streichenden Wind.

1931, gerade ein Jahr nachdem Reimers nach Stockholm gekommen war, starb der rastlose, segelbesessene Wahlschwede Estlander. Reimers übernahm das Büro samt Konstruktionszeichnungen und Kundenstamm. Der Nachfolger zeichnete meist gemäßigttere Dreißiger, aber auch manchen großen Schärenkreuzer. Er gab den Konstruktionen eine andere Form des Hauptspants, zeichnete nicht so dicht an das Koffermaß heran. So steigt das Volumen bei zunehmender Krängung kontinuierlich wachsend an und endet nicht abrupt wie bei Estlanders vom Schanzkleid zur Wasserlinie annähernd senkrecht verlaufender Bordwand.

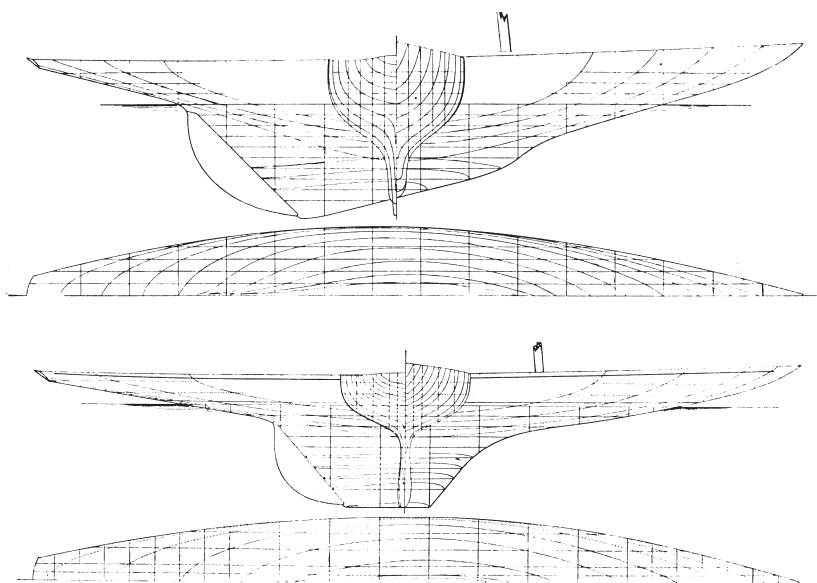
Als Reimers nach Schweden ging, war die steile Karriere des Schärenkreuzers, seine rasche Verbreitung in den USA, fast schon an ihrem Scheitelpunkt angelangt. Ähnlich wie Lehrmeister Rasmussen suchte Reimers sein Glück bald in den USA, wo er eine Kampagne für seine Konstruktionen startete. In den Staaten wurde die schnörkellose Eleganz des schwedischen Bootstyps mit der Anmut der seinerzeit erfolgreichen Landsmännin und Filmschauspielerin Greta Garbo verglichen. 1938 wurden in 24 verschiedenen Ländern 124 von Reimers entworfenen Schiffe gebaut. „Es war eine herrliche Zeit. Einmal arrangierte ich von Stockholm aus eine Regatta vor Hue in Vietnam für den Kaiser von Annam und den englischen Milliardär Sir Victor Sasson. Beide segelten meine 30er,“ erinnerte sich Reimers als alter Herr. Die (olympische) Karriere der schweren Meter Klassen mit mehr Segelfläche, der 6er und 8er, und der Krieg bremsten das internationale Interesse an der Klasse. Sie wurde vorübergehend zur nationalen Angelegenheit schwedischer Segler.

Die Skipper des Wirtschaftswunders dann hatten andere Erwartungen an eine Segelyacht. Anachronismen wie Ästhetik, Geschwindigkeit und Holz wurden anderen Gesichtspunkten geopfert. Die Yacht sollte jetzt vor allem wohnlich sein. Man wollte an Bord des Schiffes über das Wochenende oder im Lauf des Urlaubs nicht mehr notdürftig auf 2,50 bis 3 m Breite ohne Stehhöhe biwakieren, sondern komfortabel wohnen. Ein Rundsofa im Salon und zwei Sanitärräume sind unter Deck eines klassischen Schärenkreuzers kaum unterzubringen, jedenfalls nicht, wenn die Yacht weniger als 20 Meter Liegeplatz beansprucht. Bei den modernen Varianten des Tourenschärenkreuzers, wie sie jetzt (als Swede 41, 47 und 52) wieder gebaut werden, läßt sich ganz passabel wohnen.

Vergleich 30er-Schärenkreuzer – 6-m-R-Yacht

Im Verhältnis zur Länge verdrängt der Schärenkreuzer wesentlich weniger. Ein 75qm-Schärenkreuzer verdrängt bei gleichen Abmessungen etwa nur die Hälfte. Gegen Schärenkreuzer sind m-R-Yachten wahre Dickschiffe.

Abb. aus: Tiller "35 Jahre deutscher Segelyachtbau"



Oben: 6-m-R-Yacht (A&R, etwa 1930)

LI 11,00 m, verm. Länge 1,475 m, L2 6,90 m, Breite 1,95 m, Tiefgang 1,60 m,
Depl. 3,64 t

Unten: 30-qm-Schärenkreuzer (A&R, etwa 1932)

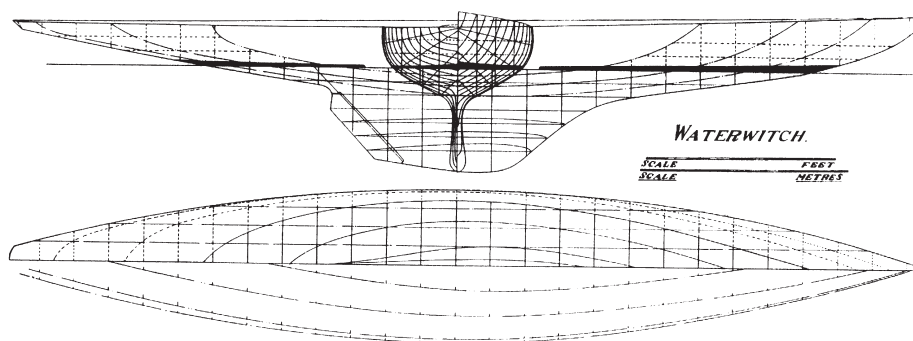
LI 12,20 m, ideelle Länge 9,80 m, W.L. 7,94 m, Breite 2,08 m, Tiefgang 1,60 m,
Depl. 2,61 t

Durchschnittswerte:	30-qm-Schäre	6-m-R-Yacht
Verdrängung in kg	2000-4000	3100-3700
Bleikiel in kg	1000-1300	1800-2500
Bleikiel in % der Verdrängung	50-55	60-79
Plankenstärken in mm	18	16
Segelflächen in qm	30	44-47
Schlafplätze	2	0
Baupreis in schwedischen Kronen	5000-9000	8000-10000

Experimente an Deck

Ende der Dreißiger Jahre zeichnete Reimers für sich „Roulette VII“, eine der ersten Yachten mit auf Deck stehendem Mast und verkaufte sie bald nach England, wo ihr zweiter Eigner mit einem leichtgängig drehbar gelagerten Mast experimentierte. Der englische Konstrukteur Uffa Fox, er baute und zeichnete dann selbst Schärenkreuzer, sah sich das nicht lange an. Er stellte ebenfalls einen Drehmast auf „Waterwitch“. Wie manche anfangs überaus beunruhigende Innovation im Bau von Regattayachten dürfte sein Vorteil eher psychologischer Natur gewesen sein. Jedenfalls hat sich die Idee nicht durchgesetzt und lebte erst an Bord moderner Mehrkörper wieder auf. Geblieben ist die Takelung kleiner bis mittelgroßer Yachten mit auf Deck oder dem Kajütaufbau stehendem Mast. Eine praktische und trockene Lösung für Schiffe mit beengten Platzverhältnissen unter Deck. Die Briten modifizierten übrigens - abweichend vom Reimers Entwurf - das Deck des Schärenkreuzers. Anstelle des klassischen kleinen Kajütaufbaues wurde den Reimers Entwürfen „Avocet“ und „Waterwitch“ mit einem gewölbten, dem Panzer einer Schildkröte ähnlichen Flushdeck gebaut, was die Briten dazu veranlaßte, von „skerrycruisers“ mit „turtledeck“ zu sprechen. Diese Gestaltung des Decks verlieh den Yachten ein sehr britisches und avantgardistisch anmutendes Aussehen (wenn Engländer versuchen, etwas modernes zu schaffen, kommt meistens etwas schreckliches dabei heraus). Praktisch kann es nicht gewesen sein: nun konnte das Wasser ungehindert vom Vorschiff nach hinten waschen. Allerdings: die Idee,

30er-Schärenkreuzer „Waterwitch“ mit Flushdeck
 Länge über alles 13,25 m, Länge WL 8,68 m, Breite 2,18 m, Tiefgang 1,50 m
 (Zeichnung Uffa Fox nach einem Riß von Knud Reimers)



dem Yachtdeck eine aerodynamisch vorteilhafte Form zu geben, lag damals allorten in der Luft.

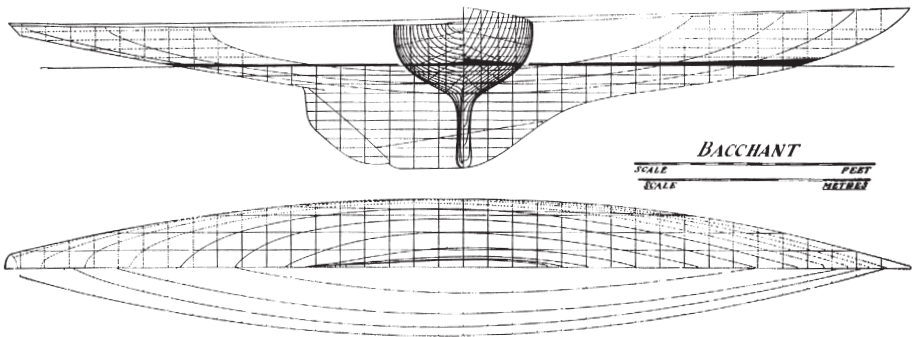
So manches Seglers Bastelleidenschaft und Innovationsdrang kam an Bord der Schärenkreuzer rasch zur Geltung. Nicht nur das segelnde Genie Manfred Curry tüftelte am Starnberger See auf einem Schärendreißiger. Vieles, was ein Schiff schnell, bequem (und teuer) macht, wurde an Bord des Schärenkreuzers ausprobiert: Durchgehende Latten im Großsegel gleich nach der Jahrhundertwende, der gepeitscht verleimte Mast (das langjährige, einer Vogelschwinge ähnliche Charakteristikum der Klasse) in den 20ern, Zweigangwischen in den 30er Jahren, Profilverstagen in den 40ern. Segler der in Skandinavien beliebten 22er Schärenkreuzerklasse tüftelten frühzeitig an einer Rollfock für Regattazwecke. Zu den interessantesten Experimenten gehört das sogenannte Ljungström Rigg. Der hauptberufliche Turbinenbauer und Tüfler Karl Ljungström stellte einen dem Finn Dinghi ähnlichen Mast auf seinen Schärenkreuzer und setzte ein doppellagiges Groß. Bei viel Wind läßt es sich um den rotierenden Mast weggreifen oder bergen wie ein moderner Furler. Vor dem Wind wird es aufgeklappt. Die Vorteile des optimierten Windanschnitts des Ljungström Rigg sind bis heute unbestritten.

1958 begannen die schwedischen Flugzeugbauer Professor Sven Olof Ridder, sein im März 97 verstorbener Kollege Lars Bergström und Harald Unden mit der Entwicklung eines neuen, wegweisenden Mastunterbaus. Anlaß war die Bergung ihrer für 5 Schwedenkronen gekauften 95er Schäre „Britt Marie“ (Baujahr 1921). Damit der Wind den Mast nicht durch das morsche Totholz des Wracks drückt, entwickelten sie eine selbsttragende Mittschiffssektion für ihre Baustelle. Sie lehnten unter Deck Pfosten gegen den Mast und verbanden deren Füße mit den Wanten. Dies wurde der Prototyp für das „Fahrgestell“ des erfolgreichen Ron Holland Zweitonners „Imp“. So wurde aus der Notwendigkeit einer preiswerten Schärenkreuzer Instandsetzung eine Innovation für die grand prix Regattaszene. Bei der Gotland Runt Regatta 1963 dachte sich Ridder einen leicht ablesbaren, genauen Verklicker für „Britt Marie“ aus, untersuchte ein Modell im Windtunnel, patentierte es und schenkte der Yachtwelt den „Windex“.

Mitte der 30er Jahre ließ sich der Stockholmer Jurist Erik Lundberg von Knud Reimers einen 75er Schärenkreuzer entwerfen, nachdem er zuvor mehrere 30er Schärenkreuzer im gleichen Büro hatte zeichnen lassen. Heraus kam einer der längsten und schwersten 75er: Mit 19,35 Metern über alles gut zwei Meter länger als Estlanders „Trumpf“ und mit 2,97 Metern 40 cm breiter. Das elegant geschwungene Schanzkleid erhebt sich immerhin einen bis 1,3 Meter über das Wasser, etwa so hoch wie das Freibord von Dehlers „Optima“. Die Verdrängung: 9 Tonnen - unerhört schwer für einen 75er Schärenkreuzer - dennoch, für einen ocean racer

mit über 19 m Decksfläche sensationell leicht. Zum Vergleich: Ein gerade drei Meter längerer 12er bringt ohne weiteres das dreifache, satte 30 Tonnen an den Kran. Ende der siebziger Jahre wurde das Schiff von Stockholm nach Hamburg überführt und gelangte als Decksfracht nach Chicago. Der passionierte Regattasegler Jerry Sullivan aus Milwaukee hatte in Uffa Fox' „Sail and Power“, erschienen 1936, Zeichnungen, Fotos und Beschreibungen von „Bacchant“ gesehen und seither von der Yacht geträumt. Er ließ das Schiff bei der Palmer Johnson Werft in Sturgeon Bay in einen makellosen Zustand versetzen und stellte den einstigen Nautor Ausbilder Bill Emery als Bootsmann an.

75er-Schärenkreuzer „Bacchant“ von Knud H. Reimers
Länge ü.a. 19,76 m, Länge WL 13,54 m, Breite 2,92 m, Segelfläche 75 qm



Im Sommer 96 hatte ich Gelegenheit, den 63 Füßer auf dem Lake Michigan zu segeln. Ich verstehe nicht, wie Eigner sich andernorts „geklonte Klassiker“ zeichnen lassen. Wer dieses Schiff jemals in Natura gesehen sah, ist hin. Der Genuß, es zu segeln, läßt sich schwer mit wenigen Worten beschreiben. Das 19,40 m lange, keine drei Meter breite, keine 11 to wiegende Tropenholztorpedo hat alles, was Sportsegler sich von einer Yacht erträumen können: Platz, Klasse und Understatement einer gediegenen Rennyacht mit vollendet klassischen Linien. Und die 70 Jahre alte 75er Schäre ist nach wie vor für erste Plätze bei den Wettfahrten auf den großen Seen gut. So holt „Bacchant“ heute nach, was ihr erster Eigner sich für Marblehead mit der Yacht ausgedacht hatte.

In den 80er Jahren hat Reimers Segelfreunden verraten, wie er zu den vollendet schönen und ausgewogenen Linien von „Bacchant“ und „Agneta“ kam: Er habe mehr oder minder vergrößerte Dreißiger gezeichnet.

Die Dreißiger in England

In Großbritannien interessierten sich nicht allein so bekannte Hochseesegler und Konstrukteure wie Fox und Hasler für den Schärenkreuzer. In den 30er Jahren gab es im Solent eine Flotte von immerhin 16 Dreißiger Schärenkreuzern - bis der II. Weltkrieg die Verbreitung der Klasse am englischen Kanal einstweilen stoppte. Unter den insgesamt 24 in Großbritannien registrierten Schiffen sind Konstrukteure wie Reimers, Fox, Harms, Robert Clark, Harry Becker, Estlander, Nilsson, Howlett und Laurin vertreten. Die meisten Schiffe wurden in Schweden gezeichnet und auch gebaut. Vier gingen von hier aus nach Südafrika (die 1938 von Reimers gezeichnete und von Fox gebaute Flushdecker „Avocet“, die 1936 in Kungsors gebaute und von Reimers gezeichnete „Tarpon“, die 1938 von Fox gezeichnete und in der eigenen Werft gebaute „Sea Swallow“ und die 1938 ebenfalls von Fox gefertigte Reimers Konstruktion „Sunmaid“. Zwei Schiffe davon sollen noch in Südafrika existieren. Zu den interessantesten und für meinen Geschmack schönsten Neubauten unter den Schärenkreuzern überhaupt gehört die 1987 zu Wasser gelassene „Blithe Spirit“ aus der Feder Ian Howletts, im West System bei Litton Boats in der Grafschaft Dorset gebaut. Trotz des für den Schärenkreuzer atypischen Flushdecks eine wunderschöne Yacht mit elegant gestreckten, dabei modern erscheinenden Linien. Eine Augenweide für jeden Liebhaber ästhetischer, in Holz gebauter Schiffe.

Yachtelektrik & Elektronik

für Selbstbauer / Neubau
Restaurierung / Instandhaltung
Schaltplanerstellung bestehender Anlagen
Servicecenter für Autohelm

Meisterbetrieb
Dipl.-Ing. Christian Höppli

Hegelstr. 22 • 24116 Kiel
Tel.: 0431 / 18 05 39 • Fax: 0431 / 14 6 35

Mobil-Tel.:
0171-83 65 031



“They have sex appeal” - Schärenkreuzer in Australien

Uffa Fox' Büchern ist es zu verdanken, daß der Schärendreißiger um die halbe Welt durch das Commonwealth bis nach Australien gelangte. Bereits 1937 wurden zwei Reimers Risse in Australien gebaut, die “Lewan” in Tasmanien und “Baccante” in Sydney. Nach dem Krieg lieferte ein australischer Bootsbauer und Konstrukteur am Lake MacQuarie - einige Kilometer nordwestlich von Sydney gelegen - Reimers -ähnliche Dreißiger. Hinzu kamen zwei schwedische Bauten, “Teal”, ein Nilsson Riß aus dem Jahre 1938 und “Fågel Grip”, eine Konstruktion des in Schweden bekannten Schärenkreuzerdesigners Tore Holm aus dem gleichen Jahr. Damals entstanden auch einige 22er in Australien. Der bekannteste war “Flamingo”, eine Konstruktion des international bekannten Schärenkreuzer Designers Harry Becker. In Sydney wird übrigens alljährlich ein Schärenkreuzer Pokal ausgetragen, und zwar seit den 50er Jahren! Der in Australien bekannte Segler Rolly Tasker fuhr mit einem der großen Reimers 40er, wie er sie nach dem Krieg zeichnete, sogar Hochseeregatten wie das Sydney Hobart Race und trat damit in die Fußstapfen Haslers. Die Erfolge dieses Schiffes sollen Reimers mit zum Bau von “Swede 55” veranlaßt haben, heißt es. Sogar in Neuseeland segelt ein Reimers 30er und vermutlich einige 22er, wie Jonas Brundin aus New South Wales berichtet. Der Schwede Brundin baut bei der „Longship Boats PTY Ltd“ Schärenkreuzer und recht erfolgreich Ynglings.

Die Australier haben ihre eigene, etwas drastische Art, das Faszinosum dieses Boots zu erklären: “Sailing a 30 square is like driving a highlytuned sports car, say an Alfa or a Jaguar, compared with a Holden Commodore. Once you have sailed a 30 square you won't want to sail anything else. They have sex appeal.”

Renaissance am Bodensee

Mitte der 60er Jahre kam in Deutschland wieder Leben in die Klasse. Fredi Winterhalter war damals Geselle bei der Traditionswerft „Isidor Beck & Söhne“ auf der Insel Reichenau am Bodensee: Nachdem er seine Schwäche für den Dreißiger entdeckt und ein älteres Schiff restauriert hatte, ließ der junge Bootsbauer sich von Reimers daraufhin ein neues Schiff zeichnen und baute aus Holz in zweijähriger Feierabendarbeit sein Meisterstück: „Bijou I“, einer der schnellsten Dreißiger überhaupt. Anders als die älteren Konstruktionen ist „Bijou I“ etwas breiter, hat ein voller geschnittenes Vorschiff und einen breiteren Spiegel. Bevor das zweite Schiff mit den erfolgreichen Linien, „Bijou II“, in die USA an den Lake Michigan verkauft wurde, nahm Winterhalter eine Form vom Rumpf für spätere GfK Bauten ab. Aus

der Konstruktionsklasse nach der 30er Schärenkreuzerregel wurde in Deutschland eine Einheitsklasse. Die Schärenkreuzervermessung wurde im Lauf der Jahrzehnte derart verfeinert, daß sie ihren eigentlichen Zweck, die Belebung des innovativen Potentials eines Yachtkonstruktors, eher bremste als fördert. Bis hin zu den "scantlings", den Wandstärken und dem spezifischen Gewicht der Beplankung ist die Bauweise des klassischen Schärenkreuzers genau festgeschrieben. So segeln beispielsweise zwei der ehemaligen „Glückaufs“ von Hanns Stinnes aus den 20er/30er Jahren, die bei Abeking & Rasmussen gebauten Schärenkreuzer mit der Segelnummer G 51 (Elch) und G 73 (Ingeborg) heute noch am Starnberger See und am Bodensee. Mit der Abnahme der Form zur Fertigung von GfK Rümpfen nach dem schnellen BijouRiß begann die Renaissance der Klasse. So ist heute der Bodensee neben Schweden und Ungarn (mit 11 Schiffen) das Heimatrevier der Schärendreißiger. ★

Unten: 150-qm-Schärenkreuzer "Beatrice Aurore", Design A. Plym (1920)

In Deutschland wurden bis 1938 beim DSV 25 22er, 71 30er, 35 40er und 6 75er-Schärenkreuzer mit Meßbrief registriert, in den 50er und 60er Jahren noch 13 22er, 44 30er, 25 40er und 3 75er. Eine aktuelle Übersicht veröffentlicht der Freundeskreis in seinem "Register Klassischer Yachten".

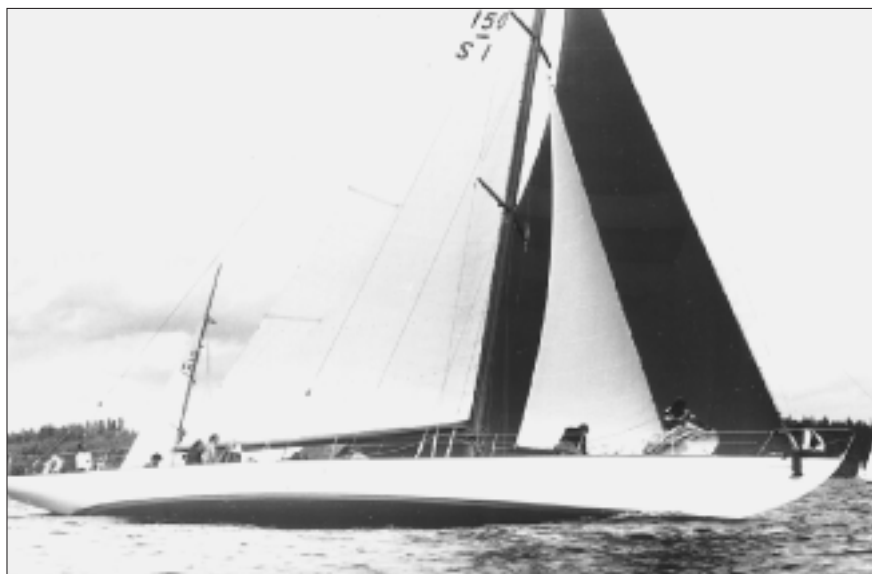


Foto: Per Thelander 1979 (Archiv Braschos)

Die Entwicklung der Schärenkreuzer

Im Oktober 1906 wurde auf Anregung des englischen Segelfunktionärs Brooke Heckstall-Smith in London eine überarbeitete Version der Kopenhagen Regel des Dänischen Apothekers Alfred Benzon beschlossen: Die „international rule“ sollte zum Januar 1908 in Kraft treten. Sie brachte verstärkt Segelfläche und Verdrängung in die Formel ein und empfahl der Yachtwelt Regatten zunächst im 5er, 6er und 8er. Viele Schweden sahen eine teure und schlechte, weil schwere Rennklasse auf sich zu kommen. Um den kleinen RYachten etwas entgegen zu setzen, trommelte der Schwedische Seglerverband SSF im Herbst 1907 ein Komitee zwecks Sichtung von Vorschlägen für eine neue, nationale Sonderklasse zusammen. Gesucht waren zunächst zwei Rennklassen von 30 und 50 qm Segelfläche. Einzig die „Motorisierung“ der Yachten, ihre Quadratmeterzahl, sollte begrenzt werden. Im Interesse möglichst großer Regattafelder dachten die Schweden bewußt an kleine Bootstypen mit wenig Segelfläche. Als der Ausschuß am 2. und 3. November 1907 erstmals zusammensaß, wurde deutlich wie unterschiedlich die Vorstellungen der Segler von Schwedens Ost- und Westküste waren. Auf einen Bootstyp konnte man sich nicht einigen. Immerhin tauchte während der Debatte die Bezeichnung „skärgårdskryssare“, Schärenkreuzer auf. Wenigstens der Name für den nach wie vor gesuchten neuen Bootstyp war da.

Am 7. 12. 1907 fand die Jahreshauptversammlung des KSSS (Kungelisk Svenska Segelsällskapet), der piekfeinen „Königlichen Schwedischen Segelgesellschaft“ im Stockholmer Hotel Rydberg statt. Der erste Yachtclub des Königreichs wollte die Sache voranbringen und bestimmte ein neues elfköpfiges Komitee zwecks Vereinbarung von Vermessung und Bauvorschriften für die gesuchte Klasse. Professor Karl Ljungberg (für Festigkeitslehre) von der KTH (Königliche Technische Hochschule Stockholm), fünf Ingenieure (alle samt Bootskonstrukteure, darunter der berühmte Bootsbauer August Plym), ein Glasermeister und ein ziemlich gut segelnder Postbote machten sich ans Werk. Bereits im Januar 1908 lag der Vorschlag auf dem Tisch - nicht zuletzt, weil Ljungberg und andere Segler glasklare Vorstellungen von einem zeitgemäßen Regattaboot hatten. Das Prinzip: Im wesentlichen sollte die Segelfläche fixiert werden, ergänzt von Mindestforderungen an den Bau der Boote und den Platz unter Deck. Jetzt war von sieben Klassen die Rede: 30, 45, 55, 75, 95, 120 und 150 qm. Der Vorschlag folgte dem Konzept Ljungbergs für clubinterne Regattaklassen des KSSS, wie er sie bereits 1902 und 1904 überlegt hatte. Am 14. Februar 1908 kamen die hochmögenden Herren des Klubs erneut zusammen, diesmal im feinen Grand Hotel gegenüber vom Schloß.

Selbst für die von Haus aus bedächtigen Schweden sollte es eine lebhaftere Sitzung werden. Die Funktionäre des KSSS fanden keinen Gefallen an großen, mehr als 55 qm am Wind tragenden Schärenkreuzern. Gegen den Willen des darauf hin geschlossen zurücktretenden Clubvorstands zog der energische Professor die Sache durch. Beim nationalen Seglertag des SSF knapp einen Monat später kam auf Wunsch der Westschweden unter anderen noch der 22 qm messende Typ hinzu. Mit diesem Kompromiß gelang es Ljungberg, auch die Westschweden für sein Konzept zu gewinnen.

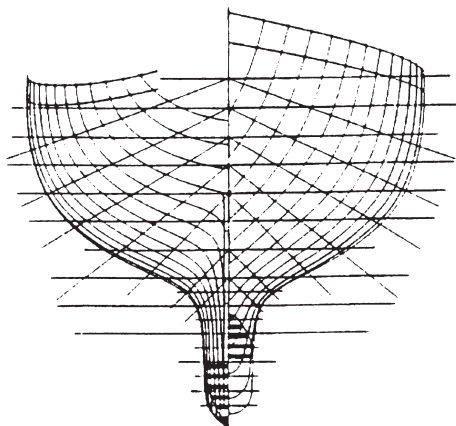
So wurden am 22. Februar 1908 wurden einige Gläser bordsvin vom Konferenztisch des Grand Hotel gehoben. Schwedens erste nationale Bootsklasse war beschlossen. Im November 1913 kam die kleinste Schärenkreuzerklasse, der 15er dazu. Die kleinen, 15, 22 und 30 qm Typen wurde auch als oben offene Typen ohne Kajüte gebaut und „skärgårdsbåt“, Schärenboot genannt.

Zwei Jahre später wurde aufgeräumt, der 38 und 45 in der bis heute jüngsten, der 40 qm Klasse zusammengefaßt. Seitdem gibt es neun Schärenkreuzerklassen, den 15er, 22er, 30er, 40er, 55er, 75er, 95er, 120er und 150er. Zu den Derivaten gehört der 22er des Typs „Aeolus“, wie er von den Westschweden, speziell in Uddevalla als günstige Variante gefordert wurde, auch B 22 genannt, eine Variante davon ist der Mälär 22er, auch M 22 oder Mälärboot genannt. Ein preiswerter Binnenkreuzer aus einheimischer, günstiger Kiefer mit dünnerer Beplankung gebaut. Mit geradem statt aufwendig gekrümmt formverleimtem Mast. Der Vollständigkeit halber sei auch der Mälär 30er genannt, und der Aeolus 15er. Die finnischen Segler hatten einen speziellen 22er. Er wurde nordischer oder finnischer 22er genannt. Er war bis in die 50er Jahre in ganz Skandinavien beliebt.



1916 wurde eine für den Erfolg des Bootsklasse entscheidender Beschluß gefaßt: Die sogenannten „scantlings“, die Dimensionierung der Bordwand und die Bau-

vorschriften wurden strenger gefaßt. Sie sind akribisch für jede Bootsklasse in Tabellen zusammengefaßt. So sollte ein 30er Schärenkreuzer beispielsweise 16 statt 14 mm starke Planken tragen. Zwar sollte die Änderung erst zum 1. Januar 1918 in Kraft treten, wurde bei Neubauten der damals boomenden Rennklassen prompt ausgeführt. Der Schärenkreuzer fand seine Form, wurde lang, schlank und ging mit minimalem Freibord zu Wasser. Anfang der zwanziger Jahre löste das (damals unerhört moderne) Marconirigg die Gaffelriggs der Schärenkreuzer ab. Die Yachten erhielten ihren charakteristischen, formverleimten Peitschenmast, wie er in Schweden heute noch gelegentlich zu sehen ist. Sein Top sieht tatsächlich aus wie eine vom Wind krummgewehte Antenne. Damals waren die Masten 1/2 und getakelt. Dieses spaddelige Schärenkreuzerrigg wurde mit einem zusätzlichen Vorstag gesichert. Es führte vom Vorschiff bis unters Top. Eine, manchmal auch zwei übereinander sitzende einarmige Jumpstagspreizen drückten das Mastprofil noch hinten und sicherten den Mast so vor dem Gegendruck des Großtuchs. Mancher dieser „Ausstellstäbe“ ragte wie ein Jütbaum in der oberen Hälfte des Riggs nach vorn. So wurden damals die schlanken, hoch geschnittenen Segelprofile des Schärenkreuzers möglich.



**Wir bieten Ihnen solides
Bootsbauerhandwerk,
ob in Holz, GFK oder
Aluminium:**

- Neu- und Umbauten
- Pflege und Erhaltung
- Reparatur
- Winterlager

**Eigene Schlosser- und
Elektrowerkstatt**

A. Walsted's Baadeværft A/s

THURØ • DK-5700 SVENSBORG • DÄNEMARK • Tel. 0045 62 20 51 68

Die Vermessung besteuerte die Länge des Bootsrumpfes nicht, sondern ließ sie zunächst unberücksichtigt. Dies ebnete die Bahn zur ungehemmten Entwicklung einer der rasantesten und bis heute elegantesten Rennklassen. Im finnischen und ostschwedischen Schärengarten war die Begeisterung für die Länge am größten. Sie nahm nach Westen hin ab. Die Finnen Gustav Estlander, Zaké Westin und Einar Olofsson zogen die Yacht einem Expander gleich in die Länge. Die Schweden Knut Holm und Karl Einar Sjögren zogen als erste mit. In Göteborg kommentierte Konstrukteur C.O. Liljegen diese Entwicklung mit beißendem Spott.

Die spitz aus dem Wasser ragenden Überhänge erfüllen einzig den Zweck, die Wasserlinie der segelnden Yacht zu strecken. Außerdem gewinnen die „rasenden Zahnstocher“ ein gewisses aufrichtendes Moment über die Formstabilität des nicht in der Breite, sondern hintereinander untergebrachten Auftriebs: Ein Schärenkreuzer krängt früh, ist dann, mit seinen Flanken im Wasser, allerdings nicht mehr umzuschmeißen. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Länge ist die insgesamt ruhige Schwimmlage der Yacht. Sie „tanzt“ nicht in der Welle, sondern hält unbeirrt mit minimalem Stampfen und Gieren einen schnurgeraden Kurs. Eine ruhig im Wasser liegende Yacht bringt ihre Segelfläche am besten zur Geltung. Wer ohne weitere Kompromisse auf solche Binsenweisheiten setzt, bekommt ein schnelles, vergnüglich zu segelndes Schiff. Unterbringen läßt sich in den Schiffsenden so gut wie nichts. Ljungberg verteidigte die Entwicklung des Schärenkreuzers beim IYRU Meeting 1919 in London: „Kriege ich ein schnelleres Boot, indem ich seine Verdrängung bei gegebener Segelfläche über eine größere Länge verteile, ist das doch eine ausgezeichnete Sache.“ Der 30er und 40er Schärenkreuzer wurde international anerkannt und erhielt für Antwerpen 1920 olympischen Status. Aus heutiger Sicht waren die olympischen Wettfahrten angesichts der geringen Beteiligung (7 Nationen machten die Sache in 14 verschiedenen Bootsklassen unter sich aus) eine Farce. Bei den 30 Quadratmeter Schärenkreuzern segelte der Schwede Gösta Lundquist allein - und bekam so die bloße Teilnahme vergoldet. Bei den 40ern stritten sich die Schweden Tore Holm (Gold) und Gustav Svensson (Silber) um olympisches Edelmetall. Als Reaktion auf die Klassenvielfalt entschieden sich die Organisatoren der Olympischen Spiele von Paris 1924 dann für drei Klassen vor le Havre (6er und 8er) sowie die Einhand-Zwölf-Voetsjol vor Meulan.

Am 23. November 1919 wurden anlässlich des schwedischen Seglertags in Karlstadt die Scantlings nochmals angehoben. Die Bauweise des schlanken Bootsrumpfes in einheimischen, teils minderwertigen Hölzern blieb ein Thema.

Außerdem wurde eine Mindestbreite eingeführt. Das sogenannten Koffermaß sollte zusätzlich ein Minimum umbauten Raums sicherstellen. Ein mittschiffs in die Spantform gedachtes Rechteck über der Wasserlinie sollte extreme Auswüchse verhindern. Das Resultat: die Finnen bauten Yachten mit minimaler Breite und „kofferrförmigen“, annähernd senkrecht von der Konstruktionswasserlinie bis zum Deck ragenden Bordwänden. Diese Spantform ist an alten Estlandschiffen heute noch zu sehen. Im Jahr darauf wurde das Koffermaß um die sogenannte Mittelbreite ergänzt. Hier werden minimale Breiten an drei Stellen des Rumpfes abgenommen. Ein 30er konnte bei 13,40 Metern Länge ganze 1,75 Meter breit sein, ein 15 Meter langer 40er kam mit 1,80 Metern Länge aus. So konnte es nicht weiter gehen. Ljungberg mußte nachbessern. Nach langer Vorbereitung machte sich ein Komitee mit den Vätern der Bootsklasse, unter anderen mit Karl Einar Sjögren und dem unermüdlichen Professor 1925 erneut an die Verfeinerung der Schärenkreuzervermessung. Ein Korsett mit einigen, mehr miteinander in Beziehung stehenden Meßpunkten wurde über die Yacht gestülpt. Eine neue Variable, die „ideelle Länge“ (Li) kam dazu. Sie steht zu anderen Variablen wie Mittelbreite, Freibord, Länge des Kiels und Verdrängung in Beziehung. Die Regel von 1925 gilt im wesentlichen bis heute. Sie wurde ergänzt um die international gültige Segelvermessung von 1930, welche die bis dahin nach oben offene Segelhöhe limitiert und die Segelfläche am Wind auf Großsegeldreieck plus 85 Prozent des Vorsegeldreiecks als 30 qm fest schreibt (damit war kurioserweise der Weg frei für die überproportional großen Genuas mit dem Schothorn neben der Nock des Großbaums und den riesigen Spinnakern). 1935 schließlich wurde das Freibordminimum angehoben. 1938 nahm der populäre 22er dem 40er Schärenkreuzer den Status als internationale Bootsklasse ab. Die alten Herren des Königlichen Yachtclubs hatten - und haben bis heute - recht. Die kleinen 22 und 30 qm vermessenden Klassen machten das Rennen. ★

Der Fachjournalist E. Braschos hat sich mit einem eigenen Redaktionsbüro in Hamburg (040/ 279 37 33, Fax 270 67 00) auf landeskundliche und maritime Reportagen spezialisiert.

Klassenvereinigungen

Svenska Skärgårdskryssareförbundet (SSKF)

Per Thelander, Lomvägen 459, 191 56 Sollentuna, Tel: 08 - 758 09 49

Internationale Vereinigung der 30 Quadratmeter -Schärenkreuzer-Klasse e.V.

(Int. 30 Sqm Class Ass. for Germany, Austria and Switzerland)

Winfried Krüger, Hermann -Weick - Weg 1, 76229 Karlsruhe, Tel: 07247/ 82 46 11

Vereinigung der 40-qm-Schärenkreuzerklasse e.V.

Dr. Stefan Frauendorfer, Kustermannstr. 15, 82327 Tutzing