

Die preisgünstige A

Vor einhundert Jahren wurden in Deutschland die ersten Nationalen Kreuzer gebaut. Kurz zuvor, im Herbst 1911, hatte man sich auf Grund eines Antrages des Potsdamer YC entschieden, in Deutschland eine Kreuzerklasse für das Regattasegeln zu schaffen.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Vorausgegangen war ein Einbruch der Regattasegelei um 1908 in ganz Europa auf Grund der Einführung der Meteryachten (R-Yachten) als Regattayachten. Ergebnis war, dass der DSV bereits ein Jahr später beschloss, die alten bestehenden Kreuzerklassen als Nationale Klassen weiterzuführen. Somit durften sie weiter an Regatten teilnehmen. Parallel dazu entwickelten sich die Nationalen Binnenkreuzer, die ebenfalls als Nationale Kreuzer bezeichnet wurden und als preisgünstige Alternative gedacht waren.

1911 wurden mit den 45ern und den 75ern zwei Nationale Kreuzerklassen definiert, die als wohnliche, sichere Boote mit langer Haltbarkeit und hohem Wiederverkaufswert die Segler überzeugen sollten. Sie waren zudem längst nicht so übertakelt wie die Meteryachten. Die ersten 45er wurden 1912 gebaut, die meisten „Nationalen“ entstanden zwischen 1912 und 1925.

An den Bodensee kamen die Nationalen Kreuzer bereits kurz darauf. Bereits in den Meldelisten von 1913 lassen sich neben den Achtern und Sechsern erstmals Nationale Kreuzer finden. Doch Klassen spielten am Bodensee und andernorts in den Anfangsjahren ohnehin keine Rolle.

Für die Regatten wurden für die Boote mit einer Formel aus Wasserlinienlänge, Segelfläche und Umfang des

Alternative



Technische Daten

45er Nationaler Kreuzer – Grenzmaße: Länge über alles (LüA): max. 10,50 m, Länge in der Wasserlinie (CWL): max. 7,50 m, größte Breite über Planken (ohne Scheuerleiste) min. 2,20 m / max. 2,50 m, größter Tiefgang max. 1,20 m, minimales Deplacement 2400 kg.

75er Nationaler Kreuzer – Länge: 12,50 m, Breite: 2,70 m, Tiefgang: 1,50 m, Verdrängung: 5,3 t, Rumpf: Mahagoni Karweel, Segelfläche 75 qm vermessen.

Foto: Der 45er Nationaler Kreuzer P 7 May (Züricher YC) segelt bis heute mit Gaffelrigg.

Unterwasserschiffs Rennwerte errechnet, die sich in einer „Segellänge SL“ und einem Rennwert ausdrücken. Zusätzliche Feinjustierung bei den ganz unterschiedlichen Yachten brachten am Bodensee noch Vergütungen bei unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten auf die Seemeile berechnet. Im Prinzip eine Mischung aus einer Art „Box-rule“ und Yardstick, wenn man es salopp ausdrücken will.

Meteryachten oder Nationale Kreuzer

Bis zum Auftauchen der Nationalen Kreuzer galten die Meteryachten, also die R-Yachten, insbesondere die Achter, aber auch die kleineren Sechser in der noch jungen Geschichte des Segelsports am Bodensee als das Nonplusultra. Sie waren schnell bei leichtem Wind. Doch die Boote waren teuer, auch wenn die Segler am Bodensee sie mit nur wenigen Saisons auf dem Buckel, gebraucht erstanden, ganz im Gegensatz zu den SL-Yachten, die es nach dem Ende der Formel preisgünstig zu kaufen gab und von denen aus diesem Grund einige am Bodensee landeten.

Zu guter Letzt spielte eine Rolle, dass Mitglieder des Württembergischen YC, einem der Hauptbefürworter der Meteryachten am Bodensee, auf den neuen Trend aufsprangen und so eine Trendwende starteten – noch vor dem Ersten Weltkrieg wurden von Mitgliedern des WYC zwei Nationale Kreuzer am Bodensee stationiert.

Die Nationalen Kreuzer wurden empfohlen, besonders weil sie „seetüchtig und bequemer“ waren als die R-Yachten, de facto also auch besser für das Tourensegeln zu gebrauchen, das am Bodensee von Anfang an eine wichtige Rolle bei den Seglern spielte. Zudem könnte ihr etwas geringerer Tiefgang für die Segler am Bodensee eine Rolle gespielt haben, denn als ideal wurde maximal 1,50 Meter für die Hafensituation bei uns angesehen, und gerade die Achter haben deutlich mehr.

Das Konzept wurde zudem nach unten erweitert und die 30er Küsten-Rennklasse U (zunächst 26 qm), die 15-qm-Jolle und die Küstenjolle konstruiert. Ebenfalls neu kam die 30-qm-Binnen-Renn-Klasse (L) als die kleinen Verwandten der Nationalen Kreuzerklassen hinzu – eine offene nationale Bootsklasse mit 30 qm Segelfläche. Sie war als Ersatz für die Sonderklasse gedacht, die in die Jahre gekommen war. Außerdem entstand der 35er Nationale Kreuzer (T). Dieses Boot war am Bodensee beliebt, es gelang dem 35er aber nicht wie dem 45er und 75er den Status einer Klasse bis heute zu erhalten. Viele von diesen Boote sind zudem nicht erhalten.

Schnellen Fortschritt mitzumachen, dafür fehlte den Clubs und Seglern am Bodensee im Allgemeinen das Geld. Einen 1913 gebauten 75er wollte man in Konstanz bereits 1914 wieder weiterverkaufen. Denn als Regatta-boot war er bereits zu alt, als reines Fahrtenboot im Unterhalt zu teuer.

Neue Trends

Es vollzog sich daher bereits kurz vor dem Ersten Weltkrieg wieder ein Trend hin zu preiswerteren, kleineren Kielbooten oder zu den preisgünstigeren Jollen.





75er Passat vom YC Meersburg an einer „Rund um“.

Die 45er waren nach dem Krieg in den 20er Jahren eine verbreitete Bootsklasse am Bodensee. Technisch waren die Nationalen Kreuzer bereits in den 30er Jahren

überholt, zumal mit den Seefahrtskreuzern eine neue Alternative geschaffen worden war.

Die Segler am Bodensee hielten trotzdem an den Na-

tionalen Kreuzern fest, nicht zuletzt wegen ihrer hervorragenden Reviereigenschaften, und so haben sich bis heute eine ganze Reihe Boote erhalten.

Die Konkurrenz

Eine starke Konkurrenz bekamen die Nationalen Kreuzer zudem mit den Schärenkreuzern, die am Bodensee schnell Freunde fanden, sich



ACHMARKT / SEGELSCHULE / YACHTCHARTER / YACHTWERFT / MOTORENSERVICE / TANKSTELLE / HOTEL / RESTAURANT / BAR

DIE MEICHLE + MOHR MARINA. WASSERSPORT IM GROSSFORMAT



FAURBY Neu bei ULTRAMARIN

YACHT

Die besondere Yacht, gebaut in kompromissloser Qualität mit hervorragenden Segeleigenschaften. Das familientaugliche Regattaboot.

ULTRAMARIN / MEICHLE + MOHR MARINA / IM WASSERSPORTZENTRUM 10 / 88079 KRESSBRONN-GÖHREN / WWW.ULTRAMARIN.COM



75er Bodan II aus Überlingen an der Jubiläumsregatta „100 Jahre Bodensee-Segler-Verband“.

durchsetzten und den Nationalen Kreuzern ab den 30er Jahren zusätzlich Konkurrenz machten. 22er und 30er Schärenkreuzer hatten zudem seit 1929 den Status einer internationalen Klasse.

Die schlanken und schma-

len Boote waren besser an die neuen Bermudariggs angepasst, denn die Umrüstung der alten gaffelgetakelten Nationalen Kreuzer auf Hochriggs gelang nicht immer zur vollen Zufriedenheit. Das veränderte Rigg beeinflusste na-

türlich das Segelverhalten maßgeblich, und die Segelflächen der Vorsegel wurden je nachdem wesentlich größer, auch wenn die vermessene Segelfläche gleich blieb.

Erfolgsmodell der damaligen Zeit wurde ab den 30er

Jahren zudem der Drachen, der auch am Bodensee Verbreitung fand. Bei all dem sprechen wir allerdings von relativ kleinen Stückzahlen, mehr als eine Handvoll Boote an der Zahl waren es nie. Die kleinen Nationalen

WIR HABEN DIE BESTE AUSWAHL FÜR ALLE IHRE ZIELE



Jeanneau Sun Odyssey 409



Bavaria Cruiser 36



Delphia 28



Greenline 33 hybrid solar



Champion Chase 650i



Windy 26 Kharma



Linder 460 Arkip



Jeanneau NC11

Hier finden Sie nicht nur die führenden Segel- und Motorbootmarken. Hier finden Sie auch ein leidenschaftliches Team mit viel Erfahrung und Know-how. Interessiert? Dann freuen wir uns auf Ihren Besuch.

PRO NAUTIK

Die Werft am Bodensee, 8590 Romanshorn
Telefon 071 466 14 14, www.pro-nautik.ch

HAUSAMMANN

Caravans & Boote AG, 8592 Uttwil
Telefon 071 466 75 30, www.hausammann.ch



75er Petrus vom Konstanzer YC während der Bodenseeweche.

Kreuzeryachten bekamen zudem Konkurrenz durch die billigeren 30-qm- und 20-qm-Jollenkreuzer. 1933 wurden 35er, 45er und 75er zu Altersklassen ohne Neubauerlaubnis und damit zu Auslaufmodellen.

1920 starteten an der Bodenseeweche drei 75er, in den Ergebnislisten von 1921 tauchen neben den drei 75ern (O-5 Föhn II, O-7 Inge, O-13 Liwa) noch sieben 45er (davon einer vom Zürichsee) und drei 30er Nationale Kreuzer auf. Mehr als acht 75er und bis zu elf 45er starteten aber nie. Doch weil die Nationalen Kreuzer und hier insbesondere der 45er während der Zwischenkriegsjahre als das Kielboot für den Bodensee schlechthin galt, waren sie z. B. auf der Bodenseeweche in all den Jahrzehnten immer vertreten – im Gegensatz zu den Meteryachten und blieben eine aktive Klasse.

Spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg verloren vor allem die 45er zunächst für einige Zeit ganz ihre Bedeutung, denn die Boote galten im Unterhalt als teuer. Sie erlebten erst in den 90er Jahren eine Renaissance. Die 45er öffneten sich neuen Holzbautechniken mit Epoxi und Furnieren. Die Martin-Werft in Radolfzell und später auch die Glas-Werft in Possenhofen boten formver-

leimte Neuaufgaben des Klassikers an.

Rege Neubauphase

15 neue 45er entstanden auf der Martin-Werft in einem Zeitraum von rund zehn Jahren, acht weitere bei Glas. 1999 formulierte die Klassenvereinigung neue Bau- und Vermessungsvorschriften mit dem Ziel, „Neubauten in der Klasse zu ermöglichen, die dem Grundgedanken der Klasse folgen, die aber hinsichtlich der Bauausführung den Einsatz neuer Baumaterialien und Baumethoden erlauben sollten, die bei früheren Bauten nicht möglich waren.“

Trotz dieser mehr als 20 Neubauten, von denen viele am Bodensee blieben, blieb die Regattatätigkeit der 45er eher bescheiden und liegt in den letzten Jahren hinter der der größeren 75er zurück.

Die 75er bringen es am Bodensee auf eine stolze Flotte von 18 Booten, wovon aber nicht alle einsatzfähig sind. An den Regatten der 75 qm Nationalen Kreuzerklasse Bodensee starten immer zwischen fünf und zehn Boote, wobei der enge Kontakt der Eigner eine wesentliche Rolle spielt.

Im Gegensatz zu den 45ern öffnet sich die Klasse nicht dem modernen Holzbootbau, weil man verhindern will, dass Neubauten

die alten Klassiker wertlos machen. Einziger als 75er vermessener Neubau seit Jahrzehnten bleibt daher 1996 die „Artis“, die karweelbeplankt auf der Heinrich-Werft gebaut wird.

Um trotzdem frischen Wind in die Flotte zu bringen, wurden zuletzt auch alte 75er aufgekauft wie die „Vinga“ und aufwändig über mehrere Jahre restauriert. Das Boot sucht aber immer noch einen Käufer. Ein weiterer 75er Torso ist mit der „Morgana le Fay“ O-34 Mitte letzten Jahres am Bodensee gelandet. Das Boot soll ebenfalls restauriert werden.

Die Bauvorschriften der Nationalen Kreuzer legen im Gegensatz zur mathematisch aufgebauten mR-Formel Grenzmaße fest bei der Segelfläche, dem Tiefgang und dem Verhältnis von Länge über alles zu Länge in der Wasserlinie, Mindest- und Höchstmaße für das Freibord und eine Mindestbeschränkung für das Baugegewicht sowie verschiedene Maße der Kajüte. Festgelegt sind ebenso die Wohnlichkeit oder die Völligkeit des Vorschiffes. Innerhalb dieser Begrenzungen haben die Konstrukteure viel Spielraum, um ihre optimale Bootsform zu konstruieren.

Und so unterscheiden sich die 75er leicht in ihren Abmessungen. Es gibt „Flautenrenner“ und Boote, die eher bei Wind schnell sind.

In jedem Fall bleibt beeindruckend, wie lange sich die beiden 100 Jahre alten Klassen mit ihrem Geschwindigkeitspotenzial gegen modernere Yachten behaupten konnten.

BODENSEEWERFT-WALLHAUSEN
 Sigmund Nissenbaum OHG
 78465 Konstanz/Wallhausen, Uferstraße 32-34
 ☎ 07533/5235, Fax 07533/9498746
<http://www.bodenseewerft.de>

Seeliegeplätze
 Winterlagerplätze, Trockenlagerplätze
 im Hallen- und Freilager einschließlich
 Kranbedienung und Komplettservice.
 Boots-An- und -Verkauf. Gebraucht- und Neuboote.
 Aktuelles Gebrauchtbootangebot:
 Etap 21i, Baujahr 2004, 6,56 × 2,49 m, mit Motor Honda 4,5 PS
 Contest 27, Baujahr 1970, 8,25 × 2,45 m, sehr guter Zustand
 Sun Odyssey 30, Baujahr 1995, 9,24 × 2,99 × 0,96 m
 Mochi Craft, Baujahr 1988, 12,40 × 4,00 m
 Eder Ship, Baujahr 1990, 13,34 × 4,45 m.
 *Alle Boote mit Liegeplatz Wallhausen möglich

Meisterwerkstatt für Bootsreparaturen aller Art.
 vom Außenborder bis zur 14-Meter-Motoryacht
 von der Jolle bis zur 14-Meter-Segel-yacht

Bodensee-Yacht-Charter
 78465 Konstanz/Wallhausen • Obere Bündt 8 ☎ 07533/5235 oder 3553