



NICO KRAUSS
LASSE JOHANNSEN

FASZINATION
METERKLASSE
YACHTEN

DIE ELEGANTEN REGATTAKLASSIKER



DELIUS KLASING



8
GESCHICHTE
DER METERFORMEL

26
FÜNFEINHALBER
FREIE RADIKALE

44
SECHSER
KLEIN, ABER FEIN

74
ACHTER
DIE VIELSEITIGEN

100
ZWÖLFER
DIE KÖNIGSKLASSE

136
DIE EXOTEN
RARITÄTEN

$$R = \frac{L + 2d - F + \sqrt{S}}{2,37}$$





METERKLASSE.
 FÜR AUSSENSTEHENDE EIN SPERRIGES WORT.
 FÜR INSIDER ABER GLEICHT ES DEM ERSTEN TAKT
 EINER SINFONISCHEN DICHTUNG.

Es lässt atemberaubende Bilder vor dem inneren Auge erscheinen. Es ruft schlagartig die Erinnerung an das unbeschreibliche Segelgefühl auf mordschweren, unfassbar schmalen Yachten wach, die sich unbeeindruckt von allem, was sich ihnen in den Weg stellt, durch die See bohren und dabei eine Grandezza ausstrahlen, wie es nur diese edlen Geschöpfe vermögen.

Aus yachthistorischer Sicht steht das Wort Meterklasse aber vor allem für eine mehr als 100 Jahre alte Erfolgsstory. Und als ob das nicht Superlativ genug wäre, markiert die Formel – last but not least – den Beginn des international organisierten Leistungssegelsports.

Keimzelle der Meteryachten ist eine Londoner Konferenz im Jahre 1906. Die Einladung in das vornehme Langham Hotel am Portland Place in der britischen Hauptstadt ergeht vom Sekretär der Yacht-Racing-Association Brooke Heckstall-Smith auf Anregung des Prince of Wales. Anwesend sind an diesem 15. Januar die höchsten Vertreter aller europäischen Segelsportverbände und ein Beobachter aus den USA. Anlass und Aufgabe der Konferenz ist es, eine Formel zu finden, nach der Yachten unterschiedlicher Konstruktion vergütungsfrei gegeneinander segeln konnten.

Bislang ist auf olympischen Regatten die französische Godinet-Formel zum Einsatz gekommen, die schon länger als veraltet gilt und für die ein Ersatz geschaffen werden soll. Darüber hinaus ist ein internationales Wettsegeln überhaupt nicht möglich, da die Nationen zu dieser Zeit nach mehr als 15 unterschiedlichen Ratings regattieren. Hinzu kommen regionale Vergütungssysteme und Einheitsklassen, oft gelten die zeitgenössischen Bestimmungen sogar nur für einzelne Clubs.



THEA
 12 m R
 1918
 JOHAN ANKER



OLIVER BERKING



Seit mittlerweile über 20 Jahren veranstalten Sie den Robbe & Berking Sterling Cup in Flensburg – in dessen Rahmen schon mehrere Europa- und Weltmeisterschaften für verschiedene Meterklassen ausgesegelt wurden.

Wie entstand die Idee?

Bei einem Besuch des Holzbootfestivals in Risør. Ich dachte mir, so etwas müssten wir in Flensburg auch machen. Ich bin dann durch die Häfen gepilgert und habe Holzbooteigner angesprochen oder Zettel an ihre Schiffe gehängt. Es kamen auf Anhieb 60 Boote, im Folgejahr 90 und im dritten Jahr waren 200 teilnehmende Klassiker gemeldet. Gleichzeitig war es ein familiäres Fest, von meiner Frau und meinen Kindern mit organisiert. Und diesen Charakter hat sich der Robbe & Berking Sterling Cup eigentlich bis heute bewahrt.

Sie sind dann viele Jahre in der Klasse der 6mR-Yachten an den Start gegangen. Wie kam die Liebe zu diesen Booten?

Ich bin ein großer Freund aller Meterklasseyachten. Damals bin ich auf dem 5.5er eines Freundes viele Regatten gesegelt, habe aber auch schon 6er, 8er und 12er segeln dürfen. Es gibt wenige Klassen, die mich so berühren wie diese. Schnell, schön und einfach ein Genuss.

Den Robbe & Berking Sterling Cup in Ihrer Heimatstadt Flensburg haben sie über die Jahre ausgebaut und wurden Gastgeber diverser Meisterschaften der verschiedenen Meterklassen ...

Gemeinsam mit dem Flensburger Segel-Club habe ich für die 6er, 8er und 12er jeweils eine Europameisterschaft und eine Weltmeisterschaft veranstaltet. Für die Zwölfer sogar zwei.

Wie kam es zu der Idee, Meisterschaften zu veranstalten?

Die hatte ich schon als Mitsegler auf dem 5.5er meines Freundes. Wir waren auf einer Weltmeisterschaft in Italien. Eines Abends, wir saßen in einem Restaurant, habe ich gefragt, was man tun müsse, um eine WM zu veranstalten. Die Antwort war: »Ihr müsst erst mal eine deutsche Klassenvereinigung gründen.« Das haben wir sofort gemacht. Die Satzung entstand auf einer Pizza-Unterlage. Zum Präsidenten wählten wir einen 5.5er-Segler, der gerade auf der Toilette war und sich nicht wehren konnte. Und dann reichten wir die offizielle Anfrage ein und bekamen den Zuschlag für die Weltmeisterschaft 2001.

Unter dem Namen Ihrer Silbermanufaktur Robbe & Berking betreiben Sie seit einigen Jahren auch eine Werft ...

... ja, da gibt es auch neben meiner Leidenschaft viele weitere Schnittmengen. Es geht alles um handwerkliche Perfektion und um schöne, zeitlose, elegante Formen. Daher passen die beiden Schwesterfirmen gut zueinander. Konkret entstand die Idee in dem Moment, als wir die 12mR-Yacht »Sphinx« fertiggestellt hatten, deren Restaurierung ja noch vor der offiziellen Gründung der Werft stattfand ...

... die ehemalige »Ostwind« der Bundemarine, die Sie mit zwei Freunden ersteigert und anschließend restauriert haben. Wann war das?

Ersteigert haben wir das Schiff im September 2005. Es war schon lange ruchbar, dass sich die Marine irgendwann von den beiden Ausbildungsyachten »Ostwind« und »Westwind« trennen würde. Als es so weit war, sagte ich mir, ich will wenigstens versuchen, der Flensburger Förde eines dieser beiden Boote zu erhalten. Also habe ich mich bemüht, Segler zu begeistern, sich da mit mir zu engagieren. Zu dritt ist uns das dann auch gelungen.

Damals ahnten Sie noch nicht, dass sich da eine Werftgründung anbaut?

Nein, im Gegenteil. Wir haben erst mal geboten, ohne wirklich daran zu glauben, dass wir den Zuschlag bekommen könnten. Aber nun waren wir Eigner und hatten ein großes Restaurierungsprojekt vor uns. Und als wir es überglücklich aus der Zelthalle schoben und der blaue Rumpf in der Sonne glänzte, war da sofort die Frage, was machen wir jetzt? Die Antwort war mir gleich klar. Ich wollte diese Arbeit fortsetzen, das gewonnene Know-how nicht verwehen lassen.

Sie gingen zielstrebig an die Errichtung des Betriebes.

Im Frühjahr 2008 war »Sphinx« fertig, im Sommer war die WM der 12er in Flensburg, dann machte sich die Kerntruppe der »Sphinx«-Bootsbauer daran, die Werfthalle zu errichten, und im Frühjahr 2009 haben wir die Eröffnung gefeiert. Seitdem arbeiten wir unter der Prämisse, dass alles, was aus dieser Halle geschoben wird, so schön aussehen muss, dass wir mit gutem Gewissen Robbe & Berking draufschreiben können.

Sie haben unlängst mit dem Design Nr. 434 von Johan Anker ein vielbeachtetes Projekt beendet ...

.... das ist richtig, Ankers Letzter von 20 Zwölfern, die er in seinem Leben entworfen hat. All seine Erfahrung und sein Können steckte in diesen Linien. Aber das Boot wurde nie gebaut. Das haben wir nun mit den Originalplänen mit 75 Jahren Verspätung nachgeholt.

Auf dem Werftgelände lagern Sie die Überreste zweier weiterer klassischer Zwölfer.

Ja, die warten ebenfalls darauf, nach den Originalplänen wieder zu neuem Leben erweckt zu werden.

Was nährt Ihr so leidenschaftlich gelebtes Faible für die klassischen Meteryachten?

Es eine aktive Szene auf der Ostsee geworden. Allein bei uns in der Werfthalle liegen im Winter acht 12mR-Yachten. Und es ist eine nette Szene, in der man die unterschiedlichsten Leute trifft. Aber vor allem – diese Linien. Sie berühren mich auch nach so vielen Jahren noch jedes Mal wieder.

SECHSER

6





KLEIN, ABER FEIN.
 DEM SECHSER WURDE DER ERFOLG
 BEREITS IN DIE WIEGE GELEGT.

Denn neben den 7-, 8- und 12mR-Yachten ist er die kleinste olympische Klasse auf den Spielen im Jahre 1908, kurz nach Einführung der Meterformel. Er bleibt es bis einschließlich der Spiele 1948 – länger, als jede andere Meterklasse.

Als kleinste Boote, die nach der neuen Formel für den olympischen Sport gebaut werden, sind die Sechser am erschwinglichsten. Neben diesem Argument spricht für den Erwerb eines solchen Bootes, dass ihre Eigner mit einer Rennbesatzung von nur drei Mann auskommen. Daneben bieten die Sechser alle typischen Vorteile der Klasse. So sind auch diese kleinen Meteryachten für Konstrukteure ein reizvolles Spielfeld. Von Beginn an beschäftigen sich alle namhaften Designer der jeweiligen Epoche mit den Rissen. Am Ruder aber können sich die Eigner direkt untereinander vergleichen, ohne dass der sportliche Wettkampf durch bezahlte Skipper verwässert wird.

Auf internationaler Bühne tritt der Sechser bereits im vorolympischen Jahr in Erscheinung. Im französischen Meulan segeln die neuen Boote 1907 um den vom Cercle de la Voile Paris 1898 gestifteten One Ton Cup. Um die neue Klasse zu fördern, wird der Preis damals eigens umgewidmet. Deutschland segelt seinerzeit erfolgreich an der Spitze mit. Doch auch zahlreiche Boote aus Frankreich, Spanien, England und Belgien gehen an den Start.

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges sind in Frankreich bereits 60 Boote registriert, in Deutschland sind es 58. Die weltweite Flotte zählt 280 Yachten. Segler von Rang und Namen tummeln sich in der Klasse, die renommiertesten Werften werden damals mit den Neubauten beauftragt. Es ist eine glanzvolle Zeit für die Sechser.

GROSSE FREIHEIT
 BEI DEN SECHSERN WIRD
 DIE MISCHUNG AUS
 KONVENTIONELLEM HOLZ-
 MAST UND HOCHMODERNEM
 REGATTASEGELN NICHT ALS
 STILBRUCH EMPFUNDEN.

618

68

810



ZWÖLFER



CINTRA
12 m R
1909
WILLIAM FIFE III.

RARITÄTEN.

WÄHREND 6ER, 8ER UND 12ER BIS HEUTE ALLEN KLASSIKERFREUNDEN GUT BEKANNT SIND, GIBT ES ZAHLREICHE YACHTEN, DIE NACH DER INTERNATIONAL RULE GEBAUT WURDEN, MIT DIESER ABER NUR VON EINGEWEIHTEN IN VERBINDUNG GEBRACHT WERDEN.

2.4

Die bekanntesten von ihnen sind vielleicht die sogenannten Mini-Zwölfer. Die verspielte Bezeichnung verdanken diese bemannten Modellboote mit dem offiziellen Klassennamen 2.4mR ihrer Entstehungsgeschichte. Denn tatsächlich stehen Modelle der America's Cup-Yachten Pate, die in den 80er-Jahren von den Konstrukteuren der Cup-Zwölfer zu Anschauungszwecken angefertigt werden.

Dem breiten Publikum sind die Boote ein Begriff, weil sie seit dieser Zeit für Segler mit körperlichem Handicap entdeckt werden. Ende der 80er-Jahre beschäftigte sich der Weltseglerverband mit Bauvorschriften für diese Klasse, und seit 2000 sind die Mini-Zwölfer offizielle paralympische Klasse.

4

In der Schweiz entstehen seit 1938 nach einer leicht abgewandelten Form der International Rule gebaute Boote, deren Vermessung den Wert 4 ergibt. Sie heißen, angelehnt an die Segelfläche, 15 qm SNS, was für Serie National Suisse steht. Ihre Rumpflänge darf 7 Meter nicht überschreiten, die Segelfläche nicht größer sein als 15 Quadratmeter. Zugrunde liegt seinerzeit der Wunsch nach günstig zu bauenden Booten. Sie dürfen daher auch keinen S-Schlag haben, der Kiel muss unter die Rumpfschale gebolzt werden. Die Konstruktionsklasse bringt immer noch neue Boote hervor, die meisten werden von Amateuren konstruiert. Die 15 qm SNS werden von zwei bis drei Besatzungsmitgliedern gesegelt und gelten als sensibel. Heute bilden sie die größte Kielbootklasse in der Schweiz.

5

Nie olympisch, aber dennoch bis heute aktiv gesegelt, bilden die 5mR-Yachten Flotten in Skandinavien und Argentinien. Im Jahre 1929 entsteht die ihnen bis heute zugrundeliegende

MINOU
15 QM SNS / INT. 4M
1951
MIGLITSCH





GOA
 INT. 5M
 1946
 KNUD REIMERS



Formel nach der International Rule auf der Londoner Tagung des Weltseglerverbandes, nach der schon seit Einführung der International Rule Boote gebaut werden, deren Rennwert nach dieser Formel 5 beträgt. Der Vorschlag, eine offizielle Klasse in dieser Vermessungsgröße zu etablieren, stammte aus Frankreich. Angestrebt wird eine preiswert herzustellende, kleine Meteryacht. Konsequenterweise wird auf die Auflage verzichtet, Neubauten unter die Aufsicht von Lloyds zu stellen. Dass der Fünfer nach dem Krieg nicht als olympische Klasse vorgeschlagen wird, mag damit zusammenhängen, dass das Boot sich in einigen Ländern vorher nicht durchsetzen konnte. Heute segeln noch knapp 200 Boote, die nach der Formel von 1929 gebaut wurden, die meisten von ihnen in Schweden.

7

Obwohl olympische Klasse in den Jahren 1908 und 1920, sind die 7mR-Yachten heute selbst in Klassikerkreisen völlig in Vergessenheit geraten. Es gibt keine Klassenvereinigung, die Anzahl der überlebenden Boote ist unbekannt. In Deutschland sind derzeit sechs Exemplare gelistet.

9

Ähnlich verhält es sich mit den 9mR-Yachten. Als Antwerpen 1920 Austragungsort der olympischen Sommerspiele war, hätten Neuner für die Regatten vor Oostende melden können. Doch keine Yacht dieser Klasse tritt an. Heute segeln in Europa nur noch wenige Exemplare, eines davon, die Kieler Yacht »Satanita«, ist seit Entstehung der Norddeutschen Klassikerszene dort sehr präsent.

10

Ebenso erging es den 10mR-Yachten. Olympisch in den Jahren 1912 und 1920, sind die letzten Vertreter dieser Klasse



heute seltene Raritäten. In Nordeuropa präsent sind die deutsche »Indigo« und die dänische »Ghoster«, Letztere im Jahre 1980 umgebaut zur Fahrtenketch.

15

In den Jahren von der Entstehung der Meterformel bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges werden 20 Yachten gebaut, die 15mR vermessen. Vier von ihnen haben bis heute überlebt und sind Stammgäste auf den exklusiven Klassiker-events des Mittelmeeres. Ihre Namen: »Mariska«, »Hispania«, »Tuiga« und »The Lady Anne«. Alle vier stammen aus dem erlesenen Hause William Fife III. in Schottland.

Anders als bei den vorgenannten Raritäten der 7-, 9- und 10mR vermessenden Yachten, gibt es bei den 15ern durchaus eine Blütezeit. In der dienen diese großen Yachten, ihre Rümpfe messen etwa 23 Meter in der Gesamtlänge, gekrönten Häuptern als Regattauntersatz. So wird »Hispania« 1909 für den spanischen König gebaut und »Tuiga« als »Dorina« ebenfalls 1909 für den Herzog von Medinacelli. Auf ihr – sie ist heute das Flaggschiff des Yacht Club de Monaco – segelt mit dem monegassischen Prinzen heute wieder blaues Blut.



TUIGA
15 mR
1909
WILLIAM FIFE III.



D A N K

Wilfried Beeck
Oliver Berking
John Lammerts van Buehren
Volker Christmann
Antje Ebert (Rolex Deutschland)
Fairlie Yacht Club Scotland
Flensburger Segel-Club
Fridtjof Gunkel
Juliane Hempel
Ulrike Hiebl (BMW)
Wilfried Horns (FKY)
Patrick Howaldt
Kieler Yacht-Club
Luigi Lang
Josef Martin
Panerai Classic Yacht Challenge
Jochen Rieker
Royal Norwegian Yacht Club
Société Nautique de Saint-Tropez
Tim Street
Kaspar Stubenrauch
Yacht Club de Cannes

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage
ISBN 978-3-667-10421-2
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Text: Lasse Johannsen
Fotos: Nico Krauss
Lektorat: Birgit Radebold
Schutzumschlaggestaltung & Layout: Felix Kempf; www.fx68.de
Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld
Druck: Firmengruppe APPL – aprinta druck, Wemding
Printed in Germany 2016

Alle Rechte vorbehalten!
Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder
komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert
werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und
mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung
und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag
Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de



IMPOSANT – ELEGANT – RASANT

Jede einzelne unter Vollzeug segelnde Meterklassesyacht ist ein Anblick von Anmut und Eleganz, ein ganzes Feld von ihnen ein imposanter Auftritt und Segelsporthistorie in Reinkultur. Wer jemals gesehen hat, mit welcher Kraft die 30 Tonnen, die ein klassischer Zwölfer wiegt, durch die Welle gehen, wer einmal in diese gigantisch hohen Masten geblickt hat, wer jemals das Glück hatte, eine Regatta der rasanten kleineren Meterklassesyachten zu sehen, der ist der Faszination der erfolgreichsten, vielfältigsten und zugleich schönsten Bootsbauklassen erlegen. Stimmungsvolle Bilder und kluge Texte machen die Einzigartigkeit dieser Klassiker erlebbar.

