



3 x 100 = Seglerglück

TEXT: ANETTE BENGELSDORF

75qm Nationale Kreuzer sind eine Klasse für sich. Ob schnelle Regatten oder stilvolle Touren, die edlen Mahagoni-Yachten haben am Bodensee Traumrevier und Heimat gefunden. Ein dickes Sparschwein vorausgesetzt, sind sie vielfach zu Familienmitgliedern geworden.





Auf „Aquarius“ wird bei der Bodenseewoche der Spinnaker geborgen.

Im Jahr 1911 ließ in Deutschland die Beteiligung am Regattasport zu wünschen übrig. Die Basis fehlte und die damals üblichen Yachten der First Rule Meter-Klasse machten dem durchschnittlichen Segler keinen Appetit.

Zu teuer, zu wenig wohnlich und für die Leichtwindreviere der Berliner Binnenseen viel zu schwer und zu träge. Es waren extreme Rennyachten, die für den Hobbysegler ungeeignet waren. Auch der Umbau einer ausgemusterten Rennziege zur Fahrtenyacht brachte keinen Lustgewinn.

Für eine Ausfahrt völlig überbaktelt, brachten sie jede Menge Krängung mit, sodass die Arbeit auf dem Vorschiff zur Turnübung wurde. Und mit einem kleineren Rigg brachte man die Bleitransporter bei wenig Wind nicht mehr von der Stelle.

Eine Rennyacht zum Wohnen

Im Potsdamer Yacht Club dachte man deshalb über eine neue Klasse nach. Aus der Idee wurde ein Antrag, der auf dem 20. Deutschen Seglertag gestellt wurde.

Das Argument: „Um einem allseitig gefühlten Bedürfnis abzuhelfen, ist zur Hebung der Rennsegerei auf deutschen Binnengewässern eine rennfähige Kreuzerklasse zu schaffen ...“ Beim Kaiserlichen Yachtclub und vor allem beim Deutschen Seglerverband, bei dem Segeln in erster Linie als exklusiver Herrrensport galt, stieß der Vorschlag auf entschiedene Ablehnung.

Von einer „gefährlichen Durchlöcherung“ des internationalen Messverfahrens war da die Rede. Nach einer hitzigen Diskussion wurde der Antrag schließlich angenommen. Vielleicht hatte der

DSV zähneknirschend die Notwendigkeit erkannt, dass der Segelsport auch in seiner einfachen Form gefördert werden musste.

Geplant waren zunächst ein 45qm Kreuzer für die Binnenfahrt und der 75qm Kreuzer für die Seefahrt. Die Bauvorschriften sollten noch vor Ablauf des Winters festgelegt werden.

Im Gegensatz zu der hochkomplizierten mathematischen Formel der mR-Yachten ließen die Bauvorschriften dieser Grenzklasse den Konstrukteuren jede Menge Spielraum.

Festgelegt waren das Verhältnis von Länge über alles zur Länge der Wasserlinie, ein Mindest- und Höchstmaß des Freibords, des Tiefgangs und ein Minimum des Baugewichts.

Auch für Maße der Kajüte und die Ausstattung der Inneneinrichtung wurden Vorgaben gemacht. Die Segelfläche wurde auf 45 beziehungsweise 75qm begrenzt. Das erste Exemplar, ein 45qm

Kreuzer, wurde bereits 1912 von Max Oertz gebaut. 1913 folgte der erste 75er. Kleinere und größere Kreuzer folgten später.

1924 kam der Höhepunkt

Schon nach der zweiten Saison war klar: Da eine Begrenzung der Länge als unnötige Einschränkung in der Bauvorschrift nicht vorgesehen war, wurden die Rümpfe der Nationalen bei gleicher Breite immer länger. Maß der erste 45qm Kreuzer 1912 noch 8,38 Meter, so war ein Neubau im Jahr 1914 bereits 10,49 Meter lang.

Diese Entwicklung ging zulasten der Stabilität, und 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, wurde eine neue Bauvorschrift verabschiedet. Ab sofort durften die 45er nicht länger als 10,50 Meter sein und die 75er eine Länge von 12,50 Metern nicht überschreiten.



„Yolanda“, Baujahr 1914 im Regattamodus



O4 „Passat“, der älteste 75er am See, bei der Bodenseewoche 2019



„Bodan“ noch mit Peitschenmast vor Überlingen

© Peter Horn

Zudem wurde das Mindestgewicht heraufgesetzt. Nach dem Ersten Weltkrieg ging die Begeisterung für die Nationalen Kreuzer durch die Decke, und die Bautätigkeit fand 1924 ihren Höhepunkt.

Besonders die 45er erfreuten sich als kostengünstige, unkomplizierte Fahrtenyacht mit hohem Geschwindigkeitspotenzial zunehmender Beliebtheit. 1925 waren im Yachtregister des DSV 91 45er, und 35 75er registriert.

Die Nationalen verlieren an Bedeutung

Die aerodynamischen Erkenntnisse der 1920er-Jahre verdrängten nach und nach das Gaffelrigg.

Unter Beibehaltung der Quadratmeterzahl der Segel reckten sich jetzt ewiglange Peitschenmasten in die Höhe, die das Toppgewicht erhöhten und die Yachten deutlich ranker machten. Doch nicht nur deshalb hatten die Nationalen ihren Zenit überschritten.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden unter Beifall der Alliierten Deutschland und Österreich als Kriegsverursacher aus der neu gegründeten I.Y.R.U (International Yacht Racing Union, dem Vorläufer von World Sailing) ausgeschlossen.

Damit fanden nahezu alle internationalen Regatten „bis auf Weiteres“ ohne deutsche und österreichische Beteiligung statt.

Diesem Embargo wollte sich der skandinavische Seglerverband jedoch nicht anschließen und drängte auf Anerkennung der schwedischen Schärenkreuzerformel neben der International Meter Rule. Als die S-Formel international wurde, konnte Deutschland ab 1920 mit Schärenkreuzern an internationalen Regatten

in den neutralen skandinavischen Ländern teilnehmen. Für regattaorientierte Segler stellte der Schärenkreuzer deshalb eine interessante Alternative zu den nationalen Kreuzern dar. Als der Deutsche Seglerbund, der im Gegensatz zum DSV die Interessen der Fahrtensegler vertrat, die Seefahrtskreuzer vom kleinsten mit 20 Quadratmeter Segelfläche bis hin zur hochseetüchtigen Fahrtenyacht mit 250 Quadratmetern aus der Taufe hob, verloren die nationalen Kreuzer, die allgemein nicht als seetüchtig galten, weiter an Bedeutung.

Wie die 45er wurden 1933 auch die 75er zur Altersklasse erklärt. Viele wurden zu Seefahrtskreuzern umgebaut, andere segelten auf dem Bodensee weiter. Dort sind aktuell 20 der 24 existierenden 75qm Nationalen Kreuzer beheimatet und in der 75qm Nationalen Kreuzer Klasse Bodensee e.V. organisiert.

Liebevoll restauriert werden sie als Fahrtenyachten gesegelt und dem staunenden Publikum bei Regatten vorgeführt

Anders als bei den 45ern blieb die Klassenvorschrift der großen Schwester restriktiv. Neubauten müssen bis heute dem klassischen Erscheinungsbild entsprechen. Dazu gehören ein beplank-



„Aeolus“ gerefft

© Toni Oschwald





OSMOSESANIERUNG

und Osmosevorbeugung, mit 6 Jahren Garantie, auf Wunsch bis zu 10 Jahren. Wir kommen zu Ihnen zum Boot und beraten Sie gerne, im Winterlager für Sie exklusiv, für Gruppen oder bei Ihnen im Club im Rahmen einer Informationsveranstaltung. Sprechen Sie uns an, wir freuen uns.

WERFT

mit Hallenwinterlager, Krananlage, Bocksystem, Transport-LKW, inkl. Aus- und Einwasserung. Wir führen alle Reparatur- und Überholungsarbeiten durch und sind auf GFK-Reparaturen spezialisiert. Wir machen Ihnen gerne ein Angebot.





Ott Wassersport
 Torenstr. 10 D-88709 Meersburg
 Tel. +49 (0) 7532 7145 Fax 1836
 info@ott-yacht.de ott-yacht.de



NAUTI SATTLER

NAUTI SATTLER e. K.
 Im Haselbusch 9-13 | D-78224 Singen
 Tel. +49 (0) 77 31 / 91 228-0
 Fax +49 (0) 77 31 / 91 228-88
 info@nauti.de

www.nauti.de



Der sogenannte Löffelbug ist ein Markenzeichen der 75qm Nationalen Kreuzer.



Der klassische Spiegel eines 75ers.

ter Rumpf und weiße Segel. 70 Jahre lang wurde kein 75qm Kreuzer mehr gebaut. Erst 1996 berührte „Artis“, die in zweijähriger Bauzeit in der Heinrich Werft in Kreuzlingen entstand, mit ihrem Kiel den Bodensee. Drei dieser Yachten, „Aeolus“, „Aquarius“ und „Bodan“, hatten am 27. Juli gemeinsam zu ihrem 100. Geburtstag eingeladen.

Zur Feier im Bodensee-Yacht-Club Überlingen kamen zehn Schwestern vom ganzen Bodensee.

O 55 „Aeolus“

Die frühen Jahre der Yacht lassen auf ein unruhiges Leben schließen. Als „Unterhavel“ wurde sie bei Tübbecke für einen Dr. Hammer vom Potsdamer Yachtclub gebaut, bereits fünf Jahre später verkauft und hieß von da an „Fritze“.

1949 tauchte die Yacht im DSV-Register unter dem Namen „Trilla“ wieder auf, segelte noch immer unter dem Stander des Potsdamer Yachtclubs.

Als „Seehund“ wechselte sie dann in die Segelvereinigung 1903 Berlin. Ihr Revier war über all die Jahre der Wannsee geblieben. 1990 begann für die Yacht ein anderes Leben. Als „Wappen von Landsberg“ kaufte sie damals Andreas Steidle dem Landsberger Segelverein ab.

Gekauft wie gesehen lief er zur Jungfernfahrt aus und verlor bei einem Hauch von Bodenseewind den hölzernen Peitschenmast.

Die nähere Betrachtung des Schadens ließ nichts Gutes ahnen. So wie der Mast von innen nach außen durchgefaut war, so rott war die Bausubstanz des gesamten Rumpfes.

Die Spanten abgefaut, der Steven Blumenerde, die Kielbolzen Rost. Das Leichenhemd aus Glasfaser und Epoxy-Harz hatte dem Boot den Rest gegeben.

Der mangelhafte Verbund mit dem Holz ließ Wasser eindringen, das sich streifenförmig seinen Weg nach unten bahnte. Die Planken waren nicht mehr zu retten. Übrig blieb alleine der Kajütaufbau, der bis heute in seiner ursprünglichen Form erhalten ist.

Der Kostenvoranschlag für die Sanierung der Yacht sorgte bei Steidle für Schnappatmung. Toni Oswald bringt es auf amüsante Art und Weise auf den Punkt: „Der Preis entsprach damals zwei Einfamilienhäusern mit einem jeweils 800 Quadratmeter großen Grundstück in Meßkirch. Ohne Rigg“. Andreas Steidle rief ihn an. Er habe für 50.000 DM ein Wrack gekauft. Ein Riesenfehler. Was jetzt? Oswald bot ihm eine Eigergemeinschaft an, um die Kos-



„Aeolus“ beeindruckt mit großzügigem Platzangebot. Der Kajütaufbau ist original geblieben.



„Aeolus“ läuft zur Geburtstagsfeier in den Hafen ein.

ten zu teilen. Mithilfe eines Mitarbeiters seiner Firma fand er eine Werft in Kroatien, die die Restaurierung für 110.000 DM anbot. Allerdings ohne die Kosten für das Material und ohne das Rigg. Trotzdem, ein Bruchteil der zuvor veranschlagten Summe. Oswald organisierte eine Scheune, kaufte alle erforderlichen Maschinen und holte die kroatischen Bootsbauer nach Meßkirch. Sie lieferten hervorragende Arbeit ab. Setzten formverleimte Spanten in den Rumpf, nahmen danach die faule Beplankung ab und begannen mit der Aufbauarbeit.

Der erste halbe Meter war noch nicht geschafft, da brach in Jugoslawien der Krieg aus. Und eines Morgens waren die Bootsbauer dann einfach weg. Steidle und Oswald standen alleine da.

Nach wenigen Versuchen mit Leim und Schrauben war klar, dass das neben dem Arbeitsalltag – beide leiteten ihre Firma – nicht zu leisten war.

Hilfe fand Oswald in Polen. Mit großem bürokratischem Aufwand – Polen war damals noch kein Mitglied der EU – bekam er die Genehmigung, die Facharbeiter aus Danzig für sechs Monate zu beschäftigen.

Die Männer seien wahnsinnig gut gewesen, wie Oswald sagt, und nach zwei Jahren war „Aeolus“ wieder ein stolzer Schwan. Für den Preis von einem Einfamilienhaus verteilt auf zwei Schültern. So gründlich war die Restauration, dass seither nur noch Kleinigkeiten wie Lackierarbeiten anfallen, sagt der Eigner stolz. Aeolus war ein Hingucker und wurde 2006 von einem Location Scout entdeckt. Er war auf der Suche nach einer Yacht für Dreharbeiten. Verfilmt werden sollte der Roman „Ein fliehendes Pferd“ von Martin Walser. Als der Anruf kam, sagte Oswald nicht nein. Ein lukratives Geschäft sei es gewesen, erinnert er sich.

Aeolus ist für ihn weit mehr als eine Regattayacht. Sie war immer auch Rückzugsort fürs Wochenende und wird es noch lange bleiben.

O 56 „Aquarius“

Henry Rasmussen zeichnete für Fritz Sponholz, Mitglied des Vereins Seglerhaus am Wannsee, einen 75qm Nationalen Kreuzer. Mit der Baunummer 1805 lief er im Frühjahr 1924 in Lemwerder als „Windsbraut“ vom Stapel.

Bis 1956 wurde er unter verschiedenen Namen von verschiedenen Eignern auf dem Wannsee gesegelt. Dann brachte ein Herr Soennecken vom Lindauer Segler Club die Yacht an den Bodensee und taufte sie auf den Namen „Aquarius“.

1971 wechselte die Yacht das Bundesland und zog von Bayern nach Baden um. Dort segelte Hans Kirn vom Yachtclub Siplingen seine „Aquarius“ erfolgreich auf zahlreichen Regatten.

Auch der Admiral's-Cup-Sieger Rudi Magg hatte eine Zeit lang seine Hände am Steuer. 1988 übernahm Klaus Brand die Yacht und ließ von nun an mit seiner Männercrew so gut wie keine Regatta aus.

Als es vor Bottighofen bei einer Pokalregatta zu einer Kollision mit einem Charterschiff kam, trat dank eines großen Lochs im gepflegten Rumpf der Mahagoni-Yacht die Baunummer zutage. Exakt an dieser Stelle war sie auf der Schmalen Seite einer Planke eingraviert.

Klaus Brand starb im Winter 2014 kurz nach seiner Frau. Die Erbin, Brands Tochter, hatte als Nichtseglerin kein Interesse an der Yacht und verkaufte sie an Klaus Sacher. Der frisch pensionierte Lufthansa-Kapitän suchte nach 16 Jahren mit seiner Aphrodite 101 eine neue Herausforderung. Zunächst mussten an der Altherrenyacht ein paar Veränderungen vorgenommen werden. Sacher erneuerte die komplette Elektrik, ersetzte defekte Instrumente und überarbeitete den Innenausbau. Später bekam Aquarius ein neues Deck, und die Beschläge wurden fürs Segeln mit seiner Frau angepasst. Auch ein hölzerner Großbaum zierte jetzt die klassische Yacht, die von Klaus Sacher viel und gerne bei Klassenregatten gesegelt wird.



Auf vielen Yachten sind Originalbeschlage erhalten: Auf dem Poller der „Bodan“ werden die Festmacher belegt.



Eine moderne Travellerschiene erleichtert das Handling.



Jede der Yachten hat ihre eigene Lösung für Groschot und Traveller. „Aquarius“ hat ihn im Cockpit.



Der Traveller von „Petrus“ stammt vermutlich aus dem Jahr 1925.



Happy Birthday, „Aquarius“, „Aeolus“ und „Bodan“ !

Technische Daten der 75qm Nationalen Kreuzer

- Länge** max. 12,50 m
- Wasserlinie** max. 8,75 m
- Breite** max. 2,70 m
- Tiefgang** max. 1,50 m
- Gewicht** mind. 5,3 t
- Segelfläche** 75 qm
- Spinnaker** max. 200 qm
- Kojenplatze** 5-7
- Rennbesatzung** 5
- Motor** Einbau oder Schacht

057 „Bodan“

1924 bei Abeking und Rasmussen in Lemwerder gebaut, war die Yacht in ihren ersten vier Jahren unter drei Eignern ein äußerst erfolgreicher Wanderpokal. Selbst die heiß begehrte Prinz Friedrich Karl Trophäe konnte sie auf dem Wannsee gewinnen. Dann wurde der 75er an die Nordsee verkauft und lief sogar dort zur Hochform auf. Neben der Nordsee Woche 1929 gewann er auch die Hochseeregatta Rund Helgoland, wurde von einem Schweizer Liebhaber entdeckt, der sie 1930 nach Bottighofen an den Bodensee brachte. Regattasegeln war aber seine Sache nicht.

Als die damalige Keller-Werft in Überlingen pleiteging, wurde sie 1934 im Winterlager festgesetzt und ging in die Konkursmasse ein. Nach zähen Verhandlungen konnte sie der Badische Yacht Club, Abteilung Überlingen, zwei Jahre später kaufen, wo sie das in die Jahre gekommene Flaggsschiff Bodan I, die alte 8mR-Yacht – sie segelt seither als Bayern II im Lindauer Seglerclub – ersetzte.

Die Leistungsfähigkeit der Bodan II war legendär. Sie diente als Ausbildungsschiff für die Jugend und maß sich mit den anderen 75qm Nationalen Kreuzern, die inzwischen den Weg vom Wannsee an den Bodensee gefunden hatten, bei Regatten.

1938 wurde sie außer Dienst gestellt und dämmerte ohne jegliche Pflege ihrem Ende entgegen. 1946, das Clubhaus war inzwischen zum Offizierskasino geworden, kamen die französischen Besitzer auf die Idee, segeln zu gehen. Als Skipper heuerten sie Josef Waldschütz an, da er nicht nur segeln, sondern auch Französisch konnte. Die Devise der Offiziere: „Vivre comme Dieu en France“ – leben wie Gott in Frankreich mit Lustfahrten und Tänzerinnen vom Lido in Paris inklusive. So groß wurde die Leidenschaft für „Bodan“, dass sie die Yacht 1948 requirierten und nach Frankreich überführen wollten. Ohne Segel – die waren irgendwie abhanden gekommen – wurde Bodan nach Konstanz zum Abtransport gebracht. Dort lag sie, inzwischen ziemlich heruntergekommen, über Winter im Wasser und dem Untergang geweiht.

Mitglieder des Clubs retteten ihr das Leben. In einer Nacht-und-Nebel-Aktion stahlen sie die Yacht und brachten sie zurück nach Überlingen. Sie versteckten den Mast, entfernten alle Insignien und lackierten den Mahagonirumpf weiß. Dann hauten sie ein dickes Loch ins Vorschiff und lagerten die Yacht unter dicken Planen im Nebengebäude der Gäng Werft ein. So verunstaltet und unerkannt konnte Bodan der Deportation entgehen.

Segler aus Bottighofen setzten sich für ihre ehemalige Yacht ein und stellten das elende Wrack wieder auf die Beine. Auch die Segel tauchten wieder auf. Josef Waldschütz hatte sie in seinem Hotel Ochsen versteckt. Bodan wurde wieder das Flaggsschiff des BYCÜ und feierte weitere Erfolge. Rang zwei bei der ersten Rundum, ein Jahr später konnte sogar das Blaue Band erobert werden. Clubausfahrten und Altherrentouren, Bodenseewoche: Die Yacht war beliebt und wurde fleißig gesegelt.

Dann, in den 1960er-Jahren nahm das Club-Interesse zunehmend ab, die Yacht verwahrloste, bis sie in den Besitz von Peter Horn überging und 1979 in der Schweiz saniert wurde. Bodan wurde für ihn und seine Frau zum Familienmitglied und wird bis heute äußerst erfolgreich gesegelt. Damit die Yacht weiterhin in guten Händen bleibt, soll sie nach und nach an die Nachkommen von Josef Waldschütz übergehen.



designboats

**6 E - 8 - 11 meter
TENDER**

Besichtigung & offene Werfttore bei
Bootswerft Heinrich AG nach Voranmeldung

www.designboats.ch

SUISSE MADE