

Gerhard Standop

Die Renaissance der J-Class-Yachten



**Die Geschichte der berühmtesten Yacht-Klasse
von den Anfängen bis heute**

Kurzfassung

[The Renaissance of the J Class Yachts]

Wenn alles wie vorgesehen klappt, wird 2012 zum Jahr der J-Class-Yachten. 80 Jahre nach den Rennen um den legendären America's-Cup soll es erneut eine Regattaserie mit diesen Giganten der Meere geben, dieses Mal in Falmouth und im Solent vor der Isle of Wight, und nicht nur zwei Boote gegeneinander, nein, gleich sechs bis zehn sollen es sein. Grund genug, ein wenig in die Geschichte und Gegenwart dieser faszinierenden Segelyachten einzutauchen.

Es waren Könige, Fürsten, Lords, aufstrebende Geschäftsleute, Fabrikanten oder Besitzer von Kaufhäusern, Eisenbahnlagen und Flugzeugwerften. Sie nutzten ihren wachsenden Wohlstand seit der Mitte des 19. Jh., um sich dem Segelsport zu widmen und in Wettfahrten gegeneinander anzutreten. Immer größere, schnellere und teurere Rennyachten bestellten sie bei den besten Yachtkonstruktoren der Welt, und damals wie heute spielte Geld kaum eine Rolle, wichtiger waren Ansehen, Prestige und Erfolg, koste es, was es wolle. Im Jahre 1851, gerade feierte London die erste internationale Weltausstellung, kam es dann vor der Isle auf Wight zu jener legendären Regatta, die die Segelyacht ‚America‘ siegreich beenden sollte, und fortan wurde im Abstand von ein paar Jahren regelmäßig und den nach ihr benannten *America's Cup* (‚AC‘) ausgetragen. Es begannen damit Jahrzehnte des intensiven Regattasports zu beiden Seiten des Atlantiks, und bald wurde klar, dass das zukünftig nur noch unter Einhaltung strenger Bauregeln ginge, nach der die Yachten unterschiedlicher Konstruktionen und Designs einigermaßen gerecht gegeneinander segeln konnten.

1. Die Geschichte der J-Class-Rule

1882 gab es einen ersten Versuch einer Regelung durch den *Seawanhaka Corinthian Yacht Club* aus der Nähe von New York, die bis 1903 für alle Rennen an der amerikanischen Ostküste galt, einschließlich der America's-Cup-Regatten. Man wusste, dass neben der Segelfläche vor allem die Länge

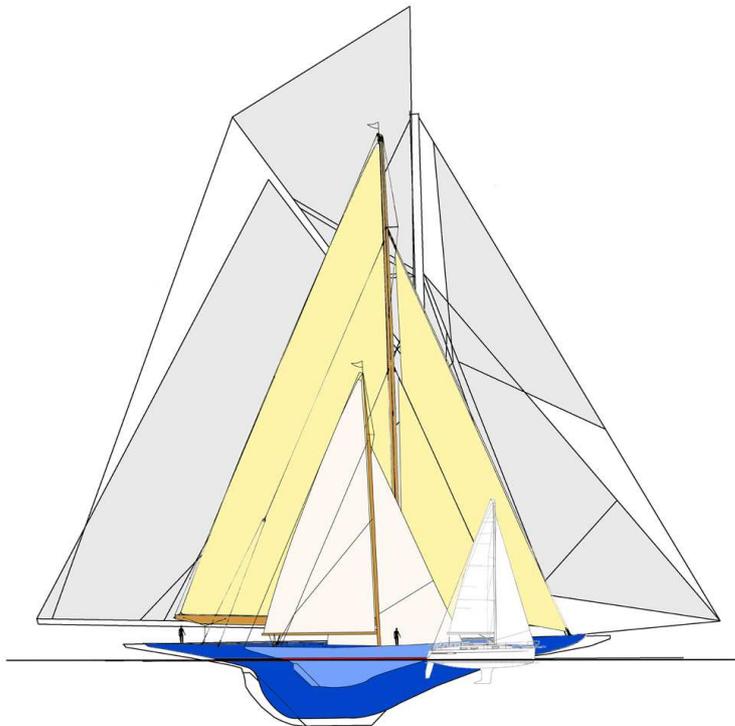


Abb. 1 Größenvergleich: *Reliance* (Hintergrund, 44 m), *Ranger* (J-Class, 41 m), *Anitra* (12mR, 21 m), moderne Yacht (10 m)

der Wasserlinie für die Endgeschwindigkeit verantwortliche war, und so begrenzte die Bauregel zunächst diese beiden Werte. Wuchs die Segelfläche, musste die Wasserlinie verkürzt werden, damit man im vorgegebenen Rating blieb. Doch keine Regel ohne den Versuch, sie zu umgehen! So vergrößerten findige Konstrukteure – zunächst völlig regelkonform – die Segelfläche bei Reduzierung der Wasserlinienlänge. Aber die Gesamtlänge und Verdrängung des Bootes blieben kurzerhand gleich – oder wurden sogar größer. Vorne und achtern schwebte das Boot mit riesigen Überhängen über dem Wasser, aber neigte sich die Yacht beim Segeln über den breiten Rumpf zur Seite, vergrößerte sich die tatsächliche Wasserlinienlänge – und das Boot wurde schneller.

Es ist offensichtlich, dass mit diesen Tricks bald eine Grenze der Handhabbarkeit erreicht war: so brauchte die 60 m lange *Reliance* (Abb: 1) für die Manöver 75 Mann – wenn nicht vorher schon das empfindliche Rigg zu Bruch gegangen war.

1903 entwickelte daraufhin der berühmte amerikanische Yachtkonstrukteur N. Herreshoff die sog. *Universal Rule*, die mit der Berücksichtigung der Bootsverdrängung und Gesamtlänge weitere Regulative vorsah. Wenig später, 1907, traut auch in Europa eine erste Regelung in Kraft, die *International Rule* oder *Metre Rule*, die auch heute noch – mit einigen kleineren Modifizierungen – gilt. Gleichwohl waren die europäischen Regelungen nicht geeignet, dem Wettrüsten beim Bau neuer Segelyachten für den AC Einhalt zu gebieten.

So einigte man sich schließlich, die *Universal Rule* bei den Rennen des America's-Cups der 1920er und 30er Jahre anzuwenden. Sie unterschied die verschiedenen Bootsgrößen mit einem Buchstabensystem in die Klassen A bis H für Zweimaster und I bis S für Boote mit einem Mast. Wobei keine einzige Yacht nach der I-Klasse gebaut worden ist (in Amerika baute man solch große Yachten durchweg mit zwei Masten), sodass die Boote der Klasse J, für die sich die englische Bezeichnung *J-Class* allgemein durchgesetzt hat, damals die größten nach einer Klassenregel gebauten Ein-Mast-Segelyachten waren.

Die Faszination der *J-Class* in ihrer Kombination von Größe und Geschwindigkeit hat sich über die Jahrzehnte bis heute erhalten, gepaart mit dem Ansehen ihrer stolzen Eigner und dem Nervenzickel aufgrund der horrenden Kosten und des Risikos, nach nur einer Saison oder einer verlorenen Regatta schnell wieder in der Bedeutungslosigkeit verschwinden zu können.

2. Die historischen *J-Class*-Yachten von 1930 bis 1937

Zwischen 1930 und 1939 gab es 18 J-Entwürfe, aber nur zehn Yachten wurden gebaut. Vier kamen aus Großbritannien, sechs aus den USA. In jenen Jahren gab es vor Allem drei Protagonisten, die sich mit ihren Js im America's Cup eine Art merkantiles Fernduell lieferten: der britische Teefabrikant Sir Thomas Lipton, der britische Flugzeugingenieur Sir Thomas Sopwith und der amerikanische Eisenbahnunternehmer Sterling S. Vanderbilt. Mit Fug und Recht kann man Lipton heute sicher als den Erfinder des Merchandising und Sponsoring bezeichnen, nutzte er seine Segelleidenschaft doch vortrefflich, seine Teemarke auch in den USA bekannt zu machen. Vanderbilt, Lipton und Sopwith duellierten sich mit unterschiedlichen J-Class-Booten in den Jahren 1930, 1934 und 1937 und prägten so die J-Class entscheidend.

1930 wurden fünf Js abgeliefert, zunächst für Lipton die *Shamrock V*. Er hatte bis dahin schon viermal erfolglos ein Cup-Duell gegen die Amerikaner hinter sich. Als Reaktion auf Liptons erneute Herausforderung baute man in den USA die Boote *Weeta-moe*, *Yankee*, *Whirlwind* und *Enterprise*, von denen sich letztere in Testfahrten als Verteidigeryacht durchsetzte, die anderen nutzte man als Trainingsyachten. *Yankee* segelte übrigens als einzige amerikanische J, wenn auch außerhalb des AC, in europäischen Gewäs-



Abb. 2 *Shamrock V*, 2009.

sern. Schließlich trat Lipton 1930 mit *Shamrock V* gegen die amerikanische *Enterprise* von Harold S. Vanderbilt an, doch Lipton blieb erneut ohne Siegchance. Immerhin ist die *Shamrock V* bis heute erhalten. Sie wurde mehrfach renoviert, wobei auf die Nähe zum Originalzustand, zum Beispiel auch beim Erhalt der fast originalen Inneneinrichtung, immer besonderen Wert gelegt wurde (Abb. 2).

1933 lief im englischen Gosport die *Velsheda* für einen amerikanischen Geschäftsmann vom Stapel, der die Yacht allerdings nie beim AC einsetzte, sie aber siegreich in gut 40 Regatten und – außerhalb des AC – auch gegen andere J-Class-Boote segelte, ehe sich ihre Spur verlor. 1984 wurde der fast verrottete Rumpf in der Flussmündung des Humble in Großbritannien gefunden und gehoben. Das Boot teilte damit ein Schicksal, wie es vielen alten Yachten widerfuhr und in den letzten Jahrzehnten zu einer Art Flussbett-Tourismus führe. Dutzende alter Bootsrümpfe, die längst in Vergessenheit geraten waren, sich durch Matsch und Schlick aber wie dauerkonserviert erhalten hatten und noch brauchbar und wertvoll erschienen, wurden seither in moderigen Flussläufen aufgespürt und restauriert.



Abb. 3 *Velsheda*, 2009

Nach Havarie und erneutem Eignerwechsel wurde die *Velsheda* seit 1997 mehrfach saniert, zuletzt 2008. Von vielen Fachleuten wird aber bedauert, dass das Boot zwar luxuriös und mit modernsten Materialien und technischen Hilfsmitteln renoviert worden sei, was zwar der Vermietbarkeit und somit der Finanzierung der Betriebskosten zugute komme, sich dabei jedoch sehr weit vom Originalzustand weg entwickelt habe (Abb. 3).

1934 wurden die englische *Endeavour* und die amerikanische *Rainbow* gebaut. Viele sagen, dass die *Endeavour* des britischen Flugzeugingenieurs Thomas Sopwith die schönste und schnellste aller J-Class-Yachten gewesen sei. Schon in der ersten Saison dominierte *Endeavour* die englische Segelszene und gewann viele Rennen, auch gegen *Shamrock V* und *Velsheda*, später auch – als einziges J-Boot – gegen die größte ‚J‘, das US-Boot *Ranger*. Dennoch konnte Sopwith gegen Vanderbilts *Rainbow* beim AC nicht gewinnen, die Rennen waren aber knapp wie nie in den Jahren zuvor.

Vielfach wechselte danach die *Endeavour* den Besitzer, überlebte turbulente Jahrzehnte und wurde schließlich durch die amerikanische Segelenthusiastin Elizabeth Meyer 1984 in der niederländischen Werft Royal Huisman restauriert. Angeschoben durch diese vielbeachtete Wiederbelebung der Yacht setzte ein internationales Interesse an allen AC-Yachten der 30er Jahre ein, das bis heute anhält. Meyer gründete in Folge dieses Booms 1993 die *International Yacht Restoration School* im amerikanischen Newport, eine erste Adresse für die Wiederherstellung alter Yachten.

1989 konnte *Endeavour* erstmals seit 52 Jahren wieder segeln, und 1999 kam es bei der ‚Antigua Classic Yacht Regatta‘ zu einem historischen Treffen: *Endeavour*, *Shamrock V* und *Velsheda*, die drei Überlebenden der J-Class-Zeit, segelten erstmals seit über 60 Jahren wieder in einer Regatta gegeneinander.

Ebenfalls 1934 wurde die *Rainbow* auf der berühmten Herreshoff-Werft in Bristol, Rhode Island, USA, abgeliefert. Sie gehörte Harold S. Vanderbilt, dem mehrfach erfolgreichen America’s-

Cup-Verteidiger. Die Yacht war etwas kleiner als die *Endeavour*, konnte sich aber dennoch gegen sie durchsetzen und den AC erfolgreich in den USA halten. 1937 sollte *Rainbow* erneut im AC antreten, unterlag aber dem Neubau *Ranger* in den Ausscheidungswettfahrten für das Verteidiger-Boot.

1936 lief für Sopwith ein neues, ultramodernes Herausforderer-Boot, die *Endeavour II*. im südünglischen Gosport vom Stapel. Den amerikanischen Titelverteidigern war schnell klar, dass man mit den vorhandenen Booten keine ernstzunehmende Konkurrenz war: ein Neubau musste her! Harold S. Vanderbilt leitete wieder das Syndikat und beauftragte den versierten *Rainbow*-Designer Starling Burgess zusammen mit dem jungen Talent Olin Stephens. Erstmals führte man wissenschaftliche Reihentests in Schlepptanks durch und versuchten so, den Rumpf der neuen Yacht zu optimieren. Man nahm sogar Modelle der alten J-Class-Boote zur Hilfe, und pikanterweise hatten die Designer dies- und jenseits des Atlantiks nichtsahnend einige alte Entwurfsunterlagen und Modelle untereinander ausgetauscht, sodass die Amerikaner jetzt auf Details der britischen Boote zurückgreifen konnten. Die neue *Ranger* war gleichermaßen innovativ und optisch ungewöhnlich und bewegte sich recht sichtbar von dem bis dahin gewohnten J-Class-Design weg. Vor allem das flache Heck und der etwas klobig und hakenförmig wirkende Vordersteven waren für das entscheidende Plus an Geschwindigkeit am Wind verantwortlich.

1937 wurde *Ranger* fertiggestellt. Nicholson, der die *Endeavour II* gebaut hatte, war später ausgesprochen beeindruckt von Art und Ergebnis des Entwurfs und bescheinigte den *Ranger*-Designern neidlos, dass sie mit ihrem Entwurf wohl den größten Fortschritt im Yachtbau seit 50 Jahren erlangt hätten. Preiswert war die *Ranger* gleichwohl nicht, allein die Materialkosten schlugen 1937 mit eine halben Million Dollar zu Buche, das sind umgerechnet mehr als 7,5 Mio. Dollar im Jahr 2011.

Vanderbilt war von den Segeleigenschaften begeistert, auch wenn sie sich, wie er berichtete, total von denen der anderen Js unterschieden. So nahm die Yacht langsamer Fahrt auf und ließ sich langsamer wenden, aber dafür hielt sie ihren Kurs in perfekter Balance. Die Wettfahrten gegen den Herausforderer *Endeavour II* zeigten ein klares Bild: *Ranger* gewann alle vier Rennen mit deutlichem Vorsprung. Der Herausforderer musste sich wieder einmal geschlagen geben und einräumen, dass die Art und Weise, wie man in Amerika unter Zuhilfenahme von wissenschaftlichen Methoden beim Design von Rumpf, Segeln und Rigg Yachtdesign betrieb, ein neues Kapitel im Yachtbau eingeläutet hatten. *Endeavour II* und *Ranger* nannte mal wegen ihrer Größe auch die Super-J-Yachten.

Die J-Class-Boote der dreißiger Jahre hatten den Yachtbau revolutioniert, die Grenzen des Machbaren neu ausgelotet und einem technologischen Zweikampf zwischen Großbritannien und den USA ausgelöst. Dann aber wuchsen weltweit die wirtschaftlichen und politischen Probleme zum Ende der 30er Jahre, und es gab immer weniger Segler und Sponsoren, die sich der Herausforderung dieser extrem aufwändigen und teuren Segelboote stellen wollten. Der Zweite Weltkrieg zog herauf, und 21 Jahre lang, zwischen 1937 und 1958, ruhte die Austragung des America's Cups, bis er mit den 12mR-Yachten wieder auflebte.

Vielleicht ist es Ironie der Geschichte, dass die Amerikaner zwar sechs der zehn Js bauten und mit dreien auch den AC erfolgreich verteidigten, aber dass kein einziges der amerikanischen Boote ihre Zeit überlebte und sich in die Gegenwart hinüber retten konnte. Das blieb den Cup-Verlierern vorbehalten, denn unter den vier Js der Briten sind die drei einzig noch erhaltenen Originalyachten (oder zumindest deren Rümpfe) *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*.

3. Neue Projekte seit dem Jahr 2000

Die Restaurierungsboom bei den drei überlebenden J-Class-Booten zum Ende des vergangenen Jahrhunderts entfachte auch vielfältige Überlegungen zum Nachbau alter Boote nach Originalplänen oder zum erstmaligen Bau von seinerzeit nicht verwirklichten Projekten. Im Jahr 2000 gründete man in England die *J Class Association*, die fortan Regeln für den Bau, die erlaubten Materialien und technischen Spezifikationen, für die Sicherheitsstandards sowie ein Handycapsystem für die Wertung von Regatten unterschiedlich großer Js aufstellt. So ist als Baumaterial für den Rumpf neuerdings auch das leichte Aluminium zulässig, was im Gegenzug etwas mehr Gewicht im Innern für Ausstattung, Sicherheitskomponenten und Komfort erlaubt.

Ranger hieß die letzte in den 30er Jahren gebaute J-Class-Yacht, und sie war 2003 der erste zeitgenössische Nachbau. Das Boot mit dem charakteristischen Löffelbug (Abb. 4) ist seither nicht nur als Charterboot, sondern auch in der Regattaszene in der Karibik und im Mittelmeer aktiv.

Hanuman ist der zweite Neubau einer J-Class-Yacht und wurde 2009 von Royal-Huisman in den Niederlanden abgeliefert. Das Boot ist ein Nachbau der *Endeavour II* von 1936. Gerard Dykstra, der auch weitere J-Class-Boote in der Planung hat, war für die Gesamtkonzeption ver-



Abb. 4 *Ranger*, 2010

antwortlich. Mit den beiden neuen Booten *Ranger* und *Hanuman* gibt es heute wieder zwei Yachten, die in der gleichen Paarung auch schon beim AC-Rennen 1937 gegeneinander segelten.

Lionheart ist der dritte J-Class-Neubau und wurde im Jahr 2010 von der Holländischen Werft Claasen Yachtbouw fertiggestellt. Entwurfsgrundlage war ein seinerzeit im Zuge der *Ranger*-Entwürfe nicht realisierter Vorschlag, die Variante ‚F‘. Mit 44 Metern Länge ist *Lionheart* die größte J-Class-Yacht aller Zeiten und hat extrem lange Überhänge vorn und achtern mit insgesamt 17 Metern, die ihr zu einem überaus dynamischen Aussehen verhelfen.

Vier weitere Boote sind zurzeit in Arbeit. *Rainbow* wird als Nachbau des gleichnamigen Bootes von 1934 in Holland gebaut. Erklärtes Ziel ist, durch einen Hybridantrieb und weitere technische Feinheiten ein „grünes“ Boot zu entwickeln, das das umweltfreundlichste der J-Class-Boote sein wird und 20% Energie gegenüber vergleichbaren Booten einsparen soll. Der Innenausbau wird im Stil der 30er Jahre erfolgen, gleichzeitig aber einen zeitgemäßen Komfort bieten. – Die Fertigstellung ist für 2012 geplant.

Yankee wurde im Oktober 2010 ebenfalls in Holland in Auftrag gegeben. Gegenüber der alten *Yankee* (1930) des Designers Frank Cabot Paine wird das neue Boot mit einer Länge von 39 Metern etwa eineinhalb Meter länger sein. Auch die Segelfläche wird mit rund 900 m² deutlich über der

ursprünglichen Fläche liegen. Der Motorantrieb wird ähnlich dem der *Rainbow* sein. Die Ablieferung der Yacht ist rechtzeitig zu den angekündigten J-Class-Regatten ab Juni 2012 in England geplant.

Atlantis ist der Name für einen Neubau nach Originalunterlagen, die 2002 wiedergefunden wurden. Frank. C. Paine hatte 1930 *Yankee* geplant, der ursprüngliche Entwurf für *Atlantis* mit maximaler Wasserlinienlänge von 87 Fuß ist ein Paine-Design von 1935. Das Boot wird zwei Deckshäuser haben, wobei Navigation und Steuerstand im hinteren Deckshaus untergebracht werden. Eine Besonderheit ist, dass zu Regatten ein zweiter Steuerstand in zentraler Position aufgebaut wird, sodass von dort ein engerer Kontakt zur Segelmannschaft besteht und die Kommunikation verbessert werden kann. – Ob das Boot rechtzeitig zu den geplanten Regatten 2012 fertig wird, scheint unklar.

Svea geht zurück auf den Entwurf des Schweden Tore Holm von 1937. Viele Fachleute schätzen den seinerzeitigen Entwurf, der die größte Rumpflänge der Js aufwies, als am Wind sehr schnell ein, und Computersimulationen von André Hoek, der die Neuplanung übernommen hat, haben das bestätigt. Aufgrund ihrer sehr flachen Aufbauten ohne große Deckshäuser wird die *Svea* ein äußerst elegantes Aussehen haben und weniger als Fahrtenyacht, denn als Rennyacht mit spartanischem Innenausbau ausgelegt werden. Der Stapellauf ist ebenfalls für 2012 vorgesehen.



Abb. 5 *Lionheart*, 2010

Enterprise war damals die kleinste J und 1930 als J die erste AC-Gewinnerin. Ein Nachbau ist im Gespräch, um das Design kümmert sich André Hoek, der die Projektentwicklung bereits vorangetrieben hat. Aluminiumrumpf und Kohlefasermast scheinen inzwischen Standard zu sein. Das Boot soll ohne Deckshaus gebaut werden. Der Entwurf wartet aber noch auf einen Investor.

Zum Ende des Jahres 2011 sind somit drei historische Js und drei bereits fertiggestellte Neubauten unterwegs. Fünf weitere Yachten sind im Bau oder in der Planung. Ob sie allesamt 2012 fertigwerden, muss abgewartet werden. Jedenfalls ist die aktuelle J-Class-Flotte so groß wie nie zuvor, und man darf gespannt sein, wenn sich diese wunderschönen Boote auf den Regattabahnen der Yachtszene zum Kräfteressen treffen.

Alle Bilder und Grafiken Gerhard Standop. Ausführliche Informationen in dem Heft *The Renaissance of the J Class Yachts* (englische Originalfassung) von Gerhard Standop, zu bestellen unter www.standop.net/voiles zum Preis von 12,90 Euro.