

1. Die Geschichte der *J-Class*-Jachten

Es waren Könige, Fürsten, Lords, aufstrebende Geschäftleute, Fabrikanten oder Besitzer von Kaufhäusern, Eisenbahnlinien und Flugzeugwerften. Sie nutzten ihren wachsenden Wohlstand seit der Mitte des 19. Jh., um sich dem Segelsport zu widmen. Immer größere, schnellere und teurere Rennjachten bestellten sie bei den besten Jachtkonstruktoren der Welt und forderten sich gegenseitig zu Regatten heraus.

Im Jahre 1851, als in London die erste internationale Weltausstellung veranstaltet wurde, gab es vor der Isle auf Wight jene legendäre Regatta, die die Segeljacht ‚America‘ siegreich beendete und den nach ihr benannten *America's Cup* (‚AC‘) begründete. Fortan begannen Jahrzehnte des intensiven Regattasports, vor allem in Amerika und Großbritannien, und es wurde bald notwendig, eine gemeinsame Regel zu suchen, nach der die Jachten unterschiedlicher Konstruktionen und Designs einigermmaßen gerecht gegeneinander segeln konnten.

1882 gab es einen ersten Versuch einer Regelung durch den *Seawanhaka Corinthian Yacht Club*, beheimatet in der Nähe von New York, mit der sog. *Seawanhaka-Rule*, die bis 1903 für alle Rennen an der amerikanischen Ostküste galt, einschließlich der America's-Cup-Regatten (Abb. 1). Die Formel beinhaltete nur die Länge der Wasserlinie und die Segelfläche und erlaubte daher am Bug und Heck extrem lange Überhänge, die bei Schräglage des Bootes in Kursen am Wind eine dramatische Verlängerung der Wasserlinie und damit eine größere Endgeschwindigkeit ermöglichten. Eine typische Jacht nach dieser Regel war die 1903 von Nathanael Greene Herreshoff gebaute *Reliance*, mit 60 Metern Länge über alles bis heute das größte jemals gebaute America's-Cup-Boot und trotz einer Besatzung von 75 Mann kaum zu bändigen.

Diese und andere Regelungen waren zu jener Zeit allerdings Sache der jeweiligen Segelnationen oder sogar nur einzelner Regionen oder Werften, weswegen man 1907 auf britische Initiative hin in Europa eine neue Regel in Kraft setzte, die *International Rule* oder *Metre Rule* (*mR*). Jetzt konnten erstmals Boote aus verschiedenen Ländern und Regionen und von verschiedenen Bootdesignern unter einer einheitlichen Vermessungsregel unter Verwendung von Zeitgutschriften und Handicaps gegeneinander segeln! Neben der Vermessungsformel wurden auch Regeln für die Verwendung von Materialien aufgestellt. Die absolute Größe der Boote jedoch wurde nicht reglementiert, sodass eine Fülle

von verschiedenen Jachtgrößen regelkonform gebaut werden konnte.

Das grundsätzliche Prinzip dieser Regeln war, dass in die Formel Werte für die Bootslänge, die Länge der Wasserlinie, die Breite, die Segelfläche, das Ketten- und Schmiegemaß, das Freibord und andere Größen, jeweils versehen mit unterschiedlichen Faktoren, eingingen. Das Ergebnis der Gleichung musste einen bestimmten Wert haben. Bei den sog. 15mR-Jachten beispielsweise war dieser Wert, das ‚Rating‘, 15. Der Jachtkonstrukteur hatte innerhalb dieser Grenze jedoch ausreichende Freiheiten und konnte mit den einzelnen Werten „spielen“, indem er sie jeweils mehr oder weniger in Ansatz brachte – immer darauf bedacht, dass das Ergebnis (in unserem Fall) 15 nicht überschreiten durfte. Das Rating ‚Meter‘ oder ‚Fuß‘, ist in diesen Formeln allerdings kein Längenmaß, sondern lediglich ein abstrakter Wert, der letztlich auch ohne Dimension bleiben könnte.

1920 und 1933 wurde die Regel jeweils ein wenig modifiziert (1. bis 3. International Rule). Die Meterklassen gelten im Grunde noch heute, so wurde zum Beispiel zwischen 1958 und 1987 der America's-Cup nach der 12mR-Regel mit den sog. „Zwölfern“ gesegelt.

Die amerikanische Seite schickte Beobachter nach Europa, behielt aber zunächst die sog. *Universal Rule* bei, die N. Herreshoff bereits 1903 entwickelt hatte. Die *Reliance* hatte unter der alten *Seawanhaka-Rule* die Grenzen aufgezeigt: eine alleinige Reglementierung von Wasserlinienlänge und Segelfläche hatte dazu geführt, dass die Jachten immer weniger handhabbar wurden und nur noch für wenig Wind und kaum Wellen geeignet waren. Herreshoff erkannte hierin eine Fehlentwicklung und fügte in die neue *Universal Rule* (Fig. 1) zusätzlich einen Faktor für die Bootsverdrängung ein und ersetzte die Wasserlinienlänge (‚Lwl‘) durch eine abstrakte Länge ‚L‘, die etwas größer als die ‚Lwl‘ war und mithilfe einer recht komplizierten Formel errechnet wurde, in die auch ein ebenso kompliziert zu ermittelnder Breitenfaktor einging. Während Länge und Segelfläche positiven Einfluss auf die Geschwindigkeit hatten und eine Verlängerung der Wasserlinie (verantwortlich für die maximale Rumpfgeschwindigkeit) nicht durch die Notwendigkeit einer Segelflächenreduzierung bestraft wurde, war die Verdrängung, also die Masse bzw. das Gewicht der Jacht, gewissermaßen das „bremsende“ Element. Die *Universal Rule* fand speziell für den America's Cup zwischen 1920 und 1933 Anwendung und galt bis 1937. Sie hatte gegenüber der *Metre*- oder *International Rule* die einzelnen Bootsgrößen in Klassen mit einem Buchstabensystem unterschieden: Zweimastern waren die Klassen A bis H zugeteilt, Einmastern die Klassen I bis S. Die größte Klasse

für Einmastjachten war die ‚I‘ mit einem Rating von 76 bis 88 und einer Wasserlinienlänge über 88 Fuß. Nach dieser Klassenregel wurde allerdings keine einzige Jacht gebaut, sodass die Boote der Klasse J, für die sich die englische Bezeichnung *J-Class* allgemein durchgesetzt hat, damals die größten nach einer Klassenregel gebauten einmastigen Segeljachten waren.

Dass keine I-Class-Boote gebaut wurden, lag wohl daran, dass die Europäer lieber nach „ihrer“ International Rule bauten, und dort war die entsprechende Klasse die 23mR-Klasse. Dagegen wurden in den USA die großen Boote mit mehr als 90 Fuß Wasserlinienlänge in der Regel als zweimastige Schoner gebaut. Letztlich fasste die J-Class-Regel in den USA also gar nicht richtig Fuß, sondern sie war einzig für die AC-Rennen vorgesehen. Ganz anders in Europa, dort gab es auch außerhalb des America's Cup eine sehr rege Regattatätigkeit der J-Class.

Welch unterschiedliche Auswirkungen die neue Regelung gegenüber der alten hatte, zeigt ein Vergleich der Jachten *Reliance* und *Ranger* (Abb. 2, 5): bei nahezu ähnlicher Rumpflänge und Verdrängung war die Segelfläche der *Reliance* fast doppelt so groß, und es ist leicht vorstellbar, dass sie äußerst schwierig zu segeln war. Oder umgekehrt: Die *Shamrock V* nach der Universal Rule war bei sonst ähnlicher Größe deutlich schwerer als zum Beispiel die 23mR-Jacht *Cambria* nach der International Rule.

Auch wenn man sich in jener Zeit noch nicht auf eine einziges internationales Regelwerk einigen konnte, gab es doch mit der *Universal* und der *International Rule* zwei praktikable Vermessungsformeln für die internationalen Regatten. Und 1927 stimmten die amerikanischen Jachtclubs nach anfänglichem Zögern dann doch der (europäischen) International Rule wenigstens für die Boote der 12mR-Klasse und kleiner zu. Alle größeren Jachten sollten aber weiter nach der (amerikanischen) *Universal Rule* gebaut werden, und für den America's Cup 1930 wurde so die J-Klasse verbindlich. Aus der *Universal Rule* wurde auf diese Weise, lediglich mit ein paar kleinen Modifizierungen im Detail, die *J-Class Rule*.

Vorläufer der J-Class-Boote waren im America's Cup die *Reliance* (1903) und die *Resolute* (1920). Während die *Reliance* aufgrund ihrer Größe und schwierigen Handhabung letztlich Auslöser für die neue Universal Rule gewesen war, war die *Resolute* bis dahin das letzte und auch mit 106 Fuß Länge kleinste AC-Boot aus der Herreshoff-Werft. Gleichwohl versuchte man, die Innovationen der vorausgegangenen Jahre auf die neue J-Class zu übertragen, was zu einem neuen technologischen Wettstreit führte. Dabei mag es Ironie der Geschichte sein, dass Nat Herreshoff mit der neuen Regelung

und vielen Innovationen den Weg zur J-Class ebnete, es ihm selber aber nicht vergönnt war, ein Boot nach der neuen Vermessungsregel für die J-Class zu entwerfen. Allerdings wurden drei Boote (*Weetamoe*, *Enterprise* und *Rainbow*) auf seiner Werft gebaut, und sein Sohn Lewis entwarf die *Whirlwind*, die allerdings auf einer anderen Werft gebaut wurde.

Fünf zwischen 1893 und 1929 nach der 23mR International Rule in Europa gebaute Jachten der sog. *Big Class* wurden so umgebaut, dass sie im Nachhinein der J-Class-Regel im Wesentlichen entsprachen und so an den Regatten dieser Klasse teilnehmen durften (Abb. 3). So zum Beispiel die *White Heather II*, gebaut 1907 mit dem damals üblichen Gaffelrigg und Bugspriet, oder auch die *Cambria* (Abb. 4), die zunächst mit einem Gaffelsegel getakelt war. Erst vor wenigen Jahren, als man sie 2003 zum wiederholten Mal restaurierte, baute man sie nach der J-Class-Regel um, wenngleich man den eigentlich für die J-Class nicht vorgesehenen Bugspriet beließ.

Zwischen 1930 und 1939 gab es insgesamt 18 Entwürfe für J-Class-Boote, allerdings wurden am Ende nur zehn gebaut (Abb. 6). Drei dieser Boote überlebten die Zeiten und wurden inzwischen restauriert. Und seit 2004 werden einige weitere Boote nach alten Vorlagen rekonstruiert oder gar neu entworfen. Darüber wird später noch zu berichten sein.

Charakteristisch für die J-Class ist das sog. Bermuda-Rigg mit einem durchgehenden Mast ohne Stenge (eine Art Mastverlängerung), und an die Stelle der sonst oft üblichen Gaffeltakelung tritt die Hochtakelung. Ein Bugspriet, der den Anschlagpunkt der Vorsegel über den Bug hinaus nach vorne bringt, ist nicht mehr vorgesehen. Wie imposant die Boote sind, zeigt ein Größenvergleich der *Ranger* mit der 12mR-Jacht *Anitra* in Abb. 5.

2. Die historischen J-Class-Jachten von 1930 bis 1937

Die Faszination der *J-Class* machte damals wie heute vor allem aus, dass die Boote einzigartig in ihrer Kombination von Größe und Geschwindigkeit waren. Ein Übriges trugen das wachsende soziale Ansehen ihrer stolzen Eigner und letztlich der Nervenkitzel ob der horrenden Kosten und des Risikos, nach nur einer Saison oder einer verlorenen Regatta schnell wieder in der Bedeutungslosigkeit verschwinden zu können, bei.

Von den zwischen 1930 und 1937 gebauten zehn J-Class-Booten kamen vier aus Großbritannien, sechs aus den USA. Jeweils drei der zehn Jachten gingen als Sieger bzw. Verlierer aus dem AC hervor, vier Boote wurden nicht beim AC eingesetzt und dienten nur zu Trainings- oder sonstigen Regattazwecken.

1930 wurden fünf Jachten abgeliefert, eine britische und vier amerikanische. Als erste wurde 1930 *Shamrock V* gebaut (Abb. 7-10), sie gehörte dem glücklosen Briten Sir Thomas Lipton. Er hatte bis dahin schon viermal erfolglos eine Cup-Herausforderung gegen die Amerikaner hinter sich. Seine fünfte und letzte trug er mit *Shamrock V* gegen die amerikanische *Enterprise* von Harold S. Vanderbilt aus. Auch 1930 blieb Lipton wieder ohne Chance auf den Sieg.

Die *Shamrock V* überlebte die Zeiten. Nach der AC-Niederlage war sie immerhin in etlichen britischen Regatten überlegene Siegerin und diente auch als Vergleichsschiff für weitere J-Class-Bauten. Die Besitzer wechselten danach mehrfach, letztmalig kaufte vor einigen Jahren ein südafrikanischer Bankier das Boot. 1999 war die bisher letzte umfassende Renovierung, durchgeführt in der Pendennis-Werft in Falmouth, Südengland. Dabei war man bemüht, bei aller Modernisierung so viel Originalität wie möglich zu erhalten bzw., wenn möglich, wieder herzustellen.

Als Reaktion auf Liptons Herausforderung baute man in den USA die Boote *Weetamoe*, *Yankee*, *Whirlwind* und *Enterprise* (Abb. 11-15). Schließlich setzte sich die *Enterprise* als Verteidigerjacht gegen die amerikanischen Mitbewerber durch, sodass die drei anderen nicht zu einem AC-Regattaeeinsatz kamen, sondern nur noch als Trainingsjachten im Laufe der Regatta-Vorbereitungen genutzt und später abgewrackt wurden. Immerhin war *Yankee*, die zweitgrößte der 1930 gebauten Js, nach ihrem Stapellauf (und einem Umbau 1934) insgesamt sieben Jahre aktiv in der Regattaszene außerhalb des AC unterwegs und beim letzten AC mit J-Class-

Booten auch bei den internen Ausscheidungsrennen der Amerikaner noch dabei. Und sie war auch die einzige amerikanische J, die jemals, wenn auch außerhalb des AC, in europäischen Gewässern segelte.

Auf der *Enterprise* wurde erstmals der sog. ‚Park Avenue Boom‘ eingesetzt, sein Profil wies eine breite Oberseite auf, die – daher der Name – breit wie eine Straße wirkte, zumindest konnte man auf ihr gehen. Dort waren in regelmäßigen Abständen Querschienen montiert, sodass man das Unterliek des Großsegels je nach Wind mehr nach Luv oder Lee trimmen konnte und somit eine hervorragende zusätzliche Trimm-Möglichkeit hatte.

Die *Enterprise*, die kleinste der J-Class-Jachten, wurde später, genau wie die anderen US-Jachten, abgewrackt. 1930 hatte sie etwa eine Million Dollar gekostet, das entspricht einem Wert von etwa 13 Mio. \$ im Jahre 2011.

1933 lief im englischen Gosport die *Velsheda* für einen amerikanischen Geschäftsmann vom Stapel, der die Jacht allerdings nie beim AC einsetzte, sie aber dennoch siegreich in gut 40 Regatten und – außerhalb des AC – auch gegen andere J-Class-Boote segelte (Abb. 16). 1984 wurde der fast verrottete Rumpf in der Flussmündung des Humble in Großbritannien gehoben, aufgearbeitet und neu ausgestattet, zunächst jedoch ohne Motor. Nach Havarie und erneutem Eignerwechsel wurde die Jacht 1997 in Holland erneut von Grund auf saniert – nur der Rumpf blieb original, alles andere wurde in modernstem Standard ausgeführt. 2001 gab es eine weitere Modernisierung, diesmal auf der holländischen Royal-Huisman-Werft. Große Verdienste erwarb sich Elizabeth Meyer. Von vielen Fachleuten wird aber bedauert, dass die *Velsheda* zwar luxuriös und mit modernsten Materialien und technischen Hilfsmitteln renoviert worden sei, sich dabei jedoch sehr weit vom Originalzustand weg entwickelt habe. Die Jacht ist heute im Eigentum eines niederländischen Textilfabrikanten (Abb. 17-19).

1934 wurden die englische *Endeavour* (Abb. 20-22) und die amerikanische *Rainbow* gebaut. Viele sagen, dass die *Endeavour* des Briten Thomas Sopwith die schönste und schnellste aller J-Class-Jachten gewesen sei. Sopwith brachte sein Wissen aus der Flugzeugbranche in die Konstruktion ein und besaß die seinerzeit absolut modernste Segeljacht, und sie wurde in einer Rekordzeit von 100 Tagen gebaut. Als Konstrukteur hatte Sopwith Charles Nicholson, der schon bei zwei J-Class-Booten Erfahrung gesammelt hatte, beauftragt. Anders als Lipton, für den eine professionelle Crew, ein hoher Publicitywert und der

Einsatz von viel Geld allein schon Garanten für einen Erfolg sein sollten, war Sopwith ein Techniker und Ingenieur, für den Aerodynamik, technisches Verständnis in der Handhabung verschiedener Materialien und Versuche in Schlepptanks von essentieller Bedeutung waren. *Endeavour* war zum Beispiel das erste Boot, das eine statt einer Windfahne eine elektrische Windmessenanlage hatte.

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, sollte abgewrackt werden, wurde gerettet, sank dann in den 70er Jahren im River Medina (Isle of Wight), wurde gehoben und an Land gestellt, aber ohne Ruder, Kiel, Innenausbau und Mast. Schließlich übernahm Elizabeth Meyer 1984 das Boot und begann mit der Restaurierung, unterstützt durch die niederländische Werft Royal Huisman. 1989 konnte die Jacht dann erstmals seit 52 Jahren wieder segeln. 1999 kam es dann 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. Inzwischen wurde die *Endeavour* mehrfach weiterverkauft, 2011 wird sie erneut in der Werft überholt. 2018 steht sie für 17,5 Mio. Euro zum Verkauf.

Die *Rainbow* (Abb. 23, 24) lief auf der Herreshoff-Werft in Bristol, Rhode Island, USA, als Entwurf von Starling Burgess vom Stapel und gehörte Harold S. Vanderbilt, dem mehrfach erfolgreichen America's-Cup-Verteidiger. Die Jacht 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. 1940 wurde *Rainbow* schließlich zum Abwracken verkauft.

Während der Ausscheidungsrennen für den AC 1934 hatte *Rainbow* zunächst *Weetamoe* und dann *Yankee* aus dem Rennen geworfen. Als man schließlich gegen die *Endeavour* antrat, war wohl für den 4:2-Sieg entscheidend, dass Vanderbilt die bessere und erfahrenere Crew hatte. Jeder wusste, was er zu tun hatte und war ein Spezialist auf seinem Gebiet. Anders Sopwith: Für ihn ging es wohl eher um einen persönlichen Wettbewerb gegen Vanderbilt als um den Wettkampf zweier Segelnationen. Nicht Wenige

waren seinerzeit der Ansicht, dass Sopwith den AC hätte gegen die langsamere *Rainbow* gewinnen müssen, wenn er sich weniger auf technische Raffinessen und mehr auf Instinkt und Gefühl beim Segeln und eine professionelle Crew verlassen hätte.

Bereits während der Saison 1935 überlegte Thomas Sopwith, ein neues, ultramodernes Boot für eine erneute Herausforderung im Jahr 1937 bauen zu lassen, die *Endeavour II* (Abb. 24, 25). Allerdings kam bald die Diskussion auf, dass die Js in Bezug auf Größe und Rigg an eine Grenze gestoßen seien, jenseits derer die Rennmaschinen kaum noch zu bedienen und für schweres Wetter völlig ungeeignet seien. Zunächst wollte man in die kleinere K-Klasse wechseln, doch schließlich setzte sich Sopwith mit seiner Idee durch, eine neue Herausfordererjacht zu bauen, die mit 87 Fuß Wasserlinienlänge und etwa 160 Tonnen Verdrängung (das Zehnfache der US-AC-Jacht von 2010!) an die maximal erlaubte Größe der J-Class heranreichte. Die weltweite Rezession und die schwieriger werdenden politischen Verhältnisse ließen jedoch das wirtschaftliche Umfeld bald unkalkulierbar werden. So waren die beiden letzten seinerzeit gebauten J-Class-Jachten *Endeavour II* und *Ranger* gleichzeitig Höhepunkt und Schlusspunkt des einzigartigen Jachtkapitels ‚J-Class‘.

1936 lief die *Endeavour II* (Abb. 25) im südenglischen Gosport vom Stapel, der Designer war wiederum Charles Nicholson, der seine ganze Erfahrung aus vorigen Projekten in die Konstruktion des neuen Bootes einbrachte und Rumpf und Rigg auch für schwierigere Wetterverhältnisse ausgelegte. Das Problem des sensiblen Riggs blieb, und *Endeavour II* und *Velsheda* verloren während Testfahrten ihren Mast. Offizielle Seiten überlegten daraufhin erneut, für den AC diesmal die kleinere L-Klasse vorzuschreiben, doch Sopwith saß das Problem einfach aus und übermittelte dem New York Yachtclub seine Herausforderung. Zudem beantragte er dort erfolgreich und trotz aller Probleme mit dem Mast – es hatte einen erneuten Mastbruch gegeben – eine Terminverlegung für den AC von September auf Juli, weil er dann im Regattagebiet mehr Wind und somit einen Vorteil seiner neuen Jacht erhoffte.

Den Titelverteidigern war schnell klar, dass man der neuen Herausfordererjacht mit den vorhandenen J-Class-Booten keine ernstzunehmende Konkurrenz war und man daher mit einem Neubau reagieren müsse. Harold S. Vanderbilt leitete erneut das Syndikat und beauftragte den erfahrenen *Rainbow*-Designer Starling Burgess zusammen mit dem jungen Talent Olin Stephens mit jeweils vier Entwurfsvarianten.

Anders als Sopwith, der zusammen mit Nicholson immer noch allein von Kunst und Eingebung und allenfalls technischen Leckerbissen beim Jachtbau überzeugt war, wählen Burgess und Stephens einen völlig neuen Weg: sie führten wissenschaftliche Reihentests in Schlepptanks durch und versuchten so, den Rumpf der neuen Jacht zu optimieren. Man nahm sogar Modelle der alten J-Class-Boote zur Hilfe (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), und schließlich wurde der Entwurf ‚77-C‘ (man hatte die Varianten kurzerhand mit A bis H durchgezählt, das ‚77‘ steht für die Entwurfsnummer der Jachtdesigner Sparkman & Stephens, USA) von Burgess zur Grundlage der neuen Jacht *Ranger* genommen. Der Entwurf war gleichermaßen innovativ und optisch ungewöhnlich, und er bewegte sich recht sichtbar von dem bis dahin bekannten 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 (Abb. 26). 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 Jachtbau seit 50 Jahren erlangt hätten. Preiswert war die *Ranger* gleichwohl nicht, obwohl der Besitzer einer Werft in Maine, auf der *Ranger* gebaut werden sollte, Vanderbilt das großzügige Angebot gemacht hatte, nur die Materialkosten in Rechnung zu stellen. Immerhin schlugen allein diese 1937 mit einer 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 Jacht langsamer Fahrt auf und ließ sich langsamer wenden, aber dafür hielt sie ihren Kurs in perfekter Balance. Zur Jahresmitte 1937 fuhr *Ranger* einige Ausscheidungsrennen gegen *Yankee* und *Rainbow* und konnte sie für sich entscheiden, sodass die Jacht zur Cup-Verteidigung nominiert wurde.

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 Jachtdesign betrieb, ein neues Kapitel im Jachtbau eingeläutet hatten. *Endeavour II* und *Ranger* nannte mal wegen ihrer Größe auch die Super-J-Jachten.

Acht weitere J-Class-Entwürfe gab es zwischen 1930 und 1937, davon sind heute noch sechs, die seinerzeit alternative Entwürfe für die *Ranger* waren, im Besitz des Büros Sparkman & Stephens.

3. Was wurde aus den zehn J-Class-Jachten der 30er Jahre?

Die Zeit der J-Class-Jachten währte nur von 1930 bis 1937. Dennoch hatte man den Jachtbau in dieser Zeit revolutioniert und viel Erfahrung mit neuen Materialien und Konstruktionen gewonnen. Designer und Konstrukteure hatten die Grenzen des Machbaren neu ausgelotet und dabei auch reichlich Lehrgeld bezahlt, hatte es doch etliche Havarien, Mastbrüche und allerlei Rückschläge gegeben. Treibende Kraft war die Faszination des America's Cups, der einen technologischen Zweikampf zwischen Großbritannien und den USA auslöste. Dann aber wuchsen die wirtschaftlichen und politischen Probleme zum Ende der 30er Jahre weltweit, 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.

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 rettete. Das blieb den Cup-Verlierern vorbehalten, denn unter den vier Js der Briten sind die drei einzig noch erhaltenen Originaljachten (oder zumindest deren Rümpfe) *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. Allerdings ist die *Velsheda* nie zum Verteidiger nominiert worden, hat aber eine durchaus attraktive Regattazeit in den 30er Jahren verbracht.

Mit Ausnahme dieser drei Jachten wurden alle anderen Js zwar noch das eine oder andere Jahr benutzt, meist als Trainings- oder Versuchsboot im Rahmen neuer J-Class-Projekte, aber letztlich allesamt zwischen 1935 und 1941 abgewrackt. Lediglich die *Endeavour II* hielt sich noch bis in die Nachkriegszeit, wurde aber schließlich 1968 verschrottet.

4. Neue Projekte seit dem Jahr 2000 und Update

Die vielfache Restaurierungstätigkeit bei den überlebenden J-Class-Booten zum Ende des vergangenen Jahrhunderts entfachte auch ein neues Interesse an der Geschichte der übrigen Jachten aus den 30er Jahren, und es begannen manche Überlegungen zum Nachbau alter Pläne oder zum erstmaligen Bau von seinerzeit nicht verwirklichten Projekten (Abb. 49). Im Jahr 2000 wurde daraufhin

die *J-Class Association* in England gegründet. Diese Klassenvereinigung wacht seither über die Neubauten von alten J-Class-Entwürfen und stellt Regeln für den Bau, die erlaubten Materialien und technischen Spezifikationen, für die Sicherheitsstandards sowie für die Wertung von Regatten auf. Unter anderem hat man ein Handicap-System entwickelt, das es den verschiedenen Js erlaubt, trotz unterschiedlicher Größen und Rumpfmaterialien (Stahl bzw. Alu) einigermaßen chancengleich gegeneinander zu segeln.

Zwei maßgebliche Regelungen sind a) die Verpflichtung, neue J-Class-Boote grundsätzlich nach den historischen Linienrissen aus den Jahren 1930 bis 1937 zu entwerfen und b) die Möglichkeit, außer Stahl und Holz auch Aluminium für den Rumpf verwenden zu dürfen. Insbesondere letzteres hat zu einer großen Neubautätigkeit geführt. Denn wenn man auf einen gewissen Komfort in der Ausstattung und Ausrüstung sowie auf entsprechende Sicherheitseinrichtungen und technische Hilfsmittel nicht verzichten möchte, diese aber viel zusätzliches Gewicht auf die Boote bringen, ist eine Kompensation durch einen leichten Aluminium-Rumpf sehr willkommen. Die neu aufgelegten Jachten sind allesamt mit einer Länge der Wasserlinie von 87 Fuß am oberen Rand der zulässigen Größe angesiedelt. Gleichwohl ist auch der Nachbau der *Enterprise* im Gespräch, der damals kleinsten J. Welche Größe sie haben wird, ist aber noch nicht klar.

Lediglich von zwei Booten, der *Weetamoe* und der *Whirlwind*, gibt es weder das Original, noch einen Nachbau oder gar Pläne davon. Es darf aber erwartet werden, dass irgendwann der Wunsch, wieder alle einst gebauten Js – original oder als Nachbau – segeln zu sehen, auch diese Jachten zu einer Renaissance führen wird. Eine Gegenüberstellung der historischen Js und der noch existierenden, der Nachbauten und der Planungen findet sich in Abb. 50.

Ranger (Segelzeichen J5) hieß die letzte in den 30er Jahren gebaute J-Class-Jacht, und gleichzeitig ist es der erste zeitgenössische Nachbau. Besitzer ist John Williams, ein Immobilienkaufmann aus Atlanta, USA, der auch maßgeblich und zusammen mit dem Eigner der *Velsheda* an der Gründung der J-Class Association beteiligt war. Das Boot wurde im Dezember 2003 nach Entwürfen von Sparkman & Stephens in Dänemark fertiggestellt und schon wenige Tage später über den Atlantik gesegelt. In der Karibik nahm *Ranger* an etlichen Regatten teil. Seither ist sie dort und im Mittelmeer unterwegs. 2008 gewann *Ranger* in der Cruiser-Klasse den Maxi-Cup vor Sardinien vor *Hetairos* von Otto

Happel und *Velsheda* von Ronald de Waal. Danach musste sich die größere *Ranger* allerdings das eine oder andere Mal *Velsheda* geschlagen geben. – Dieser erste Neubau einer J-Class-Yacht hat noch einen Stahlrumpf, während die Entwürfe seither aus Gewichtsgründen aus Aluminium gebaut werden. – 2010 stand *Ranger* für 20 Mio. Dollar zum Verkauf (Abb. 30-32).

Hanuman (Segelzeichen J-K6) ist der zweite Neubau einer J-Class-Yacht und wurde **2009** von der Royal-Huisman-Werft in Vollenhove, Niederlande, abgeliefert. Der Name entstammt der hinduistischen Mythologie und bezeichnet ein göttliches Wesen, das gegen das Teuflische streitet. Eigner ist der amerikanische Mitbegründer von Netscape, James Clark, der auch die bekannten Segeljachten *Hyperion* und *Athena* in der gleichen Werft bauen ließ. 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 verantwortlich.

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 (siehe Abb. 50). 2009 kam es vor Newport, Rhode Island, zur historischen Begegnung: Hier, am Ort der America's-Cup-Rennen der 30er Jahre, trafen sich die Neubauten *Ranger* und *Hanuman* (ex *Endeavour II*) nach 72 Jahren zu einem erneuten Duell. Zwar war es kein AC-Rennen, das tat aber der Spannung und einzigartigen Atmosphäre keinen Abbruch. Im ersten Rennen lag *Hanuman*, gesteuert von Besitzer Jim Clark höchstpersönlich, nach zweieinhalb Stunden 38 Sekunden vor *Ranger*, im zweiten lag *Ranger* (auch aufgrund einer Handicap-Zeitvorgabe) zunächst vorn, wurde aber dann durch die Konkurrentin überholt. Beim ‚St. Barths Bucket‘ im März 2010 gewann *Ranger* 2:1. Ein neuerliches Rennen 14 Tage später, die ‚Antigua Classic Yacht Regatta‘, hatte Jim Clark dagegen kurzfristig abgesagt.

2018 steht das Boot für 12,8 Mio. Euro zum Verkauf.

Lionheart (Segelzeichen J-H1) 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‘. Der holländische Yachtdesigner André Hoek hatte die fünf besten *Ranger*-Entwürfe in aufwändigen Computersimulationen untersucht und ihre Vorzüge bei verschiedenen Windverhältnissen überprüft. Dabei stellte sich heraus, dass die fünf Entwürfe tatsächlich ein schon damals sehr großes

Segelpotential hatten. Schließlich entschied sich Hoek für den Entwurf ‚F‘ als die sowohl für Regatten als auch fürs Fahrtensegeln optimale Variante. Mit 44 m (142 Fuß) ist *Lionheart* die größte J-Class-Yacht aller Zeiten, natürlich unter Einhaltung der max. zulässigen Wasserlinienlänge von 87 Fuß. Das bedeutet, dass sie extrem lange Überhänge vorn und achtern mit insgesamt 17 Metern hat, die ihr auch zu einem überaus dynamischen Aussehen verhelfen.

Während der Voiles des Saint Tropez 2010 konnte man das nagelneue Boot in Südfrankreich bewundern – allerdings nahm es nicht an den Regatten teil. Man darf gespannt sein, wenn *Lionheart* das erste Mal in den Regattazirkus der J-Class eingreift. Anfang 2011 stand die Yacht für 14,9 Mio. Euro zum Verkauf.

Rainbow (Segelzeichen J-H2) ist als Nachbau des gleichnamigen Bootes von 1934 in Holland in Arbeit. Der Rumpf aus Aluminium wurde bei Bloemsma Yachtbow in Makkum am IJsselmeer gebaut, Ausbau, Aufbauten und Rigg werden von Holland Yachtbouw in Zaandam nach Plänen von *Dykstra Naval Architects* hergestellt und montiert. Die Yacht ist etwa 130 Fuß lang, also etwa vier Meter kürzer als die *Lionheart*, hat allerdings die gleiche Wasserlinienlänge mit 88 Fuß. 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 soll im Stil der 30er Jahre erfolgen, gleichzeitig aber einen zeitgemäßen Komfort bieten. – **2012** kam das Boot ins Wasser, 2018 wurde sie für 8,75 Mio. Euro zum Verkauf angeboten.

Topaz (Segelzeichen J8) ist ein nicht gebautes Design von Frank C. Paine aus dem Jahr 1935, genannt ‚A‘. Das Büro von Hoek Design hat die vorhandenen Pläne für einen deutschen Eigner optimiert, die Innenausstattung ist im Art-Deco-Stil. Rumpf und Deck wurden bei Bloemsma in Holland gebaut, den weiteren Ausbau übernahm Holland Yachtbouw. Stapellauf war **2015**, und im Folgejahr nahm die Yacht an der St.-Barth's-Bucket-Regatta in der Karibik teil. Hinter *Velsheda* und *Ranger* wurde sie in allen Rennen Dritte, vielleicht musste das eine oder andere an der Performance noch verbessert werden. Skipper ist Peter Holmberg, Ex-Alinghi-Steuermann beim America's Cup. Bei den Voiles de Saint-Tropez 2018 gab es jeweils zwei Siege für *Topaz* und zwei für *Velsheda*. Weitere Js waren nicht am Start.

Svea (Segelzeichen J-S1) geht zurück auf den Entwurf des Schweden Tore Holm, der die Yacht

1937 gezeichnet hatte. Holm hat in den 30er Jahren auch zahlreiche erfolgreiche Jachten nach der International Rule (Meter-Klassen) entworfen, so insbesondere 6mR-, 8mR- und 10mR-Boote. Originalunterlagen der *Svea* fand man 1999. 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. Ein Konsortium aus drei Niederländern und drei Schweden hat den Neubau Auftrag gegeben. Das Segelzeichen J-S1 erinnert an die schwedischen Wurzeln des ursprünglichen Entwurfs. Aufgrund ihrer sehr flachen Aufbauten ohne große Deckshäuser wird die *Svea* ein äußerst elegantes Aussehen haben. Die Jacht ist weniger als Fahrtenjacht ausgelegt, sondern hauptsächlich als Rennjacht. So ist der Innenausbau eher spartanisch und zweckmäßig. Das spart enorm an Gewicht. – Der Rumpf wurde im Mai 2011 bei Bloemsma in Holland gebaut, die Fertigstellung der längsten der neu gebauten Js (Vitters, Holland) zog sich dann aber noch bis **2017** hin.

Yankee (Segelzeichen J-H3) war eine gute All-roundjacht und perfekt als Trainingsboot der AC-Kampagne 1930 und 1934. Holland Yachtbouw hat den Nachbau der Jacht bekanntgegeben, der Rumpf entsteht wahrscheinlich bei Bloemsma, die Federführung hat das Büro *Dykstra Naval Architect*. 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 Jacht sollte ursprünglich 2012 sein, hat sich aber deutlich verzögert. Ob der Bau inzwischen begonnen wurde, ist unklar.

J9, unter diesem Projektnamen wird wohl zurzeit (2018) an einem Entwurf gearbeitet. Es ist ein Entwurf von Frank C. Paine von 1936, damals unter dem Projektnamen „B“. Hoek Design nimmt viele Computersimulationen vor, um Rumpf und Rigg zu optimieren. Der aktuelle Stand der Planung (2018) ist nicht ganz klar.

Atlantis (Segelzeichen J7) war der Name für einen Neubau, den André Hoek nach einem Design von Frank Cabot Paine entworfen hat. Originalunterlagen wurden 2002 wiedergefunden. Paine hatte 1930 *Yankee* geplant, der ursprüngliche Entwurf für *Atlantis* mit maximaler Wasserlinienlänge von 87 Fuß ist ein Paine-Design von 1935, seinerzeit unter dem Kürzel ‚A‘ geführt, aber nie realisiert.

Nachdem das Layout damals wohl zwei Steuerstände und Deckshäuser vorsah, hat man einige Modifikationen vorgenommen. Letztendlich wurde aus dem anfänglichen Entwurf dann die *Topaz*, siehe weiter oben. Den schon fertigen Rumpf des damals unter *Atlantis* laufenden Projektes hat man verwendet, alles andere aber ist ein komplett überarbeitetes Design.

Enterprise (Segelzeichen J1) war die kleinste J und gleichzeitig die erste AC-Gewinnerin (1930) und ist als Nachbau ebenfalls 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. Der genaue Stand der Planung ist unklar.

Eine Übersicht über alle zehn historische J-Class-Jachten sowie die Neu- und Nachbauten, wie sich im Jahre 2018 darstellen, gibt Abb. 50. Es bleibt abzuwarten, ob sich eines Tages auch für die beiden letzten historischen Jachten *Whirlwind* und *Weetamoe* Enthusiasten finden, die einen Nachbau wagen. Die Renaissance dieser wunderschönen Boote würde damit ihrem Höhepunkt entgegensehen – und eine Flotte von Rennjachten hervorbringen, wie sie sich die Väter dieser Boote vor gut 80 Jahren sicher nicht im Traume vorgestellt haben!

Anmerkung: Der Originaltext ist von Juli 2011. Seither haben sich die einen oder anderen Veränderungen in Bezug auf Planung oder Bau einiger Jachten ergeben. Den aktuellen Stand versuche ich so gut es geht fortzuschreiben, was aufgrund mancher Geheimniskrämerei der Werften nicht einfach ist. Die aktualisierten Tabellen der Abb. 49 und 50 sind auf meiner Internetseite www.standop.net/voiles/jclass/ zu finden. Für weitere Anregungen oder Hinweise zu laufenden oder auch zu neuen Projekten bin ich stets dankbar und bitte um Kontaktaufnahme unter info@standop.net.