

Cambria

Der berühmte Segelkutter von William Fife wurde 90

Die 1920er Jahre waren die Zeit des *Big Class Sailing*. Aristokraten, Industrielle und aufstrebender Geldadel ließen sich Boote wie *Britannia* (Segelzeichen K1), *Lulworth* (2) oder *Westward* (A5) bauen, spannende Regatten waren an der Tagesordnung. 1928 liefen zwei neue Yachten mit ganz neuem



Konzept vom Stapel, die *Astra* (K2) des im Segeln erfahrenen englischen Nähmaschinenfabrikanten Sir Mortimer Singer, entworfen von Charles Nicholson, und die sechs Meter längere *Cambria* (K4) des Segel-Newcomers und Zeitungsverlegers Sir William Berry, ein Design des berühmten schottischen Bootsbauers William Fife III. Beides waren sog. 23mR-Yachten, vermessen nach der 1928 brandneuen neuen europäischen *Second International Rule*.

Erstmals wurde in England durch die neue Regelung die Verwendung der sog. Bermuda-Riggs¹ mit durchgehendem Mast und einem einzigen Großsegel möglich. Bis dahin waren nach der *First Rule* nur Gaffelriggs mit Groß- und Gaffelsegel üblich bzw. zulässig. Mit der neuen Takelung reagierte man auf die aus den USA kommenden J-Class-Boote, die nach der dort inzwischen üblichen *Universal Rule* bereits mit den neuartigen Bermudariggs gebaut wurden. Schließlich wollte man konkurrenzfähig sein. Und so dauerte es auch nicht lange, bis man die *Astra* 1930 ein wenig an Rigg und Segelfläche veränderte, sodass man sie nach der *Universal Rule* der J-Class vermessen konnte und sie dort auch an Wettfahrten teilnehmen durfte. Leider musste *Astra* schon kurz später aufgrund des plötzlichen Todes ihres Eigners auf weitere Regatten verzichten.

Cambria war, obwohl etwas größer und mit 40 Quadratmetern mehr Segelfläche ausgestattet, langsamer als *Astra*, aber man verzichtete damals auf die Modifizierung zur J-Class. So war der Yacht keine große Karriere auf den Regattabahnen gegönnt. Hinzu kam, dass die Handicap-Regelungen die älteren Gaffelriggs zunächst bevorzugten, sodass Erbauer Fife das Boot 1929 wieder auf ein solches Rigg zurückbauen wollte. Doch durch eine Regelanpassung waren plötzlich die großen Bermuda-rigg-Masten wieder erlaubt und im Handicap besser bewertet, und der Umbau wurde gestoppt.

Schließlich kam 1929 eine weitere 23mR-Yacht hinzu, wie *Astra* ebenfalls von Nicholson entworfen, die knapp 40 m lange *Candida* (K8). Auch sie war schneller als die *Cambria*. Aufgrund der durch das Rating bessergestellten

alten Gaffelrigg-Boote blieben *Cambria* und *Candida* zunächst aber quasi eine eigene Klasse in der Klasse. Indes, die drei Boote *Cambria*, *Astra* und *Candida* sind die einzigen noch erhaltenen von

Cambria (K 4)

Baujahr	1928
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Sir William Berry
Gesamtlänge [m]	41,14
Rumpflänge [m]	33,80
Wasserlinie [m]	23,80
Breite [m]	6,20
Tiefgang [m]	2,83
Verdrängung [to]	162
Segelfläche [qm]	769

¹ Der Begriff Bermuda-Rigg hat seinen Namen von den britischen Atlantikinseln Bermuda, wo schon lange Zeit durchgehende Masten und Segel auf den einheimischen Fischerbooten benutzt wurden.

insgesamt sechs gebauten 23mR-Jachten. Diese Klasse war die größte der sog. Meterklassen². Man hatte sich mit den Amerikanern geeinigt, dass alles, was darüber lag, nach der amerikanischen *Universal Rule*, die schon 1903 der berühmte amerikanische Jachtkonstrukteur Nathanael Greene Herreshoff initiiert und entwickelt hatte, vermessen werden sollte³.

Dennoch zeigte sich aber zu der Zeit schnell, dass die großen Segelkutter, die *British Big Class*, nach hergebrachtem Design und mit oft veralteter Rigg-Technik der viel moderneren J-Class nach amerikanischer Vermessung nicht gewachsen waren. Die Hoffnung, die britischen Boote allein mit ein paar Veränderungen nach J-Class-Regeln konkurrenzfähig zu machen, konnte nicht erfüllt werden. Der endgültige Durchbruch für die modernen Bermudariggs läutete Sir Thomas Lipton schließlich im Jahre 1930 mit seiner fünften Herausforderung zum America's Cup ein, als er mit der J-Class *Shamrock V* antrat.



William Berry hingegen war mit seiner *Cambria* letztlich chancenlos, und obwohl er in drei Jahren über hundert Rennen bestritt, musste er schließlich die Suche nach einem großen Erfolg aufgeben und verkaufte 1934, sicher etwas frustriert vom ganzen Regel-Hickhack, seine Jacht.

Cambria zog sich daraufhin aus dem Regattageschehen ganz zurück und war eher zu privaten Reisen unterwegs, viel in Griechenland und in der Türkei, wo angeblich auch der erste türkische Premier



Atatürk an Bord zu Besuch gewesen sein soll. Anfang der 1960er Jahre ging das Boot an einen Belgier, zu Beginn der 1970er Jahre kaufte es ein Amerikaner, der mit der Jacht auf Weltreise ging und 1975 das Rigg zu einer Yawl umbaute und mit einem zusätzlichen Mast ganz achtern versehen ließ.

Schließlich gelangte das Boot nach Australien und wurde dort 1995 umfangreich renoviert, ehe es 2001 in Cowes wieder zur Bermuda-Takelung zurückgebaut wurde. Gleichzeitig wurde die Jacht auch erstmals als J-Class-Boot nach der *Universal Rule* vermessen. *Cambria* konnte auf diese Weise an den Jubiläums-Veranstaltungen und Regatten in Cowes zur Feier des 150. Geburtstags des America's-Cups teilnehmen.

² Eine Klasse unterhalb der 23mR-Boote ist die 19mR-Klasse, von der es nur noch ein einziges von insgesamt sechs gebauten Booten gibt, die *Mariquita*, ebenfalls viel im Mittelmeer und zu Regatten unterwegs, allerdings zurzeit in englischen Gewässern und auf der Suche nach einem neuen Eigner.

³ Die *Universal Rule* war für den America's Cup zwischen 1914 und 1937 verbindlich.



2004 erfolgte erneut ein Eignerwechsel, und seitdem ist das Boot wieder verstärkt zu Regatten, vor allem in mediterranen Gewässern, unterwegs. Lässt der stramme Regattakalender es zu, genießen Eigner, Familie und Freunde zwischen den Wettfahrten das Segeln zu den schönsten Ankerplätzen des Mittelmeeres. Die Schwesterschiffe *Astra* und *Candida* kreuzen zwar heute ebenfalls noch irgendwo durchs Mittelmeer, auf den einschlägigen Regattaveranstaltungen sieht man sie allerdings nicht. 2018 feierte die Fife-Jacht *Cambria* ihren 90. Geburtstag. Möge das Meisterstück ihres Erbauers William Fife III. noch lange als Zeugnis der klassischen Bootsbaukunst auf den Meeren unterwegs sein!

