

## Herreshoff – Fife – Nicholson

### Die wohl bekanntesten Architekten historischer Segeljachten

Will man über bekannte Jachtdesigner des beginnenden 20. Jh., der goldenen Zeit des Jachtbaus, schreiben, fällt die Auswahl schwer, wer das denn sein könnte. Es gibt mehr als eine Handvoll



Drachenboote 2015 auf der Flensburger Förde

Bootsdesigner, die überregionale Bedeutung und Anerkennung genießen. Da wäre zB der Schotte **Alfre Mylne** (1872-1951), der beim nicht weniger bekannten Konstrukteur **George Lennox Watson** (1851-1904) gelernt hatte, dessen Kunden immerhin Rothschild, Vanderbilt, Lipton oder Wilhelm II. hießen und der die königliche Segeljacht *Britannia* 1893 gebaut hatte<sup>1</sup>.

Zu berichten wäre sicher auch über den Norweger **Johan Anker** (1871-1940), der in erster Linie ein exzellenter Segler und Olympiasieger, aber auch Jachtkonstrukteur war. Er schuf viele Boote nach der International Rule, und hier vor allem eine stattliche Anzahl von 12mR-Jachten. Sein bekanntester Entwurf ist aber die Einheitsklasse der *Drachen-Boote* (1929), die 1946 bis 1972 olympische Bootsklasse war.

Oder man könnte über **Max Oertz** (1871-1929) aus Neustadt/ Holstein schreiben. Vielleicht das bekannteste von etwa 450 Booten, die seine Werfthallen am Hamburger Reiherstieg verließen, war die Krupp-Jacht *Germania*<sup>2</sup>, einen fast fünfzig Meter langen Schoner, 1908 fertiggestellt. Es folgten 1909 die kaiserliche Jacht *Meteor IV*, die endlich die Krupp-Jacht *Germania* schlagen sollte, 1914 die *Meteor V* und 1912 die 12mR-Jacht *Heti*, die heute noch mit Erfolg an der Ostsee segelt. Oertz war aber auch beim Bau von zivilen Motorbooten und Marineschiffen erfolgreich, hielt zahlreiche Patente im Schiffbau und interessierte sich ebenso für die Luftfahrt.



*Heti* von Marx Oertz 2015 auf der Flensburger Förde

<sup>1</sup> *Britannia* wurde auf Wunsch seines Eigners König Goerge V. nach dessen Tod 1936 vor der Isle of Wight versenkt. Ein Nachbau wurde 1993 mit dem Bau eines neuen Rumpfes begonnen, aber bis heute (2019) stockt dieses Projekt vor allem an der Finanzierung trotz etlicher Fundraising-Projekte und des Versuchs, die Jacht als gemeinnützige Jugendstiftung zu organisieren.

<sup>2</sup> Ein Nachbau, die *Germania Nova* (Bj. 2011), verkaufe ihr Eigner Jürgen Großmann Ende 2018. Das Boot stand seit Jahren zum Verkauf, der Angebotspreis war von 13,0 (2016) über 7,5 auf jetzt 5,9 Mio. Euro gesunken. Es darf spekuliert werden, ob am Ende noch weniger bezahlt wurde. - Die Jacht war bisher viel im Mittelmeer unterwegs.

Wenden wir uns aber den drei vielleicht größten Jachtarchitekten aller Zeiten zu.

**Nathanael Greene Herreshoff** (1848-1938) aus Bristol, Rhode Island, USA. 1893 bis 1920 baute er insgesamt fünf siegreiche Jachten für den America's Cup (AC), die den AC sechsmal gewannen, und er war damit der bis heute erfolgreichste AC-Konstrukteur aller Zeiten! Man nannte ihn auch respektvoll 'Capt'n Nat' oder den 'Wizard of Bristol', den Zauberer von Bristol. Nach seinem Maschinenbaustudium am berühmten Massachusetts Institut of Technologie (MIT) in Cambridge arbeitete er



*Mariette of 1915* vor der Isle of Wight 2010

zunächst in einer Dampfmaschinenfabrik und gründete dann mit seinem Bruder die *Herreshoff Manufacturing Company*. Neben Segelbooten wurden dort auch schnelle Dampfboote und die ersten Torpedoboote für die U.S. Navy gebaut.

Herreshoff ging neue Wege, indem er auf der Suche nach dem Extremen im Segelsport Boote mit großer Segelfläche und großer Wasserlinienlänge entwarf. Letztere war für die theoretische Höchstgeschwindigkeit (Rumpfgeschwindigkeit) eines Kielbootes verantwortlich. Je länger die Wasserlinie, desto schneller das Boot, "Länge läuft" ist ein bekannter Segelspruch. Und viel Segelfläche entspricht viel Antriebskraft.

So war es nur folgerichtig, dass er 1903 für den AC mit der *Reliance* das bis heute größte Boot für dieses Rennen baute: Vom Bugspriet bis zur Baumnock etwa 60 Meter lang (Rumpflänge ca. 44 Meter), 60 Meter hoch, und 60 Mann Besatzung mussten das Boot bändigen. Das gelang leidlich und nicht zuletzt, weil Star-Skipper Charlie Barr angeheuert worden war, dem es gelang, die riesige Crew zum Sieg zu führen. So schaffte er einen 3:0-Sieg gegen Sir Thomas Lipton, aber die Jacht hielt nicht lange und wurde bald wegen elektrolytischer Korrosion verschrottet<sup>3</sup>.

#### **Nathanael Greene Herreshoff**

Vigilant	1893
Reliance	1903
Westward	1909
Elena	1910
Mariette	1915
New-York One Design	1904-1916
Enterprise (J-Class)	1930
Rainbow (J-Class)	1934

<sup>3</sup> Jüngst hat man im Herreshoff-Museum in Bristol ein originalgetreues Modell der *Reliance* im Maßstab 1:6 mit immerhin gut 10 Metern Länge gebaut und ausgestellt.



Unter strengster Geheimhaltung hatte der Capt'n drei bahnbrechende Neuerungen für die *Reliance* erfunden: Der doppelte Steuerstand brachte am Wind bessere Sicht für den Steuermann, das Ruder konnte man zum besseren Trimm wahlweise mit Wasser oder Luft füllen, und es gab – zunächst noch unter Deck – erstmalig Winschen statt der bis dahin üblichen Taljen (Flaschenzüge) zur Bedienung der Fallen und Schoten<sup>4</sup>. Diese Neuerungen sind heute Standard vieler moderner Fahrten- und Regattajachten.

<b>William Fife III</b>	
Pen Duik I (Erik Tabarly)	1898
Shamrock I (Lipton)	1899
Shamrock III (Lipton)	1903
Mariska (15mR, erhalten)	1908
Hispania (15mR, erhalten)	1909
Tuiga (15mR, erhalten)	1909
Erna Signe (12mR, Ostsee)	1911
Mariquita (letzte erh. 19mR)	1911
The Lady Anne (15mR, erh.)	1912
Moonbeam of Fife	1903
Moonbeam IV	1914
Cambria (23mR, erhalten)	1928
Mariquita (19mR, erhalten)	1111
Altair (von A. Obrist restaur.)	1931
Eilean (Eigner A. Bonati)	1936

Die Liste der berühmten Segelboote, die Herreshoff entwarf, ist zu lang, um sie komplett aufzuführen, aber einige wichtige Meilensteine seines Schaffens sollen genannt sein.

Ein anderer Großer, **William Fife III** (1857-1944) aus dem schottischen Fairlie lernte auf der Werft seines Großvaters, der sie am gleichen Ort 1790 gegründet hatte. Die große Zeit von William Fife III begann zu Beginn des 20. Jh., als Fife technisch in der Lage war, die sog. Kompositbauweise zu verfeinern, also die Kombination von Spanten aus Stahl mit einer Beplankung aus Holz.

Vielen Fife-Booten bescheinigt man, dass sie die wohl schönsten Segeljachten überhaupt seien, während den Herreshoff-Booten eher technische Innovationen und Wettfahrtpotenzial nachgesagt werden. Es mag sein, dass die International Rule, die Fife beim Bau bevorzugte, diese Einschätzung begünstigt: Die Jachten sind meist lang und schmal, mit sehr ausgewogenen Überhängen vorne und achtern und bestechen durch sehr angenehme, schlanke Proportionen.



William Fifes *Mariquita* 2010 im Solent

**Charles Ernest Nicholson** (1868-1954), der Dritte in diesem Bunde, lebte im englischen Gosport am Solent, direkt gegenüber der Isle of Wight. Sein Vater war Bootsbauer, und er selbst entwarf seine erste Jacht im Alter von 28 Jahren für den Jachtclub von Bembridge auf der Isle of Wight, die *Redwing*-Klasse. Innerhalb von ein paar Tagen hatte er ein Einhandboot entworfen, das flach genug war, um in den seichten Gewässern rund um Bembridge Regatten segeln zu können.

<sup>4</sup> Die Großschot war über 300 Meter lang!

1915, als William Fife nicht mehr allzu erfolgreich die 15mR-Boote baute, brachte er mit der *Istria* ein 15mR-Jacht auf den Markt, die erstmals ein sog. Marconi-Rigg<sup>5</sup> hatte: Der Mast war nicht mehr aus zwei Stücken mit unterem Teil und Toppspiere zusammengesetzt, sondern er war erstmals aus einem einzigen Holzstamm hergestellt. Gleichwohl hatte dieses Rigg noch die hergebrachte Gaffeltakelung, war aber der Vorläufer für die moderne Hochtakelung als Sloop.

Ebenso benutzte Nicholson bei seinen Booten erstmals leichte Materialien wie Sperrholz, was den Bau der noch heute größten im Wesentlichen aus Holz gebauten Segeljacht ermöglichte. Der 65 Meter lange Dreimastschoner *Creole*, gebaut 1927, segelt viel im

### Charles Ernest Nicholson

Marigold	1892
Avel (Geschw. Gucci)	1896
Folly (Nicholsons eigenes Boot)	1909
Istria	1915
Shamrock IV (AC-Jacht, Lipton)	1914
Creole (Geschw. Gucci)	1927
Shamrock V (J-Class, AC-Jacht Lipton)	1930
Velsheda (J-Class, erhalten)	1933
Endeavour (J-Class, erhalten)	1934
Endeavour II (J-Class)	1936
Trivia (12mR, segelt in der Ostsee)	1937
Oiseau de Feu (Südfrankreich)	1937

Mittelmeer, Eigner sind die Geschwister Allegra und Alessandra Gucci<sup>6</sup>.

Die Liste weiterer bekannter Jachten vom Zeichenbrett Nicholson's ist lang, und allein vier Boote entwarf er für den America's Cup in der J-Class, davon sind noch drei erhalten!

Für sich selbst baute Nicholson 1909 die *Folly* nach der 8mR First International Rule. Die Jacht ist noch heute regelmäßig im Mittelmeer unterwegs.



*Marigold* von Charles E. Nicholson

Die Zeit des etwa ersten Drittes des 20. Jahrhunderts war durch einen sehr intensiven Regatta-Segelsport geprägt. Viele Jachtarchitekten bedienten die zahlungskräftigen Kunden mit Entwürfen, die gleichermaßen durch Schnelligkeit und Schönheit bestachen. Etliche dieser Boote sind mit großem finanziellem und ideellem Einsatz in den letzten Jahren und Jahrzehnten restauriert und vor dem endgültigen 'Untergang' gerettet worden und segeln in England, Amerika, in der Ostsee oder im Mittelmeer als Botschafterinnen einer einzigartigen Zeit des Jachtsports und Bootsbaus. –



Nicholson's Privatjacht *Folly* vor Saint-Tropez

<sup>5</sup> Seinen Namen hat das Marconi-Rigg von dem italienischen Ingenieur Marconi, der Funk- und Sendemasten baute, mit deren Hilfe 1901 erstmalig eine transatlantische Funkverbindung vom südenenglischen Lizard Point nach Nordamerika gelang.

<sup>6</sup> Die Geschwister Gucci segeln oft mit ihrer Nicholson-Jacht *Avel*/Regatten und benutzen *Creole* als Wohnschiff.