

Die NYYC One-Design-Klassen

Herreshoffs geniale Kombination aus Renn- und Fahrtenjachten

Nathanael Green Herreshoff aus dem amerikanischen Bristol, Rhode Island gilt als wahrscheinlich berühmtester Jachtkonstrukteur aller Zeiten. Fünf Siegerjachten des America's Cups (AC) hat er entworfen, zwei weitere auf seiner Werft gebaut – kein anderer Bootsdesigner hat nur annähernd eine



NY11 Oriole

solche Erfolgsstory aufzuweisen. Neben Einzelaufträgen von Privatleuten oder Spezialaufgaben wie dem Bau von Booten für den AC entwickelte er auch sog. Einheits- oder One-Design-Klassen. In diesen Klassen sind Parameter wie Gesamtlänge, Länge der Wasserlinie, Breite, Freibord usw. relativ eng festgelegt, sodass grundsätzlich auch Serienfertigungen möglich sind oder gleiche Boote von verschiedenen Werften gebaut werden könnten¹. Herreshoff war Ehrenmitglied des New-York-Yacht-Clubs (NYYC), und seine neue New-York-Klasse entwarf er speziell und ganz exklusiv für die ehrenwerten Mitglieder dieses Klubs, die das alleinige Recht hatten, diese Boote zu kaufen. Eine Vorgängerin der NY-Klassen war die *Newport 30*² von 1895. Die Länge der Wasserlinie (LWL) beträgt 30, die Gesamtlänge 43 Fuß. 1899 folgte die *New York 70* mit LWL 70 Fuß und 105 Fuß Gesamtläng (32 m). Diese *New York 70* passte als sog. I-Class genau in die Lücke zwischen der H- und der berühmten J-Class nach der amerikanischen *Universal Rule*, doch die immense Größe bereitete strukturelle Probleme, weil die Boote komplett aus Holz gebaut waren.

Jedenfalls orderten die Klubmitglieder vier Exemplare der I-Klasse *New York 70*, leider hat sich keines der Boote erhalten Die kleineren *Newport 30*



NY 40 Rowdy

¹ Demgegenüber gibt es die sog. Konstruktionsklassen, die mehr Spielraum lassen. Hier kann man innerhalb einer vorgegebenen Obergrenze die einzelnen Parameter variieren. Wichtig ist nur, dass der Maximalwert auf der anderen Seite des Gleichheitszeichens nicht überschritten wird. Zu nennen sind hier zum Beispiel die 6mR- oder 12mR-Klassen, vermessen nach der *International Rule*, oder die berühmte J-Class nach der *Universal Rule*.

² Die Benennung der NY-Einheitsklassen erfolgte immer nach dem Kürzel für 'New York' und der Länge der Wasserlinie (LWL).

waren zunächst weniger interessant, weil vielleicht zu wenig spektakulär.

Als *Capt'n Nat*, wie Freunde, Kunden und Bewunderer den 'Wizard of Bristol' Herreshoff nannten, die *Newport 30* 1904 zur *New York 30* (NY 30) weiterentwickelte, kamen die Klubmitglieder richtig auf den Geschmack und bestellten sofort 18 Boote des neuen Typs. Anders als bei großen Projekten, die oft den Launen und Diskussionen der Besteller und sonstiger Beteiligten ausgesetzt waren, konnte



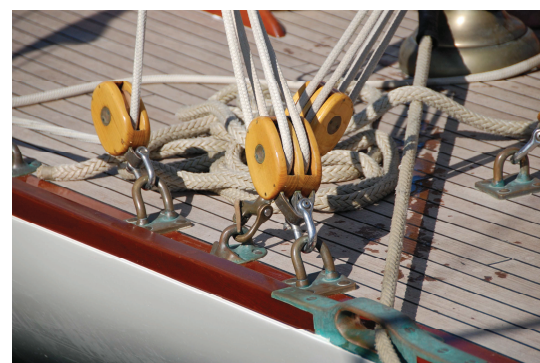
V.l.n.r.: P-14 Olympian (P-Class), NY 10 Linnet (NY 30), NY 6 Spartan (NY 50)

Herreshoff mit den Einheitsklassen, sobald die Entwürfe ausgereift waren und sich beim Segeln bewährt hatten, eine Art Serienfertigung aufziehen und hatte damit ein einigermaßen gesichertes und kontinuierliches Einkommen. Nicht einmal sechs Wochen vergingen zwischen Auftrag und Ablieferung, es waren wohl die ersten Serienbauten im Jachtgeschäft. Von den 18 gebauten NY30-



Typen sind 12 erhalten³, davon besuchen *Linnet* (Segelzeichen NY 10) und *Oriole* (NY 11) regelmäßig die Regatten an der französischen Riviera.

Vom Erfolg beflügelt, entwarf der Capt'n 1907 ein Boot mit 57 Fuß LWL, von dem es aber nur drei Exemplare gab – vielleicht war allein der Name NY 57



unattraktiv genug. Schon 1912 folgte mit der NY 50 (Gesamtlänge 72 Fuß, LWL 50 Fuß) ein weiteres, ebenfalls deutlich größeres Modell als das Erfolgsmodell NY 30. Der Rumpf wurde, wie bei Herreshoff schon früh üblich, kieloben gebaut, was aber bei dieser Größe an seine Grenzen stieß, wenn der Rumpf gewendet werden musste. Zudem brachten Verstärkungen aus Stahl Rost-Probleme mit sich, aber die Wahl dieses Materials gegenüber Bronze war vielleicht eine Konzession an den Preis. Unter

³ Eine gute Quelle ist www.herreshoff.info, dort gibt es u.a. Listen der einzelnen Bootstypen mit vielen Detailinformationen. Viel Lesenswertes auch unter www.herreshoffregistry.org.

15.000 Dollar kostete damals eine segelfertige Jacht, das entspricht 2018 rund dem 25fachen, also etwa 375.000 Dollar, heute wäre das ein wirkliches Schnäppchen!

Dennoch waren die *NY 50* nicht lange auf dem Markt, nur neun Boote wurden gebaut. Es waren reine Rennjachten, und man benötigte eine professionelle und daher recht teure Crew. Neue Steuergesetze machten es zudem selbst den wohlhabenden Mitgliedern des NYYC zunehmend schwer, die Kosten für Boot, Unterhalt und Proficrew 'aus der Portokasse' aufzubringen. Heute gibt es nur noch ein einziges Exemplar dieser Klasse, die *Spartan* (Segelzeichen NY 6). Sie ist erfreulicherweise oft im Mittelmeer unterwegs.

1916 folgte eine gegenüber der *NY 50* etwas kleinere Klasse, die *NY 40*. Mitglieder des New Yorker Yachtclubs hatten gewünscht, dass vor allem die laufende Kosten für Boot und Crew unter 12.000 Dollar liegen sollten. Und damit auch Amateure die Boote segeln könnten, sollte



NY48 *Chinook* (NY 40)

die Bootsgröße reduziert werden. Gleichzeitig wünschte man für Segelreisen mehr Komfort, und so wuchsen Freibord und Breite, das Deck war flach und fast ohne Aufbau, und lange Überhänge vorne und achtern sollten zugunsten von mehr Raum unter Deck reduziert werden. Die Stehhöhe im Innern war ausreichend und angenehm. Man musste sich aber erst an das Aussehen dieses völlig neuen Jachtkonzepts gewöhnen, und anfangs war es dem Gespött der Leute ausgesetzt, die die Boote 'segelnde Untertassen' nannten.



NY49 *Rowdy* (NY 40)

Unbeirrt setzte der Capt'n derweil dieses neues Konzept der kombinierten Fahrten- und Regattajachten um. Die Genialität Herreshoffs machte die *NY 40* zu komfortablen „Fighting Forties“, wie man sie ehrfürchtig nannte. Der Stückpreis für die 14 bestellten Boote blieb mehr als moderat: 10.000 Dollar, heute rund 250.000 Dollar, waren für die segelfertige Jacht aufzubringen. Drei Boote konnten auf der Werft gleichzeitig gebaut werden, was die Produktionskosten gesenkt haben wird.

Bei ersten Probefahrten zeigte sich jedoch, dass das Boot extrem luvgierig war und es zu viel Winddruck achtern auf das Großsegel gab. So ergänzte man die Boote in der Werft mit einem Bugspriet, was eine Vergrößerung der Vorsegefläche und somit eine deutliche Verbesserung der Segeleigen-

schaften brachte: Die Schiffe waren fortan ausgesprochen seegängig, deutlich stabiler und mussten weniger oft gerefft werden als die *NY 30* oder *NY 50*. So gewann *Rugosa* 1928 das Newport-Bermuda-Race über 635 Seemeilen, ein klassisches Hochseerennen⁴. Herreshoffs *NY 40* bewährten sich lange Zeit und bis heute als Rennjachten gleichermaßen wie als komfortable Fahrtenjachten, was mit Sicherheit ihre Eigner aus den Reihen des New Yorker Yachtclubs stolz und zufrieden machte.

Von den 14 gebauten *NY 40* gibt es noch sechs Boote⁵. *Rowdy* (Segelzeichen NY 49) und *Chinook* (NY 48) nehmen regelmäßig an den klassischen Regatten im Mittelmeer teil, die Schwesterschiffe *Marilee*, *Wizard of Bristol* und *Rugosa* segeln vornehmlich in den USA, *Vixen II* liegt auf Ibiza und steht für 350.000 Euro zum Verkauf. *Rugosa* ist die letzte, 1926 gebaute *NY 40*. Mit ihr hat der Enkel Nathanaels, Halsey Chase Herreshoff, in den letzten Jahren ausgedehnte Touren in allen Teilen der



NY6 *Spartan* (NY 50)

Welt gemacht. 2018 stand die Jacht für 900.000 Dollar zum Verkauf⁶. Keine schlechte Wertsteigerung, wenn die damaligen Herstellungskosten auf heute knapp 250.000 Dollar hochgerechnet werden!

Neben einer stattlichen NY-Flotte, die sich in Herreshoffs Heimat Rhode Island erhalten hat, sind nicht weniger als fünf der insgesamt 41 Boote der One-Design-Klassen *NY 30*, *40* und *50* diesseits des Atlantiks Zeugnisse der genialen Bootsbaukunst ihres Schöpfers Nathanael Green Herreshoff, des *Wizard of Bristol*.

⁴ Halsey H. gewann auch das AC-Jubiläumsrennen 2001 in Cowes in der Klasse der klassischen Jachten.

⁵ In *Classic Boat* vom September 2018 ist von vier noch existierenden *NY 40* die Rede. Bei www.herreshoff.info wird mit Stand 2014 von den oben genannten sechs noch vorhandenen Booten berichtet.

⁶ Halsey H. wollte sich fortan um die Restaurierung seines S-Class-Bootes (ebenfalls eine Herreshoff-Einheitsklasse, Länge ca. 8,50 m) kümmern und es für die Hundertjahr-Feierlichkeiten dieser Klasse 2019 vorbereiten.