

kosten liessen und sie so lang und so schmal machten, bloss um äusserlich mit scheinbar geringerer Segelfläche die Leistungen scheinbar grösserer Boote zu erreichen, die in Wirklichkeit aber gar nicht grösser waren? Ein solcher Ehrgeiz etwa war es bestimmt nicht. Ebenso wenig aber, wie in Deutschland auch behauptet wird, lediglich die scharfe Konkurrenz, die die freien Schärenklassen durch Beteiligung englischer Segler gegenüber etwa unseren Kreuzerklassen gefunden haben. Diese Konkurrenz war wohl ausschlaggebend für die Ausnutzung der im Messverfahren gegebenen Möglichkeiten, hat aber doch diese Möglichkeiten selbst in keiner Weise beeinflussen können. Die Dinge lagen also so, dass nur die reine Segelflächenvermessung es dem skandinavischen Rennsegler überhaupt möglich gemacht hat, die Rümpfe zu überzüchten, d. h. bei einer festgelegten mässigen Segelfläche die Rümpfe so zu entwickeln, als ob ihre Segelfläche viel grösser wäre als ihre qm-Zahl angibt.

Hiermit ergibt sich das Faktum der Untertakelung. In Wirklichkeit besteht jedoch diese Minderbesegelung nicht, aber sie besteht im Vergleich der Segelflächengrössen mit den bei uns gewohnten Segelformen gleicher Grösse. Wir sind ja gewohnt, auf einem modernen Kielboot ein Segel zu sehen, das in seiner Basis etwa die Länge des Decks deckt. Dieser Grundsatz ist nicht nur technisch richtig, sondern auch ästhetisch schön, und ich glaube nicht, dass irgend jemand den Gesamteindruck des Schärenkreuzers dem eines nationalen Fünfundvierzigers vorziehen wird, so rassig an sich auch der feingliederige Rumpf des Vierzigers sein mag. Der Vierziger aber, der nominell 5 qm weniger hat als der deutsche Mittelkreuzer, verfügt tatsächlich über eine bedeutend grössere Segelwirkung. Diese vergrösserte Wirkung erzielt die skandinavische Konstruktion ganz allgemein mit einer bisher nicht für möglich gehaltenen Ausnutzung der Fläche der Höhe nach. Es leuchtet ja ohne weiteres ein, dass besonders beim Amwindsegeln nur der vordere Teil des Segels günstig wirkt, weil der achtere durch den abströmenden Wind wesentlich in seiner Wirkung beeinträchtigt wird. Der Gedanke liegt nun sehr nahe, diesen geringwertigen achteren Teil des Segels einfach fortzulassen und die so ersparte Segelfläche in der Höhe anzusetzen, und dadurch nicht nur eine erheblich verlängerte „vordere Eintrittskante“ zu erreichen, sondern auch eine sehr gleichmässige Form der ganzen Höhe des Segels nach, so dass also die Spitze nicht allzu viel schmaler zu sein braucht als die Basis. In dieser Richtung wird noch emsig gearbeitet, und zwar erstrecken sich die Versuche hauptsächlich darauf, eben den oberen Teil des Segels dadurch noch wirksamer zu machen, dass man ihn gleich von oben herab in einer bestimmten Mindestbreite, die zur Nutzwirkung erforderlich ist, ausspreizt. Zu diesen Versuchen gehören alle Formen des krummen Mastes und auch die neuesten skandinavischen Formen der kurzen flachen, oder langen stark gekrümmten Gaffel. Grundlegend ist allen diesen Segelformen aber eigen, dass sie ein wesentlich grösseres Verhältnis von der Höhe zur Basis

haben, als unsere in Deutschland gewohnten Segelformen. Und damit haben die Skandinavier tatsächlich erreicht, dass ein 40 qm-Segel nach ihrem Schnitt genau dasselbe am Wind leistet, wie ein 50 oder 55 qm-Segel bei uns. Nun wird es klar, dass sie auf Grund dieser vergrösserten Segelwirkung auch ohne weiteres einen vergrösserten Bootsrumpf anwenden konnten. Sie taten das, indem sie hauptsächlich die Länge vergrösserten, sowohl die Länge in der W.L. als auch über Deck. Das Breitenmass stieg nicht, und zwar war dies nicht so notwendig, weil auch das hochgeschnittene Segel nicht mehr Flächenndruck aufwies als das flachgeschnittene. Lediglich die Vergrösserung des krängend wirkenden Hebelarmes musste ausgeglichen werden und dazu dient die Vergrösserung des Aussenballastes in Verbindung mit der durch keine Vorschrift eingeengten Vergrösserung des Tiefganges.

Auf diese Weise wurde erreicht, dass der Schärenkreuzer mit seiner enorm hohen Takelage und verhältnismässig geringen Breite durchaus nicht rank ist, dass er aber rein tatsächlich betrachtet, ein grösseres Boot darstellt, als er seiner Segelfläche nach angibt.

Die erheblich grössere Leistung der gleichen Segelfläche des Schärenkreuzers gegenüber dem deutschen Kreuzer bei gleicher Segelfläche beruht also auf einer Irreführung, zwar nicht böswilliger Art, die aber in der Meinung der deutschen Seglerwelt tatsächlich eingetreten ist. Immer wieder konnte man ja hören, dass man den Vierziger für höher einschätzte als den Fünfundvierziger, weil er wesentlich bessere Rennleistungen aufwies. Hört man nun aber, dass dem Vierziger gar nicht der Fünfundvierziger entspricht, sondern mindestens ein Fünfundfünfziger, dann wird sich der deutsche Rennsegler, wenn er an einen Neubau denkt, recht eingehend zu überlegen haben, ob er einen Vierziger wählt oder etwa einen Vertreter der noch zu schaffenden 55–60-qm-Kreuzerklasse des deutschen Messverfahrens, der rennseglerisch mindestens dasselbe leistet, kaum kostspieliger sein dürfte und dabei die dreifache Bequemlichkeit aufweist wie das schwedische Boot.

Fassen wir also zusammen: Das skandinavische Messverfahren züchtet Uebergrössen. Ich nenne diese Boote so in Anlehnung an eine gebräuchliche Ausdrucksweise des Automobilsports, der von Uebergrössen bei Pneumatiks spricht, wenn diese bei einer gering dimensionierten Felge Abmessungen aufweisen, die etwa der Grösse des nächst grösseren Pneumatiktyps entspricht. Mit solchen Uebergrössen haben wir es tatsächlich bei den Schärenkreuzern zu tun. Ihre wirklichen Leistungen, gemessen an ihrer absoluten Bootsgrösse, Kostspieligkeit und Bequemlichkeit, ergeben einen für sie ungünstigen Vergleich, und danach haben wir deutschen Segler uns zu richten, wenn in künftigen Jahren die Entscheidung an uns herantritt, ob wir unser deutsches Messverfahren mit eventuellen Ergänzungen beibehalten oder bedingungslos das skandinavische Messverfahren als ein internationales anerkennen wollen.

40 qm-Rennkreuzer Saga und Wetterfest.

Als im Herbst 1920 durch den Seglertag die Einführung oder Anerkennung der schwedischen 40 qm-Schärenkreuzer-Klasse als startberechtigter Klasse innerhalb des deutschen Seglerverbandes stattgefunden hatte, war die deutsche Seglerwelt gespannt, welche Wege bei uns in Deutschland eingeschlagen werden würden zur bestmöglichen Ausnutzung der bestehenden Vorschriften.

Die verhältnismässig zahlreichen Neubauten in dieser Klasse, die zum Frühjahr des vergangenen Jahres herauskamen, rechtfertigten die gestellten Erwartungen und boten einen überaus spannenden Kampf zwischen den einzelnen

Booten. Besonders angeregt wurde der Kampf dadurch, dass auf einer der deutschen Werften ein ausländischer Konstrukteur, der bereits auf längere Erfahrungen beim Bau dieser Kreuzer zurückblicken konnte, in diesen Kampf der deutschen Werften und Ingenieure eingriff.

Stellt die 40 qm-Schärenkreuzer-Klasse eine Klasse dar, die als reine Kreuzerklasse gedacht, durch die Freiheit ihrer konstruktiven Möglichkeiten sich zu einem Renntyp auswuchs, so wurde die Grundbedingung der ausländischen Konstruktionen gegeben durch die örtlichen Verhältnisse, in denen die Klasse bisher rennmässig vertreten war, d. h.: