

Sonderklasse

Die internationale Sonderklasse

Jutta Boergers

Kiel 1900: Die ersten 16 Neubauten der Sonderklasse starten, um den Kaiserpreis zu gewinnen. Nach dem Vorbild der englischen 19 Fußklasse hatte der Kaiser eine neue und die erste internationale Rennklasse aus der Taufe gehoben.

Die Bauvorschriften für diese Yachten setzten Limits beim Baupreis (zunächst max. 5100 M, im Jahr 1912 5600 M, ab 1913 durften 6100 M nicht überschritten werden), der Segelfläche (max. 51 qm), Verdrängung (min. 1830 kg), Plankendicke (16 mm), Sitzraumlänge (max. 2,50 m) und Besatzung (3 Mann).

Die Formel lautet schlicht und ergreifend: $WL + B + T = \max. 9,75 \text{ m}$

Die Mannschaft durfte nur aus drei „Herrenseglern“ desjenigen Landes bestehen, in dem die Yacht gebaut wurde. Die Herren durften ihren Lebensunterhalt nicht durch „ihrer Hände Arbeit“ verdienen, bezahlte Leute waren verboten. Ebenso waren Damen zu der Zeit bei offiziellen Regatten nicht nur in der Sonderklasse nicht zugelassen. Trotzdem veranstaltete der Berliner VsaW (Verein Seglerhaus am Wannsee) seit 1903 Regatten für Damen auf Sonderklassen. Allen Protesten zum Trotz fanden sie alljährlich auf dem Wannsee statt. Käthe Bruns, die Tochter des bekannten Herrenseglers B. Arons, war eifrige und erfolgreiche Teilnehmerin und außerdem die erste deutsche renommierte Sportjournalistin. Sie schrieb bis in die 50er Jahre (nur unterbrochen vom dritten Reich). Die Damenregatten wurden anfangs in den Jahrbüchern schamvoll verschwiegen. Als sich 1911 auch Prinzessin Eitel Friedrich an solcher Damenwettfahrt beteiligte, krächte kaum noch ein Hahn danach. 1919 wurde dann schließlich beim DSV durchgesetzt, dass Damen sowohl Eignerinnen als auch Führerinnen einer Yacht, zumindest der Sonderklasse sein durften. Das brachte der Sonderklasse den Spitznamen „Amazonenklasse“ ein. Die Konstruktionsvorschriften ließen den Bootsbauern den größtmöglichen Spielraum. In den ersten Jahren entstanden zunächst noch ganz normale Schiffe, aber die Formen wurden im Kampf um den Kaiserpreis und im deutsch-amerikanischen Konkurrenzkampf immer extremer, wobei die Amerikaner besonders innovationsfreudig und auch erfolgreich waren.

Die Schiffe wurden immer länger und immer flacher (manche auch platter und/oder sogar viereckig). Am Ende gab es Schiffe „Deutschen Typs“, den „Amerikanischen Typ“ und den „Jugendstil“. Zu den bekanntesten deutschen Yachtkonstruktoren der Sonderklasse zählen Max Oertz, W. von Hacht, Franke-Engelbrecht – später Jaeckel und Naglo. Auch Curry (der erste Süddeutsche), Drewitz, Wustrau und Abeking & Rasmussen versuchten sich vor dem ersten Weltkrieg in dieser Klasse. Erstklassige Konstrukteure wie Herreshoff, Burgess und Alden gehören zu den Kreateuren der mehr als 40 mir bekannten amerikanischen »



Max Oertz, einer der bekanntesten deutschen Yachtkonstruktoren der Sonderklasse ist auch der Konstrukteur der „Wolkuse“



» Die Wolkuse

Länge ü. a.	10,30 m
Breite	1,97 m
Tiefgang	1,60 m
Verdrängung	1900 kg
Segelfläche	51 m ²
Baujahr	1908
Design	Max Oertz

Sonderklassenyachten. Bis 1914 wurden insgesamt um die zweihundert Schiffe auch in Spanien, Belgien und Frankreich gebaut. In den jeweiligen Ländern fanden auch Regatten statt. Die spektakulärsten races aber waren die deutsch-amerikanischen Wettkämpfe vor Marblehead und in Kiel. England, um dessentwillen die Sonderklasse eigentlich geschaffen wurde, hielt sich vornehm zurück. Der erste Weltkrieg brachte den Regattasport weitgehend zum Erliegen und für eine lange Zeit geriet die Sonderklasse ins Abseits. Ihr Wirkungskreis verlagerte sich zunehmend vom Norden in den Süden.

Momentan sind 32 Yachten bekannt. Ein regelrechtes Sonderklassennest befindet sich in Österreich am Attersee und am Wolfgangsee. Die klassisch-elegante Schönheit der Sonderklasse gepaart mit überragender Schnelligkeit macht sie bis heute zum Objekt der Begierde.



Die Mannschaft durfte nur aus drei „Herrenseglern“ desjenigen Landes bestehen, in dem die Yacht gebaut wurde.

Die Wolkuse
von Christine Brunner

Der vorne abgebildete Max Oertz ist auch der Konstrukteur der „Wolkuse“. 1908 wurde die Kaiserliche Sonderklassenyacht einst dem Lübecker Yachtclub übergeben. Nach wechselvoller Geschichte geriet das Schiff in Vergessenheit und wurde im Schlick der Alster mehr und mehr zu einem hoffnungslosen Wrack. Dort spürten sie 1989 Jochen Frik und Heiner Kemmer auf.

Der Anblick des polyesterbeschichteten Rumpfs war ernüchternd. Nur die unvergleichliche Eleganz der Konstruktionslinien erinnerte noch an glanzvolle Zeiten. Allein sie reichte aber aus um Jochen Frik zu einem sehr anspruchsvollen Restaurierungsprojekt – oder vielleicht besser zu einem 9 Jahre währenden Martyrium – zu verlocken.

Der gelernte Masseur, Bootsbauer und Segelmacher restaurierte mit unendlicher Geduld und Sorgfalt den alten Rumpf. Quadratzenimeter um Quadratzenimeter entfernte er die Kunststoffbeschichtung – in Seglerkreisen auch „Leichtentuch“ genannt. Die zerstörten Spanten wurden unter Dampf neu gebogen und ersetzt. Die alten Bauvorschriften eisern einhaltend rekonstruierte er liebevoll hölzerne Beschläge, stellte den ursprünglichen Bleikiel wieder her und baute das imposante Gaffelrigg neu auf.

Die alte Seglerweisheit „Auch der stärkste Sturm weht einmal aus“ vor Augen, hat Jochen Frik die Rekonstruktion der alten Sonderklasse 1998 endlich erfolgreich abgeschlossen und die 90 Jahre alte Dame wurde mit einem großartigen Fest erneut getauft. Ihre Schönheit und Eleganz erregt bis heute überall Aufsehen – aber man muss schnell sein um sie betrachten zu können, denn ihre legendären, neu belebten Segeleigenschaften plazieren die „Wolkuse“ immer in den vordersten Regattarängen. Fast scheint es, als danke sie ihrem Eigner so seine Leidenschaft und Ausdauer.

2008 wurde der hundertste Geburtstag mit einem Aufsehen erregenden Kostümfest vor dem Zeppelinmuseum Friedrichshafen gefeiert – selbst „Kaiser Wilhelm II“ war unter den zahlreichen Gästen. Trotz ihres hohen Alters ist die legendäre Rennyacht noch immer kein Museumsstück, nur als kleines Modell ist sie in Sonderausstellungen zu besichtigen.

Die „Wolkuse“ segelt weiterhin und führt so die Tradition der legendären „Sonderklasse“ fort – am überzeugendsten hoch am Wind!

101 Jahre dabei: Sonderklasse Elisabeth

Und außerdem erste Sonderklasse am Bodensee – da sollte sie bei der Bodenseewoche nicht fehlen! Von Jutta Boergers

Geordert für den Preußenprinzen Eitel Friedrich, gezeichnet und gebaut von v. Hacht in Hamburg, wurde Elisabeth im April 1905 per Bahn zur Matrosenstation, dem Hafen des Kaiserlichen YC in Potsdam, transportiert. Hier parkten auch der Kaiser, der Kronprinz und andere Prinzen ihre Sonderklassen. Die im Krieg zerstörte Matrosenstation wird zurzeit wieder aufgebaut – Willkommen Elisabeth!

1905 und 1907 startete Elisabeth bei der Berliner und Kieler Woche; oft ist der Eitel Friedrich höchstselbst am Ruder.

1908 holte Beat Stoffel die Elisabeth als erste Sonderklasse an den Bodensee nach Steinach (Schweiz). Im gleichen Jahr findet die erste Sonderklassen-Regatta auf dem Bodensee statt, mit am Start: eine Münchner Sonderklasse und Seehund II aus Berlin. »



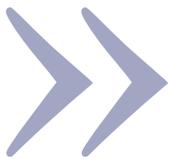


Bei der 1. Bodenseewoche 1909 startete Elisabeth ohne Konkurrenz in ihrer Klasse. Erst in den 20iger Jahren sammelte sich ein größeres Sonderklassenrudel am Bodensee. Wolkuse ist als letzte Zugereiste (um 1995) bis heute geblieben. Seitdem ist Elisabeth nicht mehr Solotänzerin.

Seit 1937 wird Elisabeth von Familie Zöllig behutsam gepflegt. Eine schwere Havarie und die Verjüngungskur 1993/94 überstand sie unverfälscht. Elisabeth – einfach Sonderklasse pur!

Jutta Boergers lebt in Berlin und Zeuthen am See, wo ihre Sonderklasse Tigra liegt. Sie engagiert sich für die Sonderklasse und ist Pressesprecherin beim Fecht-Club Grunewald e. V.

» www.sonderklasse-yachten.de



Im Meer der Konstruktionsklassen und Schiffstypen
ist die Sonderklasseyacht einfach herausragend

*Segeln ist Wind und Wellen die schäumen,
Segeln ist Küste und ankern und träumen...*



für Fenster und Boden

- Gardinen, Plissee, Falstores, Raffrollos
- Fliegengitter
- Sonnenschutz
- Bodenbeläge
- Polsterarbeiten
- Ausmessen und Beratung vor Ort
- Montageservice

**HASSLINGER
WOHN-DESIGN**

gesunder Schlafkomfort im Boot

- flexibles Unterfederungssystem für jedes Maß für hohen Liegekomfort und ideale Belüftung
- ergonomische Matratzen für gesunden Schlaf in jedem Maß nach Schablone möglich
- Spannbetttücher und Auflagen nach Schablone
- Decken und Kissen für die speziellen Anforderungen an Bord



**» PSSST «
BETTENHAUS**

Sie finden uns in der Reichenaustraße 32 in Konstanz