

Schärenkreuzer: Schnell, schlank und schön

Faszination Zahnstocher

20.12.2019 von Jan Maas



Schlanke und ranke Schärenkreuzer an der Luvtonne Bild: Jan Maas

Spitz wie ein Bleistift. So erhebt sich der Bug vor der zischenden Bugwelle über die Ostsee. Fast symmetrisch dazu scheint das lange Heck über dem flaschengrün leuchtenden Wasser zu schweben. Extreme Überhänge. Das ist ein Markenzeichen der Schärenkreuzer, der schmalen Holzjachten aus Schweden. Selbst in der kleinsten Klasse der 15er ist der Abstand zwischen Pinne und Spiegel noch so groß, dass das Achterdeck bequem als Sonnendeck dienen kann.

Nach klassischer Lesart sind die Schärenkreuzer Langkieler. Doch verhalten sich die eleganten Boote durch ihren vergleichsweise kurzen Lateralplan überraschend wendig. Zudem sitzt die Crew wegen des niedrigen Freibords sehr nah am Wasser. Schärenkreuzer segeln nass. So kommt fast ein jollenartiges Segelgefühl auf.

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert erlebt der Segelsport eine große Blüte und einen lebhaften Austausch über die Regeln, nach denen die Boote gegeneinander segeln. Die bis dahin gültigen Vermessungsregeln haben kaum alltagstaugliche Rennmaschinen hervorgebracht. In den USA brütet man daher 1903

die Universal-Formel aus, nach der später unter anderem die berühmte J-Klasse gebaut wird. Und in Europa wird 1906 die R-Formel der Meterklassen aus der Taufe gehoben.

Der Hamburger Fachjournalist Erdmann Braschos recherchierte über Jahre die Geschichte des Schärenkreuzers: „Dem schwedischen Seglerverband erscheinen beide Formeln unbrauchbar. Er erwartet schwere, übertakelte, kosten- und mannschaftsintensive Boote. Nicht zu Unrecht, wie die Geschichte zeigen wird. Jedenfalls tüfteln die Schweden um die Jahreswende 1907/08 an einer Formel, die Boote eher leichter, kleiner und wendiger machen soll. Sie greifen auf eine Idee von Professor Karl Ljungberg zurück: Man begrenze die Segelfläche und lasse den Konstrukteuren Freiheit beim Rumpf.“



So entstehen die Quadratmeterklassen, benannt nach dem Heimatrevier der Schweden, dem Schärengarten: Skärgårdskryssare, zu Deutsch: Schärenkreuzer. Braschos zufolge „einigt man sich zunächst auf vier Klassen von 22, 30, 45 und 55 Quadratmeter Segelfläche am Wind. Später kommen Klassen hinzu, andere werden gestrichen. Nach dem Motto ‚Länge läuft‘ strecken sich die Boote. Während frühe 40er etwa neun bis zehn Meter lang sind, misst der 40er des finnischen Konstrukteurs Zake Westin 15,20 Meter bei 1,74 Meter Breite.

Mehr noch als Westin steht sein Kollege Gustav Estlander für das entstehende ostseeübergreifende Schärenkreuzernetzwerk. Estlander kommt aus Finnland und arbeitet als Architekt, ist aber schon seit seiner Jugend begeisterter Segler. Mit

Gründung der neuen Klasse in Schweden steigt er in ihre Entwicklung ein. Als er sich 1914 als Konstrukteur selbstständig macht, hat er bereits 60 Boote entworfen.

Besonders die Segler in den geschützten ostschwedischen und finnischen Revieren treiben die Entwicklung immer längerer und leichter Rumpfe voran. Estlanders Arbeit löst die 1916 beginnende Modifizierung der Klassenvorschrift mit aus. Aus der Quadratmeterklasse wird langsam eine Grenzmaßklasse, das minimale Freibord, maximale Länge und minimalen Innenraum vorschreibt. 1921 bis 23 verlagert sich Estlanders Schwerpunkt nach Berlin-Köpenick, wo er die Pabst-Werft besitzt."



Schärenkreuzer auf der Ostsee Bild: Jan Maas

Hier lässt er seine Boote nicht nur für den Export bauen, sondern trägt auch zur Verbreitung der Schärenkreuzer in Deutschland bei. Vor allem die 22er und die 30er sind auch bei Binnenseglern beliebt. In den 20er-Jahren übersiedelt Gustav Estlander nach Stockholm, um die schwedische Staatsbürgerschaft zu erhalten und Schweden als Konstrukteur bei den Meterklassen repräsentieren zu können.

Die 1925 endgültig modifizierte Klassenvorschrift begrenzt die Extreme bei den Rumpfformen. Aber auf anderen Gebieten gehen die Erneuerungen weiter. Vieles, das Segler heute kennen, stammt von Schärenkreuzern. Zum Beispiel das durchgelattete Großsegel schon zu Zeiten, als die Schärenkreuzer noch gaffelgetakelt waren.

Auf dem Höhepunkt dieser innovativen Zeit beginnt 1930 der junge Däne Knud Reimers als Zeichner in Estlanders Stockholmer Konstruktionsbüro. Die nächste Generation der meeresüberspannenden Zusammenarbeit: Reimers ist Jahrgang 1906, stammt aus Århus. Seine Kurzsichtigkeit hat ihm das Leben gerettet und seinen Beruf verschafft. Eine Bewerbung auf dem Schulschiff København wird abgelehnt; auf der nächsten Reise sinkt es ohne Überlebende. Statt Seemann wird Reimers Schiffbauingenieur.



Schärenkreuzer werden auch Zahnstocher genannt, weil sie so rank und spitz sind Bild: Jan Maas

“1926 zieht er nach Kiel zur Lehre auf der Friedrich Krupp Germaniawerft. Später wechselt er zu Abeking & Rasmussen nach Lemwerder und studiert Schiffbau in

Bremen. Sein dänischer Lehrmeister Henry Rasmussen ist bereits vom Schärenkreuzerfieber befallen. Prinz Heinrich von Preußen, der Hamburger Reeder Erich Laeisz und Hans Stinnes aus der Mülheimer Unternehmerfamilie segeln Schärenkreuzer von A & R und helfen Rasmussen, sie nach Nordamerika zu verkaufen.

Nur wenige Monate nach Reimers' Eintritt in Gustav Estlanders Dienste stirbt der Chef im Alter von 54 Jahren. Der 25-Jährige übernimmt das Büro und führt die Geschäfte fort. 1936/37 zeichnet er den wegweisenden Schärenkreuzer Bacchant II. Dieser längste 75er Schärenkreuzer seiner Klasse gilt rückblickend als Vorläufer des modernen Tourenschärenkreuzers, wie Reimers ihn in verschiedenen Klassen Jahrzehnte später entwerfen sollte" berichtet Schärenkreuzer-Experte Braschos.

Doch zunächst erleben die Schärenkreuzer eine Zeit des Stillstands. Im Laufe des Zweiten Weltkriegs kommt der Segelsport zum Erliegen. Der Nachkriegsboom bringt dann neue Schichten zum Segeln und andere Anforderungen an Boote mit sich. Die neuen Platzansprüche können die kleinen, bezahlbaren Schärenkreuzer nicht erfüllen, und die größeren Klassen sind zu aufwendig in Anschaffung und Unterhalt.



*Extrem und typisch für Schärenkreuzer: Der große Abstand zwischen Pinne und Spiegel
Bild: Jan Maas*

Dann gibt ein junger Bootsbauer vom Bodensee einen neuen Impuls. In den 1960er-Jahren arbeitet Friedrich Winterhalter als Geselle auf der Bootswerft Isidor

Beck & Söhne auf der Insel Reichenau. Dort haben einige klassische 30er Krieg und Nachkriegszeit überdauert. Einen davon restauriert Winterhalter. Begeistert lässt er sich von Knud Reimers einen modernisierten und für den Bodensee optimierten Riss für sein Meisterstück anfertigen. Der neue Schärenkreuzer weist gegenüber den Klassikern ein volleres Vorschiff, einen breiteren Rumpf und ein breiteres Heck auf. Schaden tut das nicht: Die Bijou gilt bis heute als einer der schnellsten 30er. Und der neue Riss ist eine Allround-Konstruktion. In den Konstruktionsklassen ist es immer so, dass die einzelnen Boote bestimmte Stärken und Schwächen haben. Bei wechselnden Bedingungen fährt man mit einer Allround-Konstruktion besser.

Vom zweiten Rumpf nimmt Winterhalter eine Form ab, nach der die Werft am Bodensee bis heute GFK-30er baut. So entsteht in Deutschland eine nationale Einheitsklasse auf Basis des Reimers-Risses. Das stößt nicht nur auf Zustimmung, aber dadurch bleiben auch alte Boote konkurrenzfähig. Jedenfalls setzt sich die am Bodensee entwickelte Idee durch, Schärenkreuzer in Kunststoff zu bauen. Neue Boote können zu erschwinglichen Preisen angeboten werden. Die ursprüngliche Idee der Schärenkreuzer – eine Alternative zu den mannschafts- und kostenintensiven Großyachten zu haben – lebt weiter.

Artikel aus SegelReporter.com: <https://segelreporter.com/panorama/schaerenkreuzer-schnell-schlank-und-schoen/>