

# Die Klassische Yacht

**(Towards an interpretation - Wege einer Interpretation)**

von David Ryder-Turner, Schottland, Übersetzung: Enno Thyen

In der Lexikografie des Yachtsports sind wenige Begriffe so abgegriffen und falsch benutzt wie "Klassik" ("Klassiker") und "klassisch". Sie werden wahllos von Autoren verwendet, denen genauere und besser geeignete Wörter fehlen, vor allem, wenn es darum geht, ein positives Merkmal einer ansonsten eher mittelmäßigen Konstruktion herauszustellen.

Ein englischsprachiges Magazin, das den Begriff "klassisch" im Titel trägt, zeigt einerseits viele hervorragende Beispiele dessen, was wir tatsächlich für klassisch halten dürfen, andererseits aber auch Boote und Yachten, die nur geringen Anspruch darauf haben, so genannt zu werden. Sie sind lediglich aus Holz gebaut, tragen ein Gaffelrigg oder stammen von Arbeitsbooten ab. Es scheint keine Rolle zu spielen, ob diese Boote eher zu den weniger guten Vertretern ihrer jeweiligen Gattung gehören oder ob sie ihren angestrebten Einsatzzweck nur eingeschränkt erfüllen - sie werden pauschal als klassisch bezeichnet.

Nicht, dass an einem Holzboot, einem mit Gaffelrigg oder einem von Arbeitsbooten abstammenden grundsätzlich etwas falsch wäre, ganz im Gegenteil, falsch ist aber, allen Vertretern, die eines oder mehrere der oben genannten Kriterien erfüllen, darunter eben auch die schlecht konstruierten und schlecht gebauten, mit dem Prädikat "klassisch" zu belegen. Diese Kritik lässt sich entsprechend auch auf moderne Yachten anwenden, auch wenn diese nicht die gleichen Standards erfüllen, die an klassische Yachten gestellt werden.

Ein in vielen Fällen geeigneteres Wort ist "traditionell" - "... etwas über viele Generationen bewährtes und akzeptiertes ..." (Oxford Dictionary). Mit anderen Worten, "so war es, so ist es immer gewesen, also muss es richtig sein". Falsch - zu viele Design-Merkmale und (Bau-) Methoden wurden aufrecht erhalten, weil sie überliefert und in Ehren gehalten wurden, während sich bei genauerer Betrachtung

tung herausgestellt haben würde, dass diese Merkmale und Methoden unangemessen oder gar unbrauchbar waren oder sind, um den aktuell zu erfüllenden Ansprüchen gerecht zu werden. Im übrigen wurden rückblickend sowohl die Konstruktion als auch der Bau von Yachten zu ihrer Zeit wahrscheinlich jeweils in Ermangelung besseren Wissens, besserer Fertigkeiten und besseren Materials ausgeführt.

Nun - was meinen oder was sollten wir meinen mit den Begriffen "Klassik" und "klassisch"? Websters Lexikon widmet diesen Wörtern einschließlich ihrer Abwandlungen und Zusammensetzungen eine ganze eng bedruckte Spalte. Insofern verwundert es nicht, dass die Begriffe auch falsch verwendet werden von Yacht-Autoren, denen manchmal die gedankliche Genauigkeit zu fehlen scheint. Selbstverständlich sind die Begriffe nicht nur auf Boote und Yachten beschränkt anwendbar, sie sind universell. Folglich ist es interessant, unsere Begriffsnutzung zu vergleichen mit der anderer bildender Künste, davon ausgehend, dass die Konstruktion und der Bau eines solch feinen Gebildes, wie es eine Yacht darstellen kann, als Kunst erachtet werden sollte, auch wenn Wissenschaft und Technologie ihren gebührenden Anteil an der Entstehung einer Yacht haben. Ob die Musik, die Schönen Künste oder die Architektur, sie alle haben ihr eigenes Vokabular und die Begriffe "Klassik" und "klassisch" werden deutlich herausgestellt und benutzt.

"Klassisch" hat zeitgeschichtliche Bezüge, und die Produkte dieser bestimmten Perioden werden entsprechend als "klassisch" bzw. "klassizistisch" (classical) bezeichnet. Wenn wir von klassischer Architektur sprechen, haben wir griechische und römische Bauwerke vor Augen, mit ihren kennzeichnenden Strukturen - dorische, ionische und korinthische Säulen oder die Giebel und Wandelböden mit ihren optischen Korrekturen durch Verzerrung. Klassische Musik bezieht sich zeitlich etwas präziser auf eine Periode, die durch Werke von Haydn, Mozart, Beethoven sowie ebenbürtiger Zeitgenossen veranschaulicht wird. In beiden Fällen sind die Werke (Bau und Musik) charakterisiert durch bestimmte, kennzeichnende Strukturen und sie haben eines gemeinsam: zeitlosen Reiz und Eleganz. In keinem der Fälle würde weder der Komponist noch der Architekt selbst sein Werk als "klassisch" bezeichnet haben. Es ist die Nachwelt, die diese Markenzeichen des Besonderen festlegt, und sie tut dies mit dem Vorteil des Zurückschauens und mit Hilfe des Vergleichs zu dem, was vor und nach dem in Frage stehenden Werk war. Es ist die Fähigkeit zu vergleichen, die es ermöglicht, objektive Maßstäbe für Tauglichkeit und Qualität zu finden.

Gibt es eine klassische Periode des Yachtbaus? Ich nehme einen tiefen Atemzug und springe in die Tiefe in der Hoffnung, auch wieder atmend aufzutauchen! Soweit es also Yachten betrifft, können wir meiner Meinung nach den Beginn der klassischen Periode auf die Zeit festlegen, in der man begann, Yachten ausschließlich zum Zwecke des Lustsegelns zu konstruieren und zu bauen. Das soll nicht heißen, dass Arbeitsschiffe grundsätzlich nicht als Yachten genutzt werden könnten; viele Lotsenkutter, Rettungsschiffe und auch Fischerboote wurden erfolgreich umgebaut, aber in vielen (oder den meisten?) Fällen wurden die mehr oder weniger umfangreichen Veränderungen vorgenommen, um das Schiff überhaupt erst an seine neue Rolle anzupassen.

Während die Yacht und das Arbeitsschiff viele Merkmale gemeinsam haben und sie beide den gleichen hydrodynamischen Gesetzen unterliegen, weisen sie doch unterschiedliche Ausgangssituationen auf. Natürlich haben die mit Arbeitsschiffen gemachten Erfahrungen Eingang in die Yachtkonstruktion gefunden, aber seit die Funktion eine andere ist, sind auch die Lösungen andere. Wir können also davon ausgehen, dass der Beginn des "Klassischen Yachtzeitalters" in der ersten Hälfte des 19ten Jahrhunderts liegt, als ehrgeizige (und oft auch wohlhabende) Eigner Yachten in Auftrag gaben, um mit diesen ihren segelnden Gegnern überlegen zu sein. In seinem exzellenten Buch "The Northseaman" illustriert John Leather diese Entwicklungen anhand seiner Studien über die Bootsbauer an der Südostküste Englands - Männer wie Harvey und Aldous oder Michael Ratsey von der Isle of Wight.

Der Entwurf und der Bau von Yachten -in diesen frühen Tagen des Klassischen Yachtzeitalters zumeist für Rennzwecke- verlangte nach Verbesserung der Formen, Baumethoden und Materialien. Während der folgenden 100 Jahre wuchsen die Kunst und die Wissenschaft des Yachtbaus zu einer spezialisierten Richtung der Schiffsarchitektur (naval architecture) heran und die Produkte waren und sind hoch entwickelte Schöpfungen. Der Ansporn für das Streben nach hervorragender Qualität (excellence) war das Rennsegeln. So, wie alle erfolgreichen Rennformeln einerseits das Ziel verfolgten, Entwicklungen abzuwenden, die zu unerwünschten Konstruktions- oder Baumerkmale geführt hätten, haben auf der anderen Seite die Konstrukteure immer nach Schlupflöchern und Kniffen gesucht, um die Restriktionen zu umgehen. Obwohl viele unzulängliche und wie wir heute sehen, offensichtlich nicht seetüchtige Fahrzeuge gebaut wurden, gab es immer einen positiven Fortschritt auf allen Gebieten des Yacht-Entwurfs dahin, was früher und auch noch heute als die "Wahrheiten" angesehen wird: Schönheit, Tauglichkeit und Geschwindigkeit.

Ich sollte darauf hinweisen, dass natürlich keine zwei Personen exakt die gleichen Vorstellungen oder Definitionen der gerade genannten Tugenden haben werden, aber es gibt höchstwahrscheinlich ein allgemeines Maß an Übereinstimmung darin, ob eine Yacht beispielsweise schön ist oder nicht. Es ist eine Frage des Maßstabs und der Proportionen, eine Frage der Linien und dem Wechselspiel zwischen Linien und Flächen - diese nahezu undefinierbare Art, dem Auge zu schmeicheln. Das ist es, was die Seitenlinien eines Fife-, Rasmussen- oder Gardnerdesigns (es gibt noch weitere) aus einer Masse von Yachten herausstechen lässt und das Auge des Betrachters zu diesem speziellen Boot zieht, vorüber an anderen von geringerer Qualität.



Henry Rasmussen



John Gardener

Das Ende der "klassischen" Periode - wenn wir tatsächlich ein Ende erreicht haben - fällt meiner Meinung nach mit dem Auftreten der GFK-Bauten zusammen. Ich unterstelle keineswegs, dass GFK an sich ein "schlechtes" Material ist. Es ist vielmehr ein neues Medium, das andere Techniken sowohl der Konstruktion als auch der Baumethoden voraussetzt. Einzelbauten aus GFK sind in der Regel teurer als solche aus Holz und aus diesem Grund (unter anderen) wird GFK für die Serienproduktion eines Designs benutzt. Darüber hinaus benötigt die Massenproduktion eines Designs moderne Marketing-Techniken, um wirtschaftlich gesund sein zu können. Demzufolge werden die Forderungen des Verkaufsmanagers oft

höher bewertet als die ästhetischen Wünsche und Vorstellungen des Konstrukteurs. Als Folge bekamen wir und bekommen noch eine Fülle von Booten und Yachten, die durch ausladende Achterschiffe, extreme Freibordhöhen sowie durch Flossenkielkonfigurationen (dies, weil Rennyachten das auch haben und Rennformeln und deren Anforderungen auf Fahrtenschiffe übertragen werden) charakterisiert sind und sie sind häufig Biester zum Segeln. Natürlich gibt es gute Boote in der post-klassischen Zeit und sie verdienen es, "Klassiker" genannt zu werden - ich habe zum Beispiel die Contessa 32 im Kopf - sie hat Feinheiten in ihren Linien, die sie vom üblichen Einerlei der Marinas und Häfen abheben.



William Fife III

Was bringt uns nun zu der Entscheidung, welches letztlich die Dinge sind, die ein Boot für die schwer fassbare und bisher oft unkritisch angewendete Auszeichnung qualifiziert, eine "Klassische Yacht" zu sein. Ganz aufrichtig - ich glaube nicht, dass es möglich sein wird, eine absolute Definition dessen zu geben, was wir mit dem Begriff "klassisch" meinen. Es ist überwiegend ein Gefühl, dass durch Harmonie und Ausgewogenheit all der Linien erzeugt wird, so dass die Summe der Bruchstücke dem 'Ganzen' eine weitere Dimension gibt - die Qualität. Wie auch in der Musik oder Architektur sind es auch in der Yacht-Konstruktion die Ausgewogenheit und Harmonie, die Genauigkeit und Klarheit der Linien, die Vollkommenheit der

Strukturen, die das Qualitätsprodukt im Gegensatz zu den weniger guten Schöpfungen auszeichnen. Es wird immer Imitationen geben und manche werden nahe an das Original herankommen, aber der wahre "Klassiker" wird ewig über dem Pseudo-Klassiker stehen.

Wenn wir uns das Oxford Dictionary vornehmen und uns die darin angegebenen Definitionen der Begriffe "klassisch" und "Qualität" ansehen, so glaube ich, dass wir noch ein wenig näher begreifen, was wir eigentlich meinen, wenn wir sie benutzen, um etwa einen Zwölfer von Rasmussen oder Fife oder auch einen

Schärenkreuzer von Reimers oder eines der vielen Schiffe vergangener Konstrukteure und Werften zu beschreiben, die die Klassiker-Veranstaltungen mit Anmut zieren.

**"klassisch"** (classic; Adjektiv)

"Von anerkannt hervorragender Eigenschaft, häufig bewertet als Vorbild an besonderer Qualität, häufig als Standard geltend"

**"klassisch"** (classical; Adjektiv)

"Im schlichten, harmonischen, proportionierten maßvollen Stil ..."

(Anm. des Übersetzers: im Deutschen gibt es für die beiden unterschiedlichen englischen Adjektive keine Unterscheidung, classical bezieht sich aber eindeutig auf den klassischen Stil etwa der Antike oder der Klassischen Musik, während classic allgemein gebräuchlich ist und besondere Qualität, vor allem Zeitlosigkeit, durch schnörkellosen, proportionierten und harmonischen Stil herausstellt)

**"Qualität"** (quality; Nomen)

"Gütegrad im Hinblick auf Merkmale, Eigenschaften, Tauglichkeit"

Nun, wenn wir all dies (oben gesagte) zusammenfügen, kommen wir ein Stück weiter auf dem Weg zu einer Definition des Begriffes "klassische" Yacht.

Ebenso, wie nur die Nachwelt den Begriff "klassizistisch" anwendet, ist auch "klassisch" ein Attribut, das nur die Nachwelt festsetzen kann. Dazu braucht es eine Perspektive, die nur die Zeit geben kann, weil dem Begriff als wesentliches Element der Vergleich (mit anderem) innewohnt. Genausowenig, wie Ludwig van Beethoven von seinen Kompositionen behauptet hätte, sie seien "klassisch", dürfen wir nicht die Kühnheit (oder wäre es Arroganz?) besitzen, unseren Produkten diese Auszeichnung zu verleihen. Wir sollten auch nicht darüber nachdenken, ob etwa das Pompidou Center oder die Lloyds of London Gebäude "klassische" Architektur darstellen - manch einer mag behaupten, sie seien dies ebenso wenig wie sie Kunstwerke sind, sondern eher Beispiele dafür, wie die Kombination von Wissenschaft und Technik monolithische Strukturen hervorbringt, die - weit davon entfernt, klassizistisch zu sein - Reflexionen und Analogien zu den schlechtesten Beispielen Moderner Kunst darstellen. Ich möchte hier keine konkrete Yacht anführen, die dem Gebäudebeispiel entspricht, doch Sie brauchen nur einen Blick in die Hochglanz-Magazine zu werfen, um derer viele zu entdecken.

Lassen Sie mich Ihnen einen Kontrast in Form zweier aktueller Entwürfe darstellen: In dem eingangs erwähnten Magazin erschien der Segelplan und der Seitenriss eines Bootes mit all den Charakteristika moderner "sport boats"; schmaler Bug und breites Achterschiff, senkrechter Steven und fast senkrechter Spiegel, Spatenruder ohne Skeg und tiefe Kielflosse mit Ballastbombe. Der begleitende Text verkündete, dass dieses Design eines schnellen (aus Holz in Epoxi-Technik zu bauenden) Daysailers den klassischen Look sowie Merkmale von Booten aus den 30er Jahren mit den besseren Segeleigenschaften und höherer Benutzerfreundlichkeit heutiger Rennboote verbindet. Der Gipfel dieses Horrors von Verkaufssprüchen war der Satz: "An instant classic is born" (Anm: Übersetzung nicht möglich).

Im Gegensatz dazu möchte ich die Linien eines meiner Designs aus diesem Jahr für einen amerikanischen Kunden vorstellen. Es handelt sich um eine 30er-Jahre-Version einer William Fife-Yawl von 1896, dem Boot des Urgroßvaters des Kunden, abgebildet in Waldo Howland's "A life in Boats" (2.Aufl.). Die Aufgabe bestand darin, eine Fahrtenyawl in dem Stil zu konstruieren, wie es Fife oder Rasmussen oder auch ein anderer vergleichbarer Konstrukteur in den 30er Jahren getan hätte. Ich kann und möchte nicht den Anspruch erheben, das Design einen "Klassiker" (instant oder sonstwie) zu nennen, aber ich hoffe, dass die Nachwelt in ihm die klassischen Vorbilder und deren Inspirationen wiedererkennen wird.

David Ryder-Turner:  
Cruising Yacht

