

# Ahoi!

## Segelschiffe und Segelsport in der Schweiz



**Sobald die Schweiz mit Segelsport und Yachtbau in Verbindung gebracht wird, kommt unweigerlich der Gewinn des America's Cup von Alinghi zur Sprache. Abgesehen von dem grossen Eindruck, den Alinghi auf internationaler Ebene hinterlassen hat, verfügt die Schweiz für ein Binnenland über eine erstaunlich aktive Seglergemeinschaft, was auch eine kleine Industrie von Bootbauern nach sich zieht.**

*Von Christian Bolinger*

**Z**u Beginn des letzten Jahrhunderts war der Segelsport zweifelsfrei den Reichen vorbehalten. Schiffe wurden ausschliesslich aus Holz gefertigt, oft als Statussymbol angeschafft und zum gelegentlichen Regattasegeln, aber kaum als Wochenendbleibe eingesetzt. So waren die wenigen Häfen und Bojenfelder eine Augenweide klassisch elegant anmutender Segelyachten. Die Segelwelt war auf die Kernreviere Genfersee, Zürichsee, Bodensee (hauptsächlich auf der deutschen Seite) und etwas später Thunersee konzentriert, wobei sicherlich der westliche Genfersee die perfekte Mischung bot. Hier, wo zwischen Versoix und Genf die Villen der Gutbetuchten das Ufer säumten, war die Kaufkraft von jeher gross und ein weitläufiges Gewässer mit guten Windbedingungen verlieh dem Segelsport besonderen Reiz.

In dieser Region liegt denn auch der Ursprung von diversen, heute noch aktiv im Wettkampf verwendeten Bootsklassen in der Schweiz. Um die einheimische Entwicklung von Segelyachten in den vergangenen rund 100 Jahren genauer zu betrachten, ist es

sinnvoll, den facettenreichen Segelsport zu unterteilen. Darum werden in diesem Beitrag Jollenklassen (kleine Boote ohne Ballastkiel) und Fahrtenschiffe nicht behandelt, da dies den Rahmen sprengen würde.

### **Bootsklassen**

Bootsklassen werden in zwei Kategorien eingeteilt. Die Einheitsklassen, welche ausschliesslich aus Yachten bestehen, die nach identischen Plänen gefertigt wurden und werden, und die Konstruktionsklassen. Diese bestehen aus Segelyachten, die sich leicht voneinander unterscheiden, einer Messformel sowie vielen Parametern bezüglich Baumaterialien, Fertigungstechniken und Formgestaltung unterliegen und somit nicht nur durch die Segler, sondern auch durch die Arbeit der Konstrukteure zum Erfolg gebracht werden. Viele der grossen Meeresregatten, wie zum Beispiel der Americas Cup, werden daher in Konstruktionsklassen durchgeführt. Dies erlaubt es, die Segelyachten und letztlich den Segelsport selbst durch

Forschung, Entwicklung und Technik ständig zu begleiten und weiter voranzutreiben.

Die Ursprünge dieser Konstruktionsklassen liegen in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts. Zu dieser Zeit trafen sich in England auf Anregung des bekannten Yacht-designers Brooke Heckstall-Smith verschiedene Schiffbauingenieure und Segler aus Frankreich, Deutschland und England. Ihr Ziel war die Schaffung einer erstmals gültigen internationalen Vergleichsformel für Rennyachten, welche das Regattasegeln unter fairen Bedingungen ermöglichte.

### **Schweizer Klassen**

Anfangs der 30er-Jahre war die Société Nautique de Genève (SNG), welche nun auch den America's Cup hält, die treibende Kraft im Schweizerischen Segelsport. Nachdem sich mit den seinerzeit in Genf viel gesegelten 6,5 Meter-Yachten (eine Konstruktionsklasse) einige schwere Unfälle ereigneten, beschloss die SNG die Lancierung einer neuen Klasse, welche sicherer und handlicher sein sollte. Dabei be-

*Zwei Segelyachten im klassischen Stil.*



Eine «15m<sup>2</sup> SNS» von Bolinger.

dienten sich die Schiffsarchitekten Godinet, Camate und Amiguet an der Basis der in England definierten Meterklassenformel. Die vermessene Segelfläche, welche um etwa sieben Quadratmeter kleiner ist als die effektive Segelfläche am Wind, wurde auf 15 Quadratmeter begrenzt. Dies gab den heute noch sehr geschätzten und beliebten kleinen Dreimannsegelyachten ihren Namen «15m<sup>2</sup> Serie Nationale Suisse (SNS)». Die im Jahre 1933 geschaffene Konstruktionsklasse löste in den Krisenjahren das Experimentieren mit den grossen, teuren Yachten ab. Von nun an gehörte es zum guten Ton, laufend neue 15m<sup>2</sup> SNS konstruieren zu lassen. Um 1940 begann sich der unter Schiffsarchitekten legendäre Henri Copponex (1907–1970) mit der 15m<sup>2</sup> SNS zu beschäftigen.

Copponex, der in Zürich Mathematik und Ingenieurwesen studierte, Brücken konstruierte und dann in Genf eine Professur annahm, war nicht nur ein begnadeter Konstrukteur, sondern auch Segler. So holte er an den Olympischen Sommerspielen von Rom 1960, im Alter von 53 Jahren, für die Schweiz eine Bronzemedaille. Copponex verbesserte die Formel durch Präzisierung von Gewichten und Baustärken und setzte sich stark für die 15m<sup>2</sup> SNS-Yachten ein. In den letzten zehn Jahren erlebte die Flotte eine kleine Renaissance, wobei fast zwanzig neue Schiffe konstruiert und gebaut wurden. Dies zeigt, dass viele Segler noch heute klassisch an-

mutende Segelyachten, welche als Einzelbau hergestellt werden, den Serienproduktionen vorziehen.

Zurück zu Copponex. Das wohl berühmteste von ihm entworfene Boot ist die Einheitsklasse der «Lacustre». Diese entstand ursprünglich als Einzelkonstruktion im Auftrag eines reichen Genfer Zahnarztes, der sich eine dem aus Skandinavien stammenden Schärenkreuzer ähnliche Yacht wünschte, allerdings etwas kleiner und besser auf die speziellen Verhältnisse am Genfersee zugeschnitten. Copponex präsentierte 1938 eine neun-einhalb Meter lange und nur 1,81 Meter breite Rennyacht mit einer berechneten Segelfläche von 25 Quadratmetern am Wind, die von einer vier- bis fünfköpfigen Crew gesegelt wird. Dass von dieser Konstruktion über 250 Yachten gebaut wurden, und das Schiff heute noch für seine Segeleigenschaften und klassische Eleganz von einer grossen Seglergemeinschaft als Einheitsklasse geschätzt und geliebt wird, hätte wohl selbst der grosse Copponex kaum erträumt. Die «Lacustre» ist mit ihrer zwar engen, spartanisch aber doch zweckmässig eingerichteten Kajüte im beschränkten Mass «bewohnbar». Dies half sicherlich, dass sie kurz nach dem Krieg auch am Bodensee zu einer Flotte mit über 50 Schiffen anwachsen konnte, wo das Boot in den folgenden Jahrzehnten die grösste Anhängerschaft fand.

### Ausländische Typen in der Schweiz

Im Jahr 1929 entwarf der Norweger Johan Anker den «Drachen». Ein Schiff nicht unähnlich der «Lacustre», aber für Küstengewässer und stärkere Winde optimiert. Das Schiff verbreitete sich innert zehn Jahren über ganz Europa. Der im Jahr 1920 gegründete Thunersee Yachtclub verhalf dem «Drachen» durch seine aktive Flottenförderung in den 60er-Jahren zum Durchbruch in der Schweiz, so dass der Entwurf aus den 20er-Jahren heute noch auf höchstem Niveau hierzulande gesegelt wird.

Daneben wurde der von Francis Sweisguth's im Jahr 1911 entworfene «Star» ebenfalls durch den Thunersee und den Zürcher Yachtclub gefördert. So verfügt die Schweiz heute mit den beiden Profiseglern Flavio Marazzi und Enrico de Maria über Olympische Diplome und das weltweit drittbeste Team in dieser hart umkämpften Klasse. Der «Star» wurde an der Ostküste von Amerika entworfen und wurde in seiner fast 100-jährigen Geschichte über 8000 mal gebaut. Mit dem Zweimannschiff wurden 1923 erstmals Weltmeisterschaften ausgetragen und seit 1932 hat es seinen sicheren Sitz bei den Olympischen Spielen. Verfolgt man seine Entwicklung, widerspiegelt diese die Geschehnisse im Yachtbau allgemein. So wurde beispielsweise der Segelplan des Schiffes mehrmals geändert. In der Schweiz wurden bereits in den 60er-, 70er- und 80er-Jahren viele Starboote,

damals hauptsächlich von den Werften Meier und Steinmayer gebaut. Und auch heute sind Schweizer Bootbauer da aktiv: Das Duo Marazzi / de Maria liess seine schnellen Boote zusammen mit der Hightech-Werft Ch. Wilke am Thunersee optimieren und bauen.

### Neue Technologien

Auch die Materialisierung des Bootsrumpfes, zu seinen Anfangszeiten in Holz, durchging, wie bei praktisch allen noch heute gesegelten und gebauten Klassen, so auch den zuvor erwähnten Drachen, in den 60er-Jahren den Wechsel zu glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Dank dieser neuen Technologie konnten die Yachten nicht nur steifer und leichter gebaut, sondern zu tieferen Preisen und in grösseren Stückzahlen produziert werden. In der GFK-Bauweise wird das Schiff nicht, wie für Holzschiffe üblich, über Baugerüst oder Spantenkern Lage für Lage, Planke für Planke aufgebaut, sondern es werden Glasfasermatten mit Polyester oder Epoxydharz in einer Negativform verklebt. Diese Baumethode ist um vieles schneller als die davor herkömmlichen Methoden. Dadurch war der Bann des elitären Segelsports gebrochen. Mitte der 60er- und Anfang der 70er-Jahre haben sich ver-

schiedene Bootshersteller an die Massenproduktionen gemacht. Der Schweizer Markt wurde erweitert und die Häfen haben sich allmählich mit Booten gefüllt, die den eleganten alten Yachten aus der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts in optischen Belangen kaum das Wasser reichen können. So kommt heutzutage das Flanieren durch die Hafenanlagen mit Sicherheit bei weitem nicht mehr der Augenweide von einst gleich, jedoch konnte der Segelsport und dessen Verbreitung letztlich stark von den neuen Bautechniken und den damit verbundenen reduzierten Preisen profitieren.

Wir haben es den passionierten Anhängern klassischer Schiffe zu verdanken, dass durch ihre Pflege einige der alten Prunkstücke immer noch unsere Seen befahren und ab und zu auf Traditionsregatten zum Wettkampf aufeinander treffen. Ein solcher Event berührt begeisterte Segler wie Laien, denn diese Schiffe bewegen sich in ihrer eigenen, eleganten Weise. Nicht zuletzt dadurch finden wir denn auch immer wieder Segler die mit viel zeitlichem und finanziellem Aufwand totgesagten Yachten durch eine Komplettrenovation zu neuem Glanz verhelfen und in dieser Weise Denkmalpflege auf dem Wasser betreiben.

Der 37-jährige Schiffsingenieur Christian Bolinger studierte Bootsarchitektur und Yacht designer in Southampton, GB. Nach seinem Abschluss gründete er die Firma Naval Design mit welcher er seit über zehn Jahre verschiedenste Projekte realisierte. Diese reichen von Amphibienfahrzeugen über das weltgrösste solarbetriebene Passagierschiff bis zu diversen Segel- und Motoryachten für Binnen- und Meeresgewässer. Seine Segelyachtkonstruktionen der erwähnten 15m<sup>2</sup> S.N.S. Klasse dominieren sämtliche Regatten der letzten Jahre. Weitere Informationen: [www.yachtdesign.ch](http://www.yachtdesign.ch)

### Résumé

*Pour un pays continental, la Suisse abrite un monde de la voile étonnamment actif. Au début du siècle dernier, la voile était assurément un sport réservé aux riches: les bateaux étaient construits exclusivement en bois, on les achetait souvent pour marquer son statut social et on les utilisait de temps en temps pour faire des régates. La Société Nautique de Genève (SNG) a été, au début des années 1930, le moteur du sport nautique suisse. C'est pour elle que les architectes nautiques Godinet, Camate et Amiguet ont conçu un type de voilier aujourd'hui encore très estimé et très apprécié, le type «15m<sup>2</sup> Série Nationale Suisse (SNS)», prévu pour un équipage de trois personnes. Vers 1940, Henri Copponex (1907–1970) a commencé à s'occuper du développement de ce type de bateau. Figure de légende parmi les architectes nautiques, Copponex, après des études de mathématicien et d'ingénieur à Zurich, était devenu constructeur de ponts, puis professeur à l'Université de Genève.*

*Le «Lacustre» est certainement le plus célèbre des bateaux conçus par Copponex. Construit en 1938, à un seul exemplaire, sur commande d'un riche dentiste genevois, il s'agit d'un voilier de course de neuf mètres et demi de long et seulement 1,81 mètre de large, pourvu d'une voilure d'une surface théorique de 25m<sup>2</sup> et prévu pour un équipage de quatre à cinq personnes. Sur ce modèle, on a ensuite construit plus de 250 embarcations et ce bateau est encore apprécié aujourd'hui pour son comportement sur l'eau et son élégance classique. Le matériau de construction de la coque des voiliers a évolué: au début, elle était en bois, mais au cours des années 1960, les plastiques renforcés à la fibre de verre se sont imposés pour presque toutes les classes de bateaux. Ces nouvelles technologies n'ont pas seulement permis de construire des embarcations plus rigides et plus légères; elles ont aussi permis de le faire à moindre coût et à un plus grand nombre d'exemplaires. Du point de vue esthétique, ces nouveaux voiliers n'arrivent pourtant pas à la cheville des élégantes vieilles dames du début du XX<sup>e</sup> siècle.*