

Die 35-qm-Rennklasse

(Rudolf Simek, UYCTs, KuKYG)

§ 1. Die 35er – eine lange Geschichte

Paradoxerweise beginnt die Geschichte der 35-qm-Rennklasse lange bevor jemand Anfang der 20er Jahre auch nur auf die Idee der Schaffung dieser Klasse kam, und dies liegt daran, dass die meisten der heute noch als „35er“ bezeichneten Yachten schon bald nach der Jahrhundertwende gebaut wurden und nicht erst als 35er in den 20er-Jahren.

Die Geschichte der 35-qm-Rennklasse im engeren Sinn könnte sich nämlich auf nur wenige Jahre beschränken, nämlich die Jahre ihrer „offiziellen“ Existenz als Teil der freien Rennklassen, als welche sie 1922-1933 existierte und von 1924-33 das Segelzeichen D trug. An Traunsee und Wörthersee, wo diese Klasse am verbreitetsten war, fallen die letzten nachweisbaren Regatten, in welchen die 35er als eigene (dann nur mehr österreichische) Klasse gewertet wurden, ins Jahr 1937.

Dennoch umfaßt eine Geschichte der 35er wesentlich mehr als diese kurze Spanne in den 20er und 30 Jahren, nämlich so gut wie das ganze 20. Jahrhundert, und dass die Geschichte noch lange nicht zu Ende ist, beweist eine ganze Flotte noch immer aktiver Schiffe dieses Typs – im Jahre 2006 immerhin noch rund ein Dutzend aktiver Schiffe. Was diesen Typ des 35ers allerdings ausmacht, ist gar nicht so leicht festzustellen, da die nach den Klassenvorschriften des DSV (denn der UYC war nach 1918 Teil des DSV) gebauten Yachten aus der ersten Hälfte der 20er Jahre nur die Minorität des Feldes ausmachen, und zwar damals wie heute.

§ 2. Vermessungsformeln 1898 -1930

Am Anfang stand nach dem 1. Weltkrieg die Idee, eine „freie“, d.h. bis auf wenige vorgegebene Parameter beliebige, Klasse als Nachfolger der in Österreich sehr verbreiteten 5-, 5,5- und 6-Segellängen-Yachten zu schaffen, da sowohl diese Segellängenyachten als auch die Sonderklasse zu diesem Zeitpunkt schon auf eine fast 20-jährige Geschichte zurückblicken konnte und damit als weitgehend veraltet angesehen wurde.

Nach langen Diskussionen in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts hatte man sich nämlich damals international (also unter dem Dach der besonders in Deutschland nicht immer geliebten IYRA) zu einer Vermessungsformel durchgerungen, welche die wesentlichsten Maße von Yachten in einer Formel vereinigte, deren Ergebnis den sogenannten Rennwert ausmachte. Wurden die Segellängenyachten aber nach der relativ einfachen Formel von 1898

$$\frac{L \cdot P \cdot (L + \sqrt{S})}{150},$$

worin L die Wasserlinienlänge und S die Segelfläche bedeutete, während P gefunden wurde durch die Addition des größten Umfangs des Unterwasserschiffs und $\frac{B + BWL}{2}$

berechnet¹, deren Ergebnis die sogen. Segellänge (SL) war, so brachte wenig später die komplexere Formel von 1906 (mit dem Ergebnis R = Rennwert) die sogenannten R-Yachten hervor, deren größere Exemplare bis fast in die Gegenwart im internationalen Renngeschehen eine Rolle spielte:

$$R = \frac{L + B + \frac{1}{2} Gk + 3d + \frac{1}{3} \sqrt{s} - f}{2}$$

¹ Richard Lohmann: Bootskonstruktion, Bootsbau, Bootstypen. 3., verb. Auflage Berlin 1925, S. 107.

(dabei steht Gk für den Kettenumfang, d für die Differenz zwischen Ketten- und Schmiegeumfang, s für die Segelfläche und f für das Freibord).² „1898 brachte die sogen. Segellängenformel und 1906 die erste international vereinbarte R-Formel.“ „Im Allgemeinen kann man als Regel annehmen, daß die mystische R-Größe etwa gleich der Wasserlinienlänge der betreffenden Yacht ist. Da die Überhänge bei kleineren Yachten dieses Meßverfahrens insgesamt etwa die Hälfte der Wasserlinienlänge ausmachen, so kommen wir also beispielsweise für 6 m-R-Yachten auf rund 9 m Länge über alles.“³

Die Segellängenyachten dominierten den deutschen und österreichischen Yachtsport nach der Jahrhundertwende und in der Folge, weil eine beträchtliche Zahl dieser Yachten ab 1907 nach Österreich verkauft wurden, den österreichischen Segelsport bis in die 30er-Jahre, weil sich diese ursprünglich als kurzlebige Rennyachten gebauten Schiffe als erstaunlich langlebig erwiesen. Obwohl bei selbem Rennwert die SL- und die R-Boote etwa ähnliche Längen aufwiesen, also bei 5-SL-Yachten und 5m-R-Yachten etwa 8 m (vor dem 1. Weltkrieg „Klasse V“), bei 6-SL-Yachten und 6m-R-Yachten („Klasse VI“) etwa 9 m, war der wesentliche Unterschied der, dass die SL-Yachten in erster Linie offene (Binnen-)yachten mit zum Teil extrem langen Überhängen waren, während sich die langsameren, aber seetüchtigeren (meist gedeckten) R-Yachten eher in Küstengewässern durchsetzten.

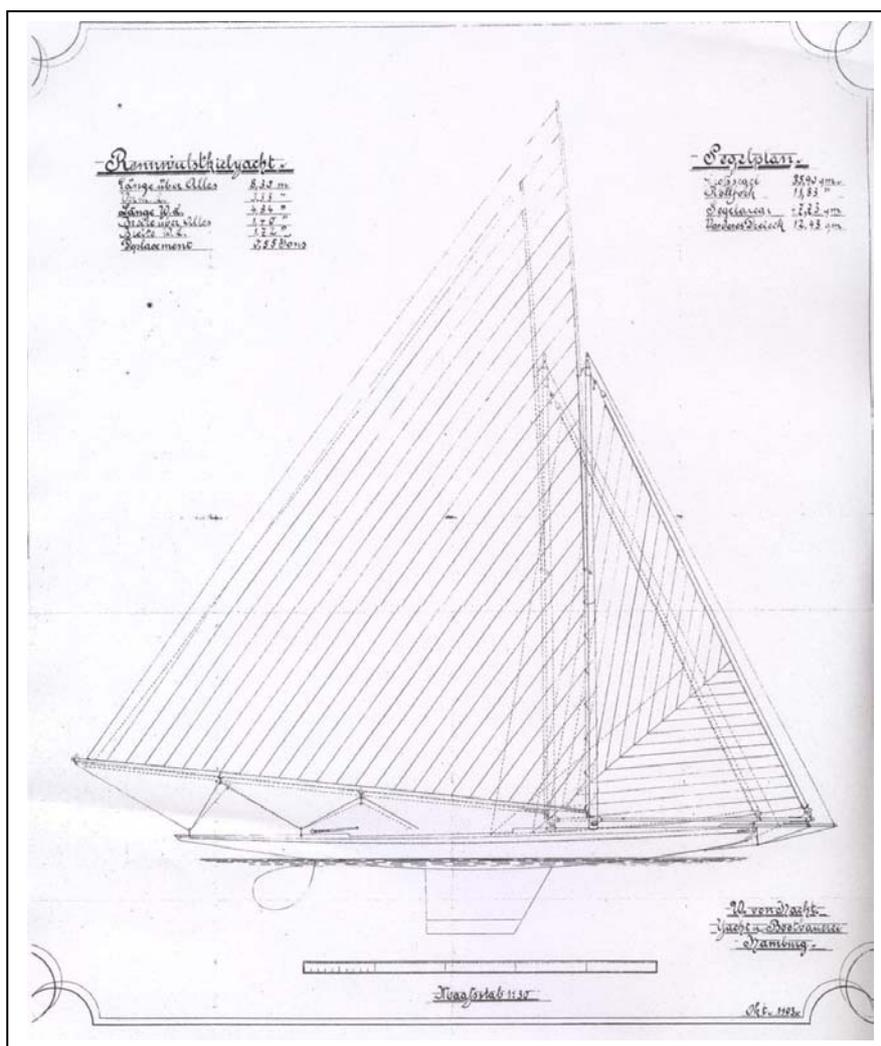


Abb. 1: Riss einer 5-SL-Yacht von W.v.Hacht, 1903⁴

² A. C. Angerer: Die neue Meßformel. In: Allgemeine Sportzeitung v. 26.2.1906, S. 187.

³ Richard Lohmann: Bootskonstruktion, Bootsbau, Bootstypen. 3., verb. Auflage Berlin 1925, S. 107.

⁴ Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung von Ing. Valentin Stossier, Pörschach, dem ich auch zahlreiche Informationen über den Verbleib von Yachten auf dem Wörthersee verdanke.

In Deutschland wurde das erst 1902 auch in Österreich eingeführte Meßverfahren schon 1907 wieder abgeschafft, was erklärt, warum 1907/1908 die letzten derartigen Boote in den Norddeutschen Werften entstanden, also Boote, die nur nach der Segellängen-Formel und ohne einheitliche Bauvorschriften entstanden. „Das wurde anders, als der DSVb. im Jahre 1907 die Meßformel der International-Yacht-Racing-Association annahm und man in Deutschland die Segellängenboote, die dort nur noch bis 1909 bei Regatten zugelassen waren, nicht mehr baute.“ ... „Wenn auch die Klassen der I.Y.R.A. für die See gedacht waren, konnte uns das nicht schaden, da wir neben den Rennklassen weiter unsere alten Klassen als unsere nationalen Klassen behielten.“⁵ Das „uns“ bezieht sich hier auf die Österreicher, die in der Tat die meisten der attraktiven Neubauten an Segellängen-Yachten aus Nordeutschland aufkauften.

Die Regattalisten zwischen der Jahrhundertwende und 1920 zeigen, daß bei den Regatten die Felder zwar nach vergleichbaren Segellängen-Werten eingeteilt wurden, aber mit Ausnahme der Sonderklasse in 6 Klassen von „I“ bis „VI“ gestartet und bewertet wurden. So starteten z. B. am Wolfgangsee in der „St. Gilgener Woche 1908“ (25.8.-2.9.1908) in Klasse VI *Gladys*, *Orion II*, *Bajazzo* und *Spatz*, obwohl die Kielyachten *Gladys* (8,83 m L, 40,36 qm), *Orion II* (jetzt *Skiðblaðnir*, 9,02 m L, 51,18 qm), *Pirat* (8,95 m L, 49,47 qm) und *Bajazzo* (8,94 m L, 44,14 qm) und die Schwertyacht *Spatz* (6,30 m L, 24,65qm) mit respektive 6,00, 5,95, 6,02, 5,94 bzw. 5,00 SL vermessen waren (übrigens siegte am 25.8. *Gladys* vor *Orion II*, am 29. und 30.8. *Pirat* vor *Gladys*). Die Unterteilung dieser Klasse VI in VIa und VIb wurde übrigens unterschiedlich gehandhabt, mitunter enthielt VIa Kielyachten und VIb die sogen. Rennfludern (extrem breite Schwertboote), manchmal wurden aber auch die 6-SL-Yachten als „Klasse VIa“ und die 5 bzw. 5,5 SL-Yachten als „VIb“ gestartet. In Norddeutschland dagegen startete man mitunter die offenen Rennyachten als VIa, die Kreuzeryachten als VIb.

§ 3. 6-Segellängen Yachten als Vorfahren der 35er bis zum Ende des 1. Weltkriegs

Im Vorfeld für die berühmte Kieler Woche von 1906, die Kaiser Wilhelm II. als Länderwettkampf zwischen England und Deutschland intendierte (bei den Sonderklassen allerdings eher zwischen Deutschland und Amerika⁶), brach nun in Norddeutschland eine bisher nie gesehene Bautätigkeit aus, sodaß in diesen Jahren die renommierten Werften wie Willi von Hacht und H. Heidtmann in Hamburg sowie ab 1907 auch Abeking & Rasmussen in Bremen-Lemwerder bis zu einem Dutzend SL-Yachten und Sonderklassen gleichzeitig auf Stapel legten. Diese Yachten wurden dann von ihren Eignern kurzfristig auf der Alster oder auch auf der Kieler Förde für Regatten eingesetzt, um dann schon nach einem oder zwei Jahren einem Neubau Platz machen zu müssen.

Die Intensität und Mobilität der damaligen Regattaszene war enorm, was nur mit dem Aufwand nicht unbeträchtlicher finanzieller Mittel und professioneller Crews erklärt werden kann, da offenbar die Regattasaison an Nordsee, Ostsee und Berliner Seen von Mai bis Oktober durchgehend ausgenutzt wurde; das Beispiel einiger noch heute segelnder Schiffe mag das deutlich machen, die damals als Gruppe an diesem ausgedehnten Regattazirkus teilgenommen haben, nämlich die (späteren) 35er *Pirat II* (Bj. 1906, jetzt Zürichsee), *Schelm* (Bj. 1905, jetzt Wolfgangsee) und *Stiefmütterchen* (damals auch *Windspiel VIII*, Bj. 1905, jetzt *Skiðblaðnir*, Traunsee), wozu noch die nicht mehr überlebenden 6-SL-Yachten *Bajazzo* (Bj. 1904), *Scherz* (Bj. 1906) sowie die 5,5-SL-Yacht *Hidigeigei* (Bj. 1904, jetzt

⁵ Victor Thausing: Die Rennklassen und ihr Einfluß auf die Entwicklung des U.-Y.-C. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 1 (1927), Heft 4, 1-8: 4.

⁶ Aus der ziemlich reichhaltigen Literatur zur Geschichte der Sonderklasse in Österreich seien hier angeführt: H. Kunz: Warum halten wir an der Sonderklasse fest? In: Flugzeug und Yacht Jg. 1924, Heft 5, S. 19; H.J. Vogt: Die Sonderklasse, In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 11-12, S. 10-15; Gottfried Paurnfeind: Kaiseryachten. In: Yachttrevue 7 (1983), Heft 9, S. 38-44; allgemein zu den Sonderyachten zuletzt Klaus Kramer: Segeln für den Kaiser. Die Internationale Sonderklasse. Bielefeld 2003.

Hidi am Wolfgangsee) und die kleineren 5,5-SL Yachten *Jutta I* (Bj. 1905) und *Jutta II* (Bj. 1906) kamen, später auch *Nixe* (Bj. 1906).

Der Regattazeitplan des Jahres 1906 für diese Schiffe sah folgendermassen aus: Im Mai und Anfang Juni nahmen sie an Regatten auf der Alster in Hamburg teil, vom 19.-28. Juni an der Kieler Woche, am 5., 19. und 26. August wieder an Wettfahrten auf der Alster, im Sempember auf Berliner Revieren (am 8.-9. September auf dem Wannsee und am 15. September auf der Mügge), dann ging es zurück nach Hamburg, wo am 30. September und schließlich am 8. Oktober auf der Alster Regatten stattfanden.

Aus den Vereinen.

Der rührige Hamburger Yacht-Club hat wieder zwei wohl-gelungene Segelregatten abgehalten. Eine offene Wettfahrt auf der Alster am 19. August und eine interne am 26. August auf der Elbe.

Auf der Alster war die übliche 8 Sm. lange Bahn bei W.N.W.-Wind (4,14 m/sec.) abzusegeln. Nicht weniger als 28 Yachten erschienen bei dieser Wettfahrt am Start, bei der „Windspiel VIII“ zum zweitemal den Herausforderungspreis gewann.

Das Ergebnis der Wettfahrt zeigt die folgende Tabelle:
Zeitenliste.

Yacht	Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Sonder-Klasse.			
Tilly VIII	1.36,45	1.51,24	I
Sonderlöb	1.40,10	1.56,11	—
Renn-Klasse V.			
Dix	1.34,36	1.49,15	I
Heimchen	1.40,10	1.54,49	—
Renn-Klasse VIa.			
Windspiel VIII	16.34,41	1.47,42	(*)
Scherz	1.41,57	1.52,58	II
Pirat II	1.44,15	1.55,16	—
Rautendelein	1.47,27	1.58,28	—
Bajazzo	—	—	aufgeg.

6-SL-Yachten auf der Kieler Woche 1906:

Klasse VI.		
60	Bajazzo — 1904	6,00
61	Scherz — 1906	6,00
62	Pirat II — 1906	6,00
63	Schelm — 1905	6,00
64	Stiefmütterchen 1906	6,00
65	Jutta I — 1905	5,50
66	Jutta II — 1906	5,50

Wie schnelllebig das Regattageschehen damals war, aber auch wie schnell wieder neue Yachten gebaut und gekauft wurden, zeigt das Schicksal von *Windspiel VIII* ex *Stiefmütterchen* (jetzt *Skiöblaödnir*), welche offenbar schon 1905 (und nicht erst 1906, wie in allen Listen und Yachtregistern vermerkt) gebaut worden war, und nach der Frühjahrssaison 1906, wo sie auf Alster und bei der Kieler Woche offenbar große Erfolge einfahren konnte, noch im Juli 1906 in Hamburg weiterverkauft wurde: „Der „Wilhelm Spindler-Preis“ [...] fällt als der besten Yacht des Jahres 1906 nunmehr „Stiefmütterchen“ von Christof Alt zu. „Stiefmütterchen“ errang in 12 Starts acht erste, zwei zweite und einen dritten Platz: ein glänzendes Resultat, auf das der Führer dieser kleinen Rennyacht, Fritz Naglo, stolz sein kann. Leider ging „Stiefmütterchen“ bald nach Beendigung der Kieler Woche in anderen Besitz über, und zwar in den Besitz des Herrn Fr. Kirsten in Hamburg.“⁷

Dabei wechselte der Name also Ende Juni 1906 von *Stiefmütterchen* auf *Windspiel VIII*; noch im selben Herbst 1906 wurde das Boot aber „nach Wien“⁸ verkauft, ebenso wie *Nixe* (jetzt *Swift*, Attersee) und *Dix*. Nach nur einer Saison (1907) am Attersee, wieder als *Stiefmütterchen* (vgl. Abb. 2), mit dem Eigner Adolf Werthner, wurde sie abermals an den Wolfgangsee an Emil Schleiffeldner weiterverkauft, von wo sie im nächsten Winter an der Traunsee kam, wo sie seit 1909 einer Eignergemeinschaft unter Dr. Siegfried Natter gehörte, nunmehr unter dem Namen *Orion II* (wobei das Schiff aber offenbar auch weiterhin *Stiefmütterchen* gerufen wurde, wie wechselnde Namen in den Regattalisten des Jahres 1909 bestätigen).

Da diese leichtgebauten Yachten inkl. der Sonderklassen für damalige Verhältnisse (und, was norddeutsche Küstengewässer anlangt, auch für heutige Verhältnisse) nur zum Regattieren, nicht aber als „Nachmittagsboote“ geeignet waren, wurden sie relativ günstig weiterverkauft und gingen zu einem beträchtlichen Ausmaß nach Österreich, daneben auch an die bayrischen Seen oder, viel seltener,

⁷ Die Yacht, Jg. 1907, Heft 19, S. 565.

⁸ Die Yacht, Jg. 1906, Heft 11, 368.

an die Berliner Gewässer. Aus diesem Grund kamen in den auf 1906 folgenden Jahren, die den für die Küstengewässer relevanten Wechsel zu den R-Formeln brachte, nicht nur viele Sonderklassen, sondern auch zahlreiche Segellängen-Yachten an die Salzkammergutseen und den Wörthersee. Neben *Stiefmütterchen* waren dies wie gesagt innerhalb weniger Jahre zwischen 1906 und 1910 *Bajazzo*, *Hidigeigei*, *Jutta III* (jetzt *Gladys*), *Mara*, *Nixe* (jetzt *Swift*), *Pirat*, *Schelm* und *Scherz*, und dies sind nur die 5,5 und 6-Segellängen Yachten, denn auch andere und sogar größere Yachten wurden nach Österreich verkauft.

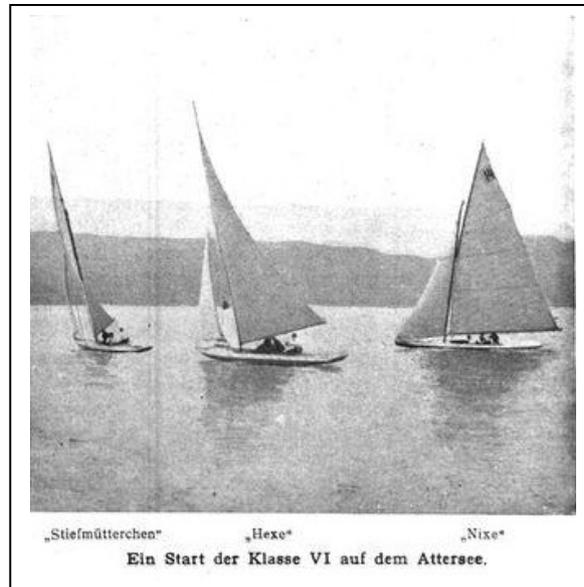


Abb. 2: *Stiefmütterchen*, *Hexe* und *Nixe* am Attersee⁹

Diese Boote hatten, da meist zwischen 5 und 6 Segellängen vermessen (vgl. Abb. 1) eine Länge von 8-9 Metern und enorme Segelflächen, meist um oder über 50 qm, wobei hier riesige Gaffel-Großsegel vorherrschend waren, deren Großbäume meist noch über das Heck hinausragten; die Segel scheinen übrigens entweder gar keine oder nur 3 durchgehende Spreizlatten enthalten zu haben. Für die leichten Winde an den österreichischen Seen waren diese Yachten jedenfalls auch viel geeigneter als für die Kieler Förde. Bis zum 1. Weltkrieg segelten also in den Klassen V und VI in der Regel ähnliche 5- bis 6-SL-Yachten unterschiedlicher Segelfläche gegeneinander, wobei die Differenzen zusätzlich durch Zeitvorgaben (also einem Vorläufer unserer Handicap-Wertung) ausgeglichen wurden; dadurch wurde es möglich, auch deutlich ältere Boote vom Ende des 19. Jahrhunderts an Regatten teilnehmen zu lassen, und man gliederte die Boote daher nur grob in Klassen, wobei selbst die 6-Segellängenyachten wie gesagt mitunter in Klasse VI a und VIb unterteilt werden konnten. Die Felder innerhalb dieser Klassen zählten daher auch selten mehr als fünf Boote, oft auch nur zwei oder drei, obwohl nicht nur zu besonderen Anlässen Yachten von anderen Seen anreisten (hier Ergebnisse der Jubiläumswettfahrt des UYCA auf dem Attersee am 8.8. 1911):

		Klasse VIa.		
Bajazzo	6,00	1.38.59	1.38.59	I. und [Preis v. Kammer.
Hexe	6,00	1.47.08	1.47.08	
Mara III	6,00	1.45.50	1.45.50	III.
Schelm	6,00	1.46.30	1.46.30	
Windspiel X	6,00	aufgegeben.		
Nixe	5,95	Boje berührt.		
Pirat	5,95	1.48.30	1.48.18	
Schelm III	5,95	nicht gestartet.		
Stiefmütterchen	5,95	1.41.03	1.40.51	II.

⁹ Bildquelle: Die Yacht, Jg. 1909, Heft 1, S. 3.

Bis 1913 war somit ein von der Größe der Felder her zwar nicht spektakulärer, aber doch recht lebhafter Regattabetrieb mit diesen Segellängen-Yachten auf den Salzkammergutseen und auch auf dem Wörthersee zu verzeichnen; 1914 wurden die ausgeschriebenen Regatten zum Großteil wegen der Ermordung des Thronfolgers abgesagt.

Von 1914-1918 kam der Binnensegelsport zwar nicht völlig zum Erliegen, war aber stark eingeschränkt; während man in Berlin am Wannsee schon 1915 die smarte Idee von Regatten als Benefizveranstaltungen hatte (so im Juni 1915 „Kriegs-Segelwettfahrten im Dienst der Kriegswohltätigkeit“), hielt man in Österreich von 1915 bis 1917 wenigstens auf der Alten Donau noch Segelregatten ab, welche allerdings gewissen Seltenheitswert hatten, wie entsprechende Pressemeldungen zeigen; immerhin nahmen aber noch ein Jahr vor Kriegsende, am Samstag, dem 30. September 1917, auf der Alten Donau 26 Boote der Klassen I – III an den Regatten teil.¹⁰ Auf den Salzkammergutseen scheint dagegen ab 1915 die auf die Wiener Sommerfrischler angewiesene Regattatätigkeit zum Erliegen gekommen sein, weder *Die Yacht* noch die *Allgemeine Sport-Zeitung* noch die 1916 als Verbandsblatt des nunmehr vereinigten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Segelverbandes fungierende Zeitschrift *Wassersport* berichten jedenfalls von Ausschreibungen oder abgehaltenen Regatten. Auch im Nachkriegsjahr 1919 scheint es kaum organisierte Wettfahrten gegeben zu haben. Mangels jährlicher Yachtregister und Publikationen ist auch die Spur vieler Yachten in diesen Jahren nicht mehr zu verfolgen.

§ 4. Der Neubeginn und die Entwicklung der „freien“ 35qm- Klassen

Dem also offenbar weitgehenden Zusammenbruch des Segelsports gegen Ende des 1. Weltkriegs folgte mit der langsamen Neuorganisation nach dem „Umsturz“ in Österreich eine Diskussion darüber, welche Klassen nun die schon in die Jahre gekommen SL- und R-Yachten ablösen sollten. Diese Diskussion sollte die ganzen 20er-Jahre bis in die frühen 30er hinein recht emotionell andauern und wurde mehr behindert als gefördert durch die Tatsache, dass die der UYC mit seinen Zweigvereinen (ebenso wie die wenigen anderen relevanten österreichischen Vereine) dem Deutschen Segelverband als Teilverein *angehörte* (und nicht etwa gleichberechtigt zur Seite stand). Anfangs konnten sich die österreichischen Vertreter im DSV allerdings noch soweit durchsetzen, dass die Sonderklasse als eigene Klasse bestehen blieb und zudem durch Betreiben des damaligen Obmanns des Gesamt-UYC, Victor Thausing sen., 1922 eine den österreichischen Bedürfnissen entsprechende neue „freie“ Klasse, eben die offenbar erstmals von Valentin Feinig am Wörthersee gezeichnete 35-qm-Rennklasse, als Ersatz für die alten offenen Kielboote geschaffen wurde; daneben entwickelt sich an der deutschen Nord- und Ostseeküste eine weitere „freie“ 35qm-Klasse, welche sich aber von vonherein als seetüchtige Kreuzerklasse etablierte, die den österreichischen Seglern zu schwer, zu langsam und zu teuer war, sodaß das ursprünglich für alle 35er gemeinsam festgelegte Segelzeichen „T“ ab Frühjahr 1924 für die auf den Binnenseen gebauten offenen 35-qm-Rennklasse-Yachten zu „D“ verändert wurde.

Photos vom Wörthersee aus dem Jahre 1923 zeigen die offenen 35er noch mit dem Segelzeichen „T“, im Jahr darauf bereits mit „D“:

¹⁰ Vgl. Allgemeine Sportzeitung Jg. 28, Ausg. vom 2. Oktober 1917.

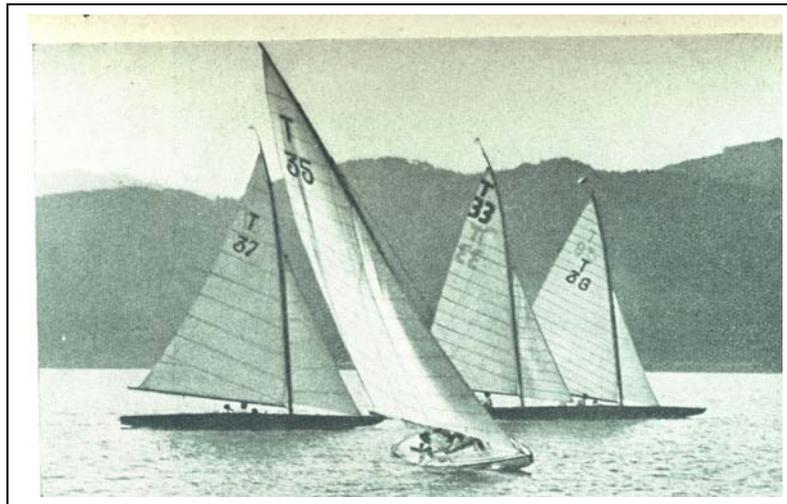


Abb. 3: Im Bild zu sehen v.l.n.r.: *Kundy II*, *Windkind*, *Röntakwinta* und *Gof*¹¹

In diesem Jahr publizierte der DSV auch eine Liste der damals festgelegten Segelzeichen:¹²

Erkennungsbuchstabe	Name	Höchstzahl der Personen	bezahlte Leute erlaubt
<i>Renn-Klassen</i>			
S	Sonderklasse	3	keine
R	40-qm	4	nach Ausschreibung
D	35-qm	3	keine
L	30-qm	2-3, nach Ausschreibung	keine
U	30-qm (Küstenjollen)	2-3, nach Ausschreibung	keine
J	22-qm (Binnenjollen)	2-3, nach Ausschreibung	keine
M	15-qm	2	keine
IV	10-qm	2	keine
V	5-qm	1	keine
<i>Kreuzerklassen</i>			
E	250-qm	12	4
G	175-qm	9	3
N	125-qm	6	2
O	75-qm	4	1
A	60-qm	?	?
P	45-qm	3	1
T	35-qm	3	1
B	30-qm (Jollenkreuzer)	4-5, nach Ausschreibung	keine
C	25-qm (Wanderjollen)	2-3, nach Ausschreibung	keine
<i>Altersklassen</i>			
H	8 m-R	5	1
K	6 m-R	3	1

Die beide 35er-Klassen machten in der Folge ganz unterschiedliche Entwicklungen durch, wobei auf den deutschen Binnengewässern (z.B. um Berlin, aber auch auf den Bayrischen Seen) Anfangs noch

¹¹ Bildquelle: Flugzeug und Yacht Jg. 1924, Heft 1 (Jänner), s.13

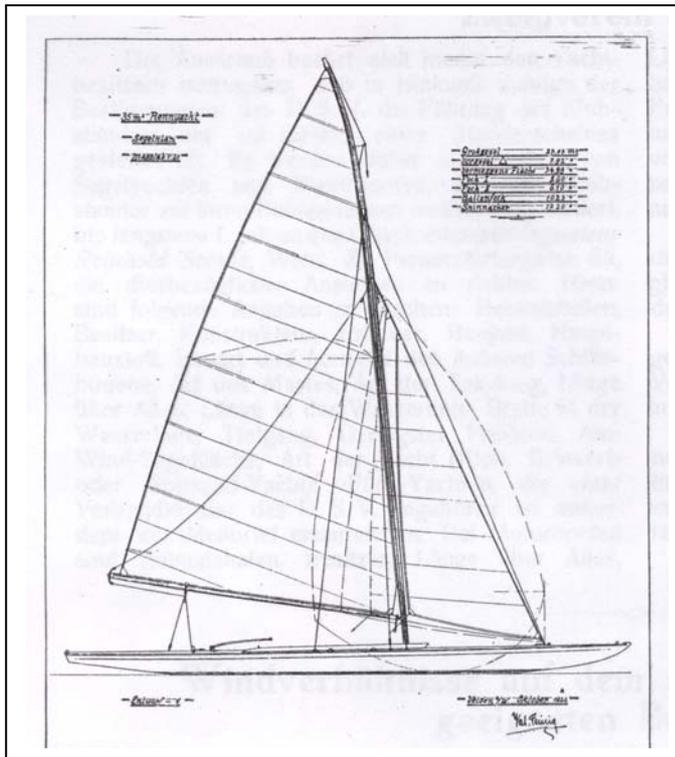
¹² Die Yacht, Jg. 1924, Heft 18, S.467.

beide Klassen vertreten waren, während Ende der 20er Jahre dort die 35-qm-Rennklasse (bis auf Bayern) völlig verschwand, sodaß in der Folge ein „35er“ in Deutschland eine 35-qm-Kreuzerklasse bezeichnete, in Österreich durchwegs eine 35-qm-Rennklasse, was bis zum heutigen Tag so blieb.

Victor Thausing schrieb über die Gründe für diese Entwicklung 1927: „Der DSVb. hat am Seglertag 1923 dann den freien 20er, und 1923 auf unser Drängen auch unseren 35er angenommen. Erwähnt muß werden, daß unsere Bestimmungen der 35er-Klasse nicht immer richtig verstanden wurden. Es sollte ein freies Boot sein, darum waren alle Grenzen möglichst weit gezogen. 700 kg war ursprünglich das Mindestgewicht. Damit war aber natürlich durchaus nicht gesagt, daß man das Boot nicht schwerer bauen kann und bauen würde. In der Folge hat man es auch wesentlich schwerer ausgeführt, ohne daß es deshalb langsamer wurde. Andererseits kann man aber gewiß auch bei 700 oder 800 kg Gewicht ein genügend steifes und hinreichend sicheres Boot machen, wie das unsere Segellängenboote beweisen.“¹³

Schon im Jahre 1923 wurden etliche neue Boote dieser Klasse bei Abeking & Rasmussen sowie auf österreichischen Werften an Traunsee (Ö.S.G.) und Wörthersee (V. Feinig und Wörtherseewerft) sowie eine bei W. v. Hacht auf Stapel gelegt, sodaß zwischen 1923 und 1927 mindestens 18 neue 35er gebaut wurden (vgl. Abb. 4-5 und 6-7)¹⁴.

Die Konstruktionszeichnungen der 35er zeigen, dass zwar mit den neuen 35ern gewisse Traditionen der alten SL-Yachten übernommen wurden, etwa das noch immer relativ flache Unterwasserschiff, das niedrige Freibord und ein ganz leichter positiver Sprung im Deck, aber dass auch ganz neue Elemente in diese „freie“ Klasse eingebracht wurden. Zum ersten weisen die neuen 35er kein freistehendes Ruder mehr auf, sondern ein durchwegs in den Kiel integriertes, wodurch sich auch die Kielform änderte und länger wurde, die Unterwasserform wurde im Vergleich mit den flachen Rissen der Jahre nach der Jahrhundertwende ein wenig runder, die Überhänge schrumpften deutlich, der Tiefgang nahm bis zu 1,2 m ab und das Längen-Breitenverhältnis wurde noch extremer:



waren etliche der Hacht- und Heidtmann-Bauten noch um die 9 m lang auf etwa 1,70 Breite, so wuchs nun zwar die Länge bis zu 10 m, die Breite aber schrumpfte bis 1,60 herab. Im Gegensatz zu den alten Segellängen-Rennern wurde bei den neuen 35ern weniger Wert auf Dauerhaftigkeit gelegt: aufwendige und somit teure Nahtspanter finden sich anscheinend nicht mehr, statt Mahagoni auf Eiche wurde mitunter auch Zedernholz auf Eiche verwendet, und das qualitativ schlechtere, weil weniger gut abgelegene Holz der Nachkriegsjahre tat wohl das ihre dazu, dass die Schiffe weniger Haltbarkeit bewiesen als die älteren Yachten der Jahrhundertwende. Diesem Umstand ist es wohl auch zuzuschreiben, dass von dem runden Dutzend derzeit aktiven 35ern ganze zwei aus den Zwanzigerjahren stammen, der Rest aber zwischen 1904 und 1908 erbaut worden war.

Von der Geschwindigkeit her waren die neuen 35er den Sonderklassen offenbar

Abb. 5: Rißzeichnung 35er Rigg *Seraphita* von

Valentin Feinig, 1923

¹³ Victor Thausing: Die Rennklassen und ihr Einfluß auf die Entwicklung des U.-Y.-C. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 1 (1927), Heft 4, 1-8: 6f.

¹⁴ Abb 5-6: 35-qm-Rennkielyacht. In: Die Yacht, Jg. 1923, Heft 45, S. 773-774; Abb.6-7: A. Brix: Bootsbau. Praktischer Schiffbau. 7. Aufl., Berlin 1929, Nachdruck Hamburg 2002, S. 73f und 104.

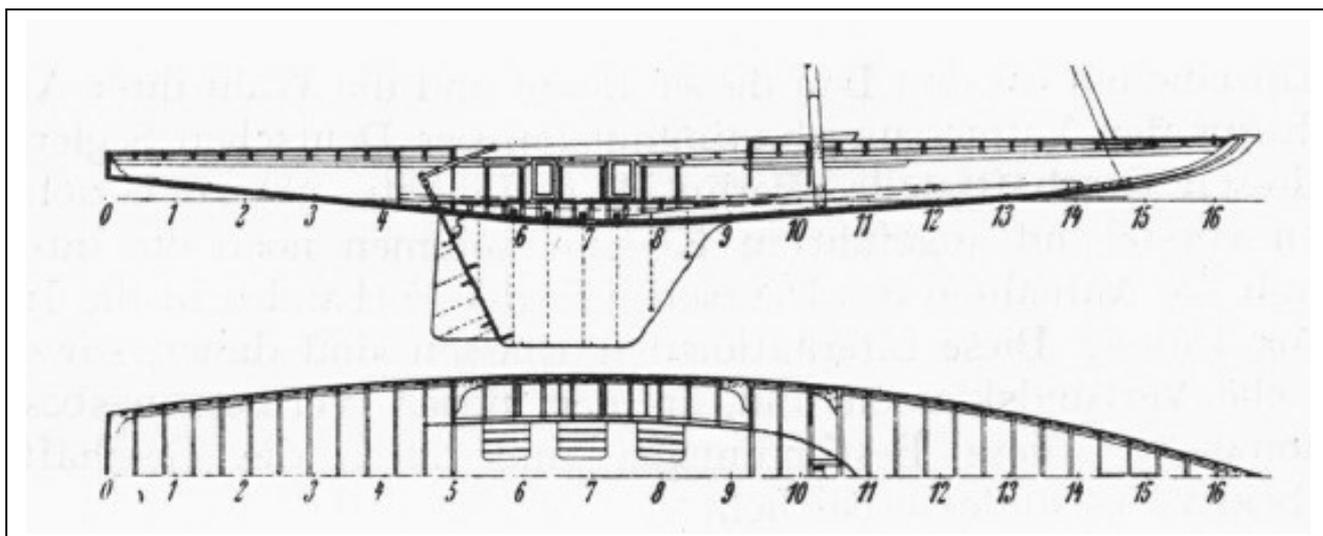


Abb. 7: Rißzeichnung 35er von Harms (vor 1929): Rumpf

eindeutig überlegen, was aber nicht überraschend ist, da zu diesem Zeitpunkt viele Sonderklassen noch gaffelgetakelt waren und auch sonst durchwegs älteren Baujahrs waren; in seinem Klassenporträt von 1929 bringt O. Grill Belege dafür, dass die 35er durchwegs schneller waren als alle damals bekannten Klassen, einschließlich der 6er und der Sonderklassen: „Wenn wir schließlich den Durchschnitt der Zeiten sämtlicher Boote [der Wörtherseewoche 1928] berechnen, so kommen wir bei der 35-qm-Klasse auf eine weit kürzere Durchschnittszeit als bei allen übrigen Klassen.“¹⁵

Der Beginn der neuen freien 35-qm-Rennklasse in den 20er Jahren war nicht auf ganzer Linie erfolgreich: abgesehen von der Teilung der Klassen in die Renn- und die Kreuzerklasse schon nach einem Jahr wurden vom Deutschen Segelverband - obwohl die Klasse fast ausschließlich auf den Alpenseen zu Hause war -, auch immer neue Eingriffe in die Vermessungsbestimmungen gemacht, die der Klasse ebenso wenig förderlich waren wie einige frühe extreme, aber wenig erfolgreiche Neubauten von österreichischen Werften (in der Folge in der Literatur öfters als „Mißgeburten“ bezeichnet¹⁶, darunter der 1923 von der Ö.S.G.-Werft in Gmunden gebaute *Tutankhamen*). Schon in der ersten Klassenbestimmung des DSV wurde das Gesamtgewicht nach unten mit 800 kg (statt der vorgeschlagenen 700) beschränkt, 1926 auf 900, 1930 gar auf 1000 kg hinaufgesetzt. Diese Art des legislativen Eingreifens durch den DSV in die junge österreichische Klasse versetzte ihr schnell den Todesstoß: da die Boote durch das immer höhere Gewicht und die dann festgelegten Mindestplankenstärken, welche für Binnengewässer völlig wirklichkeitsfremde Zahlen aufwiesen, langsamer wurden, wurden nach 1927 keine 35er mehr gebaut (mit Ausnahme des 1947 bei Feinig gebauten *Seeteufel D 15*, der aber höheres Freibord aufwies und mehr Ballast¹⁷), obwohl durch weitere Umriggungen alter Segellängen-Yachten die Felder bis ca. 1930 weiter wuchsen.

Hatte die ursprünglich vom UYC geforderte Klassenvorschrift nur vorgeschrieben, dass das Boot 35qm Segelfläche bei einer maximalen Länge von 10m und einem Mindestgewicht 600 kg (davon mindestens ein Drittel im Ballast des Kiels) aufwies, fiel in der bewilligten Fassung schon die letzte Einschränkung weg und das Mindestgewicht wurde wie gesagt mit 800 kg festgelegt.

¹⁵ Otto Grill: Die 35-qm-Renn-Klasse. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 5, 3-8: 5.

¹⁶ Otto Grill: Die 35-qm-Renn-Klasse. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 5, 3-8: 4.

¹⁷ P[eter] G[ünzl]: Bootsbau in Velden: Geschichte der Feinig-Werft (1)- (2). In: Veldner Zeitung Jg. 1981, Nr. 12 (15.9.1981), S. 22-26 und Nr. 13 (13.10.1981), S. 18-20.

Yachten können am rauhen und ernsten Segelrevier des Attersees nicht gebraucht werden. Noch weniger aber kommen solcherart Yachten als Ersatz für unsere Großyachten in Betracht.“¹⁸

„Der Fünfunddreißiger, ein Geistesprodukt des Wörther Sees, hat die hochgespannten Erwartungen, die man in ihn gesetzt hatte, bis jetzt eigentlich in keiner Weise erfüllen können.“ „Baut man ihn halbwegs normal, ist er langsam, baut man ihn extrem, dann geht er unter.“¹⁹

Die Meinungen waren offenbar besonders dort stark geteilt, wo sich die Frage nach Neubauten besonders stellte (wie am Attersee, wo sich die 35er tatsächlich nicht durchsetzen konnten, und zwar nicht nur wegen höherer Windstärken). Am Traunsee, wo man erfolgreich umgeriggte SL-Schiffe (wie *Pierrot II*) gegen Neubauten segeln ließ, stellte sich das Problem weniger scharf. Letztlich löste erst das 1935 erstmals in Österreich vorgestellte Starboot²⁰ das Problem, da es eine ausreichend schnelle und sportliche Kielyacht darstellte, die noch dazu international eine bis dahin unbekannte Verbreitung erreichte.²¹

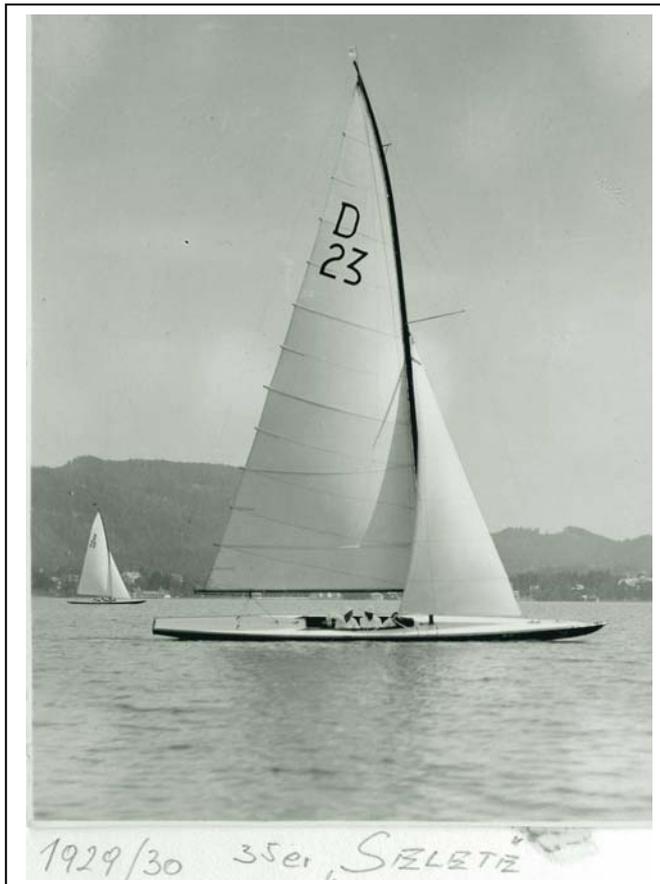


Abb. 8: *Saelde* auf dem Wörthersee 1929²²



Abb. 9: *Harald* auf dem Traunsee 1929

¹⁸ Victor Paul Suppan u.a.: Ausblicke für die Großyachtsegler am Attersee. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 1 (1927), Heft 7, 5-12.

¹⁹ Funke, Hanns: Das Problem eines Sonderklassen-Länderwettkampfes zwischen Deutschland und Österreich. In: Die Yacht, Jg. 1924, Heft 42, 1132-1134: 1132f.

²⁰ Dietz Angerer: Das Starboot auch in Österreich. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 9 (1935), Heft 4, S. 26-29.

²¹ Dazu kam, dass gerade in den nördlicheren deutschen Revieren diese Größenordnung um 1930 außerordentlich dicht besetzt war: Außer den 30er Schärenkreuzern (Segelzeichen X) und der bereits erwähnten 35 qm-(nationale) Kreuzerklasse (T) gab es auch noch die 35 qm-Binnenfahrtklasse (E), die 30 qm-Binnenfahrtklasse (B, Jollenkreuzer), die 30 qm-Küstenklasse (U) und die bald sehr verbreitete 30 qm-Binnenklasse (L).

²² Abbildung mit freundlicher Genehmigung von Ing. Valentin Stossier, Pörschach.

§ 5. Alte 5,5 – 6-SL-Yachten als 35er.

Während aber vor allem auf dem Wörthersee schon bald respektable Felder neuer und neuester 35er an Regatten teilnahmen, wurden an Traun- und Attersee Versuche unternommen, die eher kleinen Felder an 35ern durch Umriggen älterer 6-Segellängen-Yachten vergleichbarer Größe zu vergrößern und somit auch den Besitzern älterer Boote die Teilnahme an Regatten mit nur relativ kleinen Adaptionen, in erster Linie durch Verkleinern der Takelagen, zu ermöglichen.

Da die alten SL-Yachten nicht nur recht solide gebaut, sondern auch mit den verkleinerten Segeln durchaus kompatibel waren, waren diese Versuche als durchaus gelungen zu bezeichnen, wie folgender Regattabericht über die Regatten auf dem Traunsee im August 1925 zeigt:

„Die 35-m²-Klasse wies 4 Meldungen auf. Der Sieger des Vorjahres „Mime“ startete leider nicht, obwohl er sicher auch in diesem Jahre die besten Aussichten gehabt hätte. Es zeigte sich, daß die alten mit 35 m² getakelten 6-Segellängenyachten den Kampf mit den langen, neugebauten 35m²-Yachten, namentlich bei Flaute, gut aufnehmen können, da sowohl „Schelm III“, ein altes Linton-Hope-Boot, wie auch Pierrot“ (früher Segellängenyacht „Pux“) am erfolgreichsten waren.“²³ Während am Traunsee also *Schelm III* (6-SL, Baujahr 1904) und *Pierrot II* (5,5 SL, Baujahr 1908) umgeriggt wurden, war es am Attersee *Mah Jongg* (6 SL, Baujahr 1908), und alle drei Boote erzielten gute Ergebnisse.



Abb. 10: Zwei 35er auf dem Traunsee 1930 , links gaffelgetakelt D 27 *Windspiel X*, rechts hochgetakelt D 16 *Harald II*

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die neuen 35er offenbar fast durchwegs hochgetakelt waren, während am Traunsee wenigstens *Pierrot II* (Bj. 1908) bis zum 2. Weltkrieg trotz der Anpassung an die 35er in der Segelfläche gaffelgetakelt blieb; offenbar war kein wesentlicher Unterschied im Geschwindigkeitspotential zu bemerken, denn am Wörthersee wurde der Neubau *Röntakwinta* (Bj. 1924) 1929 durch den Eigner A.C. Angerer wieder von Hoch- auf Gaffeltakelung

²³ V[ictor] Th[ausing]: Traunsee-Woche. In: Flugzeug und Yacht Jg.1925, Nr. 10 (Okt. 1925), S. 15-16: S. 15.

umgetakelt; er schildert die Vorteile u.a. so: „Mast, Gaffel, stehendes und laufendes Gut meines heuer wieder zum guten Alten zurückmodernisierten Fünfunddreißigers Röntakwinta wiegen 58 kg. Das ist allerdings um 2 kg mehr als der frühere Hochmast mit allem Zubehör. Da aber die Gaffelnock bei Vollzeug nur 11 m ober Deck steht, der Hochmast hingegen 13 ½ m emporrage, hatte dieser entschieden weitaus mehr Toppgewicht.“²⁴ Er beschreibt auch die Vorteile beim Reffen (nämlich den tieferen Schwerpunkt) und konnte offenbar keine Geschwindigkeitsnachteile seiner – im Vergleich mit dem extremen Leichtbau, der ranken *Saelde* – schweren Yacht ausmachen. Die von ihm mit 13,5 m angegebene Masthöhe des Bermudamastes für die *Röntakwinta* wurde durch die von anderen 35ern noch übertroffen, so maß der Mast der *Saelde* angeblich 16 m.

Dennoch waren bei den 35ern schon in den 20er- und 30er-Jahren die Bermudariggs eindeutig in der Überzahl gegenüber den alten Houari- (d.h. Steilgaffel-)Riggs. Auf anderen Seen und bei den älteren Klassen hatte das Gaffelsegel noch lange nicht ausgedient, und Photos vom Wolfgangsee noch aus dem Jahre 1936 zeigen dort ausschließlich Gaffelschiffe.

Während am Wörthersee in erster Linie neugebaute 35er fuhren, und am Traunsee und Attersee Neubauten und umgeriggte Segellängen-Yachten gemeinsam Regatten segelten, nahmen in Bezug auf die 35er der Wolfgangsee und der Mondsee eine Sonderentwicklung (vgl. Abb. 11). Weder wurden hier Neubauten in Auftrag gegeben, noch systematisch ältere Yachten auf 35er umgeriggte; zwar existierten Anfang der 20er Jahre am Wolfgangsee die 5,5 SL-Yacht *Hidi* (Bj. 1904) und die drei 6 SL-Yachten *Gladys* (ex *Jutta III*, Bj. 1907), *Mara* (Bj. 1907) und *Stiefmütterchen* (ex *Windspiel VIII* ex *Orion II*, Bj. 1906), aber *Hidi* kam von 1923 bis zum 2. Weltkrieg an den Attersee, *Stiefmütterchen* scheint nur 1920 unter H. Schulz und dann wieder 1924 unter dem neuen Eigner L. Liemann 1924 (nunmehr im SV Nibelungen, einer jungen Abspaltung des UYC Wolfgangsee) Regatten gesegelt zu sein, und *Gladys* scheint nach 1920 überhaupt nicht mehr in den Regattaergebnissen auf. *Mara* scheint damals am Wolfgangsee, wohin sie nach dem 1. Weltkrieg vom Attersee kam, nie Regatten gesegelt zu sein und wurde 1927 dem UYC Wolfgangsee von der bisherigen Eignerin G. König geschenkt²⁵ (ebenso wie die große alte 8-SL-Yacht *Greif* mit Bj. 1905 vom bisherigen Eigner H. Schulze, welche aber als Yacht der Jugendabteilung eifrig Wettfahrten bestritt). Ähnlich war die Situation am Mondsee, dort lag zwar von 1922 bis 1936 *Pirat* (6 SL, Bj. 1906), aber Wettfahrten für 35er oder auch nur ältere SL-Yachten kamen nicht zustande.

§ 6. Bau- und Segeltätigkeit in den 20er Jahren.

Kurz nach der Gründung der Klasse 1923 entwickelte man besonders am Wörthersee eine enorme Bautätigkeit, aber auch am Traunsee wurden vereinzelt 35er auf Kiel gelegt, und zwar 1923 der erste neue 35er überhaupt, nämlich *Tutankhamen* (später *Darling*, D 11), der mit 10 m Länge auf 1,60 Breite eine extreme und offenbar nicht geglückte Konstruktion darstellte.

Damals wurden speziell als 35-qm-Rennklasse folgende Schiffe auf Kiel gelegt:

Am Wörthersee entstanden 1923 *Frigg* (D 15), *Jaxt*, *Kundry*, *Gof* und *Windkind* auf der Wörtherseewerft sowie *Rielly II* (D 1), *Oberon* (D 14) und *Sindbad III* (D 2) bei V. Feinig, am Attersee bei Pölzleitner *Woglinde II* und am Traunsee bei der Ö.S.G. ausser *Tutankhamen* auch noch *Mime V*. Das Jahr 1924 stellte einen weiteren Höhepunkt des Baus von 35ern dar, bei Valentin Feinig am Wörthersee wurden gleich drei Schiffe gebaut, nämlich *Röntakwinta* (D 17), *Seraphita* (D 6), *Wildfang* (D 24), auf der Wörtherseewerft *Saelde* (D 23) und bei der Ö.S.G. in Gmunden *Harald* (D 28). Im Jahr darauf entstanden bei Abeking und Rasmussen noch die spätere *Woglinde III* (ex *Rakete XVIII*, D 20) und *Erika II* (ex *Harald II*, D 16), die beide übrigens noch heute als *Porquerolles* (Attersee, X 100) und *Skadi* (Wolfgangsee, X 205) segeln.

²⁴ Angerer, A.C.: Meine Erfahrungen über die Gaffeltakelung. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 11-12, S. 8-10: S. 8.

²⁵ Vgl. „Der U.Y.C. ‚Wolfgangsee‘ teilt mit“, in: Mitteilungen des Union-Yacht-Club 1 (1927), Heft 1, S. 8.



Abb: 10: Gaffelgetakelte Yachten auf dem Wolfgangsee, 1927.

Mit diesen 18 Neubauten war aber offensichtlich das finanzielle und seglerische Potential der 20er-Jahre in Österreich erschöpft, es wurden in den Folgejahren keine neuen 35er mehr auf Kiel gelegt, nicht zuletzt wohl auch wegen der Wirtschaftskrise.

Dennoch segelten Ende der 20er Jahre ansehnliche Felder von 35ern auf den drei Hauptrevieren Wörthersee, Traunsee und Attersee, wobei einzelne Schiffe immer noch (wie in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg) regelmäßig auch an der Regattawochen auf anderen Seen teilnahmen, allen voran die äußerst schnelle *Woglinde III* von Prof. Otto Grill am Attersee, welcher etwa 1927 sowohl an den Verbandswettfahrten auf dem Traunsee (5.-13.8), als auch an den Verbandswettfahrten auf dem Attersee (13.8.-20.8.) und auf dem Wörthersee (23.8.-28.8.) teilnahm und dabei die Mehrzahl der Wettfahrten gewann.²⁶

Auf dem Attersee waren z.B. 1926 für die Verbandswettfahrten aus Anlaß des 40jährigen Jubiläums des Union-Yacht-Clubs folgende 35er gemeldet²⁷:

D 7, <i>Mah Jongg</i> , O.v.Meiß-Teuffen	UYCAttersee
D 12, <i>Pierrot II</i> , Dr. O.Frh.v.Trauttenberg	UYCTraunsee
D 17, <i>Rötakwinta</i> , A.C. Angerer	UYCWörthersee
D 20, <i>Rakete XVIII</i> , H. Kustermann	K.B.Y.C.
D 21, <i>Woglinde II</i> , O. Grill	UYCAttersee
D 23, <i>Saelde</i> , R. Salcher	UYCWörthersee
D 24, <i>Wildfang</i> , Ing. A. v. Rosmini	UYCWörthersee

Bei den Regatten in diesen Jahren dominierten am Attersee *Woglinde* von O. Grill und am Wörthersee wenigstens bei Leichtwind *Saelde*: „*Saelde* ist das ausgesprochene Leichtwetterboot, das selbst bis zu

²⁶ Vgl. dazu die gesamten Regattaergebnisse für 1927, in: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 1 (1927), Heft 6, 4-11.

²⁷ Vgl. Flugzeug und Yacht Jg. 1926, Folge 8, S. 11.

3 m Windstärke, wenn es keinen Seegang findet, allen bei uns in Oesterreich befindlichen Booten anderer Klassen an Schnelligkeit überlegen ist.“²⁸

Im Jahre 1926 verzeichneten die Union Yacht Clubs für die einzelnen Reviere insgesamt 12 35er und zwar am Attersee 2, am Wörthersee 6 und am Traunsee 4.²⁹ Aber während 1928 in Österreich einen Höhepunkt der Regattatätigkeit erlebten, war in diesem Jahr in Bayern (wo man 1924 im KBYC gleich vier Schiffe davon hatte bauen lassen, die aber bis auf eines 1928 wieder verkauft waren³⁰) die 35er-Rennklasse schon fast wieder von den Regattabahnen verschwunden und bereits im Jahr darauf bedeutet „35er“ auch in Bayern, wie schon vorher auf den Berliner Gewässern, ausschließlich die 35er Kreuzerklasse. Insgesamt läßt sich für die Alpenseen für die Dauer des Bestehens der 35-qm-Rennklasse (die in Deutschland aber eben 1933 wieder gestrichen wurde) folgende Frequenz bei der Regattatätigkeit nachweisen³¹:

	Wörthersee	Attersee	Traunsee	Mondsee	Starnberger See
1924 ³²	8	2	?	?	2-3
1925 ³³	7	2	5	-	3-6
1926 ³⁴	4	7	?	?	-
1927 ³⁵	6	2	8	-	2
1928 ³⁶	5	2	6	-	2
1929 ³⁷	5	2	3	-	-
1930 ³⁸	3	3	6	-	-
1931 ³⁹	5	2	7	-	-
1932 ⁴⁰	4	3	5	-	-
1933 ⁴¹	4	2	4	-	-
1934 ⁴²	?	2	4	2	-
1935 ⁴³	-	2	3	2	-
1936 ⁴⁴	?	2	6/5	2	-
1937 ⁴⁵	-	2	4	-	-

²⁸ Aus O. Grill: Die 35-qm-Renn-Klasse. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 5, S. 3-8: S. 5.

²⁹ Vgl. Flugzeug und Yacht Jg. 1926, Folge 4, S. 11.

³⁰ Wolfram Müller (Hg.): 75 Jahre Bayerischer Yacht-Club. 1888-1963. Starnberg 1963, S. 72 und 75.

³¹ „?“ steht für fehlende Angaben, „-“ für sichere Nicht-Teilnahme von 35ern an den Wettfahrten; da einzelne Yachten auf mehreren Seen Regatten fahren, ist die Summe der Teilnahmen nicht identisch mit der Summe der aktiven Yachten.

³² Quelle: Flugzeug und Yacht Jg. 1924, Folge 11, S. 17, Folge 10, S. 19, und: Die Yacht 1924, Heft 21, S. 548 und Heft 28, S. 764.

³³ Quelle: Flugzeug und Yacht Jg. 1925, Folge 12, S. 11, Folge 10, S. 14-16 und: Die Yacht 1925, Heft 22, S. 16 und Heft 30, S. 10.

³⁴ Quelle: Flugzeug und Yacht Jg. 1926, Folge 10, S. 12f.

³⁵ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 1 (1927), Heft 6, S. 4-11 und: Die Yacht 1927, Heft 30, S. 7.

³⁶ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 2 (1928), Heft 9, S. 20-27 und Heft 10, S. 20f.

³⁷ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 3 (1929), Heft 8-9, S. 42f, 34f, 31.

³⁸ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 4 (1930), Heft 4, S. 25-27 und Heft 5, S. 10-27.

³⁹ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 5 (1931), Heft 5, S. 17-27.

⁴⁰ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 6 (1932), Heft 3, S. 7-16.

⁴¹ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 7 (1933), Heft 3, S. 23-24 und S. 27.

⁴² Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 8 (1934), Heft 3, S. 22 und Heft 4, S. 5 und 14.

⁴³ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 9 (1935), Heft 4, S. 33-40.

⁴⁴ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 10 (1936), Heft 4, S. 44-54.

⁴⁵ Quelle: Mitteilungen des Union-Yacht-Club Jg. 11 (1937), Heft 3/4, S. 14 und S. 33-37.

Abgesehen von diesen Revieren hielt sich die Regattateilnahme der 35 qm-Rennklasse in sehr bescheidenen Grenzen: am Ammersee trat 1924 ein einzigesmal D 8 *Rakete* XVII gegen D 10 *Iltis* an, ab da fuhr *Iltis* allein; auf den Berliner Gewässern segelten D 3 *Helma*, D 9 *Aenne* und mitunter D 18 *Seeteufel*, aber nie waren mehr als zwei Boote für die Regatten dort auf der Müggel oder auf dem Zeuthener See gemeldet, und auch das nur 1926 und 1927.⁴⁶

Die Stärke der Regattafelder stieg in Österreich gegen Ende der 20er Jahre deutlich an, begann aber schon ab 1932 wieder deutlich zurückzugehen, 1935 brachen die Felder der 35er selbst auf den Salzkammergut-Seen deutlich ein; obwohl die Regattatätigkeit insgesamt abgenommen haben dürfte, vermelden die Wettfahrtbericht für die Traunseewoche 1935 bei den Kielbooten nur mehr „2 alte Sechser, 3 35er und 2 25er“, während bei den Jollen immerhin 5 Zwanziger und 6 O-Jollen an den Start gingen.⁴⁷

Im Jahre 1934 wurden durch den DSV sowohl die Sonderklassen als auch die 35-qm-Rennklasse aus der Klasseneinteilung gestrichen, aber festgehalten, dass dies ohne Konsequenzen für das (noch) selbständige Österreich sei.

Neubauten gab es in den 30er-Jahren allerdings keine mehr, und dies nicht nur aus finanziellen Gründen: zwar wurden die 35er immer noch von einem Flügel des UYC als Binnenrennklasse favorisiert, aber die offenbar mangelnde Eignung der neugebauten 35er als „Nachmittagsboote“ führte dazu, dass sich die Klasse auch in Österreich nicht endgültig durchsetzen konnte; der Aufruf Victor Thausings von 1936: „Ich bin der Meinung, daß man eine bessere und schnellere Kielyachtklasse als den 35er für unsere Seen nicht finden kann. – Daher: Baut 35er!“ verhallte unbeachtet.⁴⁸

Wenn gerade die finanzielle Seite der 35er angesprochen wurde, dann ist dazu zu bemerken, dass der Bau eines neuen 35ers auch in den 20er Jahren keine billige Angelegenheit war; der Preis für einen Neubau wird 1932 mit ca. 8000 Schilling veranschlagt (im Vergleich dazu eine Sonderklasse mit 12.000 S, ein 22er aber nur mit 3.400 S). Da nach dem auf dem Schilling von 1938 als Einheit basierenden Index der Schilling des Jahres 1932 0,72, der des Jahres 2005 aber 40 betrug, lassen sich die Baukosten eines 35ers im Jahre 1932 mit ca. 444.400.- öS heute, d.h. 32.390 € jetziger Währung veranschlagen. Damals wurde ein Segeltag auf einem 35er mit 58 S bewertet wurde⁴⁹ (zur Beruhigung: der auf einer Sonderklasse mit 79 S!), das würde heute rund 235 € entsprechen; nachdem aber die Amortisation bei 100 Jahren natürlich ganz anders anzusetzen ist als damals mit 10 Jahren, segeln wir heute mit den 35ern zumindest theoretisch viel billiger.

§ 7. 35er nach dem 2. Weltkrieg.

Da die Mitteilungen des UYC mit dem Jahrgang 1937 eingestellt wurden, da die Österreichischen Yacht Clubs 1938 sofort nach dem Anschluß dem Y.C.v.D. einverleibt wurden, ist die Geschichte der Yachten in dieser Zeit nur schwer nachzuvollziehen: die gewaltsamen Arisierung auch beim Bootsmaterial schienen ebenso wie die Gleichschaltungen in den Vorständen natürlich nicht in der Presse auf, und die Zeitzeugen sterben nach und nach aus. Es sei übrigens hier kritisch angemerkt, dass es offenbar auch unter den Seglern Kreise gab, welche den Anschluß Österreichs an Reichsdeutschland schon lange vor seinem katastrophalen Vollzug herbeisehnten, wie eine Jubiläumsansprache zum 40-jährigen Jubiläum des UYC aus dem Jahre 1926 verrät.⁵⁰

⁴⁶ Zu entnehmen den verstreuten Melde- und Regattaergebnislisten in: Die Yacht, Jg. 1926 und 1927.

⁴⁷ Die Yacht 1935, Heft 48, S. 10.

⁴⁸ Victor Thausing: Welche Kielyachtklasse? In: Mitteilungen des Union Yacht Club Jg. 10 (1936), Heft 1, S. 24-27.

⁴⁹ Alle Angaben aus 1932 aus: Adolf Werthner: Das Wirtschaftliche Segeln. In: Mitteilungen des Union Yacht Club Jg. 6 (1932), Heft 1, S. 15-18.

⁵⁰ Hans von Frisch: Das Jubiläum des Union-Yacht-Club. In: Flugzeug und Yacht, Jg. 1926, Folge 7, S. 13: „Und noch aus einem Grunde kann die Sportwelt Oesterreichs zufrieden sein mit ihrem Segelsport: sind es doch

Dennoch tat der Anschluß vorerst dem Segelsport wenig Abbruch, wie noch Bilder von reger Segeltätigkeit auf den österreichischen Alpenseen selbst unter der Hakenkreuzflagge belegen. Mit Kriegsausbruch änderte sich jedoch das Bild, und vor allem in den letzten Kriegsjahren fielen nicht nur die längst zum Großteil eingezogenen Segler, sondern auch die Yachten selbst den Kriegsanstrengungen zum Opfer: Auf vielen Yachten, auch den 35ern, wurden die Kiele als „Kriegsopfer“ abmontiert und in der Kriegsindustrie als Munition mißbraucht. Nicht alle Bootsbauer hatten, wie die Bootswerft Ratz in St. Gilgen, die weise Voraussicht, vor dem Vandalisieren der Yachten durch die SS-Kommandos auch noch Holzmodelle der Bleikiele anzufertigen.⁵¹

Die Besatzungsjahre führten vor allem in der amerikanischen Besatzungszone zu einer weiteren Dezimierung des Yachtbestands: zwar gab es viele segelinteressierte GIs, aber nicht alle waren damit zufrieden, wie auf dem Traunsee von als „Wasserfiaker“ eingespannten einheimischen Seglern herumkutschert zu werden, gerade auf dem Wolfgangsee scheinen die Besatzungssoldaten mit Vorliebe die noch intakten Yachten zu brutalen Rennen im Stil der „Stock-car-races“ mißbraucht zu haben. Am Wörthersee erreichte der UYC, dass gerade die beschlagnahmten 35er von den Engländern zurückgegeben wurden. Diejenigen Yachten, die ihre Kiele verloren hatten, blieben von diesen destruktiven Spielen glücklicherweise verschont, und gegen Ende der 40er Jahre begann man, sie teilweise wieder mit neuen Kielen zu versehen; damit konnten schon in den 50er Jahren einige 35er (darunter auch *Hidi* und *Stiefmütterchen* am Wolfgangsee) wieder einsatzfähig gemacht werden, und der offiziell gar nicht existierenden Klasse ein neues Leben einhauchen: dabei wurden auch einige SL-Yachten, die vor dem 2. Weltkrieg noch gar nicht auf 35-qm-Rennklassen umgetakelt wurden, nun dieser Klasse angepaßt, um auf den Salzkammergutseen auch für alte Schiffe vergleichbare Bedingungen zu schaffen. Allerdings wurden in der Folge die Mehrheit der Schiffe mit Glasfasermatten überzogen, um sie dicht zu bekommen, ein m.E. unnötiges Unterfangen, da die Schiffe bei einem Mindestmaß notwendiger Instandhaltungsarbeiten immer noch dicht werden; die schon seit 30 Jahren vorausgesagten negativen Folgen des Überziehens für die Gesundheit des Holzes haben sich bislang bei den gepflegteren Schiffen glücklicherweise noch nicht erfüllt.

Dennoch dämmerten einige Yachten, teils aus Unklarheiten über die Besitzverhältnisse, teils aus einem Desinteresse für altes Bootsmaterial, das in den 60er Jahren einen Höhepunkt erreicht haben dürfte, noch in den 50er und 60er Jahren in Bootsschuppen vor sich hin, und wurden irgendwann „entsorgt“ (oder wie man damals einfach noch sagte, „verheizt“).

Was von den 35ern blieb, sind zwei Handvoll aktiver Yachten, von denen einige sogar erst wieder in allerjüngster Vergangenheit dem Dämmerndeschlaf entrissen wurde (wie die *Swift ex Nixe*). Leider sind einige der noch aktiven an weit entlegene Seen (wie der *Pirat* an den Zürichsee) entkommen, aber der Wolfgangsee hat sich, obwohl in den 20er und 30er Jahren dort die 35er ignoriert wurden, inzwischen mit sechs der noch aktiven Yachten zu einem Refugium der schönen Schiffe entwickelt.

Auch wenn die noch existierenden Yachten schon über 100 Jahre alt sind oder wenigstens in den nächsten Jahren den 100. Geburtstag werden feiern können, so ist die Zukunft der 35er vorerst gesichert, solange es Eigner gibt, welche die arbeitsintensive Pflege und Erhaltung der hölzernen Schiffe auf sich nehmen; denn es ist selbstverständlich, dass ohne sorgsame Pflege und immer wieder anfallende kleinere Reparaturen die Tage dieser Yachten schnell gezählt wären.

Die durch das 1989 neugegründete K.u.K. Yachtgeschwader abgehaltenen Traditionsregatten auf den Salzkammergutseen Attersee, Traunsee und Wolfgangsee haben noch dazu bewirkt, dass neben den Sonderklassen auch bei den 35ern wieder Felder auf den Salzkammergutseen zu Wettfahrten antreten, wie man sie zuletzt in den 20er Jahren sehen konnten. Erst 2002 hat man sich

die flinken Segler, die den Zusammenschluß mit dem Deutschen Reich schon seit Jahren restlos durchgeführt haben.“

⁵¹ So bei der *Hidigeigei*, nun *Hidi*: Vgl. Gerold Worliz-Wellspacher: „Hidi“ X 102 - 100 Jahre, 1904-2004. St. Gilgen 2004, S. 4.

darauf einigen können⁵², dass man wie vor dem 1. Weltkrieg die Schiffe nach Handicap gegeneinander segeln läßt, denn zu unterschiedlich sind die Entwicklungen, die die einzelne Booten genommen haben: nur *Hidi* und *Skíðblaðnir*⁵³ sind (als alte SL-Yachten richtigerweise) noch gaffelgetakelt (Abb. 12), andere wie *Pierrot II* (Abb. 13) und *Mara* wurde in den 1990er Jahren zu neuwertigen und damit auch mit heutigen Rennyachten voll konkurrenzfähigen Rennyachten aufgerüstet, einige Yachten fahren ohne Spinnaker, die meisten mit. Es ist sicherlich legitim, wenn jeder Eigner seine Vorstellungen vom zeitgerechten Umgang mit alten Rennyachten zu verwirklichen sucht, ob nun größtmögliche Originalität, Schönheit oder Geschwindigkeit im Vordergrund stehen; die wechselvolle Geschichte der Schiffe selbst kann die Grundlage für jede dieser Philosophien bieten, nur eines hat sich in 100 Jahren nicht geändert: unsere „fliegenden Zahnstocher“ bieten immer noch ein spannendes, flottes Segelerleben und bereiten den Eignern unvergeßlich schöne Segelstunden.



Abb 12 und 13: *Skíðblaðnir* und *Pierrot II* als Beispiele für verschiedene Renovierungsmethoden.

⁵² Vgl. dazu Ulrike und Michl Stoiber: 35er Yardstick – eine unendliche Geschichte. In: Jahresbericht des K.u.K. Yachtgeschwaders 2002-2003, S. 47-49.

⁵³ Rudolf Simek: Skíðblaðnir. In: Piekfall 37 (1988), 12-15; ders.: 100 Jahre Skíðblaðnir. In: Jahresbericht des K.u.K. Yachtgeschwaders 2006/07 (im Druck).



Abb. 14: Decklayout von *Skíðblaðnir* (2006)