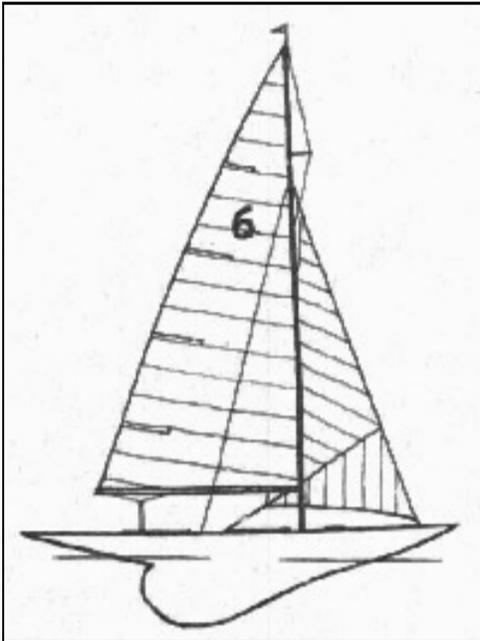




■ Internationale mR-Klassen



■ Historisches

1906 setzten sich die führenden Funktionäre der einflußreichsten europäischen Segelsportverbände in London an den grünen Tisch, um hier die „International Yacht Racing Union“ (IYRU), einen „internationalen Regattaverband“, aus der Taufe zu heben. Ziel der Vereinigung sollte es sein, für sämtliche Nationen eine allgemeingültige Vermessungsformel für Rennyachten festzulegen und einheitliche Regatta- und Wegerechtsregeln für Wettfahrten zu bestimmen. Man einigte sich auf die von dem Kopenhagener Apotheker und Hobbykonstrukteur Alfred Benzon entwickelte „Meterformel“, die ab 1908 in den meisten europäischen Segelsportländern Gültigkeit haben sollte. Es war derselbe Benzon, der bereits die seit 1893 in Deutschland und Skandinavien gültige Segellängen-Formel entwickelt hatte. Die neu geschaffene Meter-Formel war ein Kompromiß zwischen der bisherigen Segellängenformel und den damals in England gültigen Vermessungsregeln. Die neue Meter-Formel wurde für 10 Jahre festgeschrieben. Sie lautete:

$$R = \frac{L+B+\frac{1}{2}G+3d+\frac{1}{3}\sqrt{S}-F}{2} = \text{Rennwert in Metern}$$

Hierin bedeuteten:

L: die Länge, gemessen in einer bestimmten, für alle Klassen geltenden Höhe über der Schwimmwasserlinie.

B: die größte Breite über den Planken.

G: den größten gemessenen „Kettenumfang“, d.h. die mit dem Bandmaß gemessene Länge von der Oberkante des Schandecks auf der einen Seite des Schiffes, unter dem Kiel hindurch, bis zur Oberkante des Schandecks auf der anderen Seite.

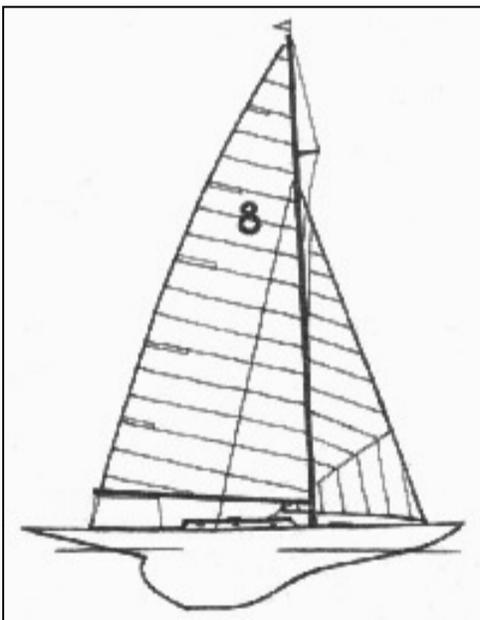
D: die Differenz zwischen dem sogenannten „Schmiegenumfang“, gemessen entlang der Außenhaut, der Spantkrümmung folgend und dem oben beschrieben gradlinig gemessenen Kettenumfang G. Das Differenzmaß „d“ wurde gleich dreifach besteuert, weil man damit die unwillkommenen Finnkieler und Schwertboote zu verhindern suchte.

F: den Freibord als arithmetisches Mittel aus dem doppelten Freibord, gemessen an der Stelle der größten Breite, plus den beiden Freibordhöhen am vorderen und hinteren Ende der Wasserlinie.

S: die Segelfläche, als Summe aus Großsegel, Großtopsegel und Vorsegeldreieck.

Innerhalb der mathematischen Formel gab es keinerlei Begrenzungen. Vom Typ her waren sowohl Kiel-, als auch Schwertyachten möglich. Die Dimensionierung der einzelnen Schiffsteile wurde von den Klassifikationsgesellschaften wie Lloyds Register in London, dem Germanischen Lloyd oder dem Büro Veritas einheitlich festgelegt, und der Bau mußte gegen entsprechende Gebühr unter der Aufsicht dieser Gesellschaften geschehen.

Die Meter-Yachten sollten sich sowohl für faire Rennen, als auch für Langfahrten über See eignen. Nach Abschluß ihrer Regattalaufbahn sollten sie leicht zu „gesunden“ Kreuzeryachten umgebaut werden



können.

Während bis zu diesem Zeitpunkt die kleineren Binnenklassen bedeutend leichter konstruiert worden waren als jene für die Küstenfahrt, forderte die Meter-Formel selbst bei den kleinsten Klassen eine überstarke Dimensionierung wie bei einem Seeschiff. Die Stärke einzelner Bauteile lag teilweise bis zu 30% über dem bisher Gebräuchlichen.

Man hoffte, die neue Formel würde stabil gebaute, mitteltiefe Fahrzeuge fördern. Doch je mehr die Konstrukteure die Formel auszunutzen lernten, entstanden durch hohe Besteuerung von „B“ und „d“ letztendlich sehr schlanke Boote mit extremen V-Spant. Als weiterer schwerwiegender Fehler erwies sich die zu geringe Besteuerung der Segelfläche, die zu völlig übertakelten Fahrzeugen führte. Bereits bei geringen Windstärken legten sich die Yachten 30-40 Grad auf die Seite und zogen die Schandecks durchs Wasser. So waren die Meter-Yachten der ersten Formelversion nur bei geringen Windstärken wirklich schnell

Die Segelverbände waren angehalten, vor allem die 6-, 8 - und 12-m-R-Klasse zu fördern. Bei den 6-ern waren bald die höchsten Stückzahlen zu verzeichnen. Daneben entstanden aber auch weitere Größen wie z.B. die 5-er, 7-er, 9-er, 10-er bis hinauf zu 23 Meter-R-Yachten. In Deutschland wurden bis 1914, im Vergleich zu den übrigen Ländern der IYRU, mit Abstand die meisten Meter-Yachten gebaut. 1911 z.B. hatte der D.S.Vb. 163 m-Yachten registriert, einschließlich der 51 Neubauten in dem selben Jahr. England, als Initiator der internationalen Formel, stand in der Bautätigkeit an zweiter Stelle. Hier zählte man im gleichen Jahr mit 23 Neubauten nur 78 Einheiten.

Nach Ablauf der 10-jährigen Änderungssperrfrist wurde 1917 die Formel nebst Meßvorschrift – wieder unter der Mitarbeit von Alfred Benzon – abgeändert, um die offensichtlichen Fehler zu beheben. Ab dem 1. Januar 1918 hatte folgende Version Gültigkeit:

$$R = \frac{L + \frac{1}{4}G + 2d + \sqrt{S} - F}{2,5} = \text{Rennwert in Metern}$$

Die neue Rechenkombination sollte breitere Yachten hervorbringen und den extremen V-Spant mildern. Inzwischen hatte man auch erkannt, daß eine rein mathematische Formel allein nicht ausreichte, um den ursprünglich erhofften Bootstyp zu schaffen. Zusätzlich zur überarbeiteten Rechenformel wurden nun auch verschiedene Grenzwert- und Wohnlichkeitsvorschriften diktiert. Zum Beispiel durfte die Verdrängung von jetzt an nicht kleiner sein als $(0,2L.W.L.+0,15)3$. Der größtmögliche Tiefgang wurde ebenso eingeschränkt wie die max. Takelungshöhe. Der mittlere Freibord wurde begrenzt wie auch der Einfall der Spanten oberhalb der Wasserlinie (eine englische Spezialität). Es wurden Mindestkajüthöhen und Mindestbreiten für den Fußboden vorgeschrieben. Desgleichen Maximalgrößen für Decksöffnungen. An die Wohnlichkeit an Bord stellte man Mindestanforderungen und anderes mehr.

Erst nach diesen Verbesserungen begann der eigentliche Aufschwung der Internationalen Meterklasse. Deutschland und Österreich waren hiervon jedoch ausgeschlossen. Denn nach dem 1. Weltkrieg hatte man beide Länder als „Kriegsverursacher“ für 10 Jahre von internationalen Wettfahrten verbannt und aus der IYRU ausgeschlossen.

1934 wurde die Meter-Formel zum dritten Mal grundlegend geändert. Sie lautete jetzt

$$R = \frac{L + 2d + \sqrt{S} - F}{2,37} = \text{Rennwert in Metern}$$

Das Gurtmaß „G“ hatte man jetzt gestrichen, weil es den Tiefgang allzusehr bestraft hatte.

Von 1908 bis 1952 besaßen die 6 Meter-R-Yachten den Status einer Olympischen Klasse. Die 8 Meter-R-Yachten waren von 1908 bis 1936 olympisch.

Außgemusterte Regattaschiffe erhielten häufig eine Kajüte und wurden zu Fahrtenyachten umgeriggt. Hierfür eigneten sich besonders die größeren Meter-Klassen.

Klaus Kramer