



Es ist gut, wenn's knarrt

Das in Norwegen entworfene **Knarrboot** ist ein früher Cruiser/Racer. Eine deutsche Werft baut einen modernisierten Klassiker in den alten Formen. Zum 70. Geburtstag maßen sich Jung und Alt



NEUE ALTE Die Serie

Bisher in YACHT classic erschienen:

Heft 1/2006	Folkeboot
Heft 2/2006	Jollenkreuzer
Heft 1/2007	Drachen
Heft 2/2007	Lacustre
Heft 1/2008	Starboot
Heft 2/2008	M-Jolle
Heft 1/2009	Zugvogel
Heft 1/2011	H-Jolle
Heft 2/2011	Hansa-Jolle
Heft 1/2012	Optimist
Heft 1/2013	12-Fuß-Dinghies
Heft 2/2013	Pirat
Heft 1/2014	Knarrboot

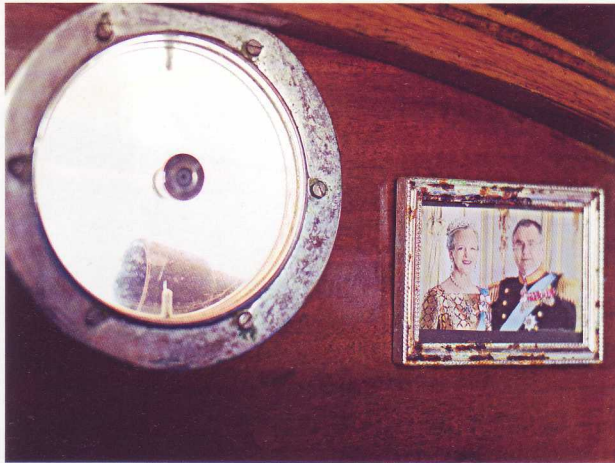


Typisch Einheitsklasse. Bei der Silhouette und vielen Details gleichen sich die Boote wie Zwillinge. Nur dass der Neubau aus GFK besteht



Während einen im Oldtimer das gemütliche Flair einer Kajüte mit Geschichte umgibt, überrascht der Neubau mit einem Plus an Platz und Volumen. Egal ob Alt oder Neu: Die Bauqualität ist hervorragend. So sind „Tritons“ Spanten zum Beispiel bereits verklebt und nicht genietet. Beim Schneiderei-Knarr praktisch: die Staufächer auf Masthöhe





Adlige Klasse: „Triton“ gehörte einst dem dänischen Königshaus

Triton“ rennt, als hätte der Namenspatron persönlich seinen Dreizack in den Hintern des Skippers gerammt. Gut, Eigner Klaus Birkhoff hat Heimvorteil; er kennt das Revier wie die sprichwörtliche Westentasche. Auch hat er seinen langjährigen Vorschoter mit an Bord. Aber macht das allein den Vorsprung aus? Reicht es als Erklärung, dass hier ein altes Holzboot sein bald 50 Jahre jüngerer Schwesterschiff problemlos in Schach hält?

Jedenfalls verkauft sich „Triton“, ein Knarr aus den sechziger Jahren, bei diesem Generationentreffen auf der Schlei teuer. Sein Kontrahent mag eine schiere, makellos weiße Außenhaut haben, brandneue Segel, feine Edelstahlbeschläge und moderne Blöcke. Wie er überhaupt auf den ersten Blick die filigranere Anmutung bietet. Aber er bleibt auf den ersten Schlägen achteraus – so sehr sich Christian Schneiderei an seiner Pinne auch bemüht.

Der Bootsbaumeister aus Stade ist so etwas wie ein Nachlassverwalter. Er sorgt mit seinen regelkonformen GFK-Konstruktionen dafür, dass die Klasse nicht ausstirbt. Seit 2004 hat er immerhin sieben neue Boote ausgeliefert, mehr als die Hälfte davon nach Norwegen, die Heimat des Knarrs. Nur in Deutschland fristet der hübsche Langkieler ein Schattendasein. Lediglich 15 Yachten aus den fünfziger und sechziger Jahren finden sich im Register des Freundeskreises.

Schon 1955 ahnt die YACHT: „Der Knarr entspricht offensichtlich den Vorstellungen, die man im Norden von einem kleinen, brauchbaren Fahrtenboot hat. Ob sich das Boot aber besonders für unsere Verhältnisse eignet, muss man anzweifeln.“ Hierzulande stehen bis heute Folkeboot oder Drachen höher im Kurs.

Dabei sind es gerade diese beiden Klassen, auf denen Knarr-Konstrukteur Erling Kristofersen seinen Entwurf 1943 gründet – eine verheißungsvolle Symbiose zweier der beliebtesten Entwürfe damaliger Zeit. Kristofersens Ziel lautet, eine Konstruktion zu schaffen, die sich einfacher und vor allem kostengünstiger bauen lässt als der Drachen.

Eigentlich hätte dem Knarr ein größerer kommerzieller Erfolg vergönnt sein müssen. Doch die Yacht mit dem „O“ als Segelzeichen bleibt vor allem ein dänisch-norwegisches Phänomen. In beiden Ländern hat sie seit 1955 den Status einer Einheitsklasse. In den ersten zwei Jahrzehnten werden 300 Yachten auf Kiel gelegt, 180 davon gehen in den Export auf die verschiedensten Reviere Europas.

Um den Einheitsklasse-Standard hochzuhalten, vergibt der Konstrukteur nur je eine Lizenz an eine Werft in Dänemark und Norwegen. Diese hatten über einem einheitlichen Satz Mallen möglichst identische Rümpfe zu bauen. Dass die mal aus Mahagoni bestehen, mal mit einheimischem Nadel- ▶



Die Klasse erlaubt nur wenig Veränderung – so bleiben Alt und Neu nahezu gleichauf

holz oder wie der „Triton“ sogar aus edler Oregon Pine aufgeplankt werden, spielt dabei hingegen nur eine untergeordnete Rolle. „Sicher hätte das Boot auch in anderen Ländern mehr Freunde erworben“, moniert deshalb 1960 das DDR-Magazin „Segelsport“, „wenn nur die Pläne frei abgegeben würden.“ Hintergrund: Auf der Suche nach neuen nationalen Klassen war der Bund Deutscher Segler an dem Entwurf sehr interessiert, bot der Knarr bei geringeren Kosten doch eine höhere Leistungsfähigkeit als der Drachen. Und das „ohne Spinnaker bei voller Fahrtenausrüstung“, wie der „Segelsport“ schreibt.

Vielleicht liegt es gerade an der Ähnlichkeit zu Norwegens wohl berühmtestem Yacht-Design, eben dem Drachen, dass Laien erst beim Blick auf das Segelzeichen erkennen, was für einen Entwurf sie vor sich haben. Der Rumpf drei Dezimeter länger, die Kajüte im Vergleich zu alten Drachen properer, die Plicht geräumiger, das Rigg

simpler: Man könnte meinen, das Einzige, was sich vom Folkeboot im Knarr-Entwurf wiederfindet, sei der Gedanke, eher auf Reisen zu gehen als auf Regatten. Entsprechend ist das gesamte Schiff rund eine halbe Tonne schwerer und ein Stück weit voluminöser als der Drachen geworden, ohne aber dessen Silhouette und Eleganz. Selten bewies ein sonst so unbekannter Konstrukteur, wie Kristofersen es war, ein solches Händchen für Proportionen.

Da steht auch die jüngste GFK-Version dem Oldtimer in Holz nicht viel nach. Die Form, Ende der sechziger Jahre auf der Børresen-Werft in Dänemark für die Serie vorbereitet, besticht mit ihrem klar gezeichneten Kajütaufbau, der nicht so verspielt wirkt wie auf den Holzyachten. In Verbindung mit dem makellosen Teakdeck sieht der Neuzeit-Knarr schlichter aus, dabei aber durchaus sehr harmonisch. Zusammen mit dem angeschlossenen

Plichtsüll ist dies der einzige Bereich, an dem Neubau und Original von außen zu unterscheiden sind. Rigg, Pinne und Fußleiste bestehen wieder aus sorgfältig lackiertem Holz und entsprechen auf den Millimeter den Klassenvorschriften. Für Fans traditioneller Linien, denen im Winterlager Zeit und Lust für langwierige Arbeiten fehlen, ist das die wohl attraktivste Lösung: eine pflegeleichte Basis, ohne die historischen Wurzeln zu vernachlässigen. Wohl nicht zuletzt deshalb gibt es mit über 160 Booten mittlerweile fast so viele GFK-Konstruktionen wie Holz-Knarrs.

Triton“ ist unter allen etwas Besonderes. 1967 als einer der letzten Holzbauten bei Børresen vom Stapel gelaufen, wurde die Yacht verschenkt – an das königliche Brautpaar Margarethe und Hendrik von Dänemark. Eine Fotografie am Kajütschott erinnert an die beiden illustren Vor-Eigner. Warum sie „Triton“ wohl abgaben? Man mag es kaum verstehen.

Wenn nämlich ein Langkieler den Begriff „wendig“ verdient, dann wohl der Knarr. Mit gerade mal 2,25 Tonnen Gewicht und einer kurzen Wasserlinienlänge von nur 6,21 Metern dreht er angenehm leicht. Das kaum überlappende Vorsegel sorgt zudem für überschaubare Schotarbeit im Manöver. Eine große Genua ist laut Klassenvorschrift genauso verboten wie ein Spinnaker. Dabei werden die Anleihen an das Folkeboot deutlich, das sich trotz oder gerade wegen dieser Einschränkung auch beim Regattasegeln noch immer großer Beliebtheit erfreut. Vorschiffsarbeit vor dem Wind heißt hier wie dort eben nur: ein Mann nach vorn und die neun Quadratmeter kleine Fock ausbaumen.

Was allerdings auch bedeutet, dass der Knarr so knapp betucht ist wie sein geklinkerter Seelenverwandter. 26,6 Quadratmeter Tuch sind für ein Boot dieser Gewichtsklasse nicht unbedingt viel, ein Reff im Groß ist deshalb schon gar nicht vorgesehen. Für die Gewässer Norwegens, wo meist ausreichend Wind herrscht, sicher eine sinnvolle Auslegung, zumal das durchgesteckte 3/4-Rigg mit seiner charakteristischen Jumpstag-Spreize im Gegensatz zum Drachen komplett ohne Backstagen auskommt, was Manöver mit kleiner Crew erleichtert und entspannt.

Auch auf der windigen San Francisco Bay, nach dem Oslofjord und dem Øresund das Revier mit der drittgrößten Knarr-Flotte weltweit, ist die konservative Besegelung des Langkielers nicht von Nachteil. Schon 1953 segelten die ersten Yachten unter dem Stander des San Francisco Yacht-Club. Mittlerweile finden die Klassenmeisterschaften im



Einfach und gut. Knarrboote bestechen durch simple Technik, die auch nach Jahrzehnten noch funktioniert. Den Namen trägt „Triton“ nicht am Rumpf, sondern auf dem Bugbeschlag

jährlichen Turnus zwischen den Kontinenten statt. Deren Besonderheit: Die nötigen Boote stellt jeweils der austragende Verband, die auswärtigen Segler reisen ohne Schiff an.

Eines aber sollte nicht in Vergessenheit geraten: Trotz aktiver Regattaszene war der Knarr ursprünglich in erster Linie zum Reisen gedacht und gebaut. Er ist, wenn man so will, die gelungene Modifikation des Drachen zum Wanderboot. Und das vor allem unter Deck.

Schlafplätze für vier, bequeme Sitzhöhe, mehr als genug Stauraum in den Enden: Schon die Holzboote ließen sich – zumindest für einen Schärenkreuzer-artigen Rumpf – äußerst komfortabel bewohnen. So hat „Triton“ zum Beispiel große Schapps unter den Decksbalken, dazu Schrankraum zu beiden Seiten des Niedergangs.

Was aber Christian Schneidereit bei seinen Neubauten an Wohnlichkeit aus demselben Volumen herausgezauert hat, ist kaum zu glauben. Fast könnte man meinen, auf einer mindestens einen Meter längeren Yacht zu sitzen, so groß ist der Gewinn unter Deck.

Selbstverständlich hilft schon das weiße Gelcoat an der Kajütdecke, den ganzen Raum heller und größer erscheinen zu lassen, als er eigentlich ist. Hinzu kommen aber jeweils noch ein paar entscheidende Zentimeter Unterschied in der Raumaufteilung, die den Knarr von der Elbe innerlich haben derart wachsen lassen. So liegt die Vorschiffskoje etwas höher als bei den alten Booten, die dadurch in der Breite wuchs und gleichzeitig mehr Stauraum bietet. Genauso die Längs- ▶



Die Boote unterscheiden sich beim Segeln kaum. Das garantiert einen stabilen Klassenzusammenhalt

koben, auch sie legten zu: wenig, aber spürbar. Um Vorschiff und Salon etwas zu separieren, platzierte Schneidereit dort zwei kleine Schrank-Einheiten, die gleichzeitig den Rumpf rund um den Mast stabilisieren und die Püttingeisen verstecken. Alles aus ruhig gemasertem Teak-Sperrholz gebaut, verleiht es dem Innenraum zusammen mit der ebenfalls aus Teak bestehenden Rumpfverkleidung ein elegantes Erscheinungsbild, das gut zum Charakter des Schiffs passt.

Gemütlicher, heimeliger ist und bleibt aber das Holzboot – vorausgesetzt, der Zustand ist so gut wie bei „Triton“. Dank verklebter Spanten und Planken hat das Schiff keine Dichtigkeitsprobleme, was sonst besonders bei Rümpfen aus Nadelholz ein großes, jährlich wiederkehrendes Thema sein kann. Auch steht die gebeizte Dänin gut im Lack und ist für Reise und Regatta allzeit bereit. Dass die Eigner-Schar die Aufrüstung aktiv gesegelter Boote gelassen

sieht, ist das wohlthuende Ergebnis des strikten Einheitsklasse-Gedankens. So beschränkt sich beispielsweise „Tritons“ Tuning auf eine Zweigang-Großschot, einige umgelenkte Strecker auf dem Kajütdach und eine Stofftasche am Großbaum, die den Fockausbaumer aufnimmt. Kein Vergleich zu Drachen, Schären- oder Meterklasse-Yachten, wo die Modifikationen an Schiff, Rigg und Deckslayout erheblich extremer ausfallen.

Für potenzielle Eigner bedeutet ein derart konservatives Formelwerk gleichzeitig auch einen kostengünstigen Einstieg, denn Ersatzteile und gebrauchte Segel lassen sich um ein Vielfaches einfacher beschaffen als bei offeneren Klassen. Und bei Wettfahrten ist das eigene Können wichtiger als der Zustand des Schiffs.

Das wird auch beim Probeschlag mehr als deutlich. Nachdem sich Christian Schneidereit und seine Bootsbauer an Schiff und Revier gewöhnt haben, segeln beide Yachten



WINDJAMMER SEGELN BRIGG ROALD AMUNDSEN

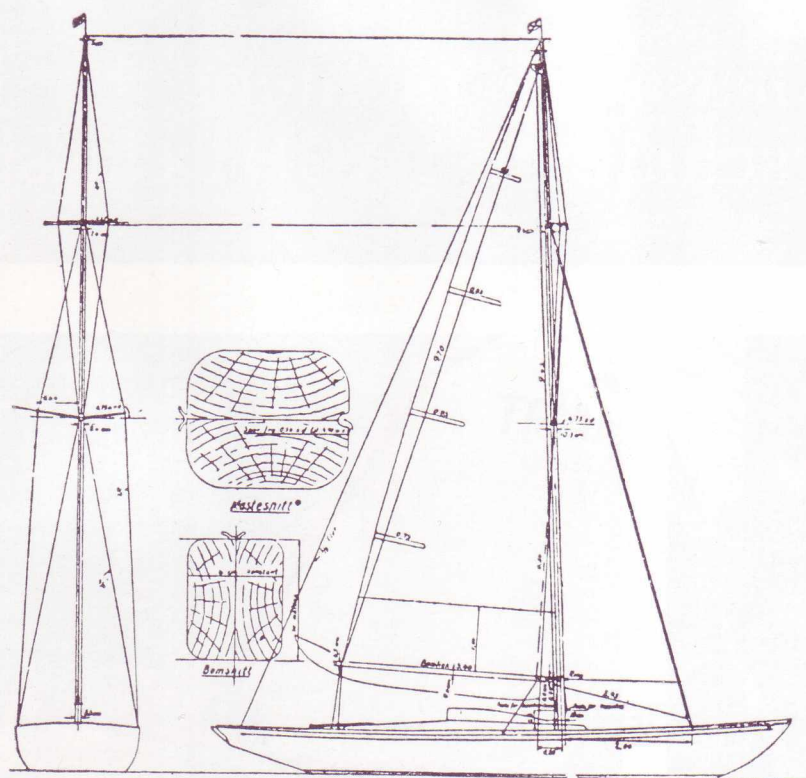
WERDEN SIE TEIL DER CREW,
OHNE VORKENNTNISSE.
BLAUWASSERSEGELN,
TRADITIONELLE SEEMANNSCHAFT,
DIE WEITE DER MEERE.

WINTER 2013/2014
KARIBIK
BERMUDAS
AZOREN



HINTER DEN HORIZONT SEHEN.
ENTDECKEN.

INFOS, TÖRNPLAN, KONTAKT:
WWW.SAILTRAINING.DE



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Erling L. Kristofersen	Tiefgang	1,30 m
Rumpflänge	9,28 m	Gewicht	2,25 t
Wasserlinienlänge	6,21 m	Großsegel	17,6 qm
Breite	2,12 m	Fock	9,0 qm

1943 konstruiert, ist das Knarrboot 1955 als Einheitsklasse des skandinavischen Seglerverbandes angenommen worden. Bis 1966 wurde der Knarr in Holz gefertigt. Es gab in Dänemark bis 2004 eine Baulizenz für GFK-Versionen, die nun die Bootswerft Schneidereit übernommen hat

gleichauf, entscheiden nur Trimm und Kurswahl über die Positionen von Alt und Neu. Für alle Fälle bekommen aber historische Knarrboote auf gemischten Regatten eine Vergütung, um neue, festere Schiffe nicht zu bevorteilen. Beste Voraussetzungen also dafür, dass die Klasse mit den Neubauten weiter wächst, ohne die alten Baunummern zu verdrängen, wie das bei vielen anderen Klassen der Fall ist.

Der Elbknarr segelt sich eine Spur direkter, was aber für ein Neuboot auch nicht verwundert. Stehendes und laufendes Gut sind noch frisch, die Blöcke laufen leicht, Bewuchs gibt es nicht. „Triton“ dagegen gibt sich wie ein echtes Holzboot. Nach der Wende knackt und knarrt es, bis sich auf dem neuen Bug alles im Gebälk gesetzt hat. Kein schlechtes Zeichen hier. Wenn es knarrt, ist es ja gut!

■ Martin-Sebastian Kreplin

Informationen: www.knarr.dk, www.bootswerft-schneidereit.de