

Durch die unterteilte Segelfläche ist das Eignerpaar in der Lage, das Boot allein zu fahren. Viel Arbeit ist das dennoch

GELEBTE GESCHICHTE

Mit dem Erwerb und dem Erhalt der „GERMANIA V“ hat sich ein deutscher Eigner seinen größten seglerischen Wunsch erfüllt. Der Klassiker aus dem Hause Krupp steht für große maritime Tradition



Der breite Löffelbug setzt weich in die Seen ein. Die Rollfock ist neu an Bord

Für Segler, die in Mallorca unterwegs sind, Pflicht: Schiffegucken im Real Club Náutico de Palma. Wer die getäfelte altehrwürdige Club-Bar hinter sich gelassen hat und die lange Betonpier hinuntergeht, wird mit zunehmender Wassertiefe immer spannendere Exemplare sehen. Am Ende schwimmen fast nur noch Segelyachten jenseits der 20 Meter, modern, futuristisch und elegant. Etwas versteckt an einem Seitenarm des Hauptsteges liegt dort zuweilen ein Zweimaster, der es in puncto Schönheit mit allen aufnehmen kann und dabei auch noch ein Schiff voller Geschichten und mit Geschichte ist.

Es ist nichts Geringeres als die „Germania V“. Genau vor 60 Jahren lief sie 1955 bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder an der Weser vom Stapel. Das fünfte Schiff aus der Reihe der legendären „Germania“-Yachten der Familie Krupp (s. Kasten) gehört heute einem deutschen Eignerpaar und ist auf Dauer auf Mallorca stationiert. Schneeweiß, mit den noch originalen und makellosen Holzmasten sowie einem erst vor kurzem erneuerten, wunderschönen und nur durch wenige Aufbauten unterbrochenen Teakdeck liegt sie an der Nock der Steganlage. Ganz im Stil der damaligen Zeit mit einem

schmal zulaufenden und mit weitem Überhang ausgestatteten Heck und der größten Breite auf Höhe des Hauptmastes, ist sie auch heute noch eine elegante Erscheinung.

Für den Eigner ist sie die Erfüllung seines Lebenstraums. In jungen Jahren auf einem Segeltörn vor Neuseeland und in der Südsee reifte in ihm der Gedanke, irgendwann ein eigenes Schiff zu haben und bei Bedarf auch längere Zeit darauf leben zu können. Und es sollte auf jeden Fall ein Klassiker sein. 1991 wagte er den entscheidenden Schritt; er fand in den USA die „Germania V“. „Als ich die Yacht in Annapolis sah, war es um mich geschehen. Dieses Schiff sollte es sein“, er-

innert er sich immer noch gut an den damaligen schnellen Entschluss. Und bereut hat er es bis heute nicht, sagt er. Zwar sei seine Partnerin beim ersten Anblick angesichts der Größe etwas skeptisch gewesen. Doch nach einigen Törns in Nord- und Ostsee, nach England und Schottland waren diese Bedenken schnell überwunden.

Das Paar wuchs seglerisch mit dem Schiff. Schnell hatten beide alle nur denkbaren Scheine gemacht, und inzwischen haben sie Atlantiküberquerungen hinter sich sowie quasi das gesamte Mittelmeer erkundet – mal mit Freunden, oft auch nur zu zweit. Aber wenn die „Germania“ auf Fahrt geht, dann nur mit dem Eigner als Skipper: Sein Schiff gibt er nicht in fremde Hände.

Die beiden sind ein eingespieltes Team, und das müssen sie auch sein. Es ist schließlich durchaus anspruchsvoll, den 20 Meter messenden Langkieler mit seinen 32 Tonnen zu zweit sicher zu bewegen. Kein Bugstrahlruder erleichtert im Hafen die Manöver, keine Elektrowinsch das Bedienen der Segel.

Wenn dies aber alles geschafft ist, dann entfaltet die „Germania V“ auch seglerisch eine Faszination, wie sie wohl nur Klassikern eigen ist. Weich setzt der breite Bug in die Wellen ein. Das hohe Gewicht und der lange Kiel sorgen dafür, dass die Yawl unbeirrt mit

SIE SEGELN DAS BOOT ZU ZWEIT, OHNE E-WINSCH UND OHNE BUGSTRAHLER

**CHARAKTERISTISCH**

Das optisch recht kurz geratene Deckshaus überdacht den konventionellen Niedergang. Die Aufbauten bestehen aus Holz

**ARBEITSREICH**

Am kleinen Rad muss der Rudergänger zuweilen viel kurbeln: Acht Umdrehungen sind es von Anschlag zu Anschlag

**SIMPEL**

Die meisten Winschen sitzen dort, wo sie auch gebraucht werden; es gibt kaum Umlenkungen nach achtern ins Cockpit

sieben bis acht Knoten ihre Bahn zieht. Bei strahlendem Sonnenschein und rund zehn Knoten Wind ist es das reine Segelvergnügen, und man sieht den Eignern auch nach fast 25 Jahren an, dass sie jeden Tag genießen.

Mit dem kunstvoll gefertigten Holzrad lässt sich das Schiff problemlos durch die Bucht von Palma steuern. Man muss sich

zwar erst an die acht Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag gewöhnen, aber die „Germania“ ist so gut getrimmt, dass sie fast ohne Korrekturen Kurs hält.

Höhe kneifen ist nicht ihr Ding; sie mag es lieber, wenn sie etwas voller gesegelt wird. Wenden und Halsen wollen gut vorbereitet sein, denn man muss den Langkieler mit sei-

nem erheblichen Gewicht schon mit einiger Geschwindigkeit und etwas Zeit auf den anderen Bug wuchten.

Wenn man dann aber unter vollen Segeln, mit einem Teakdeck von annähernd 20 Metern vor sich und den Blick auf den originalen Kompass auf der mächtigen Steuersäule durch das Wasser rauscht, dann →

MIT STIL

*Der Innenraum wurde
ORIGINALGETREU erhalten, der
Charme der Zeit blieb bewahrt*

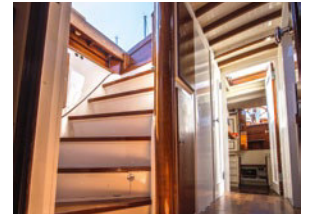


WIE EIN HAUS AM SEE



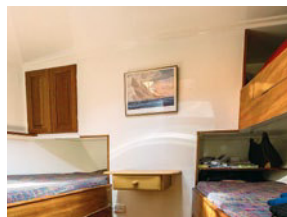
SCHLAFGEMACH

*Von der Hauptkabine aus
gibt es den direkten Zugang
ins Kartenhaus und in das
Cockpit. Der eigentliche ...*



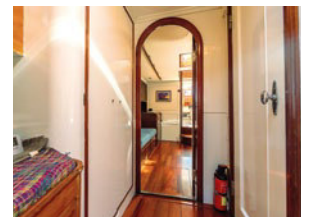
LANDHAUSTREPPE

*... Niedergang liegt unge-
schützt weiter vorn im
Aufbau, ist aber deutlich
komfortabler zu nutzen*



GÄSTEZIMMER

*Die Vorschiffskabine bietet
mit drei einzelnen Kojen
ebenfalls guten Wohnkom-
fort, insbesondere auf See*



WOHNUNGSFLUR

*In Weiß gehalten und mit
Umkleimern aus Holz ver-
sehen, wirkt das Boot ebenso
klassisch wie freundlich*



Im Kartenhaus: beste Rundumsicht und direkter Kontakt zur Crew im Cockpit

ZEITWEILIG DIENTE DAS SCHIFF ALS BOTSCHAFTERIN DEUTSCHLANDS

stellt sich sehr schnell ein Gefühl von Vertrauen in das solide Schiff und gleichzeitig eine Art Ehrfurcht ein. Es wird nachvollziehbar, warum der Eigner diese Yacht mit keinem Neubau tauschen möchte.

Gefertigt wurde die „Germania V“ aus Stahl; sie sollte eine renntaugliche Tourenyacht sein. Sie wurde nach der damals gültigen Formel als erste deutsche Yacht als 13 KR (Kreuzerrennwert) vermessen und sollte die wichtigsten Eigenschaften eines Tourers wie Seetüchtigkeit, aber auch Schnelligkeit und Wohnlichkeit vereinen. Zu jener Zeit war es in England die RORC-Formel, in USA die CCA-Formel und in Deutschland ein Grenzmaßverfahren, die das Geschwindigkeitspotenzial einer Kreuzeryacht bei Seeregatten bestimmen und mit anderen vergleichbar machen sollten. Die Formeln hatten dabei nicht nur ein gerechtes Ausgleichssystem zum Ziel, sie sollten auch den Bau von „vernünftigen und seetüchtigen“ Booten durch entsprechende mathematische Regelungen begünstigen.

Alfried Krupp nahm an Konstruktion und Bau des Schiffes großen Anteil. 1951 war er nach seiner Verurteilung für seine Verstrickung in die NS-Kriegsindustrie sowie den Einsatz von Zwangsarbeitern infolge neuer amerikanischer Gutachten nach einer Be-

gnadigung aus der Haft in der Festung Landsberg entlassen worden. 1953 hatte er das gesamte Familienvermögen zurückerhalten. Bereits ein Jahr später beschäftigte er sich mit dem Bau einer neuen Yacht – entsprechend groß war offenbar die Leidenschaft, mit der er den Hochseesegelsport betrieb. In seinen Briefen an die Werft wird deutlich, wie akribisch er Anteil nahm.

So schrieb er am 26. Oktober 1954 an A&R, dass ihm besonders die Lösung des über Deck befindlichen Kartenhauses gefallen habe. Darüber hinaus stellte er Fragen: „Wo sollen die Propangasflaschen hin? Wo die

Entlüftung für die Toilette der Eignerkabine? Kann man den Kleiderschrank etwas höher machen, da bekanntlich die Abendkleider der Damen ungefähr 1,80 Meter lang sind?“ Da verwundert es wenig, dass er selbst das Schiff 1955 von der Weser nach Kiel überführte und dann auch zum 125-jährigen Bestehen der Königlich Schwedischen Segelgesellschaft nach Stockholm brachte.

In den Folgejahren absolvierte die „Germania V“ verschiedene Regatten und Reisen in Nord- und Ostsee. 1960 folgte das Transatlantikrennen von Bermuda bis zum Feuerschiff Skagen. Die Teilnahme war zur damaligen Zeit nicht nur aus seglerischen Aspekten eine Herausforderung – gerade mal 15 Jahre nach dem Ende des Krieges waren dessen Auswirkungen noch allgegenwärtig. Insofern war die „Germania V“ auch als Botschafterin eines neuen demokratischen Deutschlands unterwegs.

Bei diesem Rennen belegte sie trotz der Konkurrenz aus zahlreichen reinrassigen Rennyachten einen hervorragenden dritten Platz. Dies war deshalb erstaunlich, weil sie vom Grundcharakter her eben als ein solides, seetüchtiges und gutmütiges Tourenschiff konzipiert und gebaut worden war. Bei aller Schnelligkeit sollte sie auch gemütlich sein, und so wurde zum Beispiel der ge- →



Das schmale und lang auslaufende Yachtheck ist charakteristisch

samte Wohnraum von einer Hamburger Innenarchitektin gestaltet.

Seit dieser Zeit hat sich die „Germania“ äußerlich bis auf die Rumpffarbe – das ursprüngliche Grün ist einem Weiß gewichen – nicht verändert. Immer noch werden das Deck und der Aufbau von einer auf den ersten Blick zu kurz geratenen Version eines Deckssalons beherrscht. In Wirklichkeit handelt es sich dabei um das Kartenhaus, den Arbeitsplatz des Navigators. Von dort aus hat er einen hervorragenden Rundumblick auf das Schiff und die Umgebung. Er sitzt oder steht trocken und sicher und kann bestens mit Crew und Skipper im direkt dahinter befindlichen Cockpit kommunizieren.

Von hier aus gelangt man in den nahezu unveränderten Unterdeckbereich, der sich in der originalen cremeweißen Wandtäfelung präsentiert. Nur die ehemalige Funkbude mit ihren aus heutiger Sicht riesigen Geräten musste einem zeitgemäßen Bad und WC weichen. Der 60 Jahre alte Bau zeichnet sich hinsichtlich Substanz und Technik durch eine derartige Qualität aus, dass bei den regelmäßigen Refits lediglich im Bugbereich Stahl erneuert werden musste.

„So ein Schätzchen braucht natürlich regelmäßige und intensive Pflege“, betont der Eigner. „Aber hätte man seinerzeit nicht aus-



TECHNISCHE DATEN

Werft/Konstrukteur	A&R/Henry Rasmussen
Rumpflänge	20,10 m
Wasserlinienlänge	13,50 m
Breite	4,71 m
Tiefgang	2,66 m
Gewicht	32 t
Ballast	8 t
Segelfläche am Wind	172 m ²
Segelfläche einzelner Segel:	
Groß 85 m ² , Fock 69 m ² , Besan 17 m ² , Genua I 106 m ² , Genua II 135 m ² , Besanstagsegel 50 m ² , Spi 264 m ²	
Motor	MB OM 352/135 PS

nahmslos das beste Material verwendet, dann wäre es viel schwieriger gewesen, das Schiff in diesem Zustand zu erhalten.“ Als er vor einigen Jahren zur Sicherheit das Getriebe des Motors überprüfen lassen wollte, teilte ihm die Herstellerfirma mit, dass dieser Maschinentyp eigentlich für Hafenbarkassen vorgesehen und bei der Anzahl der Schaltvorgänge auf der „Germania“ gerade erst eingefahren sei.

Der Eigner bemüht sich bei allen technischen Neuerungen wie Rollgenau, Radar, Navigationselektronik und Autopilot, das Schiff in einem möglichst originalgetreuen Zustand zu erhalten. „Bei der Sicherheit wollten wir allerdings keine Kompromisse eingehen“, betont er. „Ganz wichtig waren uns beispielsweise die modernsten Wetterdecoder, um unsere Törns gut vorzubereiten.“

Wenn der Eigner von den 2800 Schrauben erzählt, mit denen das alte Teakdeck befestigt war, der Havarie auf einer Atlantiküberquerung, bei der der Spinnakerbaum und eine Saling zu Bruch gingen, oder den vielen kleinen Begebenheiten am Rande der zahlreichen Reisen, ist spürbar, mit wie viel Stolz und Herzblut er an der alten „Germania“ hängt. Wie auch sonst?

KLAUS-DIETER SEELIG