

# Die Walboote

von Götz Daniel, SY 'Beluga'

Am 3. April 1932 wird das erste Walboot in der Werft Matthiessen & Paulsen in Arnis getauft. In diesem Jahr und in den folgenden drei Jahren folgen neun weitere Boote, die alle die gleichen für diese Zeit revolutionären Eigenschaften aufwiesen:

Sie hatten das typische Walboot-Deck, das dem Bootstyp auch den Namen gab, da es gewölbt ist, wie der Rücken eines Wales. Der Vorteil liegt darin, daß durch die Wölbung das Wasser sehr gut ablaufen kann (das mit Leinentuch überspannte Deck bot so keine Pfützen in denen das Wasser durch das Deck lecken kann). Zudem ist das Deck bei Krängung sehr gut begehbar und der Kajütraum des Bootes vergrößert sich erheblich, was insbesondere im Vorschiff von Vorteil ist. Typisches Kennzeichen war auch die Knickspantbauweise.

Die Konstruktionsidee des Walbootes ging davon aus, daß sich die Billigkeit des Bootes nicht durch die Verwendung billigen Materials oder billiger Bauweisen, sondern aus der besonderen Art der Konstruktion ergeben müßte. Hier hatte der

Wal „FN 50639“



Fotos: Archiv G. Daniel



Wal 13

Knickspant gegenüber dem sonst üblichen S-Spant deutliche Vorteile. Zudem weist das Knickspantboot gegenüber dem Rundspantboot eine größere Festigkeit auf. Die Knickspantbauweise war so angelegt, daß der Kimmstringer wie ein Steven außen verläuft und die Beplankung in einer Sponung aufsetzt. Damit wurde ein besonders starkes Holz in der Kimm erreicht, wodurch sich die Möglichkeit ergab die Kimm rund zu hobeln. Durch das Verschwinden der scharfen Kante hat es das sonst typische Kastenförmige der Knickspantboote verloren. Auf diese Weise erhält der Walboot- Rumpf außerordentlich weiche und elegante Linien.

Wesentliches Merkmal des Bootes mit 8,50 m (Lüa), 7,20 m (CWL), 2,20 m Breite, Tiefgang 1,30 m und dem rel. niedrigen Freibord bei 0,55 CWL von 0,525 m war auch das relativ breite und lange Vorschiff. Dieses ermöglicht ein weiches Einsetzen bei Seegang.

Der geistige Vater des Walbootes und bekannte Hochseesegler Hans Domitzlaff schrieb 1932 in der Yacht: "Das Walboot wurde nicht für die 90 % aller schwachwindigen Sommertage erdacht, sondern für die 10% der ungemütlichen Stunden, wo es darauf ankommt, daß der Segler eine Yacht unter den Füßen fühlt, auf die er sich trotz der Kleinheit unbedingt verlassen kann. Leider glauben die meisten Segler immer noch, daß die zuverlässigsten Yachten wie Tröge aussehen müs-

sen. Das ist falsch. Das richtige Seeschiff zeichnet sich dadurch aus, daß es länger als alle anderen bei zunehmendem Seegang hoch am Wind gute Fahrt voraus macht, ohne Wasser überzunehmen."

Ein relativ geräumiges Cockpit, das zur Kajüte durch ein Schott getrennt ist und auch als selbstlenzende Variante gebaut werden kann, Wellenbrecher und hohes Süll vervollkommen die Eignung für rauheres Wetter.

Die Toptakelung des Bootes mit dem 11 m hohen, hohlen Fichtenmast ist durch zwei Vorstage, Ober-, Mittel-, und Unterwant, Backstagen und Achterstag gut gesichert. Zur Regattabeseglung gehören mit 27 m<sup>2</sup> Segelfläche Großsegel, Stagfock, Sturmfock, Ballonfock und Spinnacker. Mit dem stabilen Rigg ist es zudem möglich, die Segelfläche durch Blister oder Topspinnacker auf das Doppelte zu vergrößern.

Die Einrichtung des Walbootes besteht aus drei Kojen, Kochschrank, Kartenschrank und Geschirrschrank. Über den Kojen sind zwei große Stauborde zweckmäßig angebracht. Der Kochtisch befindet sich steuerbord neben den Niedergang.



Das Walboot war insgesamt das Ergebnis zur Entwicklung einer Küstenkreuzer- Einheitsklasse, das auf Initiative von Hans Domitzlaff durch den Konstrukteur Baurat Adolf Heldt auf seinem Reißbrett im Jahr 1931 zu Papier gebracht wurde. Ziel war es, ein günstig in der Anschaffung, seetüchtiges Tourenboot zu entwickeln, das sich auch gut für Regatten eignet. Die Werft Matthiessen & Paulsen, Arnis, die die ersten 10 Walboote gebaut hat, bot diesen kompletten Küstenkreuzer für 2400,- RM an, wobei es für die ersten Boote einen Zuschuß von 300 RM gab..

Bis heute sind in Deutschland und der Schweiz nicht mehr als gut 20 Walboote gebaut wurden. Sie haben eine sehr wechselvolle Geschichte durchlaufen: in den 30er Jahren wurden sie zunehmend von der Fachpresse aufgrund der neuen Erfahrungen bezüglich Seetüchtigkeit und rel. Schnelligkeit bei günstiger Bauweise hoch gelobt. Vom DSV wurden sie 1932 als Einheitsklasse anerkannt. Regelmäßig nahmen sie in dieser Zeit mit bis zu sieben Booten an der Kieler Woche teil. Ziel war auch die Teilnahme an der Olympiade 1936 in Kiel, was aber aufgrund der politischen Verhältnisse nicht gelang. Göring soll das Walboot während der NS-Zeit zum "Deutschen Volksboot" erklärt haben. Daraus wurde aber nichts, statt dessen rissen die Nazis Europa in den Weltkrieg.

Jonathan



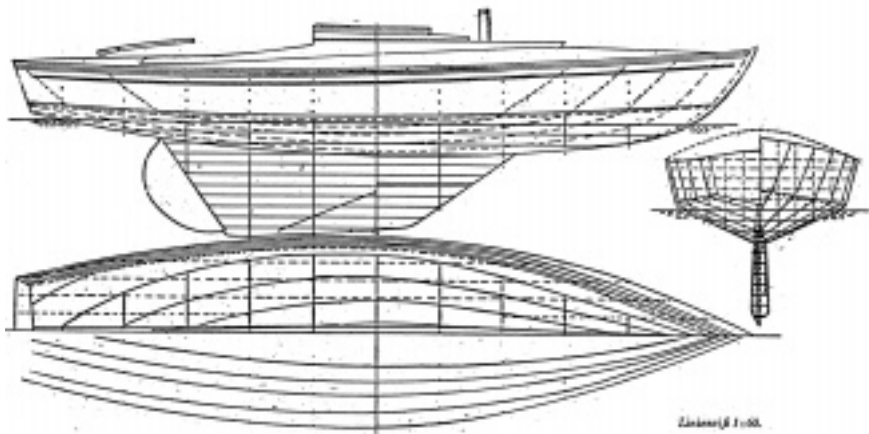
Im Krieg kam der Yachtbau zunehmend zum Erliegen und in der Nachkriegszeit hatten sich die Folkeboote in den skandinavischen Ländern schon so weit etabliert, so daß sie ab den 50er Jahren die Klasse der Walboote mehr und mehr ersetzten. Auch sie bestachen durch ihre Seetüchtigkeit und einfache Bauweise und zudem durch die etwas höhere Kajüte und vor allem durch das einfachere Rigg, das ohne Backstagen auskam. Walboote wurden nun fast nur noch in Eigenbau auf Kiel gelegt. In der DDR wurde nur ein Walboot im Jahr 1952, der Wal 12 (damals. Hayo), auf der Werft Max Thiele/Malchow gebaut. Es segelte auf dem Fleesensee, dem Schweriner See und ist 1955 zur Travemünde- Regatta ausgefahren ohne Rückkehr in die DDR. Viele Jahre später schrieb die Frau des Bootsbauers an einen interessierten Nacheigner des Wals 12 aus dem Westen: "...und von dort nicht zurückkehrte. Wir hörten noch, daß Ihre Clubs ihm das übelnahmen, diese Veranstaltung zur Flucht zu benutzen und dass er in keinem Club Aufnahme fand. Nun das wird sich sicher mit den Jahren geändert haben." Verschiedene Eigner segelten das Boot später in Lübeck, dann in Kiel und seit 1984 liegt der Wal 12 in Schleswig. Im Jahr 1956 sind noch drei Walboote auf der Fürst-Werft in Utwil am Bodensee gebaut worden. Zwei Eigner sind derzeit mit ihren Booten dort noch aktiv. Außerdem soll 1934 ein Freiherr von Thermann ein Walboot auf der Kieler Woche gewonnen und es mit nach Buenos Aires genommen haben. Von dort soll sich die Klasse in Südamerika mit dem Bau von 50 Booten

Wal- und Vertenskreuzerregatta auf dem Bodensee 1958



verbreitet haben. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Geschichte des Wals Nr. 8 (ehem. Finwal), der in den dreißiger Jahren von der Tochter der Konstrukteurs Heldt in Kiel gesegelt wurde und in der Zeitschrift Yacht 12/84 anschaulich beschrieben ist. Der Finwal wurde später nach Flensburg verkauft und liegt nun seit ca. zwei Jahrzehnten auf Fehmarn.

Zur Kieler Woche 1961 nahmen der Wal 1 (Sine Cura) Wal 2 (Robbe), Wal 7 (Nesselblatt V), Wal 9 (Moby Dick) und Wal 10 (Seebär) teil. Im folgenden Jahr waren nur noch zwei dabei und ab dem Jahr 1963 wurde es still um die Walboote. Vereinzelt traf man sich in den nächsten Jahrzehnten zu sogenannten Walboottreffen und noch 1982 schrieb ein Schweizer Walbootsegler von Z3 an den Eigner von Wal 12: "Unser Treffen war leider ein Mißerfolg, das schlechte Wetter hat uns stark zugesetzt und wir waren nur 5 Boote. Es war trotzdem sehr schön und wir haben beschlossen das Treffen Pfingsten 83 zu wiederholen."



Liste noch existierender Walboote aus unserem „Register Klassische Yachten“:

| <b>Segelnr</b> | <b>Schiffsname<br/>Baujahr</b> | <b>Eigner<br/>Baumaterial</b> | <b>Heimatrevier</b> | <b>Bauwerft<br/>Ex-Segelnr/-Namen</b>        |
|----------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| Wal 1          | Sine Cura<br>1932              | Gebauer<br>Holz / GFK-Überzug | Eckernförde         | Mathiessen & Paulsen, Arnis<br>Kormoran      |
| Wal 4          | Narwal<br>1935                 | Horst<br>Holz                 | Kieler Förde        | Mathiessen & Paulsen, Arnis                  |
| Wal 5          | Gerda<br>1933                  | Paulsen<br>Holz               | in Restaurierung    | Mathiessen & Paulsen, Arnis<br>Gerda         |
| Wal 6          | Blauwal<br>1933                | Breuer<br>Mahagoni            | in Restaurierung    | Mathiessen & Paulsen, Arnis<br>Blauwal       |
| Wal 8          | Pinsel<br>1934                 | Kölln<br>Holz                 | Fehmarn             | Mathiessen & Paulsen, Arnis<br>Finwal        |
| Wal 12         | Beluga<br>1952                 | Daniel<br>Lärche auf Eiche    | Schlei              | Max Thiele /Malchow<br>WIS-34 Jonathan; Hajo |
| Wal 13         | Rudinro<br>1959                | Fiebig<br>Holz                | Eckernförde         | Eigenbau<br>Rudinro                          |
| Wal 14         | Balena<br>1959                 | Zill<br>Mahagoni              | Lübecker Bucht      | Eigenbau<br>Balu, Genua                      |
| Wal 16         | Wal 16                         | Harder<br>Holz                | Eider               | Eigenbau                                     |
| Wal 22         | Norfa<br>1951                  | Meimberg<br>Holz              | Kieler Förde        | Eigenbau<br>Uns Freud                        |
| Wal Z 1        | Wal                            | Drescher<br>Holz              | Bodensee            | ?  |
| Wal Z 3        | Duchesse                       | Hurlin<br>Holz                | Bodensee            | ?  |

Ab dieser Zeit nahmen die Kontakte der Walbooteigner untereinander mit dem dann folgenden Generationswechsel immer weiter ab. Bezeichnend hierfür ist, daß von den 21 in Deutschland und der Schweiz gebauten Booten nur noch 12 Eigner bekannt sind. Leider sind einige Boote aufgrund unzureichender Pflege und Umbauten zur Unkenntlichkeit der Klasse verunstaltet. Erstmals zur Veteranenregatta 1996 in Laboe haben sich wieder 3 Walboote (Wal 1, Wal 12 und Wal 14) getroffen. Im Jahr 1997 wurde erstmals wieder ein Walbootpreis im Rahmen der Veteranenregatta, diesmal von der M & P- Nachfolgewerft Jan Wilhelm Paulsen, Arnis gestiftet, ausgesegelt. Der Wal 14 (Balena) nahm diesen mit nach Lübeck. Auch zur 10. Veteranenregatta in Laboe am 22. August in diesem Jahr konnte er ihn verteidigen.

Es ist zu hoffen, daß zukünftig wieder mehr Wale den Weg im August nach Laboe finden, um an die Regatten der 30er, 40er und 50er Jahre anknüpfen zu können. ★