
Germania Nova in de vaart





Vlak naast mij, op slechts een paar meter afstand, sist het water langs de romp terwijl het schip als een stoomtrein met ruim 14 knopen vooruit dendert. Ik draai het stuurrad nog geen halve slag en zie ruim vijftig meter voor mij het puntje van de boegspriet langs de bergen van de Spaanse Westkust glijden! Ik laat het rad los en toch blijft 279 ton staal en hout, als op een spoorrail, haar koers vervolgen. “In the groove” zeggen de Engelsen, maar hoe je het ook noemt het kippenvel gevoel blijft hetzelfde. Volkomen in haar element en perfect in balans doorklieft *Germania Nova* moeiteloos de lange Atlantische golven die ons tegemoet komen. Dit belooft wat voor de toekomst!

Boven: Een uur onder zeil. 14 knopen aan de wind.
Onder: De auteur aan het roer.



Tekst: Ron Valent,
foto's Ed Holt

Het is 24 mei 2011. Honderd en drie jaar nadat de oorspronkelijke *Germania* de wateren van de Oostzee sierde, vaart haar replica in de vorm van *Germania Nova* haar eerste proefvaart. In de slechts acht weken na haar tewaterlating zijn haar enorme, door Brasker/Ventis gemaakte masten geplaatst en is zij volledig getuigd. Ogenblikkelijk, na het voor de allereerste keer hijsen van haar zeilen, gaat de machtige gaffelschoener ervandoor en beseft eenieder aan boord dat hij getuige is van een bijzonder moment.

Na drie jaar van plannen en bouwen verdwijnt de spanning zichtbaar van de gezichten van projectmanagers Rainer Hantke en Detlev Loell als *Germania Nova* haar eerste zeiltocht probleemloos afwerkt. Ook de mannen van de werf, de Spaanse Factoria Naval de Marin, kijken opgelucht en verdienen een compliment.

Aan dek heeft ze kilometers touw en staal draad, honderden houten blokken en een ingewikkeld gaffeltuigage. Benedendeks

heeft zij een luxe inrichting voor eigenaar, gasten en bemanning die kilometers aan bekabeling vereisen om de verlichting, generatoren, water makers, motor, boegschroef, airconditioning en andere moderne voorzieningen aan elkaar te koppelen. Moderne normen betekenen dat dit, van oorsprong eenvoudige jacht, dat zelfs niet beschikte over een motor en waar de verlichting werd geleverd door olielampen, nu een enorm ingewikkeld superjacht is waarbij alles is geperst in de relatief smalle romp van een klassieke schoener.

Drie beroemdheden op de oceaanbodem

Het is op de een of andere manier toepasselijk, dat zowel de originele *Germania* als de *Britannia* en de *Westward* op de zeebodem van de Atlantische Oceaan liggen. Drie bijzondere jachten die jaren tegen elkaar wedstrijden hebben gezeild en zowel de geschiedenis als de ontwikkelingen in de jachtontwerperij tussen 1893 en 1939 flink hebben beïnvloed. *Britannia* en *Westward* zijn, volgens de wen-

sen in het testament van hun laatste eigenaren, opzettelijk tot zinken gebracht voor de Zuid Engelse kust en bedolven onder tonnen gedumpte overtollige munitie uit de Tweede Wereldoorlog. *Germania* is bedekt met koraal en zand voor de kust van Florida, na haar vergaan in een storm. Drie jachten uit drie landen, Groot-Brittannië, Amerika en Duitsland, die een hoogtepunt vormden op het gebied van jachtontwerp. Drie jachten die ook dienden als politieke instrumenten in een tijd waarin royalty en de captains of industry niet alleen zeilden voor de sport, maar ook voor het nationale prestige. Bovendien waren ze ontworpen door drie van de grootste ontwerpers die ooit hebben bestaan: Charles Watson, Max Oertz en Nathaniel Herreshoff. Het is moeilijk om een indrukwekkender line-up voor te stellen voor een historische rematch, maar nu de replica's van alle drie zijn voltooid is het slechts een kwestie van tijd totdat we getuige zullen zijn van deze heugelijke gebeurtenis.

Zeilmaker, werfpersoneel en bemanning genieten van dit bijzondere moment.





Boven: Salon met teak vloer en smaakvol witte wanden.

Onder: de eigenaarshut is van alle gemakken voorzien.





Boven: Zo ziet 26 meter giek eruit.

Midden en onder: Het fraaie beslag van De Haas uit Oudega.

De renaissance blijft op koers

Het is algemeen aanvaard dat de restauratie van de *Endeavour* in 1989 door de Royal Huisman Shipyard het startsein was van de renaissance van het klassieke jacht. Er waren eerder wel al grote klassiekers gerestaureerd, zoals de *Altair* door Southampton Yacht Services in 1987, maar een volledig gerestaureerde J-klasse bleek bij, zowel pers als het publiek, een grotere impact te hebben. De hele klassieke scène kon meeliften op deze nieuwe populariteit en de evenementen groeiden gestaag en kregen langzaam een soort cultstatus. De beweging bereikte haar hoogtepunt in 2001 met de America's Cup Jubilee in Cowes en de regatta's in Monaco, Cannes en Saint Tropez een paar weken later.

In 2002 vond een nieuwe gebeurtenis plaats die de hele klassieke scène een nieuwe impuls gaf: *Eleonora*, een replica van het legendarische Herreshoff ontwerp *Westward* uit 1910 voegde zich bij de vloot. Plotseling werd het concept van een stalen replica van een groot klassiek jacht, zonder de voortdurende problemen en kosten die zijn gekoppeld aan het onderhouden van een 70 tot 100 jaar oude houten romp, een haalbare kaart. Een replica die een getrouwe kopie is van het origineel wordt volledig aanvaard in het klassieke jacht circuit en er is geen verschil in de manier waarop zij wordt gewaardeerd door de organisatoren, race commissies, journalisten of het publiek, in vergelijking met een oorspronkelijke klassieker.

Eleonora's voorbeeld heeft tot een golf van grote schoener replica's geleid. Eerst in 2004 was er de 37 meter lange, door Fife ontworpen *Sunshine*, in 2009 gevolgd door de 55 meter lange *Elena* (zie SdZ 2008.5), een ander Herreshoff ontwerp en een bijna identiek zusterschip van *Westward*. In oktober 2010 maakte de 69 meter lange in Nederland gebouwde *Atlantic* haar debuut in Saint Tropez. Dit jaar volgt de *Noëlani*, een 42 meter lange ontwerp van Alfred Mylne dat oorspronkelijk *Panda* heette, terwijl in Nederland het werk aan *Ingomar* net is begonnen. In 1903 was *Ingomar* de eerste van de zeven grote stalen Herreshoff schoeners. In Amerika is met de bouw begonnen van een in 1927 ontworpen, maar nooit gebouwde driemast John Alden schoener. En nu, sinds mei 2011, is de legendarische *Germania* (*Nova*) in de vaart. (* alle maten zijn lengtes over alles).

Duits van kiel tot masttop

Aan het einde van de 19e eeuw veroorzaakte de rivaliteit tussen de Habsburgse Keizer en zijn



'Ladies in control'. Twee bemanningsleden bedienen fok en kluiver met Hollandse lieren en blokken. Alle 180 blokken aan boord werden door Ording in Almere gemaakt.

neef, de Britse koning een wapenwedloop die uiteindelijk tot de Eerste Wereldoorlog in 1914 zou leiden. Er was ook een concurrentie strijd op het sportieve vlak. De Duitse Keizer bezat een serie steeds groter wordende zeiljachten waarmee hij het Britse monopolie in de Europese wedstrijdzeilerij wilde aanvechten. Eerst waren deze jachten ontworpen en gebouwd in Groot-Brittannië en Amerika en zelfs bemand door Britse kapiteins en zeilers. *Meteor I* en *II* waren door respectievelijk Fife en Watson ontworpen, terwijl *Meteor III* was ontworpen door Cary Smith en gebouwd in Amerika. Alfred Krupp von Bohlen und Halbach was een enthousiast zeiler en lid van de industriële elite van Duitsland. Hij was erop gebrand te bewijzen aan zijn vriend de Keizer dat Duitsland in

staat was een jacht te ontwerpen en te bouwen dat net zo goed of zelfs beter zou zijn dan wat de "Britishers" konden maken. Hij wendde zich tot Max Oertz die op dat moment Duitslands leidende ontwerper was. In april 1908 werd de *Germania* bij de Krupp werf in Kiel te water gelaten en de kranten kondigden met trots: "Duits van haar kiel tot haar masttop."

In haar eerste seizoen, een paar weken later in Cowes, zeilde *Germania* zichzelf de geschiedenisboeken in bij de Royal Yacht Squadron Race, waarbij de prijs de prestigieuze Kaiserpokal was, een door de Duitse Keizer beschikbaar gestelde beker. Hoewel het haar eerste seizoen was, en zij tegen een veld van geduchte tegenstanders streed, zoals de *Nyria*, *Cicely*, *White*

Heather, Carina en *Creole*, won de *Germania* de wedstrijd in een record tijd. Ze zeilde de afstand van ongeveer 47 nautische mijl (bijna 90 kilometer) in 3 uur 35 minuten en 11 seconden, met een gemiddelde snelheid van 13,1 knopen! Oertz had een winnaar ontworpen. In de komende zes jaar bleef *Germania* een van de meest succesvolle schoeners in de vloot en, als gevolg van haar succes in haar eerste seizoen, bestelde de Duitse Keizer ook gelijk een nieuw door Oertz ontworpen jacht, de *Meteor IV*.

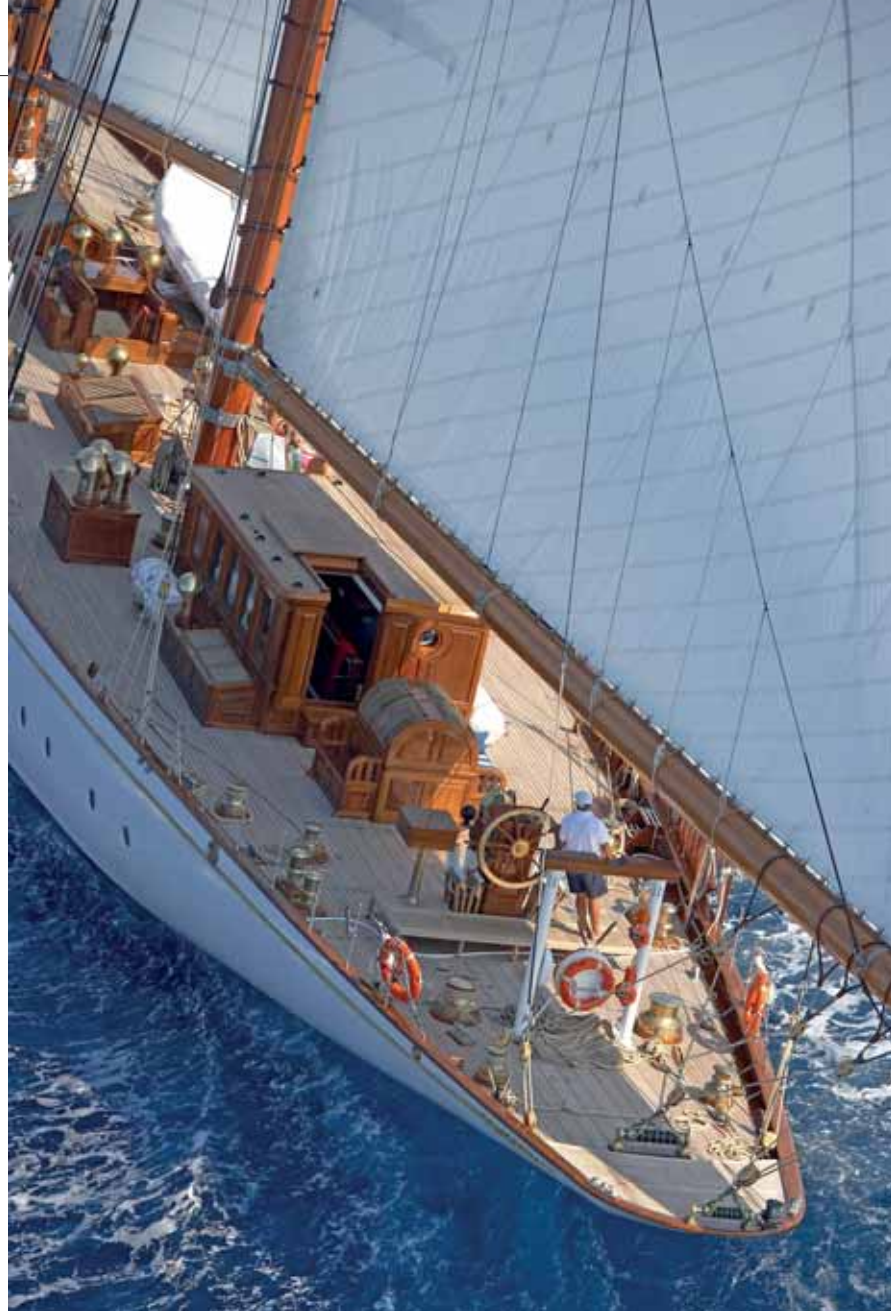
Bij het uitbreken van de Eerste Wereld Oorlog bevond de *Germania* zich in Engeland en werd gelijk in beslag genomen. Drie jaar later werd ze op een veiling verkocht aan een Amerikaan. In 1921 werd ze zwaar beschadigd in een orkaan voor de kust van Virginia. In korte tijd werd ze diverse keren doorverkocht, haar loden kiel en mast werden verwijderd en uiteindelijk eindigde ze als een drijvend restaurant op de Miami River. In 1930 lag ze als bar voor de kust van Florida voor anker, toen ze weer door een orkaan werd getroffen. De ankerkettingen van het eens zo trotse jacht braken en ze eindigde op een rif, onherstelbaar beschadigd en vergeten. Zevenenvijftig jaar later werd het wrak herontdekt door duikers.

Germania Nova, een authentieke replica

In tegenstelling tot de meeste andere replica's was van de *Germania* al het oorspronkelijke ontwerp materiaal verloren gegaan. Men moest het doen met kopieën die ooit werden gepubliceerd in watersportbladen zoals het Duitse Yacht, zwart-wit foto's en een origineel werf model. Desondanks is het ontwerpteam ervan overtuigd dat zij met haar romp, tuig en dekdetails een exacte replica van het oorspronkelijke meesterwerk van Max Oertz hebben bereikt. Marijke de Jong van Cadhead in Enkhuizen deed veel researchwerk en zorgde voor nieuwe tekeningen en berekeningen voor de tuigage. De noodzakelijke modernisering in haar systemen hadden wel een effect op haar gewichtsverdeling en moesten elders worden gecompenseerd. Haar nieuwe holle rondhouten bijvoorbeeld werden door Ventis gebouwd en door gebruik te maken van moderne lijmtchnieken zijn ze aanmerkelijk lichter dan de originele. Alle beslag werd door de Haas Scheepsbeslag in Oudega vervaardigd. Zo werkten er toch weer Nederlandse bedrijven aan deze klassieker mee. Haar dacron North Sails zijn tonnen lichter dan de oorspronkelijke katoenen set.

Een ander voorbeeld van het streven naar perfectie in details zijn de lieren. Holmatro werd benaderd met het verzoek om lieren te ont-

De eenzame roer-ganger heeft maar een hand nodig om 300 ton staal op koers te houden.



werpen die eruit zouden zien alsof ze rechtstreeks voortkomen uit een catalogus van Davey & Company uit 1908. Geen moderne self-tailing apparaten met een nep bronzen coating, maar vol brons en stijlvol. Hierin zijn ze met verve geslaagd.

Ook bij het afwerken van het interieur heeft men de oorspronkelijke voornamelijk witte stijl getrouw nagemaakt. Dit geeft een verrassend fris en toch warm resultaat, zonder een nadelig effect op de gezelligheid en warmte, dat men benedende gewend is bij een klassiek jacht.

Perfecte balans en snelheid bij de eerste proefvaart

Ik had het buitengewone geluk de enige journalist te zijn die in 2011 niet alleen aan boord is geweest, maar ook heeft meegevaren en zelfs gestuurd. Dat zo'n groot en ingewikkeld schip, dat met zo weinig oorspronkelijke informatie

is gebouwd, op haar eerste dag zo perfect zeilt, is werkelijk bijzonder. Max Oertz was een zeer getalenteerde ontwerper en het is duidelijk dat een herwaardering van zijn kunnen op zijn plaats is. De *Germania Nova* is een indrukwekkend schip en aanmerkelijk groter dan bijvoorbeeld de *Eleonora* of *Elena* die nu de grootste zijn in het klassieke circuit. De *Elena* is 41.60 meter over dek en 55 meter over alles. Haar giek is 23 meter lang. *Germania Nova* is 47.21 meter over dek en 60.40 meter over alles! Haar giek 26 meter lang! Dat waren terecht hele klussen voor het team van Ventis in Enkhuizen.

In 2012 zal de *Germania Nova* naar verwachting zich bij haar zusters bij de grote regatta's in Italië en Frankrijk voegen en het beeld van een start met haar, naast de machtige schoeners *Mariette, Elena, Eleonora, Altair, Atlantic* en *Sunshine* zal werkelijk adembenemend zijn. 

De zeiljachten van keizer Wilhelm-II

Auteur: René Westerhuis

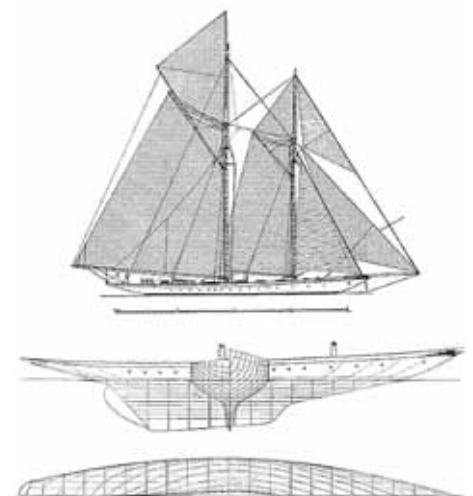


Meteor IV

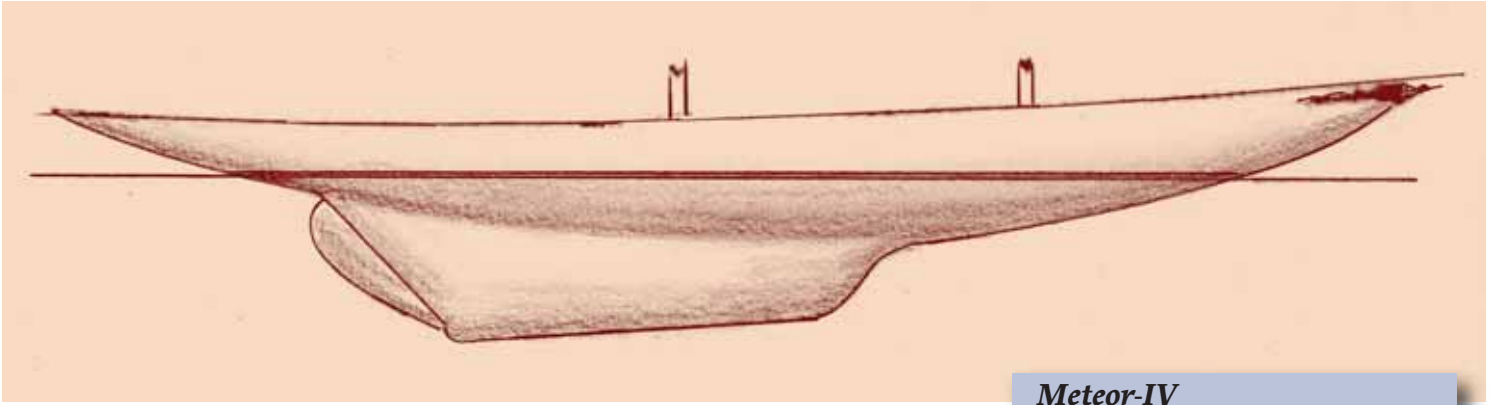
Meteor-IV is het eerste wedstrijdjacht van Wilhelm-II met een volledig Duitse bemanning. Het ontwerp van Max Oertz is gebaseerd op de *Germania* maar opnieuw “een slagje groter”, de bouw vindt plaats op de Krupp Germania-werf in Kiel, die een prijs calculeert van 468.400 mark, een onwaarschijnlijk laag bedrag. Ter vergelijking: Gustav von Bohlen und Halbach rekent bij zijn eigen werf voor de *Germania* een nettoprijs af van 640.022 mark en 21 pfennig. De werf redt het dan ook niet voor dit bedrag, bij de oplevering op 1 mei 1909 zijn de bouwkosten opgelopen tot 587.771 mark. De eerste wedstrijdresultaten vallen tegen, de *Germania* is de nieuwe *Meteor* bij wedstrijden op de Kieler Förde telkens te snel af. Op 21 juli 1909 vertrekken de *Meteor* en de *Germania* richting Southampton, de *Germania* moet daar zeilend zien te komen en wacht een bijzonder zware reis, de *Meteor* krijgt, als altijd, een voordelig sleepje van een torpedoboot van de keizerlijke marine. Doel van de reis is Cowes voor een “privédeelname” aan de Bank-Holiday regatta, georganiseerd door het Royal Yacht Squadron. Wilhelm-II, noch Gustav von Bohlen und Halbach zijn aan boord van hun schepen en het gebruikte

lijke ceremonieel blijft dan ook uit. Bij een windje 4-5 neemt de *Germania* een flinke voorsprong op het veld, op zo’n anderhalve minuut gevolgd door *Meteor*. Het ongebruikelijke wedstrijdreglement schrijft voor dat het finishschip na drie rondes ook bij de finish moet worden gerond. De schipper van de *Germania* die zoals gebruikelijk gewend is te finishen tussen finishschip en een merkteken is hier niet op bedacht. Hard geschreeuw en heftig gewuif vanaf het finishschip behoeden de schipper van de *Meteor* voor dezelfde fout. Ondanks protesten diskwalificeert het wedstrijd comité de *Germania* en verklaart de *Meteor* tot winnaar. Het incident vormt de basis voor de hardnekkige mythe dat winnen van de keizer ook in Britse wateren “not done” was. Met de toenemende spanningen tussen Duitsland en Groot-Brittannië, als gevolg van de enorme uitbreiding van de Duitse marine en koopvaardij, worden de regatta’s in de jaren die volgen steeds meer een platform voor politiek overleg en uitbundig vlagvertoon. Pantserscheperen liggen rijen dik voor anker op de rede van Kiel of Southampton en vormen een dreigend wedstrijddecor. Wilhelm-II blijft op de wedstrijdbanen een slecht

De Germania en Meteor IV op een olieverschilderij van Michael Zeno Diemer (1867-1939), onderweg van Kiel naar Eckenförde op 23 juni 1912. (Collectie Huis Doorn, inv. nr. HuD 03891).



METEOR IV, Bauj. 1909
L.G.A. 47,14 m, Breedte 8,29 m, Tuitgang 5,46 m, Verdringung 266 m³, Segelfläche 1.371 m²



verliezer en in de nazomer van 1913 blijkt het meer dan een gerucht dat hij plannen heeft voor een “wederom volledig Duits” maar dan “gegarandeerd sneller” wedstrijdacht. Aan Max Oertz de eer het te ontwerpen. Wanneer de *Meteor-V* in 1914 in de vaart komt gaat de *Meteor-IV* over in handen van Engelbert-Maria Herzog von Arenberg (op dat moment goed voor een geschat vermogen van 63 miljoen mark). Hij laat een dieselmotor inbouwen en hernoemt het schip *Aar*. In 1922 ver-

werft de legendarische Franse Olympisch zeilster Virginie Hériot het schip en geeft het de naam *L'Ailée* (De Gevleugelde). Ze verblijft tien maanden per jaar aan boord tot haar dood in 1932. Erfgenamen verkopen het schip in 1935 aan een zeevaartschool in Spanje. Door de Burgeroorlog raakt het inmiddels tot *María del Carmen Ana* herdoopte jacht sterk verwaarloosd. In 1950 wordt het definitief uit de vaart genomen en is waarschijnlijk kort daarop in Bilbao door brand verloren gegaan. ⚓

Meteor-IV

Technische gegevens*

Tuigage:	Schoener
Lengte over alles:	47,14 m
Lengte waterlijn:	33,05 m
Breedte:	8,27 m
Diepgang:	5,5 m
Waterverplaatsing:	350 m ³
Ballast (lood):	127 ton
Zeiloppervlak:	1.390 m ²
In gebruik:	van 26 juni 1909 tot 15 mei 1914)

De Meteor-IV met de Pruisische adelaar in top op een prentbriefkaart uit 1912. (Collectie auteur).

