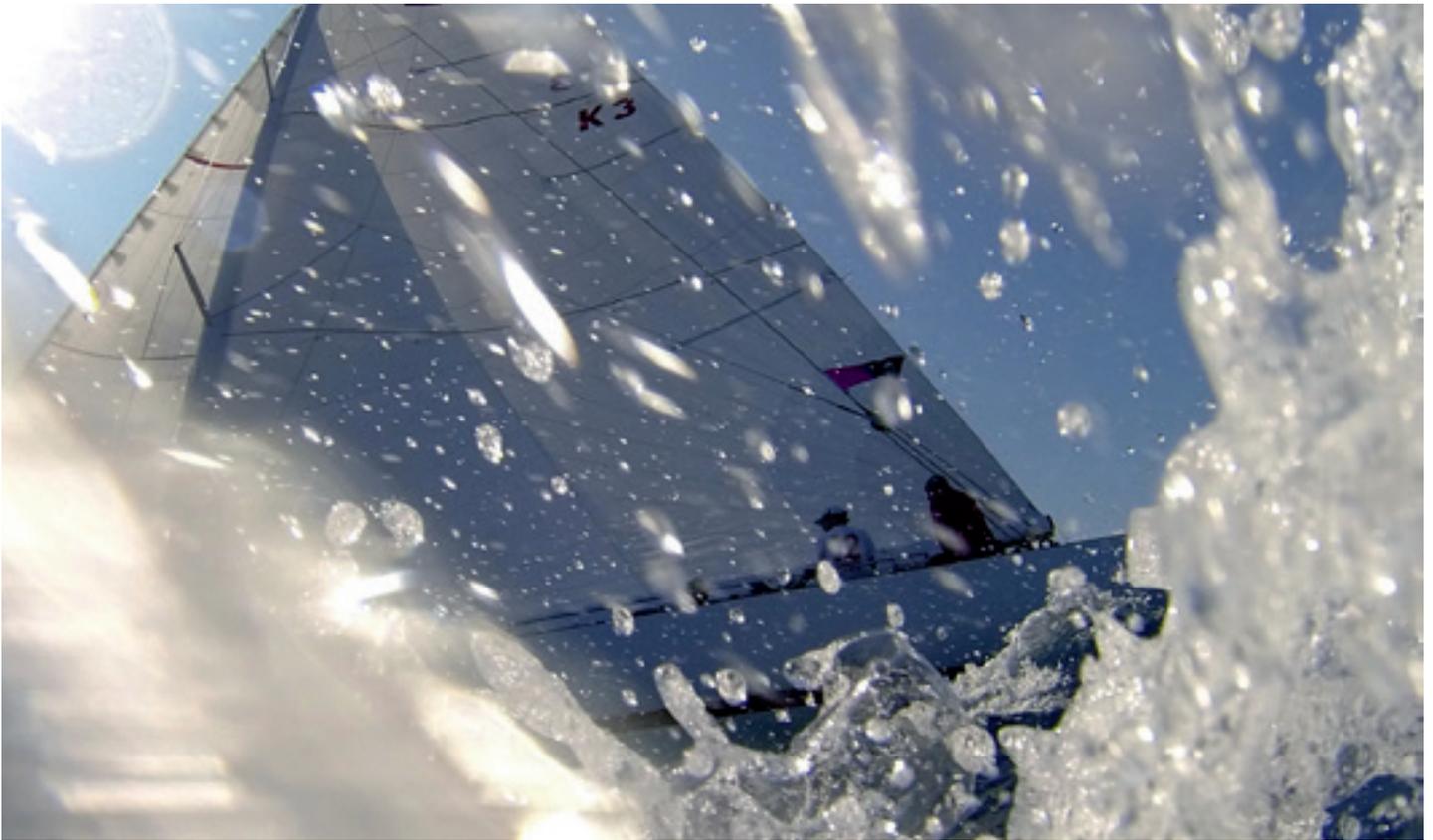


Gerhard Standop

# Die International Rule und die 12-mR-Jachten



Mit einem Überblick über die  
aktuelle deutsche Zwölfer-Szene



# Inhalt

Vorwort .....	3
1 Frühes Regattasegeln und erste Bauregeln .....	4
2 Die <i>International Rating Rule</i> .....	10
2.1 First Rule (1907-1920) .....	13
2.2 Second Rule (1920-1933) .....	17
2.3 Third Rule (1933-1939) .....	21
3 Die Zwölfer beim America's Cup (1958-1987) .....	26
4 Die Zwölfer-Szene weiter im Aufwind .....	28
Herkunft der Abbildungen .....	30
Legende zu den Vermessungsregeln .....	30
Literatur .....	30
Anmerkungen .....	31
Tabelle ausgewählter 12mR-Jachten .....	32

© Gerhard Standop 2014  
 eMail: [info@standop.net](mailto:info@standop.net)  
[www.standop.net/voiles](http://www.standop.net/voiles)



Layout und Herstellung:  
**druckbar** Lüdecke e.K., Schwalmtal  
[www.druckbar-schwalmtal.de](http://www.druckbar-schwalmtal.de)

Bezugsquelle:  
[www.knoeterich-shop.de](http://www.knoeterich-shop.de)





## Vorwort

Seit einigen Jahren wächst weltweit das Interesse an historischen Jachten. Es scheint immer mehr Freunde des klassischen Holzbootsbaus zu geben, sodass viele Bootsrümpfe, die jahrelang verschollen irgendwo vor sich hin gemodert sind, gefunden und in liebevoller Detailarbeit und mit viel materiellem Einsatz wieder hergestellt oder restauriert werden. Eine der weltweit bekanntesten und interessantesten Klassen ist die sog. J-Class, und mit Booten dieser Klasse wurde der America's Cup (AC) von 1930 bis 1937 ausgetragen. Hierzu habe ich 2011 eine kleine Broschüre verfasst, die einen Überblick über alle je gebauten J-Class-Boote sowie die restaurierten und neu gebauten bzw. in der Planung befindlichen gibt<sup>1</sup>.

Etwas aus dem Schatten der J-Class heraus hat sich in den letzten Jahren erfreulicherweise die sog. 12mR-Klasse ins Blickfeld geschoben. Deutlich kleiner und somit preiswerter als die J-Class, aber nicht weniger spektakulär tritt diese Klasse auf den Regattabahnen auf. Mit verantwortlich für den Erfolg dieser Klasse ist die *International*

*Rule*, nach der die sog. Meter-Klassen gebaut und vermessen wurden und werden. Nachdem die ‚Zwölfer‘ seit der Einsetzung der *International Rule* 1907 ihre Erfolgsgeschichte begannen, bestritten sie nach dem Krieg 1958 die Wettfahrten des neu auflebenden America's-Cups und danach bis 1987 neun weitere Rennserien des AC – eine einzigartige Erfolgsgeschichte!

In Deutschland und auch im benachbarten Skandinavien hat sich indes erneut eine stattliche Zahl von 12ern formiert, die nach zum Teil jahrelangen Restaurierungsarbeiten wieder aktiv ins Wettfahrtgeschehen eingreifen und auch große Erfolge erringen.

Das alles ist Grund genug, einmal die Entwicklung der Vermessungsregeln bis hin zur *International Rule* und die Geschichte der 12mR-Klasse in einer kleinen Broschüre zusammenzufassen.

Köln, 10.1.2014

GSt

# 1. Frühes Regattasegeln und erste Bauregeln

Das Segeln hat eine lange Tradition. Während viele Jahrhunderte lang Fracht- und Kampfschiffe auf Flüssen, Küsten- und Weltmeeren unter Segeln unterwegs waren, wurde 1775<sup>2</sup> erstmalig das Wort Regatta in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten aktenkundig, als einige Gentlemen mit ihren Segelbooten eine Wettfahrt abhielten, während sie Teilnehmer einer Ruderregatta in Battersea im Süden Londons begleiteten.<sup>3</sup> Im gleichen Jahr gründete sich die Cumberland Fleet, die später zum Royal Thames Yacht Club wurde.

Jachtsports. Von dort breitete sich dieser Sport über ganz Europa aus, besonders nach Skandinavien, Deutschland, Holland, Frankreich und Italien.

Schließlich wurde 1815 auch in Cowes ein örtlicher Jachtclub gegründet, der wenig später den Namen Royal Yacht Squadron erhielt<sup>5</sup>.

Man erkannte bald, dass bessere Regulierungen als die bisher gefundenen beim Bau von Segelbooten, die miteinander konkurrieren wollten, notwendig seien, damit auch unterschiedliche Bootstypen und -größen oder Boote unterschiedlicher Herkunft gegeneinander einigermaßen gerecht segeln konnten. Regelungen, wie sie beispielsweise auf der Themse in Gebrauch waren (mit mehr oder weniger Erfolg), galten noch lange nicht an anderen Orten. Denn anfangs hatte jeder Jachtclub sein eigenes Rating-System, was natürlich nicht dazu beitrug, dass sich nicht besonders viele Segler zum Bau einer konkurrenzfähigen Jacht entschieden. Oft waren die Regeln nicht nur regional sehr unterschiedlich, sondern sie galten auch nur kurze Zeit, was die konkurrenzfähige Regattatätigkeit und die Bestellung neuer Boote ebenso wenig förderte.

Es gab sehr unterschiedliche Ansätze von Regulierungen: mal wurde die Tonnage reglementiert, mal die Größe und Art des Riggs, mal die Segelfläche, mal die Abmessungen des Rumpfes. Auch gab es Handicaps in Bezug auf die zu segelnden Distanzen oder Zeiten, Zeitgutschriften je nach Tonnage usw., und man unterteilte die Bootstypen nach einmastigen Kuttern und zweimastigen Schonern.

Die 1773 aufgestellte *Builder's (Old) Measurement Rule* (Abb. 1<sup>6</sup>) regelte zunächst mit einer Formel aus Kiellänge und Breite den Stauraum von gewerblichen Schiffen, die Tonnage, und war

$$\begin{aligned} \text{Tonnage Builder's (Old) Measurement Rule BOM [1773]} &= \frac{\left(L_k - \left(B \times \frac{3}{5}\right)\right) \times B \times B/2}{94} \\ \text{Tons Thames Measurement T.M. [1854]} &= \frac{(L_d - B) \times B \times B/2}{94} \end{aligned}$$

Abb. 1 *Builder's Old Measurement Rule* und *Thames Measurement*

Dieser Jachtclub schuf noch im 18. Jh erste Regelungen, zunächst, um damit die Liegegebühr für Jachten zu ermitteln, später, damit konkurrierendes Segeln unter einigermaßen festgelegten Bestimmungen möglich wurde. So wurde die Tonnage zwischen 2 und 100 tons begrenzt. Diese ‚tons‘ waren keine Gewichtseinheit, sondern sie bezeichneten ein Volumen<sup>4</sup>. Weiterhin gab es zwei Klassen: die ‚below bridge‘, die ‚jenseits der Brücke‘ die Gewässer der Themse und Umgebung bis hin zum Englischen Kanal befahren konnten und einigermaßen seegängig waren, und die ‚above bridge‘ für die kleineren, offenen Boote in den Binnengewässern. In die Formel gingen die Länge und Breite des Bootes unter verschiedenen Faktoren ein.

Mit der Zeit weitete sich das Freizeitsegeln aus und erreichte schließlich die Gewässer des Solents rund um Cowes und auch den River Clyde in Schottland, die neuen Zentren des britischen

im Grunde ungeeignet zur sinnvollen Regulierung des Jachtbaus. Das Ergebnis waren denn auch nicht besonders schnittig, sondern eher etwas bullig anmutende Kutterjachten (Abb. 2).

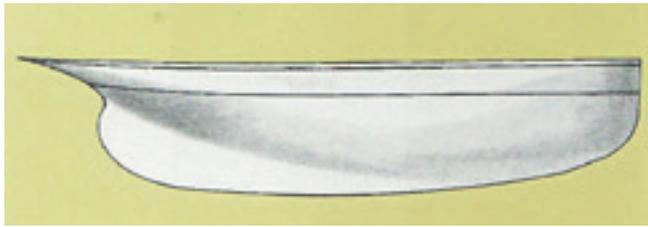


Abb. 2 Halbmodell einer Jacht nach dem *Thames Measurement*

1851 kam die Jacht *America* (Abb. 3) in modernem amerikanischem Design zur Cowes Week über den Atlantik und gewann fast zwangsläufig den 100-Sovereign-Cup<sup>7</sup> gegen veraltetes britisches Design und ohne Vermessungsregeln – das war die Geburtsstunde des America's-Cups (AC). Der Segelsport wurde zur Mitte des 19. Jh immer beliebter, allein in England gab es schon 16 Jachtklubs! Schließlich initiierte 1854 der Royal Thames Yacht Club denn auch eine speziell für kleinere Boote und Segeljachten geeignete Regel aus einer Kombination von Länge und –breite, die in einem bestimmten Verhältnis zueinander standen. Diese *Thames Measurement Rule (T.M.)* war eine Weiterentwicklung der *Builder's Rule* und ersetzte die Kiellänge durch die Deckslänge (Abb. 1), gemessen zwischen Vorder- und Achterspant. Auch wenn das Rating hier immer noch ein Volumenmaß war und man mit extrem viel Ballast im Rumpf die Stabilität sichern musste, war die Regel recht beliebt und führte zu zahlreichen Aktivitäten im Segeljachtbau: Jahre des Aufbruchs, gefördert durch Eigner, Bootsarchitekten und Werften. Und



Abb. 3 Die Jacht *America* vor Cowes, 1851

in Anlehnung an das Design der *America* wurden auch in Europa die großen Schoner modern.

Dennoch waren die vielen bis dahin erfundenen Vermessungsformeln alles andere als perfekt. So war es zB kaum möglich, die Breite des Schiffes zu vergrößern, wenn man nicht an anderer Stelle, vor allem bei der Wasserlinie, also der Bootsgeschwindigkeit, Einbußen haben wollte. Und findige Konstrukteure suchten natürlich auch nach Schlupflöchern in der Regel (daran hat sich bis heute nichts geändert), um diese so weit wie möglich zu ihren Gunsten auslegen zu können. Bei der *Jullanar* (1875) wurde das Ruder weit nach vorne verschoben, damit die anrechenbare Länge kürzer und das Rating geringer wurde. So gewann das Boot fast alle Rennen – in einer Bootsklasse mit geringerem Rating, die eigentlich nicht ihrer Größe entsprach.

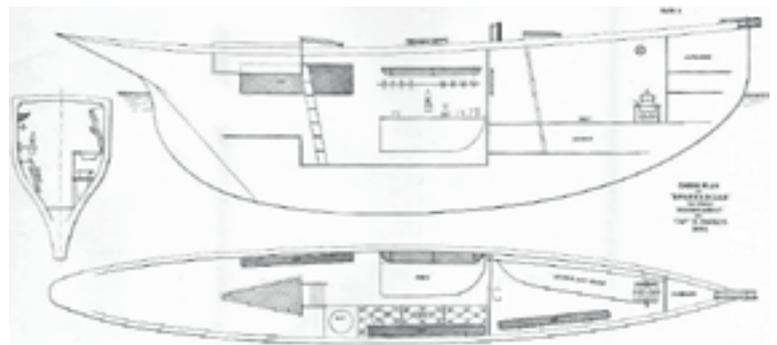


Abb. 4 *Spankardillo*, 1882

Damit man schnelle Boote bekam, wurden sie immer länger und damit gleichzeitig immer schmäler, was zuweilen zu kuriosen Entwicklungen führte: War das Verhältnis Wasserlinienlänge zu Breite anfangs noch um die 4, wuchs es zuweilen bis auf 7,2! Mit elf Metern Wasserlinienlänge bei einer Breite von 1,90 Meter, einer Verdrängung von 12 Tonnen und 185 Quadratmetern Segelfläche trug das Design zB der *Spankardillo* 1882 weder zur Seegängigkeit, noch zur guten Stabilität und Handhabbarkeit der Jacht bei (Abb. 4). Es waren die sog. ‚Plank-on-Edge‘-Boote, bei denen die Planken auf backbord und steuerbord am Kiel praktische v-förmig aufeinandertrafen. Ihre Stabilität erhielten die Boote durch Verdrängung und massenweise Bleiballast im Kiel. Ja, es gab sogar Boote mit externem Ballast. Aber viele all

dieser durchaus regelkonformen Boote kenterten schon vor Regattabeginn. Und auch das erklärte Ziel, die Breite der Boote zu vergrößern, wurde nicht erreicht.

Das extreme Design solcher Boote und die immer noch unzähligen eigenen Regeln der Yachtclubs ließen die Neubauzahlen bald wieder zurückgehen. Denn Eigner wollten gerne auch überregional Wettfahrten austragen. Schon gar waren internationale Rennen unter gleichen Maßstäben undenkbar.

1875 schließlich wurde in England, nicht zuletzt aus der Unzufriedenheit heraus, die sich durch die antiquierten Tonnage-Regeln ergeben hatten, die *Yacht Racing Association* (Y.R.A.) gegründet. Sie versuchte, endlich eine gemeinsame Regel für zumindest alle britischen Boote aufzustellen und vor allem auch die Seetauglichkeit der Yachten sicherzustellen. Sofort traten viele Yachtclubs der Vereinigung bei.

Ein erster Versuch, eine größere Bootsbreite nicht durch andere Vermessungsnachteile zu bestrafen, war 1881 die sog. *1730-Rule* (Abb. 5),

$$R_{1730\text{ Rule [1881]}} = \frac{(Lwl + B) \times 2 \times B}{1730}$$

$$R_{\text{Length and Sail Area [1886]}} = \frac{Lwl \times S}{6000}$$

Abb. 5 1730-Rule und Length-and-Sail-Area-Rule

die erstmals als Länge die Länge der Wasserlinie festlegte, aber erneut nicht den erhofften Erfolg brachte. Letztlich war es nur eine Abwandlung der bekannt ungeeigneten Tonnage-Regelungen, und so setzte sich der Trend nach längeren und schmäleren Booten weiter fort. Schließlich gab man das Verdrängungs- und Tonnagesystem komplett auf und versuchte es 1882 mit der sog. *Length-and-Sail-Area-Rule* (Abb. 5) mit  $Lwl \cdot S / 6000$ , die sogleich auch in Amerika gültig wurde, in Europa aber erst 1886. Praktisch waren nur noch die Faktoren Geschwindigkeit (Länge der Wasserlinie) und Kraft (Segelfläche) maßgeblich. Die hohe Konstante im Nenner der Formel sollte die alten Boote nach Tonnage-Regeln konkurrenzfähig

halten. Die Boote wurden in verschiedene Gruppen eingeteilt, die sog. Rater. Es gab zB 20-, 40- oder 50-Rater. In Amerika entsprach diese Regelung in etwa der dort schon gebräuchlichen *Seawanhaka Rule* (Abb. 6).

$$R_{\text{Seawanhaka [1882]}} = \frac{Lwl + \sqrt{S}}{2}$$

Abb. 6 Seawanhaka Rule

Nachteil dieser Formel war, dass die Segelfläche immer weiter erhöht werden konnte, wenn nur die Länge der Wasserlinie vermindert würde. So gab es wahnwitzige Überhänge vorne und achtern, und der amerikanische Cup-Verteidiger *Reliance* von Nathanael Herreshoff, gebaut 1903, war mit einer Gesamtlänge von 61 m, einer Wasserlinienlänge von nicht einmal der Hälfte, 27 Metern, einer Masthöhe von 60 Metern, 60 Mann Regattabesatzung und 1.500 Quadratmetern Segelfläche ein Beispiel dieser Fehlentwicklung (Abb. 7).

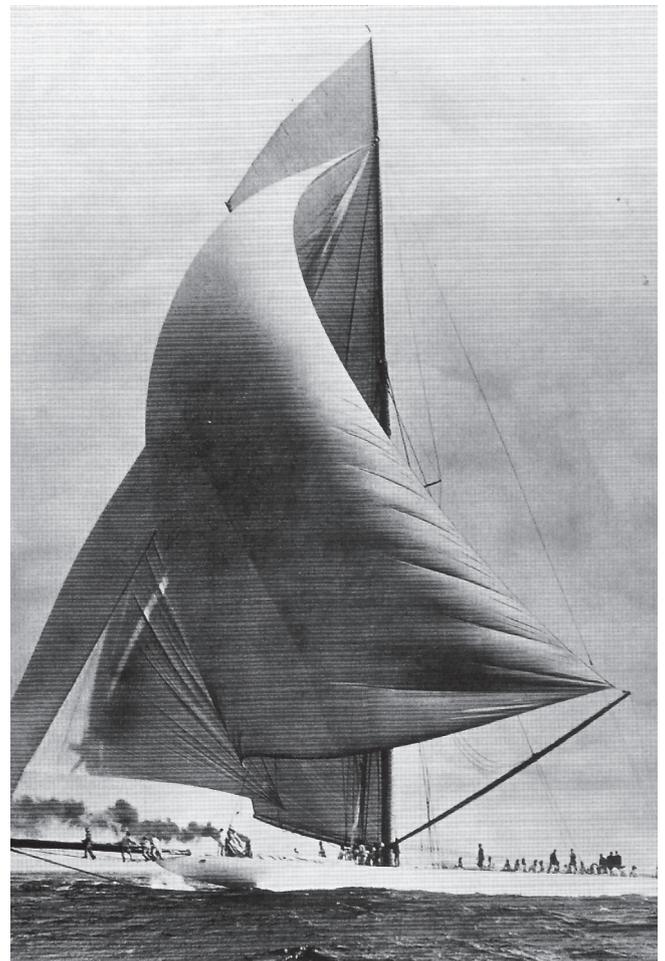


Abb. 7 Reliance



Abb. 8 Rowdy (Design N. Herreshoff)

Erneut begann die Suche nach der optimalen Vermessungsregel, und 1896 kam die *Linear Rating Rule* (Abb. 9), die zwar der Längen- und Segelflächenregel recht ähnlich war, aber zusätzlich das sog. Schmiegemaß (Abb. 12) entlang der Außenhaut des Bootes von der Wasserlinie zum Kiel und zurück in Ansatz brachte. Das Ergebnis wurde in erstmals in einer linearen Einheit, nämlich in Fuß ausgedrückt, nicht mehr in ‚tons‘, einem Raummaß. Für die Klasse der großen Kutter („Big Class“) war die Regel ein Desaster. Hatten die großen Jachtneubauten bei gleicher Wasserlinienlänge weniger Verdrängung und mehr Segelfläche, passten sie nicht mehr in die neue Regel. Und die Untergrenze der Regel sollte den ehemals 40-Ratern das Rennen gegen die Großen ermöglichen bei Bevorzugung der Yawl-Takelung gegenüber den Kuttern. Im Ergebnis wurden die großen Boote verkauft oder verlegten ins Mittelmeer, wo die *Linear Rating Rule* nicht galt<sup>8</sup>.

Die Y.R.A. reagierte – zu spät – 1901 mit einer Überarbeitung der Regel. Man fügte in der *Second Linear Rating Rule* (Abb. 9) die Differenz zwischen dem Schmiegemaß und dem Kettenmaß

$$R_{[ft]} \text{ First Linear Rating Rule [1896]} = \frac{Lwl + B + \frac{3}{4}G + \frac{1}{2}\sqrt{S}}{2}$$

$$R_{[ft]} \text{ Second Linear Rating Rule [1901]} = \frac{Lwl + B + \frac{3}{4}G + 4D + \frac{1}{2}\sqrt{S}}{2,1}$$

Abb. 9 First und Second Linear Rating Rule

ein (quasi die „Abkürzung“ von der Wasserlinie zum Kiel, ohne die Rumpfausbuchtungen zu berücksichtigen), es floss also die Bauchigkeit des Rumpfes in die Berechnung ein (Siehe auch Abb. 12). Aber es gab immer noch genug Schlupflöcher, um die Regel extrem auszulegen, was ihren Erfolg schmälerte.

Derweil hatte man in den USA die europäischen Bemühungen um eine einheitliche Regelung sehr wohl beobachtet, aber eigene Regeln aufgestellt. 1871 gab es die *Displacement Rule*, in der die Verdrängung und ein breiter Rumpf favorisiert wurden, und noch heute fällt auf, dass die alten amerikanischen Boote eher breit und flach mit geringem Freibord und großen Überhängen sind (Abb. 8), während die europäischen oft, vor allem in den frühen Jahren, sehr schmal waren und recht ausgeprägte v-förmige Spanten hatten.

$$R_{Universal\ Rule\ [1903]} = \frac{0,18 \times L \times \sqrt{S}}{\sqrt[3]{V}}$$

Abb. 10 *Universal Rule*

Auch die 1882 eingeführte *Sewanhaka Rule* (Abb.6), die der europäischen Length-and-Sail-Area-Rule recht ähnlich war, brachte nicht den erhofften Durchbruch. Zwar waren einige der schönsten Boote unter dieser Regel entstanden, aber letztendlich zum Preis von Seegängigkeit und Handhabbarkeit, wie das Beispiel der hoffnungslos übertakelten *Reliance* (Abb. 7) zeigte.

So führten auch in Amerika die dort eingeführten Regelungen nicht so recht weiter. Die

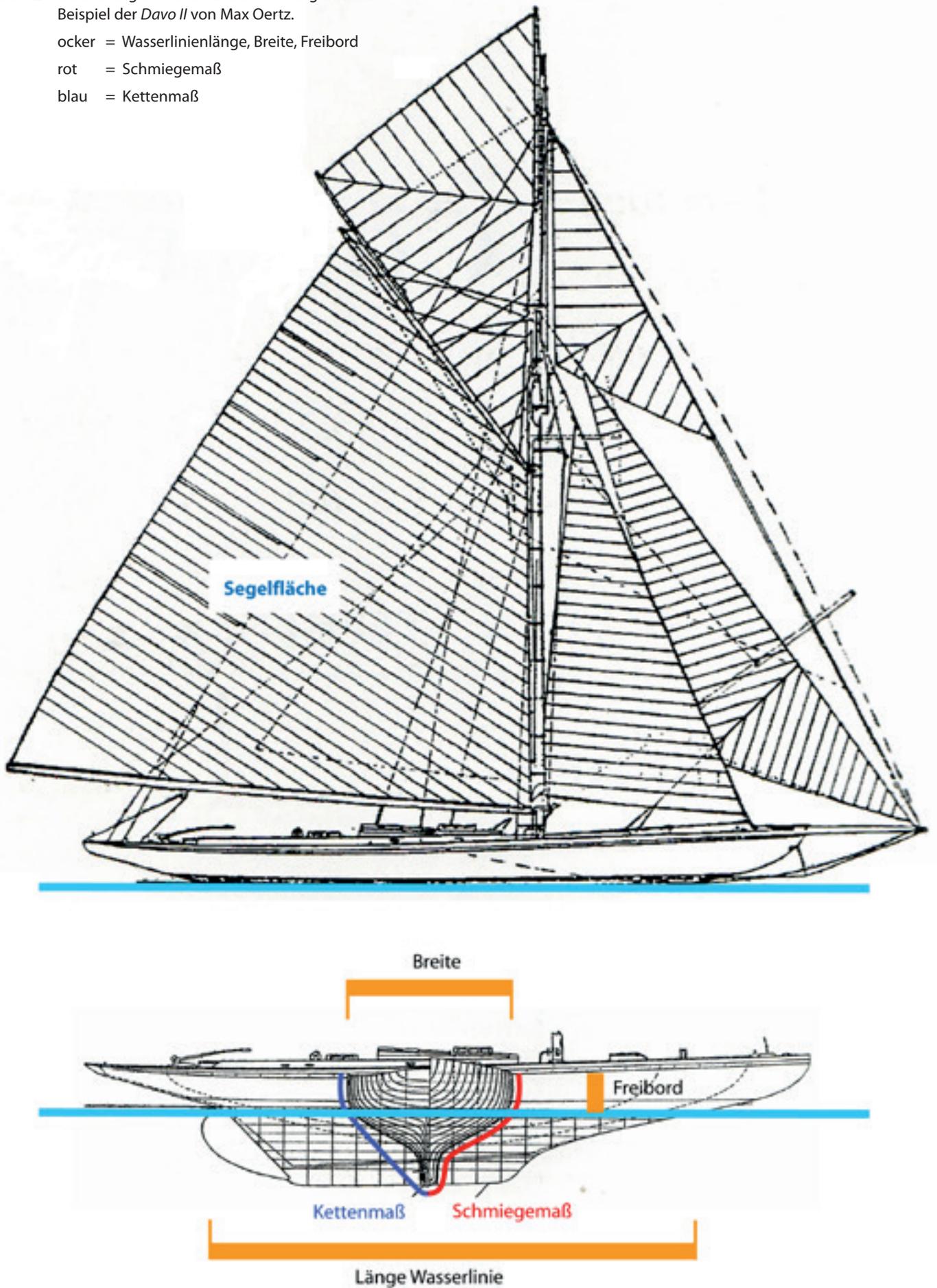
meisten Boote waren breit mit wenig Tiefgang, meist übertakelt und nur bei leichten Winden zu gebrauchen. Kein Geringerer als der geniale Bootsbauer Nathanael Green Herreshoff war es schließlich, der 1902 mit der *Universal Rule* eine neue Regelung vorschlug (Abb. 10), die 1904 in Kraft trat und 1906 von allen amerikanischen Jachtclubs anerkannt wurde<sup>9</sup>. Eine, wenn nicht die wesentliche Neuerung war, dass jetzt auch die Verdrängung der Jacht in die Berechnung einging, und zwar im Nenner, sodass ein Ende der fragilen Boote in Sicht war. Wurde zum Beispiel die Segelfläche größer, musste auch die Verdrängung wachsen, um das gleiche Rating zu erzielen. Der Rumpf hatte eine der Segelfläche entsprechende Größe und Stabilität<sup>10</sup>. Die *Universal Rule* sollte auch – mit geringfügigen Abweichungen – die verbindliche Regelung für den America's Cup der 1930er Jahre sein und hatte ihre große Zeit bei den J-Class-Booten.

Ergänzt wurde die *Universal Rule* durch eine Tabelle mit Zeitgutschriften in Bezug auf die gesegelten Distanzen. Schließlich wurden die Jachten in die Gruppen J, L, M, P O, R und S eingeteilt. Die bekannteste Gruppe ist die J-Class (Abb. 11), die in den letzten Jahren eine wahre Renaissance erlebt.



Abb. 11 J-Class *Rainbow*, Falmouth 2012

Abb. 12 Darstellung der schematischen Messgrößen am Beispiel der *Davo II* von Max Oertz.  
 ocker = Wasserlinienlänge, Breite, Freibord  
 rot = Schmiegemaß  
 blau = Kettenmaß



## 2. Die *International Rating Rule*

Die vielen Regelungen, die es vor allem in Europa gab, waren immer noch nicht befriedigend, weil sie entweder zu kurzlebig oder zu regional begrenzt waren. Es wurde immer mühsamer, potenziellen Eignern den Bau einer Segel- oder Regattajacht schmackhaft zu machen, mit der sie national und international konkurrenzfähig wären. Das war Druck genug, noch einmal über eine neue, international gültige Regelung nachzudenken, und es kam 1906 zu einer Konferenz in London, an der alle wichtigen europäischen Segelnationen teilnahmen. Der New York Yachtclub sandte einen Beobachter. Aber auch in Amerika selber gab es Diskussionen über neue, weltweit gültige Regelungen, auch wenn die Amerikaner nach wie vor ihre schon gültige *Universal Rule*, die auch nach ihrem Erfinder ‚Herreshoff Rule‘ genannt wurde, beibehielten.

Klasse	gebaut	noch existent
23 mR	6	3
19 mR	6	1
15 mR	20	4
12 mR	300	189
10 mR	90	20
9 mR	50	10
8 mR	500	177
7 mR	200	30
6 mR	1.500	450
5,5 mR	800	557
5 mR	350	150
<b>gesamt</b>	<b>6.000</b>	<b>3.000</b>

Abb. 13 Anzahl der gebauten Jachten nach der IR (Quelle: Wikipedia, 2013).

In zwei Nachfolgekonzferenzen im gleichen Jahr in Berlin und 1907 in Paris wurde dann die erste offizielle europäische Regelung verabschiedet, man nannte sie die *International [Rating] Rule* oder *Metre Rule* (Abkürzung *I.R.* oder *mR*). Bei der Gelegenheit gründete man die International Yacht Racing Union (I.Y.R.U.), die die Regeln verbreiten, überwachen und auslegen sollte. Der Grundstein für das weltweite Wettsegeln war gelegt.

Die *International Rule* wurde, das war neu, in drei Abschnitte unterteilt: a) das Rating, b) die Bauregeln mit einem umfangreichen Tabellenwerk und erstmalig auch c) die Wettfahrtregeln. Es gab in den Bauregeln zwei Klassen: die A-Klasse mit den 23-mR Jachten und darüber sowie die R-Klassen 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15<sup>11</sup> und 19<sup>12</sup> für alle darunter liegenden Jachten (Abb. 14-18). Die Bauregeln, die früher nach Lloyd’s-Anforderungen ausgeführt werden mussten, waren jetzt quasi ‚aus einer Hand‘ in der Verantwortung der IYRU. Die Segelregeln hatten 53 Artikel und befassten sich mit der Wettfahrtleitung, dem Start, den Ausweichregeln sowie den Protesten und Handicaps. So war unter entsprechenden Handicaps zB auch das Segeln von A-Booten gegen R-Boote möglich. Oberhalb der 23mR-Klasse gab es noch die sog. ‚Big Class‘, die keiner näheren Regelung unterworfen war

Sofort wurde die *International Rule* zu einem riesigen Erfolg! Tausende von Jachten aller Größen sollten in den nächsten fast 90 Jahren gebaut werden und in Wettfahrten überall in Europa und weltweit gegeneinander segeln (Abb. 13). Die Boote waren sehr gut ausbalanciert, hatten nicht zu große Überhänge, die Segelfläche war einigermaßen moderat. Das Freibord ging

in die Formel negativ ein, was bei Vergrößerung von Segelfläche oder Länge zu einer Verbesserung der Stabilität und Seegängigkeit führte. Durch die Berücksichtigung des Kettenmaßes und der Differenz zwischen Ketten- und Schmiegemaß wurden vollere Rumpfe mit größerer Verdrängung gebaut. Je enger die Werte von Ketten- und Schmiegemaß beieinander lagen, desto rundlicher wurden die Rumpfe und desto geringer wurde das Rating. Andererseits wuchs dadurch die erlaubte Segelfläche und Wasserlinienlänge als Faktor für Geschwindigkeit.

Unter dem Strich waren die Jachten deutlich angenehmer und sicherer zu segeln, und schnell gaben die Zahlen von Neubauten den Schöpfern der Regel Recht, dass sie auf dem absolut richtigen Weg waren.

Den größten Anteil an gebauten Jachten haben bis heute diejenigen nach der 6m-, 8m- und 12m-Regel. Sie waren und sind die beliebtesten mR-Klassen. In den ersten sieben Jahren der neuen Regelung, bis 1914, wurden 771 Jachten gebaut, davon allein 328 in der erfolgreichsten 6mR-Klasse und 35 Boote der 12mR-Klasse.



Abb. 14 6mR-Boote in Flensburg (GER 59 *Aida*), 2013



Abb. 15 8mR-Jacht *Anne Sophie* bei den Voiles de Saint Tropez, 2012



Abb. 16 15mR-Jacht *Tuiga* bei den Voiles de Saint Tropez, 2012



Abb. 17 19mR-Jacht *Mariquita* bei den Voiles de Saint Tropez, 2012



Abb. 18 23mR-Jacht *Cambria* bei den Voiles de Saint Tropez, 2010

## 2.1. First Rule (1907-1920)

Die *First Rule* wurde 1907 verabschiedet (Abb. 19), und da man sich bewusst war, dass vielleicht eine Revision der Regel notwendig werden könnte, setzte man eine Mindestgültigkeit für zehn Jahre fest, danach sollte über eventuell notwendige Änderungen oder Anpassungen beraten werden.

$$R_{\text{International [1., 1907-1920]}} = \frac{Lwl + B + \frac{1}{3}K + 3D + \frac{1}{3}\sqrt{S} - F}{2}$$

Abb. 19 *First International Rating Rule*

Die ersten beiden 12mR-Jachten 1907 waren *Davo [II]*<sup>13</sup> von Max Oertz, gebaut in Hamburg für einen Niederländer, und *Cygne* von G. Duperron, gebaut für einen französischen Eigner. Dennoch

dominierten englische und norwegische Designer und Werften die 12er-Szene der *First Rule*, und bis 1919 gab es 40 Zwölfer, davon 17 englische, 14 norwegische, acht deutsche Entwürfe und einen aus Frankreich. *Cintra*, 1909 vom berühmten William Fife III im schottischen Fairlie am River Clyde für Andrew Coats gebaut, ist inzwischen (nach einer Zeit in Italien und umfangreichen Restaurierungen) in Deutschland (Abb. 20-23, 25, 26, 28, 47, 48, 67)<sup>14</sup>. Schon früh war sie ein überaus erfolgreiches Boot und vor allem bei leichten Winden kaum zu schlagen. Ein weiterer Bootsarchitekt in Deutschland war Gerhard Barg, der allein mehrere Zwölfer für den Holzfabrikanten Horn aus Schleswig baute.



Abb. 20 *Cintra* bei den Robbe & Berking Classics 2013 in Flensburg



Abb. 21 Cintra 2013 auf der Flensburger Förde

Der Verbleib der *Davo II* und *Cygne* ist nicht belegt, wahrscheinlich sind sie nicht mehr existent. So ist die *Cintra* von 1908 unter inzwischen deutscher Flagge der älteste noch erhaltene Zwölfer!<sup>15</sup> William Fife, der bekannt ist für seine intuitiven Entwürfe, sowie der eher mathematisch-technisch arbeitende Alfred Mylne waren die beherrschenden Designer der neuen 12mR-Klasse. Nicht viel weniger erfolgreich im Bereich der 12er waren aber auch der Norweger Johan Anker<sup>16</sup> und der Hamburger Max Oertz.



Abb. 22 Cintra 2013 auf der Flensburger Förde

Die 12mR-Boote der *First Rule* waren kaum über 19 Meter lang, hatten ein Gaffelsegel und darüber an einer Spiere das Toppsegel sowie drei Vorsegel. Der Baum reichte weit über das Heck hinaus, und der Mast stand recht weit vorne, sodass ein Klüverbaum obligatorisch war, damit der Segelplan einigermaßen das Gleichgewicht hielt (Abb.12, 67).

Der Innenraum der Boote war nicht besonders reglementiert, sie hatten einen Salon, Schlafplätze, Koch- und Badabteil sowie im Vorschiff Stauraum für die Segel und notwendigenfalls Räume für die Crew.

Diese Bootsklasse wurde schon in den frühen Jahren sehr beliebt: die Jachten waren groß, schnell, elegant, boten gleichzeitig aber ausreichend komfortablen Raum unter Deck für ein angenehmes Leben an Bord – und sie waren einigermaßen bezahlbar. Für eine Mylne-Jacht von 1908 ist von 1850 Pfund die Rede<sup>17</sup>, die Segel kosteten davon 250 und das Design 15 Pfund. Unter vorsichtiger Umrechnung wären das für



Abb. 23 Cintra 2013 im Flensburger Segelclub

2011 Gesamtkosten von rd. 1,58 Mio Euro, Segel für 170.000 Euro und das Design für 13.000 Euro. Segelnummern wurden während der Periode der *First Rule* in der Regel nicht vergeben, sondern erst zu Beginn der 1920er Jahre bei der *Second Rule*. Die Nummern konnten vorher von Regatta zu Regatta unterschiedlich sein. Aber man hatte einen Buchstaben als Unterscheidungskennzeichen: die 12-mR-Boote hatten das ‚E‘<sup>18</sup>.

Dreimal nahmen die 12er an den olympischen Spielen teil: 1908 mit fünf Booten, 1912 mit drei Booten (Anker gewann Gold) und 1920 mit nur zwei Booten, beide von Anker gebaut, beide aus Norwegen, beide segelten jeweils ohne Konkurrenz, weil eine in der Gruppe der *First Rule*, die andere für die *Second Rule* startete: leicht verdientes olympisches Gold!

Insgesamt wurden nach der *First Rule* 40 Zwölfer gebaut, davon haben zehn die Zeiten überlebt und existieren noch, davon zwei in Deutschland: *Cintra* und *Heti*<sup>19</sup>! Ein besonders reger Kunde war seinerzeit der Holzhändler

Consul Henry Horn aus Schleswig, der fünf Boote bestellte, Skeaf I bis V. Sein Konkurrent Hermann Eschenburg aus Lübeck war Eigner der *Heti* (Abb. 24, 25, 27, 28, 47). In England waren die Gebrüder Coats (Andrew Coats hatte *Cintra* bestellt) und ihr Neffe Thomas Glen-Coats ‚Großabnehmer‘ der 12mR-Jachten. So waren es damals in erster Linie einzelne Personen oder Familien, die die Geschicke einer ganzen Jachtszene lenkten.



Abb. 24 Heti 2013 in Flensburg



Abb. 25 *Heti* (E3) und *Cintra* (links) bei den Robbe & Berking Classics 2013 in Flensburg



Abb. 26 *Cintra* 2013 auf der Flensburger Förde



Abb. 27 *Heti* 2013 auf der Flensburger Förde



Abb. 28 *Heti* und *Cintra* 2013

## 2.2. Second Rule (1920-1933)

Kaum zwei Jahre nach Einführung der *First Rule* kamen erste kritische Stimmen. Zwar hatte sich die *International Rule* etabliert. Aber kleine Boote wurden nach ihr kaum gebaut, nicht zuletzt auch wegen der recht strengen Bauregeln, die am Ende nur mehr Kosten und Gewicht bedeuteten und für Regatta-boote in geschützten Gewässern etwas übertrieben schienen.

Ein weiterer Kritikpunkt war, dass der Segelfläche wenig Gewichtung zukam, sodass man munter die Zahl und Fläche der Segel erhöhte, ohne dass sich das Rating merklich veränderte. Die Überhänge waren oft extrem, die Rumpfe flach mit wenig Tiefgang und rundlichem Querschnitt, insgesamt sehr instabil. Zudem hatte Herreshoff schon 1907 herausgefunden, dass ein höherer und schmalerer Segelplan schnelleres Segeln ermöglichte. So war es nur folgerichtig, dass er sich langsam vom Gaffelrigg mit dem Toppmast und der Gaffelspiere abwandte und das Bermudarigg mit durchgehendem Mast und Segel aus einem Stück favorisierte, das er 1919 erstmals bei seiner S-Klasse einsetzte und bis 1942 verwendete.

In Europa war es Charles Nicholson, der 1912 beim Entwurf der 15mR-Jacht *Istria* erstmalig einen einteiligen Mast verwendete, an dem jedoch noch ein Gaffel- und ein Toppsegel befestigt waren<sup>20</sup>. Dieser Rigg-Typ wurde Marconi-Rigg genannt nach dem italienischen Telegrafie-Pionier J. Marconi<sup>21</sup>, denn die Riggs sahen mit ihren zahlreichen Wanten und Stagen wie ein Telegrafmast aus<sup>22</sup>. Nicholson konnte noch das eine oder andere weitere Schlupfloch bei der Regelauslegung finden, sodass seine *Istria* eine fast unschlagbare Regattateilnehmerin wurde. *The Lady Anne*, eine 15mR-Jacht von William Fife, 1912 gebaut und das letzte Mal 2011 restauriert, hat ebenfalls ein solches Marconi-Rigg (Abb. 29).



Abb. 29 *The Lady Anne* in St. Tropez, 2012.  
Marconi-Rigg mit durchgehendem Mast.

Eigner der 15- und 19mR-Boote gingen zusehens wieder zum Handicap-System über. Die Zeit für eine Überarbeitung der *First Rule* war reif. Etliche Konferenzen wurden abgehalten, und Johan Anker gab ein leidenschaftliches Statement für eine überarbeitete *International Rule* ab: sie solle den Seglern nicht weniger Geschick abverlangen als die alte Formel und vor allem auch die Begeisterung am Wettfahrtsegeln bei der Jugend fördern.

$$R_{\text{International [1., 1907-1920]}} = \frac{Lwl + B + \frac{1}{3}K + 3D + \frac{1}{3}\sqrt{S} - F}{2}$$
$$R_{\text{International [2., 1920-1933]}} = \frac{Lwl + \frac{1}{4}K + 2D + \sqrt{S} - F}{2,5}$$

Abb. 30 *First* und *Second International Rating Rule*



Abb. 31 *Thea* bei den Robbe & Berking Classics, 2013

Bevor die *Second Rule* in Kraft trat, gab es für Skandinavien für kurze Zeit ein Art Zwischenlösung, die sog. ‚*S’-Rule*. Sie brachte jedoch kaum eine Handvoll Boote hervor, wie zB 1918 *Thea*, die Anfang der 1950er Jahre zur 12mR-Jacht nach der *Second Rule* umgebaut wurde (Abb. 31, 32, 42). Ähnlich ging es den anderen S-Klasse-Booten.



Abb. 32 *Thea* bei den Robbe & Berking Classics, 2013

Als man sich dann auf die *Second Rule* einigte, waren vor allem die folgenden Regelungen von Belang: a) Verzicht auf zu große und wenig ästhetische Überhänge, b) ausreichend große Verdrängung bei limitierter Segelfläche, c) Stopp der Tendenz zu weniger stabilen Rümpfen mit wenig Tiefgang und extrem bauchigen Rümpfen. 1920 wurde die *Second Rule* in Kraft gesetzt (Abb. 30). Die 5mR-, 7mR-, 9mR-, 15mR- und 19mR-Formeln gab es fortan nicht mehr, dagegen gewann die 23mR-Klasse an Bedeutung, zahlreiche Neubauten, zum Beispiel die *Cambria*, erfolgten in den 1920er Jahren. Als kleine Bootsklasse führte man in den 1950er Jahren die 5,5mR-Klasse ein.

Die Handschrift der *First Rule* war durchaus noch erkennbar, aber es gab entscheidende Änderungen: die Faktoren Rating-Länge zu Segelfläche wurden wichtiger als zuvor. Die Breite als Rechenfaktor entfiel, was breitere Boote bei gleichem Rating ermöglichte. Der Faktor des Kettenmaßes wurde reduziert, ebenso der Faktor der Differenz Ketten- zu Schmiegemaß. Mit dem Koeffizienten



Abb. 33 *Anitra* bei den Robbe & Berking Classics, 2013

2,5 versuchte man, das neue Rating einigermaßen nah an das alte anzulehnen, damit auch Boote nach der *First Rule* konkurrenzfähig bleiben konnten.

Schließlich führte man mit der *Second Rule* ab 1920 auch die Segelnummern ein. Die unterstrichene 12 war die Klassenbezeichnung, der Buchstabe stand für das Land<sup>23</sup>, gefolgt von einer durchgehenden Zählung. Daneben gab es auch etliche Vorschriften hinsichtlich des Baus, der Art und Beschaffenheit der Materialien, der Grenzwerte bei den Abmessungen und auch die Wohnlichkeit der Boote betreffend. So blieb die neue Formel lange Zeit ein Garant für Erfolg und viele interessante Neubauten, auch der großen Boote wie *Britannia*.

Nach der *Second Rule* wurden insgesamt 34 Jachten gebaut, von denen etliche noch existieren. Deutsche Eigner hielten sich aber merklich zurück und bestellten kein Boot nach der *Second Rule*, aber einige Boote wurden bei Abeking & Rasmussen (A&R) in Lemwerder gebaut, so auch *Anitra*,



Abb. 34 *Anitra* bei den Robbe & Berking Classics, 2013

1928 von einem amerikanischen Eigner bestellt. Sie ist inzwischen in Deutschland, wurde 2003 von Josef Martin und Partnern gekauft und bis 2008 restauriert (Abb. 33, 34, 41). Inzwischen ist sie für den Flensburger Segelclub unterwegs. *Thea* fährt unter der benachbarten dänischen Flagge und ist gern gesehener Gast auf der Flensburger Förde. Mehr im Jachtzirkus des Mittelmeeres unterwegs ist die 1930 in Italien gebaute *Emilia* mit der Segelnummer I 1 (Abb. 35-38).



Abb. 35 *Emilia* bei den Voiles de Saint Tropez 2013



Abb.37 *Emilia* 2012



Abb. 38 *Emilia* 2012



Abb. 36 *Emilia* bei den Voiles de Saint Tropez 2012

## 2.3. Third Rule (1933-1939)

Auch in Amerika konnte man sich nicht mehr länger der *International Rule* entziehen, 1925 gründete man die North American Yacht Racing Union NAYRU, und bekannte Bootsarchitekten wie Starling Burgess, Clinton Crane oder Frank Paine waren Fürsprecher zur Einführung der *International Rule* in Amerika – trotz des Widerstands aus dem Hause Herreshoff. 1927 gab es eine gemeinsame Konferenz von IYRU und NAYRU, und die Europäer stimmten einer Veränderung ihrer Regelung unter Einbeziehung einiger Elemente der *Universal Rule* zu. 1930 schließlich stimmte der mächtige New York Yacht Club zu, für die 12mR- und kleinere 8mR- und 6mR-Jachten die *International Rule* anzuerkennen (andere mR-Klassen gab es dann nicht mehr), für die großen Boote oberhalb der 12mR-Boote sollte die *Universal Rule* gelten, nach der dann die neue L-, K- und J-Class bewertet wurden.

$$R_{\text{International [2, 1920-1933]}} = \frac{Lwl + \frac{1}{4}K + 2D + \sqrt{S} - F}{2,5}$$

$$R_{\text{International [3, 1933-1939]}} = \frac{Lwl + 2D + \sqrt{S} - F}{2,37}$$

Abb. 39 Second und Third International Rating Rule

Die neue *Third Rule* (Abb. 39) als Ergebnis all dieser Überlegungen trat 1933 in Kraft und galt zunächst bis 1939, während die *Second Rule* ihre Gültigkeit praktisch bis 1936 behielt.

Neben technischen Bauregeln war auch ein Mindestmaß an Wohnlichkeit festgeschrieben, die Boote sollten nicht nur Rennjachten sein, sondern auch ‚Cruising‘-Eigenschaften haben. Was die Beschaffenheit von Rigg und Segeln angeht, wies die *Third Rule* detaillierte Anweisungen auf. Das Kettenmaß verschwand in der Formel komplett, weil es den Tiefgang der Jachten zu sehr bestraft hatte. Derweil wurde das Bermuda-Rigg mit durchge-

hendem Mast und Großsegel zum Standard. Unter Rücksichtnahme auf die *First Rule* wurde das ‚L‘, ehemals genau die Wasserlinienlänge, jetzt 18 cm oberhalb dieser Linie festgelegt, und in den Wert gingen gleichzeitig noch an verschiedenen Stellen gemessene Ketten- und Freibordmaße ein. Im Ergebnis waren die Rümpfe nach neuer Formel bei gleichem Rating länger.

Der neue, kräftigere Segelplan verlangte jetzt aber auch an anderer Stelle Änderungen: So verdrängte das Ruderrad die Pinne, die Winsch und



Abb. 40 Anita, Robbe & Berking Classics Flensburg 2013

der Coffeegrinder die Talje<sup>24</sup> (Abb. 50). Die Boote wurden länger, hatten aber (meist schon seit der *Second Rule*) keinen Bugspriet mehr. Masten aus Aluminium lösten solche aus Holz ab. Die Entwürfe wurden zunehmend durch Windkanal- und Aerodynamiktests bestimmt, und der Einfluss der neuen technischen Ideen der J-Class-Boote in den 1930er Jahren war unverkennbar. Die Beliebtheit der Zwölfer lag in ihren technischen Möglichkeiten und vielen Innovationen, die aber dennoch einigermaßen bezahlbar blieben: ein Zwölfer kostete ungefähr ein Fünftel einer J-Class-Jacht. Nach der *Third Rule* wurden bis 1939 insgesamt



Abb. 41 Anita und Anitra (r.), Robbe & Berking Classics, Flensburg 2013



Abb. 42 Anita, Thea, Evaine (v.l.n.r.), Flensburg 2013

37 Boote gebaut. Deutsche Eigner bestellten vier Boote, und zwar *Anita* (Abb. 40, 41, 42; Werft A&R), *Aschanti III* (Werft Burmester), *Inga* (ehem. *Westwind*) und *Sphinx* (ehem. *Ostwind*, Abb. 43, 49; beide bei A&R). *Aschanti* existiert nicht mehr. Drei weitere Boote, seinerzeit für britische Eigner gebaut, sind heute in deutschem Besitz: *Evaine* (Abb. 42, 48, 49), *Flica II*, und *Trivia* (Abb. 45, 46, 48). *Flica II* (Abb. 56) ist zurzeit in einer Halle gelagert und nicht in Betrieb. Die von William Fife II für den Briten J.R. Payne 1936 gebaute *Vanity V* (Abb. 51-53, 55) fährt heute unter dänischer Flagge.

Nicht in der Ostsee, sondern häufig im Mittelmeer unterwegs ist eine andere Jacht der *Third Rule*, die *Seven Seas of Porto* von Marcus Kemp (Abb. 50, 54). Das Boot wurde 1935 von Clinton Crane entworfen.



Abb. 43 *Sphinx*, Flensburg 2013



Abb. 44 *Sphinx*, Flensburg 2013



Abb. 45 *Trivia*, Flensburg 2013



Abb. 46 *Trivia*, Flensburg 2013



Abb. 49 *Evaine*, Flensburg 2013



Abb. 47 *Heti*, *Cintra*, *Trivia* (v.l.), Kiel 2013

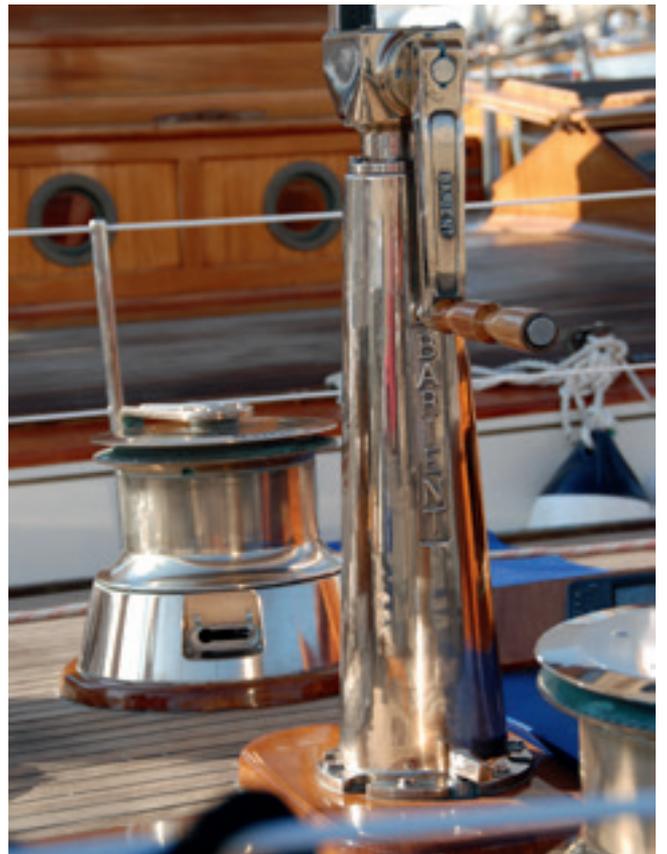


Abb. 50 Coffeegrinder auf der *Seven Seas*, Saint Tropez 2009



Abb. 48 *Cintra*, *Trivia*, *Evaine* (v.l.), Kiel 2013



Abb. 51 *Vanity V*, Saint Tropez 2012



Abb. 52 *Vanity V*, Saint Tropez 2012



Abb. 53 *Vanity V*, Saint Tropez 2013



Abb. 55 *Vanity V*, Saint Tropez 2013



Abb. 54 *Seven Seas of Porto*, St. Tropez 2011



Abb. 56 *Flica II* (Quelle: 12mrclass.com)

### 3. Die Zwölfer beim America's Cup (1958-1987)

Von 1937 bis in die 1950er Jahre war die Austragung des America's-Cups (AC) unterbrochen, bis man schließlich 1956 die Wiederaufnahme für 1958 beschloss. Nachdem vor dem Krieg die J-Class zwar durchaus erfolgreich, aber horrend teuer und auch einfach zu groß gewesen waren, einigte

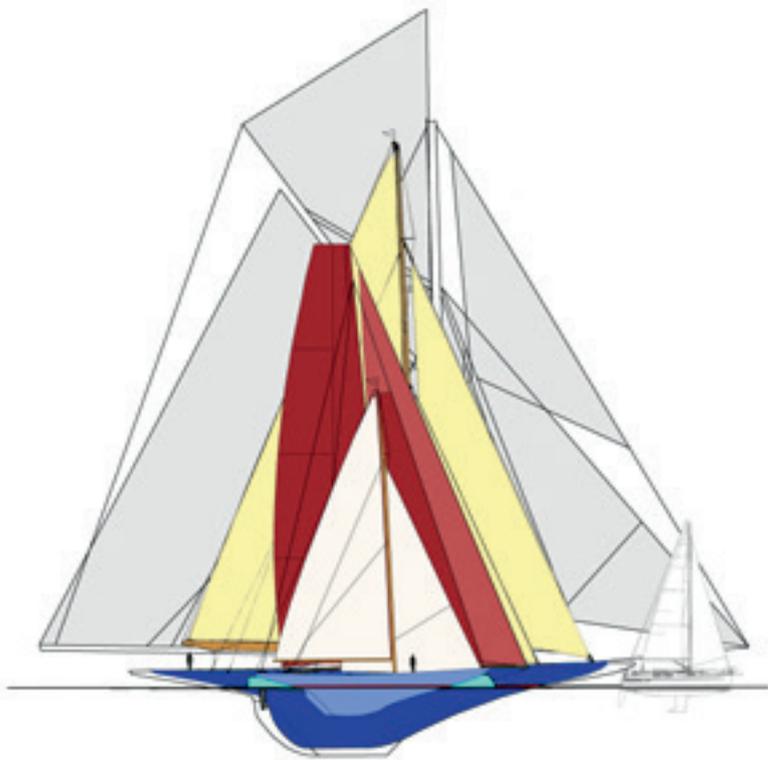


Abb. 57 Von hinten nach vorne *Reliance*, *Ranger*, *AC72 Team New Zealand* (2013), *Anitra*, rechts eine *Bavaria 32*

man sich unter Anpassung der ‚Deed of Gift‘, der offiziellen AC-Regularien, auf eine Reduzierung von Größe, Aufwand und Kosten und wählte die bis dahin kaum weniger erfolgreiche 12mR-Klasse zum Boot des AC. Die Boote entsprachen genau dem, was man suchte: sie waren nicht zu groß, aber schnell, schön, seegängig<sup>10</sup>, und sie hatten viel Potenzial für technische Innovationen – die schon immer den AC geprägt hatten und, wie wir jüngst gesehen haben, natürlich auch heute noch prägen. Die Abb. 57 zeigt, wie sich die Größen der AC-Jachten mit der Zeit entwickelt haben. Herreshoffs *Reliance* von 1903 ist bis heute die größte je ge-

baute AC-Jacht, davor die J-Class *Ranger* (AC 1937), gegen die sich die *Anitra* (ganz vorne) der 12mR-Klasse fast klein ausnimmt, mit den roten Segeln eine AC72 von 2013.

Die *Third Rule* von 1933 galt nach wie vor, war aber für den AC ein wenig modifiziert worden. So waren zum Beispiel neue, leichte Materialien zugelassen, der Gewichtsausgleich im Kiel brachte eine bessere Stabilität und ermöglichte eine größere Segelfläche. Die Innenausstattung mit Kabinen und Schlafgelegenheiten durften auf ein noch vertretbares Minimum reduziert werden.

Der 12mR-Klasse ist es auf diese Weise gelungen, sich in zehn Austragungen fast 30 Jahre im AC-Geschäft zu halten. Das hatte vorher noch kein Bootstyp geschafft (Abb. 60). Natürlich hatten die Designer und Werften volle Auftragsbücher: nicht weniger als 77 Boote wurden in diesen Jahren gebaut! So gab es in manchen Kampagnen auf der Seite der Herausforderer und der Verteidiger bis zu zehn Neubauten, die zunächst in internen Ausscheidungsrennen fuhren, um das jeweils schnellste und für das vom Verteidiger vorgegebene Revier bestgeeignete Boot zu finden. Manche ‚alte‘ Jachten früherer Kampagnen dienten als Sparringspartner. Erstmals waren neben den ‚Dauer-Teilnehmern‘ Amerika und England auch andere Nationen am Start, zumindest bei der Ermittlung des besten Herausforderers. Es beteiligten sich Australien, Frankreich, Italien, Kanada, Neuseeland, Schweden und die Schweiz. Aber erst 1983 sollte es gelingen, dass der australische Zwölfer *Australia II* den Amerikanern den Cup entriss und ihn mit auf die andere Seite der Welt nahm. Das Boot ist heute ein Museumsstück in Perth.

Ein heute alltägliches Konstruktionsprinzip war der bei *Australia II* erstmals eingebaute

Flügelkiel, der vielleicht entscheidend zum Erfolg beigetragen hat (siehe auch Abb. 67).

Viele AC-12er-Jachten segeln heute noch, zwei der Konkurrenten als Herausforderer-Boot sind im Mittelmeer zu Hause: Die heute französische *Ikra* (Abb. 58, 59, 61), gebaut 1964, und die englische *Sovereign*, vom gleichen Designer David Boyd 1963 gebaut (Abb. 62). Letztere verlor 1964 den AC klar gegen das amerikanische Boot *Constellation*, während *Ikra* als Schwesterschiff zu *Sovereign* mit leichten Modifikationen gebaut worden war, letztlich aber dieser bei den Testfahrten unterlegen war. Immerhin war es *Ikra*, die in dem legendären Privatrennen gegen die Swan *Pride* 1981 die Regattaserie ‚La Nioulargue‘ in Saint Tropez begründete, die heute als ‚Voiles de Saint Tropez‘ zum Saisonende Hunderte alter und moderner Jachten zu einer Wettfahrtwoche anlockt<sup>25</sup>.

J-Class	12	1903	Reliance	USA	Shamrock III	UK	3:0
	13	1920	Resolute	USA	Shamrock IV	UK	3:2
	14	1930	Enterprise	USA	Shamrock V	UK	4:0
	15	1934	Rainbow	USA	Endeavour	UK	4:2
	16	1937	Ranger	USA	Endeavour II	UK	4:0
12 mR	17	1958	Columbia	USA	Sceptre	UK	4:1
	18	1962	Weatherly	USA	Gretel	Australien	4:1
	19	1964	Constellation	USA	Sovereign	UK	4:0
	20	1967	Intrepid	USA	Dame Pattie	Australien	4:0
	21	1970	Intrepid	USA	Gretel II	Australien	4:1
	22	1974	Courageous	USA	Southern Cross	Australien	4:0
	23	1977	Courageous	USA	Australia	Australien	4:0
	24	1980	Freedom	USA	Australia	Australien	4:1
	25	1983	Liberty	USA	Australia II	Australien	3:4
	26	1987	Kookaburra III	Australien	Stars & Stripes	USA	0:4
	27	1988	Stars & Stripes	USA	New Zealand	Neuseeland	2:0
	28	1992	America	USA	Il Moro di Venezia	Italien	4:1

Abb. 60 Die Ära der 12mR-Boote beim America's Cup 1958 bis 1987



Abb. 58 *Ikra* bei den Voiles de Saint Tropez 2013



Abb. 61 *Ikra* bei den Voiles de Saint Tropez 2013



Abb. 59 *Ikra* bei den Voiles de Saint Tropez 2011



Abb. 62 *Sovereign* bei den Voiles de Saint Tropez 2013

## 4. Die Zwölfer-Szene weiter im Aufwind

1988 endete die Ära der 12mR-Jachten beim America's Cup, als die Neuseeländer die Amerikaner mit einer riesigen, 34 Meter langen Jacht herausforderten, diese jedoch – mit Dennis Conner an der Spitze – mit einem Katamaran den Cup verteidigen konnten. Später warf man sich gegenseitig Regelbruch vor, und die Dehnung des Reglements führte letztlich zur Schaffung einer eigenen Bootsklasse für den AC.



Abb. 63 Dennis Conners Cotton Blossom in St. Tropez 2006

Von 1974 bis 1987 prägte der amerikanische Skipper Dennis Conner den AC auf den 12mR-Booten<sup>26</sup> und wurde eines der ersten Mitglieder der ‚America's Cup Hall of Fame‘. 2008 konnte man Conner bei den Voiles de Saint Tropez treffen, als er mit seiner frisch restaurierten Jacht *Cotton Blossom II* teilnahm. Er war sich nicht zu schade, für seine Crew am Straßenrand die Lunchpakete vorzubereiten (Abb. 63, 64).

Seit einigen Jahren wächst die Zahl der restaurierten 12mR-Jachten stetig. Es ist vor allem zahlungskräftigen Segelenthusiasten zu verdanken, dass die Geschichte der Zwölfer fortgeschrieben werden kann – und dass endlich viele alte Rümpfe, die es immer noch gibt, die aber an oft unbekanntem Orten oder unbemerkt vor sich



Abb. 64 Dennis Conner in St. Tropez 2006



Abb. 65 Jenetta auf dem Hof von Robbe & Berking Classics, Flensburg 2013

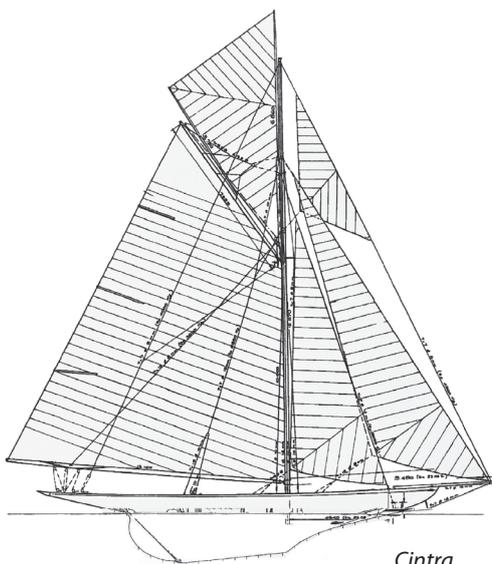
hin verrotten, vor dem endgültigen Verfall gerettet werden können.

In Kanada hat man zum Beispiel den Rumpf der *Jenetta*, einem Mylne-Entwurf von 1939 und mit 12,70 Metern der längste der historischen 12er, aufgespürt und nach Deutschland gebracht. Er wartet

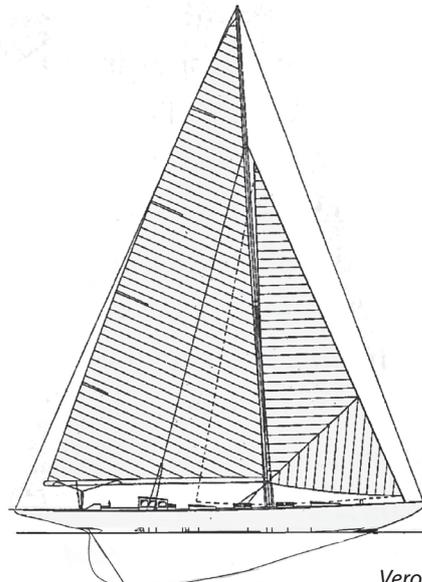
zurzeit bei der Werft Robbe & Berking Classics in Flensburg auf Restaurierung (Abb. 65). In der gleichen Werft steht im Augenblick der nagelneue Rumpf eines Zwölfers, der nach Originalplänen von Johan Anker aus dem Jahre 1939 als ‚Baunummer 434‘, seinem letzten 12er-Entwurf, für einen skandinavischen Eigner entsteht (Abb. 66). Die Zwölfer-Szene ist seit Einführung der *First Rule* 1907 bis heute ausgesprochen vielfältig und hat Jachten von großer Schönheit und mit besten Regattaeigenschaften hervorgebracht (Abb. 67). Dabei hat sich seit jeher – neben England – ein Zentrum dieser Boote rund um die Ostsee entwickelt. Die beiden legendären Jachtkonstruktoren Max Oertz und Johan Anker haben sicher ihren Teil dazu beigetragen. Man darf gespannt sein, wie sich der Bestand und Betrieb dieser wunderschönen Boote weiter entwickeln wird!



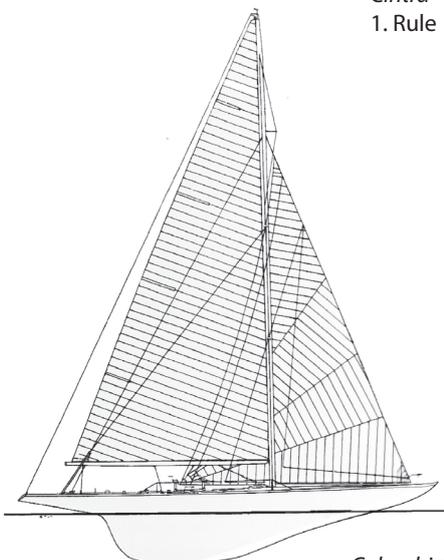
Abb. 66 Rumpf der Baunummer 434 in der Flensburger Werfthalle. Robbe & Berking Classic Night 2013.



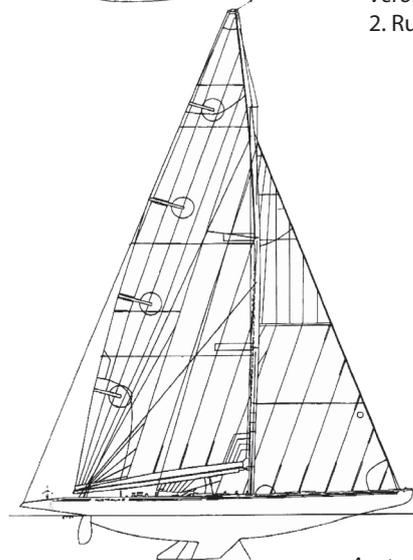
*Cintra*  
1. Rule



*Veronica*  
2. Rule



*Columbia*  
3. Rule



*Australia II*  
America's Cup

Abb. 67 *Cintra* (1909), *Veronica* (1931), *Columbia* (1958), *Australia II* (1982): 73 Jahre Jachtgeschichte der 12mR-Klasse.

## Herkunft der Abbildungen

2 Lang 2001 S. 24; 3 Wikipedia ‘America (Yacht)’; 4 antiquaprintgallery.com; 7 Jones 2004 S. 78; 12 Lang 2001 S. 10, Grafik Janine Müller; 56 12mreclass.com; 57 Janine Müller; 67 Lang 2001, Grafik Janine Müller; Formeln, Tabellen und alle weiteren Fotos Gerhard Standop.

## Legende zu den Vermessungsregeln

- R* Klasse (m oder ft) [Rating (m or ft.)]
- L* Länge [length over all]
- L<sub>wl</sub>* Länge Wasserlinie [waterline length]
- L<sub>k</sub>* Länge Kiel [keel length]
- L<sub>d</sub>* Länge Deck [deck length]
- K* Kettenmaß [chain girth]
- D* Differenz Schmiege- zu Kettenmaß [difference between skin girth and chain girth]
- B* Breite [beam]
- F* Freibord [freeboard]
- S* Segelfläche [sail area]
- V* Verdrängung [displacement]

## Literatur

Bobrow, Jill; Dana Kinkins. 1997. *In the Spirit of Tradition – Old and New Classic Yachts*. New York: W.W. Norton.

Chevalier, François ; Gilles Martin-Raget. 2008. *Mythos Klassische Yachten*. Bielefeld: Delius Klasing.

Dear, Ian. 1999. *Enterprise to Endeavour – The J-Class Yachts*. London: Adlard Coles Nautical.

Jones, Gregory O. 2004. *Herreshoff Sailboats*. St. Paul, MN: MBI Publishing.

Lang, Luigi; Dyer Jones. 2001. *The 12 Metre Class*. London: Adlard Coles Nautical.

Sobel, Dava. 1998. *Längengrad*. Berlin: Berlin-Verlag.

Standop, Gerhard. 2011. *The Renaissance of the J Class Yachts*. Wuppertal: KSP-Verlag.





## Anmerkungen

- 1 Siehe Standop 2011. Viele weiterführende Informationen finden Sie auch auf [www.standop.net/voiles](http://www.standop.net/voiles).
- 2 Ebenfalls 1775 kehrte James Cook von seiner zweiten Weltreise heim. Unterwegs hatte er eine bahnbrechende Erfindung getestet: Die Taschenuhr ‚H4‘ des Londoner Tischlers John Harrison war mit Bimetall, Hemmung und Federantrieb ausgerüstet und konnte so erstmalig klimatische Veränderungen und Schiffsbewegungen kompensieren, sodass die präzise Ermittlung des Längengrades und somit erstmals überhaupt auf hoher See eine genaue Positionsbestimmung möglich wurde. Allen Seglern sei das spannende Buch von Dava Sobel ‚Längengrad‘ empfohlen, das diese Geschichte erzählt.
- 3 Eine Menge nützlicher Informationen über die Entwicklung von Bauregeln für Segelboote und über die 12-Meter-Jachten sind bei Lang/Jones zu finden und waren für mich die wichtigste Quelle für das vorliegende Heft.
- 4 ‚Tons‘ kommt vom englischen ‚tun‘, einem Fass für Wein, Öl oder Honig, ein ‚tun‘ waren ungefähr 1280 Liter. Ein ‚barrel‘, heute noch Maßeinheit für Erdöl, war 1/8 tun.
- 5 2015 wird die Royal Yacht Squadron 200 Jahre alt, und wir dürfen sicher große Feierlichkeiten und Regatten im Solent anlässlich des Jubiläums erwarten.
- 6 Legende zu den Einheiten der Vermessungsregeln am Schluss der Broschüre.
- 7 Auf der Internetseite [www.rys.org.uk](http://www.rys.org.uk) der Royal Yacht Squadron wird erwähnt, dass der korrekte Name der Wettfahrt weder 100-Guinea-Cup, noch Queen’s Cup sei, sondern nach der Münze Sovereign benannt war.
- 8 Sie kamen erst in den 1920er Jahren zurück und segelten eine Zeitlang unter der *International Rule* der 23mR-Boote.
- 9 Hier und da nennen Quellen (zB Wikipedia) als Faktor auch 0,20 anstelle von 0,18.
- 10 Ziel der Schaffung stabilerer Boote war auch, dass die America’s-Cup-Jachten endlich auf eigenem Kiel und ohne vorzeitiges Kentern oder sonstigen Bruch den Atlantik in beiden Richtungen queren konnten. Denn die AC-Regeln sahen vor, dass die Boote auf eigenem Kiel zum Regattaort, den der Verteidiger vorgab, fahren mussten. (Nicht umsonst haben die drei englischen AC-Jachten der J-Class *Velsheda*, *Shamrock V* und *Endeavour* die Jahrzehnte überdauert und sind noch existent, während die leichteren amerikanischen Js alle abgewrackt werden mussten.)
- 11 Es gibt zurzeit vier Jachten des 15mR-Typs: *Mariska* (D1), *Tuiga* (D3), *Hispania* (D5) sowie *The Lady Anne* (D10).
- 12 Die Jacht *Mariquita* mit dem Segelzeichen C1 ist die einzig noch erhaltene Jacht der 19mR-Klasse.
- 13 Die Quellen, ob es sich beim ersten Zwölfer von Max Oertz 1907 um *Davo* oder *Davo II* handelt, sind uneinheitlich. Auch Lang 2001 spricht von *Davo II*, notiert bei einer Abbildung aber *Davo*.
- 14 Viele Zwölfer und die Klassenvereinigung haben eigene Internetseiten, die ich auf [www.standop.net/voiles/mrjachten/12mr](http://www.standop.net/voiles/mrjachten/12mr) zusammengefasst habe.
- 15 *Cintra* hat bei William Fife die Entwurfsnummer 563, während die norwegische *Magda VIII* von 1908 die Entwurfsnummer 566.
- 16 Johan Anker war auch erfolgreicher Regattasegler bei den olympischen Spielen und entwarf 1929 das bis heute beliebte Drachen-Boot.
- 17 Lang 2001, S. 41.
- 18 Die 15mR-Jachten hatten meist das D (*Tuiga* von 1909 zB D 3), die 19mR-Boote ein C (*Mariquita* von 1911 zB C 1).
- 19 Siehe auch die Zusammenstellung ausgewählter 12mR-Jachten am Schluss dieser Broschüre.
- 20 Robbe & Berking Classics in Flensburg kündigen den Nachbau der *Istria* an, man habe entsprechende Originalpläne und suche einen interessierten Eiger.
- 21 Marconi gelang als Erstem eine drahtlose Funkverbindung über den Atlantik, und zwar 1901 vom südeinglischen Lizard Point zum neufundländischen St. John’s. Empfangen wurde der Morsebuchstabe ‚S‘. Die Funkstelle ist heute noch in Cornwall zu besichtigen.
- 22 Die Bezeichnungen Bermuda- und Marconi-Takelung werden oft verwechselt bzw. gleichgesetzt. Genaugenommen hat das Marconi-Rigg einen durchgehenden Mast, aber noch Gaffelsegel und Toppsegel, während das Bermuda-Rigg durchgehenden Mast und durchgehendes Großsegel hat.
- 23 Das ‚K‘ stand für ‚United Kingdom‘.
- 24 Der Zwölfer *Vim* hatte um 1925 als erste Jacht Coffeegrinder.
- 25 Siehe auch [www.standop.net/voiles/sttropez](http://www.standop.net/voiles/sttropez)
- 26 Von 1974 bis 2003 war Conner bei allen zehn AC-Rennen als Skipper dabei. Viermal gewann er und zweimal verlor er das Finale, viermal steuerte er ein Boot bei internen Ausscheidungsrennen. Er war der einzige Skipper bisher, der nach dem Verlust des Cups diesen beim nächsten Mal zurückgewinnen konnte.

# Zusammenstellung ausgewählter 12mR-Jachten

	Segelzeichen	Name	Baujahr	Länge [m]	Werft/Entwurf	Steuermann/Eigner	Land	Bemerkungen
First Rule (1907-1920)	E 1	Davo II	1907	16,88	Max Oertz		NL	Erster Eigner C. Vermeer, NL. Jacht existiert vermutlich nicht mehr. Wahrscheinlich die erste, zumindest aber die zweite je gebaute 12mR-Jacht.
		Cygne	1907	12,88 [?]	De Coninck / G. Dupperon		F	Erster Eigner G. Lacroix, F. Verbleib der Jacht unbekannt, wohl nicht mehr existent.
		Skeaf II	1908	16,85	Neptun (Rostock), Gerhard Barg		D	Erster Eigner Consul Henry Horn, Schleswig, Holzgroßhändler. Verbleib unbekannt.
	---	Cintra	1909	18,63	William Fife III	U. Weuthen / Cintra GbR	D	Erster Eigner Andrew Coats, UK. Fife Entwurfsnummer 563.
	E 4	Magda VIII	1909	18,76	Anker und Jensen / W. Fife III	Lasse Lund / 12mR Framnaes AS	N	Erster Eigner Alfred Larsen. Fife Entwurfsnummer 566.
		Skeaf III	1909	17,90	Neptun/Gerhard Barg		D	Erster Eigner Consul Henry Horn, Schleswig. Jacht nicht mehr existent.
	E 5	Skeaf IV	1910	18,70	Neptun/Gerhard Barg		D	Erster Eigner Consul Henry Horn, Schleswig. Jacht Verbleib unbekannt.
		Davo III	1911	18,29	Max Oertz		NL	Erster Eigner C. Vermeer, NL. Verbleib unbekannt, angeblich Amsterdam.
	E 8	Erna Signe	1911	18,90	A. Plym (Schweden) / W. Fife III	Einar Sissner / 12mR Framnaes AS	N	Erster Eigner Nils Person.
		Skeaf V	1912	18,29	Neptun/Gerhard Barg		D	Erster Eigner Consul Henry Horn, Schleswig. Jacht angeblich zum Hausboot in England umfunktioniert.
	E 3	Heti	1912	18,63	Max Oertz	Christopher Rothe / Heti e.V.	D	Erster Eigner Hermann Eschenburg, Holzkaufmann aus Lübeck. Segelt heute unter „Freunde der Segelyacht Heti e.V.“
E 2	Mariline (Skeaf VI)	1914	19,90	Abeking & Rasmussen / William Fife III		D	Erster Eigner Consul Henry Horn, Schleswig, unter ihm Name <i>Skeaf VI</i> . Eigner seit 2000 Alberto Alfonso, Boot in Portugal zur Restaurierung.	
Second Rule (1920-1933)	D1 [N4]	Thea	1918	20,07	Anker & Jensen / Johan Anker	H. M. Jepsen, DK	DK	Erster Eigner Jakob Niesen, N. 1918 als <i>Santa</i> nach der skandinavischen ‚S‘-Formel gebaut, später in 12mR umgewandelt.
	US 5	Anitra	1928	21,10	A&R/Burgess	Josef Martin/R. Stihl	D	Erster Eigner Charles S. Harding, USA. Jetzt unter deutscher Flagge im Flensburger Segel-Club.
	K 16	Flica	1929	20,57	Camper & Nicholson / Nicholson	R.A. Smith, Epping, UK	GB	Erster Eigner C. R. Fairey, UK. Liegt zur Zeit in UK.
	I 2	Emilia	1930	20,93	Costaguta	Marco Gastaldi	I	Erster Eigner Attilio Bruzzone, I.
	K 10	Veronica	1931	19,70	Bute Slip Dock / Alfred Mylne		UK	Erster Eigner Sir W. P. Burton, UK, Präsident der YRA. Verbleib der Jacht unbekannt. (Rumpflänge anhand von Skizzen geschätzt.)
Third Rule (1933-1939)	N 11	Vema III	1933	21,25	Anker & Jensen / Johan Anker	Eric Svenkerud / Skipsrederiet Vema III AS	N	Erster Eigner G. Unger Vetlesen, N. Liegeplatz in Oslo.
	US 9	Seven Seas of Porto	1935	20,79	Navins/Clinton Crane	Marcus Kemp	US	Erster Eigner S. van Merle-Smith, USA.
	K 2	Evaine	1936	21,40	Camper & Nicholson / Nicholson	Stig Westergaard / Andreas Wehner	D	Erster Eigner Sir R. Fairey, UK. Boot segelt heute für den Kieler Yachtclub.
	K 5	Vanity V	1936	19,81	William Fife III	Patrick Howaldt	DK	Erster Eigner John Paine, UK
	K 10 (N 16, US 16)	Trivia	1937	21,33	Camper & Nicholson / Nicholson	Wilfried Beeck	D	Erster Eigner V.W. Mc Andrew, UK Heute im Kieler Yachtclub
	G 1	Inga	1938	21,50	Abeking & Rasmussen / Rasmussen	A. Böhning	D	Erster Eigner John T. Essberger, D. Später als <i>Westwind</i> in Besitz der Bundesmarine, jetzt in Southampton, wartet auf Restaurierung
	G 2	Anita	1938	21,50	Abeking & Rasmussen / Rasmussen	Segelvereinigung Rheingau eGmbH, J. Arndt, Th. Selbach	D	Erster Eigner Walter Rau, D. Wurde ca. 1952 zur Yawl umgebaut, ein Rückbau zur Sloop ist vorgesehen. Heute im Segelclub Rheingau.
	G 3	Ashanti III	1939	20,79	Burmester / Henri Gruber	---	D	Erster Eigner Ernst Burmester, D. Fiel 1962 einem Brand zum Opfer
	G 4	Sphinx	1939	21,50	Abeking & Rasmussen / Rasmussen	Jochen Frank/G. Gondesen	D	Erster Eigner Norddeutscher Regatta-Verein. Frühere Namen <i>Lobito</i> und <i>Ostwind</i> (im Dienst der Bundesmarine 1958-2004), Restaurierung 2008 bei Robbe & Berking fertiggestellt. Heute Flensburger Segelclub.
	K 1	Jenetta	1939	21,70	Bute Slip Dock / Alfred Mylne	Zurzeit bei Robbe & Berking Classics, Flensburg	UK	Erster Eigner Sir W. P. Burton, UK. Längster 12er. Rumpf erhalten und von Kanada nach Flensburg zu Robbe & Berking gebracht, wartet auf Restaurierung bzw. Nachbau.
	K 14	Flica II	1939	20,52	William Fife III / Laurent Giles	Alexander Falk	D	Erster Eigner Hugh Goodson, UK. Besitzer Alexander Falk (Falk-Stadtkarten), Boot zurzeit nicht in Betrieb.
	US 16	Columbia	1958	21,15	Nevins Yacht Yard / Olin Stephens	---	US	Erster Eigner Sears-Cunningham-Syndikat. Erste AC-Verteidigung nach dem Krieg. Siegte gegen die <i>Sceptre</i> (UK). Zurzeit Boston (USA) zur Charter.
	K 3	Ikra	1964	21,06	Alexander Robertson / David Boyd	Yves Marie Morault	F	Mit-Initiator der <i>Nioulargue</i> (später <i>Voiles de Saint-Tropez</i> ) Erster Eigner Jean Laurin.
	K 12	Sovereign	1964	21,08	Alexander Robertson / David Boyd	Jacques Fauroux	F	Britische Teilnahme America's Cup 1964, verliert 0:4 gegen das amerikanische Boot <i>Constellation</i>
	KA 6	Australia II	1982	19,22	St. E. Ward / Ben Lexcen	National Museum of Australia	AUS	Erstmals verlor die USA im AC (3:4, Jacht <i>Liberty</i> mit D. Conner, 1983), der Cup ging nach Australien.
N 13	(Baunummer 434)	1939 / 2014?	?	Robbe & Berking Classics / Johan Anker	?	---	Jachtentwurf von 1939 wird nach alten Planunterlagen erstmals bei Robbe & Berking Classics in Flensburg gebaut	

grau

Jacht nicht mehr existent oder Verbleib unklar