

Die Magie der Zwölfer

Die berühmte 12mR-Bootsklasse von den Anfängen bis heute

Begegnet man auf See einer schlanken, schön geschnittenen, etwa 20 Meter langen Segeljacht mit langem Mast, niedrigem Freibord und massig Segelfläche, und erkennt man dann das Segelzeichen mit einer 12 und einem waagerechten Strich darunter, dürfte es sich um sogenannte Zwölfer handeln. Ihr majestätischer Anblick erzeugt bei Fachleuten und Zuschauern viel Bewunderung. Was macht diese

Boote so interessant?

Um das zu ergründen, müssen wir gut hundert Jahre zurückblicken, in jene Zeit des beginnenden 20. Jh., in der es für Adel, Politiker, Geschäftsleute und Fabrikbesitzer schick war, sich gegeneinander im Segelsport und bei Regatten zu messen. Schnell hatte man erkannt, dass es sinnvoll sei, bestimmte Bauregeln aufzustellen,



damit ein gerechtes Gegeneinander der Jachten möglich wurde.

Eine dieser Konstruktionsregeln war die sog. *International* oder *Metre Rule*, die 1907 in Europa entwickelt und als Second Rule 1920 und Third Rule 1933 modifiziert und fortgeschrieben wurde.¹ Das 'Metre' bedeutet in diesem Fall kein Längenmaß, sondern eine abstrakte Mess- oder Maß-Zahl, die links vom Gleichheitszeichen einer Formel steht und deren Wert nicht überschritten werden darf, um in der entsprechenden Klasse und ohne Vergütung starten zu können. Auf der rechten Formelseite sind die vorgesehenen Variablen einzusetzen².

$$\begin{aligned} R_{International [1, 1907-1920]} &= \frac{Lwl + B + \frac{1}{3}K + 3D + \frac{1}{3}\sqrt{S} - F}{2} \\ R_{International [2, 1920-1933]} &= \frac{Lwl + \frac{1}{4}K + 2D + \sqrt{S} - F}{2,5} \\ R_{International [3, 1933-1939]} &= \frac{Lwl + 2D + \sqrt{S} - F}{2,37} \end{aligned}$$

Die *Metre Rule* war (und ist auch heute noch) ausgesprochen beliebt, vor allem die Typen 5.5mR, 6mR, 8mR und 12mR wurden in hohen Stückzahlen gebaut. Dabei hatten die 12mR-Boote den Vorteil, dass sie sich nicht nur sehr gut als schnelle Regattaboote eigneten, sondern auch als Fahrtenjachten mit ausreichend Platz für die ganze Familie. Andererseits waren sie mit kleiner Crew besser handhabbar als die Boote der nächstgrößeren 15mR-Klasse, von denen denn auch nur 20 Stück gebaut wurden. All diese Umstände mögen mit zum großen Erfolg der Zwölfer beigetragen haben. Gut 300 Boote wurden gebaut, wenigstens 190 sind noch erhalten.

¹ Weitere bekannte Konstruktionsregeln sind die *Tonnage Rule*, die *Square-Metre*- oder *Skerry Rule* oder die in den USA initiierte *Universal Rule*, allesamt zum Ausgang des 19. Jh. oder im ersten Viertel des 20. Jh. entwickelt.

² Die Variablen waren zum Beispiel Länge der Wasserlinie, Freibordhöhe, Segelfläche, Kettenmaß oder Breite.

In den letzten Jahrzehnten haben sich drei große Zwölfer-Flotten gebildet, jeweils eine in den USA (Neuengland-Staaten an der Ostküste), in Nordeuropa (Skandinavien, Deutschland) und in Südeuropa rund ums Mittelmeer.³ Es gibt recht viele Wettfahrten für die 12mR-Klasse, wobei eine Durchmischung der Flotten untereinander leider kaum zustande kommt. Bei der WM 2011 in Flensburg kamen alle zehn Teilnehmer aus dem Ostseebereich, bei der WM 2014 in Barcelona reiste von acht gemeldeten Booten immerhin die



Kiwi Magic 2016 auf der Flensburger Förde

Hälfte aus Nordeuropa an, jedoch kein Boot aus den USA. Zur WM 2019 in Newport, R.I. (USA) sind von um die 28 Startern voraussichtlich nur *Kiwi Magic*, *Vema III* und *Blue Marlin* aus der Ostsee sowie aus dem Mittelmeer *Nyala* und *Kookaburra II* (beide von Prada-Chef Patrizio Bertelli), und *Kookaburra III* dabei. Sicher ist ein Grund für die Zurückhaltung auch der aufwändige Transatlantik-Transport, der in der Regel nur huckepack auf einem Frachtschiff erfolgt, sehr teuer ist und daher mancher Eigner von

einem zu großen finanziellen Risiko Abstand nimmt.

Die Zahl der restaurierten Yachten wächst ständig, und längst haben finanzkräftige Investoren und Enthusiasten die Zwölfer als gutes Mittel zum sportlichen Segeln, als Incentive-Angebot oder zu Werbezwecken für die eigene Firma entdeckt.

Bei den ältesten noch regelmäßig segelnden Booten – nach der First International Rule gebaut⁴ – hat wohl die *Cintra* mit Baujahr 1909 (Baunummer 563, Segelnummer E1, wahrscheinlich der vierte überhaupt gebaute Zwölfer) die Nase knapp vorn, *Magda VIII* (E4) hat



An Deck der *Cintra*

zwar das gleiche Baujahr, aber mit 566 die etwas höherer Baunummer. Es folgen *Erna Signe* (1911, E8) und *Heti* (1912, E3)⁵.

Die Zwölfer nahmen in der Vorkriegszeit auch an olympischen Spielen teil: 1908 kamen fünf Boote, 1912 allerdings nur drei und 1920 nur zwei. Bei letzteren Spielen wurde in zwei Klassen, der First und Second Rule gestartet, sodass jeder der beiden Starter konkurrenzlos die Goldmedaille erhielt; Das Interesse der 12er an den olympischen Spielen hielt sich in Grenzen.

³ Die Internetseite www.12mclass.com ist eine gute Quelle zu den meisten 12mR-Booten weltweit.

⁴ Man erkennt Boote nach der First Rule insbesondere an der Gaffeltakelung mit zweigeteiltem Großsegel. Hier wird oben am Mast und einem schräg hochragenden Gaffelbaum das sog. Gaffel-Toppssegel angeschlagen.

⁵ *Heti* kommt aus der Feder von Max Oertz, *Cintra*, *Magda VIII* und *Erna Signe* wurden vom Schotten William Fife III entworfen.

Nach dem zweiten Weltkrieg hatten die 12mR-Jachten gleichwohl das Glück, als Regattaboot für den America's Cup (AC) ausgewählt zu werden und so noch einmal einen gehörigen Aufschwung erleben zu dürfen. Die bis vor dem Krieg benutzten riesigen J-Class-Boote waren zu teuer, um erneut in die Rennen geschickt zu werden. Da kamen die Zwölfer gerade recht, denn sie hatten im Grunde eine sehr ähnliche äußere Form und waren sehr gute Rennjachten, nur waren sie halt kleiner. Zwischen 1958 und 1987 bestritten sie insgesamt zehn AC-Kampagnen.



Heti (l.) und Cintra

In Frankreich gab es in den 1970er Jahren eine Kampagne unter der Führung des Barons Marcel Bich, des Erfinders der BIC-Kugelschreiber und –Feuerzeuge. Er ließ unter anderem die Boote *Chancegger* (F4) und *France* (F1; 1977 umbenannt in *France I*) bauen und kaufte noch die beiden britische Boote *Kurrewa V* (die dann in *Ikra* umbenannt wurde) und *Sovereign* sowie die amerikanische *Constellation*, 1964 Cup-Gewinnerin gegen jene *Sovereign*, als Sparringspartner. Schließlich wurde *France* als das beste Boot des französischen Syndikats ausgewählt und musste gegen die australische *Gretel* (Design Alain Payne) um das Recht der Herausforderung antreten. *Gretel* gewann mit 4:0, was aber in erster Linie ihrer besseren und erfahreneren Crew gegenüber der der Franzosen anzurechnen war. – Die aktuell oft an der französischen Riviera segelnden Zwölfer sind im Kasten aufgeführt.



Cintra auf der Flensburger Förde, 2013

Eine der vielen technischen Innovationen, die schon immer regelmäßig dem AC entsprangen, ist der Flügelkiel der *Australia II* (KA6), die 1983 den Wettbewerb – als erstes nicht-amerikanisches Boot in der Geschichte des AC – gewann und den Amerikanern den Pokal abjagte. In den Herausforderer-Runden zum folgenden AC 1987 gab es sehr spannende Rennen, in denen sich letztlich die neuseeländische *Kiwi Magic* ('New Zealand' KZ7; erster

Zwölfer mit einem Rumpf komplett aus Kunststoff) nur dem amerikanischen Boot *Stars & Stripes* mit 'Mister Americas's Cup' Dennis Conner geschlagen geben musste.⁶

Nach vielen Stationen wurde *Kiwi Magic* im Jahr 2016 schließlich nach Dänemark verkauft, hat ihre Basis jetzt in Aarhus und nimmt seither regelmäßig an den Regatten der Zwölfer rund um die Ostsee – als dort zurzeit sicher schnellster 12er – teil. Die Flotte wächst dort stetig (siehe Aufstellung), nicht weniger als 20 Boote sind – vor allem aus Deutschland, Dänemark und Norwegen – anzutreffen.



Anitra (vorn), Anita



An Bord der *Thea*



Vema III



Triva, hinten *Anitra*



An Bord der *Thea*, es kreuzt die *Anitra*



Anitra in der Vorstartphase

⁶ Dennis Conner holte den Cup nach vier Jahren Abwesenheit mit 4:0 gegen den australischen Verteidiger zurück nach New York.

Zwölfer an der Ostsee (Auswahl)

Name	Segelnummer	Baujahr
Anita	G 2	1938
Anitra	US 5	1928
Blue Marlin	FIN 1	1937
Chancegger	F 4	1969
Cintra	E 1	1909
Erna Signe	E 8	1911
Evaine	K 2	1936
Flica II	KA 14	1939
Gretel	KA 1	1962*
Heti	E 3	1912
Jenetta	K 1	1939*
Magda VIII	E 4	1909
Kiwi Magic	KZ 7	1986
Sieasta	DEN 12	2015
Sphinx	G 4	1939
Thea	D 1	1918
Trivia	K 10	1937
Vanity V	K 5	1936
Vema III	N 11	1933
Vim	US 15	1939
Wings	K 15	1937

* Der Rumpf der Gretel steht (2018) bei Robbe & Berking Classics in Flensburg und wartet auf Restaurierung. Ein Nachbau der Jenetta wird wahrscheinlich 2019 fertig werden.



Zwölfer an der Riviera (Auswahl)

Name	Segelnummer	Baujahr
Emilia	I 2	1930
France	F 1	1970
Ikra	K 3	1964
Kookaburra II	KA 12	1985
Kookaburra III	KA 15	1986
Nyala	US 12	1938
Seven Seas	US 9	1935
Sovereign	K 12	1963
Yanira	ESP 1257	1953





Vanity V und Vim (hinten)

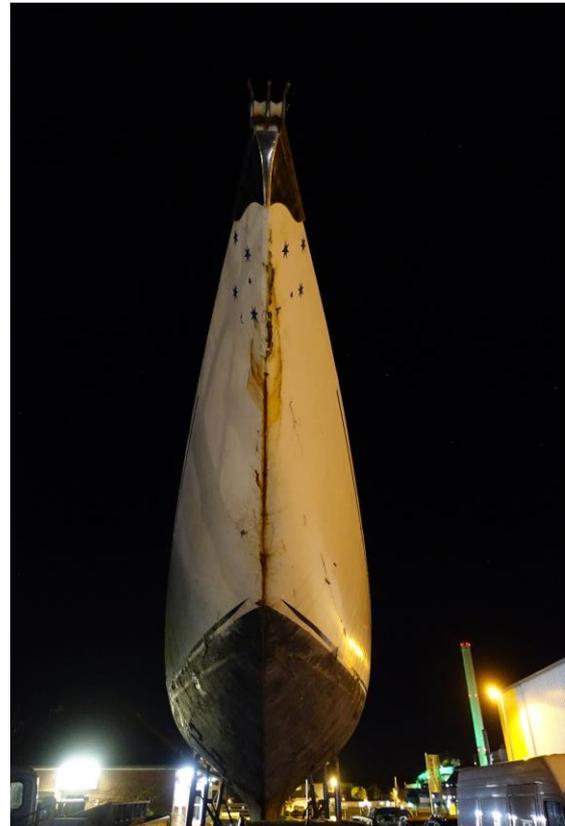
Dass die Zwölfer ihre Magie noch keineswegs verloren haben, zeigt ein Neubau aus jüngster Zeit: 2015 lief in der Flensburger Werft Robbe & Berking Classics ein nagelneues Boot vom Stapel, die *Siesta*. Es handelt sich um den letzten Entwurf (1939) aus der Feder des berühmten norwegischen Seglers und Konstrukteurs Johan Anker.⁷ Man kann die Jacht sicher als den Höhepunkt seines Schaffens bezeichnen.

Ebenfalls bei Robbe & Berking Classics wartet 2018 der Rumpf der *Gretel* (siehe oben) auf eine Restaurierung. Das Wrack der *Jenetta* holte Oliver

Berking in Einzelteilen aus Kanada, der Entwurf des längsten je gebauten Zwölfers ist von Alfred Mylne. Jetzt hat man einen neuen Rumpf gebaut, und wer angeblich etwa ein Drittel der Tonnage in seinem Besitz hat⁸ (und meistens reicht dazu der schwere Kiel!), darf das Boot nach altem Namen und die Arbeit Restaurierung nennen, auch wenn's eher ein Neubau ist. 2019 wird *Jenetta* also komplett runderneuert zu Wasser gehen und sich in die Regattaszene an der Ostsee einmischen.



Siesta bei der Taufe 2015 in Glücksburg



Der Rumpf der *Gretel* in der Werft Robbe & Berking Classics, 2016



Reste von *Jenetta* in der Werft Robbe & Berking Classics, 2015

⁷ Anker entwarf auch die berühmten Drachen-Kielboote, die von 1948 bis 1972 olympische Klasse waren.

⁸ In Anlehnung an die Charta von Venedig, die Standards im Zusammenhang mit dem Erhalt historischer Gebäudesubstanz vorgibt, befasst sich die Charta von Barcelona (2003) mit den Standards im Zusammenhang mit der Restaurierung historischer Wasserfahrzeuge. Wie viel eines Wracks man benötigt, um von einer Restaurierung statt von einem Nachbau zu sprechen, ist dort nicht niedergeschrieben.