

Die Magie der Zwölfer

Kleine «Schwester» der J-Class-Yachten im Aufwind

Von GERHARD STANDOP

Begegnen man in den Riviera-Häfen oder auf See schlank geschnittenen, etwa 20 Meter langen Segelyachten mit sehr viel Segelfläche und im Segel einer «12» mit waagerechtem Strich darunter, dürfte es sich um die Klasse der sogenannten Zwölfer handeln. Ihr majestätischer Anblick erzeugt bei Fachleuten wie Zuschauern gleichermaßen Bewunderung. Was macht diese Boote so interessant?

Schon vor gut hundert Jahren fanden es Adel, Politiker und Geschäftsleute schick, sich gegeneinander im Segelsport zu messen. Für den Yachtbau gab es bald bestimmte Regeln für unterschiedliche Bootstypen und -größen, damit man einigermaßen gerecht gegeneinander segeln konnte. Eine dieser Regeln war die *International Rule*, und innerhalb dieser gewann die 12mR-Klasse, kurz «Zwölfer» genannt, schnell an Beliebtheit. Die handlichen Yachten waren in ihrer Form den riesigen J-Class-Booten, die vor dem Krieg den America's Cup ausgetragen hatten, sehr ähnlich – nur etwa halb so groß und noch einigermaßen bezahlbar, relativ gesehen. Es waren sowohl schnelle Regattaboote als auch geräumige Fahrtenyachten für die ganze Familie, zu segeln mit kleiner Crew. Gut 300 Boote wurden gebaut, wenigstens 190 davon sind noch erhalten. Die älteste noch intakte 12mR-Yacht, die Cintra von 1909, segelt – mit Heimathafen Kiel – regelmäßig in der Ostsee.

In den letzten Jahrzehnten haben sich drei große Zwölfer-Flotten gebildet, jeweils eine vor den amerikanischen Neuengland-Staaten, Skandinavien und Deutschland sowie rund ums Mittelmeer. In diesem Jahr wird die Weltmeisterschaft der Zwölfer in den USA ausgesegelt. Von den etwa 28 Startern reisen voraussichtlich sieben aus Europa an, davon drei von der französischen und italienischen Riviera: Nyala (Segelzeichen US12) und Kookaburra II (KA12), beide von Prada-Chef Patrizio Bertelli, und Kookaburra III (KA15). Auch Ikra (KA3), die Mitbegründerin der *Voiles de Saint-Tropez*, sowie die Boote France (F1), Emilia (I2) und Seven



Mehr zum Thema unter www.standop.net/voiles © Gerhard Standop

Seas (US9) sind häufig Gast in den Riviera-Häfen. Halten Sie einmal Ausschau!

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

Vor dem Krieg waren die Zwölfer olympische Klasse, und von 1958 bis 1987 wurde die Klasse als Regattaboote für den America's Cup ausgewählt und durfte so bei immerhin zehn Cup-Wettbewerben einen gehörigen Aufschwung erleben.

In Frankreich gab es in den 1970er-Jahren eine Kampagne unter der Führung des Barons Marcel Bich, des Erfinders der berühmten BIC-Kugelschreiber und -Feuerzeuge. Er ließ unter anderem die Boote Chancegger (F4) und France (F1) bauen und kaufte noch die gebrauchten Yachten Kurrewa V (die dann in Ikra umbenannt wurde), Sovereign sowie die amerikanische Constellation als Sparringspartner. Schließlich wurde France als das beste Boot des französischen Syndikats ausgewählt und musste gegen die australische Gretel um das Recht der Herausforderung antreten, unterlag dort aber mit 0:4.

Eine der vielen technischen Innovationen, die schon immer und regelmäßig dem Ame-

rica's Cup entsprungen, ist der Flügelkiel, erstmals bei der Australia II eingebaut, die 1983 den Wettbewerb – als erstes nicht-amerikanisches Boot in der Geschichte des AC – gewann und den Amerikanern den Pokal abjagte. 1987 kam die Revanche, und der amerikanische Zwölfer Stars & Stripes mit «Mister Americas's Cup» Dennis Conner am Ruder holte den Pokal zurück nach New York.

Das Interesse an der über hundert Jahre alten 12mR-Klasse hält ungebrochen an. 2015 lief in der Flensburger Werft Robbe & Berking Classics mit der Siesta ein nagelneues Boot vom Stapel, der letzte Entwurf (1939) aus der Feder des berühmten norwegischen Konstrukteurs Johan Anker. Anker hat übrigens auch die beliebte Drachens-Klasse entworfen, die sich im Oktober jedes Jahres in Saint-Tropez zur Regatta trifft.

Ebenfalls bei Robbe & Berking Classics wartet der erhaltene Rumpf der Gretel auf eine Restaurierung. Das Wrack der Jenetta von Alfred Mylne kam in Einzelteilen im Container aus Kanada in die gleiche Werft. Ob man wirklich von einer Restaurierung dieses Bootes sprechen darf, wenn nur der Kiel noch einigermaßen original ist? Jedenfalls wird noch in diesem Frühjahr die neue Jenetta zu Wasser gehen und sich unter die Regattaszene der Zwölfer mischen. ▀