

Königliche Holzklasse

*Sie sind die Crème der klassischen Rennyachten:
Im Juli findet auf der Flensburger Förde der Weltcup
der 12-m-R-Yachten statt. Unser Autor Ron Valent
weiß, warum uns diese Boote so faszinieren, ist er
doch selbst leidenschaftlicher 12er-Fan*

BESSER WIRD'S NICHT: 12er
im Rennen, im Vordergrund die »Zinita«,
ein William Fife-Entwurf von 1927

FOTO: ROBERTO BALENA



WASSER MARSCH: Bei Wind wird es nass an Deck, obwohl ein 12er mit rund 20 Meter Länge ja nicht gerade klein ist

es ist eine harte und nasse Kreuz gegen 25 Knoten Wind (etwa sechs Beaufort), bei der jeder an Bord bis auf die Haut durchnässt wird. Grünes Wasser spült über das schräg liegende Deck und droht, jeden mitzureißen, der nicht aufpasst oder sich um seines Lebens willen festklammert. So erreichen wir, hart am Wind, die Luvtonne.

Ein paar Boote sind vor uns, aber das Gros des Feldes steckt in unseren Abwinden in Lee und die führenden Boote sind noch zu kriegen. Dann kommt der Moment, auf den jeder wartet, der jemals einen 12er gesegelt hat: als wir nämlich an der Tonne vorbeirauschen und die Segeltrimmer die Schoten fieren.

Das Boot segelt jetzt aufrecht, und das harte Bolzen gegen den Wind verwandelt sich in eine wilde Achterbahnfahrt. Das Wasser rauscht geräuschvoll an der Bordwand entlang und verschwindet in unserem kochenden Kielwasser, als wären wir auf einer Dampflok. In der Sekunde, in der wir an der Tonne um die Kurve rasen, haben die Leute auf dem Vordeck schon den Spinnaker hochgerissen, ein scharfer Zug an den Schoten lässt die Wollfäden aufplatzen, an denen er zusammengebunden war. Die Beschleunigung, als der Wind in das sich entfaltende Segel fährt, ist spürbar. Alle zehn Mann an Bord merken, wie sie plötzlich nach hinten überkippen, während der Steuermann ein Grinsen aufsetzt, das von Ohr zu Ohr reicht, und sich gleichzeitig in das Rad hineinbeugt wie ein Rennfahrer in einer engen Kurve.

Dies hier ist Segeln, wie es schon immer sein sollte und vor allem wie es auch in Zukunft immer sein möge: Segeln auf einer internationalen 12-m-R-Yacht!

SEIT MEHR ALS 100 JAHREN mögen sich schon viele Segler gefragt haben, warum Yachten, die zwischen 19 und 22 Meter lang sind, als 12-Meter-Yachten bezeichnet werden. Ist das einfach nur ein billiger Scherz? Natürlich nicht, und die Antwort ist, wie so oft, ganz einfach. Die jetzt hundert Jahre alte »International Rule« ist eine Konstruktionsformel, nach der die Yachten der verschiedenen Meter-Klassen entworfen werden. Die Abmessungen einer Yacht werden in eine ziemlich komplizierte mathematische Formel eingegeben, bei der schließlich das Resultat als metrische Angabe herauskommt. Eine 12-m-R-Yacht ist also ein Boot, das,

wenn alle Parameter wie Länge, Breite, Tiefgang, Segelfläche, Gewicht und vieles mehr in die Formel eingegeben werden, am Ende als Resultat die glatte Zahl 12 ergeben sollte – jedenfalls dann, wenn der Konstrukteur seine Hausaufgaben richtig gemacht hat.

Bei dieser wie bei anderen Konstruktionsformeln geht es also vor allem darum, die richtige Balance zu finden. Zum Beispiel bei einem Boot mit großen Rumpf. Das ist wegen der langen Wasserlinie potenziell schneller, muss aber andererseits mit einer kleineren Segelfläche auskommen, weil sonst am Ende keine 12 herauskommt; andersherum verhält es sich bei einem kleineren Boot mit größerer Segelfläche. Letzteres wäre bei leichtem Wetter ideal, bei zunehmender Brise aber schnell übertakelt und daher benachteiligt. Man merkt es schon hier: Es sind endlose Variationen möglich. Und die wiederum ermöglichen ein reizvolles und niemals endendes Spiel, in dem die Konstrukteure immer wieder auf der Suche nach der idealen Kombination aus Abmessungen und Rumpfform sind, um möglichst schnelle Yachten zu entwerfen.

Abhängig ist das natürlich auch von den Bedingungen, unter denen das Schiff voraussichtlich und vor allem segeln soll. In der Meter-Formel haben sich verschiedene Klassen unterschiedlicher Größe entwickelt, von denen die populärsten immer die 6er, 8er und 12er waren. Nichtsdestotrotz gibt es aber auch 5, 7, 9, 10, 15, 19 und 23-m-R-Yachten.

Die ansteckende Begeisterung an Bord klettert in ungeahnte Höhen, weil unser perfekt ausgeführtes Spinnaker-Manöver an der Tonne den Abstand zu unseren Verfolgern vergrößert hat und weil die Yachten vor uns nun zum Teil durch unseren großen Spinnaker abgedeckt werden und langsamer segeln und wir aufholen können. Langsam, aber sicher holen wir zwei, drei Yachten ein und haben an der nächsten Tonne eine schöne Innenposition mit der notwendigen Überlappung. Unsere Crew ist wirklich auf Zack, es folgt ein weiteres perfektes Manöver, indem der Spinnaker schnell geborgen wird, während zeitgleich die Genua nach oben schießt und dicht gekurbelt wird. Mit voller Geschwindigkeit segeln wir zwischen zwei anderen Yachten hindurch. Deren Steuerleute sind von unserem Manöver überrascht und deshalb unaufmerksam. Eben noch lagen sie vor uns und haben wohl schon an den Champagner gedacht, jetzt sind sie überholt und müssen hart kämpfen. Aber sie haben diese Lektion auch wahrlich verdient, wenn sie sich nur auf das dichteste Boot konzentrieren und nicht darauf achten, was hinter ihnen passiert. Jetzt liegen wir jedenfalls vorne und werden uns nach hinten so gut es geht verteidigen. Bei den Rennen der 12er gibt es keine Zeitvergütung: Wer als Erster über die Linie segelt, ist Sieger. Wir halten die zwei ehemals führenden Boote locker abgedeckt, indem wir uns immer zwischen ihnen und dem Ziel positionieren, machen aber nicht den Fehler, die Boote weiter hinten zu ignorieren. Zu unserem Glück haben sie ihren Kampfgeist verloren und verzetteln sich in ihren privaten Luvkämpfen mit den anderen Booten. Am Ende segeln wir zwei Sekunden vor unseren dichtesten Verfolgern als erste Yacht über die Linie, erschöpft und nass, aber glücklich und lauthals jubelnd.

AUCH DAS REIZT VIELE EIGNER eines klassischen 12ers. Dass man nämlich echte und enge und daher wirklich spannende Regatten in ganz Europa und Amerika segeln kann. Und das zwischen zum Teil sehr unterschiedlichen Booten. Ein gut restaurierter und vor allem gut gesegelter 12er aus den 1920er- oder 1930er-Jahren kann einem 30 Jahre jüngeren Boot auf dem Wasser noch immer eine echt starke Konkurrenz sein.

Die »International Rule« wurde ganz bewusst als Konstruktionsformel konzipiert, innerhalb derer sich die Klasse weiterentwickeln sollte. In den hundert Jahren ihrer bisherigen Existenz wurde die Formel nur zweimal geändert: 1920 und dann noch einmal 1933, als Teile der Formel neu formuliert wurden, wodurch die Größe der Yachten und dadurch auch ihre Geschwindigkeit beeinflusst wurde. Von diesen Änderungen einmal abgesehen, gibt es nur drei Einschnitte in der Geschichte der Yachten, an denen eine klare Trennung zwischen der einen und der nächsten Generation von 12ern gezogen werden kann und wo tatsächlich die Boote der jeweils jüngeren Generation einen merkbaren Vorteil haben.

Dieser erste Einschnitt war die Periode nach 1945, in der die 12er vor allem für den America's Cup entworfen und gebaut wurden. Vorher waren sie eher Cruiser-Racer mit einer einigermaßen wohnlichen Einrichtung unter Deck; jetzt wurden sie zu reinen

ALTE SCHIFFE, NEUE SEGEL: Die Klassenregeln erlauben es, dass die historischen Boote mit modernem Material antreten

DIE WM IN FLENSBURG

Die Robbe & Berking 12 Metre World Championship der Classic- und Vintage- Divisionen der 12-m-R-Klasse findet vom 5. bis 11. Juli in Flensburg statt. Organisiert wird die Weltmeisterschaft vom Flensburger Segel Club, gemeinsam mit der ITMA und Robbe & Berking. Die Yachten werden im Hafen von Glücksburg liegen, gesegelt wird vom 7. bis 11. Juli. Am 5. und 6. Juli finden die Registrierung und Vermessungen statt. Weitere Infos unter robbeberking.com und fsc.de

12ER AUF OSTSEE-TOUR

Schon zur Kieler Woche (21. bis 29. Juni) treffen sich einige historische 12er. Danach folgt die WM in Flensburg, anschließend segeln die 12er gemeinsam zum Festival nach Risør, Südnorwegen (31. Juli bis 3. August) und von dort zu den Festivals in Laboe (22. bis 24. August) und Marstrand (19. bis 21. September).

Rennyachten die nicht mehr zum Fahrtsegeln taugten. Das zweite Mal war 1970, als die damals radikale *Intrepid* auftauchte, mit flacher Bilge und einem Ruder, das vom Kiel getrennt war. Bis dahin waren die 12er Yachten gewesen, mit vollem Unterwasserschiff und vergleichsweise langen Kielen, an deren Enden die Ruder angehängt waren. Doch mit dem neuen Unterwasserschiff war *Intrepid* wesentlich schneller und manövrierfähiger. Und der dritte Einschnitt passierte 1983, als *Australia II* mit ihrem noch radikaleren Flügelkiel den America's Cup erstmals aus dem Trophäenraum des New York Yacht Club entriß.

Die Schiffe von jeweils vor und nach diesen drei Einschnitten werden von den Regattaveranstaltern oft in entsprechende Gruppen zusammengefasst, damit die Rennen noch spannender werden. Aber auch ohne diese Einteilung sind die Wettfahrten eng, beträgt die Differenz zwischen Sieg und zweitem Platz oft nur wenige Sekunden. Trotz der über die Jahre stattgefundenen Evolution der 12er gilt also immer noch, dass gute Manöver und konzentriertes Steuern letztlich mehr zählen als das ursprüngliche Baujahr des Schiffes. Bei Weltmeisterschaften ist es nicht ungewöhnlich, dass klassische hölzerne 12er vor 50 Jahre jüngeren Aluminiumbooten liegen. Andererseits gilt auch: Ein gut gesegelt, modernes Boot wird doch immer vor einem gut gesegelten Klassiker landen.

FLENSBURG IM WELTCUP-FIEBER

Obwohl 12-m-R-Yachten über die ganze Welt verteilt sind, gibt es doch einige Reviere, in denen sie mehr oder weniger regelmäßig in vollem Regattatrimm gegeneinander segeln. An der amerikanischen Ostküste um Newport herum gibt es etwa zwanzig 12er, die regelmäßig zu Regatten untereinander antreten. Dies ist noch immer eine Folge aus der vielleicht glamourösesten Zeit der Boote, als nämlich der America's Cup zwischen 1958 und 1983 eben hier in Newport in 12ern ausgetragen wurde. Eine weitere aktive Gruppe gibt es in Südfrankreich, wo sie sich meist in Nizza oder Antibes treffen. Die dritte Ansammlung von 12ern schließlich findet sich in der Ostsee. Hier kennen sich die deutschen, dänischen, schwedischen, norwegischen und niederländischen Eigner untereinander gut und segeln bereits seit mehreren Jahren regelmäßig mit- und gegeneinander. Die sportliche Auseinandersetzung suchen sie nicht zuletzt auf den Klassikerfestivals, allen voran den Robbe & Berking Classics, wo auch mit dem 12-metre Sterling Cup ein entsprechendes Zeichen gesetzt wurde.

Der Organisator dieses Festivals, Oliver Berking, liebt einfach Meter-Yachten und hat, gemeinsam mit seinen Freunden und Miteignern Gorm Gondesens und Jochen Frank, gerade den historischen 12er *Sphinx* restauriert. Zudem gehört ihm selbst noch der ebenso klassische 6er *Lillevi*, davor war er Eigner der von Abeking & Rasmussen im Jahr 1939 gebauten 8-m-R-Yacht *Windsbraut*.

Natürlich wird die frisch restaurierte *Sphinx* auch am Weltcup der klassischen 12er teilnehmen, den Oliver Berking auf der Flensburger Förde gemeinsam mit dem Flensburger Segel Club organisiert (vom 5. bis 11. Juli). Dieser Weltcup der Klassiker wird ein ganz besonderes Ereignis werden, immerhin haben sich bereits 15 klassische 12er angesagt – nicht nur aus der Ostsee, sondern auch aus Südfrankreich und England.

ES IST WIE EINE SUCHT, EINE 12ER ZU BETREIBEN

Eine weitere historische Yacht, die ebenfalls nach einer kompletten Restaurierung zum World Cup antreten wird, ist die einst von Abeking & Rasmussen gebaute *Anitra*. Der für seine klassischen Holzjachten berühmte Bootsbauer Josef Martin aus Radolfzell am Bodensee und der 8er-Eigner Rüdiger Stihl haben sich zusam-

FOTOS: ROULEY/CARLO BOLDENH/STOISBERG

Drei Fragen an Oliver Berking, dem Organisator des 12er World Cups und Miteigner der *Sphinx*

SEGL JOURNAL: Was ist das Besondere an einem 12er?

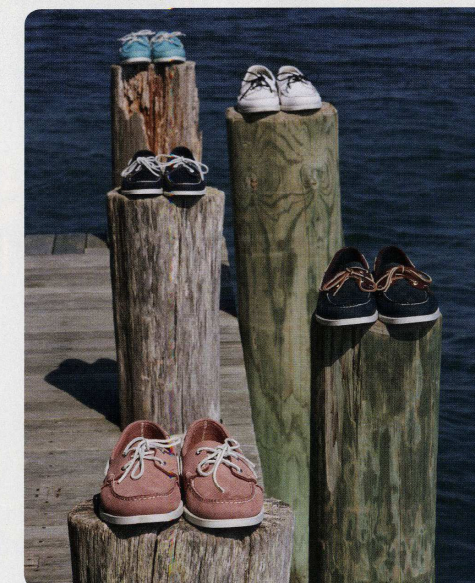
OLIVER BERKING: Diese Yachten sind der Traum eines jeden Seglers. Sie haben eine unerreichbare Eleganz und eine ganz interessante Geschichte einschließlich des America's Cup und sind schlicht der Inbegriff der klassischen Yacht. Viele moderne Yachten sind zwar größer, können in ihrer Ästhetik aber einfach nicht an einen 12er heranreichen.

SJ: Wie entstand die Idee, die WM der klassischen 12er in Flensburg zu organisieren?

OB: Ich bin ganz einfach gefragt worden. Wilfried Beek, der Eigner des 12ers *Trivia*, ist Vizepräsident der ITMA (International Twelve Metre Association) und fragte mich, ob ich mir das vorstellen könne. Dies ist übrigens die erste WM der 12er, die nicht für die gesamte Klasse gilt, sondern wo modern und alt in zwei Veranstaltungen geteilt ist. Die Modernen wollten eigentlich in Newport segeln, aber das fällt aus Gründen, die ich nicht kenne, aus. Die Alten segeln jetzt hier. Und wenn tatsächlich wie angekündigt zehn oder gar zwölf oder 15 historische 12er kommen, dann ist es die bestbesuchte WM, seit es die Klasse gibt.

SJ: Warum fragte man ausgerechnet Sie?

OB: Ich habe mir mit den Robbe und Berking Classics wohl einen gewissen Ruf erworben. Diese Festivals waren immer tolle Feste für 200 Schiffe und mehr. Am Anfang stand jedoch die lustige Geschichte, als ich mit meinen Freunden Kai und Holger zur 5.5er-WM auf dem Gardasee war. Wir saßen abends alle beim Essen zusammen, als der Präsident der internationalen 5.5er-Vereinigung überlegte, wo denn die nächste WM stattfinden solle. Ich sagte, die Flensburger Förde sei das schönste Revier. Doch um eine WM ausrichten zu können, brauchten wir einen Klassenverband in Deutschland. Den gründeten wir drei an Ort und Stelle, schrieben die Statuten auf einen Bierdeckel, und als Holger kurz rausging, wählten Kai und ich ihn zum Präsidenten. So kamen wir dazu, erst die 5.5er-WM in Flensburg zu organisieren, dann hatten wir hier noch die 6er und die EM der 8er. Die 6er haben sich schon wieder angemeldet, wollen 2013 ihre WM hier segeln. Darüber bin ich stolz und froh. Und unendlich dankbar bin ich für die Hilfe durch den Flensburger Segel Club, ohne deren praktische Organisation das alles überhaupt weder denkbar noch machbar wäre. Der FSC stellt die Wettfahrtleitung und macht all das, was ich selbst gar nicht leisten könnte. □



SEBAGO®

TEL: 0211-38469-43
www.sebago.de

Where water takes you...

Sphinx



Die *Sphinx* wurde 1939 als Clubschiff für den Norddeutschen Regattaverein (NRV) bei Abeking & Rasmussen gebaut. Nur wenige Monate vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges lief das Schiff vom Stapel. Gesegelt wurde die *Sphinx* im Sommer 1939 von Konsul Franz Brinkmann, der auf der Kieler und der Travemünder Woche stets vor allen anderen 12-m-R-Yachten lag. Auf der dänischen Öresund-Woche brach dann aber der Mast, so dass *Sphinx* erst nach dem Krieg, und dann unter einem anderen Namen, wieder an Regatten teilnehmen konnte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag die Seglerwelt am Boden. Auch der NRV hatte sein Clubhaus und die meisten seiner Schiffe verloren, den 12er aber retten können. Nach der Kapitulation legten die alliierten Siegermächte fest, dass Deutsche nur Schiffe segeln durften, die kleiner als sechs Meter waren. So kam es auf Initiative des damaligen Vorsitzenden des NRV, Erich F. Laeisz, zu einem legendären Ringtausch. Er verkaufte die *Sphinx* an zwei Clubmitglieder, Hans und Wolfgang Freudenberg, die nicht nur über chilenische Pässe verfügten, sondern auch Inhaber einer großen Holzhandlung waren. Unter chilenischer Flagge durften sie die Yacht segeln und bezahlten sie mit einer Waggonladung Eiche, Lärche und Mahagoni. Dieses Holz reichte der NRV an Abeking & Rasmussen weiter und die Werft lieferte im Gegenzug zwölf Hummelboote, fünf Piraten, zwei kleine Kielboote vom Typ Sonderling und acht Hansajollen an den Hamburger Club.

1958 wurde *Sphinx* an die Marineschule in Flensburg-Mürwik verkauft, wo die Yacht bis 2004 unter dem Namen *Ostwind* als Ausbildungsschiff diente. In den 1960er- und 1970er-Jahren gewann die Marine mit ihr insgesamt neun Mal das »Blaue Band der Flensburger Förde« für die schnellste einheimische Yacht.

Am 30. September 2005 wurden die beiden 12-m-R-Yachten der Marine, *Ostwind* und *Westwind*, versteigert. Einige Flensburger hatten bis zum Schluss versucht, dies zu verhindern. Als der Versteigerungstermin feststand, entschlossen sich Jochen Frank, Gorm Gondesen und Oliver Berking, mit einem eigenen Gebot zumindest ein Schiff für Flensburg zu retten. Im Januar 2006 begannen unter Leitung von Kai Wohlenberg die Restaurierungsarbeiten an dem historischen 12er, der jetzt wieder unter dem ursprünglichen Namen *Sphinx* segelt.

mengefunden, um diese klassische Yacht zu retten. Und schon vor einigen Jahren komplett neu aufgebaut wurde der klassische, Gaffel getakelte 12er *Heti*, ein Max Oertz-Entwurf aus dem Jahre 1912, der einem Hamburger Eignerkonsortium gehört. Auf eigenem Kiel aus Holland angesegelt kommt der von Fife entworfene 12er *Zinita* von 1927, der dem niederländischen Bootsbauer Leo Aarens gehört.

Die Leidenschaft der Eigner ist typisch für die 12-m-R-Klasse. Ohne sie könnte man solch eine Yacht auch weder restaurieren, noch erhalten oder betreiben. Einen 12er zu segeln, sagt man, sei kein Hobby, sondern eine Sucht. Denn diese großen, kraftvollen Yachten verlangen nach einer starken und vielköpfigen Mannschaft, während die Eigner zusätzlich noch tiefe und volle Taschen zur Finanzierung ihrer Sucht benötigen. Dafür sind, im Gegensatz zu manch anderen Regattayachten, die Eigner immer aktiv mit an Bord. Wenn sie nicht steuern, machen sie eben die Taktik oder trimmen die Segel.

Zurück aufs Wasser. Das nächste Rennen steht bevor. Eben noch wurde an Bord gescherzt und gelacht, jetzt klingt das Vorbereitungssignal für den Start und auf einen Schlag herrscht totale Konzentration. Die vier Windstärken reichen dazu aus, die 12er mit Rumpfgeschwindigkeit segeln zu lassen. Es gibt keinen Platz für Fehler. Fast alle hier haben schon einmal das grässliche Geräusch gehört, wenn sich ein Rumpf in den anderen bohrt, wenn Holz kracht, birst und splittert – und niemand hier möchte es jemals wieder hören. Trotzdem kämpft jeder um die beste Startposition und uns wird es nach dem gestrigen Sieg nicht leicht gemacht – wir gelten offenbar als das Boot, auf das besonders zu achten ist.

Während die Minuten bis zum Start quälend langsam verticken, vollführen die 12er ihren rituellen Tanz, sie umkreisen sich, lassen voneinander ab, treffen sich kurz vor der Linie wieder. Die schweren Yachten, die hier auf engstem Raum manövrieren, bringen das Wasser zum Kochen, als lauerten dicht unter der Oberfläche heimtückische Felsen. Und wie Hooligans beim Fußball brüllen die Crews um Raum, wenn sie Vorfahrt haben. Oder sie brüllen, um die Gegner zu bluffen und sich dennoch eine gute Position zu verschaffen.

Dann kommt der magische Moment. Wie auf Kommando, wie an einer Leine gezogen drehen alle Yachten ihren Bug zur Linie und segeln los – Vollgas, maximaler Speed! Segel werden getrimmt, die Schoten knacken – abermals völlige Konzentration. Es sind nur noch wenige Sekunden bis zum Startschuss und wir haben uns, wie die anderen auch, festgelegt. Werden wir die Linie zu früh erreichen? Zu spät? Es ist jedenfalls ein prächtiges, ein majestätisches Bild, wie die eleganten Yachten gemeinsam auf die Linie zuschäumen, so dicht beieinander, dass man ohne Anstrengung von Boot zu Boot hüpfen könnte. Das Adrenalin pocht in unseren Adern, dann kommt der erlösende Schuss, die Yachten sind im Rennen und es ist unmöglich, zu sagen, wer den Bug vorne hatte. Abermals werden die Segel getrimmt, hier einen Millimeter dichter, dort einen Hauch loser.

Erst dann bleibt Zeit, sich umzuschauen. In einer Gruppe mit vier anderen Yachten lösen wir uns allmählich vom Feld. Querab und etwas voraus liegen zwei Yachten, die gestern Letzte und Vorletzte wurden! Auch das ist typisch für das Segeln im 12er: ein guter Start oder auch anderer Wind, und schon kann sich alles ändern. Aber es ist ein weiter Weg bis ins Ziel, auf dem alles passieren kann. Eben ein typischer Tag im Leben einer 12er-Mannschaft. Aber eines ist sicher: Es wird wieder einmal ein fantastischer Tag werden! □