



Gerhard Standop
Biberweg 6, D-50859 Köln
Germany/Allemagne
Tel. +49/(0)2234/49502
Mobile +49(0)172/2602010
info@standop.net

Les Voiles de Saint-Tropez 26.09. bis 04.10.2026

Mehr Informationen auf meiner Internetseite unter *Voiles 2026*

Zu den klassischen Jachten gibt es hier Detailinformationen:
<https://www.standop.net/voiles/yachtarchiv>



- La Nioulargue und die Voiles de Saint-Tropez
- Die Magie der Zwölfer
- Der America's Cup
- Wer ist Klassenbester? Über Vermessungsregeln
- Der Dreimastschoner *Adix*
- Dreimaster – Die Schoner *Adix*, *Atlantic*, *Creole* und *Shennandoah*
- Charlie Barr – Ein Genie am Ruder
- Vom Sattler zum Segler – Die Familie *Gucci* und ihre Jachten
- Die schöne Elena – Über die Geschichte der großen Herreshoff-Schoner
- Die Bestimmung des Längengrades auf See
- Da staunt man Bauklötze – Moonbeam IV (Tom van der Bruggen (†)) und Moonbeam of Fife III (Carsten Gerlach)

La Nioulargue

Die Geschichte einer Segelregatta

Von

Gerhard Standop

Die Idee

Die Verabredung war zunächst wenig spektakulär und hatte einen geringen sportlichen Wert. Sie war von der Art, wie man sie unter Freunden schnell einmal trifft: Zwei junge Männer saßen am 29. September 1981 in Saint-Tropez bei einem Glas Wein zusammen, als der eine ein spontanes Wettrennen mit ihren Segelbooten vorschlug. Kurs und Modalitäten waren schnell ausgehandelt.

Zu Fuß sollte es vom Restaurant zum Liegeplatz gehen, dann schnell die Leinen loswerfen, raus aus dem Hafen, rund um die Halbinsel St. Tropez und zur Bucht von Pampelonne, dort wo die Luxusjachten tagsüber gerne vor Anker liegen und ihre Crews es sich in den Strandbars gutgehen lassen. Wer zuerst den dort gelegenen Strandclub 55 erreichte, durfte den Unterlegenen mit reichlich Drinks entschädigen. Nicht genau überliefert ist, ob der Weg vom Ankerplatz zum Club per Beiboot oder gar schwimmend zu bewältigen war.

So machten sich Jean Lorrain aus St. Tropez mit seinem 12mR-Boot *Ikra* (Segelzeichen 12-K3, Abb. 1 und 2) und der Amerikaner Dick Jason mit seiner Swan 44 *Pride* auf den Weg. Vorbei ging es an den fest betonierten Seezeichen *Basse Rabiou* (Abb. 3) und *La Moutte* (Abb. 4), die das Cap de Saint Tropez mit seinem flachem Wasser und vielen Steinen absichern, hinein in die Bucht und direkt vor den Club 55, wo Gastgeber Patrice de Colmont schon wartete.



Abb. 1: *Ikra* vor St. Tropez



Abb. 2: *Ikra*

Angeblich war es natürlich Jean Lorrain, der zuerst ankam. Jedenfalls war es der Anfang einer Segelveranstaltung, die über die Jahre zu einer der beliebtesten Regattawochen im Mittelmeerraum, wenn nicht gar weltweit werden sollte.

1984 nahm die J-Class *Velsheda* (seither fast regelmäßige Teilnehmerin) teil, und als Skipper oder Bootseigner waren Herbert von Karajan, Eric Tabarly und Harold Cudmore dabei. 1988 gab es erstmals,

weil die übrige Regatta wegen eines Mistral-Sturms abgesagt werden musste, ein Herausforderer-Rennen Boot gegen Boot auf historischem Kurs zum Club 55. Bis heute ist der Donnerstag, eigentlich Reservetag, als *Jour des Défis* oder *Journée Jean Lorain* im Programm. Jedes Jahr gibt es einen ‚Ersten Herausforderer‘, der sich einen Gegner sucht, und weitere Paarungen eins gegen eins folgen. 1990 nahmen erstmals fünf Dreimaster teil. 1992 war zum ersten Mal das J-Class-Boot *Endeavour* dabei, 1993 stieß die frisch restauriert *Tuiga*, heute das Flaggschiff des Yachtclubs von Monaco, zur Regattaflotte. 1994 folgten die *Kentra* und der Herreshoff-Schoner *Mariette*. Die *Rolex Trophy* ehrt das beste Boot der



Abb. 4: La Moutte

klassischen Flotte über 16 Meter Länge, und inzwischen gibt es jedes Jahr auch die *Trophée des Centenaires*, die das erfolgreichste Boot der Altersklasse 100+ mit einem Sonderpreis bedenkt.



Abb. 3: Basse Rabiou

Der Name

Schnell war auch ein Name für die Veranstaltung gefunden: *La Nioulargue*. Wirft man einen Blick in die Seekarte, so findet man rund vier Seemeilen östlich des Strands eine Erhebung im Meeresboden, eine Untiefe, die mit *La Nioulargo* bezeichnet ist (Abb. 5). Sicher wird sie allenfalls Ubooten gefährlich, denn über dieser Stelle stehen immerhin gut 50 Meter Wasser. Aber ringsum fällt der Meeresboden sehr schnell auf 280 bis weit über 300 Meter ab. Betrachtet man diese Stelle im Querschnitt (Abb. 5, unten), so erkennt man sehr schön die plateauartige Erhebung, und mit etwas Fantasie sieht sie aus wie ein Nest, das ein Vogel an seinem Nistplatz aufgehäuft hat. Das provençalische Wort *Nioulargo* ist französisch *Nioulargue* und bedeutet *nid au large*, frei übersetzt etwa [*Vogel-*]Nest da draußen. (*Au large* bedeutet seewärts, auf oder von See, der *vent au large* ist eine Seebrise.)

Trotz der eindeutigen Herkunft und Bedeutung des Namens findet man immer wieder in Segelzeitungen oder auf Internetseiten die Erläuterung, dass die Regatta ein „Seezeichen La Nioulargue“ umrunden müsse. Gemeint ist wohl das oben schon erwähnte Seezeichen *La Moutte*, das zwar umrundet werden muss, mit der Untiefe *La Nioulargo*, die meilenweit entfernt und selbst nicht durch ein Seezeichen markiert ist, aber absolut nichts zu tun hat.

Sogar ein bekannter deutscher Segeljournalist schreibt in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung von September 2010, dass man eine „Boje“ gleichen Namens umrunden müsse. (Eine Boje ist kein

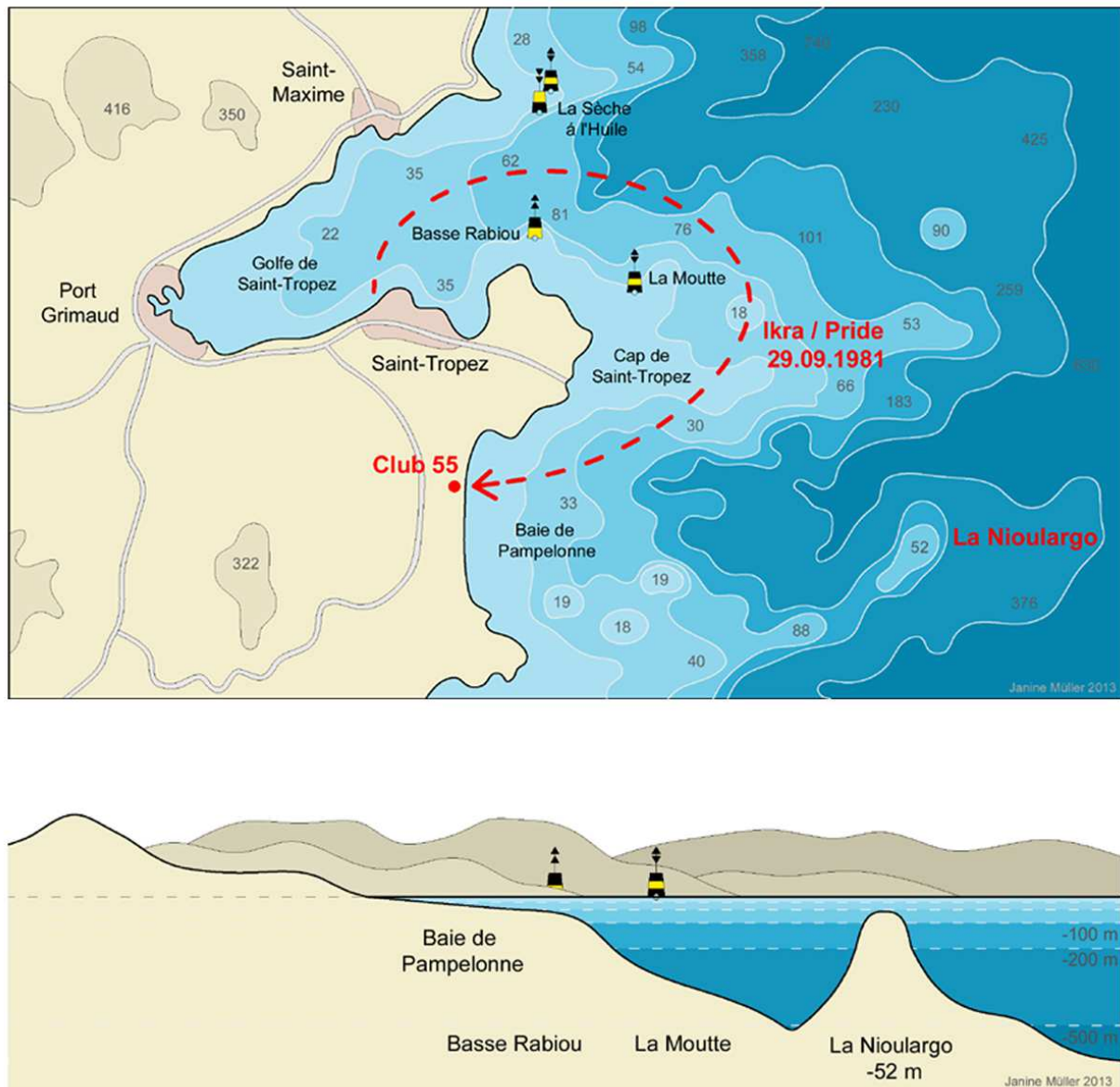


Abb. 5: La Nioulargo und die Regattastrecke

betoniertes Seezeichen, sondern ein Schwimmkörper und dient allenfalls als temporäre oder untergeordnete Markierung oder zum Festmachen.) Zu allem Überfluss wird dort das Seezeichen *Basse Rabiou* abgebildet, das noch weiter von der Untiefe entfernt liegt. Hier scheint einer vom anderen falsch und ohne großes Nachdenken abzuschreiben.



Abb. 6: Die Crew der Partridge bei der Arbeit

Bestandteil des Wettfahrtskalenders bei vielen Seglern und Zuschauern. Mehrere Hundert moderne und klassische Yachten liefern sich spannende Rennen. Stammgast ist bis heute noch die *Ikra*, eine der beiden ‚Erfinderinnen‘ der Voiles. Vom Verbleib der *Pride* weiß man nichts. Ergänzt wird die Segelwoche durch ein Landprogramm mit vielen Highlights wie einem Boule-Tournament oder einem Kostümmumzug der Segelcrews.

Die Neuauflage

1995 kam es zu einem tragischen Unfall zwischen *Mariette* und dem viel kleineren 6mR-Boot *Taos Brett IV*, und ein Segler starb. In den Folgejahren wurden die Wettfahrten daher ausgesetzt. Nachdem man insbesondere die Sicherheitsmaßnahmen überdacht und verbessert hatte (es gibt jetzt unter anderem für Zuschauerboote gesperrte Bereiche bei Start und Ziel), gab es nach dreijähriger Pause 1999 die Neuauflage unter dem neuen Namen *Les Voiles de Saint-Tropez*. Seither ist die Regatta wieder fester



Abb. 7: Bis zu 400 Segeljachten nehmen an der Regatta teil.

Mehr unter www.standop.net/voiles/sttropez.

Die Bestimmung des Längengrades auf See

Die Lösung eines jahrhundertealten nautischen Problems

Die Stadt Toulon wird von vielen als westlicher Zugang zur französische Riviera bezeichnet, hier geht die Côte d'Azur so richtig los. Die wechselhafte Geschichte der Stadt zeugt von einer lebendigen Handels- und Seefahrertradition. Daher wundert es auch nicht, dass Toulon oft Ziel militärischer Interessen war, so auch 1707, als im politischen Zusammenhang mit der Suche nach einem spanischen Thronfolger und etlichen Erbfolgekriegen die englische Flotte Toulon belagerte. Allerdings war das ziemlich erfolglos, und man kehrte mit 21 Schiffen unverrichteter Dinge ins Königreich zurück.

Zunächst ging es an Gibraltar vorbei, das man auf dem Hinweg 1704 von den Spaniern erobert hatte. Ein einfacher Trick hatte Erfolg gehabt: man hatte nicht wie üblich im Morgengrauen angegriffen, sondern die Verteidiger während einer nachmittäglichen Siesta überrascht. Als die Flotte sich nach tagelanger Fahrt in sicheren Gewässern unweit der Bretagne wähnte, befand sie sich jedoch viel weiter westlich als berechnet – und steuerte unter Admiral Sir Cloudesly Shovel



Die Sonne, Bezugspunkt zur Bestimmung von geografischer Breite und Ortszeit, lugt hinter dem Mast der *Mariquita* hervor.

vell mit vollen Segeln auf die Scilly-Inseln vor der Südwestspitze Englands zu. Vier Schiffe liefen auf die vorgelagerten Felsen und sanken sofort. Sie nahmen mehr als 1500 Seeleute mit in den Tod. Die Ursache für das Desaster war schnell klar: ein kapitaler Navigationsfehler. Der letzte bekannte Standort war Gibraltar gewesen, von dort aus navigierte man ohne Landsicht und nur mithilfe von Kompass und Logge, indem der Navigator Kurs und Geschwindigkeit bestimmte und daraus während der gesamten Fahrt den jeweils vermuteten Standort errechnete. Weit ab von Küsten war das aber viel zu ungenau, später ermittelte man anhand des Logbuchs Fehler von bis zu 75 Seemeilen.

Außerhalb der Sichtweite von Landmarken ist die Kenntnis von Längen- und Breitengrad, auf dem man sich gerade befindet, zur Positionsbestimmung erforderlich. Die geografische Breite zu berechnen war schon damals kein Problem, indem man nachts den Winkel zwischen Horizont und Nordstern oder tagsüber den zwischen Horizont und Sonne nahm und daraus die geografische Breite mit ein paar einfachen Formeln und Tabellenwerten ausrechnete.

Die Ermittlung des Längengrades dagegen war problematisch: Man benötigte neben der genauen Ortszeit auch die Uhrzeit für einen Referenzort, dessen Längengrad man kannte. Man beobachtete



Der Kompass, hier auf der *Moonbeam of Fife*, seit Jahrhunderten zuverlässiger Helfer beim Navigieren.

beispielsweise den mittäglichen Sonnenhöchststand, den Schiffsmittag. Wenn man nun wüsste, dass der Mittag an einem bekannten Referenzort schon zwei Stunden vorher war, konnte man problemlos aus der mittäglichen Zeitdifferenz zwischen Schiffsort und Referenzort den Längengrad am Schiffsstandort bestimmen¹.

Das Problem war aber, die genaue Uhrzeit an Bord zu wissen. Allerlei Zeitberechnungen auf astronomischem Wege waren zu kompliziert, als dass sie auf Schiffen zuverlässig zu bewerkstelligen waren. Die tragischen Ereignisse bei den Scillys

veranlasste daher die britische Regierung, 1714 den Longitude Act zu erlassen, ein Gesetz, das 20.000 Pfund Belohnung für denjenigen aussetzte², dem es gelinge, das sog. Längenproblem auf See endlich zu lösen. Schließlich stand für das Vereinigte Königreich der Ruf als Seemacht auf dem Spiel.

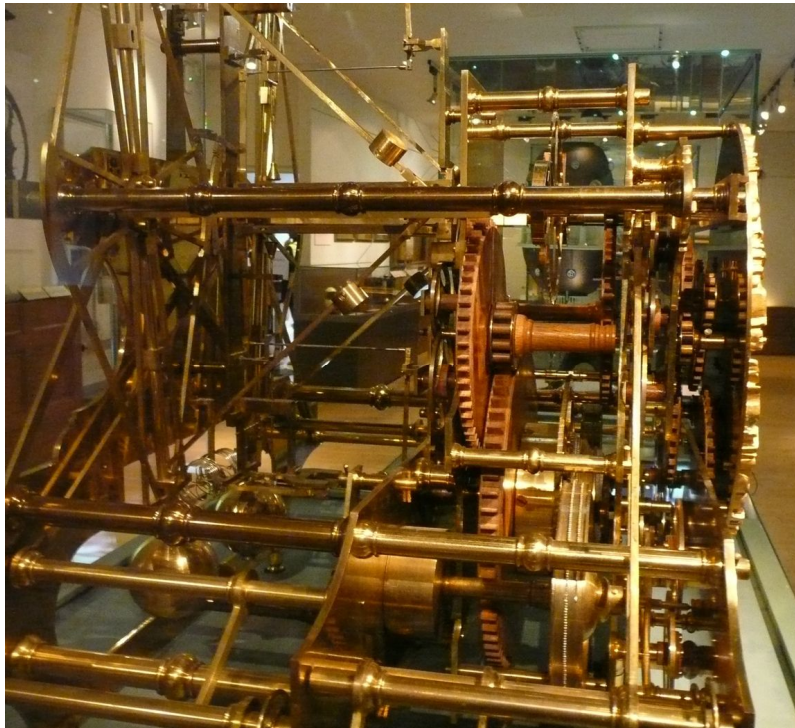
Für die Bereithaltung einer Referenzzeit an Bord gab es verschiedene Ansätze. Die Astronomen favorisierten eine Zeitbestimmung über Finsternisse der Jupitermonde. Allein, mit unhandlichen und empfindlichen Teleskopen und einer Fülle von notwendigen Tabellen und Berechnungen war diese Methode zum Hantieren auf See ebenso ungeeignet, wie die Navigatoren mit der Berechnung überfordert waren.

Es gab seit langem Pendel- und Taschenuhren, sie waren aber auf einem schaukelnden Schiff unbrauchbar, weil aus dem Tritt kommende Pendel und unpräzise Mechaniken zu Fehlgängen von täglich oft weit über 15 Minuten führten, viel zu ungenau für eine verlässliche Standortbestimmung.

¹ Auf einer internationalen Konferenz wurde 1884 festgelegt, dass der sog. Nullmeridian, also der Längengrad 0, genau durch die Sternwarte von Greenwich verläuft. Aufgrund moderner Messmethoden und verschiedener kleiner Anpassungen und auch der Kontinentalverschiebung liegt der tatsächliche Längengrad 0 heute etwa 100 Meter östlich der Sternwarte mitten im Park.

² 2016 entsprach das etwa 2,5 Mio. Pfund.

1735 schließlich stellte der Londoner Tischler und Uhrmacher John Harrison mit der H1 seinen Entwurf einer seegehenden Uhr vor³. Auf ersten Testfahrten, zunächst auf dem River Humber, dann



Die H1 von John Harrison, ein komplexes Uhrwerk höchster Präzision, aber noch viel zu groß für den Gebrauch auf See.

Harrison ließ sich dennoch nicht entmutigen, und am Ende erfüllte seine Uhr H4, die wie eine große Taschenuhr⁴ aussah, auf einer Testfahrt 1761 zu den Westindischen Inseln (heute die Karibik) alle Kriterien des Longitude Act. Der erlaubte Fehlgang von 20 Winkelminuten wurde mit 95 Winkelsekunden sehr deutlich unterschritten. Wenig später bescheinigte auch James Cook nach einer Forschungsreise in die südliche Hemisphäre die Zuverlässigkeit der Harrison-Uhr.

Viele Generationen nutzten Borduhren wie diese hier, die ehemals auf dem deutschen Segelschulschiff *Gorch Fock* ihren Dienst tat.

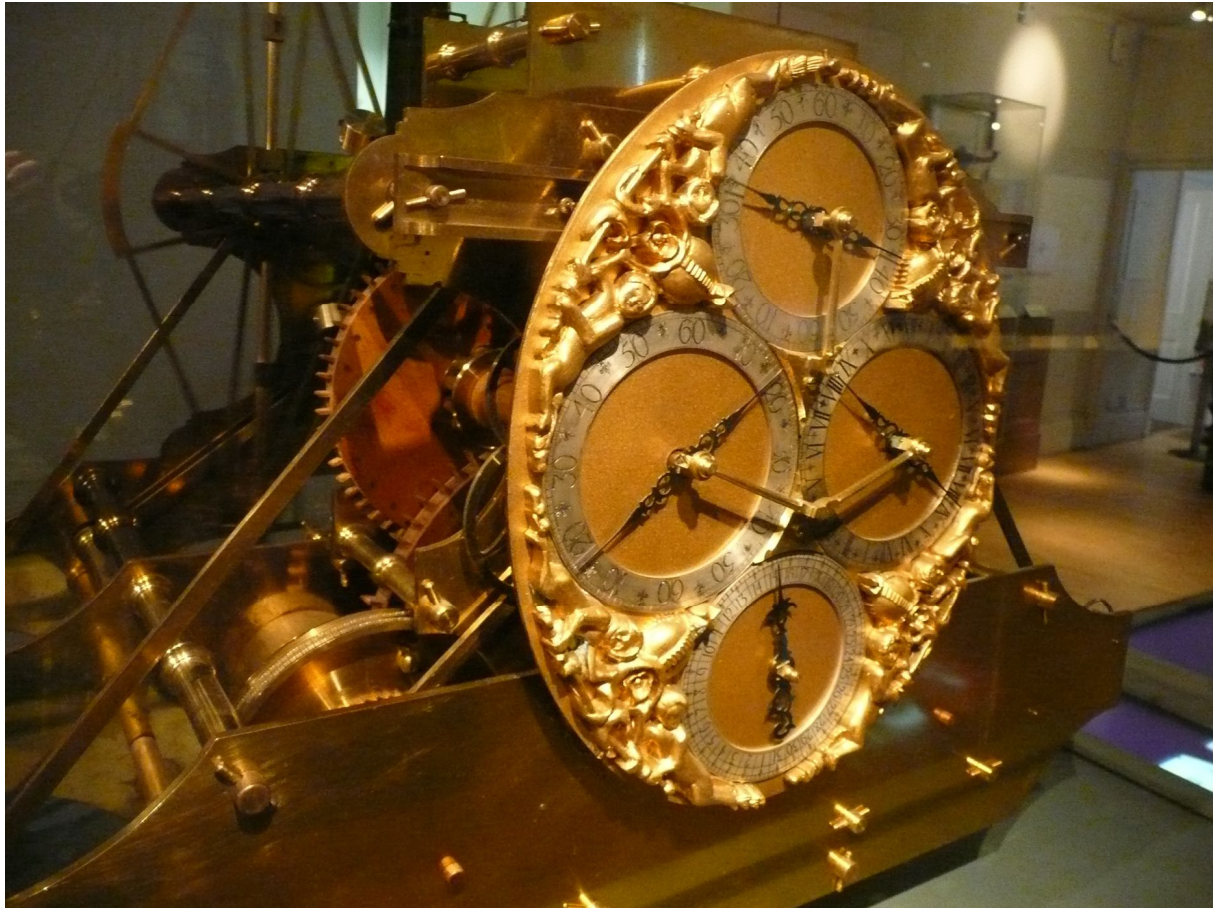


nach Lissabon und zurück, erfüllte die Uhr die gestellten Anforderungen mit Bravour. Weitere 24 Jahre experimentiert der Tüftler, doch die königlichen Astronomen, denen die Bewertung der eingereichten Vorschläge oblag, legten Harrison, der für die Erklärung seiner komplizierten Uhr mehrere Tage brauchte, ständig neue Anforderungen in den Weg. Vielleicht wollten sie auch nicht wahrhaben, dass ein einfacher Handwerker statt der hochgebildeten und anerkannten Astronomen und Mathematiker des Rätsels Lösung gefunden hatte.

³ Er erfand eine spezielle Hemmung, das „Dosierungsorgan“ der Uhr, das das unkontrollierte Ablauf der Uhr verhinderte und dem die Schaukelbewegungen nichts anhaben konnte, sowie die Verwendung von Bimetall, das die Uhr unempfindlich gegen Temperaturschwankungen machte. – Die H1 war aber ein Monstrum: sie maß 60 x 60 cm, wog 33 kg und hatte mehr als 1.200 Einzelteile.

⁴ Die H4 hatte einen Durchmesser von 13 cm und wog fast eineinhalb Kilo.

So setzten sich Harrisons Erfindungen in der Seefahrt wie im gesamten Militär in wenigen Jahrzehnten durch, und ebenso wuchs das Interesse an der zivilen Nutzung. Gleichwohl dauerte es noch einige Zeit, bis die Technik und Herstellung verfeinert und optimiert werden konnten, was sich auch auf den Kaufpreis und die Verbreitung positiv auswirkte. Und bis heute gehören die mechanischen Uhren in nahezu unveränderter Technik zur Standardausrüstung auf See.



Harrisons H1, Ziffernblatt



Harrisons H4, mit der er letztlich den
Längenpreis gewann

Bild: National Maritime Museum

Da staunt man Bauklötze

Über die *Moonbeam of Fife* und die *Moonbeam IV*

Als vor mehr als hundert Jahren der damals schon berühmte Yachtkonstrukteur William Fife jun. aus dem schottischen Fairlie am River Clyde den Auftrag für den Neubau von zwei Segelkuttern mit den Namen Moonbeam erhielt, ahnte er sicher nicht im Entferntesten, welche Geschichte dieses Segelboote im Laufe ihres Lebens schreiben sollten. Charles Plumtree Johnson, Sohn des Arztes von Königin Victoria, war erfolgreicher Rechtsanwalt in London und hatte seit 1858 Erfahrungen als Bootseigner gesammelt. Seine Yachten hießen allesamt 'Moonbeam'¹, die berühmtesten sind jene *Moonbeam of Fife* (*Moonbeam III*, Bj. 1903) und die 1914 vom Stapel gelau- fene *Moonbeam IV*.

Beide Yachten segeln heute noch als Zeugnisse der exquisiten Fife'schen Bootsbaukunst und sind vorzugsweise im Mittelmeer zum Chartern² oder auf Regatten unterwegs.



Bereits zu Beginn des 20. Jh. gab es

Moonbeam of Fife bei den Voiles de Saint-Tropez

eine rege Regattatätigkeit, vor allem in England, aber auch in Deutschland, Frankreich oder in den USA. Dabei gab es oft Probleme, Boote verschiedener Größen gerecht gegeneinander segeln zu lassen, sodass man zusehends Vermessungsregeln aufstellte, die schnelle Yachten mit Handycaps und



An Deck der *Moonbeam of Fife*.

langsame mit Zeitgutschriften bedachten. Eine solche Regel gab es auch vom Royal Ocean Racing Club (RORC), und so mussten die ambitionierten Yachteigner neue Boote bauen lassen, die den neuen Regeln entsprachen. Sie hatten viel Segelfläche, aber gleichzeitig war auch ein kompletter Innenausbau zum Wohnen und Reisen vorgeschrieben.

¹ Die *Moonbeam I* war ein Entwurf von William Fife sen., die *Moonbeam II* hatte Frederik Shepherd entworfen.

² Die *Moonbeam of Fife* ist für rund 35.000 Euro pro Woche zu haben, die *Moonbeam IV* für etwa 45.000 Euro. Bei Regatten oder sonstigen Events weichen die Charrerraten ab.

Die *Moonbeam of Fife* war anfangs als Yawl geriggt, hatte also einen zweiten, kleinen Mast weit achtern. Später erhielt das Boot ein Bermuda-Gaffelrigg, wie es bis heute geblieben ist. Nach einer

Moonbeam of Fife (Moonbeam III)	
Baujahr	1903
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Charles P. Johnson
Jetziger Eigner	Carsten Gerlach
Gesamtlänge [m]	30,94
Rumpflänge [m]	24,81
Wasserlinie [m]	19,83
Breite [m]	4,75
Tiefgang [m]	3,29
Verdrängung [to]	67 (41)
Segelfläche [qm]	430

wechsellvollen Geschichte, unter anderem im Dienste der französischen Resistance, und verschiedenen Renovierungsterminen in diversen Werften kam das Boot Anfang 2016 unter den Hammer. Den Zuschlag erhielt der deutsche Unternehmer Carsten Gerlach, Gründer des ersten deutschen Pizza-Lieferdienstes *Joey's Pizza*. Er hatte sein Unternehmen 2015 an die australische *Domino's*-Kette verkauft. Vielleicht war das ein kleiner Antrieb, sich danach einer größeren Yacht anzunehmen. Denn Gerlach besaß seit 2013

mit der *Lak II* (Bj. 1939, 14 m lang) bereits ein

ebenfalls nicht unbekanntes Boot. Ende der 1960er Jahre gehörte es dem Baron Marcel Bich³, dem Erfinder der weltweit wahrscheinlich ersten Wegwerfartikel, dem berühmten Bic Kugelschreiber und dem Bic Feuerzeug, beides bis heute milliardenfach verkauft.



Bic Kugelschreiber und Feuerzeug

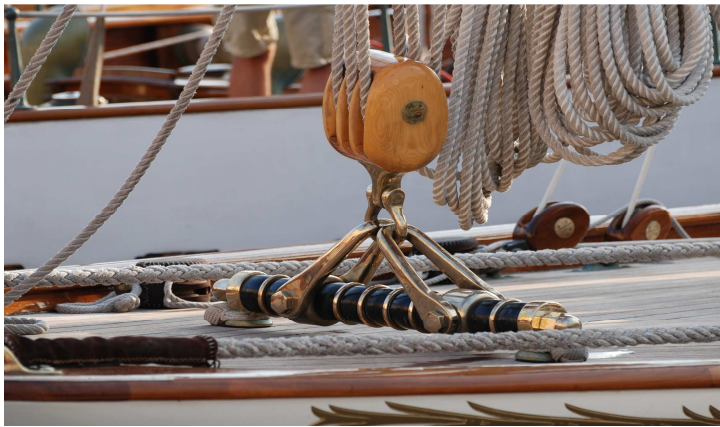


Moonbeam of Fife, Voiles de Saint-Tropez

³ Zu Marcel Bich siehe ‚Was hat ein Kugelschreiber mit dem America's Cup zu tun?‘ von G. Standop.

Man kann den Eindruck gewinnen, dass Gründer und Erfinder vielleicht eine besondere Affinität zu alten Segelyachten hätten – und scheint Bestätigung bei der *Moonbeam IV* zu finden.

Die *Moonbeam IV* gehörte vielen Eignern, lag oft vergessen an versteckten Orten dieser Welt, war schon mal in Asien zu umfangreichen Reparaturarbeiten – und hat sich zumindest an Deck



An Deck der *Moonbeam IV*



Prinz Reinier und Grace Kelly, Baumnock der *Moonbeam IV*.

langgehegten Traum und kaufte ein heruntergekommenes Schloss in Frankreich. Seine Umbaupläne wollte er den Baubehörden mithilfe von einfach Bauklötzen erklären, aber die Fülle von Formaten und Größen solcher Klötze kam seinen Vorhaben, seine Ideen zu veranschaulichen, nicht so recht entgegen.



Er ersann Abhilfe und erfand ein einfaches Modulsystem mit Holzstäben aus französischem Pinienholz im Format 1/3/15 oder 7,8/23,4/117 mm und extrem maßhaltig und exakt

gefertigt. Van der Bruggen nannte die Hölzer *Kapla*, nach den *Kabouter Plankjes*, dem holländischen Begriff für Wichtelhölzer. Um die Geschichte ein wenig abzukürzen:

Moonbeam IV

Baujahr	1914
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Charles P. Johnson
Jetziger Eigner	Tom van der Bruggen

Gesamtlänge [m]	33,40
Rumpflänge [m]	28,80
Wasserlinie [m]	19,50
Breite [m]	5,10
Tiefgang [m]	3,90
Verdrängung [to]	75 (84)
Segelfläche [qm]	506 (791)

Mittlerweile sind weltweit mehr als eine Milliarde dieser Hölzer verkauft, genug, um sich einen gewissen Wohlstand anzueignen: Van der Bruggen besitzt seit 2007 die Segelyacht *Amadour* (Bj. 1938, 17 m lang), und Anfang 2017, genau 30 Jahre nach der Erfindung seiner Bauklötze, gönnte er sich für 2,5 Mio. Euro den Kauf der *Moonbeam IV*.

Skipper der Yacht ist seit vielen Jahren Michael Creac'h, der mit seiner Crew von Sieg zu Sieg eilt. Und wenn das Boot aus dem Hafen fährt oder abends heimkommt, hört man das von Weitem: Ein Dudelsackpfeifer im Kilt spielt an Bord auf, und die komplette Mannschaft stimmt mit Klatschen ein; Man könnte Bauklötze staunen, eine harmonische Truppe!



Moonbeam IV, Voiles de Saint-Tropez



Moonbeam IV bei den Voiles des Saint-Tropez. Im Hintergrund die *Cambria*.

Die Renaissance der J-Class-Jachten

Es waren Könige, Fürsten, Lords, aufstrebende Geschäftsleute, Fabrikanten oder Besitzer von Kaufhäusern, Eisenbahnlinien und Flugzeugwerften. Sie nutzten ihren wachsenden Wohlstand seit der Mitte des 19. Jh., um sich dem Segelsport zu widmen. Immer größere, schnellere und teurere Rennjachten bestellten sie bei den besten Jachtkonstrukteuren der Welt und forderten sich gegenseitig zu Regatten heraus.

Im Jahre 1851, als in London die erste internationale Weltausstellung veranstaltet wurde, gab es vor der Isle auf Wight jene legendäre Regatta, die die Segeljacht ‚America‘ siegreich beendete und den



Shamrock V

nach ihr benannten *America's Cup* (‚AC‘) begründete. Fortan begannen Jahrzehnte des intensiven Regattasports, vor allem in Amerika und Großbritannien, und es wurde bald notwendig, eine gemeinsame Regel zu suchen, nach der die Jachten unterschiedlicher Konstruktionen und Designs einigermaßen gerecht gegeneinander segeln konnten.

1882 gab es einen ersten Versuch einer Regelung durch den *Seawanhaka Corinthian Yacht Club*, beheimatet in der Nähe

von New York, mit der sog. *Seawanhaka-Rule*, die bis 1903 für alle Rennen an der amerikanischen Ostküste galt, einschließlich der America's-Cup-Regatten. Die Formel beinhaltete nur die Länge der Wasserlinie und die Segelfläche und erlaubte daher am Bug und Heck extrem lange Überhänge, die bei Schräglage des Bootes in Kursen am Wind eine dramatische Verlängerung der Wasserlinie und damit eine größere Endgeschwindigkeit ermöglichten. Eine typische Jacht nach dieser Regel war die 1903 von Nathanael Greene Herreshoff gebaute *Reliance*, mit 60 Metern Länge über alles bis heute das größte jemals gebaute America's-Cup-Boot und trotz einer Besatzung von 75 Mann kaum zu bändigen.

Diese und andere Regelungen waren zu jener Zeit allerdings Sache der jeweiligen Segelnationen oder sogar nur einzelner Regionen oder Werften, weswegen man 1907 auf britische Initiative hin in Europa eine neue Regel in Kraft setzte, die *International Rule* oder *Metre Rule* (mR). Jetzt konnten erstmals Boote aus verschiedenen Ländern



Shamrock V

und Regionen und von verschiedenen Bootsdesignern unter einer einheitlichen Vermessungsregel unter Verwendung von Zeitgutschriften und Handicaps gegeneinander segeln! Neben der Vermessungsformel wurden auch Regeln für die Verwendung von Materialien aufgestellt. Die absolute Größe der Boote jedoch wurde nicht reglementiert, sodass eine Fülle von verschiedenen Jachtgrößen regelkonform gebaut werden konnte.

Das grundsätzliche Prinzip dieser Regeln war, dass in die Formel Werte für die Bootslänge, die Länge der Wasserlinie, die Breite, die Segelfläche, das Ketten- und Schmiegemaß, das Freibord und andere Größen, jeweils versehen mit unterschiedlichen Faktoren, eingingen. Das Ergebnis der Gleichung musste einen bestimmten Wert haben. Bei den sog. 15mR-Jachten beispielsweise war dieser Wert, das ‚Rating‘, 15. Der Jachtkonstrukteur hatte innerhalb dieser Grenze jedoch ausreichende Freiheiten und konnte mit den einzelnen Werten „spielen“, indem er sie jeweils mehr oder weniger in Ansatz brachte – immer darauf

bedacht, dass das Ergebnis (in unserem Fall) 15 nicht überschreiten durfte. Das Rating ‚Meter‘ oder ‚Fuß‘, ist in diesen Formeln allerdings kein Längenmaß, sondern lediglich ein abstrakter Wert, der letztlich auch ohne Dimension bleiben könnte.



Velsheda

Die amerikanische Seite schickte Beobachter nach Europa, behielt aber zunächst die sog. *Universal Rule* bei, die N. Herreshoff bereits 1903 entwickelt hatte. Die *Reliance* hatte unter der alten *Seawanhaka-Rule* die Grenzen aufgezeigt: eine alleinige Reglementierung von Wasserlinienlänge und Segelfläche hatte dazu geführt, dass die Jachten immer weniger

handhabbar wurden und nur noch für wenig Wind und kaum Wellen geeignet waren. Herreshoff erkannte hierin eine Fehlentwicklung und fügte in die neue *Universal Rule* zusätzlich einen Faktor für die Bootsverdrängung ein und ersetzte die Wasserlinienlänge (‚Lwl‘) durch eine abstrakte Länge ‚L‘, die etwas größer als die ‚Lwl‘ war und mithilfe einer recht komplizierten Formel errechnet wurde, in die auch ein ebenso kompliziert zu ermittelnder Breitenfaktor einging. Während Länge und Segelfläche positiven Einfluss auf die Geschwindigkeit hatten und eine Verlängerung der Wasserlinie (verantwortlich für die maximale Rumpfgeschwindigkeit) nicht durch die Notwendigkeit einer Segelflächenreduzierung bestraft wurde, war die Verdrängung, also die Masse bzw. das Gewicht der Jacht, gewissermaßen das „bremsende“ Element. Die *Universal Rule* fand speziell für den America’s Cup zwischen 1920 und 1933 Anwendung und galt bis 1937. Sie hatte gegenüber der Metre- oder International Rule die einzelnen Bootsgrößen in Klassen mit einem Buchstabensystem unterschieden: Zweimastern waren die Klassen A bis H zugeteilt, Einmastern die Klassen I bis S. Die größte Klasse für Einmastjachten war die ‚I‘ mit einem Rating von 76 bis 88 und einer Wasserlinienlänge über 88 Fuß. Nach dieser Klassenregel wurde allerdings keine einzige Jacht gebaut, sodass die Boote der Klasse J, für die sich die englische Bezeichnung *J-Class* allgemein durchgesetzt hat, damals die größten nach einer Klassenregel gebauten einmastigen Segeljachten waren¹.

¹ Dass keine I-Class-Boote gebaut wurden, lag wohl daran, dass die Europäer lieber nach „ihrer“ International Rule bauten, und dort war die entsprechende Klasse die 23mR-Klasse. Dagegen wurden in den USA die großen

Welch unterschiedliche Auswirkungen die neue Regelung gegenüber der alten hatte, zeigt ein Vergleich der Jachten *Reliance* und *Ranger*: bei nahezu ähnlicher Rumpflänge und Verdrängung war die Segelfläche der *Reliance* fast doppelt so groß, und es ist leicht vorstellbar, dass sie äußerst schwierig zu segeln war. Oder umgekehrt: Die *Shamrock V* nach der *Universal Rule* war bei sonst ähnlicher Größe deutlich schwerer als zum Beispiel die 23mR-Jacht *Cambria* nach der *International Rule*.

Auch wenn man sich in jener Zeit noch nicht auf ein einziges internationales Regelwerk einigen konnte, gab es doch mit der *Universal* und der *International Rule* zwei praktikable Vermessungsformeln für die internationalen Regatten. Und 1927 stimmten die amerikanischen Jachtclubs nach anfänglichem Zögern dann doch der (europäischen) *International Rule* wenigstens für die Boote der 12mR-Klasse und kleiner zu. Alle größeren Jachten sollten aber weiter nach der (amerikanischen) *Universal Rule* gebaut werden, und für den America's Cup 1930 wurde so die J-Klasse verbindlich. Aus der *Universal Rule* wurde auf diese Weise, lediglich mit ein paar kleinen Modifizierungen im Detail, die *J-Class Rule*.

Vorläufer der J-Class-Boote waren im America's Cup die *Reliance* (1903) und die *Resolute* (1920). Während die *Reliance* aufgrund ihrer Größe und schwierigen Handhabung letztlich Auslöser für die neue *Universal Rule*

gewesen war, war die *Resolute* bis dahin das letzte und auch mit 106 Fuß Länge kleinste AC-Boot aus der Herreshoff-Werft. Gleichwohl versuchte man, die Innovationen der vorausgegangenen Jahre auf

J-Class		
J K3	Shamrock V	1930
J 1	Weetamoe	1930
J2/J-H3	Yankee	1930
J 3	Whirlwind	1930
J 4	Enterprise	1930
J K7	Velsheda	1933
J K4	Endeavour	1934
J H2	Rainbow	1934
J K6	Endeavour II/ Hanuman	1936/2009
J 5	Ranger	1937/2003
J H1	Lionheart	2010
J 8	Topaz	2015
J S1	Svea	2017
J 9	??	
kursiv: Jachten nicht existent		



Velsheda

die neue J-Class zu übertragen, was zu einem neuen technologischen Wettstreit führte. Dabei mag es Ironie der Geschichte sein, dass Nat Herreshoff mit der neuen Regelung und vielen Innovationen den Weg zur J-Class ebnete, es ihm selber aber nicht vergönnt war, ein Boot nach der neuen Vermessungsregel für die J-Class zu entwerfen. Allerdings wurden drei Boote (*Weetamoe*, *Enterprise* und *Rainbow*) auf seiner Werft gebaut, und sein Sohn Lewis entwarf die *Whirlwind*, die allerdings auf einer anderen Werft gebaut wurde.

Fünf zwischen 1893 und 1929 nach der 23mR *International Rule* in Europa gebaute Jachten der sog. *Big Class* wurden so umgebaut, dass sie im Nachhinein der J-Class-Regel im Wesentlichen entsprachen und so an den Regatten dieser Klasse teilnehmen durften. So zum Beispiel die *White Heather II*, gebaut 1907 mit dem damals üblichen Gaffelrigg und Bugspriet, oder auch die *Cambria*, die zunächst mit einem Gaffelsegel getakelt war.

Boote mit mehr als 90 Fuß Wasserlinienlänge in der Regel als zweimastige Schoner gebaut. Letztlich fasste die J-Class-Regel in den USA also gar nicht richtig Fuß, sondern sie war einzig für die AC-Rennen vorgesehen. Ganz anders in Europa, dort gab es auch außerhalb des America's Cups eine sehr rege Regattatätigkeit der J-Class.

Erst vor wenigen Jahren, als man sie 2003 zum wiederholten Mal restaurierte, baute man sie nach der J-Class-Regel um, wenngleich man den eigentlich für die J-Class nicht vorgesehenen Bugspriet beließ.

Zwischen 1930 und 1939 gab es insgesamt 18 Entwürfe für J-Class-Boote, allerdings wurden am Ende nur zehn gebaut. Drei dieser Boote überlebten die Zeiten und wurden inzwischen restauriert. Und seit 2004 werden einige weitere Boote nach alten Vorlagen rekonstruiert oder gar neu entworfen. Darüber wird später noch zu berichten sein.

Charakteristisch für die J-Class ist das sog. Bermuda-Rigg mit einem durchgehenden Mast ohne Stenge (eine Art Mastverlängerung), und an die Stelle der sonst oft üblichen Gaffeltakelung tritt die Hochtakelung. Ein Bugspriet, der den Anschlagpunkt der Vorsegel über den Bug hinaus nach vorne bringt, ist nicht mehr vorgesehen.

Die historischen J-Class-Jachten von 1930 bis 1937

Die Faszination der *J-Class* machte damals wie heute vor allem aus, dass die Boote einzigartig in ihrer Kombination von Größe und Geschwindigkeit waren. Ein Übriges trugen das wachsende soziale Ansehen ihrer stolzen Eigner und letztlich der Nervenkitzel ob der horrenden Kosten und des Risikos, nach nur einer Saison oder einer verlorenen Regatta schnell wieder in der Bedeutungslosigkeit verschwinden zu können, bei.

Von den zwischen 1930 und 1937 gebauten zehn J-Class-Booten kamen vier aus Großbritannien, sechs aus den USA. Jeweils drei der zehn Jachten gingen als Sieger bzw. Verlierer aus dem AC hervor, vier Boote wurden nicht beim AC eingesetzt und dienten nur zu Trainings- oder sonstigen Regattazwecken.

1930 wurden fünf Jachten abgeliefert, eine britische und vier amerikanische. Als erste wurde 1930 ***Shamrock V*** gebaut, sie gehörte dem glücklosen Briten Sir Thomas Lipton. Er hatte bis dahin schon viermal erfolglos eine Cup-Herausforderung gegen die Amerikaner hinter sich. Seine fünfte und letzte trug er mit *Shamrock V* gegen die amerikanische *Enterprise* von Harold S. Vanderbilt aus. Auch 1930 blieb Lipton wieder ohne Chance auf den Sieg.

Die *Shamrock V* überlebte die Zeiten. Nach der AC-Niederlage war sie immerhin in etlichen britischen Regatten überlegene Siegerin und diente auch als Vergleichsschiff für weitere J-Class-Bauten. Die Besitzer wechselten danach mehrfach, letztmalig kaufte vor einigen Jahren ein südafrikanischer Bankier das Boot. 1999 war die bisher letzte umfassende Renovierung, durchgeführt in der Pendennis-Werft in Falmouth, Südengland. Dabei war man bemüht, bei aller Modernisierung so viel Originalität wie möglich zu erhalten bzw., wenn möglich, wieder herzustellen.

Als Reaktion auf Liptons Herausforderung baute man in den USA die Boote ***Weetamoe***, ***Yankee***, ***Whirlwind*** und ***Enterprise***. Schließlich setzte sich die *Enterprise* als Verteidigerjacht gegen die amerikanischen Mitbewerber durch, sodass die drei anderen nicht zu einem AC-Regattaeinsatz kamen, sondern nur noch als Trainingsjachten im Laufe der Regatta-Vorbereitungen genutzt und später abgewrackt wurden. Immerhin war *Yankee*, die zweitgrößte der 1930 gebauten Js, nach ihrem Stapellauf (und einem Umbau 1934) insgesamt sieben Jahre aktiv in der Regattaszene außerhalb des

AC unterwegs und beim letzten AC mit J-Class-Booten auch bei den internen Ausscheidungsrennen der Amerikaner noch dabei. Und sie war auch die einzige amerikanische J, die jemals, wenn auch außerhalb des AC, in europäischen Gewässern segelte.

Auf der *Enterprise* wurde erstmals der sog. ‚Park Avenue Boom‘ eingesetzt, sein Profil wies eine breite Oberseite auf, die – daher der Name – breit wie eine Straße wirkte, zumindest konnte man auf ihr gehen. Dort waren in regelmäßigen Abständen Querschienen montiert, sodass man das Unterliek des Großsegels je nach Wind mehr nach Luv oder Lee trimmen konnte und somit eine hervorragende zusätzliche Trimm-Möglichkeit hatte.

Die *Enterprise*, die kleinste der J-Class-Jachten, wurde später, genau wie die anderen US-Jachten, abgewrackt. 1930 hatte sie etwa eine Million Dollar gekostet, das entspricht einem Wert von etwa 13 Mio. \$ im Jahre 2011.

1933 lief im englischen Gosport die ***Velsheda*** für einen amerikanischen Geschäftsmann vom Stapel, der die Jacht allerdings nie beim AC einsetzte, sie aber dennoch siegreich in gut 40 Regatten und – außerhalb des AC – auch gegen andere J-Class-Boote segelte. 1984 wurde der fast verrottete Rumpf in der Flussmündung des



Velsheda, Lionheart

Humble in Großbritannien gehoben, aufgearbeitet und neu ausgestattet, zunächst jedoch ohne Motor. Nach Havarie und erneutem Eignerwechsel wurde die Jacht 1997 in Holland erneut von Grund auf saniert – nur der Rumpf blieb original, alles andere wurde in modernstem Standard ausgeführt. 2001 gab es eine weitere Modernisierung, diesmal auf der holländischen Royal-Huisman-Werft. Große Verdienste erwarb sich Elizabeth Meyer. Von vielen Fachleuten wird aber bedauert, dass die *Velsheda* zwar luxuriös und mit modernsten Materialien und technischen Hilfsmitteln renoviert worden sei, sich dabei jedoch sehr weit vom Originalzustand weg entwickelt habe. Die Jacht ist heute im Eigentum eines niederländischen Textilfabrikanten.

1934 wurden die englische ***Endeavour*** und die amerikanische *Rainbow* gebaut. Viele sagen, dass die ***Endeavour*** des Briten Thomas Sopwith die schönste und schnellste aller J-Class-Jachten gewesen sei. Sopwith brachte sein Wissen aus der Flugzeugbranche in die Konstruktion ein und besaß die seinerzeit absolut modernste Segeljacht, und sie wurde in einer Rekordzeit von 100 Tagen gebaut. Als Konstrukteur hatte Sopwith Charles Nicholson, der schon bei zwei J-Class-Booten Erfahrung gesammelt hatte, beauftragt. Anders als Lipton, für den eine professionelle Crew, ein hoher Publi-citywert und der Einsatz von viel Geld allein schon Garanten für einen Erfolg sein sollten, war Sopwith ein Techniker und Ingenieur, für den Aerodynamik, technisches Verständnis in der Handhabung verschiedener Materialien und Versuche in Schlepptanks von essentieller Bedeutung

waren. *Endeavour* war zum Beispiel das erste Boot, dass eine statt einer Windfahne eine elektrische Windmessenanlage hatte.

Schon in der ersten Saison dominierte *Endeavour* die englische Segelszene und gewann viele Rennen, auch gegen *Shamrock V* und *Velsheda*, später auch – als einziges J-Boot – gegen die größte ‚J‘, das US-Boot *Ranger*. Dennoch konnte Sopwith gegen Vanderbilts *Rainbow* beim AC nicht gewinnen, die Rennen waren aber knapp wie nie in den Jahren zuvor.

Vielfach wechselte danach die *Endeavour* den Besitzer, sollte abgewrackt werden, wurde gerettet, sank dann in den 70er Jahren im River Medina (Isle of Wight), wurde gehoben und an Land gestellt, aber ohne Ruder, Kiel, Innenausbau und Mast. Schließlich übernahm Elizabeth Meyer 1984 das Boot und begann mit der Restaurierung, unterstützt durch die niederländische Werft Royal Huisman. 1989 konnte die Jacht dann erstmals seit 52 Jahren wieder segeln. 1999 kam es dann bei der ‚Antigua Classic Yacht Regatta‘ zu einem historischen Treffen: *Endeavour*, *Shamrock V* und *Velsheda*, die drei Überlebenden der J-Class-Zeit, segelten erstmals seit über 60 Jahren wieder in einer Regatta gegeneinander. Inzwischen wurde die *Endeavour* mehrfach weiterverkauft, 2011 wird sie erneut in der Werft überholt. 2018 steht sie für 17,5 Mio. Euro zum Verkauf.

Die ***Rainbow*** lief auf der Herreshoff-Werft in Bristol, Rhode Island, USA, als Entwurf von Starling Burgess vom Stapel und gehörte Harold S. Vanderbilt, dem mehrfach erfolgreichen America's-Cup-Verteidiger. Die Jacht war etwas kleiner als die *Endeavour*, konnte sich aber dennoch gegen sie durch-



Rainbow

setzen und den AC erfolgreich in den USA halten. 1937 sollte *Rainbow* erneut im AC antreten, unterlag aber dem Neubau *Ranger* in den Ausscheidungswettfahrten für das Verteidiger-Boot. 1940 wurde *Rainbow* schließlich zum Abwracken verkauft.

Während der Ausscheidungsrennen für den AC 1934 hatte *Rainbow* zunächst *Weetamoe* und dann *Yankee* aus dem Rennen geworfen. Als man schließlich gegen die *Endeavour* antrat, war wohl für den 4:2-Sieg entscheidend, dass Vanderbilt die bessere und erfahrenere Crew hatte. Jeder wusste, was er zu tun hatte und war ein Spezialist auf seinem Gebiet. Anders Sopwith: Für ihn ging es wohl eher um einen persönlichen Wettbewerb gegen Vanderbilt als um den Wettkampf zweier Segelnationen. Nicht Wenige waren seinerzeit der Ansicht, dass Sopwith den AC hätte gegen die langsamere *Rainbow* gewinnen müssen, wenn er sich weniger auf technische Raffinessen und mehr auf Instinkt und Gefühl beim Segeln und eine professionelle Crew verlassen hätte.

Bereits während der Saison 1935 überlegte Thomas Sopwith, ein neues, ultramodernes Boot für eine erneute Herausforderung im Jahr 1937 bauen zu lassen, die *Endeavour II*. Allerdings kam bald die Diskussion auf, dass die Js in Bezug auf Größe und Rigg an eine Grenze gestoßen seien, jenseits derer die Rennmaschinen kaum noch zu bedienen und für schweres Wetter völlig ungeeignet seien. Zunächst wollte man in die kleinere K-Klasse wechseln, doch schließlich setzte sich Sopwith mit seiner Idee durch, eine neue Herausfordererjacht zu bauen, die mit 87 Fuß Wasserlinienlänge und etwa 160 Tonnen Verdrängung (das Zehnfache der US-AC-Jacht von 2010!) an die maximal erlaubte Größe der J-Class heranreichte. Die weltweite Rezession und die schwieriger werdenden politischen Verhältnisse ließen jedoch das wirtschaftliche Umfeld bald unkalkulierbar werden. So waren die beiden letzten seinerzeit gebauten J-Class-Jachten *Endeavour II* und *Ranger* gleichzeitig Höhepunkt und Schlusspunkt des einzigartigen Jachtkapitels ‚J-Class‘.

1936 lief die *Endeavour II* im südensächsischen Gosport vom Stapel, der Designer war wiederum Charles Nicholson, der seine ganze Erfahrung aus vorigen Projekten in die Konstruktion des neuen Bootes einbrachte und Rumpf und Rigg auch für schwierigere Wetterverhältnisse auslegte. Das Problem des sensiblen Riggs blieb, und *Endeavour II* und *Velsheda* verloren während Testfahrten ihren Mast. Offizielle Seiten überlegten daraufhin erneut, für den AC diesmal die kleinere L-Klasse vorzuschreiben, doch Sopwith saß das Problem einfach aus und übermittelte dem New York Yachtclub seine Herausforderung. Zudem beantragte er dort erfolgreich und trotz aller Probleme mit dem Mast – es hatte einen erneuten Mastbruch gegeben – eine Terminverlegung für den AC von September auf Juli, weil er dann im Regattagebiet mehr Wind und somit einen Vorteil seiner neuen Jacht erhoffte.

Den Titelverteidigern war schnell klar, dass man der neuen Herausfordererjacht mit den vorhandenen J-Class-Booten keine ernstzunehmende Konkurrenz war und man daher mit einem Neubau reagieren müsse. Harold S. Vanderbilt leitete erneut das Syndikat und beauftragte den erfahrenen *Rainbow*-Designer Starling Burgess zusammen mit dem jungen Talent Olin Stephens mit jeweils vier Entwurfsvarianten.

Anders als Sopwith, der zusammen mit Nicholson immer noch allein von Kunst und Eingebung und allenfalls technischen Leckerbissen beim Jachtbau überzeugt war, wählen Burgess und Stephens einen völlig neuen Weg: sie führten wissenschaftliche Reihentests in Schlepptanks durch und versuchten so, den Rumpf der neuen Jacht zu optimieren. Man nahm sogar Modelle der alten J-Class-Boote zur Hilfe (pikanterweise hatten die Designer dies- und jenseits des Atlantiks nichtsahnend einige alte Entwurfsunterlagen und Modelle untereinander ausgetauscht, sodass die Amerikaner jetzt auf Details der britischen Boote zurückgreifen konnten), und schließlich wurde der Entwurf ‚77-C‘ (man hatte die Varianten kurzerhand mit A bis H durchgezählt, das ‚77‘ steht für die Entwurfsnummer der Jacht-designer Sparkman & Stephens, USA) von Burgess zur Grundlage der neuen Jacht *Ranger* genommen. Der Entwurf war gleichermaßen innovativ und optisch ungewöhnlich, und er bewegte sich recht

sichtbar von dem bis dahin bekannten J-Class-Design weg. Vor allem das flache Heck und der etwas klobig und hakenförmig wirkende Vordersteven waren für das entscheidende Plus an Geschwindigkeit am Wind verantwortlich.

1937 wurde **Ranger** fertiggestellt. Nicholson, der die *Endeavour II* gebaut hatte, war später ausgesprochen beeindruckt von Art und Ergebnis des Entwurfs und bescheinigte den *Ranger*-Designern neidlos, dass sie mit ihrem Entwurf wohl den größten Fortschritt im Jachtbau seit 50 Jahren erlangt hätten. Preiswert war die *Ranger* gleichwohl nicht, obwohl der Besitzer einer Werft in Maine, auf der *Ranger* gebaut werden sollte, Vanderbilt das großzügige Angebot gemacht hatte, nur die Materialkosten in Rechnung zu stellen. Immerhin schlugen allein diese 1937 mit eine halben Million Dollar zu Buche, das sind umgerechnet mehr als 7,5 Mio. Dollar im Jahr 2011.

Vanderbilt war von den Segeleigenschaften begeistert, auch wenn sie sich, wie er berichtete, total von denen der anderen Js unterschieden. So nahm die Jacht langsamer Fahrt auf und ließ sich langsamer wenden, aber dafür hielt sie ihren Kurs in perfekter Balance. Zur Jahresmitte 1937 fuhr *Ranger* einige Ausscheidungsrennen gegen *Yankee* und *Rainbow* und konnte sie für sich entscheiden, sodass die Jacht zur Cup-Verteidigung nominiert wurde.

Die Wettfahrten gegen den Herausforderer *Endeavour II* zeigten ein klares Bild: *Ranger* gewann alle vier Rennen mit deutlichem Vorsprung. Der Herausforderer musste sich wieder einmal geschlagen geben und einräumen, dass die Art und Weise, wie man in Amerika unter Zuhilfenahme von wissenschaftlichen Methoden beim Design von Rumpf, Segeln und Rigg Jachtdesign betrieb, ein neues Kapitel im Jachtbau eingeläutet hatten. *Endeavour II* und *Ranger* nannte mal wegen ihrer Größe auch die Super-J-Jachten.

Acht weitere J-Class-Entwürfe gab es zwischen 1930 und 1937, davon sind heute noch sechs, die seinerzeit alternative Entwürfe für die *Ranger* waren, im Besitz des Büros Sparkman & Stephens.

Was wurde aus den zehn J-Class-Jachten der 30er Jahre?

Die Zeit der J-Class-Jachten währte nur von 1930 bis 1937. Dennoch hatte man den Jachtbau in dieser Zeit revolutioniert und viel Erfahrung mit neuen Materialien und Konstruktionen gewonnen. Designer und Konstrukteure hatten die Grenzen des Machbaren neu ausgelotet und dabei auch reichlich Lehrgeld bezahlt, hatte es doch etliche Havarien, Mastbrüche und allerlei Rückschläge gegeben. Treibende Kraft war die Faszination des America's Cups, der einen technologischen Zweikampf zwischen Großbritannien und den USA auslöste. Dann aber wuchsen die wirtschaftlichen und politischen Probleme zum Ende der 30er Jahre weltweit, und es gab immer weniger Segler und Sponsoren, die sich der Herausforderung dieser extrem aufwändigen und teuren Segelboote stellen wollten. Der Zweite Weltkrieg zog herauf, und 21 Jahre lang, zwischen 1937 und 1958, ruhte die Austragung des America's Cups.

Vielleicht ist es Ironie der Geschichte, dass die Amerikaner zwar sechs der zehn Js bauten und mit dreien auch den AC erfolgreich verteidigten, aber dass kein einziges der amerikanischen Boote ihre Zeit überlebte und sich in die Gegenwart hinüber rettete. Das blieb den Cup-Verlierern vorbehalten, denn unter den vier Js der Briten sind die drei einzig noch erhaltenen Originaljachten (oder zumindest deren Rümpfe) *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. Allerdings ist die *Velsheda* nie zum Verteidiger nominiert worden, hat aber eine durchaus attraktive Regattazeit in den 30er Jahren verbracht.

Mit Ausnahme dieser drei Jachten wurden alle anderen Js zwar noch das eine oder andere Jahr benutzt, meist als Trainings- oder Versuchsboot im Rahmen neuer J-Class-Projekte, aber letztlich allesamt zwischen 1935 und 1941 abgewrackt. Lediglich die *Endeavour II* hielt sich noch bis in die Nachkriegszeit, wurde aber schließlich 1968 verschrottet.

Neue Projekte seit dem Jahr 2000²

Die vielfache Restaurierungstätigkeit bei den überlebenden J-Class-Booten zum Ende des vergangenen Jahrhunderts entfachte auch ein neues Interesse an der Geschichte der übrigen Jachten aus den 30er Jahren, und es begannen manche Überlegungen zum Nachbau alter Pläne oder zum erstmaligen Bau von seinerzeit nicht verwirklichten Projekten. Im Jahr 2000 wurde daraufhin die *J-Class Association* in England gegründet. Diese Klassenvereinigung wacht seither über die Neubauten von alten J-Class-Entwürfen und stellt Regeln für den Bau, die erlaubten Materialien und technischen Spezifikationen, für die Sicherheitsstandards sowie für die Wertung von Regatten auf. Unter anderem hat man ein Handicap-System entwickelt, dass es den verschiedenen Js erlaubt, trotz unterschiedlicher Größen und Rumpfmateriale (Stahl bzw. Alu) einigermaßen chancengleich gegeneinander zu segeln.

² Der Originaltext erschien 2011 in der Broschüre *The Renaissance of the J-Class Yachts*, KSP-Verlag, Wuppertal, ISBN 978-3-00-035764-0. Seither haben sich die einen oder anderen Veränderungen in Bezug auf Planung oder Bau einiger Jachten ergeben. Den aktuellen Stand versuche ich so gut es geht fortzuschreiben, was aufgrund mancher Geheimniskrämerei der Werften und Designer nicht einfach ist. Die aktualisierte Tabellenübersicht ist daher auch auf meiner Internetseite www.standop.net/voiles/jclass/ zu finden. Für weitere Anregungen oder Hinweise zu laufenden oder auch zu neuen Projekten bin ich stets dankbar und bitte um Kontaktaufnahme unter info@standop.net.

Zwei maßgebliche Regelungen sind a) die Verpflichtung, neue J-Class-Boote grundsätzlich nach den historischen Linienrissen aus den Jahren 1930 bis 1937 zu entwerfen und b) die Möglichkeit, außer Stahl und Holz auch Aluminium für den Rumpf verwenden zu dürfen. Insbesondere letzteres hat zu einer großen Neubautätigkeit geführt. Denn wenn man auf einen gewissen Komfort in der Ausstattung und Ausrüstung sowie auf entsprechende Sicherheitseinrichtungen und technische Hilfsmittel nicht verzichten möchte, diese aber viel zusätzliches Gewicht auf die Boote bringen, ist eine Kompensation durch einen leichten Aluminium-Rumpf sehr willkommen. Die neu aufgelegten Jachten sind allesamt mit einer Länge der Wasserlinie von 87 Fuß am oberen Rand der zulässigen Größe angesiedelt. Gleichwohl ist auch der Nachbau der *Enterprise* im Gespräch, der damals kleinsten J. Welche Größe sie haben wird, ist aber noch nicht klar.

Lediglich von zwei Booten, der *Weetamoe* und der *Whirlwind*, gibt es weder das Original, noch einen Nachbau oder gar Pläne davon. Es darf aber erwartet werden, dass irgendwann der Wunsch, wieder alle einst gebauten Js – original oder als Nachbau – segeln zu sehen, auch diese Jachten zu einer Renaissance führen wird. Eine Gegenüberstellung der historischen Js und der noch existierenden, der Nachbauten und der Planungen findet sich weiter hinten.

Ranger (Segelzeichen J5) hieß die letzte in den 30er Jahren gebaute J-Class-Jacht, und gleichzeitig ist es der erste zeitgenössische Nachbau. Besitzer ist John Williams, ein Immobilienkaufmann aus

Atlanta, USA, der auch maßgeblich und zusammen mit dem Eigner der *Velsheda* an der Gründung der J-Class Association beteiligt war. Das Boot wurde im Dezember **2003** nach Entwürfen von Sparkman



Ranger



Ranger

& Stephens in Dänemark fertiggestellt und schon wenige Tage später über den Atlantik gesegelt. In der Karibik nahm *Ranger* an etlichen Regatten teil. Seither ist sie dort und im Mittelmeer unterwegs. 2008 gewann *Ranger* in der Cruiser-Klasse den Maxi-Cup vor Sardinien vor *Hetairos* von Otto Happel und *Velsheda* von Ronald de Waal. Danach musste sich die größere *Ranger* allerdings das eine oder andere Mal *Velsheda* geschlagen geben. – Dieser erste Neubau einer J-Class-Jacht hat

noch einen Stahlrumpf, während die Entwürfe seither aus Gewichtsgründen aus Aluminium gebaut werden. – 2010 stand *Ranger* für 20 Mio. Dollar zum Verkauf.

Hanuman (Segelzeichen J-K6) ist der zweite Neubau einer J-Class-Jacht und wurde **2009** von der Royal-Huisman-Werft in Vollenhove, Niederlande, abgeliefert. Der Name entstammt der hinduistischen Mythologie und bezeichnet ein göttliches Wesen, das gegen das Teuflische streitet. Eigner ist der amerikanische Mitbegründer von Netscape, James Clark, der auch die bekannten Segeljachten



Hanuman

Hyperion und *Athena* in der gleichen Werft bauen ließ. Das Boot ist ein Nachbau der *Endeavour II* von 1936. Gerard Dykstra, der auch weitere J-Class-Boote in der Planung hat, war für die Gesamtkonzeption verantwortlich.

Mit den beiden neuen Booten *Ranger* und *Hanuman* gibt es heute wieder zwei Jachten, die in der gleichen Paarung auch schon beim AC-Rennen 1937 gegeneinander segelten. 2009 kam es vor Newport, Rhode Island, zur historischen Begegnung: Hier, am Ort der America's-Cup-Rennen der 30er Jahre, trafen sich die Neubauten *Ranger* und *Hanuman* (ex *Endeavour II*) nach 72 Jahren zu einem erneuten Duell. Zwar

war es kein AC-Rennen, das tat aber der Spannung und einzigartigen Atmosphäre keinen Abbruch. Im ersten Rennen lag *Hanuman*, gesteuert von Besitzer Jim Clark höchstpersönlich, nach zweieinhalb Stunden 38 Sekunden vor *Ranger*, im zweiten lag *Ranger* (auch aufgrund einer Handicap-Zeitvorgabe) zunächst vorn, wurde aber dann durch die Konkurrentin überholt. Beim ‚St. Barths Bucket‘ im März 2010 gewann *Ranger* 2:1. Ein neuerliches Rennen 14 Tage später, die ‚Antigua Classic Jacht Regatta‘, hatte Jim Clark dagegen kurzfristig abgesagt. – 2018 steht das Boot für 12,8 Mio. Euro zum Verkauf.



Hanuman

Lionheart (Segelzeichen J-H1) ist der dritte J-Class-Neubau und wurde im Jahr **2010** von der Holländischen Werft Claasen Yachtbouw fertiggestellt. Entwurfsgrundlage war ein seinerzeit im Zuge der *Ranger*-Entwürfe nicht realisierter Vorschlag, die Variante ‚F‘. Der holländische Jachtdesigner



Lionheart

André Hoek hatte die fünf besten *Ranger*-Entwürfe in aufwändigen Computersimulationen untersucht und ihre Vorzüge bei verschiedenen Windverhältnissen überprüft. Dabei stellte sich heraus, dass die fünf Entwürfe tatsächlich ein schon damals sehr großes Segelpotential hatten. Schließlich entschied sich Hoek für den Entwurf ‚F‘ als die sowohl für Regatten als auch fürs Fahrtensegeln optimale Variante.

Mit 44 m (142 Fuß) ist *Lionheart* die größte J-Class-Jacht aller Zeiten, natürlich unter Einhaltung der max. zulässigen Wasserlinienlänge von 87 Fuß. Das bedeutet, dass sie extrem lange Überhänge vorn und achtern mit insgesamt 17 Metern hat, die ihr auch zu einem überaus dynamischen Aussehen verhelfen.

Während der Voiles des Saint Tropez 2010 konnte man das nagelneue Boot in Südfrankreich bewundern – allerdings nahm es nicht an den Regatten teil. Man darf gespannt sein, wenn *Lionheart* das erste Mal in den Regattazirkus der J-Class eingreift. Anfang 2011 stand die Jacht für 14,9 Mio. Euro zum Verkauf.



Lionheart

Rainbow (Segelzeichen J-H2) ist als Nachbau des gleichnamigen Bootes von 1934 in Holland in Arbeit. Der Rumpf aus Aluminium wurde bei Bloemsma Yachtbow in Makkum am IJsselmeer gebaut, Ausbau, Aufbauten und Rigg werden von Holland Yachtbouw in Zaandam nach Plänen von *Dykstra Naval Architects* hergestellt und montiert. Die Jacht ist etwa 130 Fuß lang, also etwa vier Meter kürzer



Rainbow

als die Lionheart, hat allerdings die gleiche Wasserlinienlänge mit 88 Fuß. Erklärtes Ziel ist, durch einen Hybridantrieb und weitere technische Feinessen ein „grünes“ Boot zu entwickeln, dass das umweltfreundlichste der J-Class-Boote sein wird und 20 Prozent Energie gegenüber vergleichbaren Booten einsparen soll. Der Innenausbau sollte im Stil der 30er Jahre erfolgen, gleichzeitig aber einen zeitgemäßen Komfort bieten. – **2012** kam das Boot ins Wasser, **2018** wurde sie für 8,75 Mio. Euro zum Verkauf angeboten.



Topaz

Topaz (Segelzeichen J8) ist ein nicht gebautes Design von Frank C. Paine aus dem Jahr 1935, genannt „A“. Das Büro von Hoek Design hat die vorhandenen Pläne für einen deutschen Eigner optimiert, die Innenausstattung ist im Art-Deco-Stil. Rumpf und Deck wurden bei Bloemsma in Holland gebaut, den weiteren Ausbau übernahm Holland Yachtbouw. Stapellauf war **2015**, und im Folgejahr nahm

die Jacht an der St.-Barth's-Bucket-Regatta in der Karibik teil. Hinter *Velsheda* und *Ranger* wurde sie in allen Rennen Dritte, vielleicht musste das eine oder andere an der Performance noch verbessert werden. Skipper ist Peter Holmberg, Ex-Alinghi-Steuermann beim America's Cup. Bei den Voiles de Saint-Tropez 2018 gab es jeweils zwei Siege für *Topaz* und zwei für *Velsheda*. Weitere Js waren nicht am Start.

Svea (Segelzeichen J-S1) geht zurück auf den Entwurf des Schweden Tore Holm, der die Jacht 1937 gezeichnet hatte. Holm hat in den 30er Jahren auch zahlreiche erfolgreiche Jachten nach der International Rule (Meter-Klassen) entworfen, so insbesondere 6mR-, 8mR- und 10mR-Boote. Originalunterlagen der *Svea* fand man 1999. Viele Fachleute schätzen den seinerzeitigen Entwurf, der die größte Rumpflänge der Js aufwies, als am Wind



Topaz

sehr schnell ein, und Computersimulationen von André Hoek, der die Neuplanung übernommen hat, haben das bestätigt. Ein Konsortium aus drei Niederländern und drei Schweden hat den Neubau Auftrag gegeben. Das Segelzeichen J-S1 erinnert an die schwedischen Wurzeln des ursprünglichen Entwurfs. Aufgrund ihrer sehr flachen Aufbauten ohne große Deckshäuser wird die *Svea* ein äußerst elegantes Aussehen haben. Die Jacht ist weniger als Fahrtenjacht ausgelegt, sondern hauptsächlich als Rennjacht. So ist der Innenausbau eher spartanisch und zweckmäßig. Das spart enorm an Gewicht. – Der Rumpf wurde im Mai 2011 bei Bloemsma in Holland gebaut, die Fertigstellung der längsten der neu gebauten Js (Vitters, Holland) zog sich dann aber noch bis **2017** hin.

Yankee (Segelzeichen J-H3) war eine gute Allroundjacht und perfekt als Trainingsboot der AC-Kampagne 1930 und 1934. Holland Yachtbouw hat den Nachbau der Jacht bekanntgegeben, der Rumpf entsteht wahrscheinlich bei Bloemsma, die Federführung hat das Büro *Dykstra Naval Architect*. Gegenüber der alten *Yankee* (1930) des Designers Frank Cabot Paine wird das neue Boot mit einer Länge von 39 Metern etwa eineinhalb Meter länger sein. Auch die Segelfläche wird mit rund 900 m² deutlich über der ursprünglichen Fläche liegen. Der Motorantrieb wird ähnlich dem der *Rainbow* sein. – Die Ablieferung der Jacht sollte ursprünglich 2012 sein, hat sich aber deutlich verzögert. Ob der Bau inzwischen begonnen wurde, ist unklar.

J9, unter diesem Projektnamen wird wohl zurzeit (2019) an einem Entwurf gearbeitet. Es ist ein Entwurf von Frank C. Paine von 1936, damals unter dem Projektnamen „B“. Hoek Design nimmt viele Computersimulationen vor, um Rumpf und Rigg zu optimieren. Der aktuelle Stand der Planung (2019) ist nicht ganz klar.

Atlantis (Segelzeichen J7) war der Name für einen Neubau, den André Hoek nach einem Design von Frank Cabot Paine entworfen hat. Originalunterlagen wurden 2002 wiedergefunden. Paine hatte 1930 *Yankee* geplant, der ursprüngliche Entwurf für *Atlantis* mit maximaler Wasserlinienlänge von 87 Fuß ist ein Paine-Design von 1935, seinerzeit unter dem Kürzel ‚A‘ geführt, aber nie realisiert.

Nachdem das Layout damals wohl zwei Steuerstände und Deckshäuser vorsah, hat man einige Modifikationen vorgenommen. Letztendlich wurde aus dem anfänglichen Entwurf dann die **Topaz**, siehe weiter oben. Den schon fertigen Rumpf des damals unter *Atlantis* laufenden Projektes hat man verwendet, alles andere aber ist ein komplett überarbeitetes Design.

Enterprise (Segelzeichen J1) war die kleinste J und gleichzeitig die erste AC-Gewinnerin (1930) und ist als Nachbau ebenfalls im Gespräch. Um das Design kümmert sich André Hoek, der die Projektentwicklung bereits vorangetrieben hat. Aluminiumrumpf und Kohlefasermast scheinen inzwischen Standard zu sein. Das Boot soll ohne Deckshaus gebaut werden. Der Entwurf wartet aber noch auf einen Investor. Der genaue Stand der Planung ist unklar.

Eine Übersicht über alle zehn historische J-Class-Jachten sowie die Neu- und Nachbauten, wie sich sich Anfang 2019 darstellen, gibt die folgende Übersicht. Es bleibt abzuwarten, ob sich eines Tages auch für die beiden letzten historischen Jachten *Whirlwind* und *Weetamoe* Enthusiasten finden, die einen Nachbau wagen. Ob *Yankee* und *Enterprise* tatsächlich im Bau sind, wie hier und da berichtet wird, und was aus *J 9* werden könnte, bleibt Ende 2018 unklar. Vielleicht werden weitere Geheimnisse bald gelüftet.

Die Renaissance dieser wunderschönen Boote würde damit ihrem Höhepunkt entgegensehen – und eine Flotte von Rennjachten hervorbringen, wie sie sich die Väter dieser Boote vor gut 80 Jahren sicher nicht im Traume vorgestellt haben!

	1930 to 1937				Since 2000			Measures					
	Name	Year	AC year	America's Cup participation	Name	Sail-no.	Launch	LOA [m]	LWL [m]	Beam [m]	Draft [m]	Sail Area [m²]	Displacement [t]
	Shamrock V	1930		loser	Shamrock V	JK3	original	[36.5] 36.6	[24.7]	[6.0] 5.85	[4.5] 4.81	[702] 701	[122]
	Weetamoe	1930		no AC	---	J1	---	[38.3]	[25.3]			[701]	
	Yankee	1930	1930	no AC	Yankee	JH3	under construction since 2010 (?), no further information available	[38.4] 39.0	[25.6] 27.0	[6.9] 6.8	[4.4] 4.7	[677] 929	[134] 172
	Whirlwind	1930		no AC	---	J3	---	[39.6]	[26.2]			[681]	
	Enterprise	1930		winner	Enterprise	J4	in planning (?)	[36.6] 38.7	[24.4] 24.4	[7.0] 6.7	[4.4] 4.42	[704]	[116]
	Velsheda	1933		no AC	Velsheda	JK7	original	[38.8] 38.9	[25.3] 25.3	[6.5] 6.55	[4.5] 4.57	[701] 697	[145] 165
	Endeavour	1934	1934	loser	Endeavour	JK4	original	[39.6] 39.5	[26.8] 26.9	[6.7] 6.7	[4.8] 4.5	[721] 711	[130]
	Rainbow	1934		winner	Rainbow	JH2	2012	[36.8] 40.0	[24.4] 27.1	[7.0] 6.4	[4.5] 4.8	[704] 950	[116] 175
	Endeavour II	1936	1937	loser	Hanuman	JK6	2009	42.1	27.7	6.6	4.7	852	165
	Ranger C	1937		winner	Ranger	J5	2003	41.1	26.5	6.4	4.5	701	166
	Ranger F	---	---	---	Lionheart	JH1	2010	43.4	26.5	6.5	4.5	975	
	(Design "A" F.C. Paine, 1935)	---	---	---	Topaz	J8	2015	42.7	26.8	6.75	4.72		175
	Design Tore Holm, 1937	---	---	---	Svea	J-S1	2017	43,6		6,65	4,72		
	(Design "B" F.C. Paine, 1935)	---	---	---		J9	in planning	41,5		6,65	4,72		
Realized designs 1930-1937													
unrealized designs 1930-1937													

All J class yachts, 1930 to 2018

Yellow: Replica of a scrapped or sunken boat built to original plans. Blue: First boat built to unrealized original plans.
Green: Original boat extant and restored. [---] = original measures.
14.11.2018

Die schöne Elena

Über die Geschichte der großen *Herreshoff*-Schooner

Seine Bewunderer nannten ihn den *Wizard* (Zauberer) of *Bristol*, für seine Freunde war er einfach Capt'n Nat: Nathanael Greene Herreshoff (1848-1938) aus dem amerikanischen Bristol, Rhode Island, war ein begnadeter Jachtkonstrukteur und zählte mit Kollegen wie Johan Anker, William Fife, Alfred Mylne, Charles E. Nicholson, Max Oertz oder Olin Stephens in der ersten Hälfte des 20. Jh. zu den ersten Adressen des Jachtbaus. Rauschte von seiner Helling ein neues Boot zu Wasser, zuckte die Jachtwelt zusammen – und wusste nicht so recht, ob sie nur staunen oder sich ob eines neuen bahnbrechenden Designs und genial-innovativer Technik eher fürchten sollte: Schließlich war und ist Herreshoff mit fünf siegreichen Booten und sechs Siegen im prestigeträchtigen America's Cup (AC) der erfolgreichste Bootskonstrukteur aller Zeiten!



Baumnock der *Elena*

Legendär war seine AC-Jacht *Reliance* (1903),

die mit etwa 60 Metern Länge, 60 Metern Höhe und 60 Mann notwendiger Regatta-Besatzung sowie

mit rund 1.700 Quadratmetern Segelfläche bis heute die größte aller AC-Jachten ist und gleichermaßen gigantisch wie unbeherrschbar war¹. Zeitgleich mit der *Reliance* war in der benachbarten Werfthalle ein großer Stahl-Schooner in Bau, den 1902 der amerikanische Eisenbahn-Industrielle Morton F. Plant bestellt hatte. Seit über 30 Jahre hatte kein solcher Schiffstyp mehr die Werft verlas-



Elena, *Germania Nova* (hinten)

1 Schon ab 1902 entwickelte Herreshoff mit der nach ihm benannten 'Herreshoff Rule' eine Bauregel, die den Gigantismus wieder in vernünftige Bahnen lenken sollte. Die Regelung wurde 1903 unter dem Namen 'Universal Rule' gerinfügig modifiziert und war ab 1914 für den AC verbindlich. Der AC 1903 wurde allerdings noch nach der alten 'Seawanhaka Rule' gesegelt, die die Verdrängung einer Jacht außer Acht ließ und so riesige Überhänge vorne und achtern zuließ, wie sie im Extremen die *Reliance* hatte.

sen, denn Capt'n Nat fand, dieser Bootstyp sei zu teuer und in der Bedienung zu kompliziert. Außerdem seien, so wandte er ein, die Am-Wind-Segeleigenschaften viel zu schlecht. Geduldig überredete Plant schließlich den Capt'n, seinen ersten großen Schoner mit Stahlrumpf auf Kiel zu legen: die *Ingomar*.

Plant gewann gleich sogleich den Astor-Cup in New York und engagierte ein Jahr später den damals schon berühmten schottischen Skipper Charlie Barr, der gerade mit der *Reliance* gegen Thomas



Eleonora (Nachbau der *Westward*)

Liptons *Shamrock III* souverän den AC verteidigt und zum dritten Mal die Trophäe geholt hatte. Unter Barrs Kommando gewann die *Ingomar* in England und Deutschland 17 Rennen, nur die *America* war erfolgreicher. Dieser Erfolg bescherte Herreshoff fortan volle Auftragsbücher für weitere Jachten gleichen Typs. Selbst der deutsche Kaiser Wilhelm II. war begeistert. Mit seiner *Meteor III*² hatte er gegen die *Germania*³ von Gustav Krupp keine Chance, sodass er wegen eines Neubaus beim Capt'n anfragte, dieser aber nicht auf die speziellen Sonderwünsche des Kaisers eingehen wollte, sodass der Deal platzte⁴.

2 Sie war vom Rumpf und von den Segeleigenschaften her dem amerikanischen Dreimastschoner *Schanandoah* (Bj 1902) sehr ähnlich.

3 1908 auf der Germania-Werft in Kiel gebaut, Konstrukteur war Max Oertz, Länge 47 m. Die Yacht sank 1930 in einem Sturm vor Key Biscayne (Florida) und ist dort heute noch beliebtes Ausflugsziel für Taucher. Im Jahre 2011 entstand ein Nachbau mit dem Namen *Germania Nova*. Die Yacht entspricht weitestgehend ihrem historischen Vorbild, aber in Ermangelung von Originalzeichnungen musste man Formen, Maße, Ausstattung und Rigg Rigg recht mühsam aus alten Beschreibungen, Modellen und Fotos rekonstruieren. 2017 stand die Yacht für 7,5 Mio. Euro zum Verkauf.

4 Wilhelm II. orderte daraufhin 1909 – wie Krupp ebenfalls bei der Germania-Werft – die *Meteor IV*, wie die *Germania* von Max Oertz konstruiert. Sie war der *Germania* in Größe und Segeleigenschaften sehr ähnlich.

Nach der *Queen*, über deren Geschichte und Verbleib man wenig weiß, war der dritte große Stahlschoner des Wizard of Bristol 1909 die 41 m lange *Westward*. Der Eigner A.S. Cochran warb sogleich Skipper Charlie Barr von der *Ingomar* ab und machte sich zur ersten Regattasaison nach Europa auf. In Deutschland holte man das Silber in allen Rennen, in England gewann man acht von

Die Stahlschoner von Herreshoff

1903	<i>Ingomar</i> , 38 m (in Rekonstruktion)
1905	<i>Queen</i> , 38 m
1910	<i>Westward</i> , 41 m (2000: <i>Eleonora</i>)
1911	<i>Elena</i> , 41 m (2009: <i>Elena</i>)
1912	<i>Vagrant II</i> , 33 m (bis 2019 Restaurierung bei Huisman)
1914	<i>Katoura</i> , 48 m (Original wohl erhalten, Ort unbekannt)
1915	<i>Mariette</i> , 33 m (Original erhalten)
1919	<i>Ohonkara</i> , 34 m
1922	<i>Wildfire</i> , 28 m

neun Regatten, und das, obwohl die Europäer mit immer neuen Regeltricks gegen die Herreshoff-Übermacht ankommen versuchten.⁵

1910 tauchte Morton Plant erneut bei Herreshoff auf und bestellte eine Jacht, die „zum Siegen geeignet“ sei und endlich auch der *Westward* Paroli bieten könnte. Der Capt'n entwarf ein Boot mit gleichen Ausmaßen wie die *Westward*, jedoch leichter, mit besserer Balance und besserem Segelplan: die *Elena*. Sie bescherte Plant eine exzellente Serie von Siegen, auch gegen ihre Rivalin

Westward. Aber auch *Elena* hat die Zeiten anscheinend nicht überlebt, jedenfalls hat sich ihre Spur komplett verloren. Die heutige *Elena* ist ein fast originalgetreuer Nachbau.

1912 und 1915 folgten zwei Schoner mit ähnlicher Konstruktion und Größe, die Schwesterschiffe *Vagrant II* (Eigner Harold S. Vanderbilt, der später die *Elena* erwarb) und *Mariette*. Viele meinten, der wenig geschwungene Decksprung⁶ sei bei den beiden Booten nicht sehr elegant. Wenn man die *Mariette* heute sieht, kann man sich dieser Meinung kaum anschließen. *Mariette* und *Vagrant II*, die bis 2019 bei Huisman restauriert werden soll, sind die einzigen im Original erhaltenen der neun großen Schoner aus Bristol, und *Mariette* nimmt an vielen Regatten – seit Langem mit Charlie Wroe als Skipper – aktiv teil. Die anderen Schoner sind entweder versenkt, verschrottet, verschollen oder fristen vielleicht ihr Dasein abseits der klassischen Jachtszene unerkannt irgendwo auf der Welt.

Seinen größten Schoner baute Herreshoff 1914, die 48 m lange *Katoura*. Sie segelt angeblich heute abseits der übrigen klassischen Segeljachten irgendwo im Mittelmeer. *Katoura* hatte,



Elena

⁵ Während eines Werftaufenthalts in Southampton 1911 verstarb Skipper Barr an Herzversagen, und Cochran kehrte in die USA zurück. Er verkaufte die *Westward*, vielleicht hatte er den Spaß am Segeln verloren. Nach vielen Eignerwechseln wurde die Jacht 1947 auf Weisung des letzten Besitzers bei den Channel Islands versenkt.

⁶ Der Decksprung bezeichnet die horizontale „Durchbiegung“ der Deckslinien in Längsrichtung. Viele Jachten haben in der Mitte weniger Freibord als vorne und achtern, was man als elegant empfindet.

wie sonst von den großen Schonern nur *Vagrant II*, einen Hilfsdiesel. Damit der Propeller bei Regatten nicht zu sehr die Fahrt bremste, erfand der Capt'n einen Faltpropeller, wie er heute vielfach üblich ist.

1919 und 1922 folgten auf der Herreshoff-Werft die beiden Stahlschoner *Ohonkara* und *Wildfire*. Ersterer ist 1967 bei den Bermudas auf einem Riff gestrandet, letzterer segelt wohl heute noch in Südamerika. Sonst ist wenig über diese beiden Boote bekannt.

Etwa 100 Jahre nach dem Bau des ersten Stahlschoners durch den Wizard of Bristol gab es 2002 erneut Bewegung in der Schoner-Szene, als der niederländische Immobilienkaufmann Ed Kastelein



Segelmanöver auf der *Mariette of 1915*

den Nachbau der *Westward*, jetzt mit dem neuen Namen *Eleonora*, bestellte.⁷ Später widmete er sich dann der Rekonstruktion des Herreshoff-Schoners *Ingomar*. Leider ist dieses Boot bisher nicht fertiggestellt.⁸

2009 folgte ein weiterer spektakulärer Nachbau: In Spanien lief die neue *Elena*, gebaut nach den noch vorhandenen historischen Plänen, vom Stapel.

⁷ Kastelein baute 2008 auch den berühmten Dreimastschoner *Atlantic* nach (Original Bj. 1903).

⁸ Der Stahlrumpf stand 2017 in Holland für 1 Mio. Euro zum Verkauf und wartet auf den Weiterbau.

So sind heute von Herreshoffs großen Schonern zwei originale (*Mariette* und *Vagrant II*) und zwei Nachbauten (*Eleonora* [ex *Westward*] und *Elena*) weltweit zu Regatten und teilweise im Charterbetrieb unterwegs. Das Schicksal anderer eventuell noch schwimmender Herreshoff-Schoner ist unklar. Es bleibt zu hoffen, dass zumindest *Ingomar* noch einen Eigner zum Weiterbauen findet. Ein Stück Jachtgeschichte bleibt so über die Jahrhunderte lebendig und zeugt von der großen Zeit des „Big Boat Sailing“ des beginnenden 19. Jahrhunderts.



Mariette of 1915

Vom Sattler zum Segler

Die Segeljachten der Familie Gucci

Als Teenager hatte er einen eher unauffälligen Job, indem er als Fahrstuhlführer und Page die wohlhabenden Gäste des Londoner Savoy-Hotels auf ihre Zimmer führte und das edle Gepäck schleppte. Schon bald entwickelte er dabei ein ästhetisches Gespür, was für diese Leute schick und wertvoll war. Die Rede ist von Guccio Gucci, Sohn eines florentinischen Lederwarenhändlers. Bald vertiefte er sein Interesse am Design hochwertiger Reit- und Reiseartikel und eröffnete, 40jährig, 1921 in Florenz einen kleinen Laden. Zunächst gab es dort Reitzubehör und Sättel, später auch Reisekoffer und Taschen aus Leder, inspiriert durch den Pferdesport. Das weltbekannte Logo mit dem verschlungenen Doppel-G aus den Initialen des Firmengründers entwickelte indes Guccios Sohn Aldo 1933, und 1947 erweiterte Gucci sein Sortiment mit Mode, Schmuck und Accessoires.

Szenenwechsel.



Créole, vor Saint-Tropez

Im gleichen Jahr, 1947, kauft der griechische Reeder Stavros Niarchos ein Segelboot namens *Creole*, einen wunderschönen Dreimaster, bis heute die größte im Wesentlichen aus Holz gebaute Segeljacht. Der Zustand ist jedoch ziemlich desolat, er lässt sie mit Millionenaufwand und nach alten Unterlagen restaurieren.

Neben ihrer Schönheit und Größe haftet diesem Schiff aber auch eine gute Portion Unglück und Tragik an.

Nachdem die Sektflasche bei der Taufe 1927 auf den Namen *Vitra* erst nach dem dritten Versuch zerplatzen wollte, ließ der erste Eigner Alexander Cochran¹ kurz später die Masten erst um drei Meter, später um ein weiteres Stück kürzen, weil er meinte, das Rigg sei sonst nicht handhabbar. Die Balance der Jacht litt darunter, und man entferne Bleiballast – wohl zu viel, das Boot reagierte fortan viel zu sensibel. Über all das wurde Eigner Cochran krank und starb ein Jahr später, 55jährig, an Tuberkulose. Viel Freude hatte ihm seine neue Jacht nicht bereitet. Verschiedene Eignerwechsel folgten, bis jener Niarchos das Schiff übernahm.

1 Cochran hatte 1910 bereits mit dem Herreshoff-Schoner *Westward*, der heute als Nachbau unter dem Namen *Eleonora* unterwegs ist, Segel- und Regattaerfahrungen gemacht.

1970 ankerte *Creole* vor Niarchos' ägäischer Privatinsel Spetsopoula, er wollte dort Urlaub machen, begleitet von Ehefrau Eugenia und deren Schwester Athina ('Tina') Onassis, Ehefrau eines seiner härtesten Konkurrenten im damals lukrativen Öltanker-Geschäft. Eugenia sollte den Urlaub nicht überleben. Ob es Suizid in ihrer Schiffskabine war, oder ob die Blutergüsse an Ihrem Körper Hinweis auf Fremdverschulden sein konnten, ist bis heute ungeklärt. Jedenfalls überführte der Reeder den Leichnam nach den Untersuchungen vom Festland zurück auf seine Insel, um ihn dort im Familienmausoleum zu begraben. Der Tod Eugenias beendete auch die Liebe Niarchos' zu seiner Jacht. 1977 verkaufte er sie nach Dänemark und – heiratete Athina.

Derweil führten bei den Guccis nach vielen Jahrzehnten der Blüte Familienstreitigkeiten in den 1980er Jahren zu zunehmendem Verfall der Marke, und des Firmengründers Enkel Maurizio verkaufte 1988 nach Auszahlung der übrigen Familienmitglieder den Rest des Unternehmens für 170 Mio. Dollar an einen Investor aus Bahrain. Die Marke Gucci nahm fortan ohne weiteren Einfluss der Gründerfamilien ihren Lauf.



Creole, Detail Deck

1977 wurde Maurizios erste Tochter

Alexandra geboren, 1982 folgte Tochter Allegra, und ein Jahr später kaufte der begeisterte Wassersportler und Segler Gucci, vielleicht mit der Idee gemeinsamer Familienurlaube auf dem Wasser, die hölzerne, ein wenig in die Jahre gekommene Segeljacht *Creole*. Mit ihren 65 Metern Länge und über 2.000 Quadratmetern Segelfläche war sie genau das Richtige, um Reichtum und



Avel, Detail Deck

Erfolg nach außen zu tragen.

Guccis Ehefrau Patrizia Reggiani war sehr abergläubisch und ließ ein ‚Medium‘ namens *Frida* den bösen Fluch, der *Creole* aus der Vergangenheit angeblich noch anhaftete, austreiben. Viel hat es wohl nicht gebracht. 1987 wurde untersucht, ob beim Kauf der Jacht krumme Geldgeschäfte getätigt worden sein könnten. Das Boot wurde auf die Balearen gesegelt, um es vor dem Zugriff der italienischen Steuerbehörden zu schützen. 1988 wurde

Gucci angeklagt, aber wegen einer Gesetzesänderung freigesprochen, und so verkaufte er dann seine Firmenanteile.

Die Ehe ging 1991 in die Brüche, und eifersüchtig beobachtete Patrizia, die mit ihren Töchtern aus dem Familienheim ausgezogen war, wie ihr Ex-Mann *Creole* erneut renovieren ließ und eine glückliche Zeit auf ihr verbrachte. Das Gerede, Maurizio wolle seine junge Freundin Paola heiraten,

muss in ihr vielleicht einen grausamen Entschluss hervorgerufen haben. 1995 erschoss ein von ihr beauftragter Killer Maurizio Gucci, er starb 46jährig vor seinem Mailänder Büro. Seine Frau wurde zu 29 Jahren Haft verurteilt und nach 18 Jahren 2016 wegen guter Führung entlassen.

Den beiden Töchtern fiel das Erbe der *Creole* zu, und heute scheint es, als sei Ruhe in die Geschicke der Jacht eingekehrt. Sie ist vor allem im Mittelmeer zu sehen – und dient ihren Eignerinnen meist als Basis für ihr zweites Schiff, die *Avel*. Mit dieser etwas kleineren Jacht sind die Geschwister überaus erfolgreich auf Regatten rund ums Mittelmeer aktiv.

Maurizio Gucci war anfangs mit *Creole* viel zu Regatten unterwegs gewesen, aber er suchte etwas „Handlicheres“ und fand 1994 für gerade mal 15.000 britische Pfund den gut 18



Avel im Hafen von Saint-Tropez

Meter langen Segelkutter *Avel*. 1896 von der gleichen Werft wie später *Creole* gebaut, legte ihr erster Eigner sie aus Mangel an Geld und Gelegenheit 1927 in einem sumpfigen Flussbett im englischen Essex ab und baute sie zu einem Hausboot um. Dort geriet sie in Vergessenheit, wie so viele ihrer



Avel vor Saint-Tropez

„Leidensgenossen“, war aber bestens konserviert und konnte daher unter Erhalt vieler alter, aber intakter Bauteile und nach Originalplänen restauriert werden. Gerade mal ein Jahr hat Maurizio von seiner kleineren Jacht gehabt, als er ermordet wurde. Heute wird das Boot von den Töchtern – genau wie *Creole* – sehr aktiv gesegelt. Allegra und Alessandra haben so eine Möglichkeit gefunden, das Andenken ihres Vaters zu pflegen.

oder Nathanael G. Herreshoff, eine reine Fahrtenjacht und eher etwas fürs Familiensegeln. Aber man ist bei Wettfahrten nicht chancenlos, denn ein unschätzbare Vorteil ist, dass etliche Crewmitglieder schon seit Jahren dabei sind und unter Captain Chris Austin, der selbst schon seit 1989 an Bord ist, aus

Avel ist, anders als die Rennjachten zB von William Fife

ihrem großen Erfahrungsschatz schöpfen können. Bis heute gibt es keinen Motor auf *Avel*, die Mutterjacht *Creole* schleppt ihre kleinere Freundin schon mal von Ort zu Ort, und im Hafen helfen

Creole	
Baujahr	1927
Entwurf	Charles E. Nicholson
Werft	Camper & Nicholson's, Gosport
Erster Eigner	A.S.Chochran, Stavros Niarchos
Jetzige Eigner	Geschwister Gucci
Gesamtlänge [m]	65,30
Rumpflänge [m]	50,52
Breite [m]	9,26
Tiefgang [m]	5,60
Verdrängung [to]	397
Segelfläche [qm]	2.040

Avel	
Baujahr	1896
Entwurf	Charles E. Nicholson
Werft	Camper & Nicholson's, Gosport
Erster Eigner	René Calame, Frankr.
Jetzige Eigner	Geschwister Gucci
Gesamtlänge [m]	18,10
Rumpflänge [m]	17,30 LWL 12,20
Breite [m]	3,50
Tiefgang [m]	2,60
Verdrängung [to]	15
Segelfläche [qm]	218

Schlauchboote beim An- und Ablegen.

Seit Allegra 2014 Mutter geworden ist, tritt sie ein wenig kürzer mit dem Segeln – und *Avel* hat eine Pause im Regattazirkus verordnet bekommen. Daher sieht man das Boot im Augenblick etwas weniger, darf aber ge-

spannt sein, wann es wieder in die Wettfahrten eingreift. Derweil wird die nächste Generation sicher schon an das Segeln herangeführt, sowie es Maurizio Gucci damals mit seinen Kindern gemacht hat.



Avel vor Saint-Tropez

Der Dreimastschoner *Adix*

Mancher gaffelgetakelten Jacht bescheinigt man bei flüchtigem Anblick gerne ein gehöriges Alter und ordnet sie schnell in die Reihe historischer Boote ein. Doch nicht immer trifft das zu. Es ist gerade mal gut 30 Jahre her, als 1984 ein argentinischer Geschäftsmann bei der mallorquinischen Werft Astilleros de Palma einen Dreimastschoner nach einem Entwurf des südafrikanischen Jachtarchitekten Arthur Holgate bestellte. Der Neubau mit Namen *Jessica* folgte in seinem Aussehen durchaus historischen Anleihen, wenngleich es technisch und vom Material her eine seinerzeit moderne Jacht war. So richtig Spaß schien der erste Eigner nicht an seiner



neuen Jacht gefunden zu haben, denn schon drei Jahre später verkaufte er das Schiff an den australischen Unternehmer Alan Bond, der 1983 mit dem ersten Gewinn des America's Cups für ein nicht-amerikanisches Land¹ auf sich aufmerksam gemacht hatte. Bond nannte den Dreimaster nach seiner Biermarke XXXX und nutzte ihn als vor allem als spektakuläres Marketinginstrument.

Adix	
Baujahr	1984
Entwurf	Arthur Holgate
Werft	Astilleros de Palma, Mallorca
Ehemals Eigner	Alan Bond
Jetziger Skipper	Paul Goss
Gesamtlänge [m]	65,00
Rumpflänge [m]	56,00
Breite [m]	8,80
Tiefgang [m]	4,00
Verdrängung [to]	370
Segelfläche [qm]	1.720

Mit dem neuen Eigner kam damals auch Skipper Paul Goss an Bord, der bis heute Kapitän des Schoners ist. Ziemlich zu Beginn seiner Karriere an Bord versuchte er 1987, den 1905 von Skipper Charlie Barr mit dem Dreimaster *Atlantic* aufgestellten Transatlantik-Rekord von 12 Tagen und vier Stunden zu unterbieten, damals noch vergeblich. Das gelang schließlich 2002, fast 100 Jahre nach dem historischen Rekord, als XXXX die Strecke in nur elf Tagen und zehn Stunden schaffte, wenngleich es ein inoffizieller Rekord war, da man entgegen dem Reglement elektrische Winschen an Bord hatte².

1 Mit der 12mR-Jacht *Australia II*.

2 Auch anderen Jachten waren damals schon unter der Bestmarke geblieben, es waren aber moderne Mehrumpfbote, man benutzte nicht erlaubte elektrische Winschen, oder man wartete günstige Wetterlagen ab – und machte sich so eigene Regeln. 2005 wurde der Rekord dann schließlich offiziell gebrochen, der moderne Schoner *Marie-Cha IV* schaffte die Strecke in zehn Tagen und fünf Stunden.



1989 wechselte die Jacht an einen spanischen Eigner, und aus XXXX wurde *Adix*³. Goss blieb aber an Bord und überwachte sogleich eine erste große Überarbeitung des Bootes. Neben vielen kleineren Modifizierungen änderte der niederländische Jachtarchitekt Gerard Dykstra den Kiel und schnitt 15 Meter des Hecks ab, um dann 21 Meter in einer etwas eleganteren Form wieder anzufügen. Nach der Werftzeit schlossen sich eine vierjährige Weltreise und weitere Reisen rund um das Kap Hoorn, in die Antarktis und viele andere Teile der Erde an.

In der Zwischenzeit hatte der neue Eigner Mitte der 1990er Jahre die 15mR-Jacht *The Lady Anne*⁴ gekauft und restaurieren lassen. Fortan und bis heute nutzt er *Adix* als Basis für seine Regattateilnahmen mit dem 15mR-Boot.

2001 und 2008 war der Schoner erneut auf der Pendennis-Werft in Falmouth, Südengland, um dann wieder einige Jahre im Mittelmeer zu segeln und *The Lady Anne* im Regattazirkus zu unterstützen. Nach der Teilnahme am Pendennis-Cup in Falmouth 2014 blieb das Boot gleich dort, und es begann eine weitere Werftliegezeit mit umfangreichen Arbeiten. Mit den Jahren, und da geht es einem Dreimastschoner genauso wie einer kleinen Segeljacht, hatte sich an allen Ecken und Enden eine ganze Menge unnötigen Gewichts angesammelt. Zusätzliche Sicherheitseinrichtungen und Verbesserungen bei Komfort und Segeltechnik waren dafür im Wesentlichen verantwortlich gewesen. Ein Plus von 25 Tonnen hatte Kapitän Goss errechnet.

3 Die Fotos wurden bei den Voiles de Saint-Tropez 2010 und 2011 aufgenommen.

4 Die drei weiteren noch existierenden 15mR-Boote sind *Tuiga*, *Hispania* und *Mariska*.

So wurde der Jacht diesmal in erster Linie eine Schlankheitskur verordnet. Man ersetzte dort, wo es möglich war, Stahl durch Verbundfaserwerkstoffe, so bei der Halterung der Beiboote und der Anker. Ebenso wurden die stählernen Masten und der Bugspriet durch Bauteile aus Carbonfaser ersetzt, und Wanten und Stage aus Edelstahl machten modernen, leichten Verbundmaterialien Platz. Motor, Motorraum, Aggregate und auch die Inneneinrichtung wurden auf Möglichkeiten der Reduzierung des Übergewichts geprüft.



Am Ende hatte man weit über 20 Tonnen Gewicht herausgeräumt, das entspricht etwa dem, was eine moderne 18-Meter-Segeljacht auf die Waage bringt. Zusammen mit einer Veränderung des Schwerpunkts vom Heck weiter zur Mitte hin konnte auch eine spürbare Verbesserung der Segeleigenschaften erzielt werden. Paul Goss berichtete, dass zwar

die Höchstgeschwindigkeit kaum gewonnen habe, das Boot aber bei leichten und mittleren Winden deutlich besser beschleunige und eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreiche. Erstmals schlug das bei der Antigua Classic Yacht Regatta 2016 zu Buche, anlässlich derer Goss mit seiner ‚erleichterten‘ Jacht bei recht leichten Winden als Sieger in der entsprechenden Klasse abschnitt.

Auch im Mittelmeer ist der Schoner gerne unterwegs, und mit etwas Glück sieht man ihn bei den klassischen Regatten in Spanien, Italien und Frankreich unter den Teilnehmern, oft zusammen mit den anderen großen Dreimastern wie *Shenandoah*, *Creole* oder dem Nachbau der *Atlantic*.



Charlie Barr

Ein Genie am Ruder

1992 im amerikanischen Bristol, Rhode Island: Auf Initiative von Halsey C. Herreshoff, dem Enkels des großen Jachtarchitekten Nathanael Green Herreshoff, wird die *America's Cup Hall of Fame* gegründet. Einer der Ersten, denen die Ehre der Mitgliedschaft zuteil wurde, war – postum – Charlie Barr. Wer war dieser Mann, der wie kein anderer das Regattaleben des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jh. geprägt hat?

Barr wurde 1864 im schottischen Gourock am River Clyde geboren, etwa 50 km nördlich von Fairlie, dem Sitz der damals schon berühmten Bootswerft von William Fife. Statt eine kaufmännische



Atlantic, Voiles de Saint-Tropez

Ausbildung zu beenden, wie es sich die Eltern gewünscht hatten, fühle Barr sich der See hingezogen und erlernte zunächst auf einem Fischkutter das seemännische Handwerkszeug, um kurz darauf mit seinem Bruder einen neuen Segelkutter nach Amerika zu überführen. Es dauerte nicht lange, bis sich die ersten Rennerfolge einstellten und die Brüder sich in Marblehead, Massachusetts, ein paar Kilometer nördlich von Boston, niederließen.

1886 überführte der junge Charlie die Jacht *Minerva* von Schottland nach Amerika und nahm in der Folge an etlichen Regatten mit diesem Boot teil. kein einziges Rennen ging verloren. Sieben Jahre später segelte Barr mit der Herreshoff-Jacht *Navahoe* zurück nach England und sammelte dort weitere wertvolle Wettfahrterfahrung.

Bald schon wurde Barr, der mit 1,60 m Größe nicht gerade hochgewachsen war, als durchaus drahtiger, agiler und vor allem kompromissloser Skipper auf allen Regattabahnen, ob in Amerika oder Europa, bekannt und gefürchtet. Er sprach nicht viel, war zuweilen in seinem schottischen Dialekt auch schwer zu verstehen. Aber seine wenigen Worte hatten Gewicht, und seine Taktik vor dem Start wurde legendär: Er hielt sich zunächst in Luv seiner Konkurrenten auf, nahm dann bei wenigstens halbem Wind Fahrt auf, um schließlich genau zum Startsignal furchtlos und unter der Gewissheit, Wegerecht zu haben, anzulufen und über die Linie zu rauschen. Je größer das Schiff, desto bedrohlicher schien diese Taktik für Barrs Gegner.

Eigentlich war Charlies älterer Bruder John der bessere Individualsegler, doch Charlie hatte sich auf der Suche nach der optimalen Startposition sehr intensiv mit dem Regelwerk befasst, und er hatte – mindestens genauso wichtig – durch professionelle Anleitung, Drill und Motivation seine Crews bestens im Griff. Sie beherrschten das Wenden, Halsen und Segelsetzen nahezu fehlerfrei und vor allem schneller als die Konkurrenz.

1887 wurde Charlies Bruder John Skipper der schottischen *Thistle*¹, die allerdings, in US-Gewässern angekommen, nicht die vielen Erwartungen, die man in sie als Herausforderin im America's Cup (AC) gesteckt hatte, erfüllen konnte und im Ausscheidungsrennen glatt mit 0:2 gegen die amerikanische *Volunteer* unter Skipper Hank Haff verlor. John Barrs Stern als Regattaskipper erlosch.

Derweil blieben Bruder Charlies Fähigkeiten nicht verborgen, und so engagierte das Verteidiger-Syndikat mit dem Schotten 1895 erstmals einen Nicht-Amerikaner als Skipper. Schnell machte er bei internen Ausscheidungswettkämpfen Bekanntschaft mit John-Bezwinger Haff. Es kam zu Regelverstößen und Protesten, und während Haff letztlich der Makel des unfairen Sportlers anhaftete, erhielt Charlie Barr kurz später das Kommando über den Cup-Verteidiger *Columbia*.

Als Herausforderer kam 1899 kein Geringerer über den Atlantik als – ‚Teebaron‘ Sir Thomas Lipton mit seiner Jacht *Shamrock*. Das Rennen ging mit 2:0 klar zugunsten Barrs aus, und während dieser vom Bankier und Eigner J. P.

Charlie Barr und seine Erfolge

<i>Minerva</i>	1886. Fife-Kutter, 12,20 m. Zahllose Siege in Amerika legen den Grundstein für Barrs Erfolge.
<i>Navahoe</i>	1893. Herreshoff-Kutter, erfolgreiche Rennen in britischen Gewässern, auch gegen <i>Britannia</i> .
<i>Vigilant</i>	1895. Herreshoff-Design, 38 m. Atlantik-Überführung von Ost nach West in weniger als 18 Tagen, danach erste AC-Testfahrten gegen <i>Defender</i> .
<i>Colonia</i>	1895. Weitere Regattaerfolge.
<i>Columbia</i>	1899. Erster Barr-Sieg gegen Herausforderer Sir Thomas Lipton (<i>Shamrock</i>). 1901 siegt Barr im AC erneut gegen Lipton (<i>Shamrock II</i>).
<i>Reliance</i>	1903. Herreshoff-Design, bis heute das größte je gebaute AC-Boot. 3:0-Sieg gegen Thomas Lipton auf <i>Shamrock III</i> .
<i>Ingomar</i>	1903. Herreshoffs erster großer Stahlschoner. Barr gewinnt in Europa 19 von 22 Regatten.
<i>Atlantic</i>	1903. Dreimastschoner, William-Gardener-Design. Barr stellt 1905 Transatlantik-Rekord für Einrumpf-Segelboote auf und hält diesen genau 100 Jahre.
<i>Westward</i>	1910. Herreshoff-Schoner. Barr gewinnt in Europa alle elf Regatten, an denen er teilnahm.

¹ Damals begann eine Geheimniskrämerei, wie wir sie heute im Hochleistungs-Segelsport als normal empfinden. Während des Stapellaufs war *Thistle* mit Planen vollständig verhängt, sodass die Gegner nur schwer an Informationen in Bezug auf Größe und Form des Rumpfes und von Kiel und Ruder herankamen. Sogar von Tauchern wird berichtet, die in New York des Nachts das Unterwasserschiff auskundschaften sollten.

Morgan mit knapp 4.000 Dollar² bedacht wurde, begann für den Unterlegenen eine beispielhafte Negativ-Serie von am Ende nicht weniger als fünf vergeblichen Herausforderungen.

Zwei Jahre später setzte sich Barr in den Ausscheidungsrennen gegen seinen persönlichen Konkurrenten Haff erneut durch und empfing mit dem Boot *Columbia* wieder Thomas Lipton, diesmal mit seiner neuen Jacht *Shamrock II*. Lipton hatte keine Chance und musste mit 0:3 eine weitere herbe Niederlage einstecken. Sein Boot war nicht langsam, alle Rennen waren denkbar knapp, doch Barrs eingespieltes Team behielt noch gerade die Oberhand.



Atlantic vor Saint-Tropez

Grund genug für die Amerikaner, ein neues, noch schnelleres Boot zu bestellen, am besten beim ‚Magier aus Bristol‘, Nathanael G. Herreshoff. Schon 1903 sollten die nächsten AC-Rennen stattfinden, und zum dritten Mal kam Lipton über den Atlantik, wieder mit einem neuen Boot, *Shamrock III*. Herreshoff klotzte richtig und lieferte mit *Reliance* das bis heute größte je für den AC gebaute Schiff: etwa 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Regattabesatzung! Es war klar, dass nur einer diesen Giganten bändigen konnte: Skipper Charlie Barr. Überflüssig zu melden,

dass die Amerikaner wiederum gewannen, mit 3:0 wurde abgerechnet. Charlie Barr hatte jetzt dreimal hintereinander den AC gewonnen³, diesen Hattrick hat bis heute kein anderer Skipper geschafft.

Charlie Barrs Marktwert stieg unermesslich, man riss sich um den britischen Skipper. Das beste Angebot kam wahrscheinlich von Morton F. Plant, dem Eigner des ersten von neun großen Stahlschonern aus dem Hause Herreshoff, der fast 39 m langen *Ingomar*⁴. 1903 gebaut, sollte Barr das Boot nach Europa segeln und dort an Regatten teilnehmen. Mit 19 Siegen in 22 Rennen war Barr jeden Cent für seinen Eigner wert.

Eine nette Anekdote erzählt über das Rennen der *Ingomar* gegen



Atlantic

2 Das entspricht nach heutigem Stand (

3 Erst 85 Jahre später, 1988, hatte de und dreimal, wenn auch nicht hintereir Neuseeländer Russell Coutts, der später

sogar noch zwei weitere Erfolge erzielte.

4 Das Boot ging 1931 auf einem Riff vor North Carolina verloren. 2012 wurde bei Graafship in Holland auf Bestellung von Ed Kastelein (der übrigens auch Initiator der Neubauten von *Atlantic* und *Eleonora/Westward* war) der Rumpf einer neuen *Ingomar* nach Originalplänen fertiggestellt und wartet jetzt auf einen Käufer, der das Werk vollendet.

die *Meteor* des deutschen Kaisers Wilhelm II. vor Kiel. Es war Pflicht, dass ausländische Yachten ein Mitglied des Kaiserlichen Yachtclubs an Bord haben mussten. Als sich *Ingomar* und *Meteor* vor dem Start bedrohlich nahe kamen, herrschte das Clubmitglied Barr an, er solle wenden, „der Kaiser!“ Doch Barr hatte Wegerecht, hielt Kurs und bemerkte trocken, dass der Kaiser nicht mehr Kaiser sei, wenn er Regatta segele. Es gab eine kleine Kollision, ohne Schaden, und später musste der Kaiser seinem Kontrahenten – wenn auch widerwillig – als kleine ‚Strafe‘ seinen kaiserlichen Wimpel schenken. Er wird heute in den Clubräumen der Royal Yacht Squadron im südenglischen Cowes aufbewahrt.

Im gleichen Jahr wie *Reliance* und *Ingomar* wurde die damals größte Privatjacht zu Wasser gelassen: der 57 m lange Dreimastschoner *Atlantic*. Zunächst war das Schiff eine Enttäuschung. Der Hubkiel war falsch berechnet, sodass er durch einen 80 Tonnen schweren Festkiel ersetzt werden musste. Am-Wind-Kurse waren so zwar kaum möglich, das Freibord war geringer als früher, aber ab halbem Wind war das Boot stabil und robust zu segeln – und konnte den amerikanischen Konkurrenten durchaus Paroli bieten. Da kam es gerade recht, dass der deutsche Kaiser mit dem *Kaiser's Cup* für die schnellste Atlantiküberquerung von Sandy Hook vor New York bis zum Lizard Point in Süd-England einen Preis ausschrieb.

Atlantic-Eigner Wilson Marshall, in solchen Vorhaben unerfahren, engagierte dafür den

routinierten Skipper Charlie Barr. Dieser heuerte auf Neufundland 31 erfahrene Seeleute als Crew an, und elf Boote machten sich am 17. Mai 1905 auf den Weg von West nach Ost. Schärfster Konkurrent

war der deutsche Schoner *Hamburg*, der zunächst in leichten Winden vorne lag. Taktiker Barr musste sehen, dass er einen guten Kurs Richtung Ost fand, bis der Wind zum Sturm auffrischte und das Segeln nass und ungemütlich wurde. Sorgenvoll bat der Eigner den Skipper, beizudrehen und den Sturm abzuwarten, doch Barr schickte Marshall mit den Worten in seine Kabine, dass er ja wohl zum Segeln und Siegen engagiert sei, und schloss die Kabine kurzerhand für die Dauer des Sturmes ab.



Eleonora, Nachbau der *Westward*, beim Westward-Cup in Cowes.



Eleonora

Nach 12 Tagen und vier Stunden erreichte die *Atlantic* das Ziel – und der Rekord sollte 100 Jahre halten⁵!

Zurück in Amerika, wurde Barr Skipper der *Westward*, des dritten großen Stahlschoners von Herreshoff, gebaut 1909 und 41 Meter lang⁶. Es sollte sein letztes Engagement werden. Er brachte sie über den Atlantik und gewann in Cowes, Cuxhaven und Kiel alle elf Regatten, an denen er teilnahm, und besiegte seine schärfsten Widersacher wie die *Meteor*, *Hamburg* oder *Germania* gleich mehrfach.



Eleonora

Westwards Eigner, der Teppichfabrikant Alexander Cochran, zeigte sich generös: Er errechnete, wie teuer seine Yacht bis dato war und schüttete den gleichen Betrag an seine Fabrikarbeiter zu gleichen Teilen aus – voller Dankbarkeit für sein Boot und die Wettfahrterfolge.

Völlig unerwartet starb sein Kapitän Barr 1911 im Alter von 47 Jahren, während die *Westward* zu einem Werftaufenthalt am Solent war, an einem Herzinfarkt. Sein einstiger Rivale Thomas Lipton sandte Beileidsbezeugungen voller Respekt und Anerkennung, und er schickte seine Crew als Sargträger zur Beisetzung auf dem

Friedhof von Southampton. Alexander Cochran war derweil das Segeln vergangen, er tat keinen Fuß mehr auf die *Westward*.

Charlie Barr war nicht nur ein herausragender Segler, Taktiker und Kapitän; Seine Verdienste müssen im Lichte jener Zeit und der kurzen Lebensspanne gesehen werden, in der er Maßstäbe setzte.



Eleonora vor Saint-Tropez

Was hat ein Kugelschreiber mit dem America's Cup zu tun?

Baron Bich schreibt Geschichte

Von Gerhard Standop



Marcel Bich (1914-1994; der Name wird [bik] gesprochen) stammte aus einer aristokratischen Familie des Hauses Savoyen im Aostatal, unter seinen Vorfahren finden sich italienische Könige, der Titel Baron geht auf erblichem Wege auf ihn über. Geschäftstüchtig war er, ein französischer Industrieller. 1945 kaufte er gemeinsam mit einem Freund eine leerstehende Fabrik nahe Paris und gründete dort ein kleines Unternehmen namens Bic.

Das ‚h‘ seines Namens ließ er weg, damit der Name englisch ausgesprochen nicht wie ‚Schlampe‘ klang. Schließlich sollte es eine internationale Firma werden. Man produzierte vor allem Füllhalterteile. Eine Absatzschwäche brachte ihn auf die Idee, es mit billigen Einwegschreibern zu versuchen, und er tüftelte fünf Jahre lang an der technischen Verbesserung des Kugelschreibers, dessen Prinzip schon seit einiger Zeit erfunden war. Er suchte ein Verfahren, die Stifte in großer Stückzahl, aber bei gleichbleibend hoher Qualität und mit gutem, nicht klecksendem Tintenfluss herzustellen. Ende 1950 brachte Bich schließlich der *Bic Cristal* als billigen Einwegkugelschreiber auf den Markt. Manche meinen, dass damit der entscheidende Schritt zur Wegwerfgesellschaft getan war: Bis heute wurden gut 100 Milliarden Stück dieses Designklassikers weltweit verkauft. 1973 lancierte Bic als weiteren Wegwerfartikel das berühmte ovale Bic-Einwegfeuerzeug, später folgten der Einwegrasierer und viele weitere Erfindungen.



Einen Großteil der Gewinne steckte der Baron in den Segelsport, seine große Leidenschaft. So kaufte er 1957 zunächst die französische Jacht *Lak II* (Design André Mauric, Marseille, Baujahr 1939) und gründete 1965 mit der *L'Association Française pour La Coupe de l'America AFCA* das französische Syndikat für die erste Herausforderung aus dem nicht-englischen Sprachraum zum Gewinn des America's Cups (AC). Er galt immerhin als älteste Sporttrophäe der Welt, 1851 in Cowes erstmals verliehen, und viele halten ihn – nebenbei bemerkt – gleichzeitig für die hässlichste. 1964 erwarb Bich drei ausgemusterte Boote aus der AC-Kampagne 1964, um mit ihnen weitere Segel- und Regattaerfahrungen zu sammeln: die britische

Sovereign (Bj. 1963), ihr Schwesterschiff *Kurrewa V* (heute *Ikra*; Bj. 1964) und die *Constellation* (Bj. 1964), das amerikanische Siegerboot von 1964. Es handelte sich um sog. 12mR-Boote, die nach der sog. *Third International*



Rule vermessen waren. Wenig später, 1969, bestellte Bich einen Neubau nach der gleichen Bauregel, knapp 20 Meter lang, gezeichnet vom Amerikaner Britton Chance und gebaut auf der schweizerischen Werft Hermann Egger. Die Schwester J.F. Kennedys taufte das Boot auf den aus den Erbauernamen zusammengesetzten Kunstnamen *Chancegger*.

Die Jacht diente freilich nur als weitere Basis für Tests zur Entwicklung der späteren Heraus-

fordererjachten *France* (1970; im AC 1974 als *France I*; Segelzeichen F1), *France II* (1977) und *France III* (1979/1980). Aber Baron Bich hatte wenig Glück, er schaffte es trotz der viele Jahre langen, intensiven Vorbereitungen nicht, die Australier in den entscheidenden Vorrennen der AC-Kampagnen 1970, 1974, 1977 und 1980 zu schlagen und auf diese Weise zum offiziellen Gegner des amerikanischen Cup-Verteidigers gekürt zu werden. So reihte er sich in die Gruppe der erfolglosen, aber nicht weniger bekannten Herausforderer ein, deren prominentester Vertreter mit fünf Niederlagen beim AC zwischen 1899 und 1930 der andere ‚Baron‘ war, nämlich der britische ‚Tee-Baron‘ Sir Thomas Lipton. Jener hatte wiederholt gegen den Amerikaner Harold S. Vanderbilt verloren.



Immerhin wurde Baron Bich – trotz oder gerade wegen seines Misserfolgs – 1988 in die *America's Cup Hall of Fame* aufgenommen und damit nicht nur seine Teilnahme als solche gewürdigt, sondern auch ein Fülle innovativer Ideen, vor allem diejenige, dass sich der Herausforderer in einer Serie von Vorrennen aus einer Gruppe konkurrierender Teams ermitteln lassen müsse.

Neben einigen anderen 12mR-Booten wie der *Ikra*, *Sovereign*, *Zinita*, *Emilia* und *Seven Seas* waren 2016 auch die beiden Zwölfer *Chancegger* und *France I* bei den Voiles de Saint-Tropez zu sehen, ebenso auch Bichs erste Jacht, die *Lak II*. Die Fotos zeigen

die *Chancegger* während der Wettfahrten, auf einem der Bilder kommt die *France I* vorbei.

Cambria

Der berühmte Segelkutter von William Fife wurde 90

Die 1920er Jahre waren die Zeit des *Big Class Sailing*. Aristokraten, Industrielle und aufstrebender Geldadel ließen sich Boote wie *Britannia* (Segelzeichen K1), *Lulworth* (2) oder *Westward* (A5) bauen, spannende Regatten waren an der Tagesordnung. 1928 liefen zwei neue Yachten mit ganz neuem



Konzept vom Stapel, die *Astra* (K2) des im Segeln erfahrenen englischen Nähmaschinenfabrikanten Sir Mortimer Singer, entworfen von Charles Nicholson, und die sechs Meter längere *Cambria* (K4) des Segel-Newcomers und Zeitungsverlegers Sir William Berry, ein Design des berühmten schottischen Bootsbauers William Fife III. Beides waren sog. 23mR-Yachten, vermessen nach der 1928 brandneuen neuen europäischen *Second International Rule*.

Erstmals wurde in England durch die neue Regelung die Verwendung der sog. Bermuda-Riggs¹ mit durchgehendem Mast und einem einzigen Großsegel möglich. Bis dahin waren nach der *First Rule* nur Gaffelriggs mit Groß- und Gaffelsegel üblich bzw. zulässig. Mit der neuen Takelung reagierte man auf die aus den USA kommenden J-Class-Boote, die nach der dort inzwischen üblichen *Universal Rule* bereits mit den neuartigen Bermudariggs gebaut wurden. Schließlich wollte man konkurrenzfähig sein. Und so dauerte es auch nicht lange, bis man die *Astra* 1930 ein wenig an Rigg und Segelfläche veränderte, sodass man sie nach der *Universal Rule* der J-Class vermessen konnte und sie dort auch an Wettfahrten teilnehmen durfte. Leider musste *Astra* schon kurz später aufgrund des plötzlichen Todes ihres Eigners auf weitere Regatten verzichten.

Cambria war, obwohl etwas größer und mit 40 Quadratmetern mehr Segelfläche ausgestattet, langsamer als *Astra*, aber man verzichtete damals auf die Modifizierung zur J-Class. So war der Yacht keine große Karriere auf den Regattabahnen gegönnt. Hinzu kam, dass die Handicap-Regelungen die älteren Gaffelriggs zunächst bevorzugten, sodass Erbauer Fife das Boot 1929 wieder auf ein solches Rigg zurückbauen wollte. Doch durch eine Regelanpassung waren plötzlich die großen Bermuda-rigg-Masten wieder erlaubt und im Handicap besser bewertet, und der Umbau wurde gestoppt.

Schließlich kam 1929 eine weitere 23mR-Yacht hinzu, wie *Astra* ebenfalls von Nicholson entworfen, die knapp 40 m lange *Candida* (K8). Auch sie war schneller als die *Cambria*. Aufgrund der durch das Rating bessergestellten alten Gaffelrigg-Boote blieben *Cambria* und *Candida* zunächst aber quasi eine eigene Klasse in der Klasse. Indes, die drei Boote *Cambria*, *Astra* und *Candida* sind die einzigen noch erhaltenen von

Cambria (K 4)

Baujahr	1928
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Sir William Berry
Gesamtlänge [m]	41,14
Rumpflänge [m]	33,80
Wasserlinie [m]	23,80
Breite [m]	6,20
Tiefgang [m]	2,83
Verdrängung [to]	162
Segelfläche [qm]	769

¹ Der Begriff Bermuda-Rigg hat seinen Namen von den britischen Atlantikinseln Bermuda, wo schon lange Zeit durchgehende Masten und Segel auf den einheimischen Fischerbooten benutzt wurden.

insgesamt sechs gebauten 23mR-Jachten. Diese Klasse war die größte der sog. Meterklassen². Man hatte sich mit den Amerikanern geeinigt, dass alles, was darüber lag, nach der amerikanischen *Universal Rule*, die schon 1903 der berühmte amerikanische Jachtkonstrukteur Nathanael Greene Herreshoff initiiert und entwickelt hatte, vermessen werden sollte³.

Dennoch zeigte sich aber zu der Zeit schnell, dass die großen Segelkutter, die *British Big Class*, nach hergebrachtem Design und mit oft veralteter Rigg-Technik der viel moderneren J-Class nach amerikanischer Vermessung nicht gewachsen waren. Die Hoffnung, die britischen Boote allein mit ein paar Veränderungen nach J-Class-Regeln konkurrenzfähig zu machen, konnte nicht erfüllt werden. Der endgültige Durchbruch für die modernen Bermudariggs läutete Sir Thomas Lipton schließlich im Jahre 1930 mit seiner fünften Herausforderung zum America's Cup ein, als er mit der J-Class *Shamrock V* antrat.



William Berry hingegen war mit seiner *Cambria* letztlich chancenlos, und obwohl er in drei Jahren über hundert Rennen bestritt, musste er schließlich die Suche nach einem großen Erfolg aufgeben und verkaufte 1934, sicher etwas frustriert vom ganzen Regel-Hickhack, seine Jacht.

Cambria zog sich daraufhin aus dem Regattageschehen ganz zurück und war eher zu privaten Reisen unterwegs, viel in Griechenland und in der Türkei, wo angeblich auch der erste türkische Premier



Atatürk an Bord zu Besuch gewesen sein soll. Anfang der 1960er Jahre ging das Boot an einen Belgier, zu Beginn der 1970er Jahre kaufte es ein Amerikaner, der mit der Jacht auf Weltreise ging und 1975 das Rigg zu einer Yawl umbaute und mit einem zusätzlichen Mast ganz achtern versehen ließ.

Schließlich gelangte das Boot nach Australien und wurde dort 1995 umfangreich renoviert, ehe es 2001 in Cowes wieder zur Bermuda-Takelung zurückgebaut wurde. Gleichzeitig wurde die Jacht auch erstmals als J-Class-Boot nach der *Universal Rule* vermessen. *Cambria* konnte auf diese Weise an den Jubiläums-Veranstaltungen und Regatten in Cowes zur Feier des 150. Geburtstags des America's-Cups teilnehmen.

² Eine Klasse unterhalb der 23mR-Boote ist die 19mR-Klasse, von der es nur noch ein einziges von insgesamt sechs gebauten Booten gibt, die *Mariquita*, ebenfalls viel im Mittelmeer und zu Regatten unterwegs, allerdings zurzeit in englischen Gewässern und auf der Suche nach einem neuen Eigner.

³ Die *Universal Rule* war für den America's Cup zwischen 1914 und 1937 verbindlich.



2004 erfolgte erneut ein Eignerwechsel, und seitdem ist das Boot wieder verstärkt zu Regatten, vor allem in mediterranen Gewässern, unterwegs. Lässt der stramme Regattakalender es zu, genießen Eigner, Familie und Freunde zwischen den Wettfahrten das Segeln zu den schönsten Ankerplätzen des Mittelmeeres. Die Schwesterschiffe *Astra* und *Candida* kreuzen zwar heute ebenfalls noch irgendwo durchs Mittelmeer, auf den einschlägigen Regattaveranstaltungen sieht man sie allerdings nicht. 2018 feierte die Fife-Jacht *Cambria* ihren 90. Geburtstag. Möge das Meisterstück ihres Erbauers William Fife III. noch lange als Zeugnis der klassischen Bootsbaukunst auf den Meeren unterwegs sein!



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.12mrclass.com ist eine gute Quelle zu den meisten 12mR-Booten weltweit.

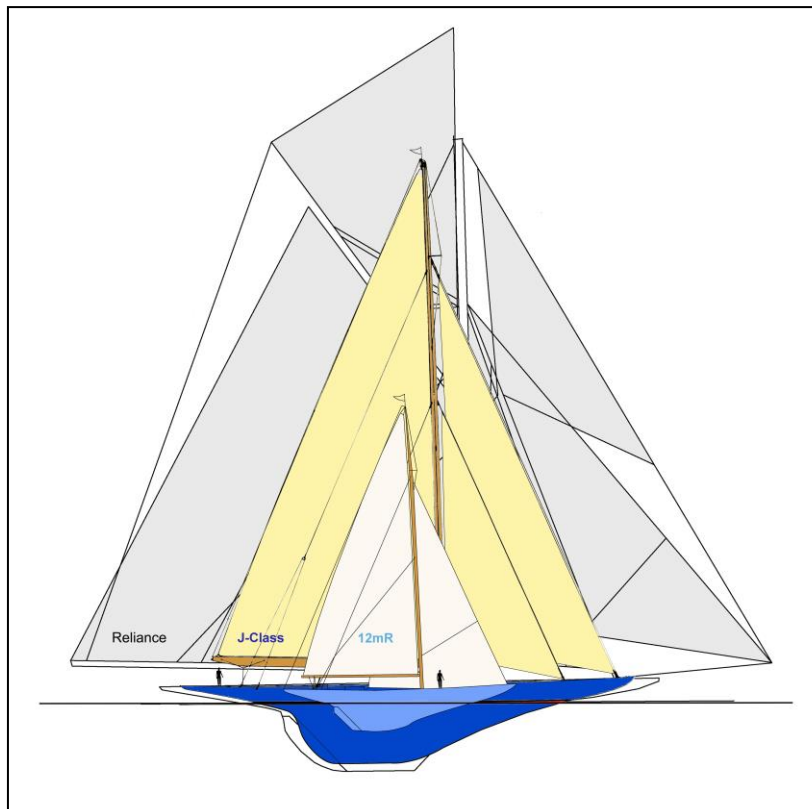
⁴ Man erkennt Boote nach der First Rule insbesondere an der Gaffeltakelung mit zweigeteiltem Großsegel. Hier wird oben am Mast und einem schräg hochragenden Gaffelbaum das sog. Gaffel-Toppsegel angeschlagen.

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



Heti (l.) und Cintra

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 (die schon deutlich kleiner als die *Reliance*, 1903 Sieger beim AC gegen Liptons *Shamrock III*, waren) 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.



Reliance (1903), J-Class und 12mR-Jacht im Größenvergleich.

Grafik: Janine Müller-Wüstenberg

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



Vanity V und *Vim* (hinten)

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.

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 Heraus-

forderer-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



Cintra auf der Flensburger Förde, 2013

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

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

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

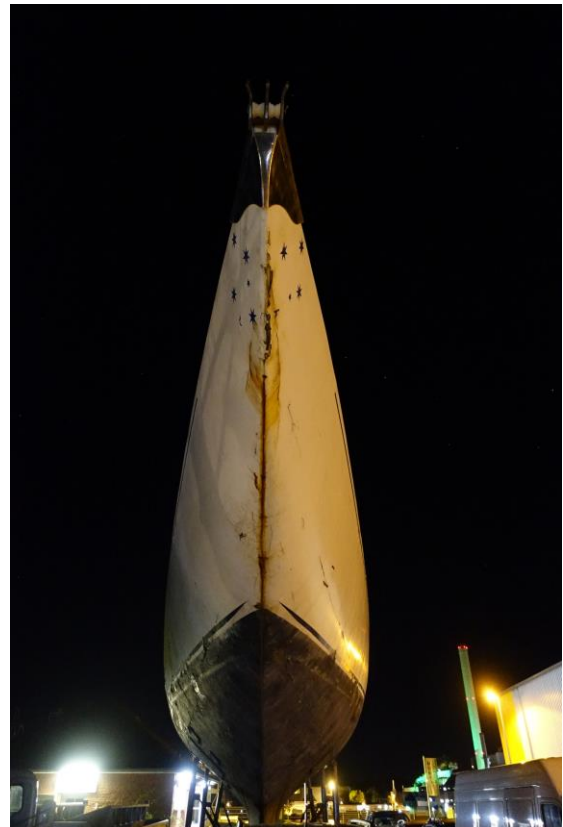


Dass die Zwölfer ihre Magie noch keineswegs verloren haben, zeigt ein Neubau aus jüngster Zeit: 2015 lief in der Flensburger Werft Robbe & Berking Classics ein nagelneues Boot vom Stapel, die *Siesta*. Es handelt sich um den letzten Entwurf (1939) aus der Feder des berühmten norwegischen Seglers und 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.

Herreshoff – Fife – Nicholson

Die wohl bekanntesten Architekten historischer Segeljachten

Will man über bekannte Jachtdesigner des beginnenden 20. Jh., der goldenen Zeit des Jachtbaus, schreiben, fällt die Auswahl schwer, wer das denn sein könnte. Es gibt mehr als eine Handvoll



Drachenboote 2015 auf der Flensburger Förde

Bootsdesigner, die überregionale Bedeutung und Anerkennung genießen. Da wäre zB der Schotte **Alfre Mylne** (1872-1951), der beim nicht weniger bekannten Konstrukteur **George Lennox Watson** (1851-1904) gelernt hatte, dessen Kunden immerhin Rothschild, Vanderbilt, Lipton oder Wilhelm II. hießen und der die königliche Segeljacht *Britannia* 1893 gebaut hatte¹.

Zu berichten wäre sicher auch über den Norweger **Johan Anker** (1871-1940), der in erster Linie ein exzellenter Segler und Olympiasieger, aber auch Jachtkonstrukteur war. Er schuf viele Boote nach der International Rule, und hier vor allem eine stattliche Anzahl von 12mR-Jachten. Sein bekanntester Entwurf ist aber die Einheitsklasse der *Drachen-Boote* (1929), die 1946 bis 1972 olympische Bootsklasse war.

Oder man könnte über **Max Oertz** (1871-1929) aus Neustadt/ Holstein schreiben. Vielleicht das bekannteste von etwa 450 Booten, die seine Werfthallen am Hamburger Reiherstieg verließen, war die Krupp-Jacht *Germania*², einen fast fünfzig Meter langen Schoner, 1908 fertiggestellt. Es folgten 1909 die kaiserliche Jacht *Meteor IV*, die endlich die Krupp-Jacht *Germania* schlagen sollte, 1914 die *Meteor V* und 1912 die 12mR-Jacht *Heti*, die heute noch mit Erfolg an der Ostsee segelt. Oertz war aber auch beim Bau von zivilen Motorbooten und Marineschiffen erfolgreich, hielt zahlreiche Patente im Schiffbau und interessierte sich ebenso für die Luftfahrt.



Heti von Marx Oertz 2015 auf der Flensburger Förde

¹ *Britannia* wurde auf Wunsch seines Eigners König George V. nach dessen Tod 1936 vor der Isle of Wight versenkt. Ein Nachbau wurde 1993 mit dem Bau eines neuen Rumpfes begonnen, aber bis heute (2019) stockt dieses Projekt vor allem an der Finanzierung trotz etlicher Fundraising-Projekte und des Versuchs, die Jacht als gemeinnützige Jugendstiftung zu organisieren.

² Ein Nachbau, die *Germania Nova* (Bj. 2011), verkaufte ihr Eigner Jürgen Großmann Ende 2018. Das Boot stand seit Jahren zum Verkauf, der Angebotspreis war von 13,0 (2016) über 7,5 auf jetzt 5,9 Mio. Euro gesunken. Es darf spekuliert werden, ob am Ende noch weniger bezahlt wurde. - Die Jacht war bisher viel im Mittelmeer unterwegs.

Wenden wir uns aber den drei vielleicht größten Jachtarchitekten aller Zeiten zu.

Nathanael Greene Herreshoff (1848-1938) aus Bristol, Rhode Island, USA. 1893 bis 1920 baute er insgesamt fünf siegreiche Jachten für den America's Cup (AC), die den AC sechsmal gewannen, und er war damit der bis heute erfolgreichste AC-Konstrukteur aller Zeiten! Man nannte ihn auch respektvoll 'Capt'n Nat' oder den 'Wizard of Bristol', den Zauberer von Bristol. Nach seinem Maschinenbaustudium am berühmten Massachusetts Institut of Technologie (MIT) in Cambridge arbeitete er



Mariette of 1915 vor der Isle of Wight 2010

zunächst in einer Dampfmaschinenfabrik und gründete dann mit seinem Bruder die *Herreshoff Manufacturing Company*. Neben Segelbooten wurden dort auch schnelle Dampfboote und die ersten Torpedoboote für die U.S. Navy gebaut.

Herreshoff ging neue Wege, indem er auf der Suche nach dem Extremen im Segelsport Boote mit großer Segelfläche und großer Wasserlinienlänge entwarf. Letztere war für die theoretische Höchstgeschwindigkeit (Rumpfgeschwindigkeit) eines Kielbootes verantwortlich. Je länger die Wasserlinie, desto schneller das Boot, "Länge läuft" ist ein bekannter Segelspruch. Und viel Segelfläche entspricht viel Antriebskraft.

So war es nur folgerichtig, dass er 1903 für den AC mit der *Reliance* das bis heute größte Boot für dieses Rennen baute: Vom Bugspriet bis zur Baumnock etwa 60 Meter lang (Rumpflänge ca. 44 Meter), 60 Meter hoch, und 60 Mann Besatzung mussten das Boot bändigen. Das gelang leidlich und nicht zuletzt, weil Star-Skipper Charlie Barr angeheuert worden war, dem es gelang, die riesige Crew zum Sieg zu führen. So schaffte er einen 3:0-Sieg gegen Sir Thomas Lipton, aber die Jacht hielt nicht lange und wurde bald wegen elektrolytischer Korrosion verschrottet³.

Nathanael Greene Herreshoff

Vigilant	1893
Reliance	1903
Westward	1909
Elena	1910
Mariette	1915
New-York One Design	1904-1916
Enterprise (J-Class)	1930
Rainbow (J-Class)	1934

³ Jüngst hat man im Herreshoff-Museum in Bristol ein originalgetreues Modell der *Reliance* im Maßstab 1:6 mit immerhin gut 10 Metern Länge gebaut und ausgestellt.

Unter strengster Geheimhaltung hatte der Capt'n drei bahnbrechende Neuerungen für die *Reliance* erfunden: Der doppelte Steuerstand brachte am Wind bessere Sicht für den Steuermann, das Ruder konnte man zum besseren Trimm wahlweise mit Wasser oder Luft füllen, und es gab – zunächst noch unter Deck – erstmalig Winschen statt der bis dahin üblichen Taljen (Flaschenzüge) zur Bedienung der Fallen und Schoten⁴. Diese Neuerungen sind heute Standard vieler moderner Fahrten- und Regattajachten.

William Fife III	
Pen Duik I (Erik Tabarly)	1898
Shamrock I (Lipton)	1899
Shamrock III (Lipton)	1903
Mariska (15mR, erhalten)	1908
Hispania (15mR, erhalten)	1909
Tuiga (15mR, erhalten)	1909
Erna Signe (12mR, Ostsee)	1911
Mariquita (letzte erh. 19mR)	1911
The Lady Anne (15mR, erh.)	1912
Moonbeam of Fife	1903
Moonbeam IV	1914
Cambria (23mR, erhalten)	1928
Mariquita (19mR, erhalten)	1111
Altair (von A. Obrist restaur.)	1931
Eilean (Eigner A. Bonati)	1936

Die Liste der berühmten Segelboote, die Herreshoff entwarf, ist zu lang, um sie komplett aufzuführen, aber einige wichtige Meilensteine seines Schaffens sollen genannt sein.

Ein anderer Großer, **William Fife III** (1857-1944) aus dem schottischen Fairlie lernte auf der Werft seines Großvaters, der sie am gleichen Ort 1790 gegründet hatte. Die große Zeit von William Fife III begann zu Beginn des 20. Jh., als Fife technisch in der Lage war, die sog. Kompositbauweise zu verfeinern, also die Kombination von Spanten aus Stahl mit einer Beplankung aus Holz.

Vielen Fife-Booten bescheinigt man, dass sie die wohl schönsten Segeljachten überhaupt seien, während den Herreshoff-Booten eher technische Innovationen und Wettfahrtpotenzial nachgesagt werden. Es mag sein, dass die International Rule, die Fife beim Bau bevorzugte, diese Einschätzung begünstigt: Die Jachten sind meist lang und schmal, mit sehr ausgewogenen Überhängen vorne und achtern und bestechen durch sehr angenehme, schlanke Proportionen.



William Fifes *Mariquita* 2010 im Solent

Charles Ernest Nicholson (1868-1954), der Dritte in diesem Bunde, lebte im englischen Gosport am Solent, direkt gegenüber der Isle of Wight. Sein Vater war Bootsbauer, und er selbst entwarf seine erste Jacht im Alter von 28 Jahren für den Jachtclub von Bembridge auf der Isle of Wight, die *Redwing*-Klasse. Innerhalb von ein paar Tagen hatte er ein Einhandboot entworfen, das flach genug war, um in den seichten Gewässern rund um Bembridge Regatten segeln zu können.

⁴ Die Großschot war über 300 Meter lang!

1915, als William Fife nicht mehr allzu erfolgreich die 15mR-Boote baute, brachte er mit der *Istria* ein 15mR-Jacht auf den Markt, die erstmals ein sog. Marconi-Rigg⁵ hatte: Der Mast war nicht mehr aus zwei Stücken mit unterem Teil und Toppspiere zusammengesetzt, sondern er war erstmals aus einem einzigen Holzstamm hergestellt. Gleichwohl hatte dieses Rigg noch die hergebrachte Gaffeltakelung, war aber der Vorläufer für die moderne Hochtakelung als Sloop.

Ebenso benutzte Nicholson bei seinen Booten erstmals leichte Materialien wie Sperrholz, was den Bau der noch heute größten im Wesentlichen aus Holz gebauten Segeljacht ermöglichte. Der 65 Meter lange Dreimastschoner *Creole*, gebaut 1927, segelt viel im

Charles Ernest Nicholson

Marigold	1892
Avel (Geschw. Gucci)	1896
Folly (Nicholsons eigenes Boot)	1909
Istria	1915
Shamrock IV (AC-Jacht, Lipton)	1914
Creole (Geschw. Gucci)	1927
Shamrock V (J-Class, AC-Jacht Lipton)	1930
Velsheda (J-Class, erhalten)	1933
Endeavour (J-Class, erhalten)	1934
Endeavour II (J-Class)	1936
Trivia (12mR, segelt in der Ostsee)	1937
Oiseau de Feu (Südfrankreich)	1937

Mittelmeer, Eigner sind die Geschwister Allegra und Alessandra Gucci⁶.

Die Liste weiterer bekannter Jachten vom Zeichenbrett Nicholson's ist lang, und allein vier Boote entwarf er für den America's Cup in der J-Class, davon sind noch drei erhalten!

Für sich selbst baute Nicholson 1909 die *Folly* nach der 8mR First International Rule. Die Jacht ist noch heute regelmäßig im Mittelmeer unterwegs.



Marigold von Charles E. Nicholson

Die Zeit des etwa ersten Drittes des 20. Jahrhunderts war durch einen sehr intensiven Regatta-Segelsport geprägt. Viele Jachtarchitekten bedienten die zahlungskräftigen Kunden mit Entwürfen, die gleichermaßen durch Schnelligkeit und Schönheit bestachen. Etliche dieser Boote sind mit großem finanziellem und ideellem Einsatz in den letzten Jahren und Jahrzehnten restauriert und vor dem endgültigen 'Untergang' gerettet worden und segeln in England, Amerika, in der Ostsee oder im Mittelmeer als Botschafterinnen einer einzigartigen Zeit des Jachtsports und Bootsbaus. –



Nicholson's Privatjacht *Folly* vor Saint-Tropez

⁵ Seinen Namen hat das Marconi-Rigg von dem italienischen Ingenieur Marconi, der Funk- und Sendemasten baute, mit deren Hilfe 1901 erstmalig eine transatlantische Funkverbindung vom südeinglichen Lizard Point nach Nordamerika gelang.

⁶ Die Geschwister Gucci segeln oft mit ihrer Nicholson-Jacht *Avel* Regatten und benutzen *Creole* als Wohnschiff.

© Gerhard Standop 2018

Xxxx Zeichen einschl. Leerzeichen

Link zu den Original-Fotos:



NY6 *Spartan* (NY 50)

Wer ist Klassenbester?

Über Vermessungsregeln im Segeljachtsport

Der Begriff ‘Segelregatta’ wurde wahrscheinlich erstmals 1775 aktenkundig, als einige Gentlemen im Londoner Stadtteil Battersea mit ihren Segelbooten eine Ruderregatta auf der Themse begleiteten. Im gleichen Jahr gründete sich dort die Cumberland Fleet, aus der später der Royal Thames Yacht Club hervorging. Noch im 18. Jh. initiierte der Yachtclub erste Regelungen, zunächst, um damit Liegegebühren für die Yachten festzulegen, später, damit konkurrierendes Segeln unterschiedlicher Boote einigermaßen gerecht möglich wurde.



Herreshoffs Einheitsklasse ‘New York 50’ *Spartan*

Auch heute ist die Frage aktuell, wie man eine Chancengleichheit zwischen konkurrierenden Segeljachten erzielen kann, denn die Zahl der Wettfahrten und Teilnehmer vor allem mit klassischen Segelbooten steigt stetig.

Zunächst müssen wir zwei große Gruppen von Regulierungen unterscheiden:

Gruppe A: Bauregeln für bestimmte Bootstypen und -klassen:

- *Einheits- oder One-Design-Klassen*
- *Konstruktionsklassen*

Gruppe B: Verrechnungsregeln für Boote aller Klassen, Typen und Größen untereinander:

- *Ausgleichsklassen bzw. Ausgleichsformeln*

Wenn Boote der Gruppe A segeln, ist es einfach: Die Platzierung in einer Klasse folgt der gesegelten Zeit. Der Schnellste ist Sieger, der Langsamste Letzter. Eine **Einheitsklasse** ist leicht zu definieren, hier sind durch den Entwerfer Design, Materialien, Maße, Gewichte und Details klar und ohne viel Spielraum bestimmt¹. So sind Serienfertigungen ebenso möglich wie das Bauen der Boote in verschiedenen Werften.

Bekannte Einheitsklassen sind zum Beispiel:

- *New York 30, 40 und 50* von Nathanael Green Herreshoff (1904 bis 1916)
- *Drachenboot* von Johan Anker (1929)
- *Optimist-Jolle* von Clark Mills (1947)
- *Laser-Jolle* von Bruce Kirby (1970)

¹Die wichtigsten in den Vermessungsregeln zu berücksichtigende Parameter sind Rumpflänge, Gesamtlänge, Länge der Wasserlinie, Tiefgang, Breite, Segelfläche, Verdrängung, Masthöhe, Takelungsart, ggf. noch Ballast, Ketten- und Schmiegameße usw.

Konstruktionsklassen

Gegenüber den Einheitsklassen geben die sog. Konstruktionsklassen, die durch eine Kommission von Fachleuten und Interessengruppen entwickelt und festgelegt und hier und da im Laufe der Zeit durch Folgeversionen auch optimiert werden, dem Jachtarchitekten deutlich mehr Gestaltungsspielraum. Dabei steht der Rennwert oder das Rating auf der einen Seite des Gleichheitszeichens, meist eine ganze

Zahl und als ‘Metre’ im Sinne einer Maßzahl bezeichnet. Auf der anderen Seite steht ein Rechenterm, eine mathematische Formel sehr unterschiedlicher Komplexität und mit unterschiedlich vielen Parametern, Variablen und Faktoren. Der Grenzwert einer Klasse ist dann eingehalten, wenn im besten Fall genau der Rennwert erreicht oder allenfalls knapp unterschritten wird. Meist gibt es von ein oder derselben Formel unterschiedliche Rennwerte bzw. Größenklassen.



Konstruktionsklasse ‘Universal Rule’, J-Class *Velsheda*

Innerhalb einer Konstruktionsklasse kann der Jacht designer mit den Variablen ‘spielen’, also die Parameter unterschiedlich gewichten. Legt er mehr Wert auf die Segelfläche, muss er vielleicht an der Länge der Wasserlinie etwas ändern – die Hauptsache ist, seine Gleichung übersteigt nicht den Maximalwert, das ‘Rating’ für diese Klasse.

Einige Beispiele bekannter Konstruktionsklassen²:

Ton Class: Unter diesem Oberbegriff gab es insbesondere vor 1900 einige erste in England entwickelte Vermessungsregeln, die als abstrakten Rennwert die Bezeichnung *Tonnage* oder *Tons* hatten. Es waren recht einfache Formeln, die anfangs vor allem zur Ermittlung von Liegegeldern gedacht waren. Später entwickelten sie sich dann zu Klassen für die Segelrennen. Zu erwähnen sind die *Builder’s old Measurment Rule* (1773), die *Thames Measurement Rule* (1854) oder die *Godinet Rule* (1892). Nach dieser Formel ist die Jacht *Bona Fide* (1898, Entwurf Charles Sibbick) als 5-Tonner vermessen³.

$$Tons_{Thames\ Measurement\ T.M.\ [1854]} = \frac{(Ld - B) * B * B/2}{94}$$

² Siehe hierzu auch Gerhard Standop, *Die International Rule und die 12-mR-Jachten*, erschienen im Eigenverlag 2014.

³ Die folgende und die weiteren Formeln werden hier nicht weiter im Detail erläutert, ihre Darstellung soll nur einen Eindruck geben, wie einfach oder auch komplex die verschiedenen Vermessungs- und Ausgleichsregeln sind.



Bona Fide (vor Saint-Tropez), Bj. 1899, gebaut nach der Thames Measurement Rule



Bona Fide

Rating Rule: Unter dieser Bezeichnung wurden in England um die Wende zum 20. Jh. die Tonnage-Formeln in einer *First* und *Second Linear Rating Rule* (1896/ 1901) mit recht komplexen Formeln weiterentwickelt. Allerdings verblieben zu viele vermessungstechnische Schlupflöcher, mit deren Hilfe man die Regel extrem auslegen konnte, was ihren Erfolg schmälerte.

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

Seawanhaka-Rule: Diese Regelung wurde in Amerika ab 1882 verbindlich und hatte eine sehr einfache Formel, was die Benutzbarkeit und Akzeptanz erhöhte – aber einen gravierenden Nachteil mit sich brachte: Man konnte die Segelfläche immer weiter erhöhen, wenn nur die Länge der Wasserlinie vermindert würde. Die Verdrängung der Boote spielte in dieser Formel keine Rolle. So gab es wahnwitzige Überhänge vorne und achtern, sodass Boote wie Herreshoffs *Reliance*, America's Cup Verteidiger 1903, kaum beherrschbar waren.

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

Unter diesem unbefriedigenden Eindruck arbeitete Nathanael G. Herreshoff fortan an einer neuen Regel, der Universal Rule.

Universal Rule: Maßgeblich von Herreshoff – zunächst 1902 als *Herreshoff-Rule* – entwickelt, 1903 als *Universal Rule* eingeführt und für den America's Cup 1914 bis 1937 verbindlich. Auch die berühmte J-Class ist nach dieser Regel gebaut. Der Rennwert wird über eine Formel ermittelt. – Segelzeichen ist ein Buchstabe, abhängig vom Rating, und wahlweise eine Länderkennung und/oder laufende Nummer, zB J S1 für die J-Class *Svea*.

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

Parallel zu den Überlegungen in Übersee gab es natürlich auch in Europa eine Weiterentwicklung der Konstruktionsklassen. Einige seien hier genannt:

Sonderklasse: Beim sog. 'Kaiserfrühstück' 1898 zwischen dem Kieler Yachtclub, dem Norddeutschen Regattaverein und dem Lübecker Yachtclub verabredet und 1900 bei der Kieler Woche eingeführt. Die Sonderklasse gilt als erste Rennklasse bzw. Konstruktionsklasse überhaupt, die international eingeführt, anerkannt und in vielen Ländern gebaut wurde. Unter anderem bei der Segelfläche, der Verdrängung und beim Preis gab es Obergrenzen, ansonsten ist es eine recht einfache Formel.⁴ – Die Sonderklasse hat das Segelzeichen 'S' und eine Nummerierung, zB [S] 32 der Yacht *Tilly XV*.⁵



Tilly XV, Sonderklasse, vor Saint-Tropez

$$S = Lwl + B + T \leq 9,75\ m$$

Square Metre Rule (auch Skerry Cruiser⁶ Class-Rule): 1908 in Schweden entwickelt, verbreitet aber auch in Finnland und Deutschland. Man unterscheidet neun unterschiedlich große Klassen, die populärsten sind die 22m² und 30m². Grundidee ist, nur die Segelfläche als Obergrenze einer jeden Klasse zu reglementieren (daher der Name), alle anderen Parameter sind frei. Das führte auf der Suche nach schnellen Konstruktionen teilweise zu extrem schmalen Booten mit einem Längen-Breiten-

⁴ Die Bedeutungen bzw. Definitionen der Variablen in der folgenden und den weiteren hier gezeigten Formeln sind nicht immer exakt deckungsgleich. Daher habe ich auf eine Legende verzichtet. Wer sich näher für die Formeln interessiert, findet eine Fülle von Informationen im Internet. Mit der Darstellung der Formeln möchte ich lediglich den unterschiedlichen Grad ihrer Komplexität veranschaulichen.

⁵ *Tilly* verwendet im Augenblick das S nicht als Klassenzeichen im Segel.

⁶ Das englische Wort *Skerry* ist dem schwedischen Begriff für 'Schäre' entlehnt, meist unbewohnten, sehr kleinen und felsigen Inseln, zuweilen fast eher Untiefen, die in großer Zahl einigen skandinavischen Küsten vorgelagert sind. Die bekannten sog. Schärenkreuzer sind daher für die schwedischen Gewässer typische Segelboote.

Verhältnis von fast 9:1! Die Seegängigkeit und überhaupt die Handhabbarkeit litten darunter natürlich, sodass man die Formel ab 1919 grundlegend überarbeitete und 1925 in einer neuen Regel festschrieb.

Es gibt Eckwerte einer theoretisch kleinsten Jacht einer Klasse. Möchte man nun die Rumpflänge (in für diese Klasse vorgegebenem Rahmen) vergrößern, sind proportional zB auch die Verdrängung, die

Breite, das Freibord, die Kiellänge, aber auch die Cockpit- und Vordeckfläche, die Kajütenmaße und sogar die Zahl der Kojen anzupassen. Ein wenig ist das wie die Puppe in der Puppe: Das Prinzip bleibt in jeder Klasse gleich, aber die Größen ändern sich proportional zueinander.

Behutsam weiter modifiziert gilt die Square Metre Rule von 1925 auch heute noch. Es gibt keine Rennwert-Formel im mathematischen Sinne, sondern eine Sammlung von Bauregeln

und Tabellen (2005 auf 47 Seiten), die die zulässigen Werte für die jeweiligen Klassen aufführen. – Segelzeichen ist die Klassenbezeichnung mit Unterstrich, dann Länderkennung und/oder Nummer, zB 30 GER 123. Bekannte Beispiele nach dieser Bauregel sind die Schären- und Seefahrtkreuzer.

International oder **Metre Rule**[mR]: Als *First Rule* 1907 entwickelt; 1920 und 1933 folgten Modifizierungen in der *Second* und *Third Rule*, die offiziell bis 1939 galt, aber bis heute Fortbestand – zum Beispiel bei Neubauten – hat. Der Rennwert wird aus einer komplexen Formel berechnet. Bekannt sind beispielsweise die 12mR-Jachten, mit denen der America's Cup in zehn Kampagnen zwischen 1958 und 1987 ausgetragen wurde. – Das Segelzeichen ist das Rating mit Unterstrich, dann wahlweise eine Länderkennung und eine Segelnummer, zB 12 D1 der Jacht *Thea*. Zum Teil sind auch Buchstaben gebräuchlich, so das 'D' für die 15mR-Boote, das 'C' für 19mR.

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

Zwischen den Einheits- und Konstruktionsklassen gibt es auch Kompromiss-Lösungen, beispielsweise die für den America's Cup 2021 vorgesehene sog. *Box Rule* der neuen AC-75-Bootsklasse. Viele Faktoren sind hier zwar genau wie in einer Einheitsklasse vorgegeben, bestimmte Details haben aber mögliche



22er Schärenkreuzer *Just Rayona* 2016 auf der Flensburger Förde.

Toleranzen innerhalb dieser ‘Box’. Die Regelung ist sehr komplex und auf nicht weniger als 62 Seiten genau festgeschrieben⁷.

Bestimmte Einheits- und Konstruktionsklassen kann man gut an ihren Segelzeichen erkennen. Diese sowie die Segelnummern sind jedoch weder verpflichtend, noch einheitlich. Im Prinzip kann man die Segel kennzeichnen, wie man möchte oder auf eine Kennzeichnung ganz verzichten. Es gibt aber Einheits- und Konstruktionsklassen, die ihr Unterscheidungszeichen in einem bestimmten Design führen und dieses als Marke geschützt haben. Hat man diesen Schutz versäumt, gibt es schon mal markenrechtlichen Streit, so wie im Moment (2018) zum Beispiel zwischen der J-Class und den J-Boats, die beide das J (‘J’ mit Unterstrich, die einen in normaler Schrift, die anderen kursiv) als Erkennungszeichen führen. Ausgang ungewiss⁸.



Mariquita, Bj. 1911, letzte existierende Jacht nach der 19mR-Regel.

Sind genügend Jachten einzelner Einheits- oder Konstruktionsklassen bei Regatten gemeldet, können diese jeweils in ihrer Gruppe gegeneinander antreten und einen Klassensieger ermitteln. Problematisch ist es, wenn man keine Gruppen zustande bekommt, sondern Boote unterschiedlicher Klassen und auch völlig frei konstruierte Boote gegeneinander segeln wollen. Wer zuerst die Ziellinie kreuzt, muss nicht Sieger sein, denn unterschiedlich große oder verschieden konstruierte Jachten wären allenfalls zufällig gleich schnell im Ziel.

⁷ Deutschland ist zwar an der aktuellen Kampagne nicht mit einem Herausfordererboot vertreten, aber der deutsche Physiker Martin Fischer ist maßgeblich an der Konstruktion und Spezifikation der sog. Foils (Tragflügel) sowie des Ruders für die neue AC-Klasse beteiligt.

⁸ Die J-Boats gibt es seit 1975, die J-Class seit 1930. Allerdings hat sich J-Boat das Logo ziemlich bald schützen lassen, die J-Class kam erst nach der Neugründung ihrer Klassenvereinigung im Jahr 2000 auf die Idee, dass das Logo bei der Vermarktung der Klasse wirtschaftlichen Nutzen bringen könnte und daher geschützt werden sollte.

Ausgleichsklassen

Hier gibt es zum Ausgleich konstruktions- und größenbedingter Zeitdifferenzen die sog. Ausgleichsklassen oder -formeln. Es gilt, für die gemeldeten Boote Handicaps zu ermitteln, die in Form eines Ausgleichsfaktors in Bezug zur gesegelten Zeit gesetzt werden; Faktor mal gesegelte Zeit ist gleich berechnete Zeit.

Mit den Jahren hat es eine Fülle verschiedenster Berechnungsmodelle gegeben, wobei zunehmend die klassischen Jachten besondere Berücksichtigung in eigenen Regelungen finden. Immer wieder kommen neue Ideen auf, wie man der komplexen Aufgabe gerecht werden könnte. Zuweilen sind Eigner und Werften aber überfordert, alle für eine Formel geforderten Werte zu kennen oder zu ermitteln und bereitzustellen. Örtliches Maßnehmen ist aufwändig und teuer. Nicht einfach zu bewerkstelligen ist auch die empirische Sammlung von Regattaergebnissen, die in die Gesamtberechnung eines Handicaps ebenso eingehen können wie Alter und Zustand von Material und Konstruktion. Weiterhin ist zu bedenken, dass selbst die besten Formeln nie absolute Gerechtigkeit erzeugen können. Allein das Wetter kann schon über Sieg oder Niederlage entscheiden, wenn bei Flaute leichte und kleine Boote, bei Sturm schwere und große im Vorteil sind. Ebenso wird es immer Grenzbereiche geben, in denen eine Formel tatsächlich zu einer begrenzten Ungerechtigkeit führt, aber vielleicht über Sieg und Niederlage entscheidet.

Im Folgenden werden die wichtigsten **Ausgleichsformeln** kurz mit ihren charakteristischen Eigenschaften genannt, wobei man die Formel selbst, soweit veröffentlicht, in den einschlägigen Quellen nachlesen kann.

IOR (International Offshore Rule, 1970 bis 1990): Nicht mehr in Gebrauch, wurde durch IMS und IRC ersetzt.

IMS (International Measurement System, 1990 bis ca. 2003): Erstmals wurde ein computergestütztes Vorhersageprogramm für die Bootsgeschwindigkeit in Abhängigkeit von Konstruktion und Wind angewendet. Ab ca. 2003 konnte die Regel den Technologievorsprung sehr großer Jachten gegenüber den kleineren Booten kaum noch auffangen bzw. einigermaßen gerecht berücksichtigen und ging daher in die neue, modernere IRC-Regelung über. 2008 wird die alte IMS noch einmal modernisiert und geht als verbesserte Version der alten IMS in die ORC-Regel über.

ORC[i] (Offshore Racing Congress [International], 1969/2008): Weiterentwicklung der alten Formel IMS mit verbessertem Geschwindigkeits-Vorhersageprogramm.⁹ Ca. 7.300 Messbriefe weltweit. Vermessungsformel vor allem für den Hochseebereich und moderne Jachten, sehr komplexe Ermittlung des Geschwindigkeitspotenzials einer Jacht in allen See- und Windverhältnissen. Die Formel wird ständig angepasst und modifiziert, sie ist öffentlich zugänglich, ein aufwändiges Maßnehmen vor Ort ist notwendig. Beliebte in Deutschland und Nordeuropa (außer Dänemark). Die ORCi-Formel ist quasi die komplexe Vollversion für die Topp-Rennen, die ORC-Club-Formel eine etwas einfachere Version für Ausrichter mit weniger ambitionierten Ressourcen.

Das Wesentliche bei ORC ist, dass es keine einzelne Formel gibt, sondern dass jedes Boot ein komplettes Zertifikat erhält, auf dem verschiedene auf das Boot genau zugeschnittene Verrechnungsfaktoren notiert

⁹ Die Version 2018 (siehe www.orc.org) hat immerhin 31 Seiten mit einer Fülle von Werten, Faktoren, Tabellen und Formeln.

sind, und zwar in Abhängigkeit von den zu segelnden Kursen (Amwind, Vorwind) und der Länge der Strecken (Kurzstrecke, Langstrecke). Das ORCi-Zertifikat hat drei Seiten, das kleinere ORC-Club-Zertifikat kommt mit einer Seite aus.

IRC (International Rating Certificate, 1983/2000): Sehr beliebte, vielfach eingesetzte Regel für Kieljachten aller Größe und jeden Alters, vornehmlich im englischsprachigen Raum, in Dänemark und im Mittelmeer, unter dem Dach des *Royal Ocean Racing Clubs* (RORC) mit Sitz in Cowes und dem französischen Pendant *Union Nationale pour la Course au Large* (UNCL), die beide weltweit sehr viele Offshore-Regatten mit moderneren Jachten ausrichten. Vermessung vor Ort nicht notwendig, Detailangaben oder eigenes Messen reichen aus. Etwa 7.000 Jachten besitzen das Zertifikat, Tendenz steigend. Das Geschwindigkeits-Vorhersageprogramm ist im Gegensatz zum ORC geheim, was verhindern soll, das man Boote genau auf diese Regel hin baut. Vermutlich wird sich IRC weiter durchsetzen. ORC und IRC versuchen inzwischen auch, sich anzunähern¹⁰.



IRC-Jacht *Inoui*

Es wird diskutiert, IRC auch auf alte Jachten auszudehnen, indem man einige Regelungen hinzufügt, die die Originalität dieser Boote nicht bestrafen (zB sind Gaffelriggs bei IRC zurzeit gar nicht vorgesehen) und die davor schützen, solche Jachten mit ausgefeilter Technik und modernsten Materialien optimieren und sich dadurch Verrechnungsvorteile verschaffen zu wollen.

So hat man Ende 2018 bereits erste Anpassungen beschlossen, indem zum Beispiel dem

Verhältnis Segelfläche zu Verdrängung mehr Aufmerksamkeit zuteil wird. Denn schwere Langkieler mit wenig Segelfläche beschleunigen nach einer Wende deutlich schlechter als moderne Jachten. Weitere Modifizierungen werden folgen, damit die klassischen Boote gerechter unter IRC segeln können. Ob sich diese Regel allerdings bei den Klassikern als Ausgleichsformel durchsetzen kann und wird, bleibt abzuwarten.

Yardstick: Im Wesentlichen für Jollen und kleinere Kieljachten binnen und im Küstenbereich und im deutschsprachigen Raum gebräuchlich. Empirische Ermittlung der Geschwindigkeiten bei allen Windverhältnissen, daraus Festlegung der Yardstickzahl zur Berechnung der Yardstickzeit.

¹⁰ 2018 war erstmals eine Zusammenführung von ORC und IRC bei den Offshorweltmeisterschaften in Holland vorgesehen, wobei die Teilnehmer beide Messbriefe benötigten und es ein kombiniertes Punktesystem gab. Man darf gespannt sein, ob die beiden wichtigsten Ausgleichsklassen für den Offshorebereich auf Dauer zusammenfinden, was sicher wünschenswert wäre.

Neben diesen Ausgleichsklassen für das internationale Wettsegeln mit meist modernen Jachten und dem Yardstick-Rating wurden in den letzten Jahren einige interessante **Ausgleichsklassen speziell für klassische Segeljachten** entwickelt. Es galt Formeln zu finden, die vor allem den sehr unterschiedlichen Bootstypen und -größen und Baujahren Rechnung tragen und bei denen eine zeitaufwändige und teure Vermessung nach Möglichkeit vermieden werden kann. Wenn 100 verschiedene Boote zu einer Regatta anreisen, wäre es auch kaum praktikabel, diese oder auch nur einen Teil davon vorher im Detail zu vermessen. Zu beachten ist, dass die Klassiker nicht nur unterschiedlich in Design, Rumpf, Rigg und Segeln sind, sondern auch aus unterschiedlichen Epochen stammen, was hinsichtlich Material und Bautechnik von Bedeutung ist und daher dieser Umstand in Ausgleichsformeln in irgend einer Weise einbezogen werden muss.

Einige Ausgleichsklassen für die klassische Regattaszene sind:

CIM (Comité International de la Méditerranée, gegr. 1926): Zunächst Vermessung aller Boote ohne Altersbegrenzung, in den 1960er Jahren in Anlehnung an die IOR. Seit mehr als 20 Jahren vor allem für die klassischen Jachten im Mittelmeer (und darüber hinaus) als Ausgleichskasse in Anwendung. Zunächst muss eine Jacht zur Bewertung zugelassen werden. Wesentlich ist sodann die subjektive Einschätzung der Originalität eines klassischen Bootes, die in die Berechnung eingeht; beispielsweise führen moderne Segel oder Beschläge oder ein neues Rigg bei alten Jachten zu Abzügen gegenüber einem gleichen Boot mit historischen Details. Demgegenüber gehen zum Beispiel wichtige Parameter wie die Überlappung des Vorsegels oder die Verdrängung, die für die Ermittlung des Geschwindigkeitspotenzials von Bedeutung sind, gar nicht in die Berechnungen ein.

Der bekannte französische AC- und Olympiateilnehmer und Initiator des Louis-Vuitton-Cups Bruno Troublé hat in der Zeitschrift *Classic Boat* (CB Ausgabe 366 [12.2018]) einen leidenschaftlichen Appell gegen die CIM veröffentlicht, und er führt auch die Regelung 'time on distance' als "Unsinn" ins Feld. Wie könne, fragt er, das gleiche Handicap angewendet werden, egal wie lange das Rennen dauert? Bei



Wenn viele unterschiedliche Boote gegeneinander segeln, sind Ausgleichsklassen notwendig.

einem 15-sm-Rennen wäre das berechnete Handicap beispielsweise fünf Minuten zu einem Gegner, egal, ob die Wettfahrt eineinhalb oder vier Stunden dauere. Durchaus einleuchtend.

Nach Einschätzung vieler Fachleute führt die *CIM*-Regel zusammen mit den ohnehin schon sehr komplizierten Rechenwegen zu Willkürlichkeiten, Ungerechtigkeiten und unpräzisen Klassifizierungen. Kurz, man spricht vielfach der *CIM* die Qualität einer praktikablen Ausgleichsklasse ab und sieht ihr Ende gekommen. Gleichwohl gibt es aber auch Fürsprecher, die gerade die *CIM*-Regeln als Bewahrer des historischen Erbes von Segeljachten und Förderer des Regattasports mit ihnen sehen, indem die Authentizität bewusst höher bewertet werde als Geschwindigkeit und Bedienungskomfort.

Ernst Klaus, Eigner der *Kentra* und Kommissionsmitglied bei der *CIM*, hat in CB 367 ausführlich zu Troublé Stellung genommen und vielleicht das eine oder andere Argument relativiert. Er stellt vor allem den Spaß und die Erschwinglichkeit des Regattasports mit historischen Jachten gegenüber allzu verbissenem Konkurrenzdenken in den Vordergrund.

Jedenfalls hält 2019 die sehr lebhaft diskutierte Diskussion über Vor- und Nachteile und Brauchbarkeit der *CIM*-Regelung an, und die Repräsentanten der *CIM* denken darüber nach, vielleicht mit den *IRC*- oder vielleicht auch den *ORC*-Regeln zu fusionieren (siehe auch weiter oben). Aber dazu dürften noch etliche und sicher zeitaufwändige Justierarbeiten an Formeln und Variablen notwendig werden, weil jene Regeln im Kern ganz auf moderne Boote zugeschnitten sind. Man möchte zunächst möglichst viele Daten und Fakten sammeln, auch, um Vergleiche mit anderen Ausgleichsklassen anstellen zu können.

$$R = \left[0,10 * Ls * \left(0,50 + \frac{\sqrt{SpC}}{\sqrt{Bj * Ps}} \right) * Pp + 0,36 * \sqrt{SpC} + 0,2 \right] * Ca * Co * Cc * (I + Pe + Pv)$$

Die *CIM*-Parameter und -Formeln sind öffentlich zugänglich. Für 2018-2021 ist das Regelwerk überarbeitet worden und 83 Seiten lang, und man hat auch versucht, in der Aktualisierung einige der bekannten Mängel und Unstimmigkeiten zu beheben. Die kostenpflichtige Vor-Ort-Vermessung durch Sachverständige bleibt Pflicht, daher ist diese Ausgleichsklasse auch eher für große Jachten mit finanzkräftigen Eignern interessant. Zuweilen wird jedoch die Qualität der Vermessung angezweifelt, weil sie auf dem Wasser und nicht an Land stattfindet und dadurch ungenau sei. Ernst Klaus sieht das als Vorteil an, sei das gesamte Verfahren doch preiswerter als vergleichbare und entspreche auch mehr dem Amateurgeist innerhalb der *CIM*-Regel.

KLR (Klassiker Rennwertformel, 1993): Die Formel wurde von dem Lübecker Enno Thyen entwickelt. Rund 1.000 Boote wurden bereits vermessen. Die Verbreitung reicht von der Ostsee über Norwegen bis nach Polen, Irland, Schottland und den Solent (Coves). Die Regel gilt gerade für klassische Jachten als sehr benutzerfreundlich, indem sie als “Standard-Boot” einen moderaten Verdränger-Rumpf, Sloop-Takelung mit Holzmast, Dacron-Segel und einen normal geschnittenen Spinnaker vorgibt. Alle Abweichungen, zum Beispiel Schonerrigg, Gaffeltakelung oder Verzicht auf Spinnaker, aber auch moderne Baumaterialien wie Karbonrigg werden mit positiven oder negativen Faktoren versehen.

Die Formel ist sehr kompliziert, was durchaus beabsichtigt ist, damit zu schnelle Erkenntnisse, welche Veränderung sich wie auf den Rennwert auswirkt, vermieden oder zumindest verzögert werden. Eine Vermessung ist nicht notwendig, alle Daten können durch den Eigner ermittelt und bereitgestellt

werden. Das macht die KLR erschwinglich und auch schnell anwendbar, was bei Regatten, wenn viele noch nicht vermessene Boote teilnehmen, sicher von großem Vorteil ist.

$$R_{KLR} = 6 * \left[\left(\frac{\sqrt{L}}{\sqrt{B}} \right) + \left(5 * \frac{\sqrt{T}}{\sqrt{L}} \right) + \left(\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{V}} \right) \right] * cb * r * \sqrt{2,43 * Lwl}$$

JCH (Jauge Classique Handicap, 1997): Verbreitet an der Atlantikküste von England, Spanien, Frankreich, Portugal, ebenso am englischen Kanal, ggf. demnächst auch in Holland eingeführt. Etwa 700 Boote sind bereits zertifiziert. Neben den üblichen Maßen werden auch Bootsalter und Art der Konstruktion und des Riggs in die Berechnung einbezogen, und es gibt Abzüge für unangemessene Modernisierungen, wenn sie dem Geist eines klassischen Segelbootes nicht entsprechen. Maße können selbst ermittelt werden, der Messbrief ist kostenlos. Die Formeln sind öffentlich zugänglich. Es gibt, anders als bei *CIM*, keine Einschränkungen gegenüber erlaubter Ausrüstung und Ausstattung. Die Ausgleichsformel mit drei Variablen ist vergleichsweise einfach.

$$R_{JCH} = \frac{L * \sqrt{S}}{6 * \sqrt{FD}}$$

CRF (Classic Rating Formula [USA], komplett überarbeitet 2016 als MKII): Entwickelt für Wettfahrten klassischer Jachten in New England, USA und ist vor allem dort in Anwendung und obligatorisch. Basis der ursprünglichen CRF ist die *IOR* (International Offshore Rule). Eigner können Grunddaten selber ermitteln und zur Verfügung stellen. Jährliche Gebühr für Zertifikat 50 Dollar. Subjektive Zustandsbewertungen usw. fließen nicht ein. Der Rennwert wird in Fuß und in Sekunden pro Seemeile ermittelt. Die Formeln sind öffentlich.

$$R_{CRF} = \frac{0,06 * (L * S)}{\left(\frac{0,75 * V}{64} \right)^{0,33}} + 0,3 * L + 0,2 * S + DC + LBRC$$

Die *Hispania* vor Saint-Tropez. Das Boot wurde 1909 von William Fife nach der 15mR First International Rule gebaut.



Fazit: Eine absolut beste Ausgleichsformel wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Es bleibt aber zu hoffen, dass sich die Organisatoren aller Ausgleichsklassen zusammensetzen und das Beste aus jeder Klasse in ein neues System einbringen. Ein positiver Nebeneffekt bei gleichzeitig deutlicher Reduzierung von Aufwand und Kosten wäre, dass sich bei einer zumindest in Europa vereinheitlichten Formel Jachten aus allen Teilen des Kontinents und vielleicht auch aus Übersee gegenseitig zu Regatten besuchen könnten, ohne dass sie verpflichtet sind, ihre Boote für jedes Revier nach einer anderen, dort vielleicht favorisierten Formel vermessen zu lassen.

In einer neuen Ausgleichsklasse könnte unter Umständen auch ein anderes Problem, das zunehmend angeprangert wird, gelöst werden: Viele private Eigner mieten sich professionelle Skipper und Crews, ohne selbst an Bord zu sein oder gar zu steuern. Es gibt Stimmen, die dieses Verhalten gerne mit Abschlägen beim Rating versehen möchten, sodass es sich für Eigner, die selber am Ruder stehen, wieder auszahlt, dies auch zu tun und nicht auf Profis zurückzugreifen.

Trotz aller Versuche einer gerechten Klassifizierung verbleiben allerdings stets die Unwägbarkeiten, die aus der Qualität der individuellen Entwürfe und ihrer Konstruktionen, der Crew, des Bootszustandes und der Ausrüstung – und nicht zuletzt aus örtlichen Wetter- und Windverhältnissen erwachsen. Bei aller Ernsthaftigkeit, mit der viele Eigner und Skipper das Regattageschehen betreiben und nicht selten auch sehr viel Geld dafür einsetzen, müsste daher eigentlich bei sämtlichen Formeln noch ein gewisser Spaß-Faktor zu ergänzen sein. –



Kismet, Iona und Mariska (v.l.n.r.)

Segeln unterschiedliche Jachttypen gegeneinander, ist die Anwendung einer Ausgleichsklasse sinnvoll.

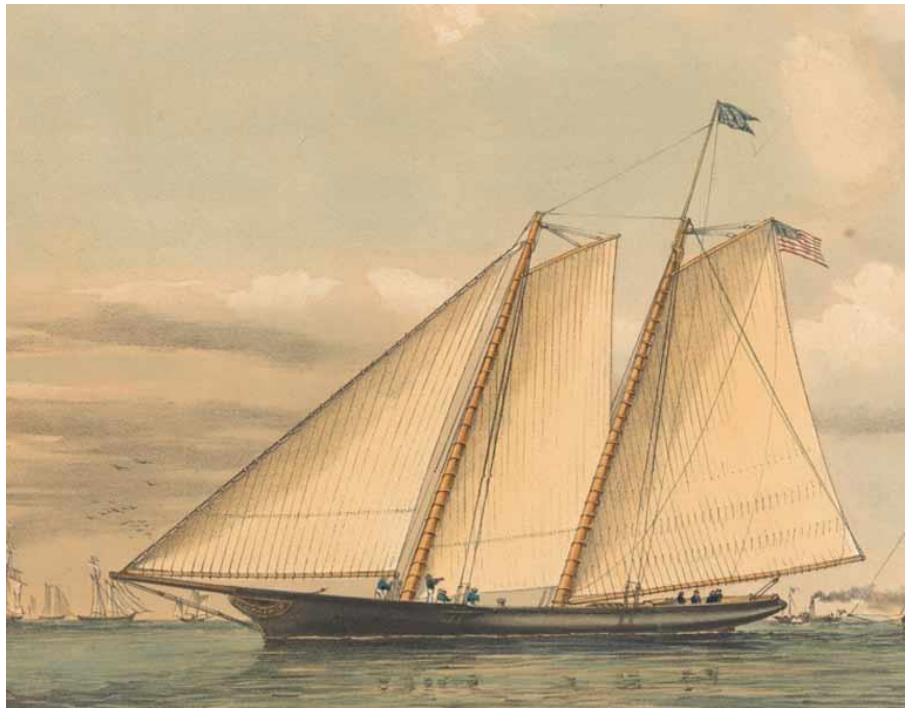
Der America's Cup

Die Geschichte der berühmtesten Sporttrophäe der Welt

Den America's Cup (AC) gibt es seit über 150 Jahren, und 2017 wurde das Rennen zum 35. Mal ausgetragen. Die Geschichte des Cups ist durchaus spannend!

Bereits im frühen 19. Jh. wurden in Cowes auf der Isle of Wight regelmäßig Segelregatten ausgetragen, eine war das auch heute noch veranstaltete 'Round-the-Island-Race', anfangs unter dem Namen '100-Sovereign-Cup'¹ bekannt. Anlässlich der Londoner Weltausstellung 1851 luden die Engländer erstmals ihre amerikanischen Segelfreunde zur Teilnahme ein. Sie nahmen dankend an und bauten extra für dieses Rennen den etwa 30 Meter langen Schoner *America*. Die siegesgewohnten Engländer hatten jedoch nicht damit gerechnet, dass ausgerechnet bei dieser besonderen Regatta die Gäste gewinnen sollten und die 15 teilnehmenden einheimischen Jachten mit klarem Vorsprung schlugen.

Immerhin verhielten sich die Verlierer fair, lobten sogar eine spezielle Regatta aus und benannten sie nach der siegreichen Jacht *America's Cup*. Der Cup wurde 1870 erstmals ausgetragen. Der Modus war im Grun-



Schoner *America* 1851 vor Cowes.

Zeichnung: Anastasia Tur, nach einer zeitgenössischen Abbildung.

de einfach², der Sieger musste beim nächsten Mal von einem Jachtclub, der aus einem befreundeten Land kommen müsse, herausgefordert werden. Man segelte dann Boot gegen Boot. Jedoch waren in der Geschichte des AC bis heute nicht viele Nationen in den finalen Duellen beteiligt: Amerika 33-mal (meist als Titelverteidiger), England (UK) 17-mal, Australien achtmal, Neuseeland siebenmal, die Schweiz dreimal, Kanada und Italien je zweimal.

Der Pokal selber, ein kannenähnliche und, knapp vier Kilo schweres, bodenloses Gebilde von etwa 70 cm Höhe, gilt gleichermaßen als älteste und auch als hässlichste Sporttrophäe der Welt.

¹ So viel kostete die Herstellung des Pokals.

² Wenn man einmal von den nicht ganz so einfachen technischen Regeln und den vielen juristischen Plänkeleien absieht.

Der AC war und ist Tummelplatz für technische Innovationen, die meist unter größter Geheimhaltung entwickelt werden. Nicht selten sind die neuen Ideen, ebenso wie überhaupt der Austragungsmodus (er ist festgeschrieben in der Stiftungsurkunde ‘Deed of Gift’), Grund für juristische Streitereien oder Animositäten und Eitelkeiten der Syndikate. Spezielle Regeln zu finden, mithilfe derer man das Boot noch schneller machen und den Gegner austricksen kann, nimmt man mindestens so sportlich wie das Regattasegeln selbst.



Die segelbepackte *Reliance*. Zeichnung: Anastasia Tur, nach einer zeitgenössischen Abbildung von 1903.

Im Laufe der Jahrzehnte waren die verschiedensten Bootstypen am Start, einige werden im Folgenden vorgestellt.

Die *Reliance*, ein Entwurf des berühmten *Nathanael G. Herreshoff*, verteidigte 1903 den Cup erfolgreich. Bis heute ist die Jacht die größte, die jemals für den AC gebaut wurde³. Man kann sich ein paar Näherungszahlen gut merken: 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Regattabesatzung. Allein diese Zahlen machen deutlich, dass es sich um ein sehr extremes Regattaboot gehandelt haben muss, und in der Tat war es hoffnungslos übertakelt und mit seinen 27 m Wasserlinienlänge und riesigen Überhängen sehr schwer zu segeln – und überdauerte die Regatten nur wenige Wochen. Zu anfällig war die Konstruktion, das Boot wurde bald verschrottet. Aber immerhin war sie die erste Jacht, die mit Winschen – damals noch unter

³ Siehe die Abbildung mit dem Größenvergleich verschiedener AC-Bootstypen.

Deck – und mit einem Ballast-Ruder ausgestattet war, das man je nach Notwendigkeit mit Wasser füllen konnte.

Die damals geltende *Seawanhaka Rule*, die sehr viel Gestaltungsspielraum ließ, hatte ermöglicht, dass immer größere Boote mit riesigen Überhängen vorne und achtern gebaut wurden. Die Jachten waren allerdings so gut wie nicht mehr beherrschbar. Mit dieser Erkenntnis entwickelte man daraufhin unter Führung von N. Herreshoff die sog. *Universal Rule*. Diese neue Konstruktionsformel wurde 1914 bis 1937 für den AC verbindlich. In der größten Klasse baute man schließlich einen neuen, rund 40 m langen Bootstypen, die sog. *J-Class*.



J-Class *Shamrock V* vor Saint-Tropez.

18 Boote dieses Typs wurden zwischen 1930 und 1937 für drei AC-Kampagnen entworfen, am Ende aber nur zehn gebaut. Drei der Boote sind noch im Original erhalten und wurden restauriert: *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. In den Jahren 2003-2017 entstanden sechs Nachbauten oder Neubauten, sodass die J-Flotte heute neun Boote zählt.

Eine der bekanntesten Js ist sicher die *Shamrock V* (Bj. 1930) des britischen Teebarons *Sir Thomas Lipton* (1850-1931). Zwischen 1899 und 1930 nahm er fünfmal (mit den Booten *Shamrock I* bis *V*) als Herausforderer teil – und verlor fünfmal. Der speziell für *Lipton* geschaffene Pokal für den besten aller Verlierer nutzte ihm sicher wenig, aber dass er mit seiner Segelleidenschaft seinen Namen und seine Marke in den USA bekannt machte, dürfte ihn zum Erfinder des modernen Sportmarketing gemacht haben.

Einer seiner erbittertsten Gegner war der Amerikaner *Harold S. Vanderbilt* (1884-1970), Erbe aus einer Reeder- und Eisenbahndynastie und leidenschaftlicher Bridgespieler⁴ und Segler. Er gewann gegen Lipton alle drei J-Class-Kampagnen zwischen 1930 und 1937.

⁴ Er optimierte etliche Bridge-Regeln.

Während der zwei Weltkriege pausierte der America's Cup, und die Regatten nach dem 2. Weltkrieg wurden 1958 wieder aufgenommen. Aus Kostengründen wollte man nicht mehr mit den großen J-Class-Booten fahren und griff auf einen etwa halb so großen Bootstypen mit



12mR-Boote 2016 auf der Flensburger Förde, v.l. *New Zealand*, *Trivia*, *Vim*, *Sphinx*

ähnlicher Eleganz zurück, die sog. 12mR-Jachten. Sie waren um die 20 Meter lang und vermessen nach der in Europa gebräuchlichen *International Rule*.

Bei zehn AC-Kampagnen zwischen 1958 und 1987 waren die ‘Zwölfer’, wie man sie auch nennt, Boot der Wahl.

1939 hatte Herold S. Vanderbilt den 12er *Vim* (Segelzeichen US-15) bauen lassen, ein sehr erfolgreiches Design von Olin Stephens, mit dem Vanderbilt etliche Regatten gewann. In den AC-Ausscheidungsrennen von 1958 musste sich die Jacht nur der neuen US-Konstruktion *Columbia* geschlagen geben, die daraufhin im gleichen Jahr gegen das englische Boot *Sceptre* mit 4:0 erfolgreich den Cup verteidigte.

Zwischen 1970 und 1980 trat der französische Geschäftsmann Marcel Bich⁵ viermal an, um aus den Herausforderer-Rennen gegen Australien siegreich hervorzugehen, allerdings jedesmal ohne Erfolg. Einer seiner drei Zwölfer, die er besaß, die *Chancegger* (Bj. 1969), soll aber zumindest das schnellste komplett aus Holz gebaute Boot seiner Klasse gewesen sein.

1983 gelang es den Australiern mit dem Boot *Australia II*, die 132 Jahre dauernde Vorherrschaft der Amerikaner endlich zu brechen und den Cup aus den USA nach Australien zu bringen. Auch diesmal gab es eine bahnbrechende Innovation: Das australische Boot hatte erstmals einen Flügelkiel, wie er heute vielfach üblich ist.

Gegner in jenem Jahr war der amerikanische ‘Mister America's Cup’ *Dennis Connor*. 1974

⁵ Baron Marcel Bich (1914-1994) versuchte zwischen 1964 und 1980 immer wieder mit großem finanziellen und ideellen Aufwand, in den Vorrennen die Oberhand zu gewinnen und offizieller Herausforderer zu werden, allerdings ohne Erfolg. Vielen ist Bich als Erfinder der berühmten BIC-Einweg-Kugelschreiber und -Feuerzeuge bekannt. Allein vom Kuli wurden weltweit bis heute über hundert Milliarden Stück verkauft.

bis 1988 prägte er das Geschehen des AC. Er ließ sich zwar den Cup 1983 entreißen, holte ihn aber 1987 in die USA zurück – und gewann schon ein Jahr später erneut gegen Neuseeland. Die Ungleichheit der Boote führte allerdings zu juristischen Streitereien und gegenseitigen Vorwürfen der ‘Regeldehnungen’. Schließlich war das der Anlass, 1992 für den AC eine eigene Konstruktionsklasse (IACC) einzuführen. Sie galt bis 2010, als die Amerikaner neue Regularien initiierten. Es gab kein Rating mehr, in bei dem das Ergebnis einer speziellen Formel mit allerlei Kennwerten einen Maximalwert nicht übersteigen durfte, sondern eine sog. Box-Regelung, bei der verschiedene Maximalwerte, zum Beispiel Bootslänge, Segelfläche usw., unabhängig von einer Formel festgelegt wurden.

Nach etlichen Versuchen mit immer neuen Bootsklassen gab es beim 34. America’s Cup 2013 eine bahnbrechende Neuerung: Die 22 m langen Katamarane vom Typ AC 72 mit elf Mann Besatzung hatten erstmals als Großsegel einen starren Flügel, der eher an eine senkrechte Tragfläche, als an ein flatterndes Segel erinnerte. Die Besatzungen dürfen nur noch mit Helm,



Der Zwölfer *Vim* auf der Flensburger Förde 2016

Notmesser, Schwimmweste und Notsauerstoff an Bord, die Gefahr von Unfällen steigt auch mit der Geschwindigkeit.

Mit den AC 72 versuchte man, durch neue Ideen die Boote noch schneller – und die Rennen noch attraktiver zu machen. Das gelang durchaus. Denn *Larry Ellison*, Chef des amerikanischen Cup-Verteidiger-Syndikates und gleichzeitig des Softwareherstellers Oracle, steckte nicht nur viel Geld in die neuen Boote, sondern auch in die Art der medialen Aufbereitung,

insbesondere die Fernsehübertragungen. Kameras überall auf den Booten, in Hubschraubern, auf Begleitfahrzeugen, gleichzeitig ins Fernsehbild eingeblendete Animationen von Windrichtung, Strömung, Abwinden, Bootsabständen und Kursen machten die Übertragungen spannend und das Rennen nachvollziehbar. Zusammen mit den erzielten Bootsgeschwindigkeiten, knappen Start- und Wendemanövern und dem damit verbundenen ‘Thrill’ war so ein Gesamtevent geschaffen, dass durch seine Attraktivität manche Sponsoren angezogen hat, die früher wenig Interesse hatten. Und auch die Zuschauer wurden mit Livebildern bestens bedient.

Dennoch erschien bei den gut 20 m langen Booten eine finanzielle Grenze bereits überschritten zu sein, jenseits derer etwas kleinere Syndikate kaum eine Chance hatten, eine Kampagne durchzustehen. So entwickelte man für den 35. AC im Jahre 2017 eine etwas kleinere Klasse, die AC 50 mit 15 m Länge, 8,50 m Breite und einer Mastlänge von knapp 24 m⁶. Die Crewstärke betrug nur noch sechs Mann. Auch dieser Typ war wie sein Vorgänger eher ein Leichtwind-Boot, das aber durchaus schneller als Windgeschwindigkeit segelte und bis zu 50 Knoten schnell war.⁷



‘Mister America’s Cup’ Dennis Conner (mit Kappe) 2006 in Saint-Tropez bei den Vorbereitungen zur Wettfahrt

Und auch hier gab es – neben vielen Neuerungen in Material und Technik, die dem Betrachter vielleicht verborgen blieben – eine Innovation bei den Neuseeländern, die die übrigen Teams der Vorrennen (Louis-Vuitton-Cup) und des eigentlichen AC-Finales überraschte: Während alle anderen Boote ihre Hydraulikbatterien, die für sämtliche mechanischen Verstellmöglichkeiten an Bord notwendig sind, mithilfe von Hand-

kurbeln aufluden, strampelten auf dem Kiwi-Boot die ‘Cyclists’ in Fahrradmanier; anscheinend ein entscheidender Vorteil, die Kräfte besser einzusetzen. Jedenfalls verlor das an Nummer eins gesetzte Boot der Amerikaner im Finale deutlich mit 1:7 gegen Neuseeland.

Wenn Ellison, anders als frühere Syndikats-Chefs, nicht selber am Ruder stand, hat er doch in den letzten beiden AC-Wettbewerben maßgeblichen Anteil an der sportlichen Ausrichtung dieses Wettbewerbs. Auch wenn viele Segler mit den neuen Bootsformaten und Flügeln als Segel nichts anfangen können, muss man dem America’s Cup der letzten Jahre doch zugestehen, dass zumindest die Attraktivität als Sportveranstaltung sicher nicht gelitten hat, im Gegenteil.

⁶ Siehe auch hier der Größenvergleich verschiedener AC-Klassen.

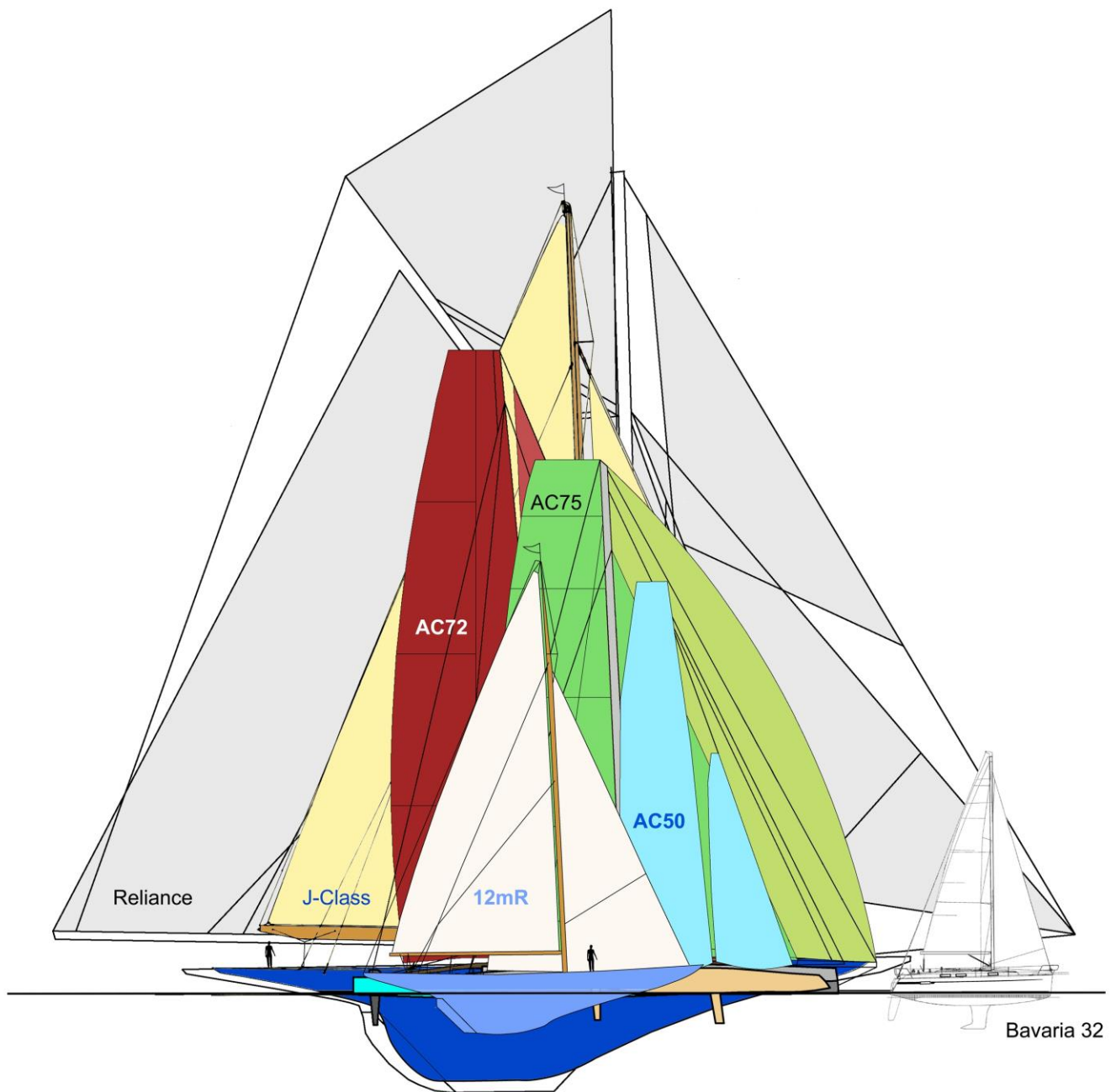
⁷ Die ursprüngliche Regel, dass der Herausforderer auf eigenem Kiel in das Land des Verteidigers segeln müsse, hatte man bereits nach der J-Class-Ära aufgegeben, sie galt für die Nachkriegsrennen nicht mehr.

2018 stellten die Neuseeländer die Klassenregeln für das neue Boot AC 75 vor. Erstaunlicherweise geht man wieder zu den Einrumpfbooten zurück, die jedoch seitlich Flügel (*Foils*) haben, wie es auch bei den Katamaranen war. Die Boote werden mit etwa 22 Metern wieder etwas länger als die AC 50, und zehn Mann Besatzung sollen die Kräfte bändigen.

Man darf also gespannt sein, wie die ersten Testfahrten 2019 ausfallen werden. Vom 6. bis 21. März 2021 finden dann die entscheidenden Rennen des 36. America's Cup im neuseeländischen Auckland statt.



Der Pokal des America's Cups (Foto Library of Congress), ca. 67 cm hoch, 1848 von den Londoner Juwelieren R. & G. Garrard für den damaligen Preis von 100 Sovereigns hergestellt. Daher wurde der Cup zunächst *One Hundred Sovereigns Cup* genannt. 1958 bekam der Pokal einen etwa 18 cm hohen Sockel, damit man dort weitere Sieger eingravieren konnte.



Die America's-Cup-Bootstypen *Reliance* (1903), *J-Class* (1930-1937), *12mR* (1958-1987), *AC72* (2013), *AC50* (2017), *AC 75* (geplant 2021). Rechts zum Vergleich eine *Bavaria 32* mit etwa zehn Metern Länge. Grafik: Janine Müller-Wüstenberg.