



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 Klassenbesther? 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 III und IV (Tom van der Bruggen und Carsten Gerlach)

La Nioulargue

Die Geschichte einer der berühmtesten Segelregatten der Welt

Von
Gerhard Standop

Zwei junge Männer saßen im 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. Vom Hafen aus sollte es rund um die Halbinsel St. Tropez bis zur berühmten Bucht von Pampelonne gehen, dort wo die Luxusjachten tagsüber gerne vor Anker liegen. Wer zuerst den dort gelegenen Strandclub 55 erreichte, durfte den Unterlegenen mit reichlich Drinks und einem Dinner entschädigen.

So machten sich Jean Lorrain aus St. Tropez mit seinem 12mR-Boot *Ikra* und der Amerikaner Dick Jason mit seiner Swan 44 *Pride* auf den Weg. Vorbei ging es an den fest betonierten Seezeichen *Basse Rabiou* und *La Moutte*, 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.

Es war der Beginn einer Segelveranstaltung, die über die Jahre zu einer der beliebtesten Regattawochen im Mittelmeerraum, wenn nicht gar weltweit werden sollte.

Inzwischen nehmen bis zu 400 Jachten an der jährlichen Veranstaltung teil, von über hundert Jahre alten und liebevoll gepflegten Klassiker bis zu ultramodernen Rennjachten aus Karbon und Kevlar. Der Donnerstag, eigentlich Reservetag, ist als *Jour des Défis* oder *Journée Jean Lorrain* mit Rennen Boot gegen Boot im Programm. Die *Rolex Trophy* ehrt das beste Boot der klassischen Flotte über 16 Meter Länge, und inzwischen gibt es jedes Jahr auch die *Trophée des Centenaires*, die das erfolgreichste Boot der Altersklasse 100plus mit einem Sonderpreis bedenkt.



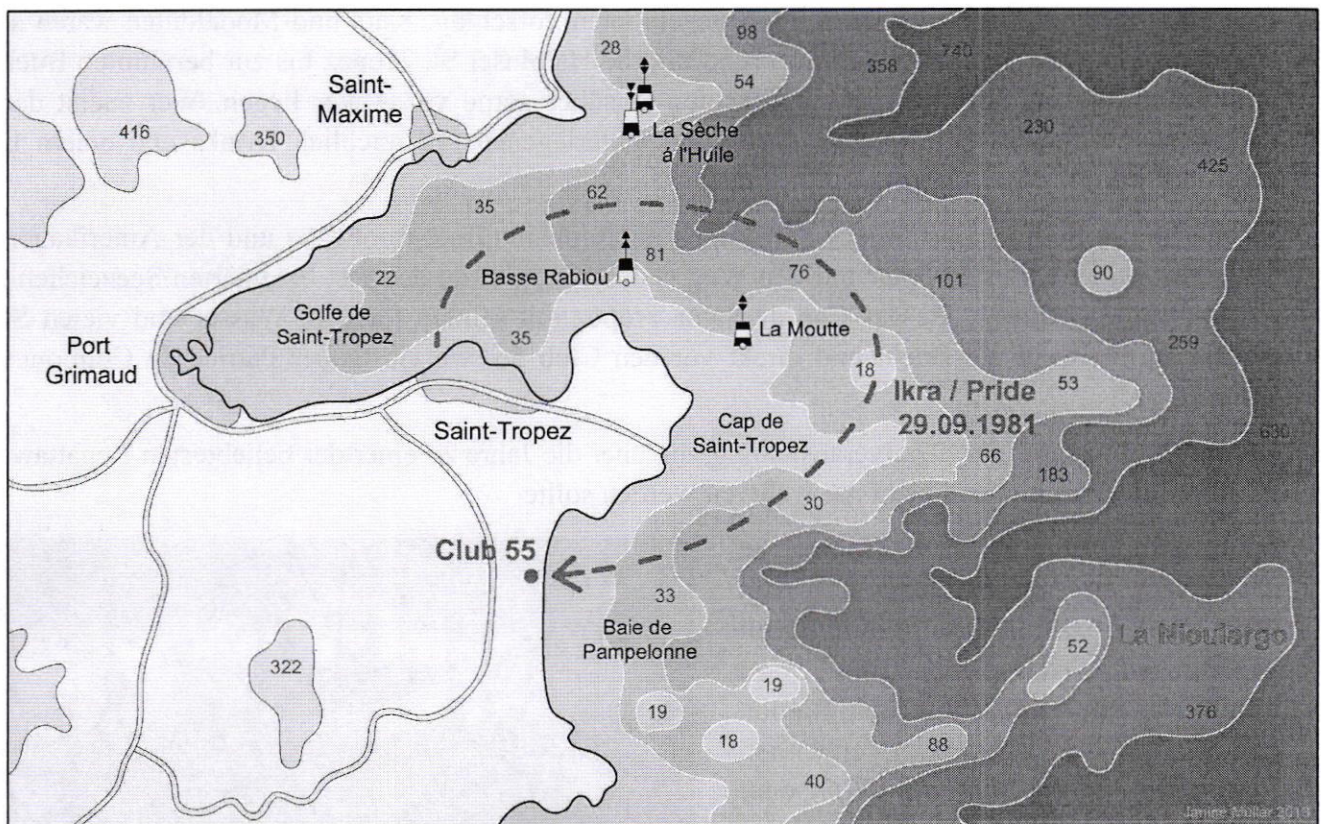
Bis zu 400 Segeljachten nehmen an der Regatta teil.

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 plateauartige Erhebung im Meeresboden, eine Untiefe, die mit *La Nioulargo* bezeichnet ist. 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. Mit etwas Fantasie sieht die Erhebung 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 falsche Erläuterung, dass die Regatta eine „Boje La Nioulargue“ umrunden müsse. Gemeint ist wohl das 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.



Die Regatta-Strecke der Wettfahrt zwischen Lorrain und Jason 1981.

Die Neuauflage

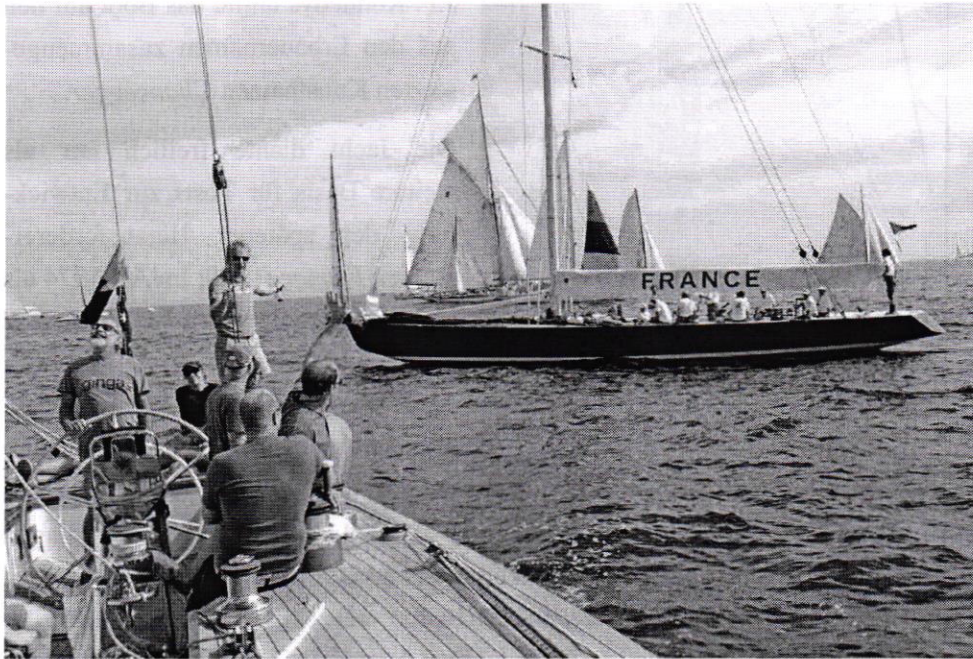
1995 kam es während einer Wettfahrt zu einem tragischen Unfall zwischen zwei Booten, und ein Segler starb. In den Folgejahren wurden die Wettfahrten daher ausgesetzt. Nach dreijähriger Pause gab es 1999 die Neuauflage unter dem neuen Namen *Les Voiles de Saint-Tropez*. Seither ist die Regatta wieder fester 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.

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

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 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 Herausfordererjachten *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.¹ 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.

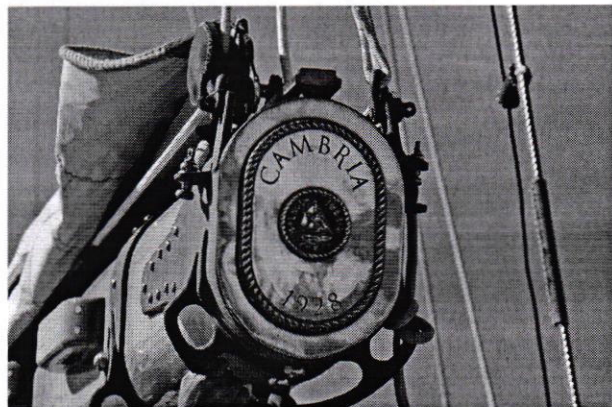
Neben einigen anderen 12mR-Booten wie der *Ikra*, *Sovereign*, *Zinita*, *Emilia* und *Seven Seas* waren 2016 auch die beiden Zwölfer *Chancegger* und *France I* bei den Voiles de Saint-Tropez zu sehen, ebenso auch Bichs erste Jacht, die *Lak II*. Die Fotos zeigen die *Chancegger* während der Wettfahren, auf einem der Bilder kommt die *France I* vorbei. 2018 nimmt *Chancegger* erstmals an den „Waypoint“-Regatten im Rahmen der *Roads to the Worlds 2019* in Newport, R.I. auf der Ostsee teil.

¹ Bich kaufte 1972 auch noch den 54 m langen amerikanischen Dreimastschoner *Shenandoah* (Bj. 1902) und ließ ihn komplett renovieren. 14 Jahre blieb die Jacht in Familienbesitz und diente dem medienscheuen Bich auch als Rückzugsort während seiner AC-Aktivitäten.

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 Bermudarigg-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.

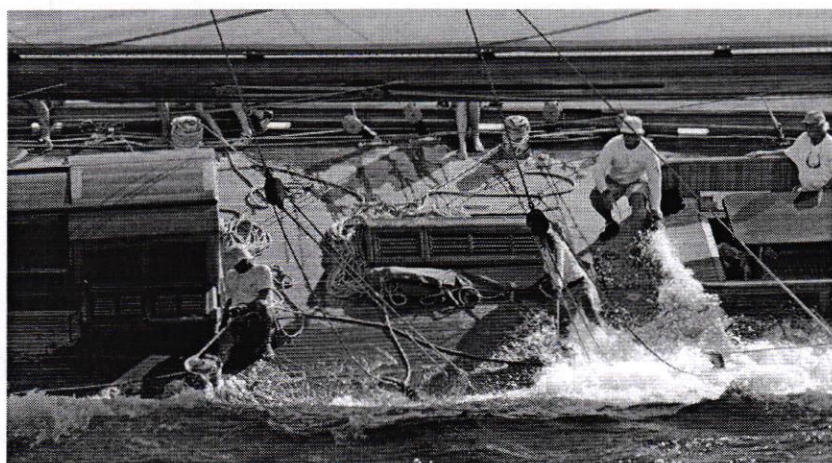
insgesamt sechs gebauten 23mR-Jachten. Diese Klasse war die größte der sog. Meterklassen². Man hatte sich mit den Amerikanern geeinigt, dass alles, was darüber lag, nach der amerikanischen *Universal Rule*, die schon 1903 der berühmte amerikanische Jachtkonstrukteur Nathanael Greene Herreshoff initiiert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



Dreimaster

Über die Schoner *Adix*, *Atlantic*, *Creole* und *Shannandoah*

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 gelaufene *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 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 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.

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 wechselvollen 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.

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 weitestgehend im Original erhalten. Unter Deck wurde die Einrichtung mit der Zeit erneuert, zwar

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.

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

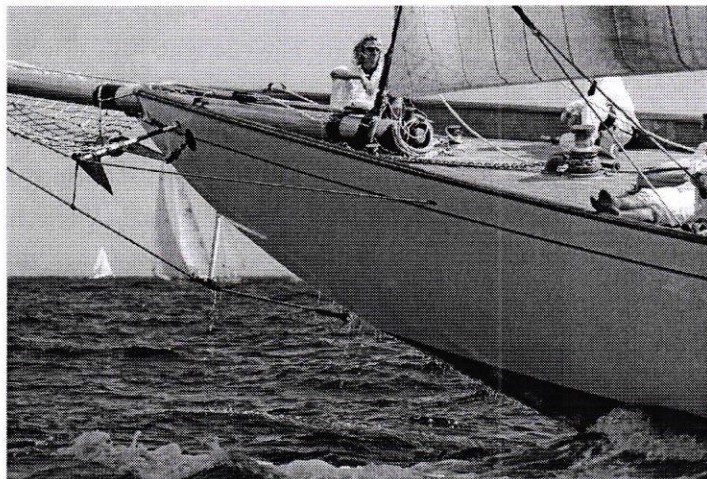
anknüpfend an das Fife'sche Original, aber hinsichtlich eines Zugewinns an Komfort doch ein wenig modifiziert.

Die glanzvollste Zeit hatte das Boot sicher in den 1950er Jahren, als es dem damaligen Prinzen Rainier von Monaco gehörte, der auf der Yacht die Flitterwochen mit seiner Braut Grace Kelly verbracht haben soll. In Erinnerung daran hat man das hübsche Konterfei der beiden in Bronze an der Baumnock, dem Ende des Großbaums, angebracht.

Wir sprachen bereits von Erfindern und Gründern, ein solcher ist auch der Holländer Tom van der Bruggen. Von Hause aus erfolgreicher Antiquitätenhändler in den Niederlanden, verwirklichte er Ende der 1980er Jahre einen 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: 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 Crea'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 bei den Voiles de Saint-Tropez 2016.

Adix	
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)

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.

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

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 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



Kiwi Magic 2016 auf der Flensburger Förde

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

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.



An Deck der *Cintra*

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

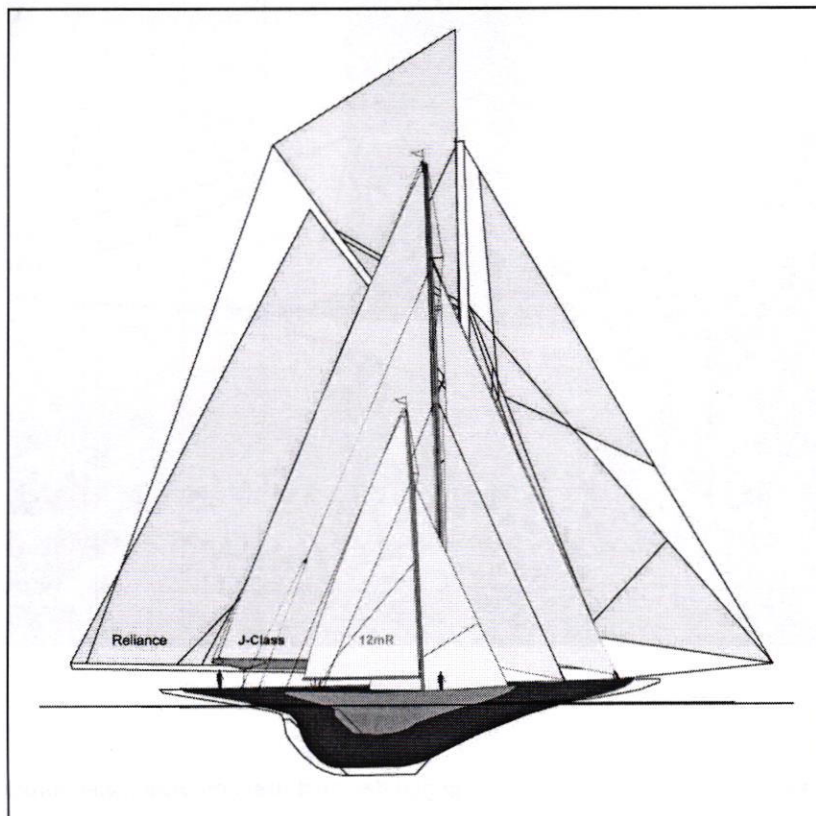
⁴ Man erkennt Boote nach der First Rule insbesondere an der Gaffeltakelung mit zweigeteiltem Großsegel. Hier wird oben am Mast und einem schräg hochragenden Gaffelbaum das sog. Gaffel-Toppsegel angeschlagen.

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



Heti (I.) 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



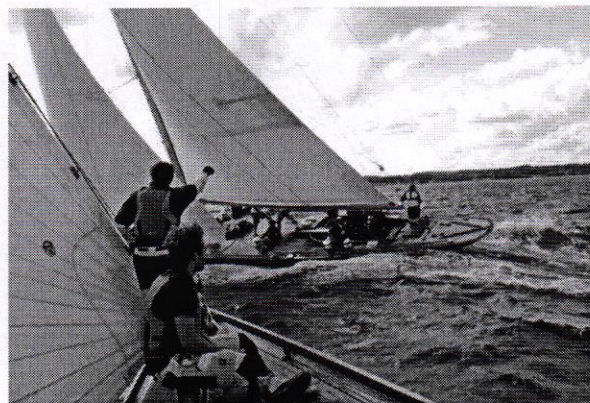
An Bord der Thea



Vema III



Triva, hinten Anitra



An Bord der Thea, es kreuzt die Anitra

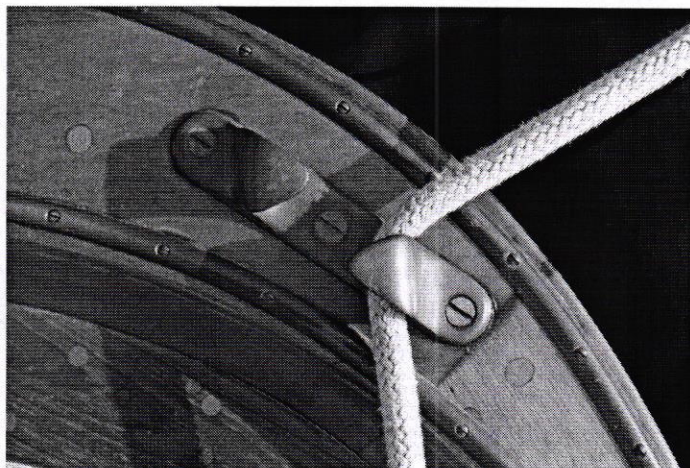


Anitra in der Vorstartphase

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.



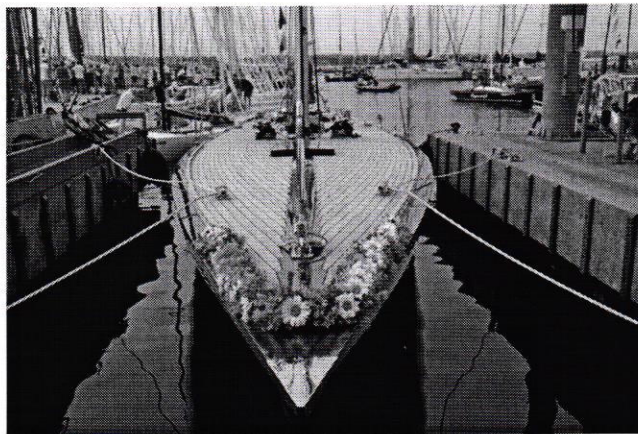
Zwölfer an der Riviera (Auswahl)

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

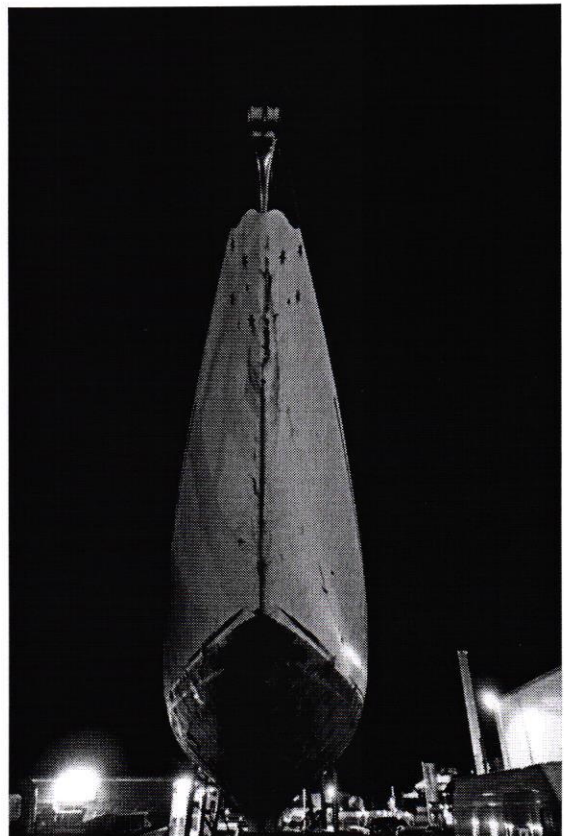


Dass die Zwölfer ihre Magie noch keineswegs verloren haben, zeigt ein Neubau aus jüngster Zeit: 2015 lief in der Flensburger Werft Robbe & Berking Classics ein nagelneues Boot vom Stapel, die *Siesta*. Es handelt sich um den letzten Entwurf (1939) aus der Feder des berühmten norwegischen Seglers und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

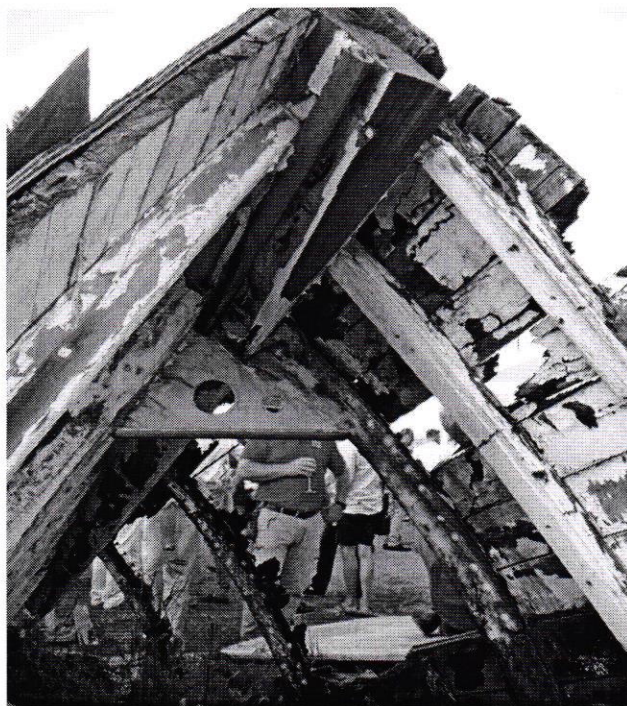
Ebenfalls bei Robbe & Berking Classics wartet 2018 der Rumpf der *Gretel* (siehe oben) auf eine Restaurierung. Das Wrack der *Jenetta* holte Oliver Berking in Einzelteilen aus Kanada, der Entwurf des längsten je gebauten Zwölfers ist von Alfred Mylne. Jetzt hat man einen neuen Rumpf gebaut, und wer angeblich 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.

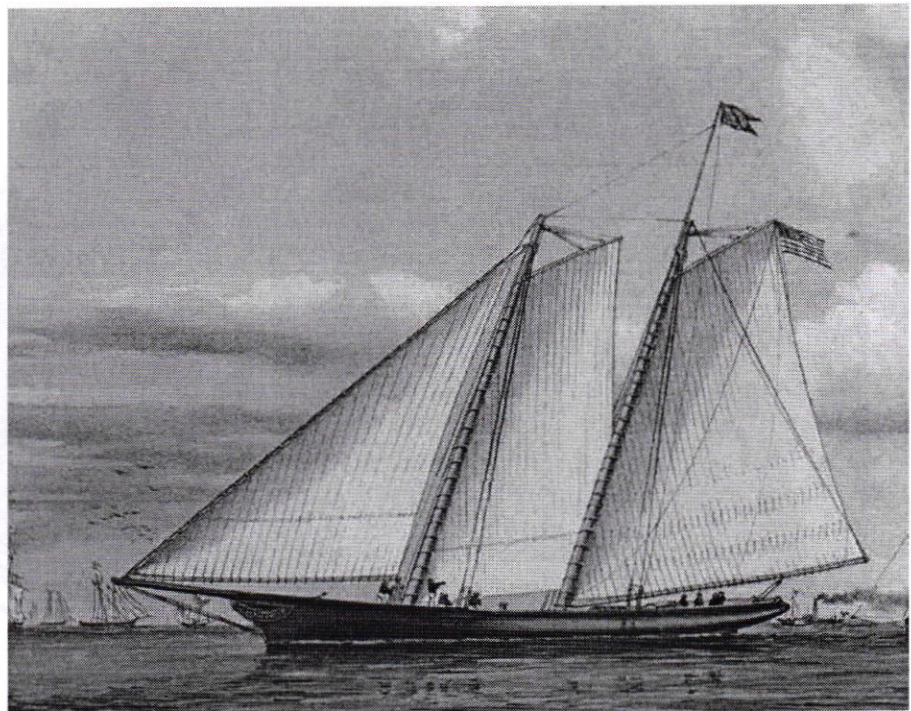
Der America's Cup

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.

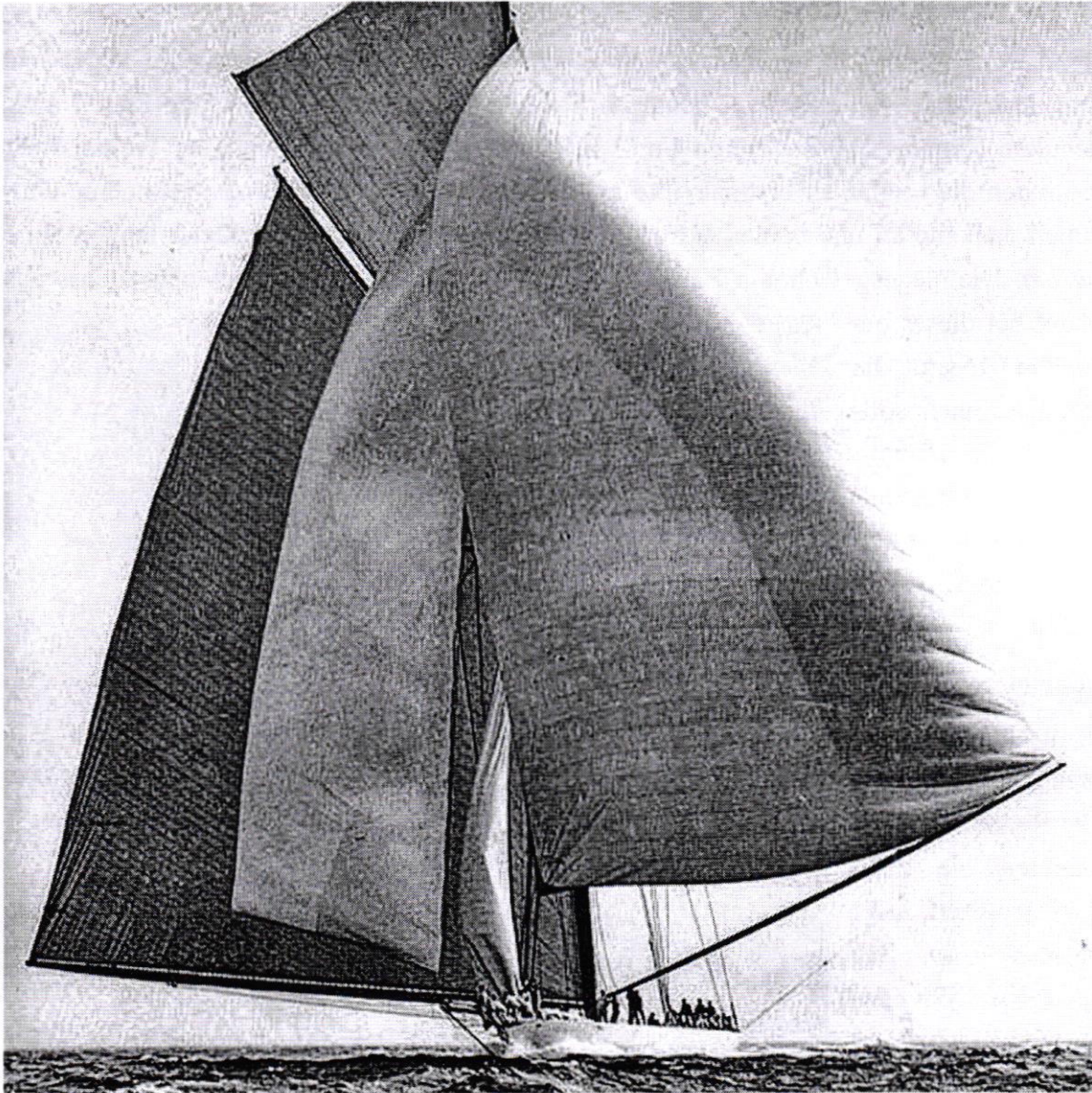
de einfach², der Sieger musste beim nächsten Mal von einem Jachtclub, der aus einem befreundeten Land kommen müsse, herausgefordert werden. Man segelte dann Boot gegen Boot. Jedoch waren in der Geschichte des AC bis heute nicht viele Nationen in den finalen Duellen beteiligt: Amerika 33-mal (meist als 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 Regatta-boot 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 Yachten 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,



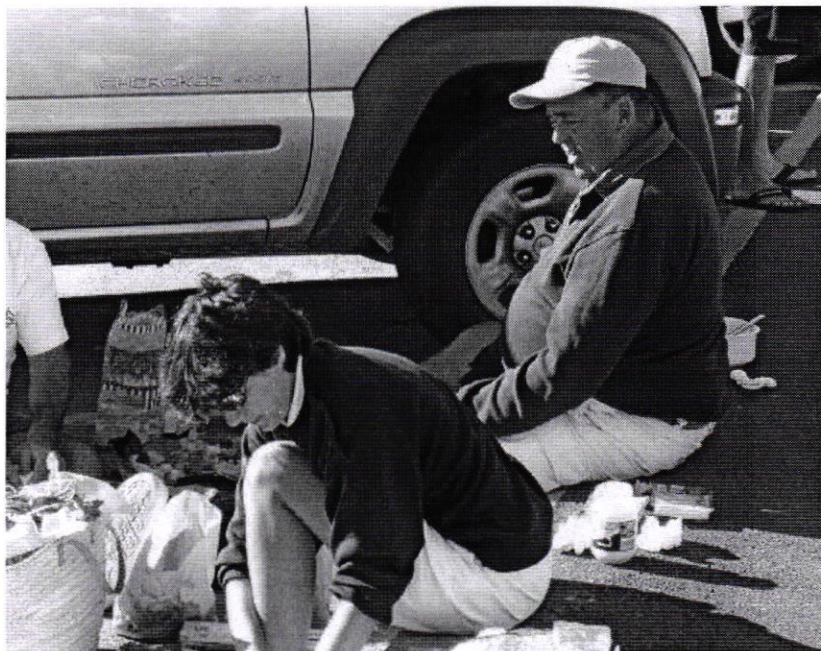
Der Zwölfer *Vim* auf der Flensburger Förde 2016

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.

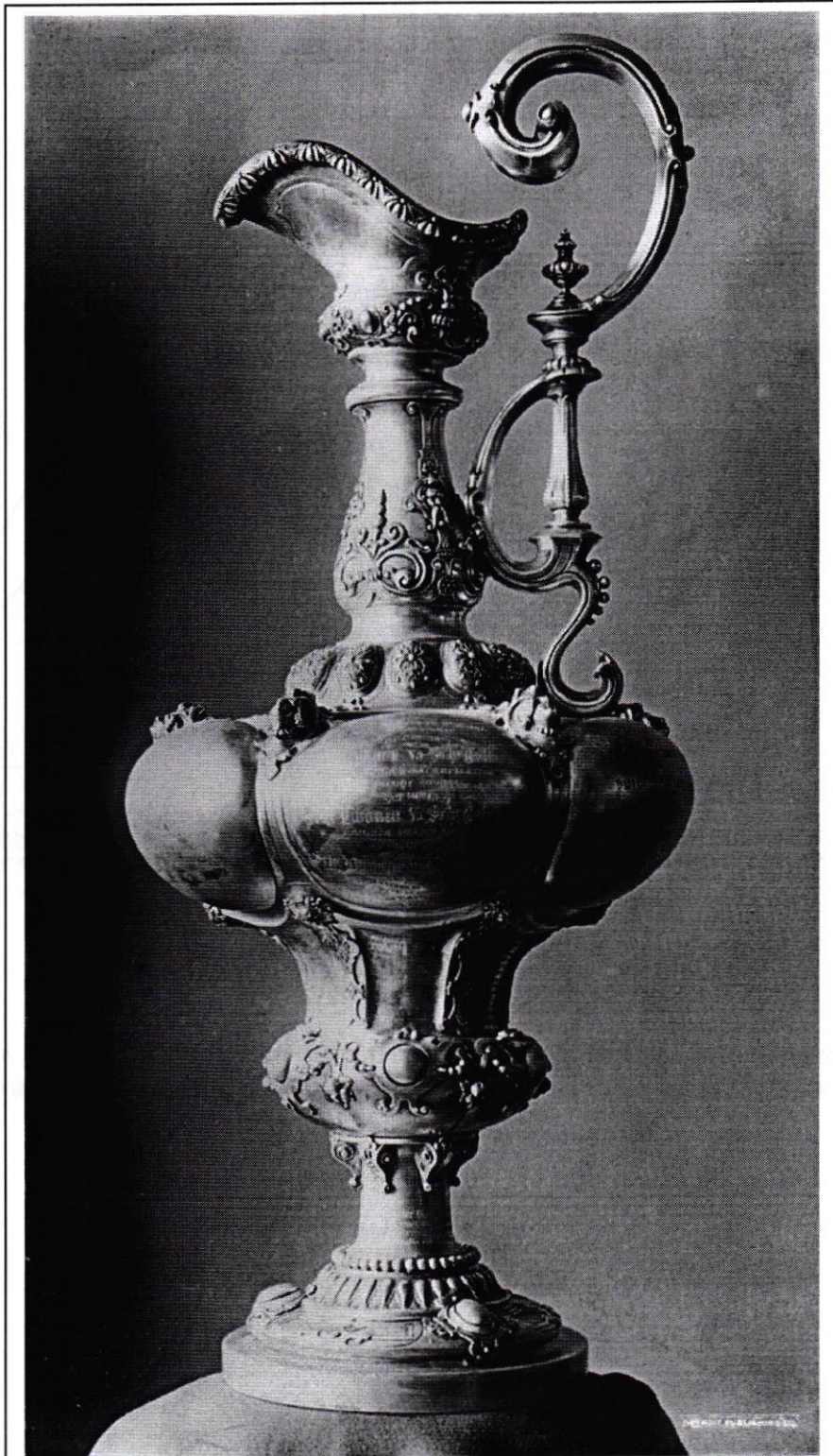
Wenn Ellison, anders als frühere Syndikats-Chefs, nicht selber am Ruder stand, hat er doch in den letzten beiden AC-Wettbewerben maßgeblichen Anteil an der sportlichen Ausrichtung dieses Wettbewerbs. Auch wenn viele Segler mit den neuen Bootsformaten und Flügeln als Segel nichts anfangen können, muss 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.

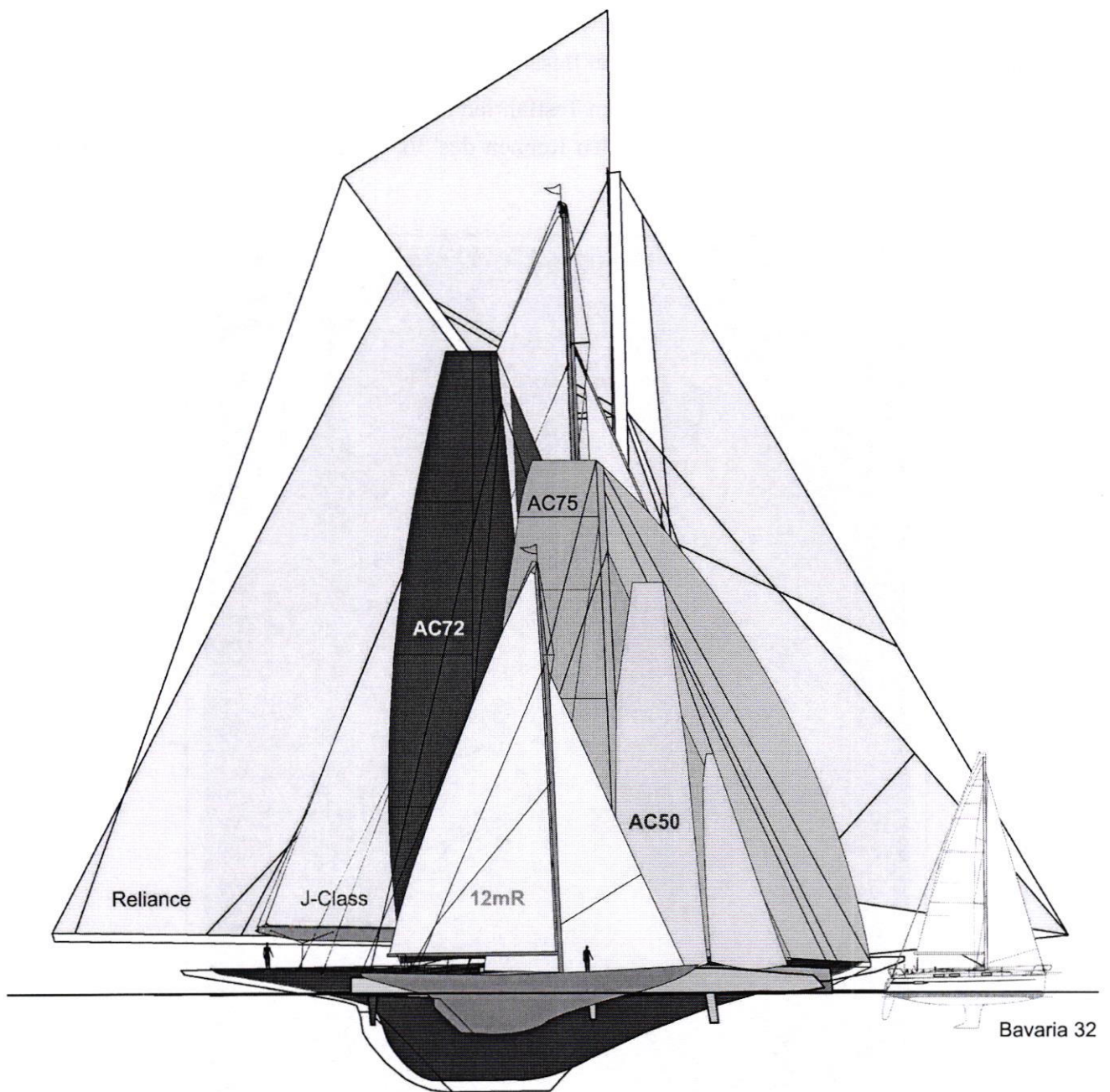
⁷ Die ursprüngliche Regel, dass der Herausforderer auf eigenem Kiel in das Land des Verteidigers segeln müsse, hatte man bereits nach der J-Class-Ära aufgegeben, sie galt für die Nachkriegsrennen nicht mehr.

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.

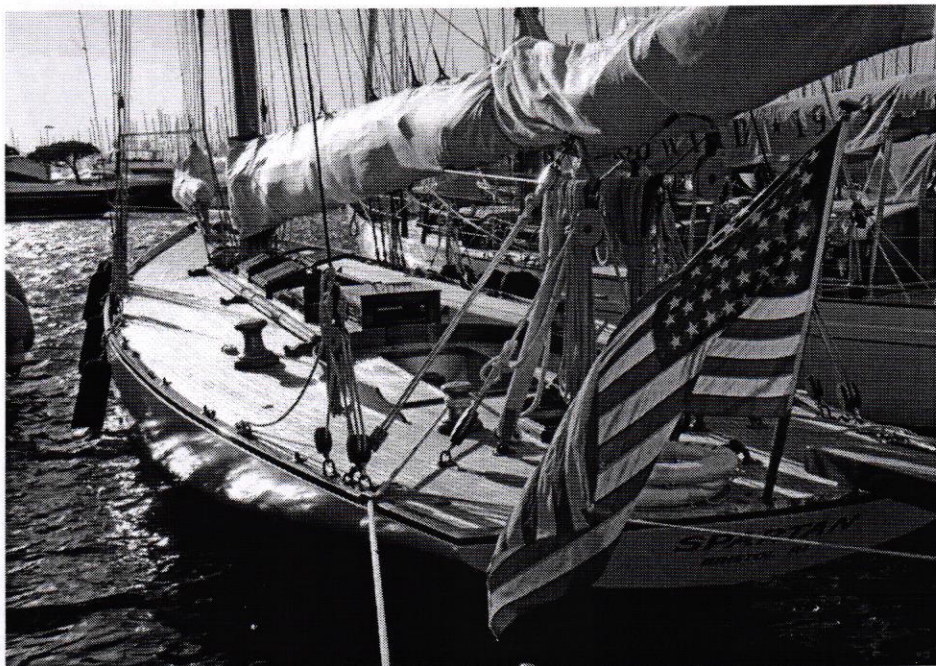


Die America's-Cup-Bootstypen *Reliance* (1903), *J-Class* (1930-1937), *12mR* (1958-1987), *AC72* (2013), *AC50* (2017), *AC 75* (geplant 2021). Rechts zum Vergleich eine *Bavaria 32* mit etwa zehn Metern Länge. Grafik: Janine Müller-Wüstenberg.

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 Schmiege Maße 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 Rechterm, 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.

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

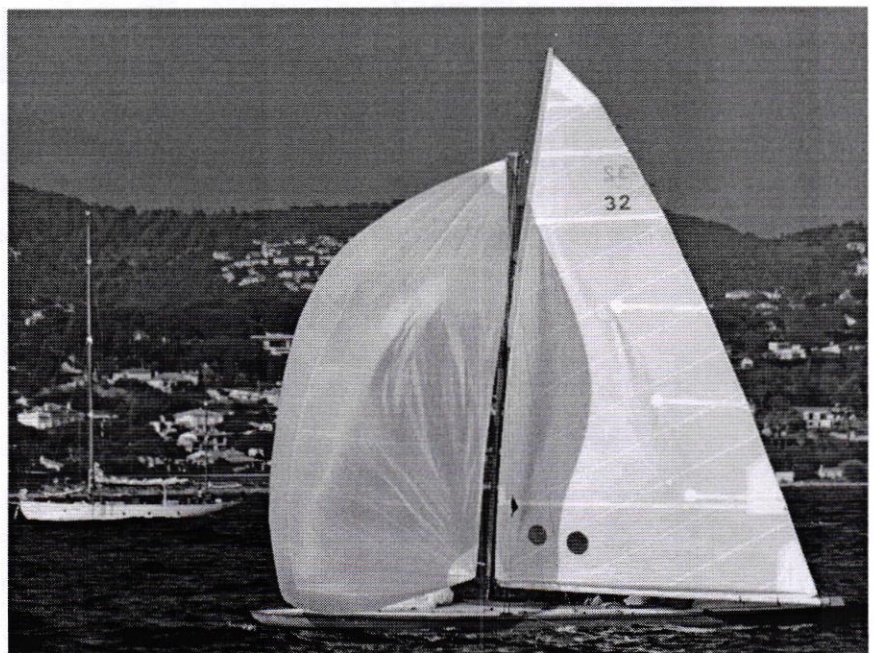
Unter diesem unbefriedigenden Eindruck arbeitete Nathanael G. Herreshoff fortan an einer neuen Regel, der Universal Rule.

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*.

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

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 Jacht *Tilly XV*.⁵



Tilly XV, Sonderklasse, vor Saint-Tropez

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

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



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

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.

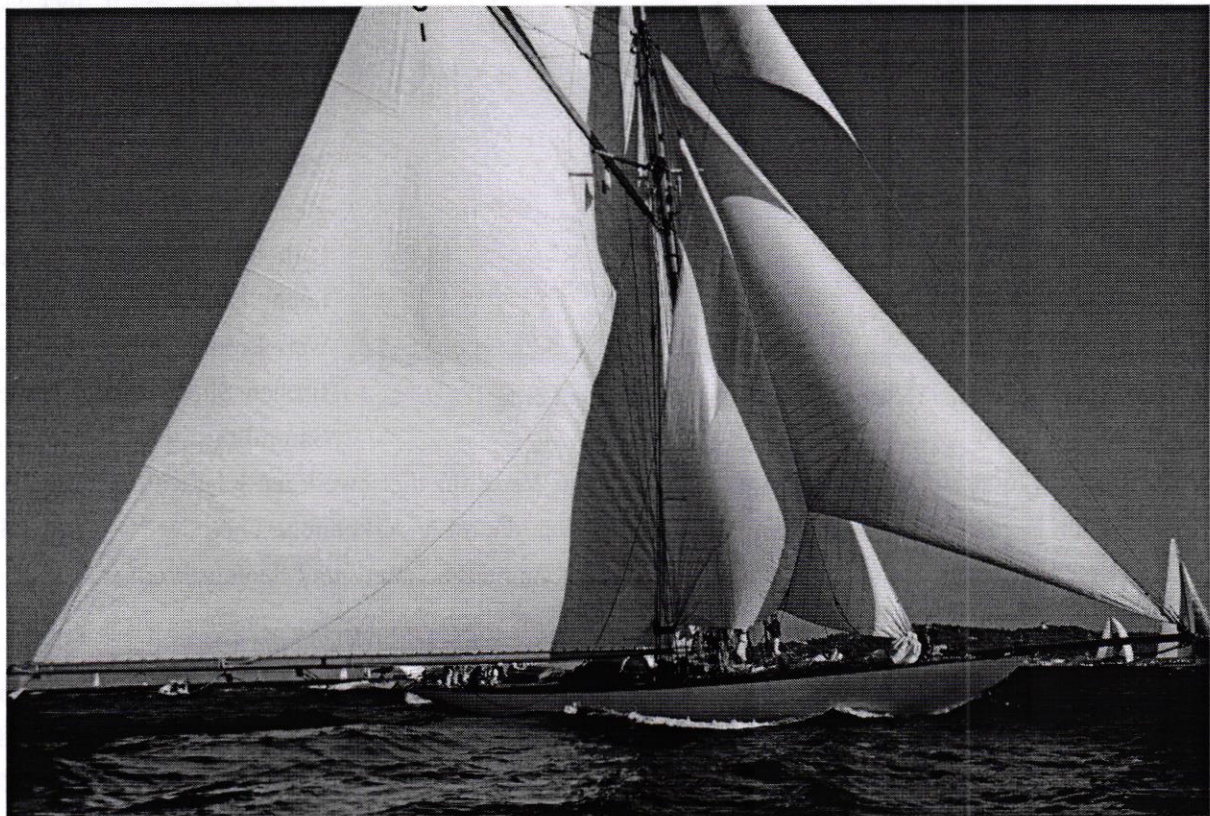
International oder **Metre Rule**[mR]: Als *First Rule* 1907 entwickelt; 1920 und 1933 folgten Modifizierungen in der *Second* und *Third Rule*, die offiziell bis 1939 galt, aber bis heute Fortbestand – zum Beispiel bei Neubauten – hat. Der Rennwert wird aus einer komplexen Formel berechnet. Bekannt sind beispielweise 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

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. Beliebt 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 Offshoreweltmeisterschaften 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 modere 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 (Cowes). 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.

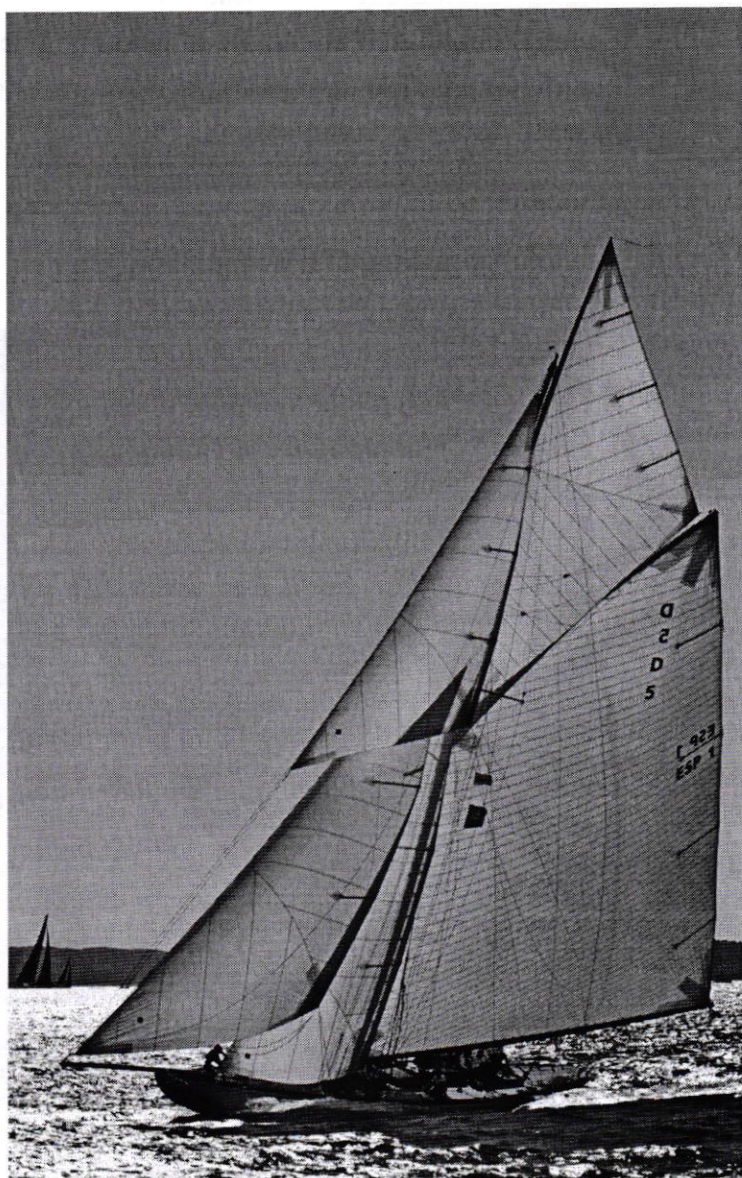
$$R_{KLR} = 6 * \left[\left(\frac{\sqrt{L}}{\sqrt{B}} \right) + \left(5 * \frac{\sqrt{T}}{\sqrt{L}} \right) + \left(\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{V}} \right) \right] * cb * r * \sqrt{2,43 * Lwl}$$

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 *Hispânia* 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 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



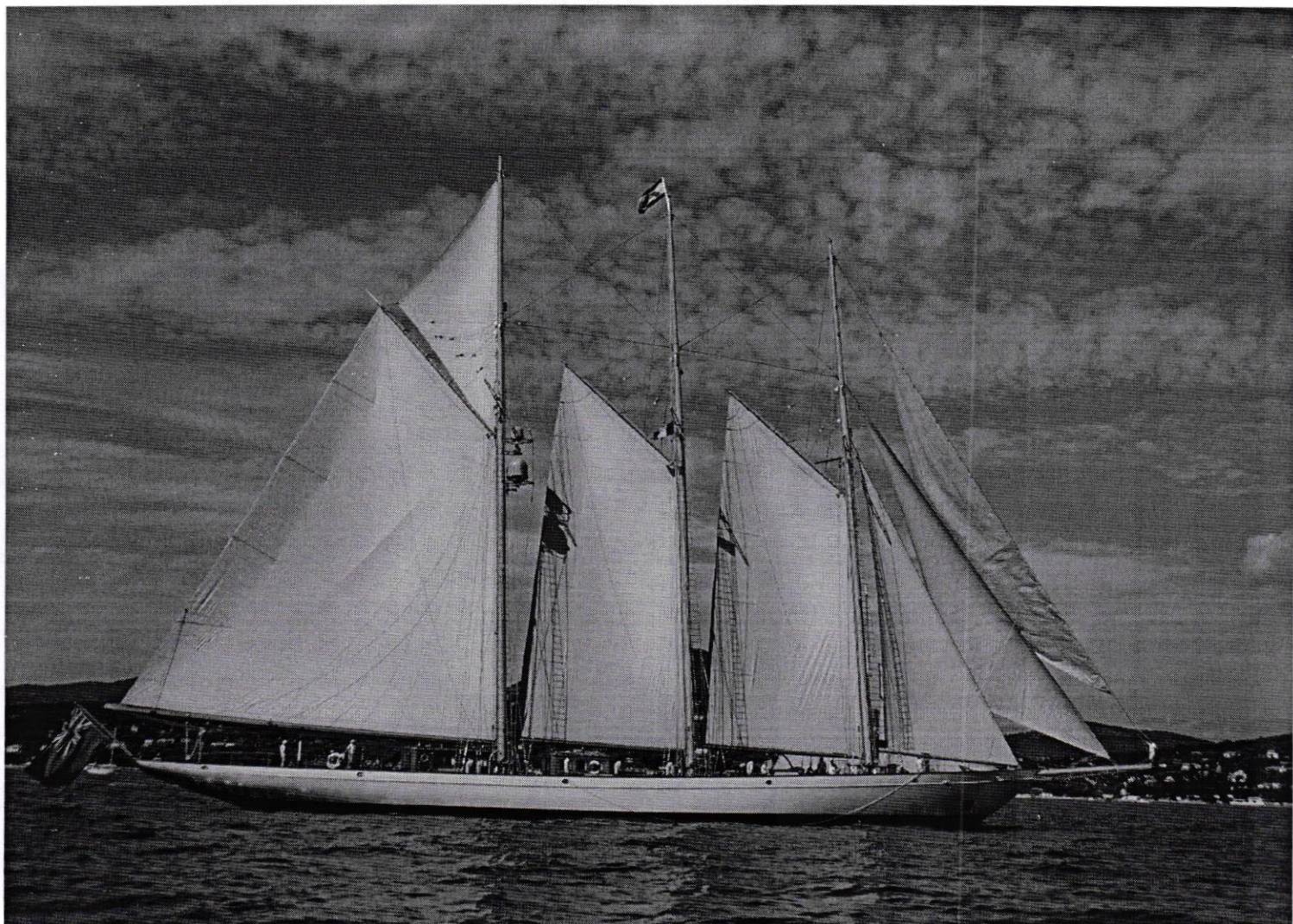
neuen Jacht gefunden zu haben, denn schon drei Jahre später verkaufte er das Schiff an den australischen Unternehmer Alan Bond, der 1983 mit dem ersten Gewinn des America's Cups für ein nicht-amerikanisches Land¹ auf sich aufmerksam gemacht hatte. Bond nannte den Dreimaster nach seiner Biermarke XXXX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

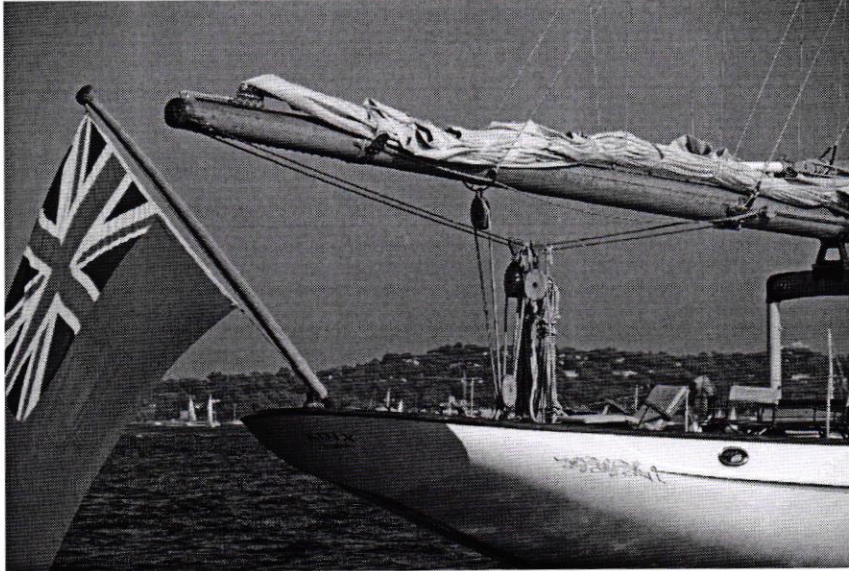
In der Zwischenzeit hatte der neue Eigner Mitte der 1990er Jahre die 15mR-Jacht *The Lady Anne*⁴ gekauft und restaurieren lassen. Fortan und bis heute nutzt er *Adix* als Basis für seine Regattateilnahmen mit dem 15mR-Boot.

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*.

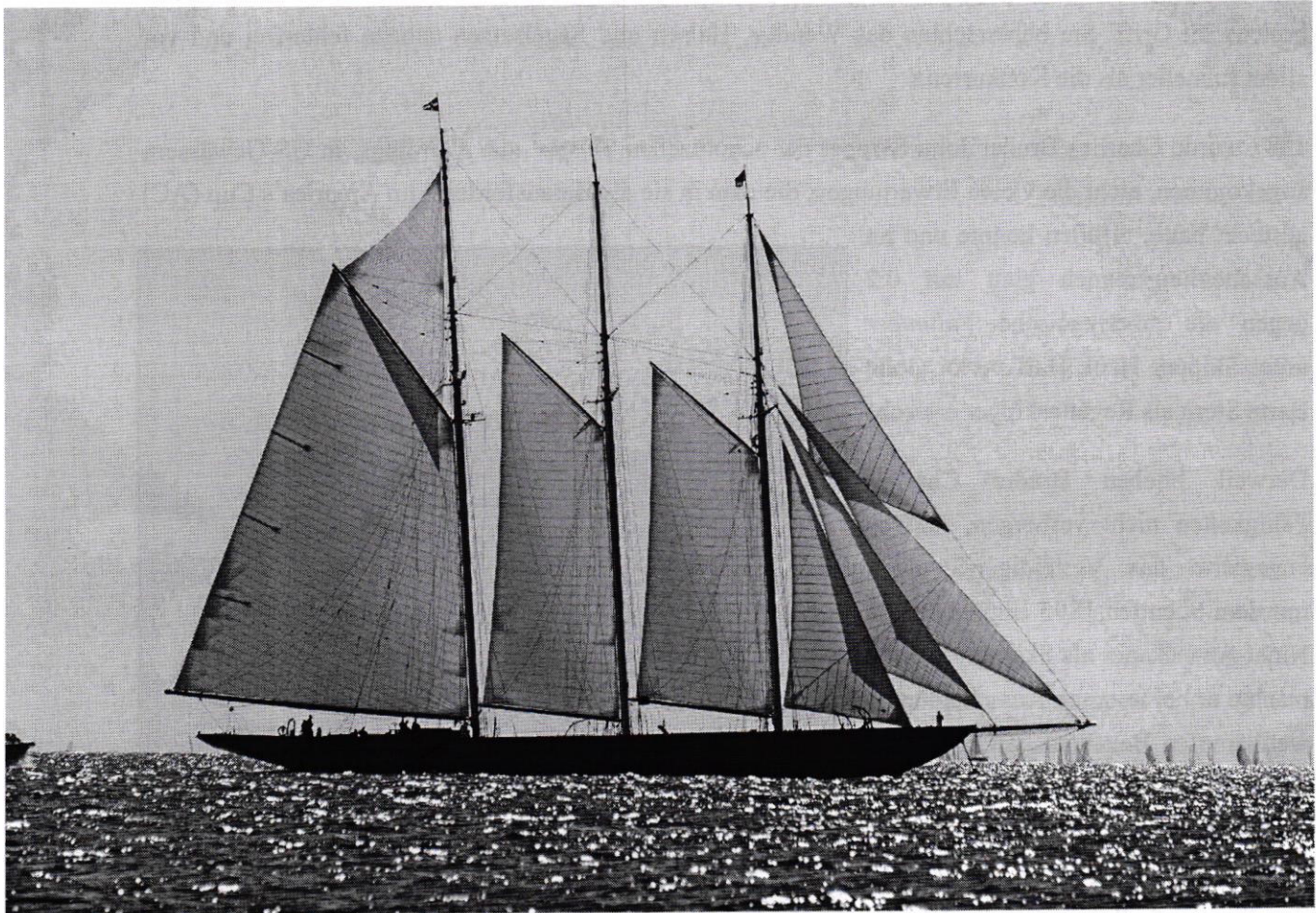


Charlie Barr

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.

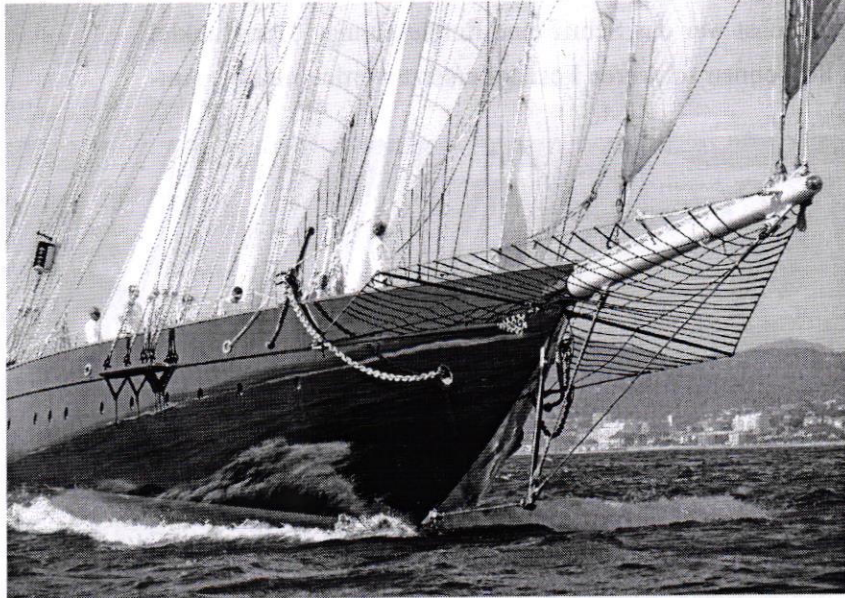
Charlie Barr und seine Erfolge

<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 der britische 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.



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

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

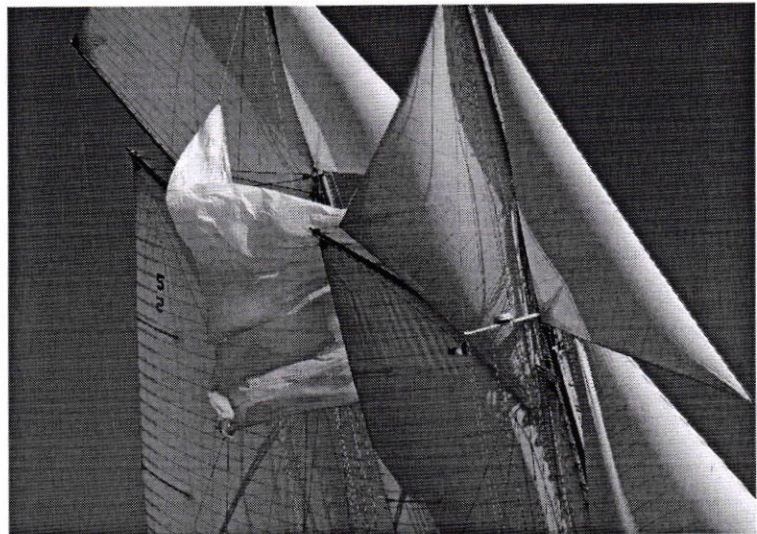
war der deutsche Schoner *Hamburg*, der zunächst in leichten Winden vorne lag. Taktiker Barr musste sehen, dass er einen guten Kurs Richtung Ost fand, bis der Wind zum Sturm auffrischte und das Segeln nass und ungemütlich wurde. Sorgenvoll bat der Eigner den Skipper, beizudrehen und den Sturm abzuwarten, 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

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 lang ⁶. 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.



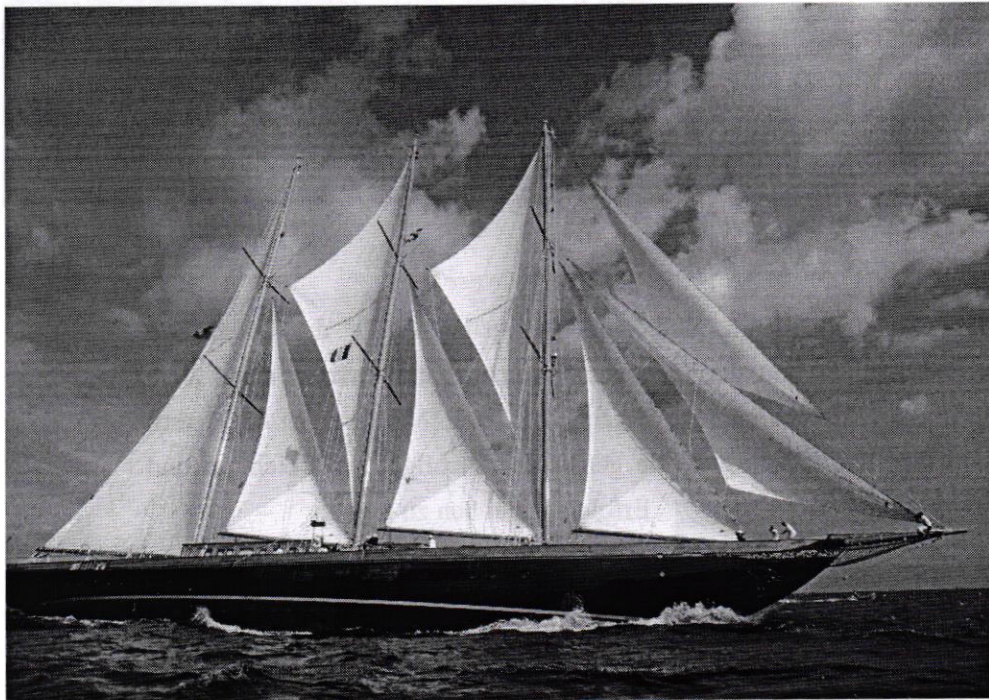
Eleonora vor Saint-Tropez

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.

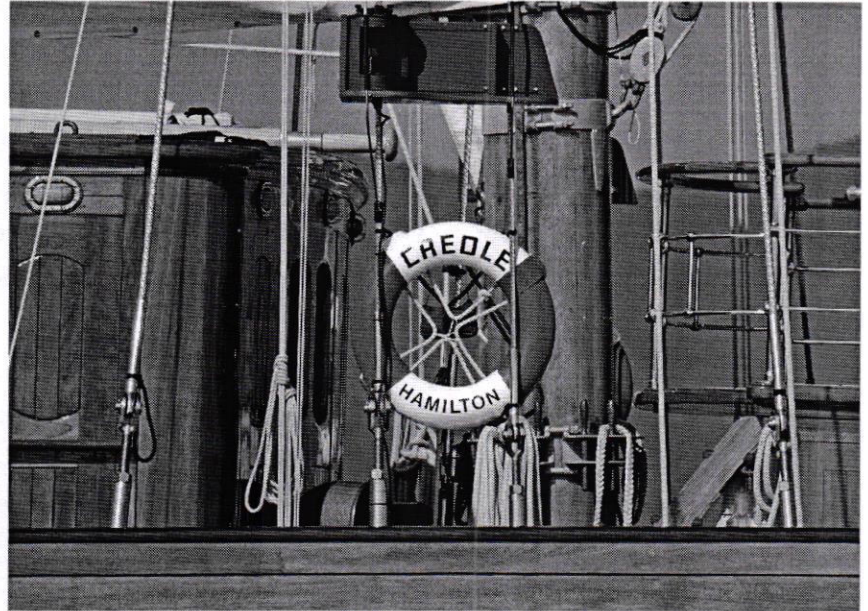
Neben ihrer Schönheit und Größe haftet diesem Schiff aber auch eine gute Portion Unglück und Tragik an.

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



Ave, 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 eingeleitet. 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.

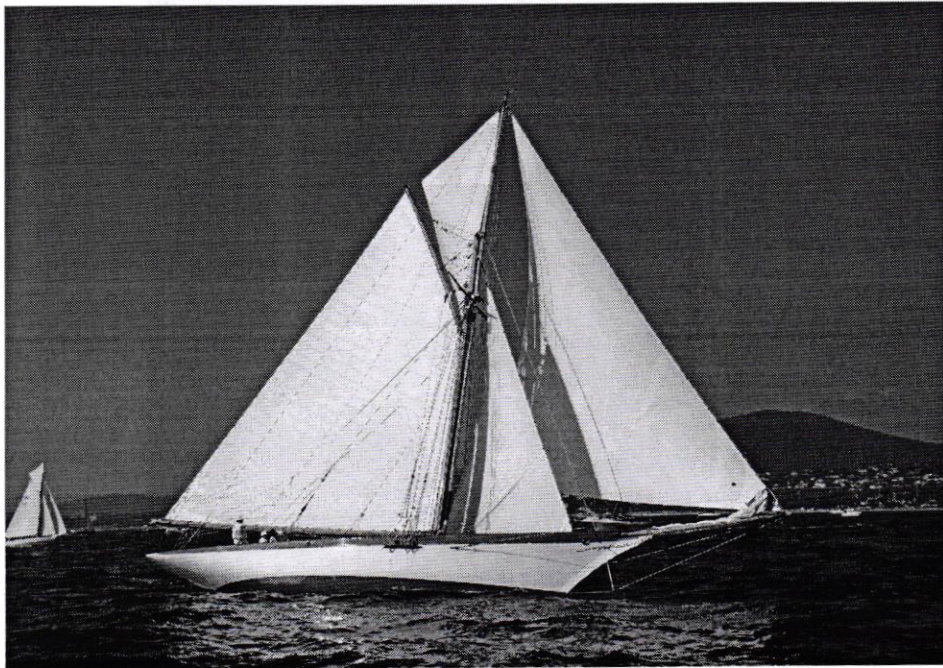
Maurizio Gucci war anfangs mit *Creole* viel zu Regatten unterwegs gewesen, aber er suchte etwas „Handlicheres“ und fand 1994 für gerade mal 15.000 britische Pfund den gut 18



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

„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.



Avel vor Saint-Tropez

Avel ist, anders als die Rennjachten zB von William Fife

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

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

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



Elena, *Germania Nova* (hinten)

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-

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 Jacht 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 Jacht 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 Jacht 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

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

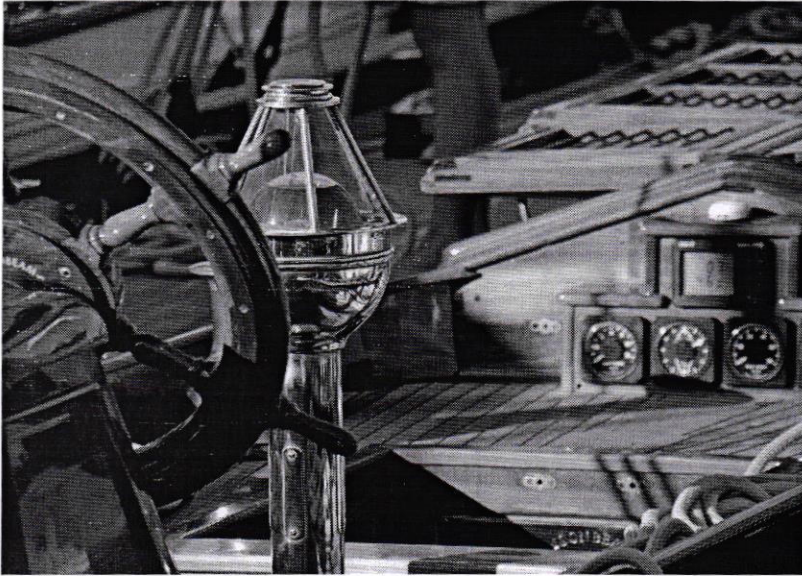


Die Sonne, Bezugspunkt zur Bestimmung von geografischer Breite und Ortszeit, lugt hinter dem Mast der *Mariquita* hervor.

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.

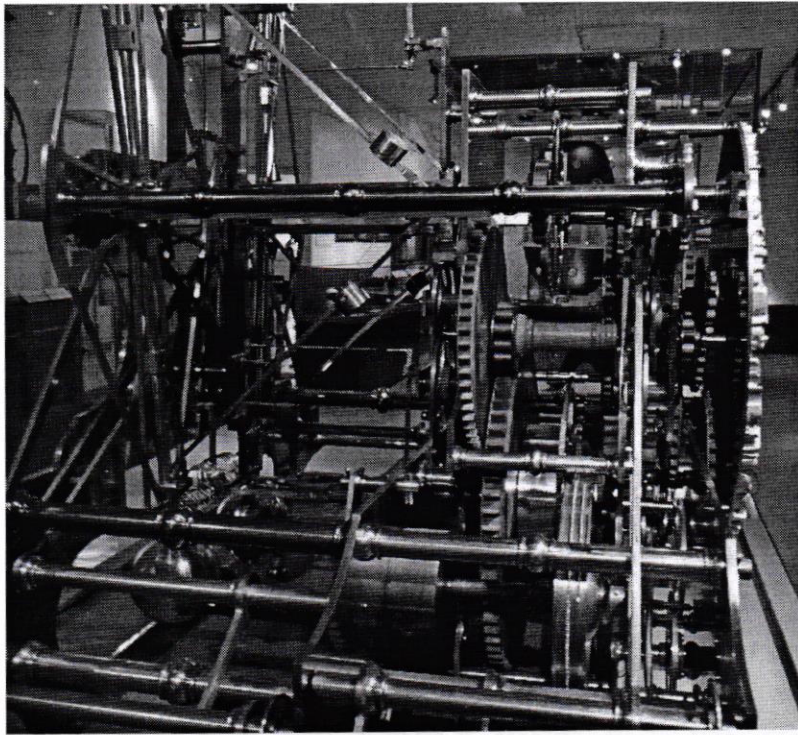
Für die Bereithaltung einer Referenzzeit an Bord gab es verschiedene Ansätze. Die Astronomen favorisierten eine Zeitbestimmung über Finsternisse der Jupitermonde. Allein, mit unhandlichen und empfindlichen Teleskopen und einer Fülle von notwendigen Tabellen und Berechnungen war diese Methode zum Hantieren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

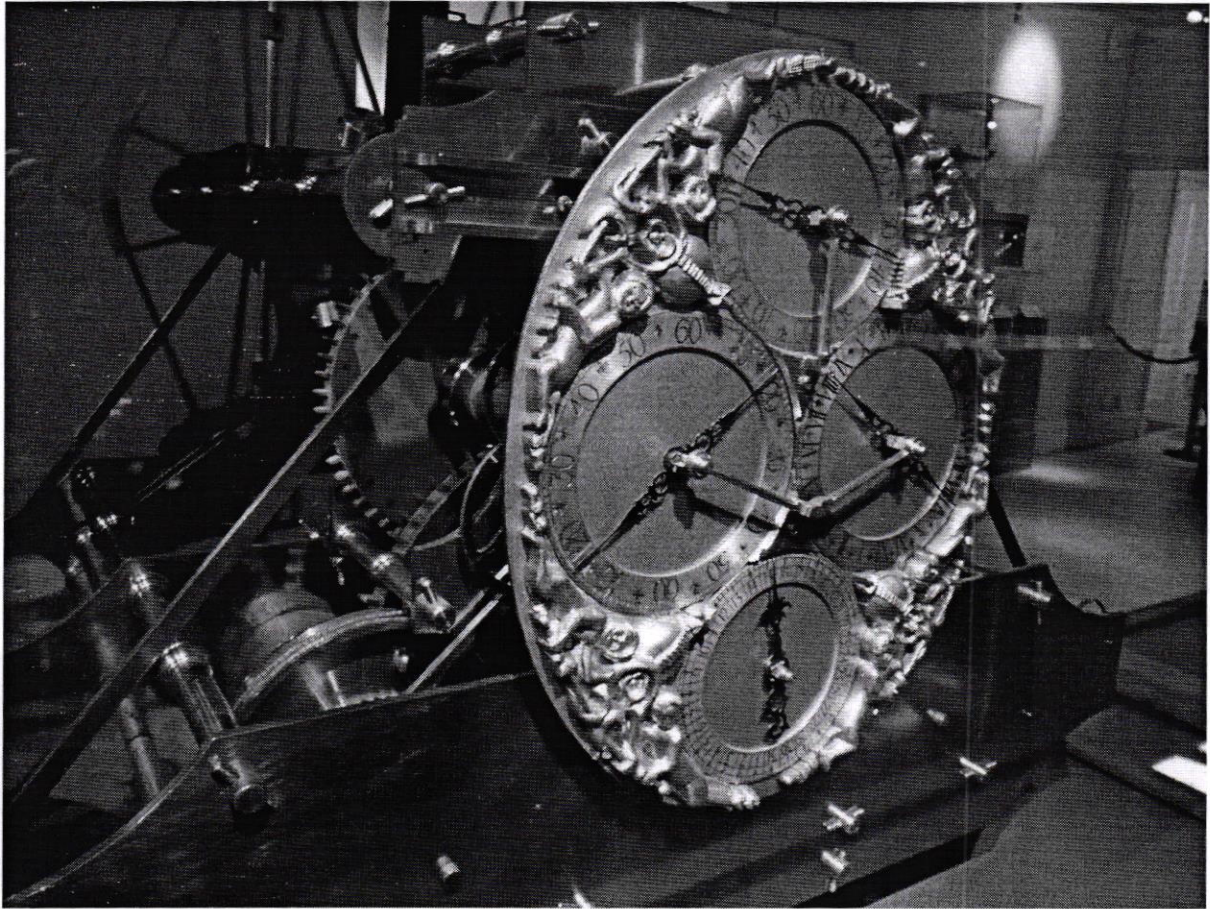


nach Lissabon und zurück, erfüllte die Uhr die gestellten Anforderungen mit Bravour. Weitere 24 Jahre experimentiert der Tüftler, doch die königlichen Astronomen, denen die Bewertung der eingereichten Vorschläge oblag, legten Harrison, der für die Erklärung seiner komplizierten Uhr mehrere Tage brauchte, 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 Ablaufen 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 se- geln heute noch als Zeugnisse der ex- quisiten 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 Charraten 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

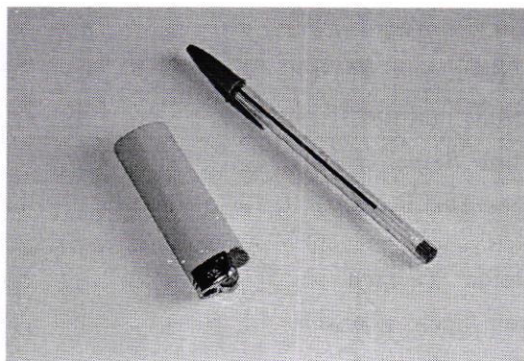
Moonbeam of Fife (Moonbeam III)

Baujahr	1903
Entwurf	William Fife III.
Werft	Fife, Fairlie (Schottland)
Erster Eigner	Charles P. Johnson
Jetziger Eigner	Carsten Gerlach

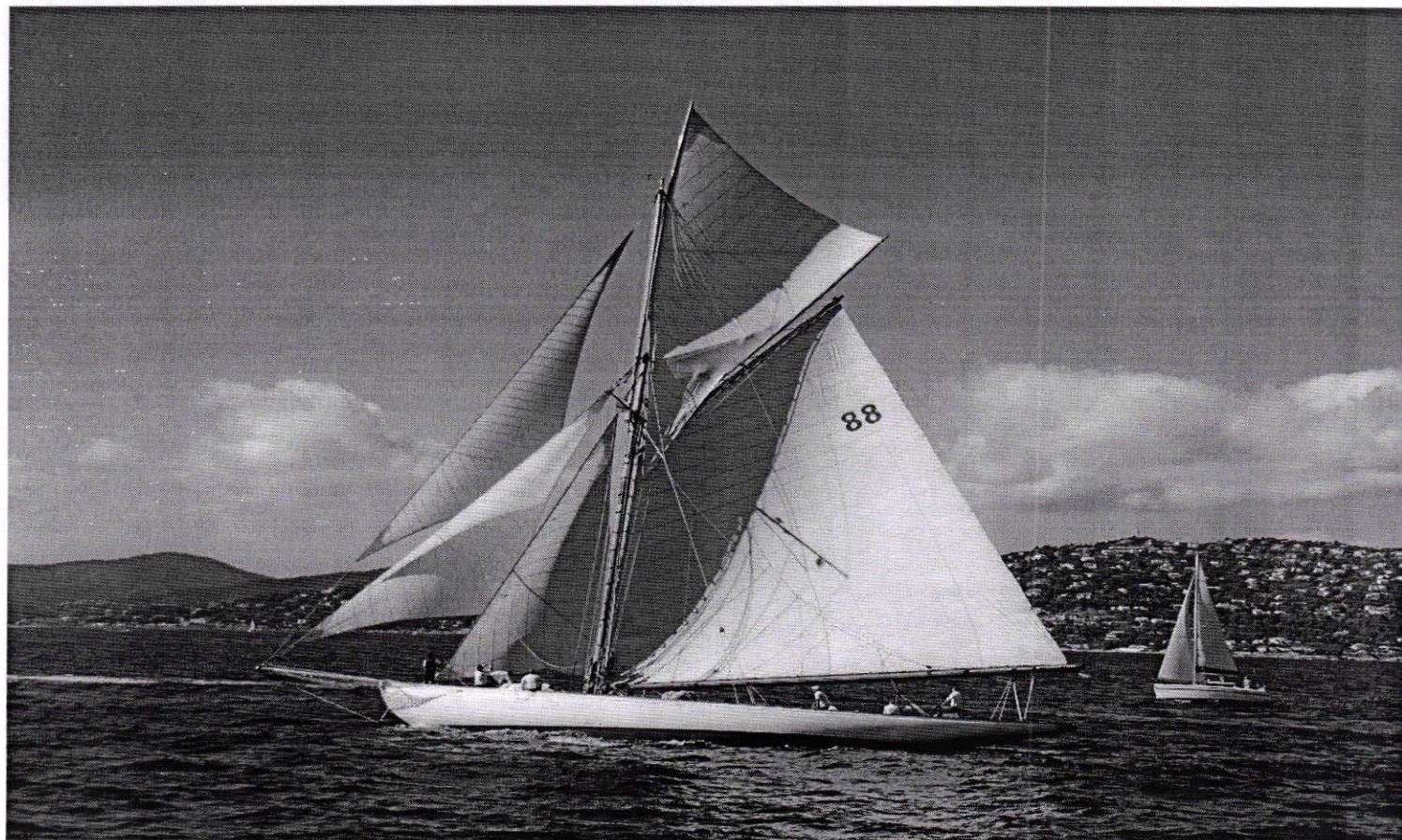
Gesamtlänge [m]	30,94
Rumpflänge [m]	24,81
Wasserlinie [m]	19,83
Breite [m]	4,75
Tiefgang [m]	3,29
Verdrängung [to]	67 (41)
Segelfläche [qm]	430

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

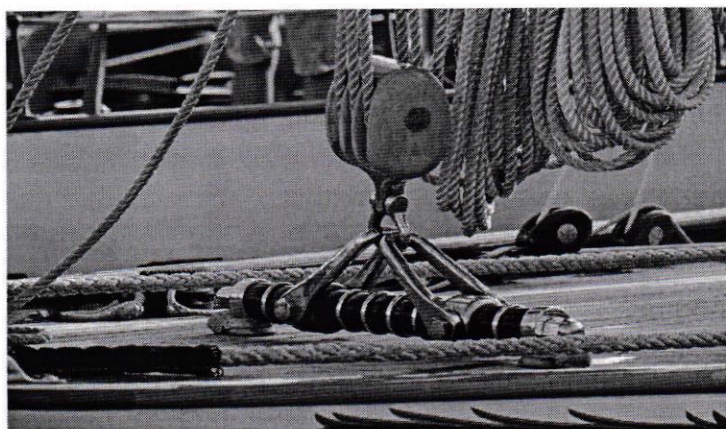


Moonbeam of Fife, Voiles de Saint-Tropez

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*.

weitestgehend im Original erhalten. Unter Deck wurde die Einrichtung mit der Zeit erneuert, zwar anknüpfend an das Fife'sche Original, aber hinsichtlich eines Zugewinns an Komfort doch ein wenig modifiziert.

Die glanzvollste Zeit hatte das Boot sicher in den 1950er Jahren, als es dem damaligen Prinzen Rainier von Monaco gehörte, der auf der Yacht die Flitterwochen mit seiner Braut Grace Kelly verbracht haben soll. In Erinnerung daran hat man das hübsche Konterfei der beiden in Bronze an der Baumnock, dem Ende des Großbaums, angebracht.

Wir sprachen bereits von Erfindern und Gründern, ein solcher ist auch der Holländer Tom van der Bruggen. Von Hause aus erfolgreicher Antiquitätenhändler in den Niederlanden, verwirklichte er Ende der 1980er Jahre einen

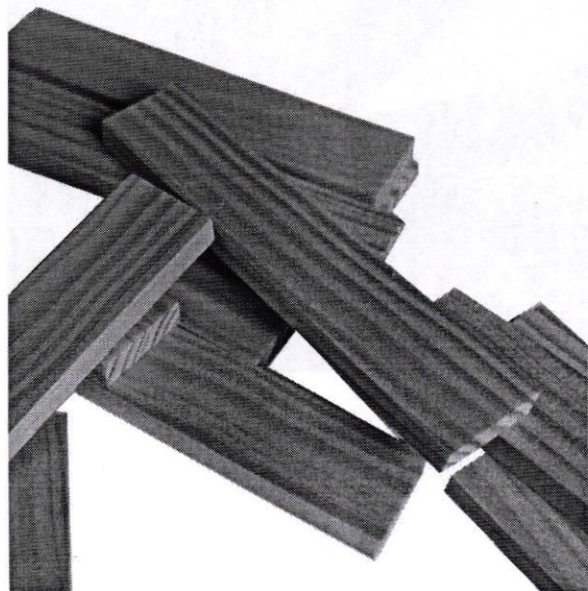
Moonbeam IV

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)

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:

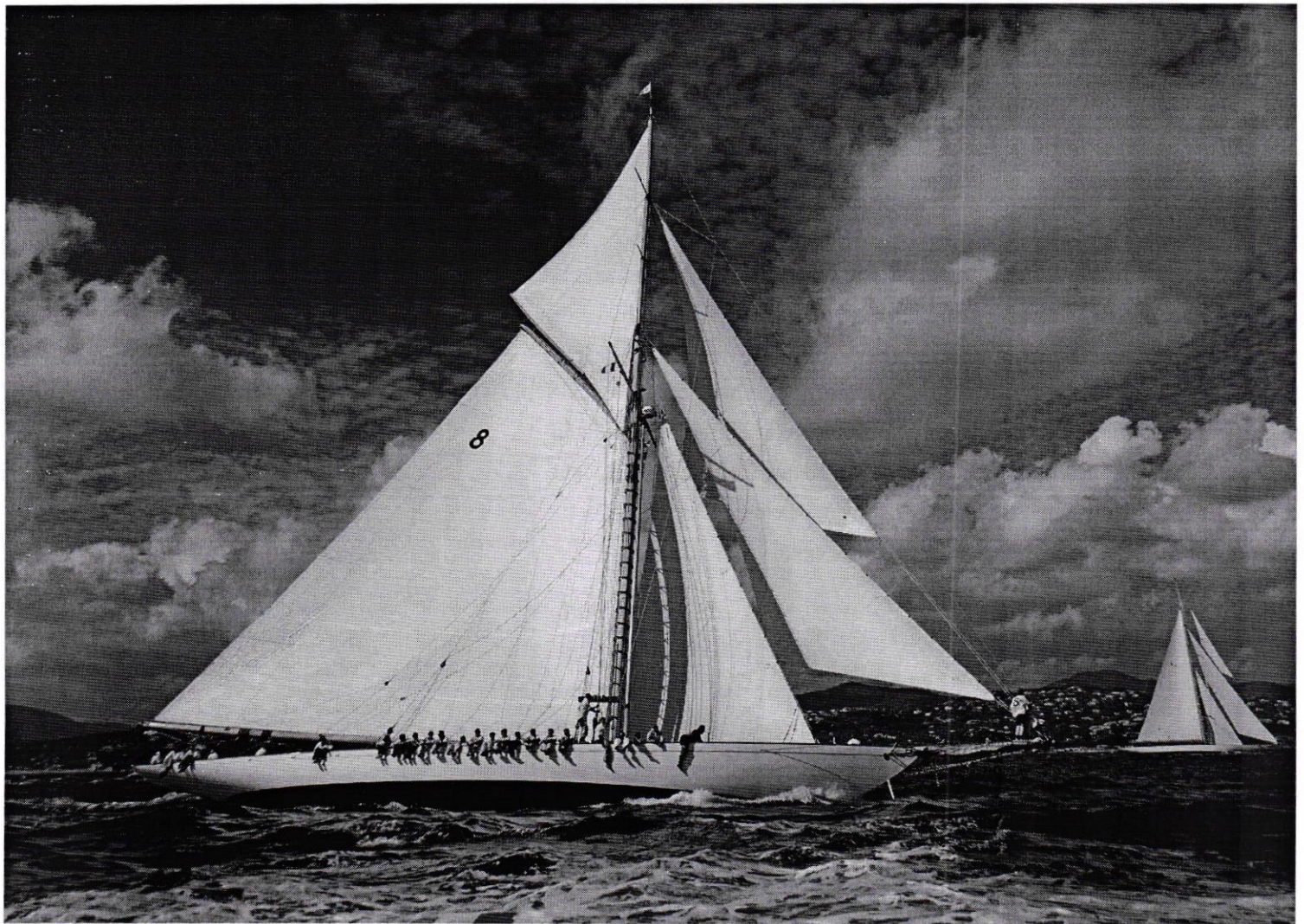


Mittlerweile sind weltweit mehr als eine Milliarde dieser Hölzer verkauft, genug, um sich einen gewissen Wohlstand anzueignen: Van der Bruggen besitzt seit 2007 die Segelyacht *Amadour* (Bj. 1938, 17 m lang), und Anfang 2017, genau 30 Jahre nach der Erfindung seiner Bauklötze, gönnte er sich für 2,5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