

75 Jahre H-Jolle

**Zur Geschichte der "15 qm - Wanderjolle", die eigentlich auch
1998 schon ihr 75jähriges Bestehen hätte feiern können.**

Von Michael Krieg

Die Anfänge

Begeben wir uns in die 20er Jahre des letzten Jahrhunderts. Der 1. Weltkrieg ist seit einigen Jahren vorbei, das Kaiserreich Geschichte, die Revolution und die bürgerkriegsähnlichen Zustände vor allem auch in der Hauptstadt Deutschlands, in Berlin, waren überstanden und wirtschaftlich ging es ebenfalls langsam wieder bergauf.

Nachdem die Schrecken und Nöte des 1. Weltkrieges also überwunden waren und sich somit auch der Segelsport langsam wieder erholt hatte, war man seit Beginn der 20er Jahre vermehrt bemüht, das Segeln in "Klassenbooten" zu fördern. Zusätzlich zur schon 1909 geschaffenen "22 qm-nationalen Rennjolle" (J-Jolle) des Verbandes (Deutscher-Segler-Verband/DSVb) entstanden weitere Rennjollenklassen. Sie waren eingebunden in Baubestecke, die den Konstrukteuren die Möglichkeit der relativ freien Entfaltung der Risse gaben, aber innerhalb der festgelegten Grenzen gleiche oder ähnliche Boote hervorbrachten. Man war untereinander konkurrenzfähiger, vergleichbarer, konnte seitens der Konstrukteure und Bauwerften wirtschaftlich besser kalkulieren und verbannte alle Boote, die halt nicht "Klassenboote" waren, in die "Ausgleicherklassen".

Nun gab es damals in den verschiedenen Seglerorganisationen aber das vermehrte Bestreben, nicht nur die Regattasegelei zu fördern, sondern auch das Wandersegeln. Der Deutsche Segler-Bund (DSB) hatte es sich in seine Statuten geschrieben und der Deutsche Segler Verband (DSVb) dokumentierte es später durch die Vereinigung mit dem Kreuzer-Yacht-Verband.

So wurden von einigen Seglern aus der Hauptstadt die Gedanken und Pläne wieder aufgegriffen, die sie schon vor dem Kriege angedacht und realisiert haben wollten: die Schaffung einer gleichermaßen zum Wander- und Regattasegeln geeigneten Jolle.

Da die großen Segelorganisationen aber zuerst keine einheitlichen Baubestimmungen für die Wanderjolle herausgaben, teilweise sogar verschiedene Klassen förderten, entwickelte sich auch die schon länger geforderte Wander- oder Kreuzerjolle in beiden Organisationen unterschiedlich.

H 4

Bj. 1948, Grunewald-Riss, Bauwerft Willy Thomas/Berlin. Erstbesitzer der Jolle war Willi Klammer aus Brl.-Spandau. Sie hieß zuerst "Pangany VI" und ging dann nach Steinhude und wurde unter dem Namen "Meerkätzchen" von Klaus Müller-Seegers als Meister von 1958 und auch 1961 noch unter Gaffel zur vielleicht berühmtesten H-Jolle der 50er u. 60er Jahre. Die Jolle ist im Stuttgarter Raum verschollen und wahrscheinlich abgewrackt worden.



So hat unsere Klasse eigentlich zwei Geburtsdaten. Schon Ende 1923 verabschiedete man beim Bundestag des damaligen Deutschen Segler-Bundes (DSB), der seinerzeit in Altona (Hamburg) abgehalten wurde, Bauvorschriften für eine "15 qm-Bundeswanderjolle" und vergab als Unterscheidungszeichen das noch heute gebräuchliche H.

Für die im Verband engagierten Jollensegler war es dann endlich am 14. Dezember 1925 soweit. Im amtlichen Blatt des damaligen Deutschen-Segler-Verbandes (DSVb), der "Yacht", wurde bekannt gemacht, dass "die vom letzten Seglertag (in München) ... angenommenen Bauvorschriften für eine 15-qm-Kreuzeryacht ... in Wirksamkeit gesetzt werden." Man gab der Jolle zur Unterscheidung ein F ins Segel.

Damit hatten sich auch im Deutschen-Segler-Verband (DSVb) nach jahrelangen Auseinandersetzungen die aus Berlin stammenden Befürworter eben dieser Idee durchgesetzt, neben der Segelei in reinen "Rennjollen" (z.B. 20 qm-Rennjolle - Z-Jolle) eine kleinere Kreuzerklasse, d.h. Wanderjolle, schaffen zu wollen.

Federführend hier war damals der langjährige Vorsitzende des Berliner SV 03, Bruno Vogelhaupt - "Lattenbruno", wie Vogelhaupt zur damaligen Zeit wegen der von ihm eingeführten vielen durchgehenden Segellatten im Großsegel der Jolle genannt wurde. Er und sein Freund Ernst Müller, von beiden eher der Wandersegler, dimensionierten die Jolle im Baubestock im Gegensatz zu vielen Rennjollen ("Pappschachteln") dieser Zeit aber so, dass eine lange Lebensdauer gewährleistet war.

Wie oben erwähnt, gab es auch beim Deutschen-Segler-Bund (DSB) schon Bauvorschriften für eine 15 qm Bundeswanderjolle (Binnenfahrtklasse). Nach der Zwangsvereinigung des Verbandes und Bundes zum Deutschen Segler Verband (DSVb) im Jahre 1933 kam es dann auch zur Vereinigung der H- und F-Jollen. Man zählte kurzerhand die in beiden Organisationen eingetragenen Wanderjollen, stellte fest, dass mehr H- als F-Jollen registriert waren und so mussten die F-Jollen neu vermessen und nummeriert werden. Einer massenhaften Ausbreitung der sowohl im Verband sowie im Bund gebauten Wanderjolle stand nun nichts mehr im Wege. Die H-Jolle wurde zur beliebtesten Klasse dieser Zeit mit den größten Meldzahlen bei den Berliner Segelwochen im Frühjahr und Herbst.

Nationale Klasse

Aber sie blieb immer eine nationale Klasse, wenn es auch einige H-Jollen in Österreich und eine eigene Szene vor allem in der Schweiz gab und dort noch heute gibt. In der Schweiz sind in den 50er Jahren vor allem in Spiez H-Jollen gebaut worden.

Nationale Klasse: In diesem Zusammenhang möchte ich an einen ausländischen Besuch erinnern, der im Spätherbst 1929 in Hamburg beim NRV an der Alster stattgefunden hat und der die H-Jolle schon relativ früh nach ihrer Entstehung ins Mutterland des Segelsports, England, hätte bringen können und somit vielleicht auch zu einer internationalen Verbreitung. Aber die vor allem finanziellen Voraussetzungen bei der Segelsport treibenden Bevölkerung in den entsprechenden Nationen waren durch wirtschaftliche Krisen, Inflation und große Arbeitslosigkeit nicht gegeben.



Mitglied im NRV war der spätere Weltmeister in der Starbootklasse Walter "Pimm" von Hütschler. Von Hütschler war vor seiner Starboot-Zeit für einige Jahre Besitzer und erfolgreicher Segler (u.a. Gewinner des "Kobold-Preises auf der Alster") einer von Lehmann/Berlin-Woltersdorf gezeichneten und gebauten F-Jolle, der F 58, "Pimm". Eben dieser von Hütschler war es, der Ende November 1929 den Engländer Uffa Fox nach Hamburg zu einem Probeschlag in seiner Jolle auf die Alster geladen hatte, als dieser sich im Auftrage des britischen Segler-Verbandes in Deutschland, dem bis dahin führenden Land im Jollen-Bootsbau, in den Jollenklassen umsehen sollte. Die oben angesprochene anschließende Wirtschaftskrise und der damit für die Werften und Interessenten verbundene zu kostspielige Bau von Jollen in Rundspantbauweise verhinderte die internationale Ausbreitung unserer Klasse. Stattdessen entwickelten die Briten in Anlehnung an die schmalen 1.5er Rennjollen (M-Jolle) das 1.2er Sharpie in der preiswerteren Knickspant-Bauweise.

Zurück zur Entwicklung der Klasse in Deutschland: Bund und Verband hatten fast gleiche Bauvorschriften. Die Bundes-H-Jolle war zu Beginn nicht ganz so lang wie die des Verbandes. Diese Bauvorschriften wurden aber schon 1926 denen des Verbandes angepasst.

Viel gravierendere Unterschiede gab es dagegen in der vermessenen Wasserlinienbreite zwischen den H- und F-Jollen. Hier war die F-Jolle schlanker als die mit einem Raumrechteck versehene H-Jolle. Entsprechend waren die F-Jollen auf den Regattabahnen in den ersten Vergleichen meist schneller als ihre Schwestern des ehemaligen Segler-Bundes. Das zu vermessene Raumrechteck wurde dann bei allen Neubauten nach 1933 angewandt und sorgte so für eine stabilere Schwimmlage, die vor allem dem Freund des Wandersegelns zugute kam.

Interessant an dieser Stelle ist sicher, dass die Frage der Wasserlinienbreite in den 90er Jahren bei den formverleimten, modernen H-Jollen noch einmal eine Rolle spielen sollte. Der in der Bootswerft Dannhus als Antwort auf den Kalb-Riss gebaute van-de-Staad-Riss hatte nur an einem Punkt die erforderliche Wasserlinienbreite. Anhaltende Debatten über die Auslegung der Bauvorschriften folgten.

H 185

Bj. 1942, Lehmann-Riss und -Bau/Berlin. Erstbesitzer der Jolle war H. Pautsch vom YC Stößen-see. Sie hieß "Frohsinn", kam in den frühen 80er Jahren nach Hamburg und ist heute unter dem Hamburger Klaus Leithner vom HSC eine der erfolgreichsten "Alt-H-Jollen" in der Holzbootszene.

Anzeige

A+R

Die rein juristisch nicht eindeutig zu klärende Auslegung der Bauvorschrift schien der Werft Recht zu geben, die bisher zwei dieser Jollen gebaut hatte. Mit der H 2012 ist der Zwischenahner Heiner Lahring dann 1992 sogar auf Anhieb Meister geworden. Letztendlich setzte sich aber mehrheitlich der Gedanke durch, dass die Wasserlinienbreite über eine genau definierte Strecke beizubehalten ist, um der Jolle für das Wander- und Familiensegeln eine sicherere Schwimmlage zu geben und sie für diese Zielgruppe tauglicher zu machen. So jedenfalls muss man wohl die Idee der Väter der H-Jolle aus der Vorkriegszeit verstehen. Nur war es halt in den Jahrzehnten nach dem Kriege in Vergessenheit geraten. Den beiden Jollen aber wurde von der Klassenvereinigung Dispens erteilt und sie dürfen auf allen Regatten der Klasse teilnehmen.

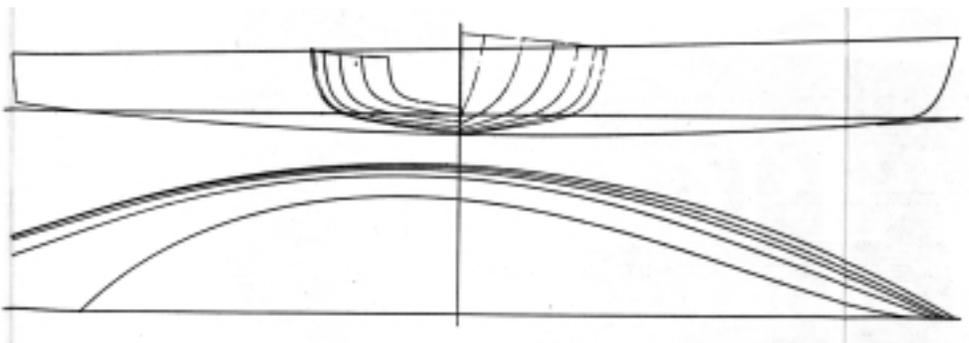
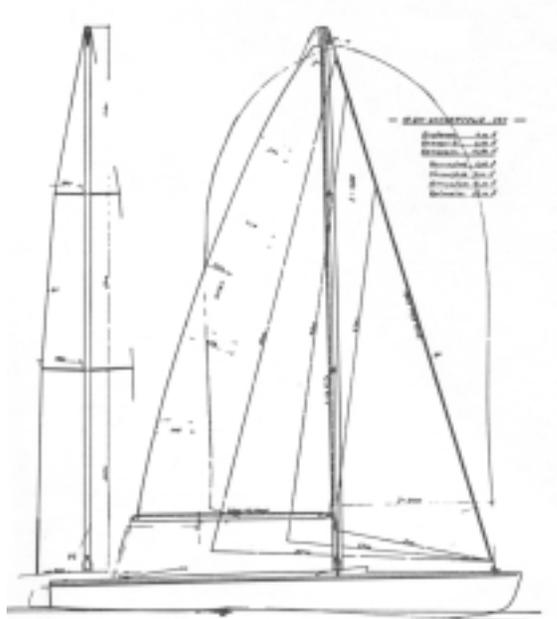
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass mit der H-Jolle in der Vorkriegszeit eine Grenzmaßklasse/Konstruktionsklasse entstanden war mit teilweise heute noch unverändert geltenden Bauvorschriften, wie der Länge von höchstens 6.20 m, einer Breite von mindestens 1.70 m, Takelungshöhe 7.50 m und vermessenen Segelfläche von 15 qm, die sich aber durch die Weitsichtigkeit ihrer teilweise sehr berühmten Konstrukteure (u.a. Harms, Lehmann, Drewitz, Martens, Brandt, Gärsch, Grunewald, Theo Ernst und

später sein Sohn Manfred und bei den modernen H-Jollen der Gegenwart ebenfalls Grunewald, Herrman Dannhus, der Holländer van de Staad und zuletzt Franz Kalb) im Laufe der Jahrzehnte immer dem neusten Stand bootsbauerischer Entwicklungen anpassen konnte.

15 m² Wanderjolle
H-Jolle nach A. Mitgitsch

Länge über alles: 6,20 m
Breite: 1,95 m
Deplacement: 315 kg
Großsegel: 8 m²
Vorsegeldreieck: 6,95 m²
Vermessene Fläche: 14,95 m²
Sturmfock: 4,65 m²
Normalfock: 8 m²
Genua: 12 m²
Spinnaker: 22 m²

Abbildung aus:
A. Mitgitsch: Das Lesen von Rissen,
Verlag Klasing & Co, Bielefeld 1950



Der 2. Weltkrieg und danach

Der 2. Weltkrieg stoppte je alle Entwicklungen im Segelsport. Viele Boote wurden in den durch Luftangriffe zerstörten Bootshäusern ein Raub der Flammen. Diejenigen, die das Inferno in und um Berlin überlebt hatten, mussten nun vor den Siegern "geschützt" werden. Aber viele Segler, die den Krieg überlebt hatten und noch eine H-Jolle besaßen, kamen schon 1946 im Osten Berlins auf dem Langen See zur ersten H-Jollen-Regatta nach dem Kriege, dem Blauen Band vom Langen See zusammen.

H 251

Bj. 1952, Grunewald-Riss, Bauwerft Vötterl/Starnberger See. Erstbesitzer der Fledermaus X war Lulu Böhler vom Bayrischen YC, der mit seinem damaligen Vorschoter E. Müller mit der Jolle bei den ersten Deutschen Meisterschaften der Klasse 1952 und 1953 Meister werden konnte. Die Jolle ist heute auf der Hamburger Außenalster beim HSC beheimatet.



Die Beliebtheit der Klasse änderte sich also auch nach dem Kriege vorerst nicht. Es wurde sogar 1950 wieder vom vornehmen Berliner Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) der in Jollenkreisen zu dieser Zeit vielleicht begehrteste Preis, der Seglerhauspreis, für die Klasse ausgeschrieben. Die auch international in der Schweiz, Österreich, Italien und Ungarn gesegelte J-Jolle (22qm-nationale Rennjolle), in der bis zum Kriege um den Seglerhauspreis gesegelt worden war, hatte nach dem Kriege keine Renaissance mehr erfahren. Die Rennen um den Seglerhauspreis und einige Berliner Verbandsmeisterschaften waren dann übrigens auch für viele Jahre die letzten Regatten, bei denen Segler aus Ost- und Westberlin gemeinsam mit- und gegeneinander antreten durften. Die Grenzen zwischen Ost und West wurden zunehmend auch für die Segler immer undurchlässiger.

Ein kurzes Wort an dieser Stelle zur im Hamburger Raum vor allem auf der Elbe verbreiteten 15-qm Einheits-Elb-Jolle (Elb-H-Jolle): Die mit 5.65 m erheblich kürzere Elb-H-Jolle ist Ende der 20er Jahre aus der C-Jolle, einer 15 qm Konstruktionsklasse entstanden und eine revierbedingte Eigenentwicklung. Der DSV befand, dass eine regionale Klasse wie die Einheits-C-Jollen, die man nun offiziell D-Jollen nannte, keine eigene DSV-Klasse werden können, stellte aber fest, dass die D-Jollen nach geringen Änderungen in die Vermessungsvorschriften der 15 qm-Wanderjollen, der H-Jollen, passen. Die Elb-H-Jollen führen im Segel rechts und links neben dem H zwei kleine rote Dreiecke.

Die (Berliner) H-Jolle, oder Renn-H-Jolle, wie die Elb-H-Jollen-Besitzer mit einem kleinen Seitenhieb auf ihre größeren Schwestern gern sagten, wurde in großen Stückzahlen bis Ende der 60er Jahre und in Einzelstücken bis heute in Vollholz gebaut. Die klassische H-Jolle war natürlich gaffelgetakelt und mit dem typischen Lattensegel und Holzvorstag ausgerüstet. Noch 1961 wurde der Steinhuder Segler Müller-Seegers mit der gaffelgetakelten H4 'Meerkätzchen' Meister. Dieses wohl berühmteste Boot der Nachkriegszeit war von Kurt Grunewald gezeichnet. Es ist im Raum Stuttgart verschollen und existiert wahrscheinlich nicht mehr.

Die erste Deutsche Meisterschaft in der Klasse, 1952 auf dem Steinhuder Meer ausgesegelt, gewann übrigens eine bayerische Crew vom Bayrischen Yacht Club. Sie segelte eine andere berühmte von Grunewald gezeichnete H-Jolle, die bei Vötterl am Starnberger See gebaute H 25 I, "Fledermaus 10". Lulu Böhler, einer der erfolgreichsten bayrischen Jollensegler dieser Jahre, hatte alle seine Jollen, u.a. mindestens zwei H-Jollen, "Fledermaus" genannt.

Das Ende der Vollholzjollen

Zu Beginn der 60er Jahre kriselte es erstmals richtig in der Klasse. Die Bautätigkeit stagnierte. Die Jollen war im Vergleich zum internationalen und formverleimt gebauten FD zu schwer. Dieser hatte schon Ende der 50er Jahre schnell den süddeutschen Raum erobert.

Abhilfe schaffen konnte zuerst nur eine Überarbeitung der Bauvorschrift, die u.a. das Sperrholzdeck erlaubte, um das Gesamtgewicht zu reduzieren. Mit der "Königin", H 530, einem in der Bootswerft Kother in Krefeld gebauten Grunewald-Riß, wurde die erste erheblich leichtere Jolle der 60er Jahre gebaut. Aber erst mit der H 540 hielt dann 1965 nach und nach das Alurigg, später das Holzschwert und die entsprechende Ruderanlage Einzug in die Klasse. Den Höhepunkt dieser

H 785 - Bj. 1941, Riss und Bauwerft Tübbecke/Potsdam. Die berühmte "Gazelle" von Willi Frühbuss vom SC Grün-Weiß, heute wieder WSV 21, am Langen See in Ost-Berlin ist eine der schnellsten H-Jollen der Nachkriegszeit bis in die 50er Jahre gewesen. Heute fristet die Jolle ein bescheidenes Dasein auf dem Seddinsee und bedürfte dringender Überholung, wenn sie noch erhalten werden soll.



Entwicklung bildeten die bei Kother 1969 gebauten H 595, "Lady", und die 1970 entstandene H 608, "Mephisto". Konsequenterweise auf Gewicht gebaut, warf man alles raus, was zu schwer war oder sich durch Sperrholz ersetzen ließ, z. B. den Wellenabweiser, das Süllbord, die Vollholz-Bodenbretter, den Schwertkastentisch usw. Außerdem wurden die Plankengänge verleimt, so dass die Jollen nicht mehr im Wasser zu liegen brauchten, um im Frühjahr dicht zu quellen. Eichen-spannten wurden durch leichtere Eschenspannten ersetzt und - die größte Gewichtsreduzierung - die Planken mit Aluschrauben anstatt mit Kupfernieten verarbeitet. Die letzten Vollholzjollen wogen gerade mal 190 kg. Gut gesegelt, konnte man sich mit diesen Jollen noch in den 80er Jahren in einem H-Jollen-Regattafeld im Mittelfeld behaupten. Die Zeit der klassischen Vollholz-H-Jolle war aber endgültig vorbei.

Neue Baustoffe

Anfang der 70er Jahre begann dann im Westen das Kunststoffzeitalter. Die Bootswerft Kother in Krefeld nahm von der (vor)letzten in Vollholz gebauten H 608 eine Form ab und die 1,90 m breite Kunststoffjolle, teils mit Holzdeck ausgestattet, entstand.

Da die Bautätigkeit plötzlich boomte, wäre die H-Jolle wie im Osten (siehe unten) auch im Westen fast "Einheitsklasse" geworden, da man die großen Regattafelder natürlich toll fand. Andererseits merkten die Verfechter der Konstruktionsklasse, allen voran der unvergessene aus Essen vom Baldeneysee stammende Gerd Rose, aber auch, dass sie sich damit eine Jolle festschreiben würden, die in wenigen Jahren vielleicht wieder veraltet wäre.

Man tat gut daran, nicht Einheitsklasse zu werden, denn mit der Zulassung der neuen Baustoffe 1971 (Kunststoff und formverleimtes Sperrholz) konnte man plötzlich breit und leicht bauen. Zuerst entstand in der Werft Dannhus am Dümmer (Fricke&Dannhus) der in formverleimtem Sperrholz gebaute Rose-Riss, dessen in Vollholz gebauter Prototyp, die H 621, noch über 2,20 m breit war. Um die Breite aber nicht ausufern zu lassen, beschränkte man sie auf das noch heute übliche Maß von 2,15 m über alles. Mit der H 766 folgte dann Ende der 70er Jahre von Dannhus der Riss, der zusammen mit dem bei Kother in Krefeld gebauten Grunewald-Riss bis Ende der 80er Jahre die Szene beherrschen sollte.

Das sollte sich schlagartig ändern, als der Vorsitzender der Klassenvereinigung und langjährige Serienmeister, Wilfried Schomäker aus Bad Zwischenahn, den Plöner Bootsbauer Thomas Bergner kennenlernte, der gerade auf dem Sprung zum Bootsbaumeister war und jemanden suchte, dem er sein geplantes Meisterstück bauen konnte.

Schomäker hatte schon vorher (erfolgreich) versucht, mit einem von Franz Kalb gezeichneten Riss (Kalb-Riss II), der H 838, den Dannhus- und Grunewaldrissen Paroli zu bieten. Aber mit dem 1989 geschaffenen und noch heute aktuellen Kalb-Riss III, H 850, übertraf er alle Erwartungen.

Die Geschwindigkeit der H-Jolle konnte auch auf zahlreichen Yardstickregatten unter Beweis gestellt werden und wurde bei den neuen Jollen mit der Yardstickzahl von 92 vom DSV "belohnt". Die Vollholz-H-Jollen mit Holzrigg (hoch- o. gaffelgetakelt), die sog. "Alt-H-Jollen", werden dagegen nach wie vor mit 106 eingestuft.

Anzeige

Walstedt

Die modernen breiten Risse werden seit neuestem auch wieder in GFK oder in Sandwichbauweise angeboten.

DDR/BDS - Wende - Vereinigung

Im Osten unseres Landes gab es in den 70er und 80er Jahren andere Probleme. Dort musste man, um zu überleben, den Weg der Einheitsklasse beschreiten und man legte sich auf den von Manfred Ernst (Berlin) gezeichneten 1,90 m breiten MBP-Riß fest, der auch keine Spitrompete vorsah, aber schon viel früher als im Westen mit Trapez gesegelt werden durfte. Hier war die 1970 noch in Vollholz gebaute "Christine", H 7, von "Mäuschen" Barthel aus Wildau der Prototyp. Man baute dann vorwiegend im Selbstbau die in der Bootswerft Seedorf am Arendsee entstandenen GFK-Schalen in Holz aus. Der Riß war den westlichen Kotherschiffen überlegen, ist aber den breiteren formverleimten Rümpfen unterlegen.

Übrigens ... schon 1986 gab es den ersten brieflichen Kontakt vom Bootsbauer und H-Jollen-Obmann des Arendsees, Uli Seedorf, zu unserer Klassenvereinigung im Westen, der aber wohl aus den bekannten damaligen Schwierigkeiten nicht aufrecht erhalten werden konnte. Aber durch die politischen Ereignisse und Umwälzungen in der ehemaligen DDR drei Jahre später kam es dann sehr schnell in unserer Klasse zur Vereinigung aller H-Jollen und die Klasse erlebte im Jahr 1990 einen Höhepunkt nach dem anderen.

Im Januar 1990 waren wir das erste Mal in Zeuthen, lernten uns kennen und tranken das damals unvergleichlich preiswerte Ost-Bier. Der "Verklicker", die Klassenzeitung der Vereinigung, erschien in diesem Jahr meist doppelt so dick, weil es so viel Neues zu berichten gab. In Zwischenahn zur Frühjahrsregatta tauchten die ersten BDS-Jollen zur Überraschung aller in der ersten Regatta am Luvfuß nach der Startkreuz ganz vorne auf und verteidigten ihre Führung durch seglerisches Können lange.

Und zu Pfingsten 1990 kam es dann zu dem noch heute unvergessenen Deutschlandtreffen am Arendsee mit 56 Startern und den "Trinkgelagen" auf dem schönen Vereinsgelände des "Traktor Arendsee", heute SC Arendsee, wo das Bier buchstäblich eimerweise angeschleppt wurde.

Im August 1990 ging es dann in einer unvergleichlichen Wanderfahrt in ein für uns unbekanntes Revier, rund Rügen. Und im gleichen Monat hatte Florian Stock

mit einer BDS-Jolle überraschenderweise gegen die Wessies das "Blaue Band vom Langen See" gewonnen. Und zum "Alt-H-Jollen-Treffen", der Traditionsveranstaltung der Klasse in Plön, bei der alte und neue H-Jollen gemeinsam in einem Feld mit- und (nach Yardstick) gegeneinander segeln, waren 59 H-Jollen gemeldet.

Die 90er Jahre

Die 90er Jahre waren geprägt durch den Erhalt der Meisterschaftswürdigkeit unserer Klasse. Das war trotz Vereinigung der H-Jollensegler aus Ost und West ein nicht immer einfaches Unterfangen, hatte man doch zumindest auf westlicher Seite gehofft, dass nun die Regattafelder durch das Hinzukommen weiterer H-Jollensegler automatisch stärker würden. Viele der Segler aus den neuen Bundesländern hatten aber nach der Wende andere Sorgen: Sie mussten um ihre Berufe bangen, sich neue Existenzen aufbauen, gingen anderen Interessen nach, denen



sie so lange von staatlicher Seite ferngehalten wurden, wollten als gute Segler mit ihren alten BDS-Jollen nicht von vornherein weniger guten Seglern, die sich die breiteren Schiffe leisten konnten, hinterher segeln und stiegen aus. Diejenigen älteren, die lange im vergangenen DDR-Segelsport ganz vorn mitgesegelt waren, gingen für immer. Andere, vor allem jüngere, pausierten teilweise nur kurzfristig, bis sie sich die schnelleren H-Jollen leisten konnten. Der (Ost) Berliner Joachim Blaurock war mit seinem Schotten Peter Rost der erste Ossie, der den Meisterschaftstitel entführte, Florian Stock mit seinem Partner vom Arendsee 1999 sicher nicht der letzte, dem dieses gelingen wird.

Ranglistenregatten finden auf allen bekannten Binnenrevieren statt. Beeindruckend aber auch die Vorstellung, die die Klasse Ende der 90er Jahre auf der Travemünder Woche geboten hat und womit bewiesen werden konnte, dass die H-Jolle auch auf rauheren Revieren zurechtkommen kann. Die größten Flotten unserer Klasse befinden sich in Zwischenahn, wo der zwölftmalige (!) deutsche Meister und Klassenhauptling Wilfried Schomäker zu Hause ist, dann am Arendsee, wo im SCA inzwischen ein neues Clubhaus entstanden ist und der in diesem Winter seine Hafenanlage erheblich ausgebaut und erweitert hat, und immer noch in Berlin, wo vor allem in Zeuthen mit Unterstützung der umliegenden Reviere, Seddinsee und Langer See, das Fähnlein unserer Klasse hochgehalten wird.

Aber auch im Süden der Bundesrepublik und in der benachbarten Schweiz findet die Klasse wieder mehr Anhänger, und neue Treffen werden durchgeführt. Vor allem unser Schweizer Obmann, Adrian Götti, soll an dieser Stelle genannt werden, verbunden mit der Hoffnung, dass er nicht locker lässt, die Flotte im Alpenland ständig zu vergrößern.

In der nationalen Seglerszene ist in den 90er Jahren die H-Jolle als schnelle Jollenklasse u. a. dadurch bekannt geworden, dass viele Yardstickregatten in neuen, aber auch auf alten Vollholz-H-Jollen gewonnen werden konnten. Das hat letztlich dazu geführt, dass die Yardstickzahlen vom DSV ständig korrigiert werden mussten. Man hat dem Konstruktionsklassenstatus immerhin dadurch Rechnung getragen, dass unserer Klasse nun insgesamt sechs Yardstickzahlen zugeteilt worden sind, von 106 (Alt-H-Jollen) bis 92 (neueste Risse).

H 405: Bj. 1958, Grunewald-Riss, Fricke-Bau/Dümmer

Die Jolle ist eine der vielen Vertreterinnen des vielleicht ausgewogensten Risses Grunewalds der 50er Jahre, der bis 1964 so erfolgreich von der Werft Fricke (heute Dannhus/Lembruch) in großen Stückzahlen gebaut worden ist.

Im Jahre 2000

Aber unsere Klassenpolitik zielte in all den Jahren nicht nur darauf ab, eine schnelle Regattajolle zu präsentieren, sondern wollte auch das Familien- und Freizeitsegeln fördern.

Wandertauglich und familienfreundlich sind alle H-Jollen, auch wenn natürlich eine zum Regattasegeln ausgerüstete Jolle mehr Strippen im Schiff hat. Die Klassenvereinigung führt in jedem Jahr mit H-Jollen aller Art Wanderfahrten durch, die entweder in die Schlei oder dänische Südsee führen, oder rund Rügen und in die Bodden der neuen Bundesländer, aber auch von Kiel bis (fast) Kopenhagen, ins Mittelmeer oder nach Holland, oder - wie seit Jahren durch unseren Verklicker-Redakteur, Michael Pullich mit seiner Frau Maren - durch die Schären Südschwedens bis nach Stockholm. Die 15 qm - Wanderjolle macht ihrem ursprünglichen Namen immer wieder alle Ehre.



Insgesamt sind in diesem Jubiläumsjahr über 400 Mitglieder in der äußerst aktiven Klassenvereinigung organisiert, wir zeigen ständige Präsenz auf den Bootsmessen in Düsseldorf und Hamburg, über 900 H-Jollen aller Art sind dateimäßig erfasst, davon rund 400 in Vollholz gebaute, die ältesten noch aus den 20er Jahren. Die Geschichte unserer Klasse ist umfassend erforscht und wir sind, wenn allerdings auch noch ausbaufähig, im Internet vertreten. Und ... wir haben mit Katrin Götze als Zweiter Vorsitzender die erste Frau und eine aktive Seglerin der jüngeren Generation in den Vorstand gewählt. Die Weichen für die Zukunft sind gestellt !

Wer die Vielfalt unserer Klasse, aber vor allem auch die klassische H-Jolle mit Gaffelrigg, Lattensegel und Holzvorstag einmal näher erleben möchte, sollte das Jubiläumstreffen anlässlich des 75jährigen Bestehens vom 23. - 27. August 2000 nicht verpassen. Wie 1985 zum 60jährigen Jubiläum treffen wir uns wieder in Schleswig-Holstein auf dem Großen Plöner See, diesmal beim Plöner Seglerverein.

Gesellschaftlicher Höhepunkt soll dann am Abend des 26. August der Jubiläumssball im Rittersaal des Plöner Schlosses werden. Ehemalige Segler und Meister der H-Jolle, langjährige Freunde, aber auch Vereinsvorsitzende der mit unserer Klasse eng verbundenen Vereine sowie Konstrukteure und Bootsbauer unserer H-Jolle werden unserer Gäste sein, die wir, eingebettet in einem kleinen geschichtlichen Rückblick auf die über 75 Jahre unserer Klasse, in Wort und (vielleicht) Bild vorzustellen möchten. Und dann wollen wir natürlich das tun, was neben der Segelei auch immer im Mittelpunkt unserer vielen Aktivitäten all die Jahre gestanden hat: FEIERN und TANZEN !

Ich möchte meine Ausführungen zur wechselvollen und vielfältigen Geschichte unserer Klasse schließen mit einem Wort des von mir so geschätzten und leider viel zu früh erstorbenen H-Jollen-Seglers, Konstrukteurs und früheren Vorsitzenden unserer Klassenvereinigung, Gerd Rose, der einmal gesagt hat:

"Die Erhaltung des Geistes gegenseitiger Toleranz ist das entscheidende Bindeglied in unserer Vereinigung und der Garant für das Fortbestehen der Klasse".

In diesem Sinne: H-Jolle - Ahoi !

Weitere Informationen:

Michael Krieg, Löja 6, 23715 Bosau - Fon + Fax 04527-1726, e-mail: m.krieg@t-online.de