

Hechte im Karpfenteich

Auch mit 85 Jahren segelt die H-Jolle noch vieles in Grund und Boden. Nur mit ihren eigenen Nachfahren tut sie sich schwer. YACHT classic bat Alt und Neu zu einem Rendezvous

Text & Fotos. Martin-Sebastian Kreplin

Abdruck aus der
Yacht Classic
1/2011

Wandel. Gegen die moderne Jolle hat der Oldie selten Chancen



› H ‹

Vollholz, Sperrholz, Stahl oder GFK – kein Stoff, aus dem nicht auch H-Jollen entstanden. Bei den neuen Modellen erinnert zumindest das hochglanzlackierte Mahagonideck an die Zeiten, als eine gute Wanderjolle noch mit Sapeli über Eichenspannten aufgeplankt wurde. Ohne Glasfaser, Epoxidharz oder Carbon wie heute



› Halb so schwer und doppelt so schnell: Die Entwicklung der Klasse ist extrem ‹

Weitsichtig war die Entscheidung, die der Seglerstag des deutschen Segler-Verbandes (DSVb) im Dezember des Jahres 1925 traf, vielleicht sogar unabsichtlich vorausschauend. Es waren nur ein paar Zahlen und Maße, die das Komitee für die Bauvorschrift der neu zu etablierenden Wanderjolle präsentierte. Dass sie den Grundstock für Deutschlands wohl erfolgreichste Jollenklasse legten und noch bis heute legen, hätte vor 85 Jahren wohl keiner gedacht. Zahlen, die dafür sorgten, dass die H-Jolle aus keinem Revier mehr wegzudenken ist. Und deren Bestand an erhaltenen Oldtimern seinesgleichen sucht.

Es ist zum Beispiel die Zahl zehn. Ein Zentimeter stark musste die Außenhaut sein, Planken aus leichten Hölzern wie dem damals beliebten Gabun sogar noch einmal vier Millimeter dicker. Zwölf Millimeter Stärke hatte das Deck zu messen, 35 der Kiel. Hätte man mit diesen Dimensionen eine 15-Quadratmeter-Rennjolle (M-Jolle) aufgeplankt – sie wäre ihrem Regattafeld chancenlos hinterhergefahren. Die wenigen überhaupt noch segelnden M-Jollen bedürfen größter Pflegeanstrengung, um sie zu erhalten. Dünne Decks, erlaubt waren Beläge von nur acht Millimeter Stärke, und eine fragile Struktur darunter bescherten kein langes Leben. Restaurierungen solcher Boote sind entsprechend aufwändig. Die H-Jolle ist im Gegensatz dazu noch immer ein zuverlässiger, günstiger und deshalb beliebter Partner. Beeindruckend, wie die Klasse es schaffte, sich immer wieder zu erneuern und zu wachsen. Nach 85 Jahren ist die 15-Quadratmeter-Wanderjolle, wie sie eigentlich heißt, kein seltenes, bestauntes Relikt vergangener Tage, sondern gehört zum gewohnten Bild auf Alster und Havel, Steinhuder Meer und Bodensee.

Nur die Gewöhnung an das sagenhafte Geschwindigkeitspotenzial fällt noch immer wieder aufs Neue schwer. Zieht diese 6,20 Meter lange Jolle bei kaum spürbarer Brise spielend in Lee an einem vorbei, gelingt es nur wenigen Konkurrenten, die Fassung zu wahren. Und geht so ein Manöver mit einem alten Vollholzboot bereits unverschämt einfach, gehört es auf einer H-Jolle der neuesten Generation schon zum Standard-Repertoire. Es mutet beinahe unheimlich an, wenn bei drei bis vier Knoten Wind so viel Druck im Schiff ist, dass leichte Vorschoter schon langsam nach dem Trapezdraht angeln.

Das untermauert noch eine Zahl, allerdings eine jüngerer Zeitrechnung: Ganze 14 Yardstick-Punkte ist die Bandbreite der verschiedenen H-Jollen-Generationen, kein anderer Bootstyp ist so diversifiziert in Deutschlands verbreitetstem Handicap-System eingestuft. 14 Punkte. Anders formuliert: Während sich die jüngste H-Jolle bei der Mittwochsregatta noch vor den bekannt schnellen Flying Dutchman und 505er behaupten muss, fährt die älteste im Feld der Drachen und gaffelgeriggten 20er-Jollenkreuzer mit Vergütungslos in einer Wettfahrt direkt gegeneinander segeln ist nicht mehr möglich, das ist der Preis, den Konstruktionsklassen zahlen müssen.

Plöner See, Nordufer. Eine Hochburg der Szene, kaum eine Clubregatta, an der nicht mindestens zwei Handvoll H-Jollen am Start sind. Pokalwettfahrten, Ranglisten, Meisterschaften – unterhalb des Plöner Schlosses ist jeder ambitionierte Wanderjollenskipper schon gesegelt. Bei diesen Veranstaltungen immer weit vorn: GER 2077, eine H-Jolle modernster Prägung. Stattliche 2,18 Meter breit, Mast, Großbaum, Rumpf und Anhänge aus Kohlefaser laminiert, mit einem Trimmleinenangebot, das einem schwindelig wird. Kurzum: Alles, was die Klasse zulässt, ist auf der Jolle aus dem Hause Bergner verbaut. Dazu ist das segelfertige Boot nur knapp 200 Kilogramm schwer. Ein Wert, von dem man an Bord des

„Rabauken“ nur träumen kann. Noch mit originalem Gaffelrigg bestückt, bringt es so ein Vollholzboot aus den fünfziger Jahren gut und gern auf das Doppelte. Und hat dementsprechend im seglerischen Vergleich kaum eine Chance. Nicht einmal mit einem Schrick in den Schoten, Kurse, für die Gaffeljollen normalerweise berüchtigt sind.

Viel zu tun gibt es auf dem „Rabauken“ nicht, ist er erst einmal in Fahrt. Eigner Ulrich Heine hat Pinne und Großschot in der Hand, sein Vorschoter die Schot der Fock. Deck und Plicht sind sauber, leer und aufgeräumt, die Fallen für Piek und Klau am Mast belegt. Emsige Regattiers haben zumindest das Piekfall weiter nach achtern umgelenkt, können damit Profiltiefe und Twist des amtlichen Großsegels beeinflussen. Doch der „Rabauke“ ist weitestgehend original. Keine Schaumkrone, nicht einmal glasige Kämme sind an der Wasseroberfläche zu sehen, mit Glück weht es mit fünf Knoten über das Westufer. Trotzdem macht der Oldtimer an- ▶

NEUE ALTE Die Serie

Bisher in YACHT classic erschienen:

Heft 1/2006	Folkeboot
Heft 2/2006	Jollenkreuzer
Heft 1/2007	Drachen
Heft 2/2007	Lacustre
Heft 1/2008	Starboot
Heft 2/2008	M-Jolle
Heft 1/2009	Zugvogel
Heft 1/2011	H-Jolle



› H ‹

ständig Fahrt durchs Wasser. Aber das Gute ist und bleibt der Feind des Besseren. Wie von unsichtbarer Hand gezogen, kommt die neue Jolle von achtern auf und überläuft die Konkurrentin ohne Mühe. 23 Quadratmeter Tuch, davon zwölf vor dem filigranen Carbonmast, stehen wie ein Brett und wirken wie ein regelrechter Turbo. Waren zu Beginn der H-Jollen-Zeit nur Stahl- oder Holzschwerter erlaubt, die „zur Verminderung des Widerstandes zum Rande hin verjüngt werden dürfen“, baut man auch hier mittlerweile voll auf Carbon und radikale Formen: Tiefgänge von 1,9 Metern und mehr sind bei den Naca-profilierten schmalen Schwertern keine Seltenheit mehr, ein Limit ist in der Bauvorschrift nicht vorgesehen. Nur die Reviere setzen hier mitunter natürliche Grenzen. Die Alt-H-Jolle fährt an der Untiefe stattdessen einfach weiter, mit Pech rumpelt es etwas, und die Stahlplatte klappt ein paar Zentimeter zurück. Auch das Vertreiben nach der Wende hält sich mit den breiten und flachen Anhängen spürbar in Grenzen, während ein Strömungsabriss auf dem Modell des neuen Jahrtausends schnell provoziert ist.

Vielleicht ist es gerade dieses Laissez-faire, das den Charme des alten Bootes ausmacht. Ein entspannter Plausch auf dem rot leuchtenden Seitendeck, ein Blick in die Runde, und am Spiegel strömt sauber das Wasser entlang. Die Crew des modernen Rennhobels kreist derweil wie ein aufgeregter Wespenschwarm durch das Cockpit. Ein bisschen weniger Unterliekspannung hier, ein bisschen mehr Zug am Baumniederholer dort. Den Holepunkt um zwei Zentimeter nach vorn, die Großschot einen Millimeter auf. Und überhaupt: Die Spannung der Oberwanten harmonisiert bei dieser Windstärke nicht mit der der Baby-Unterwanten, aber zuerst noch mal den Mastcontroller richtig einstellen.

„Die H-Jolle war in vielen Entwicklungen Vorreiter und ist trotz des großen Angebotes an Einheitsklassen lebendig und aktiv“, verkündet die Klassenvereinigung in ihrer Eigenbeschreibung selbstsicher. Und hat recht. Keine andere Regattaklasse mit so historisch gewachsener Basis kann sich rühmen, die Oldtimer dermaßen gut einzubinden. Der wohl beste Beweis hierfür ist der jährlich auf der Alster ausgetragene Koboldpreis: Die sich 2011 zum zehnten Mal jährende

Läuft, wenn sonst nichts geht. Die H-Jolle hat ihren Ruf als absoluter Flautenrenner, erst recht, wenn der 36 Quadratmeter große Spinnaker aus der Vorschiffstrompete gesetzt wird. Die Trapezjolle darf übrigens auch mit zwei Vorschotern gesegelt werden – wenn beide weniger als 60 Kilogramm wiegen

› Hier ein F, dort ein H: Zwei Verbände entwickelten zeitgleich ähnliche Jollen ‹

Wettfahrt zieht immer wieder gut zwei Dutzend Starter an. Mit Michael Krieg, eigentlich Revierobmann von Schleswig-Holstein, gibt es sogar einen direkten Ansprechpartner nur für Wünsche und Belange der Oldtimer-Fraktion. Damit hätte 1926, ein Jahr nach Präsentation der H-Jollen-Klassenvorschrift, wahrlich niemand gerechnet.

Nicht nur der DSVb hatte die Idee einer Wanderjollenklasse. Auch der Deutsche Seglerbund (DSB) stellte 1923 eine sehr ähnliche Bauvorschrift vor, hier sah man auch das später allgemein gültige H als Segelzeichen vor. Damit war klar, dass Bruno Vogelhaupt, treibende Kraft beim DSVb, nicht

allein stand mit seiner Einschätzung. Aber erst nach der Vereinigung beider Verbände im Jahr 1933 konnte sich die Klasse wirklich durchsetzen und schnell entwickeln: Bis Kriegsbeginn zählte man rund 800 Neubauten, nach Ende des Zweiten Weltkrieges ging die Entwicklung westlich und östlich der Grenze nicht weniger rasant weiter. Kein bekannter Konstrukteur ist sich für einen Entwurf zu schade, Brandt, Ernst, Drewitz – alle nahmen an der lange Zeit beliebtesten deutschen Jollenklasse Anteil. Und ähnlich wie bei den größeren Verwandten, den 15er-Jollenkreuzern, wurde Zug um Zug der Charakter des Wanderbootes ausgehöhlt. Regatta ▶

Mit diesem Prospekt bewarb Mitte der fünfziger Jahre die Berliner VEB Yachtwerft ihre Wanderjolle. Für den Devisenbringer wurde eigens auf der Hamburger Bootsausstellung ein Messestand gebucht. Auch im Programm: Jollenkreuzer, Piraten und O-Jollen

15 m²-WANDERJOLLE

Dieses Fahrzeug ist als Touren- und Regatabout auf allen Binnengewässern wegen seiner Gemühtigkeit und Schnelligkeit sehr beliebt. Die Wanderjolle wird in Kevlar-Bauart mit eingebogenen Spanten und eichenen Bodenwanzen entsprechend den Bauvorschriften und Vermessungsbestimmungen der Wanderjollenklassen gebaut. Mast und Spanten werden aus lehrwürdiger Kiefer, mehrfach verleimt, hergestellt. Hochwertige Lacke, die und Farben garantieren eine langjährige Konservierung. Die Segel sind aus bestem isländischen Yachtuch in schmalen Bahnen vernäht.

ZUSERÖR
 1 Decksbühnen, 2 Stuhlpöddel, 1 Baumstütze, 1 Spinnack, 1 Gabelspinnack, 3 Ankerlöcher, 1 Platte über der ganzen Boot, 1 Hauptmast und 1 Pack.

HAUPTABMESSUNGEN	
Länge über Deck	4,30 m
Breite über Außenbord	1,75 m
Tiefgang mit Schwert	1,10 m
Größte Fußbodenerwe	0,42 m
Gewicht etwa	425 kg

SEGELFLÄCHEN (beidseitig)	
Großsegel	12,00 m ²
Vorsegel-Deckel	3,00 m ²
Vermessene Segelfläche	15,00 m ²
Pack	3,00 m ²




VOLKSEIGENER SCHIFFBAU



› Einheiz- statt Einheitsdesign. Die H-Jolle ist eine echte Konstruktionsklasse ‹

55 Jahre später ist der volkseigene Betrieb längst abgewickelt, und die Preise sind über die 30 000-Euro-Grenze geklettert. Allerdings bekommt man dafür nun auch eine wahre Rennmaschine mit garantiertem Mindestgewicht von 190 Kilogramm. Dagegen wirkt das Prospektgewicht der VEB-Jolle von 425 Kilogramm beinahe grotesk. Die moderne leichte H-Jolle segelt schon bei wenig Wind überragend, ohne bei stärkerem Wind nachzulassen. Der enorm breite Rumpf bringt eine sehr hohe Anfangsstabilität mit. Spätestens wenn die 36 Quadratmeter Spinnaker gesetzt werden, ist das auch dringend nötig. Bei 2,18 Meter Breite hat dann auch der Vorschoter im Trapez einen wirkungsvollen Hebel, die Segler auf den schmalen und trapezlosen Oldtimern gucken hinterher. Obwohl alle diese Extreme auch schon in den Zwanzigern regelkonform waren. Allein die zur Verfügung stehenden Materialien erlaubten die heute üblichen Dimensionierungen nicht. Stattdessen setzte man damals auf ein riesiges Großsegel in „Lattenbruno“-Manier, benannt nach Bruno Vogelhaupt, der die vogelschwingenartigen Volllattensegel bei den Wanderjollen populär machte. Dazu eine feste Vortagspiere, die den Mast auch unter Druck in der Senkrechten hielt. Sie sollte dem Vorsegel eine aerodynamisch günstige Anströmkannte bieten und erleichterte vor allem das Mastlegen. Aber danach fragt jetzt eben keiner mehr.

Zwar wird die Klassenvereinigung auch heute noch nicht müde, die Vorzüge des Bootes als perfekten Untersatz für Touren zu bewerben. Die Wirklichkeit sieht überwiegend anders aus. Mit GER 2077 eine Woche Urlaub machen? Un-

denkbar. Der doppelte Boden raubt jeden Stauraum in der Bilge. Den Seesack in die Achterpiek zu werfen rächt sich spätestens beim nächsten Manöver, wenn die dort umgelenkten Strecker blockieren und eine überkommene Welle ungehindert über das Seitendeck ins Cockpit läuft. Natürlich verlockt die hohe Reichweite, die so ein moderner Gleiter ermöglicht. „Mit der kleinen Genua ist man bis fünf Windstärken sicher betucht, und Platz ist an Bord für drei Erwachsene“ – auch Bootsbauer Thomas Bergner, selbst erfolgreich in der Klasse, will die Touren-Kompatibilität bewahrt sehen.

Also dann doch lieber einen Törn mit dem in die Jahre gekommenen „Rabauken“. Schwalbennester unter den hochgezogenen Seitendecks, Wellenbrecher und Süllränder, die ihren Namen noch verdient haben. Dazu Unmengen Platz in Bug, Heck und unter den Bodenbrettern. Im Hafen bietet die Gaffel eine lange Auflage für die Kuchenbude, die leinenfreie Pflicht bequem Platz für zwei. Und wenn man sich zur Ruhe gelegt hat: Beim Vollholzboot plätschern die Wellen sanft gedämpft an die Planken, auf dem bocksteifen und leichten Renner wird jede Welle zum Konzert, jede Bewegung des Mitseglers zur Schaukelpartie. Kein Wunder, dass bei der jährlich organisierten Wanderfahrt der Klassenvereinigung durch die schwedischen Schären oder die Dänische Südsee seltener die ganz jungen Konstruktionen auftauchen. Dann hat einmal der Oldie die Nase vorn. ■

Weitere Informationen zur H-Jolle gibt es auf den Internetseiten der Klassenvereinigung: www.h-jolle.net

Im Hintertreffen. Gegen breiten Hintern und Riesenspi kann ein altes Vollholzboot nicht an. Unter keinen Umständen

H-JOLLE Technische Daten

Früher Entwurf	Neues Boot	
Rumpflänge	5,80 m	6,20 m
Breite	1,70 m	2,18 m
Tiefgang	0,93 m	bis 2,00 m
Gewicht	ca. 370 kg	190 kg
Segelfläche	16 m ²	23 m ²



statt Reise – die Zahl derer, die mit ihrem Boot noch auf Tour gingen, reduzierte sich zusehends. Spätestens Mitte der sechziger Jahre, als Sperrholzdecks und Aluriggs Einzug halten, denkt kaum mehr jemand an die Reisetauglichkeit des Bootes, sieht man einmal von der Tatsache ab, dass die Vorschiff ein eingedecktes Vor- und Achterschiff verlangt.

In der DDR erlangt die H-Jolle den Status einer „nationalen Klasse“ und wird dadurch zusätzlich gefördert. Dem Gedanken der Konstruktionsklasse zuwider ist es allerdings, dass man dort einen bereits existierenden Ernst-Entwurf zum Einheitsdesign erklärt. Eine Entwicklung, der man in Westdeutschland ablehnend gegenübersteht, obwohl sie die Kosten für erfolgreiches Regattasegeln gedeckelt hätte. Denn die steigen fortan kontinuierlich. 1955 gab es eine H-Jolle noch zum Schnäppchenpreis. 8255 Mark + 15 Mark Vermessungsgebühr – die Berliner VEB Yachtwerft buchte extra für mehrere Jahre Stände auf der Hamburger Bootsausstellung, um ihren Exportschlager anzubieten.



TOPLICHT

SEIT 25 JAHREN

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten

Von Affenfaust bis Zitrone...

Fast 10.000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.

Internet-Shop und Katalogbestellung: www.toplicht.de

TOPLICHT GmbH
Friesenweg 4
22763 Hamburg - Germany
Tel: +49-40-8890 100
Fax: +49-40-8890 1011
toplicht@toplicht.de