



SchO und KO

Zu den Olympischen Spielen 1936 entwickelt, feiert die O-Jolle 2016 ihren 80. **Geburtstag**. Ohne sich signifikant verändert zu haben, ist sie heute so beliebt wie eh und je



Sportgerät. Die O-Jolle muss aktiv gesegelt werden – und wer ein altes Boot kentert, kann die Wettfahrt abschreiben



Die O-Jolle ist so schwer, dass auch Segler mit alten Exemplaren eine echte Chance auf den Sieg haben

Grandiose Fehlkonstruktion“, mag manch einer gedacht haben, als die für das Kappelwasser der Kieler Förde konstruierte O-Jolle ihr Debüt gab, denn: „Für die offene See ist das Boot eigentlich nicht geeignet“, sagen Kenner noch heute. So auch Donald Lippert – und der muss es wissen. Der 47-jährige Berliner O-Jollen-Segler brachte es in seiner Klasse zu höchsten Weihen, wurde Deutscher Meister und gewann den Europa-Entscheid. Und das mit einem 41 Jahre alten Boot. Einer Fehlkonstruktion?

Die Olympiajolle trat 1936 in Kiel die Nachfolge des 12-Fuß-Dingis an. Und sie entpuppt sich von Beginn an als echtes Sportgerät. „Bei der Prüfung fehlte eine wichtige Unterlage, nämlich die Erprobung bei schwerem Wetter“, bemerkte die YACHT, schon drei Jahre zuvor, nachdem die neue Jolle konzipiert worden war. Auf den Testregatten fehlte bis in den Herbst hinein „die ersehnte härtere Brise“.

Gegen Schöpfungen der Konstrukteure Bebensee und Rutsch, Drewitz und Lehmann macht das Rennen im Juli 1934 der Entwurf eines bis dahin unbekanntes jungen Mannes: Hellmut Stauch. Er fiel dem Deutschen Segler-Verband als begabter Nachwuchssegler auf, der nicht nur die Testregatten reihenweise gewann, sondern eben auch mit einer eigenen Interpretation der O-Jolle an den Start ging. Nur: Ostseewasser hatte dieses Boot nicht gesehen.

In der Rückschau ist festzustellen: Geschadet hat die fehlende Seetauglichkeit der Popularität nicht. Bereits zur ersten deutschen Meisterschaft 1934 gehen 15 Boote an den Start. Heute, zum 80. Olympia-Jubiläum, sind es noch immer weit über 50 Segler, die sich auf ihrer deutschen Meisterschaft messen – so wie jüngst im Sommer 2016 auf dem Ratzeburger See südlich von Lübeck. Glück für Donald Lippert, denn die Kombination aus frischem Wind und glattem Wasser liegt ihm, der mit 70 Kilogramm Körpergewicht eigentlich schon ▶



80 Kilogramm sollte ein Segler haben, um dem Zwölf-Quadratmeter-Tuch ein Gegengewicht zu sein



zu leicht ist für die schwere, gut betuchte Jolle. „In Wellen stampft sich das Boot dann fest, während Segler mit 90, 100 Kilogramm da einfach durchfahren.“

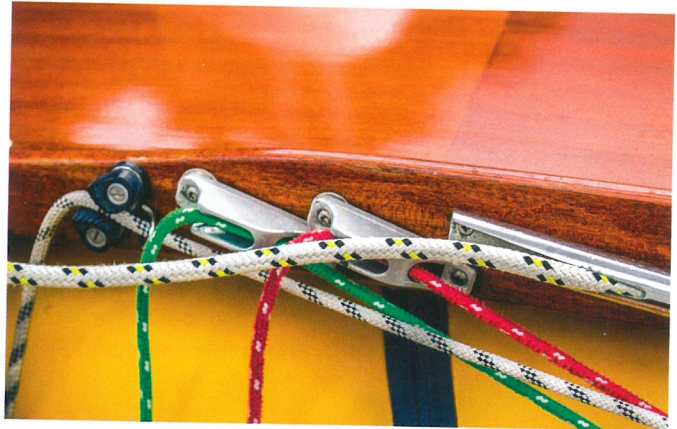
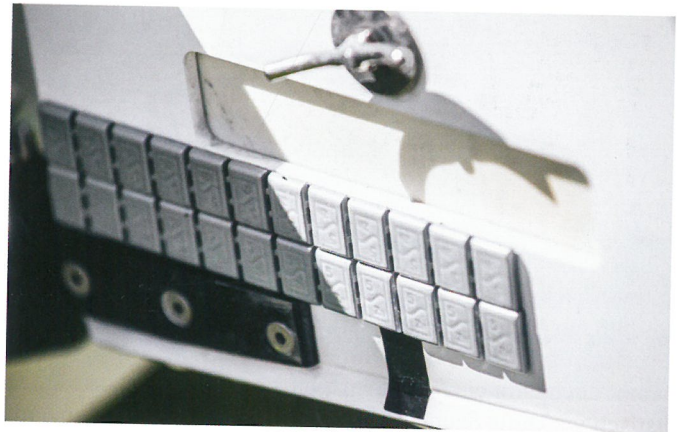
Pech, dass es Anfang August 1936 in Kiel so stürmisch ist, dass sogar die Kogge mit dem darauf brennenden olympischen Feuer kentert. Der Niederländer Daan Kagchelland kommt mit den Bedingungen noch am besten klar und gewinnt Gold, vor dem Deutschen Werner Krogmann und dem Briten Peter Markham Scott.

Ob es daran liegt, dass es für die O-Jolle bei einem einmaligen olympischen Gastspiel bleibt? Fakt ist, 1952 wird in Helsinki die Einmann-Klasse mit dem Finn-Dinghy neu besetzt. Fakt ist auch, der Beliebtheit der Klasse tat diese Entwicklung keinen Abbruch. Schon 1937 wird sie als „Monotype 1936“ zur internationalen Einheitsklasse, Flotten entstehen in Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Italien und Frankreich. In Deutschland weist das DSV-Register 1952 immerhin 310 Jollen aus.

Und heute? Im Jahr 80 nach der Premiere in Kiel hat die Klassenvereinigung gut 500 Mitglieder in 15 regionalen Flotten und veranstaltet im Schnitt eine Regatta pro Wochenende, vier Werften kümmern sich regelmäßig um den Bau von neuen Booten. Das klingt nach allem, aber nicht nach der Klassenvereinigung einer Fehlkonstruktion. „Das Gute ist, dass die Bauvorschrift nie massiv verändert wurde“, erklärt Donald Lippert den gesunden Zustand der Klasse. „Durch das nötige Mindestgewicht sind neue Boote nicht automatisch bevorteilt. Man ist auch mit einem 30, 40 Jahre alten Schiff konkurrenzfähig“, weiß der Berliner.

Und es gibt sogar noch ältere. Die haben es allerdings schwer. Anfangs gab es keine verstellbaren Wanten und keine profilierten Ruderblätter, mangels doppeltem Boden auch keine selbstlenzende Plicht und weder Baumniederholer noch Cunningham. Das Boot kam ohne Traveller aus und ohne Schwert aus Edelstahl, ohne radial geschnittene Segel aus Dacron, ohne Alu-Mast und Alu-Baum.

Vieles von dem hat Lippert an seiner „Argus“ nachgerüstet, einzig das Leichtmetall-Rigg war schon immer an Bord. Doch mit seinem Oldtimer ist er in der Minderheit, die Mehrzahl der Skipper ist auf jüngeren Booten unterwegs, entstanden in den Werften von Thomas Bergner, Jens Dannhus, Herman van Eijk oder Martin Herbst. Sie alle verfolgen ihre eigene Philosophie beim Bau, loten die Grenzen der Vorschrift aus – und geben Materialisten doch immer wieder einen Grund, auf ein neues Modell umzusatteln. ▶



Die Jolle wird auch nach 80 Jahren noch engagiert gesegelt, Kenterungen inklusive (l. o.). Schon 1936 kamen große Felder zusammen (l. u.). Alte Boote sind am Start ebenso vertreten wie hochentwickelte Neubauten (r. o.). Diese werden am Gewichtslimit gebaut; bei der Vermessung kommen entsprechende Gewichte zum Einsatz, um Chancengleichheit herzustellen (r. M.). Die Kammklemmen sind hingegen ein Auslaufmodell (r. u.)

■ O-JOLLE

Konstr. ... Hellmut Stauch
 Länge 5,00 m
 Breite 1,66 m
 Tiefgang 1,10/0,15 m
 Gewicht 220 kg
 Segelfläche 11,5 qm

Die Klassenvereinigung im Netz:

www.o-jolle.de



Der Altersdurchschnitt ist sichtbar hoch, Segler unter 30 Jahren sind die Ausnahme: „Wer will sich schon von einem alten Knacker vor der Nase herumfahren lassen?“ Athletik verhilft nur bedingt zu besseren Platzierungen; Erfahrung und Präzision schlagen Kraft und Geschwindigkeit. Und so gewinnt auch einmal ein 75-Jähriger die Wettfahrt. Traditionalistisch wirkt die Szene nicht. Klemmenpodeste aus Carbon, dazu eine entsprechende Ruderanlage, feine Blöcke, bestes Segeltuch – wer genauer hinsieht, erkennt, dass man sich in Maßen durchaus dem Neuen öffnet. Und so bleibt die O-Jolle nicht allein ihrer Rumpfform wegen attraktiv.

Das Mindestgewicht der Klassenvorschrift erlaubt darüber hinaus auch ästhetische Spielereien. Welche moderne Jolle kann sich heute noch ein klarlackiertes Holzdeck leisten? Die O-Jolle kann, und das wird auch gern genutzt – die deutliche Mehrheit fährt mit Mahagoni an Deck.

Die Zeiten hölzerner Rümpfe hingegen sind vorbei. Zuletzt bauten noch Kother und Dannhus formverleimte Schalen, heute entstehen bei allen Werften die Rümpfe aus GFK-Sandwich – mal aus Polyester, mal aus Epoxidharz, aber immer landet der Rumpf unter dem Mindestgewicht. In der Erstvermessung werden dann Bleigewichte platziert, um den Gewichtsvorteil auszugleichen. Es wäre ein Leichtes, mit mo-

Die Kombination aus alten Holzrümpfen und modernen Riggs ist auf den Regatten keine exotische Ausnahmerecheinung (r.). Ausrüstung mit Kompass, Elektronik und verstellbaren Wanten ist mittlerweile Klassenstandard (r. u.)

dernen Materialien das Gewicht viel weiter zu senken, doch brächte das die Klasse vom Kurs ab. Der Sieg wäre fortan nur eine Frage der Geldbörse.

Wem ein gebrauchtes Boot genügt, der ist mit rund 6000 Euro regattaklar, Trailer inklusive. Klassische Holzboote gibt es schon ab 1500 Euro. Für etwas Neues dagegen sind es mindestens 20 000 Euro, die angelegt werden müssen – ohne Segel. 1967 waren für eine Olympiajolle noch an die 6000 Mark zu zahlen, das entspräche einem heutigen Wert von gut 11 000 Euro.

Damit war die O-Jolle noch nie das einst gewünschte „billige Volksboot“. Hätte man das wirklich gewollt, wäre ein zeitgenössischer Knickspant-Entwurf die billigere Lösung gewesen. Nur ein Jahr vor ihr wurde etwa das Zwölf-Quadratmeter-Sharpie entwickelt, das 1956 bei den Olympischen Spielen in Melbourne eingesetzt wurde, 1938 folgte der Pirat – mit über 6000 gebauten Booten die erfolgreichste Holzjolle Deutschlands. Heute muss sich die O-Jolle zwischen dem athletischen Contender, dem kraftvollen Finn und dem populären Selbstbauboot Seggerling ihre Nische suchen. Sie füllt sie mit dem Mix aus Eleganz und Sportlichkeit sehr gut.

Ihren größten Trumpf spielt die „alte Dame mit Temperament“, wie die Klassenvereinigung die Jolle beschreibt, abseits der Regattabahn aus. Denn im Unterschied zu modernen, leichten Konstruktionen nimmt es die O-Jolle überhaupt nicht krumm, wenn man sie auch einmal randvoll lädt – ob nun für den Badeausflug mit Frau und Kind oder einen kleinen Sommertörn.

Und genau diese Multifunktionalität könnte es sein, die der O-Jolle für weitere 80 Jahre ihre aktive Fan-Gemeinde erhält. Sie ist eben nicht nur ein Turngerät für den sportlichen Wettkampf oder ein Fetisch für Ästheten, sondern auch ein Begleiter für den Alltag und den Feierabend-Schlag. Keine Fehlkonstruktion also – eine Vielkonstruktion.

■ Martin-Sebastian Kreplin

NEUE ALTE 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
 Heft 2/2011 Hansa-Jolle
 Heft 1/2012 Optimist

Heft 1/2013 12-Fuß-Dinghy
 Heft 2/2013 Pirat
 Heft 1/2014 Knarrboot
 Heft 1/2016 15-m²-SNS



Im Gegensatz zu anderen
Jollenklassen wurde die Bauvorschrift
nie massiv verändert

