

Jubiläums - Festschrift

Beilage zu Rundschreiben Nr: 9



Sondernachdruck für die **J-553**

dem 1. Neubau einer 22-m²-Rennjolle seit 35 Jahren.
Gewidmet der KOOG-HAUS-WERFT in D-Brunsbüttel.

INTERNATIONALE J-JOLLEN-VEREINIGUNG
- Dieter Joe Häberle -

•1986•

Wenn damals ein Dr. Manfred Curry, ein Peter Bischof, ein Prof. Hitzel, Dr. Haisch, Reinhard Drewitz, Prof. Dornier, die Brüder Baldischweiler - um nur einige der alten Asse zu nennen- regattierte so ähnelten diese Meisterschaften mehr den frühchristlichen Ritterturnieren als unseren heute so beliebten "Friede-Freude-Eierkuchen-Yardstick-Regättchen". Diese "Herren in Weiß" kämpften wie die Löwen um die vorderen Plätze, wobei sie weder Material noch Mannschaft schonten. Selbst ein Dr. Manfred Curry - hochgeachteter Segeltheoretiker und-praktiker, Autor mehrerer Fachbücher - trat seinen Vorschotern unflätig in den Hintern, wenn er mit seiner "Aera" nur den 2. Platz erreichte (ist durch lebende Zeugen belegt!). Ein weiterer Fanatiker war Michael Huber - in Bayern als "Huaba Michl" bekannt - er ließ im Laufe seines Lebens sage und schreibe 20 verschiedene J-Jollen konstruieren und bauen. Sie hießen durchlaufend "Kiebitz I - XX" Reinhard Drewitz 's "Sonntagskind"-er waren in ganz Europa bekannt und gefürchtet. Diese Reihe der Könnner ließe sich fast endlos fortsetzen. Damals druckte die "Yacht" auch noch mehrseitige Berichte über den gesamten Verlauf dieser Regatten bis in jede kleinste Einzelheit. Verschiedene Situationen, Taktiken, Boote und Mannschaften kommentierten, analysierten und werteten erstklassige Fachjournalisten mit akribischer Genauigkeit. Solche Berichte finden Sie heute nur noch in etwa beim "America-Cup" oder bei Schachweltmeisterschaften.

Der Niedergang

Ihren 1. Schlag spürte die J-Jolle nach der Olympiade 1936. Damals wurde die neukonstruierte O-Jolle als olympische Einheitsklasse kreiert. Es ist erwiesen, daß alle olympischen O-Jollen-Segler von der J-Jolle kamen. Zwar wurden noch weiter neue J-Jollen konstruiert, gebaut und Meisterschaften gesegelt, aber nicht mehr mit dem früheren Elan.

Den 2. Schlag brachte der 2. Weltkrieg: alle Aktivitäten endeten abrupt. Unzählige Konstrukteure, Bootsbauer, Segler, Werften und Boote wurden Opfer dieses Wahnsinns.

Den 3. Schlag versetzten der J-Jolle in Deutschland und Österreich die Siegermächte - oder wenn Sie lieber wollen - die Befreier: sie befreiten nämlich viele der verbliebenen J-Jollen-Besitzer von ihren liebevoll eingemotteten Booten. Manch einer schlug damals in seiner Verzweiflung mit der Axt eine Planke aus seinem Boot oder bedeckte es mit Mist, um diesem Schicksal zu entgehen.

Zu allem Überflus wurde durch den Krieg das gesamte DSV-Archiv in Berlin vernichtet. Genauso erging es dem OeSV-Archiv in Wien. Die Basis war entzogen, Babylon war perfekt.

Nummerierung und Bauzahlen

In Bayern wurden 1948 nochmals 10 Boote gebaut, die der DSV mangels Archiv von 1 - 10 nummerierte und verpaßte ihnen zur Unterscheidung einen Balken unter die Ziffer.

Auch in Österreich wurden die J-Jollen nach dem Kriege neu - auf Antrag - nummeriert. Als höchste österreichische Nummer ist uns J-OE31 bekannt, es ist die frühere J-491 "Aera II".

Eine Kuriosität scheint meine damalige J-Z589 "Fair Lady"(ex"Coco") gewesen zu sein, denn wir sind heute sicher, daß die letzte Nummer 551 heißen muß. Doch sagt diese Nummer nichts über die tatsächliche Anzahl der jemals gebauten J-Jollen aus. Es waren weit mehr! Denn die Nummerierung setzte erst (auf Antrag) im Jahre 1916 ein. Die Schweiz und Österreich bezogen ihre Nummernkontingente vom DSV, sodaß eine Überschneidung unmöglich war. Da jedoch in anderen Ländern wie Ungarn, Italien, Jugoslawien etc., die J-Jolle auch gebaut und gesegelt wurde, wobei diese Länder eigene Nummerierungen hatten (haben?), kann man die genaue Anzahl der Boote nicht mehr ermitteln. Doch wenn wir 700 Einheiten schätzen, so ist es bestimmt nicht zu hoch.

Kurze Zwischenhochs

Mit den 10 bayerischen Nachkriegsbauten wurde vereinzelt auch wieder regattiert, doch der erwartete Aufschwung blieb aus.

In Jugoslawien, am Palic-See, fand 1958 noch eine Europameisterschaft unter Teilnahme von 4 Neubauten statt.

In der Schweiz, vom Krieg verschont, waren noch alle J-Jollen vorhanden und deshalb war es möglich, noch bis in die 50-er Jahre Pokalregatten zu segeln. Als der langumkämpfte Pokal dann endgültig in Privatbesitz überging und kein neuer gestiftet wurde, erlahmte die Regattatätigkeit dort schlagartig.

Diese Boote wanderten mehr und mehr in das deutsche J-Jollen-Vakuum, wo sie von uns (damals noch Jünglinge) fleißig bei den Bodenseewochen und Herbstregatten gefahren wurden.

In Österreich und Norddeutschland kamen - meines Wissens - keine wesentlichen Regatten mehr auf.

Die Berliner hatten nach dem Krieg wohl auch andere Sorgen. Wir haben bis heute leider keine Kontakte dorthin.

Die Zeit der großen Klassenregatten wie Österr.Staatsmeisterschaften auf dem Ossiacher-See, die Hamburger Alster-Regatten, der Berliner-Seglerhaus-Preis, die Oberlinger Herbstregatten, war endgültig mit der letzten Bodenseewoche 1966 in Konstanz vorbei. Der Konstanzer Yachtclub war es, der 1910 die J-Jolle am Bodensee einführte und pflegte. Und derselbe Club war es, der dann der J-Jolle die Basis entzog und sie dadurch ungewollt in der Versenkung verschwinden ließ.

Danach verloren sich auch die J-Jollen-Eigner aus den Augen. Der Kunststoff-Wildwuchs der 60-er Jahre mag, in Zusammenarbeit mit dem tragemachenden Fernsehgerät, auch noch zum Niedergang beigetragen haben. Sei's drum. Der Rest war Schweigen.

Die J-Jollen-Vereinigung entsteht

Im Nachhinein betrachtet, erscheint es uns heute mehr als ein Zufall, daß Werner Weißhaar und ich, anläßlich eines geschäftlichen Aufenthalts 1978 in Bayern, nach unserem alten Gegner J-4 "Kimm scho" suchten und ihn schließlich in bejammernswertem Zustand im Schilf des Chiemsees fanden. Das einstmals so strahlende siegreiche Boot war motorisiert und diente als Arbeits- und Fährschiff! Werner Weißhaar kaufte es dann auch mehr aus Mitleid als aus Überzeugung. Doch er besann sich schnell, holte den Vater der "Kimm scho", Bootsbaumeister Vötterl sen. von seiner wohlverdienten Rentnerbank am Starnberger-See, der das Boot fachgerecht wieder aufbaute. Nach einem Jahr fuhr es wieder im alten Glanz siegreich auf dem Bodensee.

Das veranlaßte uns dann nach weiteren vereinsamten J-Jollen zu suchen um ihre Eigner zu motivieren und sie vom Wert ihres Schiffes zu überzeugen. Mit der Zeit nahmen unsere Recherchen einen gewaltigen Umfang an. Jedem kleinsten Hinweis wurde nachgegangen. Wegen eines einzigen Bootes wurden oft 'zig Ferngespräche geführt bis wir endlich den jetzigen Besitzer ermitteln konnten. Die Post verdiente sich eine goldene Nase an uns. Zwischen Werner Weißhaar und mir entwickelte sich so etwas wie sportlicher Ehrgeiz, denn jeder wollte den anderen mit neuen Erfolgsmeldungen übertreffen.

Doch dieses emsige Tun zeigte auch Ergebnisse:

Über ein Rundschreiben (Auflage: 25 Stück), baten wir am 6. Dez. 1981 zu einem Winterhock nach Konstanz-Staad, um uns gegenseitig kennenzulernen und ein Programm zu entwickeln. 12 Bootseigner folgten dem Ruf und reisten zum Teil von weit her an. Es ging sehr harmonisch zu und so wurde dann auch spontan eine lose Klassenvereinigung gegründet, die sich folgende Ziele setzte:

1. Pflege, Erhaltung und Aktivierung der uns allen verbindenden J-Jolle
2. Einmal jährlich ein intern. Treffen am Bodensee durchzuführen, wobei in 3 Regatten ein Wanderpreis - die "Endlose J-Jollen-Kanne" - ausgesegelt werden soll.

Ein Hut ging um, Münzen klimperten - der Grundstein war gelegt.

An dieser Stelle sei auch den vielen privaten Spendern gedankt, die mit dem Satz "so eine Sache gehört unterstützt" manche Mark in unseren Hut warfen oder auf eine andere Art halfen.

Die Presse wurde auf unsere Aktivitäten aufmerksam und kündete von der Renaissance. Die Folge war: weitere Bootseigner meldeten sich. Die Vereinigung reichte nun von Kiel über Hamburg, Basel, Zürich bis nach Kärnten.

Das 1. Intern. J-Jollen-Treffen konnte 1982 mit 9 Booten bei 4 Bft. durchgeführt werden. Die J-4 gewann alle 3 Regatten.

Im September 1982 bekamen wir durch Vermittlung des DSV einen kostenlosen Ausstellungsplatz auf der "Interboot" in Friedrichshafen. Dort präsentierten wir Werner Weißhaar's J-4 (Baujahr 1948) und meine J-3 (Baujahr 1913) dem Publikum. Wir waren ein Messeschlager! Und viele Hinweise durch zahlreiche Besucher unseres Standes ließen uns bis dahin verschollenen Boote finden.

Beim 2. Treffen 1983 regattierten bereits 12 Boote. Gewinner war wieder die J-4. Doch bei der 1. Wettfahrt wurde sie von der österreichischen "Siddartha" (J-OE 17) des Dr. Prey (Wien) geschlagen.

Und nun steht unser 3. Intern. J-Jollen-Treffen vor der Tür. Wir erwarten von den inzwischen 70 registrierten J-Jollen ca. 20 Boote am Start. Vielleicht findet sich diesmal (endlich) eine Mannschaft, die der J-4 die "Endlose Kanne" vom Buffet holt.

Zukunftsmusik

Mit Neubauten wird wohl kaum mehr zu rechnen sein, da der Preis für ein komplettes Boot zwischen DM 30.000,-- und 40.000,-- liegen dürfte, obwohl einige mit dem Gedanken spielen (!)

Wir wären schon zufrieden, wenn der jetzige Bestand gesunden würde, denn noch gibt es Holzbootsbauer die ihr Handwerk beherrschen.

Laudatio

Ich möchte nicht versäumen all jene zu würdigen, denen wir diese edlen 22-qm Rennjollen zu verdanken haben

- den damaligen Vorständen des DSV für ihre weise Entscheidung: "ein gutes, billiges Gebrauchsboot zu schaffen"
- den ewig unzufriedenen Rennseglern, die mit ihrem Nörgeln die Konstrukteure zu Höchstleistungen zwangen
- den vielen erstklassigen Bootsbauern, die es verstanden - und noch verstehen - aus Bretter Träume zu verwirklichen

Wir, die wir von diesen Booten begeistert sind, werden die Boote und das Wissen bewahren . Und nach uns werden es andere tun.

Ihr

Dieter Joe Haberle

Dieter Joe Haberle

