



KURS EINHEIT



Zehner-Jollen gibt es als Wander- oder Rennjolle bereits seit den 20er Jahren. Zuletzt, vor

SKLASSE

allem selbst gebaut, im Osten. Heute kämpft man um den Klassenerhalt. Wir besuchten die z-Jollen-Enthusiasten in Sachsen.



Bei strahlendem Sonnenschein liefern sich auf dem Pirker Stausee die Berliner z-Jol-len-Crew Arlt Stephan/Frank Wehner und Uwe Steingroß/Sven Hermenau (oben, von links) ein erbittertes Rennen. Pech für Steingroß-Crew (rechts): Ein Riß im Schwert

Ein Ziel, das auch die beiden Jungen vom TSV Oelsnitz, René Lison und Thomas Kriegstein, anpeilen (rechte Spalte, oben). Ihr Vorbild ist der Vize-Europa- und Weltmeister von 1976 im FD Uwe Steingroß (Mitte) mit Vorschoter Sven Hermenau. Einzige Frau in einer Männerriege: Andrea Meister im Trapez mit Ehemann Andreas an der Pinne.



zweitens noch im Besitz einer sehr schnellen, hölzernen z-Wanderjolle.

Von diesem „Mutterschiff“ ließ er eine Form nehmen und stellte 1976 das erste in Kompositbauweise angefertigte Kunststoffboot vor, allerdings ohne doppelten Boden, aber mit Lenzventilen. Dazu Dieter Schuschis, Sektionsleiter des TSV Oelsnitz: „Wir als Verein haben dann von dem ersten Kunststoffboot wiederum eine Form genommen, die aber etwas modifiziert und daraus eine Kunststoffjolle mit doppeltem Boden ähnlich dem FD entwickelt, von dem wir auch den allerdings etwas verkürzten Mast übernommen haben.“

Daß der mit 21 Quadratmetern vermessene Spinnaker etwas zu groß geraten ist, war ein Versehen: durch einen Druckfehler bei der Auftragsvergabe wurde er um knappe zwei Bahnen größer als der FD-Spinnaker. Außer dem FD hat der 470er bei der z-Jolle mitgemischt, und zwar in Form des heutigen Original-Schwertes und des Ruderblattes. Geblieben sind die Abmessungen – 5,24 Meter lang, 1,70 Meter breit –, aber die Sache mit den zehn Quadratmetern am Wind stimmt auch nicht mehr. Es sind etwa 15 Quadratmeter, und die nicht mehr als Gaffel- oder Langlattensegel und mit normaler Fock, sondern jetzt ist die z-Jolle hochgetakelt, und die Fock wuchs sich zur Genua aus.

„Ist damit sauschnell“, überschreit jemand die Musik, „vor zwei Jahren sind wir den Korsaren davongesegelt.“ Hätte er es doch nicht gesagt, denn jetzt beginnen heftigste Debatten darüber, wer warum auf dem Scharmützelsee oder dem Arendsee das Rennen gemacht hat, und überhaupt: „Bei Halbwind sind wir zwar schneller als der Korsar, aber auf der Kreuz laufen die uns doch davon.“ „Det is nur det Jewicht“, tönt es im schönsten Berlinerisch und daß man eben abspecken müsse. Das gilt, wenn ich mir so die strammen Mittvierziger (und jüngere) betrachte, auch für manche Jollen-Besatzungen.

Die Stimmung steigt, obwohl das kaum noch möglich scheint.

Sekt, Bier und zwischendurch ein giftgrüner Likör fließen in Strömen, und Peter Schmidt aus Köpenick, Vorschoter von dem stillen Hans-Joachim „Hajo“ Mönig, drängt sich leicht angesäuselt an meine Seite, denn „wir ham een ganz starket Problem. Wir überlejen jrade, wann wer morjen anfang'n zu sejeln – um ölf oder um halb ölf? Biste ooch mit ölf einverstanden?“ Ick bin.

Wie viele Boote am nächsten Morgen am Start sein werden, ist selbst beim Skippertreffen – an dem Ehefrauen, Freunde und Kinder, Hund und Hamster teilnehmen – noch nicht ganz klar. Nur eins weiß Dieter Schuschis: „Die Beteiligung ist in diesem Jahr aufgrund schlechter Koordination des Landesverbandes nicht allzu groß. Da ist gleichzeitig eine Regatta auf dem Arendsee.

Normalerweise sind hier auf dem Pirker Stausee bis zu 30 z-Jollen am Start.“

Im übrigen, so erfahre ich weiter, habe sich in den letzten Jahren bei manchen die Unsitte eingeschlichen, die Einladung zur Grog-Regatta zwar anzunehmen, sich aber nicht anzumelden. „Die kommen einfach. Bis vor der Wende mußten die dann ihr Startgeld (20 Mark plus 5 Mark Klobenutzungs-



Von Anita Rehder (Text)
und Kai Greiser (Fotos)

Treffpunkt der z-Jollen – das sind die mit dem kleinen „z“ im Segel – ist der Pirker Stausee. „Der liegt irgendwo in Sachsen und schon fast an der Grenze zur Tschechoslowakei“, lautete die lapidare Auskunft. Auf der Landkarte ist er nur mit der Lupe zu finden.

In natura ist er dann zwar nicht mehr zu übersehen (sechs Kilometer lang, größte Breite 800 Meter), aber nur durch das versteckte Schlupfloch einer umfangreichen Baustelle zu erreichen. Noch ein paar hundert Meter Hoppelfahrt vorbei an ausgedehnten Feriensiedlungen – und wir stehen vor dem Seglerheim des TSV Oelsnitz. Auch ohne Hinweis hätten wir es gefunden: lautstarkes Geschnatter und dröhnende Musik sind unsere Orientierungshilfen.

Später noch als wir trudeln die letzten Teilnehmer an der traditionellen Grog-Regatta mit ihren Jollen ein. Sie kommen aus Köpenick, Berlin und der Umgebung von Oelsnitz und machen sich, wie wir auch, erst einmal über das in einem großen Topf vor sich hin köchelnde Wellfleisch, über die Schlachtplatte, Würstchen und Buletten her. Stifter dieser Leckereien ist Vereinsmitglied Udo Pippig, Schlachtermeister und z-Jollen-Segler, der mir im Verlaufe des Abends zwar sehr viel erzählt, aber in einer für mich völlig unverständlichen Sprache, nämlich Voigtländisch, einer Mischung aus Sächsisch und Bayerisch.

Meine hilflosen Blicke und die ständige Frage „was sagten Sie, bitte?“ machen Udo langsam ungeduldig und rufen meinen Nachbarn zur Rechten auf den Plan. Das ist Wolfgang Rode, Stellvertretender Sektionsleiter des TSV Oelsnitz, ehemals Betriebssport-Gemeinschaft „Fortschritt“ Oelsnitz. „Unser Trägerbetrieb war die Halbmond-Teppichfabrik in Oelsnitz“, erzählt er. „Mit dem als Sponsor sind wir nicht schlecht gefahren. Jetzt sind wir ja vollkommen ohne Geldgeber und müssen uns selbst ernähren.“

Die rund hundert Mitglieder mit 38 Booten (davon 14 z-Jollen) sind wild entschlossen, es zu schaffen. Es wäre ja nicht

das erste Mal, daß sie um das Überleben der Klasse kämpfen müssen. Mitte der 20er Jahre tauchte die Jolle erstmalig als Riß in der YACHT auf, allerdings gleich in zwei Versionen, nämlich als Wander- und als Rennjolle. In den Regatta-berichten las man dann nur noch von den „Zehnern“.

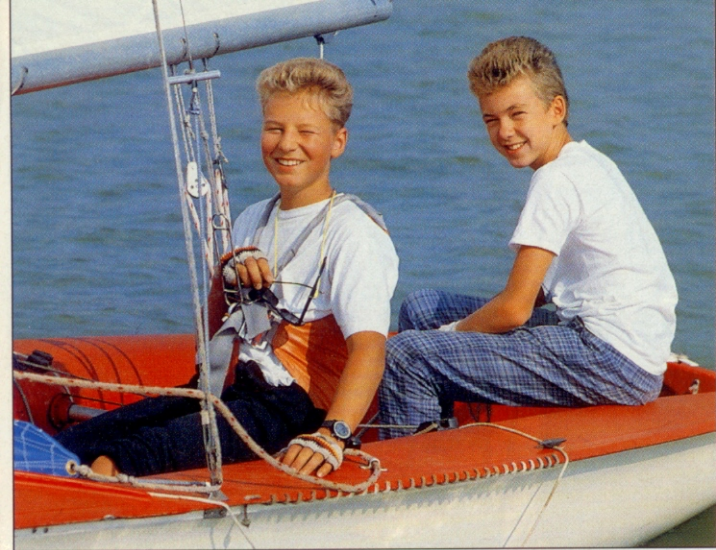
1928 wurden auf Veranlassung des heute noch bestehenden Vereins „Tourensegler Grünau“, Mitglied im damaligen Freien Seglerverband, zehn z-Jollen von arbeitslosen Jugendlichen gebaut. Skipper der 50er Jahre erinnern sich vielleicht noch an diese schlanke, flache und schnelle Rundspantjolle, die hin und wieder ihren Kurs kreuzte. Sie hatte wie fast alle Wanderjollen zur damaligen Zeit ein Gaffelrigg mit festem Vorstag und natürlich Baumwollsegel, die als Gaffel- oder „Langlatten“-Segel gefahren wurden.

Hochburg der Zehner-Wanderjollen waren die Berliner Gewässer, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, als die berühmte Mauer entstand und die Stadt geteilt wurde. Damit spalteten sich auch die Zehner in zwei Flotten auf, was sich besonders auf den Regattafeldern sehr negativ bemerkbar machte. Die Startzahlen sanken von 30 bis 40 Booten auf ganze 10 Jollen!

Im Westteil der Stadt ging die Klasse ein und wurde von neuen GFK-Jollen wie 470er, 505er und Korsar abgelöst. Und in Ost-Berlin? Dazu Christian „Pummel“ Bittner, Klassenobmann der z-Jollen: „Zuerst war mal tote Hose. Dann wollte man uns von oben die Ixylon aufs Auge drücken, allerdings mit wenig Erfolg. Wir wollten den 470er, aber für den gaben uns die Franzosen keine Lizenz. Glücklicherweise gab es noch einige unbeirrbar z-Jollen-Enthusiasten mit Eigeninitiative, so daß die Klasse eine Renaissance erlebte, mit der keiner mehr gerechnet hatte.“

Zu diesen Enthusiasten gehörten auch die damaligen Klassenobmänner Klaus Schweigel und Er-

hard Meyerhöfer. Schweigel hatte gleich zwei Vorteile zu bieten: Erstens war er in der „Forschungs- und Entwicklungsstelle für Sportgeräte“ tätig und





Während die letzten noch die Boote an Land ziehen, sind andere Boote längst abgetakelt. Und wer nicht mitsegelt, bezieht Posten auf dem Feldherrnhügel. Dazu gehören auch Wolfgang Rode (oben), stellvertretender Sektionsleiter und Dieter Schuschis, Sektionsleiter des TSV Oelsnitz (unten).

geld!) in Westmark bezahlen. Aber das fällt ja nun leider flach.“

Eine neue Strafe ist noch niemandem eingefallen.

Pünktlich um 11.00 Uhr sind zehn z-Jollen am Start, aber weil man hier beim TSV Oelsnitz eine große Familie ist, die das Wochenende in den rund ums selbsterbaute Seglerheim aufgestellten, einheitlichen Ferienhütten verbringt, nehmen neben

zwei Optis noch einige andere Jollen teil.

Obwohl der Start mangels Wind um eine halbe Stunde verschoben wird, verpassen wir ihn. Unser Begleitboot – Dieters selbstgebauter Jollenkreuzer – bleibt in der Flaute hängen, und Motoren sind auf dem See nicht erlaubt. Einzige Ausnahme: das Start- und Zielschiff.

Immerhin kriegen wir mit, wie sich die Berliner Steingroß/Hermenau (z-337) und Arlt/Wehner (z-196) um den ersten Platz streiten. z-196 gewinnt das erste Rennen. Platz Nummer vier belegt die einzige gemischte Crew, Andrea und Andreas Meister mit z-249 vom TSV Oelsnitz. Tochter Silvia segelt im Optimisten tapfer hinterher und versucht, ihren taktisch noch überlegenen Konkurrenten André abzuhängen – wenn da nur nicht die elenden Windlöcher wären, mit denen auch die z-Jollen zu kämpfen haben.

Mittagspause auf dem oberhalb des Sees gelegenen Gelände. Aus allen Hütten duftet und dampft es. Die einheimischen Helden lassen sich von ihren Frauen füttern, die Zugereisten treibt es ins Seglerheim zu „uns Schlachters“ Kochtöpfen. Ich treffe auf Uwe Steingroß, 13 Jahre lang Profi-Segler im DDR-System und begeisterter z-Jollen-Segler, der sein im Laufe der Jahre angesammeltes Know-how an alle Gleichgesinnten weitergibt. Er hat fünf dieser Jollen selbst gebaut, „natürlich unter großen Schwierigkeiten, denn die Materialbeschaffung war der reinste Hürden-Slalomlauf“.

Davon können auch andere ein Lied singen. Zum Beispiel Dieter Schuschis, der allein 15 unterschiedliche Boote gebaut hat. „Ohne gegenseitige Hilfestellung lief da nichts. Zwar ist die Kunststoffbauweise für jeden machbar, aber hier bei uns ging das nach dem Motto ‚helf ich dir, hilfst du mir‘. Sogenannte Standesunterschiede gab es nicht; da mußte der Doktor genauso mit ran wie ein Tischler, Schlachter oder Bankangestellter.“

Selbst die Masten und Beschläge wurden in Heimarbeit hergestellt, und weil auch die Beschaffung der Segel fast un-

möglich war, mußte Wolfgang Rode als Segelmacher herhalten, obwohl allein das Tuch teurer war als ein fertiges Segel von einer Wismarer Segelmacherei. „Volkseigene Betriebe wurden eben gestützt, und wer ein Segel haben wollte, mußte erst einen Antrag stellen und durfte dann jahrelang warten.“

Spaß gemacht hat es dennoch, „denn durch die Segelei haben wir das Eingesperrtsein nicht so sehr als solches empfunden, zumal es genügend Seen gab, auf denen Regatten gesegelt werden konnten. Unsere Jollen waren sogar Trabbitrailerbar. Aber wo wir dann wirklich standen, merkten wir erst nach der Öffnung der Grenzen.“

Unter anderem an einem Punkt, wo man zum einen um das Vereinsgelände kämpfen muß, „denn“, so Schuschis, „der Kommerz kommt überall. Unsere Anlage hier ist dank ihrer vorzüglichen Lage sehr gefragt. Aber wir wollen selbst kaufen oder langfristig pachten.“

Zum anderen kämpft die z-Jollen-Klasse zum zweiten Mal ums Überleben. In den alten Bundesländern wird sie nicht mehr gesegelt, in den neuen Bundesländern rechnet man damit, daß neu zugelassene Jollen die z-Jollen womöglich ins Abseits schieben.

Um dem vorzubeugen, wurde nach der Wende eine Klassenvereinigung gegründet, die DzV (Deutsche z-Jollen-Vereinigung). Sie wurde vom DSV als Nationale Klasse anerkannt und am 19. Juni 1991 als außerordentliches Mitglied aufgenommen.

Obwohl im Moment viele Segler durch ihre persönlichen Probleme vom Regattasegeln abgehalten werden, hat man noch Zukunftspläne. Im Vordergrund steht dabei die Überarbeitung der Meßbestimmungen des Rumpfes in Richtung Konstruktionsklasse mit relativ vielen Festmaßen vor allem beim Rigg. Hinzu kommt eine Gewichtsverringerung des segelklaren Bootes. Natürlich strebt man auch die Reaktivierung der z-Jollen-Segler in den neuen Bundesländern und die Gewinnung neuer Zehner-Fans in den alten Bundesländern an. Aber erst einmal steht die Frage an: Konstruktionsklasse oder Einheitsklasse?

„Im Moment sind wir richtig gar nichts“, sagt Klassenob-

mann Christian Bittner, „aber es sieht so aus, als würde sich eine richtige Einheitsklasse herausbilden mit allem, was dazu gehört.“ Uwe Steingroß gibt zu bedenken, „daß neue Schiffe Geld kosten, und das hat – jedenfalls im Moment – kaum einer. Eine neue, komplett ausgerüstete z-Jolle (im Eigenbau kostete sie etwa 10000 Ostmark) müßte preislich unter anderen vergleichbaren Schiffen bleiben, nur dann haben wir eventuell eine Chance. Da muß man eine zarte Übergangslösung finden. Also: Entweder wir schaffen es, die Klasse zu erhalten, oder wir müssen aussteigen.“

Erst mal steigen sie wieder ein, allerdings genauso schläfrig wie der Wind. Die Siesta war zu kurz. Selbst der Außenborder des Startschiffes ist noch müde und springt nicht an. Ersatz kommt aus dem Vereins-Fundus. Da steht auch noch eine alte, reichlich vergammelte, hölzerne z-Jolle mit Gaffelrigg, die vielleicht mal wieder aufgearbeitet werden soll – wegen der Tradition.

Endlich geht es los. Der Wind hat es sich überlegt und zeigt sich zumindest als leichte Brise aus allen Richtungen. An der Startlinie das übliche „Raum!“-Gebrülle und die übliche Hektik. Wegen eines Frühstarts genießen wir das Ganze gleich zweimal – zur Freude von Fotograf Kai Greiser, der im entscheidenden Moment den Film wechseln muß.

Dann beginnt es – jedenfalls strichweise – richtig gut zu wehen, aber das Segeln auf waldumstandenen Seen hat so seine Tücken: Während der eine mit eingefallenem Spinnaker regelrecht parkt, rauscht sein zuvor weit achteraus gebliebener Konkurrent zehn Meter entfernt von ihm mit einem Affenzahn vorbei. Und bis zum Schluß heißt es, höllisch aufpassen, sonst geht es einem wie dem Team Mönig/Schmidt: „Da denkste, da kann nix mehr passieren, und denn breittert noch eener im letzten Augenblick um eenen Zentimeter an dir vorbei, wa!“

Pech auch für die Steingroß/Hermenau-Crew. Fünf Meter vor der Startlinie blieb das Schwert im Schlick stecken, wurde gespalten, und die beiden wundern sich, warum sie nicht

Bis zum Bau der Mauer zwischen Ost und West waren die Berliner Gewässer, wie zum Beispiel der Wannsee, die Hochburg der Zehner-Wanderjollen, die damals noch mit Gaffel- oder Langlattensegel gesegelt wurden.



Foto: H. Gimske

vom Fleck kommen. Daß sie bei den folgenden Regatten nur mit einem Dreiviertel-Schwert – mittlerweile etwas rund geschliffen – weitersegeln, wird geflissentlich übersehen; schließlich werden keine Ranglistenregatten ausgetragen. Viel wichtiger ist der Spaß an diesem Treffen, dessen Krönung das abendliche Vereinsfest mit Kulturprogramm ist. Und das wird seit 13 Jahren von den überwiegend männlichen Regattateilnehmern bestritten.

Zuvor aber finden geheimnisvolle Aktivitäten statt. Da werden Klamotten herangeschleppt, es wird geflüstert und gekichert, und die Damen machen sich einschließlic Frisur partyfein. Um 20 Uhr geht es gleich richtig und laut zur Sa-

che. Wer sich unterhalten will, muß schreien, gibt es aber nach kurzer Zeit auf und widmet sich lieber den geistigen Getränken. Dabei kann man wenigstens blödeln.

Nach zwei Stunden Aufmarsch der Araber mit schwarzer Sonnenbrille, viel „Gold“ und Kanone im Schlepp; Rollschuheinlage mit Ballettröckchen; Revuegirl-Gruppe plus Strip. Den legt der schwerewichtigste aller Teilnehmer wirklich gekonnt hin. Die Berliner revanchieren sich mit einer Volkslieder-Persiflage, und die Menge tobt derartig, daß die Bänke zittern und die Gläser auf den Tischen gegeneinander schlagen. Gegen Mitternacht bin ich taub.

Zum Frühstück sind alle wieder da, allerdings herrscht ungewohnte Stille, und so mancher stochert eher lustlos auf seinem Teller herum. Aber die frische Luft, strahlender Sonnenschein und die Aussicht auf richtigen Wind bringen selbst die müdesten Geister wieder auf Trab. Zum vierten und letzten Start sind jedenfalls alle da – nur „uns Schlachter“ Udo kriegt die Sache heute nicht so richtig auf die Reihe. Dabei hatte er doch so gute Aussichten auf einen der vorderen Plätze.

Der Himmel verdunkelt sich, die Sonne verschwindet hinter schwarzen Wolken, und wir ziehen es vor, den See zu verlassen und die letzte Regatta vom Feldherrnhügel oberhalb des Sees

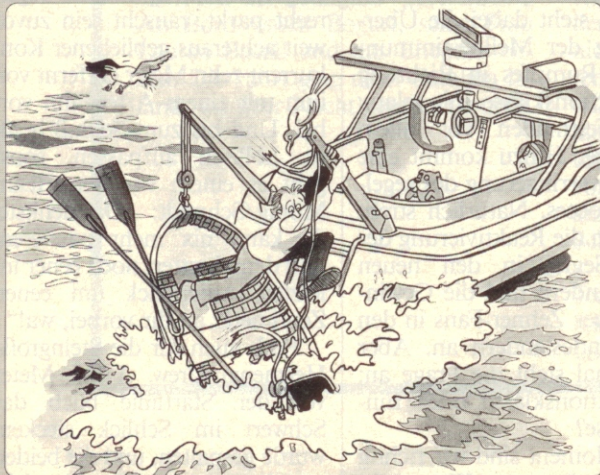
aus zu verfolgen. Da hocken die Damen im Gras und feuern die Ihren lautstark an: „Sieh zu, daß du hinne machst“, und neben mir höre ich den verzweifelten Ausruf: „Ich faß es nicht, der sitzt da und guckt und ist jetzt letzter!“

Aber nicht mehr lange. Die erste Bö fällt ein, alle hängen im Trapez. z-227 mit der Steingroß-Crew hat bereits alle weit hinter sich gelassen. Bei den anderen drängelt es sich. Plötzlich riesiges Gebrüll: z-74 mit Udo und seinem Vorschoter Dietrich Spitzner im Trapez, auf Steuerbordbug segelnd, kommt einem Kontrahenten so nahe, daß wir es bereits krachen hören. Es geht gerade noch mal gut. Dafür ringeln sich die ersten Spinnaker ums Vorstag. Weil es zu allem Überfluß auch zu regnen beginnt und der Sieger – z-196 mit Arlt Stephan und Vorschoter Frank Wöhner – bereits seit dem Vortag feststeht, verkrümeln wir uns eilends ins Seglerheim.

Bleibt die Siegerehrung und die allseits laut ausgesprochene Hoffnung, daß sich die Teilnehmerzahl an der Grog-Regatta im nächsten Jahr wieder auf das übliche Maß zurechtrückt, wobei man auch auf Beteiligung aus den alten Bundesländern baut. „Die YACHT ist doch die Segler-Bibel, mach mal 'n bisken Werbung und schreib ooch, dat 'n Sponsor 'n jutes Werk tut, wenn er hilft, die z-Jollen-Klasse zu retten. Für den Tip nehmen wir ooch keen Honorar!“



Da kann kommen, was will.



Die Pantaenius Yacht-Kasko-Versicherung gilt nicht nur bei einem „Unfall“, sondern zum Beispiel auch beim Reißen von stehendem oder laufendem Gut. Ohne Wenn und Aber! Wir machen Ihnen einen individuellen Vorschlag – damit Ihre Prämie günstig ist!

H. PANTAENIUS

FACHMAKLER FÜR YACHTVERSICHERUNGEN

CREMON 32 · D-2000 HAMBURG 11 · Tel.: 040-370 910 · Tlx: 2 162 805 pant d · Fax: 37 09 11 09

Nähere Informationen direkt von Pantaenius. Y 25/91

Coupon absenden an: H. Pantaenius, Cremon 32, 2000 Hamburg 11

Name Yacht-Typ:

Straße Fahrbereich:

PLZ/Ort Segelyacht m²:

Motoryacht PS:

Yachtwert ca.: