

Der oberste
Plankengang
besteht aus
Mahagoni, der
Rest ist GFK

ALTE KLASSE, NEUES LEBEN

Die Originale aus der Jugendstilzeit sind fast alle
VERSCHWUNDEN. Doch jetzt gibt es die Schweriner Einheitsjolle
*von Reinhard Drewitz als **NACHBAU.** Exklusivtest*



RETRO & MODERNE

Klassische Linien stehen bei vielen Seglern hoch im Kurs. Allerdings darf es in unsichtbaren Bereichen gern der aktuelle Stand der Technik sein, von der Rumpfform bis zum Material. Da versteckt sich dann hinter edlem Mahagonifurnier durchaus mal GFK oder Kohlefaser, und unter dem Retro-Rumpf finden sich moderne Anhänge.

Stattdessen eine werkgetreue Replik produzieren? In Serie? Das machen nur wahre Überzeugungstäter.

Bernd Hocker und Andreas Stankewitz sind so welche. Eigentlich Deutschlands führende Drachenboot-Produzenten, haben sich die Bootsbauer in die Schweriner Einheitsjolle verguckt, die Detlef Huss mit Hingabe restaurierte und mit ebensolcher Verve auf allen wichtigen norddeutschen Klassikerregatten segelt.

Eine Klasse, die ohne Huss' Engagement mittlerweile ausgestorben wäre, obwohl von niemand Geringerem als Reinhard Drewitz vor 92 Jahren konstruiert. Die Jollen und Jollenkreuzer des wohl bekanntesten Berliner Konstrukteurs galten von jeher als äußerst schnell und ausgewogen. Umso unverständlicher ist es, dass von den einstmalen knapp drei Dutzend Schiffen heute nicht einmal mehr eine Handvoll segelklar ist.

Das, befanden Hocker, Huss und Stankewitz, muss sich ändern. Seit 2010 treiben sie das Projekt Einheitsjolle behutsam voran. Im September präsentierten sie auf der Interboot in Friedrichshafen schließlich den ersten Neubau. Und wenngleich mit pflegeleichtem Kunststoffumpf produziert, war die Resonanz der Kundschaft doch durchweg positiv. Fünf Stück will die Werft pro Jahr anbieten. Fünf Überzeugungstäter muss sie dafür finden. Das wird sich machen lassen.

KONKURRENZ NUR AUS HOLLAND

Umso mehr, wenn man sich die Konstruktion einmal in Ruhe betrachtet und sie im angestammten Revier Probe segelt. Dann wird klar: Eigentlich fehlt zurzeit genau so ein Entwurf auf dem Markt.

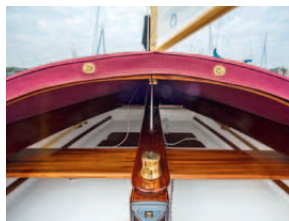
Die H-Jolle ist zum Renngerät mutiert, der Zugvogel ebenso. Wer eine echte Wanderjolle mit viel Platz sucht, wird erst in den Niederlanden mit dem Valk fündig. Dem ist vergönnt, was bei der Einheitsjolle nicht klappte: eine massenhafte Verbreitung. Dabei sind sich beide Boote verblüffend ähnlich: jeweils etwas über sechs Meter lang,



*Ihre Linien sind bald hundert Jahre alt, und so wirkt sie auch: sehr klassisch, absolut **AUTHENTISCH**.*

Dabei stammt die gaffelgetakelte Wanderjolle mit der hübsch geschwungenen Gabelpinne aus aktueller Fertigung

DAS BOOT IM DETAIL



SPRITZKAPPE
Das Pflichtverdeck kann beim Segeln montiert bleiben und hält das Cockpit trocken. Gut auf Törn



STAU RAUM
Die Backskiste fasst Segelsäcke, Persenning, Pütz, Kocher und was es sonst noch an Ausrüstung braucht



SALING
Original und Werft-Prototyp fahren noch ohne. Ab Bau Nummer 2 gibt's am Holzrigger aber eine solide Spreize

zwei Meter breit, eine halbe Tonne schwer, mit 20 Quadratmetern besegelt und von renommierten Konstrukteuren entwickelt. Den Valk hat E. G. van de Stadt gezeichnet.

Während sich das holländische Boot aber zum Nutzgegenstand entwickelt hat, setzen die Schweriner auf authentischen Klassikerlook. Das ist ihnen bemerkenswert gut gelungen. Aus ein paar Metern Abstand betrachtet, erscheint ihre wiederbelebte V-Jolle tatsächlich wie ein Oldtimer mit weißlackiertem Rumpf.

Anbauteile, Schwertkasten, Rigg und Ruderkopf werden aus Mahagoni gefertigt, bei den Beschlagen kommen fast ausschließlich Bronze-Produkte zum Einsatz. „Und was der Toplicht-Katalog nicht hergibt, das produzieren wir kurzerhand selbst“, erklärt Andreas Stankewitz den Wunsch nach Perfektion.

So wirkt der Neubau stimmig bis ins letzte Detail. Eine belebte Gaffelklau fehlt ebenso wenig wie die nach alter Überlieferung angefertigte Spritzkappe über dem vorderen Bereich der Plicht. Ästheten stören →

FAKTEN & FAZIT

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

50 Grad	3,5 kn	Windgeschwindigkeit: 4–5 kn (2 Bft.) Wellenhöhe: flaches Wasser
60 Grad	3,9 kn	
90 Grad	4,1 kn	
130 Grad	3,7 kn	
180 Grad	3,0 kn	
2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn		

POTENZIAL

STZ ¹ = 5,5	Performance-Cruiser 5,0
4,0 Cruiser	

Die Kraft der Jolle kommt vor allem aus dem Groß

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Drewitz/BuK
CE-Entwurfskategorie	D
Lüa (Rumpflänge)	6,05 m
Breite	2,03 m
Tiefgang	0,16–1,06 m
Gewicht	0,58 t
Großsegel	16,0 m ²
Fock	5,0 m ²

RUMPF- UND DECKSBAUWEISE

Rumpf und Deck entstehen im Handauflegetechnik, teilweise massiv, teilweise als Sandwichlamina

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	38 000 €
Preis segelfertig ²	38 000 €
Garantie/Garantie gegen Osmose	2/5 Jahre

Werft Boots- und Kunststoffbau GmbH, 19077 Lübbesee; Tel. 03868/400 42 90, www.buk-gmbh.de

YACHT-BEWERTUNG

Die Einheitsjolle ist ein alltagstauglicher Begleiter, der vor allem zum Wanders segeln einlädt. Die Fertigungsqualität ist hoch, der Preis gerechtfertigt

Konstruktion & Konzept	Ohne Zusatzbeschläge
➕ In Minuten trailerklar	nur eingeschränkt einhandtauglich
➕ Große Plicht	
➖ Schwer	
Segelleistung und Trimm	Ausrüstung und Technik
➕ Einfach zu bedienen	➕ Gute Beschläge
➕ Stabile Schwimmlage	➕ Leichtes, einfach zu bedienendes Holzrigg

Das gesamte Vorschiff ist gut als Stauraum nutzbar, rechts und links des Schwertkastens kann man auch schlafen. Für diesen Zweck sind die Quersitzbänke herausnehmbar – praktisch!

Kurz die Gaffel gedippt, dann sind viele Brücken unter Segeln passierbar; ist die Durchfahrts höhe noch niedriger, klappt das ganze Rigg in wenigen Minuten in die Horizontale. Das funktioniert auch ohne Jüttbaum ganz entspannt, denn der aus Spruce verleimte Mast ist innen hohl und wiegt weniger als 15 Kilogramm.

Überhaupt ist das Rigg simpler, als der Gaffellaie ahnt. Das Vorsegel wird ohne Rollanlage per Hand einfach um das drehbar gelagerte hölzerne Fockbein gewickelt. Das Groß ist per Reihleine am Mast befestigt. Statt einem Fall gibt es nun deren zwei: je eins für Klau und Piek, damit haben sich die Unterschiede erklärt. Backstagen braucht dieses Rigg nicht, denn das Holzvorstag ist auch auf Druck belastbar.

Dass ein Gaffelrigg seine Vorzüge vor allem auf tieferen Kursen ausspielt, ist kein Geheimnis. So segelt sich dann auch die Einheitsjolle. Die Replika wendet am Wind über 100 Grad, für eine fast hundert Jahre alte Konstruktion mit Schwert und Ruder aus unprofilierem Aluminiumblech ein akzeptabler Wert. Angenehm fällt auf, wie balanciert sich das Boot generell verhält, ohne im Manöver träge zu wirken.

Besonders die Stabilität des Risses, den die Werft anhand der restaurierten „Sindbad“ neu entwickelte, gefällt. Ein Erwachsener kann über das Seitendeck laufen, ohne dass die Jolle übermäßig krängt – fast so, als bewege man sich auf einem größeren Kielboot, ein für Einsteiger oder ältere Segler positiver Aspekt. Die V-Jolle ist aber auch im gekenterten Zustand sicher. Dafür sorgen einlaminierte Auftriebskörper.

Billig ist das Vergnügen freilich nicht. Eines der jährlich fünf Schmuckstücke kostet 38 000 Euro, so viel wie zwei Polyvalken. Mit passender Persenning und Trailer kommen noch einmal 5000 Euro obendrauf. Dann aber ist die Jolle segel- und törnklar, bis hin zu Flaggenstock und Paddel. Das wiederum ist so aufwändig gebaut wie die Jolle selbst: aus Linden- und Kirschholz kunstvoll verleimt. Kein Wunder! Schließlich hat man es mit Überzeugungstättern zu tun.

MARTIN-SEBASTIAN KREPLIN

sich allenfalls am Schäl furnier, das auf den Wangen des Schwertkastens und dem Stauraumdeckel achtern unnötig unruhig wirkt. Auf Eignerwunsch geht das sicher auch homogener.

Trotz der Retro-Optik ist die V-Jolle keineswegs von gestern. Rumpf und Deck werden teils massiv, teils als Sandwich laminiert, das mindert den Pflegeaufwand. Die Fallen bestehen aus dehnungsarmem Dyneema. Auf Wunsch werden verdeckt auch zwei Elvström-Lenzer installiert. Aber die Jolle segelt selbst bei viel Wind sehr trocken, erklären die Bootsbauer. Kurz zuvor haben sie problemlos das Blaue Band vom Schweriner See bestritten – bei im Schnitt sechs Windstärken. Da steht der Neubau seinen Ahnen offenbar in nichts nach.

SEGELN WIE VOR 100 JAHREN

Dass der Ausflug auf der Einheitsjolle unter solchen Bedingungen zur Schwerarbeit mutiert, lassen die beiden Initiatoren galant unter den Tisch fallen – in der Standard-Ausführung ist ihr Nachbau nämlich auch beschlagstechnisch ziemlich original. Da gibt es für die fünf Quadratmeter große Fock nur einen Knarrpoller auf dem Schwertkasten. Die Schot des 16 Quadratmeter massiven Gaffelgroßsegels wird sogar aus der Hand gefahren: Die letzte Part der Talje kommt direkt vom Großbaum. Das gibt zwar ein direktes Gefühl – auf modernen Skiffs wie dem 49er wird auch wieder so geschotet –, geht aber auf Dauer ganz schön in die Arme.

Einzig Erleichterung ist ein kleiner Poller unterhalb der Skipper-Sitzbank, um den sich die Schot einmal herumschlingen lässt. Bei frischer Brise sind zum Dichtholen dann immer noch zwei Hände nötig. Zumindest verfügt die breite Jolle über eine stoische Kurstreue, sodass man die Pinne zum Nachtrimmen ruhig mal loslassen kann.

Am Testtag selbst zeigt sich der Schweriner See von seiner harmlosen Seite, 4 bis 5 Knoten wehen von Westen über die Schlossbucht. Nicht unbedingt die Bedingungen, bei denen die Einheitsjolle zu ihrer Hochform aufläuft. Wer sich eine Rennmaschine wünscht, ist aber ohnehin mit diesem Entwurf falsch beraten.

Stattdessen lädt die breite Plicht zum bequemen Kaffeesegelein; Ausreiten und Hängen zählen hier nicht zum Pflichtprogramm der Crew. Eigentlich genau richtig, um wieder mal auf Wandertörn zu gehen.

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V).
² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer