

Internationale J-Jollen-Vereinigung 22-qm-Rennjollen e.V.

Klassenvereinigung im Deutschen Segler-Verband
Klassenvereinigung im Österreichischen Segel-Verband
Home: www.j-jolle.org



J-PUNKT 2012/1

1. Vorsitzender: Manfred Jacob, Große Rainstraße 20, D-22765 Hamburg, Tel: 0049 40 3909040
2. Vorsitzender: Andreas Poell, Marxergasse 33/5, A-1030 Wien, Tel: 0043 1 913 49 21
Kasse: Hajo Behrendt, Dr. Hörmannstraße 26, D-86179 Augsburg; Tel: 0049 821 888363
Bankverbindung: Sparkasse Bodensee, Konto Nr. 397000, BLZ 690 500 01
IBAN: DE03690500010000397000
BIC: SOLADES1KNZ

Liebe Freundinnen und Freunde der J-Jolle,

Ich hoffe, Ihr habt alle ein schönes und ruhiges Weihnachtsfest gehabt und wünsche Euch für das neue Jahr das Beste, sowohl gesundheitlich als auch einen schönen Segelsommer.

Die Gedanken wandern noch zurück zum Sommer auf dem Wasser. Unser Highlight des Sommers war die EURO am Attersee. Wir konnten mit siebzehn J-Jollen einen neuen Teilnehmerrekord aufstellen. Der Union-Yacht-Club Attersee hat uns herzlich aufgenommen. Aller größten Dank noch einmal für Andreas Poell, der dafür gesorgt hat, dass die Tage am See ein voller Erfolg wurden. Die steigenden Meldezahlen sprechen für die Veranstaltung der J-Jollen EURO, die am Attersee zum zehnten Mal ausgetragen wurde. Nach sechs Jahren Werftaufenthalt war auch die Siddhartha von Theo Prey wieder mit dabei. Die aufwendige Restaurierung wurde mit den Restaurierungspreis belohnt. Wieder auf der Regattabahn war auch die Zwiderwurtz, J 500, die Oliver Betz neu erworben hat. Segelmeister Michael Erhard war Taktiker an Bord. Zwiderwurtz, von Drewitz gezeichnet, konnte so ihr Potential in der Spitzengruppe zeigen und ist sicher ein Aspirant für Großes. Andreas Poell feierte auf der EURO den 90. Geburtstag seiner BONGO, Baujahr 1921. Was für ein Alter für eine Holzjolle!

Aus dem Norden kommen Neuigkeiten: Christl, J 526 ist wieder segelfertig. Dr. Christian Rybakowski hat einen umfangreichen Artikel über die Restauration geschrieben. Über drei weitere Restaurierungsobjekte wird berichtet. Zwei davon sollen bei der EURO 2012 in Konstanz bereits dabei sein!

Die EURO 2012 ist von 31.05.2011 bis zum Mai bis Sonntag, 3. Juni 2012 in Konstanz. Die EURO der 22 qm Rennjollen ist Highlight der Bodenseewoche. Von Veranstalter Robert Hallmann stammen diese Sätze: „Ihr Auftritt wird nicht nur ein Highlight im historischen Sinn sein sondern auch Ihrer Klasse wird eine ungeahnte Aufmerksamkeit zu teil werden, nicht zuletzt unter den vielen Freunden klassischer Segelboote, welche zur Bodenseewoche kommen.“ Der erste Start ist vermutlich am 1.Mai, genaueres befindet sich noch in Absprache.

2013 werden wir mit unserer EURO wieder Gäste des Augsburger Segelvereins am Ammersee sein, im Jahr 2014 soll anlässlich 100 Jahre Seglerhauspreis beim VSaW gesegelt werden.

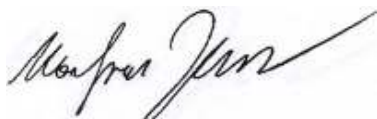
Wir segeln auf Antiquitäten. Zuhause bewahren wir alte Baupläne, Blaupausen, Messbriefe oder Fotos auf. Das Material wird mit der Zeit nicht besser. Wir sollten diese Sachen für die Nachwelt dokumentieren und digitalisieren . Diese Dokumente sollten alle in unserem J-Jollen Archiv Eingang finden. Ich bin für jedes Dokument ein dankbarer Abnehmer, am besten als Scan oder Foto in digitaler Form. (E-Mail: manfred.jacob@j-jolle.org)

Zum Abschluss ein kleines Wortspiel:

Setzen wir der wirtschaftlichen Krise einen i-Punkt auf und segeln voller Freude mit den krisenbewährten 22ern der 20er und 30er Jahre in den nächsten Sommer.

Ich wünsche allen einen guten Rutsch ins neue Jahr 2012.

Euer



Manfred Jacob
Vorsitzender der
Internationalen J-Jollenvereinigung
22 -qm-Rennjollen e.V.

Inhalt

90 JAHRE BONGO 1921 - 2011 J 146 – OE 33	4
REGATTEN:	6
EUROPA-POKAL 2011	6
SCHANZENBERG CLASSIC AUF DEM RATZEBURGER SEE	6
DIESSNER HOLZBOOT REGATTA 2011	8
MÜNCHENER WOCHE 2011	8
LUTZ LANG GEWINNT WIEDER DIE EISERNE	8
RESTAURIERUNG I CHRISTL J 528	9
DER LANGE WEG ZUM EIGENEN BOOT	9
RESTAURIERUNG II JAEU.....	13
RESTAURIERUNG III QUICK J 9, J 549 EX SIDIAN V EX QUICK.....	13
RESTAURIERUNG IV AYESCHA J 528 EX HUSCH-HUSCH EX ROSENWIND.....	14
50 JAHRE IM WÖRTHERSEE: BERGUNG DER NÖCK I J 321.....	14
SCHUPPENFUND VOM AMMERSEE	16
NATIONALE JOLLE IN FRANKREICH, ATLANTIKKÜSTE.....	16
BAUPLÄNE VON CARL MARTENS VON 1938.....	17
GESCHICHTE: VERSCHIEDENE RIGGS.....	17
DAS LATTENRIGG WURDE SCHON VOR 1888 GESEGELT.....	17
HOCHTAKELUNG FÜR DIE 22 QM RENNJOLLE	18
GAFFELRIGG MIT KURZEN LATTEN VON REINHARD DREWITZ 1938	20
EXPERIMENTE MIT DER LIVELY-TAKELUNG VON REINHARD DREWITZ AUF EINEM J-JOLLEN RISS...21	21
ANHANG: ERGEBNISSE EURO-POKAL 2011 BEIM UNION-YACHT-CLUB ATTERSEE	22



Preisverleihung am Attersee: Erster M. Gubi, M. Fischer, S. Gubi - Zweiter M. Poell, J. Poell, S. Poell - Dritter P. Zimmermann, Michael Hezel, Klaus Hezel - (Foto © Udo Lang)

90 Jahre Bongo 1921 - 2011 J 146 – OE 33



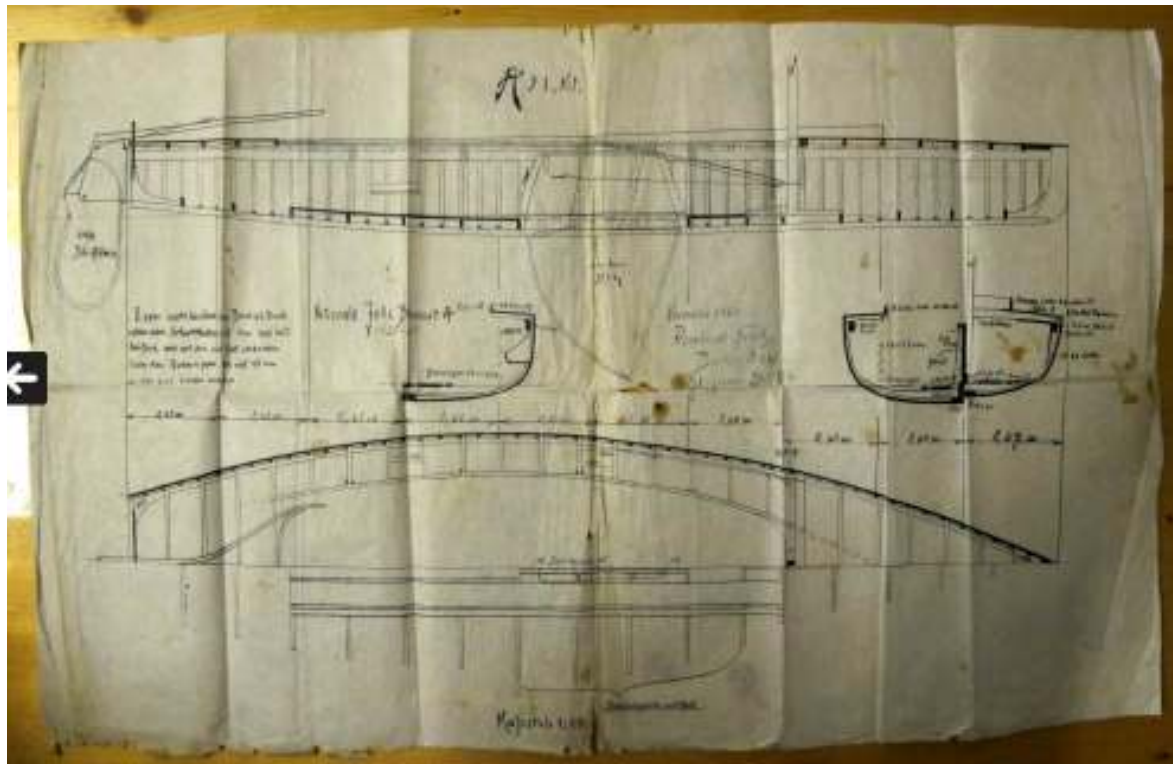
Susi und Andreas Poell bei viel Wind auf dem Wannsee 2009 – Foto © Sabine Sekura

Bongo ist 90. Bongo, Baujahr 1921 von Reinhard Drewitz gezeichnet und gebaut von Ratz in St. Gilgen ist die älteste J-Jolle, die an unseren Regatten teilnimmt. Andreas Poell bekam die Jolle Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts geschenkt und rettete sie vor dem Zerfall. Heute bildet Bongo ein Schmuckstück unserer Flotte. Besonders hervorzuheben ist, dass Bongo eine der wenigen Jollen ist, die möglichst nah an das Original heran restauriert wurden. Die Gaffel steht vergleichsweise flach, der Mast ist kurz, die Großschot kommt, wie bei den Altvorderen, von oben vom Großbaum und wird ohne Curryklemme gefahren.

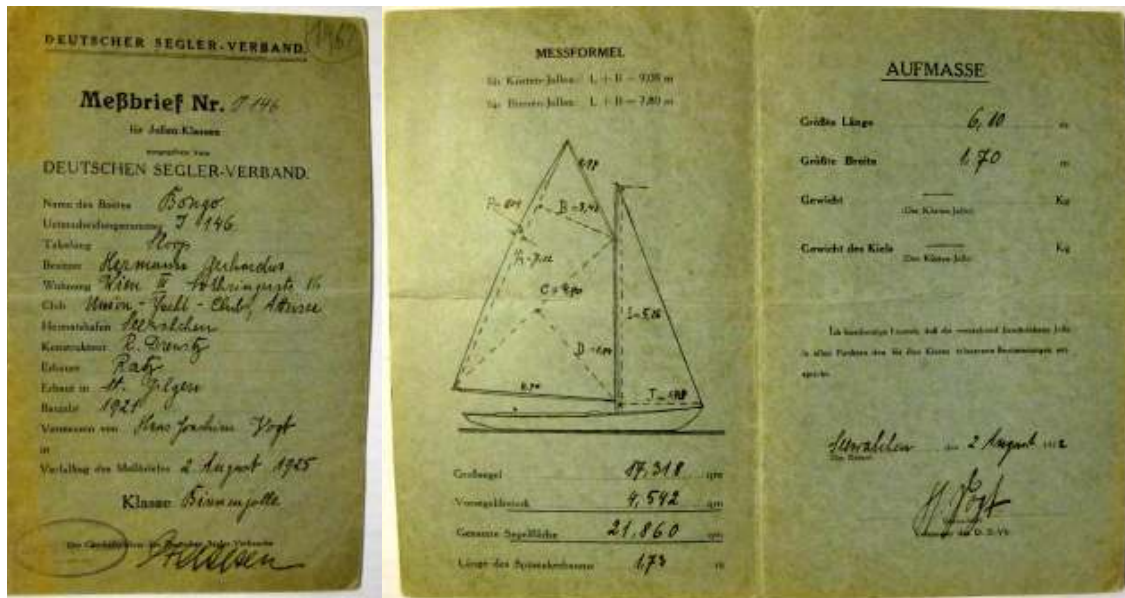
Familie Poell hat eine Feier zu Ehren Bongos ausgerichtet, zu der alle J-Jollensegler während der EURO am Attersee eingeladen waren.

Lieber Andreas, noch einmal vielen Dank dafür.

Nach dem Motto, je oller desto doller, wurde das Geburtstagsgeschenk für Bongo gewählt. Bongo bekam zur EURO 2011 ein neues Großsegel. Es ist wieder traditionell geschnitten für eine flach gefahrene Gaffel.



Bauplan von Bongo: „Nationale Jolle, Typ A“ gezeichnet von Reinhard Drewitz 1920 in Berlin Friedrichshagen



Bongos erster Messbrief von 1922

Regatten: EUROPA-POKAL 2011 beim Union-Yacht-Club Attersee

Persönliche Eindrücke von Peter Zimmermann:

Für die diesjährige Klassenmeisterschaft, veranstaltet vom Union Yacht Club Attersee, hatten 17 Teilnehmer gemeldet.

Wie gewohnt durften wir spannende Wettkämpfe bei unterschiedlichsten Winden erleben. Wie die Ergebnisliste zeigt, hat Michael Gubi mit seiner Mannschaft eine eindrucksvolle Leistung geboten und den Europapokal kurz vor den Gebrüdern Poell verdient gewonnen.

Inzwischen sind es doch einige Schiffe, die für einen Tagessieg gut sind und so bleibt der Wettbewerb um den Europokal weiterhin spannend.

Der Regattaleitung und seiner Crew gilt mein besonderer Dank. Was auf dem Wasser geboten wurde war absolut professionell. Es hat wirklich Spaß gemacht, beim Union-Yacht-Club Attersee zu segeln.

Vielen Dank an die Familie Poell, die Idee mit dem Bildkalender für 2012 war einfach Spitze. Ich freue mich, in den nächsten Tagen das erste Bild aufzuschlagen.

Die Ergebnislisten befinden sich am Ende dieses J-Punkts.

Schanzenberg Classic auf dem Ratzeburger See

Bei der Schanzenberg-Classic auf dem Ratzeburger See hatte die „CHRISTL“, 1938 von Carl Martens gezeichnet und von Mitterer am Ammersee gebaut, ihr Debüt auf der Regattabahn. Die Restauration der Christl hat Dr. Rybakowski in einem ausführlichen Artikel, weiter unten in diesem J-Punkt beschrieben.

Die Jolle wird familiär gesegelt, Dr. Rybakowski steuert, Frau Renate und die zehn Jahre alte Tochter Larissa bedienen die Vorschoten. Die „CHRISTL“ belegte einen mittleren Platz, womit Christian Rybakowski recht zufrieden ist. Die Jolle liegt jetzt auf dem Segeberger See in der Nähe von Hamburg. Die Jolle hat sogar eine eigene Homepage:

<http://home.tele2.de/rybakowski/christl/index.html>

Christl auf dem Ratzeburger See



Christl J 526 neben der Fram J 287





Christl ist von innen wie von außen eine echter Hingucker

Neben der „FRAM“ segelte auch die als H-Jolle (H 150)– ohne Namen- getakelte J-Jolle mit. Die Jolle ist jetzt als J-Jolle identifiziert, Baujahr um 1930. Leider ist die alte J-Jollen Nummer nicht bekannt.



H 150 (J Jolle ohne Nummer)

Als weitere J-Jolle war die FRAM J 287 von Manfred Jacob dabei, die einen dritten Platz von 40 in der Yardstickwertung belegte. An sie ging die Bronzeplakette des FSV von 1929 aus Lübeck als ewiger Wanderpreis.



Rennjolle

Der FSV (Freier Segler Verband) wurde 1901 in Berlin als dritter Seglerverband gegründet. Es gab schon den Deutschen Segler Verband und den Deutschen Segler Bund. Die drei Verbände wurden 1933 unter den Nazis 'gleichgeschaltet' zum 'Deutscher Segler Verband'. Der Freie Segler Verband war der Seglerverband der Arbeitersegler. Die Geschichte des Arbeitersegelns hatte Kaczmarczyk 1986 zu DDR Zeiten in seiner Doktorarbeit untersucht. Eike Stiller hat um 2000 ein Buch über den FSB und die Arbeitersegelei geschrieben.

Bronzeplakette vom Freien Segler Verband: 2.Preis 22 qm

Diessner Holzboot Regatta 2011

Zur Regatta auf dem Ammersee am 10./11. September hatten vier J-Jollen gemeldet, von denen aber nur zwei durch das Ziel gingen. Zweiter von 37 gezeiteten Booten wurde J 500 mit Oliver Betz mit Yvonne Brand und Michael Erhard.

Hajo Behrendt J 6 segelte auch vorne mit. Die J 7 und J 555 sind nicht gestartet.

Münchener Woche 2011

Dritter von vierzehn in der Gruppe der Traditionsklassen wurde Norbert Wagner mit Crew Volker Reeth und Dr Christian Voeth.

Lutz Lang gewinnt wieder die Eiserne

Am letzten November Wochenende wurde Lutz Lang von 141 gestarteten Segebooten nach gesegelter und berechneter Zeit erster auf dem Bodensee. Gratulation Lutz, eine super Leistung! Auf diesem Platz scheint er sich wohl zu fühlen. Auch 2010, 2009 und 2007 siegte Lutz mit seiner Kiebitz J 504 bei der Eisernen auf dem Bodensee!

Auf Seite 20/21 dieses J-Punkts sind historische Bilder vom Kiebitz.

RESTAURIERUNG I Christl J 528



Der lange Weg zum eigenen Boot

Die Restaurierung der 22qm Nationalen Rennjolle Christl

von Dr. Christian Rybakowski

Das Virus alter Yachten infizierte mich schon in den späten 80er Jahren: Damals hatte sich mein Vater einen Seefahrtkreuzer gekauft, instand setzen lassen (in damals nicht untypischer Weise mit dem berühmten "GFK-Leichtentuch") und ihn dann einige Jahre von Schleswig aus auf der Schlei gesegelt. Und obwohl ich schon damals nur selten zum Segeln kam

(meistens mit einem 470er auf der Neustädter Bucht), war eine klassisch geschnittene Yacht doch immer ein Traum... später einmal... Zunächst einmal stand das Segeln hinten an, fand es seit dem Studium doch nur noch sehr sporadisch statt, erst seit 2006 sind die Kinder so groß, dass mit einem 70er-Jahre-Conger das Segeln wieder aufgenommen wurde.

Doch bis heute bringt der Beruf es mit sich, dass jedes dritte Wochenende zu Hause verbracht werden muss und die Familie möchte die verbliebenen Wochenenden auch nicht unbedingt auf einem Boot zu verbringen. Und dann bei der knappen Zeit auch noch im Frühjahr und Herbst viel Zeit in der Halle zubringen, um einen alten Schatz zu renovieren? Wer kennt diese

Probleme nicht, die Ehekrise wäre mehr als absehbar.

Also doch die Träume aufgeben? Aber da ist doch der See direkt vor der Tür, nicht groß, aber ausreichend, um ein paar nette Stunden auf dem Wasser zu verbringen. Und vielleicht lässt sich die Liebe zu alten Booten ja auch im Jollenbereich erfüllen...

Das "Pflichtenheft":

Bauweise: Ohne Frage Holz.

Größe: Die Familie sollte schon drauf passen.

Zustand: Möglichst original.

Form: Elegant.

Ausstattung: Trimmen macht Spaß, also mehr als zwei Fallen und Schoten sollten schon da sein.

Es war dann im langen und kalten Winter 2008/2009. Die letzte Segelsaison lag lange zurück und der Conger im Winterlager. Eines Abends beim Stöbern im Internet wurde aus den theoretischen Überlegungen dann die konkrete Suche nach einem neuen Boot... Die Festlegung auf Holzbauweise schränkt die Auswahl schon ganz schön ein: Die H-Jolle käme in Frage, aber ihr Vorkommen ist sehr unübersichtlich - mit Gaffelrigg? Mit Marconirigg, aus Vollholz, formverleimt oder doch GFK oder eine Mischung aus allem? Die O-Jolle ist eindeutig zu klein. Flying Dutchmann: Sportlich, aber nicht wirklich ein klassisches Boot. Zugvogel: Eine schöne Jolle, aber ein Klassiker? Dann gibt es ja noch die Vorkriegs-Rennjollen: Z-, M- und J-Jollen: Alles klassische Boote, leider z.T. nur sehr selten und weit verstreut anzutreffen.



Historische Fotos vom Dreiseenkampf der J-Jollen, 1941 (Attersee, Ammersee, Wannsee)

Dann findet sich auf der Homepage der J-Jollenvereinigung der 22m² Nationale Rennjollen (www.j-jolle.org) eine Anzeige der Bootswerft Niederländer (www.holzboot.de) mit drei J-Jollen zur Restauration: Die "Aera I", 1936 gebaut und früher von Manfred Curry gesegelt. Die "Christl" von 1939. Und die bereits fertig restaurierte "Bambi" aus den 50er Jahren.

Im Frühjahr bin ich dann bis kurz vor die niederländische Grenze gefahren - nach Nettetal zur Bootswerft von Jörn Niederländer.

Zunächst einmal habe ich mir die "Aera" angesehen, immerhin ist sie als ein frühes Boot von Manfred Curry das Boot mit der größten Vergangenheit. Der Rumpf ist original erhalten, aber das Deck ist irgendwann einmal durch ein Sperrholzdeck ausgetauscht worden. Die "Bambi" ist schmuck, aber als Nachkriegsbau unklarer Herkunft kann sie es im Punkt "Historie" nicht mit den beiden anderen Booten aufnehmen.

In der Summe ist es dann die "Christl", die Begehrlichkeiten erweckt: Zwar fehlt ihr der große Name Curry in der Geschichte, aber sie ist das Boot mit dem schnittigerem Bootskörper und sie ist weitgehend ursprünglich erhalten: Bis auf Baum, Gaffel und Gabelpinne sind alle Teile im Original erhalten und soweit ersichtlich ohne größere Schäden. Sogar das Originalgroß gibt es noch!

Ich bin dann noch ein Jahr schwanger gegangen (Babys brauchen 9 Monate, Elefanten 16 und J-Jollen offensichtlich



Das Objekt der Begierde





Mast geschäftet



neuer Vorsteven



Blitzender Schwertkasten

10 Monate), aber im Frühjahr 2010 habe ich mir dann ein Herz und einen Entschluss gefasst und los ging's...

Die Geschichte der J 526 "Christl" ist bewegt:

Gebaut wurde "Christl" wohl als eine der letzten Vorkriegsjollen 1938 oder 1939 auf der Werft Franz Mitterer nach dessen eigenen Entwurf. Sie wird das erste Mal erwähnt im Bericht der "YACHT" über den Drei-Seen-Wettkampf auf dem Ammersee im Sommer 1941 (Yacht, 1941, Heft 28, Seite 346-347). Damals sei das Boot vom Aachener Segelclub für die Regatta zur Verfügung gestellt worden. Aus diesem Bericht stammen auch die Bilder die es von der frühen "Christl" gibt.

In den 50'er Jahren war "Christl" noch schnell auf dem Tegernsee unterwegs, wo sie 1956 einen vierten Platz in der Langstreckenwettfahrt der Tegernsee-Woche und im gleichen Jahr einen dritten Platz beim Blauen Band vom Tegernsee unter ihrem Steuermann Walter Steiner vom Yacht Club Tegernsee heraussegelte. 1957 konnte sie noch einen vierten Platz beim Blauen Band des Tegernsees verbuchen. Später dann wurde

"Christl" mit unbekanntem Ziel verkauft und ihre Spur verliert sich zunächst. Wieder gefunden wurde die "Christl" erst 1999 von Jörn Niederländer im Nach-las eines Bootsbauers in der Nähe des Ruhrsees. Aber noch einmal vergehen 10 Jahre im Dornröschenschlaf bis die Restaurierung beginnt:

Für Jörn Niederländer stand nach der Vertragsunterzeichnung viel Arbeit bevor:

Das Deck musste abgenommen werden; Ziel war dabei eigentlich, es möglichst zu erhalten und nur wo nötig durch Vollholz Gabun zu ersetzen. Es zeigte sich aber, dass das Deck durch hunderte von Nägeln befestigt worden war, so dass letztendlich nur der Wellenbrecher und ein kleiner Teil des Vordecks zu erhalten waren.

Nach der Abnahme des Decks wurde der Rumpf von außen geschliffen und von innen gesandstrahlt, um ihn von allen alten Lackschichten zu befreien. Die Plankengänge wurden mit Gabun ausgeleitet. Das Stevenholz wurde erneuert, sämtliche Spanten und alle Plankengänge waren original zu

erhalten. Alle Kupfernieten wurden kontrolliert, und ggf. eingedichtet. Es stand noch die Demontage und Instandsetzung des Schwertkastens an: Es konnten die Oberplanken des Schwertkastens erhalten bleiben, notwendig war jedoch der Neubau von Unterplanken, Schwertkastenstegen und des Schwertkastendeckels. Zur Erhöhung der Quersteifigkeit wurde dabei die vordere Hauptwrange, die etwas hinter dem Schwertkasten gelegen hatte, mit in die Hinterkante des Schwertkastens integriert. Diese Wrange wurde außerdem so umgestaltet, dass sie den Großschottraveller aufnehmen kann. Diese Änderung entspringt der grundsätzlichen Entscheidung "Christl" mit modernen Beschlägen auszustatten. Dies gibt zwar nicht den Originalzustand im Material wieder, aber im Geiste: "Christl" war als Rennjolle gebaut worden und soll auch wieder als Rennjolle segeln. Die Decksunterkonstruktion wurde erneuert und verstärkt, einschließlich der Erneuerung des Balkwegers und des Cockpitsülls. Die Vorlagen für den Nachbau lieferten jeweils die Originalteile. Ebenso musste die Scheuerleiste neu erstellt werden. Die gesamten Seitendecks wurden aus 8 mm Gabun Vollholz neu hergestellt.

Ebenso wurde das seitliche Vordeck aus Gabun hergestellt, der mittlere Teil des Originaldecks konnte weiterverwendet und der Originalwellenbrecher wieder aufgesetzt werden.

Zum Abschluß wurde Christl dann noch mit 12 Schichten Mehrkomponentenlack von außen gestrichen, im Deckbereich wurden 8 Schichten Lack auf 2 Schichten Epoxidharz aufgebracht.

Der Original-Ruderkopf und die Original-Bodenbretter konnten erhalten und instand gesetzt werden.

Nötig war jedoch der Neubau einer Pinne, hierbei fiel die Entscheidung letztendlich gegen die Gabelpinne und für eine Pinne mit Ausleger.

Alle Metallbeschläge von Ruder, Schwertkasten und vom Mast wurden nach den Originalbeschlägen in Niro nachgebaut.

Original-Ruder und -Schwert von 1939 wurden gesandstrahlt, feuerverzinkt und weiter verwendet.

Zum Instandsetzen des Mastes wurde dieser komplett zerlegt und von alten Lack- und Leimresten befreit. Die Aufnahme der unteren Fallenumlenkung im hinteren Bereich des Mastfusses musste erneuert werden, die Originalscheiben wurden weiter verwendet. Anschließend konnte dann der Originalmast aus Oregon-Pine wieder verleimt werden.

Komplett neu konstruiert wurden Baum und Gaffel. Beide wurden in Spruce gebaut. Das vorhandene Großsegel diente dabei als Vorlage für die Länge von Baum und Gaffel. Auch die Frage nach einer gebogenen Gaffel stellte sich nicht, da die Originalgaffel nun einmal gerade gewesen war

Das neue Großsegel wurde letztlich als ein Kompromiss zwischen dem Originalsegel und modernen J-Jollensegeln geschnitten: Unter-, Vor- und Gaffel-Lieklänge entsprechenden annähernd dem Original, auch der Abstand der Latten ist an das Original angelehnt. Wenn man den Schnitt

vergleicht erkennt man jedoch, dass das neue Segel im oberen Anteil weiter ausgestellt ist, ohne dass jedoch das Ausmaß eines modernen Squaretop-Segels erreicht wird.

Anfang September 2010 war es dann soweit:

J 526 konnte wieder ihrem Element übergeben werden und wurde wieder auf ihren alten Namen Christl getauft.



Doch zum ersten erfolgreichen Schlag fehlte dann noch etwas Vaseline: Das Setzen des neuen Gaffelriggs stellte sich als schwieriger heraus als erwartet, erst nach Einfetten des Lederbeschlages der neuen Gaffelklau mit reichlich Vaseline konnten die Segel gesetzt und die ersten Probeschläge absolviert werden. Christl zeigte hierbei eine ausgesprochene Agilität und einen durch das durchgelattete Groß eindrucksvollen Vorwärtstrand.



Neue Beschläge

Inzwischen braucht es keine Vaseline mehr, aber agil ist Christl immer noch und gerade bei leichten bis mäßigen Winden ist sie in ihrem Element. Und die Moral von der Geschichte:

Zumindest bei klassischen Booten braucht es eben schon mal das geeignete Hilfsmittelchen, damit bei einer alten Dame nach Jahres der Abstinenz wieder alles flutscht.



Restaurierung II JAEU



Anlässlich eines Besuchs von Nicki Rieck in Hamburg wurde die Restaurierung von Roland Frischmuths J-Jolle gründlich begutachtet. Die Jolle liegt immer noch in der zweiten Etage der Tiefgarage in einem Nebenraum unter der berühmten Reeperbahn. Mit dabei waren Michael Bilowitzky und Manfred Jacob. Wie man sieht, macht die Restaurierung der inzwischen auf JAEU getauften Jolle von Scharmützelsee gute Fortschritte. Diverse Planken wurden eingesetzt, der Rumpf ist jetzt fertig, ein neuer Schwertkasten wurde eingebaut, Decksbalken sind neu. Roland sucht ein komplettes Gaffelrigg mit Segeln, oder auch Teile davon wie Großsegel, Mast etc..(Email-Adresse: roland.frischmuth@gmx.net)



Steven von JAEU 2009



Roland Frischmuth begutachtet seine Arbeit 2011

Restaurierung III

Quick J 9, J 549 ex Sidian V ex Quick

Quick ist der jüngste Nachkriegsbau von 1949. Es handelt sich um einen Riss der von Carl Martens gezeichnet und bei Steinlechner gebaut wurde. Die Jolle segelte zuerst am Ammersee und wurde bald zur H-Jolle umgetakelt. Axel Miller erwarb die Jolle in den 80er Jahren und riggte sie wieder als J-Jolle mit Hochtakelung auf. Die Jolle gilt in Konstanz als sehr schnell. Sidian lag in den letzten Jahren, nur mit einer Plane bedeckt, im Garten und musste arg leiden. Familie Miller war letztlich erleichtert, Sidian in die Hände eines Bootsbauers zu geben, der sie wieder dahin führen möchte, wo sie hingehört, als schnelles Schmuckstück auf die Regattabahn. Die Jolle wurde vom Bootsbauer Ludwig Braun gekauft. Sie wird wieder am Ammersee segeln und soll wieder mit Gaffelrigg versehen werden. Er hofft schon 2012 in Konstanz dabei zu sein. Viel Erfolg!



Axel Miller um 1986 auf Sidian V hinter
Werner Weißaar mit seiner Kim Scho



Quick ex Sidian ex Quick auf der Werft am Ammersee 2011

Restaurierung IV

Ayescha J 528 ex Husch-Husch ex Rosenwind

Die Jolle, 1941 von Heitzinger nach einem Drewitz-Riss gebaut, ging im Sommer von Karl Knaus auf Michael Fischer über. Er möchte die Jolle wieder mit Gaffelrigg ausrüsten. Die Jolle befindet sich in besten Händen bei Dr. Friedl in Werft. Aus Österreich hört man, dass die Jolle schon jetzt sehr schön aussehen soll! Ich gehe davon aus, dass die alte Regel: ‚Schnelle Schiffe sind auch schöne Schiffe‘ auch hier passen wird. Ayescha soll schon 2012 in Konstanz mitfahren. Ich drücke die Daumen, dass bis dahin das nötige fertig wird.

50 Jahre im Wörthersee: Bergung der Nöck I J 321

Liebe 22er Gemeinde,

Es freut mich, euch mitteilen und photographisch dokumentieren zu können, dass ich gemeinsam mit dem „Kärntner Holzbootdokter“, Herrn Ing. Christopf Goritschnigg die zuletzt meinem Onkel, Herrn Dr. Harald Bilowitzki (1906-1993) aus Graz gehörende „Nöck I“ mit der Nummer J 321 nach ca. 43 Jahren den Fluten des Wörthersees entreißen konnte. Dabei hat mich nicht nur der Wunsch nach einer Art „Wiedergutmachung“ geleitet sondern hat uns auch das Interesse beflügelt, der Haltbarkeit eines Holzrumpfes aus den vermutlich ersten 30er Jahren des letzten Jahrhunderts nach so einer langen Zeit unter Wasser nachzugehen.

Der erste optische Eindruck war erwartungsgemäß eher demotivierend, auffallend ist aber, dass das im Schlamm „vergrabene“ Unterwasserschiff erstaunlich hart ist während das Verdeck, der Schwertkasten und vermutlich auch die Spanten natürlich sehr gelitten haben. Die Tatsache aber, dass das Boot mit einer gehörigen Portion Ballast die ganze Prozedur und sogar das Kranen ohne weiteren Schaden überstanden hat, lässt doch auf eine echte „Wertarbeit“ schließen. Die Fachleute unter uns werden vermutlich das verwendete Holz erkennen (Lärche ?) und seien darauf verwiesen, dass das Boot seinerzeit weiß lackiert war, was eventuell konservierend gewirkt hat.

Wir wollten mit dieser „Schatzsuche“ nur einen kleinen Stein in das Mosaik der Geschichte unserer 22er Klasse setzen und wissen ehrlich gesagt selber nicht, wie es weiter geht !

Halten euch aber gerne schmunzelnd auf dem Laufenden.

Servus und Ahoi

Michael „Bilo“ Bilowitzki

(„Nöck II“ / J 530)



Nöck I 1954 an der Boje im Wörthersee



Nöck I 1964 vor dem Tauchgang, fotografiert von Nöck II aus



Nöck I wird im Herbst 2011 mit Hilfe eines Tauchers und unter Wasser aufblasbaren Luftsäcken gehoben



Nöck I ist nach einem ½ Jahrhundert unter Wasser wieder an Land, Fotos © Michael Biiowitzki

Bilo hat eine große Tat für unsere Klasse getan zu der man gratulieren kann. Lassen wir uns überraschen, wie es weiter geht mit der Nöck!

Schuppenfund vom Ammersee



Schuppenfund vom Ammersee Fotos © Christian Gump

Die Jolle schlummerte Jahre lang in einen Schuppen am Ammersee. Sie wurde irgendwann restauriert. Zur Jolle gehört eine Hochtakelung mit H-Jollensegel. Vermutlich handelt es sich um eine J-Jolle. Länge und Breite der Jolle sind noch nicht erfasst. Das Ruder sieht nach Baujahr um 1925 aus.



Leider ist weder die Herkunft der Jolle noch die Segelnummer bekannt. Kennt jemand diese schöne Jolle?

Hinweise gerne an die Klassenvereinigung und an Christian Gump (c.gump@gump-kunststoffe.de). Die Jolle steht zum Verkauf im Internet bei FKY.org.



Nationale Jolle in Frankreich, Atlantikküste

Die Welt ist klein. Aus Finnland habe ich Anfang Dezember diese Anzeige aus Frankreich erhalten:

Die weitere Recherche im Internet ergibt:
Die Jolle wurde von der stolzen Heidtmann Werft in Hamburg gebaut. Es handelt sich um eine der

wenigen erhaltenen Klinker geplankten Nationalen Jollen vor 1919.

Viele weitere Bilder gibt es im Internet unter:

<http://associationtrident.e-monsite.com/pages/membres-et-bateaux/troll-et-dominique.html>

Mir ist es bisher nicht gelungen, einen Kontakt zum Eigentümer der Jolle herzustellen.

Baupläne von Carl Martens von 1938

Adolf Haaga ließ 1949 die J 8 (J 548) Gamsperl bei Walser bauen. Die Jolle wurde von Carl Martens gezeichnet und auf dem Ammersee gesegelt. Die Jolle ging später in den Besitz der Segelschule Seidel über und wurde von dort um 1990 nach Österreich verkauft.

Moritz Haaga ist der Enkel von Adolf Haaga. Moritz hat mich auf der Holzbootregatta in Schwerin angesprochen und mir von den Blaupausen erzählt. Jetzt habe ich Kopien von ihm bekommen. Vielen Dank Moritz Haaga!

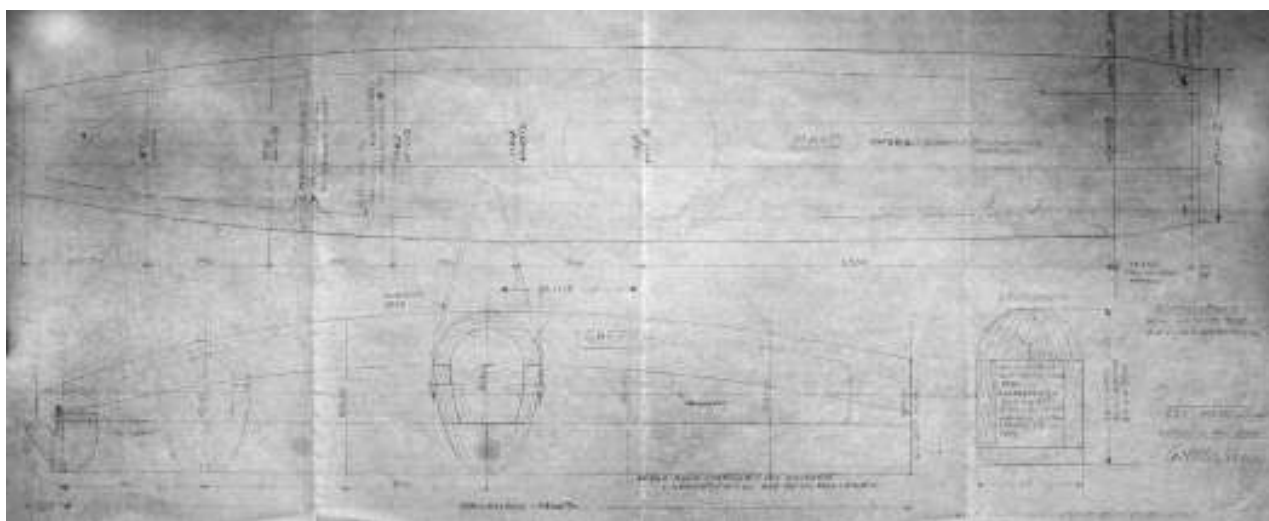
Die Details in den vier Kopien sind auf dem Computer-Bildschirm exzellent zu sehen.

Sehr interessant ist auch der Bauplan des J-Jollenmasts. Martens hat ihn aus 8 Leisten gezeichnet mit einer nur 12 mm dicken Wandung!

Es ist auch interessant, dass der Schwertbolzen in den Kiel eingebaut wurde, das bringt einen Gewichtsvorteil, kompliziert den Bau aber erheblich.

Auf den Bauplänen befindet sich ein Hinweis auf die Jollen TRIO, COCO, MEMEL.

Memel, später Ares überlebte den Krieg beim Potsdamer Yachtclub, wurde im DSV Yachtregister bis 1962 geführt, wohl auch als H-Jolle (H179) ist leider in West-Berlin verschollen.



Mast, Baum, Gaffel, Spibaum von Carl Martens gezeichnet 1938

Faszinierend: Der Mast ist achtfach verleimt mit 12 mm Wandung!

Geschichte: Verschiedene Riggs

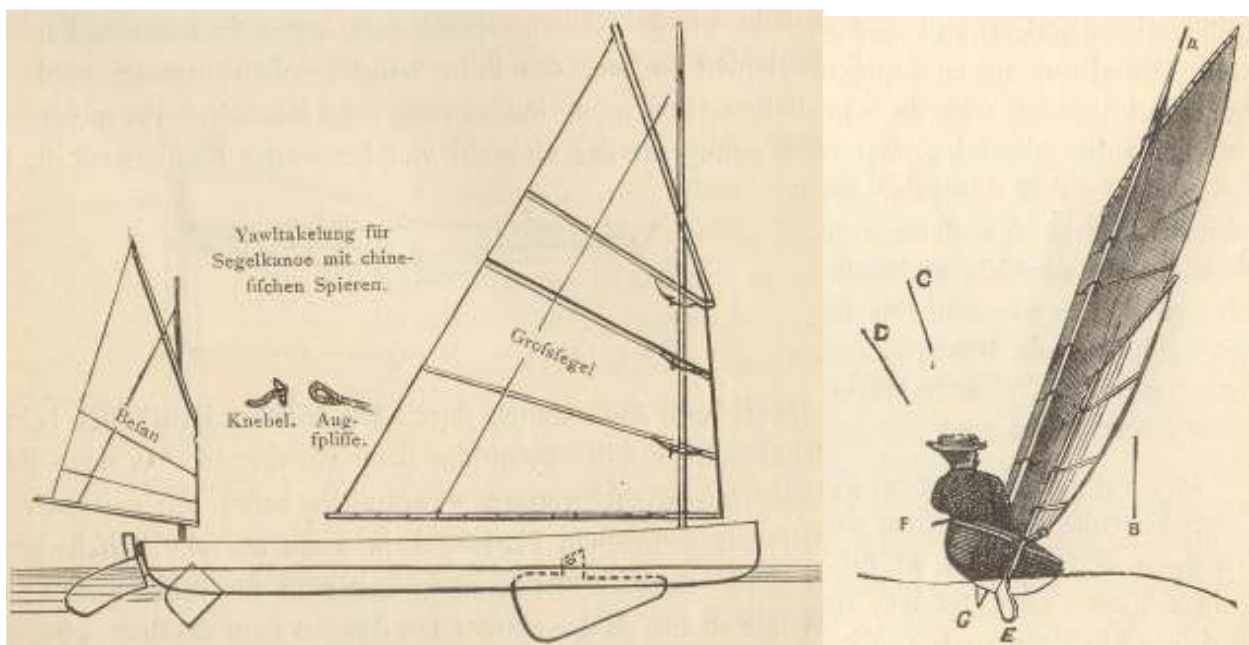
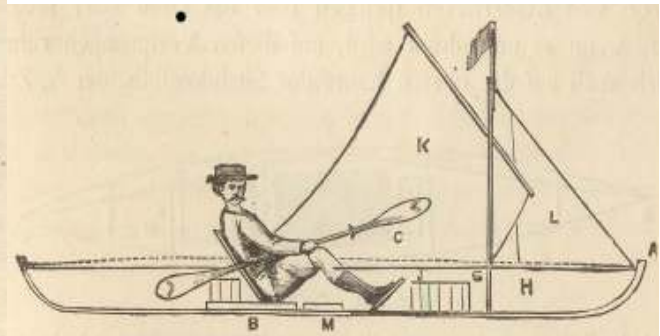
Das Lattenrigg wurde schon vor 1888 gesegelt

Letzten Winter habe ich das nette Büchlein von John MacGregor gelesen. Es ist wohl der erste Reisebericht dieser Art in Mitteleuropa. MacGregor befuhr 1865 Mosel, Rhein, Bodensee und Donau mit seinem Segelkanu 'Rob Roy'. Der Kanuverband hat einen übersetzten Nachdruck herausgebracht: 'Tausend Meilen im Rob Roy Canoe auf Flüssen und Seen Europas 1865'. Der Reisebericht, zum ersten Mal 1888 erschienen, wurde von ihm illustriert, hier ein paar Bilder daraus:



Fig. 129. Süßes Nichtsthun.

Das Kanu, Rob Roy' 1865 von John MacGregor



Lattenrigg zwischen 1865 und 1888

Das Lattensegel ist wesentlich älter als ich dachte, es ist eindeutig nicht für die J-Jolle erfunden worden! Aber es hat seine qualitativ höchstwertige Ausführung im J-Jollensegel gefunden.

Hochtakelung für die 22 qm Rennjolle

In den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wusste man schon, dass eine gute Hochtakelung im allgemeinen effektiver auf Yachten arbeitet als das Gaffelrigg. Spätestens 1921 wurde der Versuch gestartet, die 22-qm Rennjolle mit Hochtakelung auszurüsten aber immer wieder stellte man fest, dass die J-Jolle mit Gaffeltakelung in der Summe schneller ist.

Eine Ursache ist, dass die Gaffel das Top öffnet, wenn eine Bö einfällt. Das Hochsegel kann den Druck nicht abgeben. Das Boot setzt den Druck in Krängung statt in Fahrt um. Dieser Effekt tritt besonders stark bei der übertakelten J-Jolle auf. Es bleibt die Frage, warum auch auf anderen Booten, wie H-Jolle (15 qm) oder 15 qm Jollenkreuzer das Gaffelrigg so lange überleben konnte.

Auf der H-Jolle scheint es sogar ebenfalls bis heute besser als eine Hochtakelung zu sein. Mir scheint es so, dass die Antwort auf diese Frage noch nicht klärend beantwortet worden ist. Im Folgenden einige Auszüge aus ‚DER YACHT‘ (Yachtsportarchiv.de), in denen über das Hochrigg in den 20er Jahren auf der J-Jolle diskutiert wird. Teilweise wird noch mal unterschieden in Hochtakelung und Peitschenmast (Markoni-Rigg).

Der dritte Tag. Wettfahrt des Segler-Vereins am Müggelsee.

In den Start der Binnenjollen brachte das Versagen des Kanönchens ein wenig Unsicherheit. Unter Führung von Radieschen setzte sich die Klasse in Bewegung. Im Verlaufe des Kreuzganges hatte Topsy die Spitze genommen und führte vor Radieschen, Alte Liebe, Nibelung, Spatz und Jugend. Ihnen folgte Erpel und Minfru auf fast gleicher Höhe. Dann kam eine kleine Pause und nach ihr das übrige Feld. Auf dem raumen Gang nach Rahnsdorf wechselten Alte Liebe und Radieschen mehrfach die Plätze. Auf dem zweiten Rundgang gelang es Nibelung, an die Spitze zu kommen und vor Radieschen, Alte Liebe und der inzwischen auf den vierten Platz zurückgefallenen Topsy als erstes Boot die Kuhbrücken-Tonne zu runden. Auf den nun folgenden raumen Strecken konnte Alte Liebe, deren Hochsegel eigentümlicherweise bei achterlichem Wind besser steht als am Wind, an die Spitze kommen und mit 14 Sekunden Vorsprung das Rennen beenden. Dritter wurde Radieschen, das sich wacker in der Spitzengruppe gehalten hatte, Vierter Topsy und Fünfter das Albatrosboot Spatz.

‚DIE YACHT‘ 1924 Heft: 38 Seite: 1018

Templiner Woche

Die Sonderklassenyacht Nixe ging allein über die Bahn.

Von den Binnenjollen isolierten sich recht bald am Wind die beiden bestgestarteten, Nickelmann II und Flamingo. Ausgerechnet trägt Nickelmann die angefeindete Hochtakelung, und Flamingo hatte sie, soviel ich weiß, im Vorjahre. Beide Jollen lieferten sich ein wechselndes, schließlich für Nickelmann mit 13 Sekunden entschiedenes Rennen. Was soll man zur Hochtakelung sagen? Leider startete Radieschen, ebenfalls markonisiert, und Dölmer, der seine hohe Takelage durch ein Gaffelsegel mit durchgehenden Latten ersetzt hat, nicht. Min Fru, Rhenus und Glückauf bildeten dann die nächste Gruppe, die sowohl am Wind wie vor dem Wind dauernd die Stellung wechselten.

Ganz überlassen führte bei den Zwergriggern Klasse IV ihr Rennen.

‚Die Yacht‘ 1925 Heft: 23 Seite: 35



‚DIE YACHT‘ 1925 Heft: 19 Seite: 22
J 334 Dölmer V
J 287 Radieschen (heute: Fram mit Gaffelrigg)

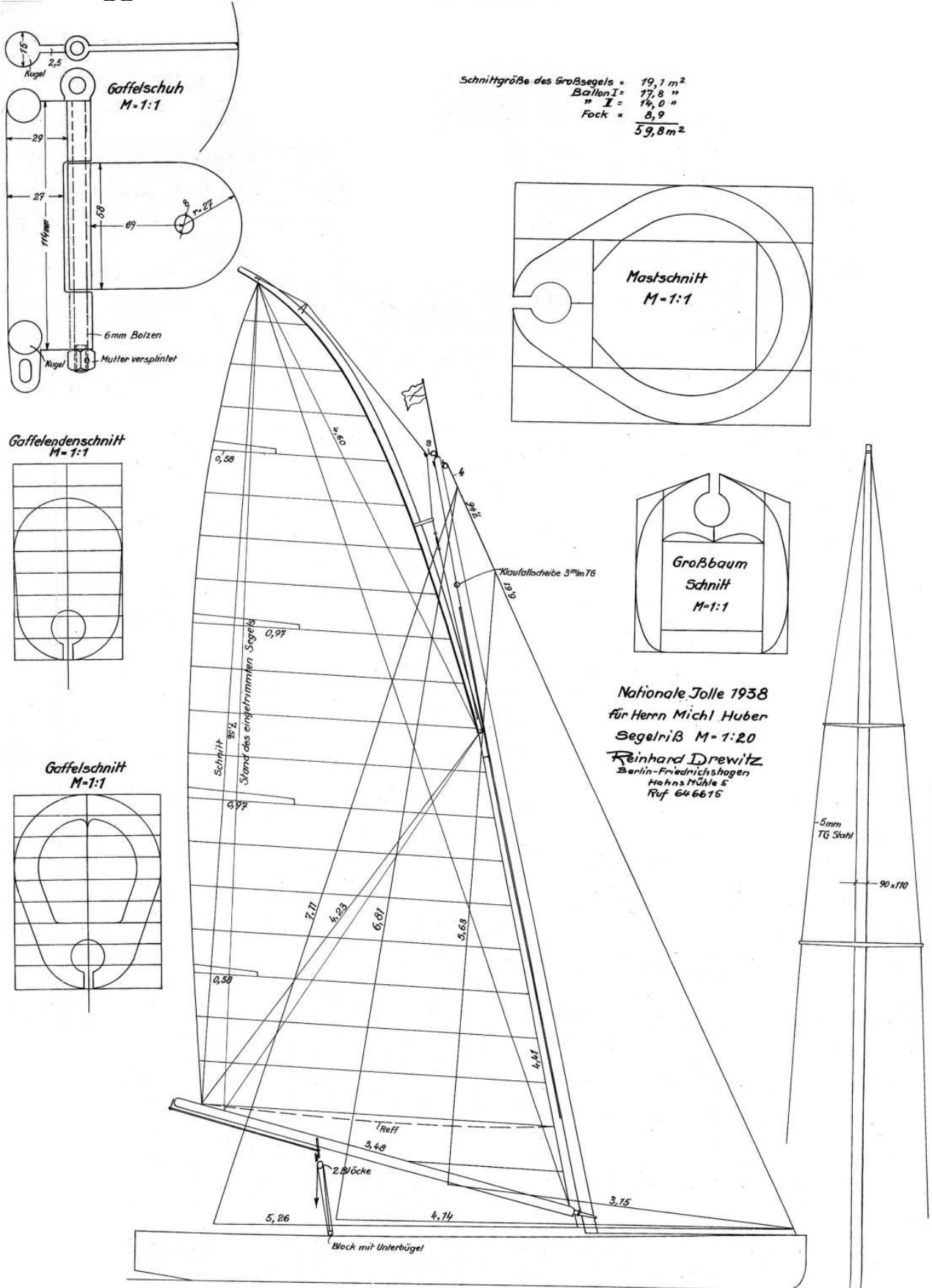
J 531-Sassa IV wurde 1942 mit Hochtakelung gebaut

Ein schneller hochgetakelter 22er ist Sassa IV J 531 von Markus Biehler. Die Jolle ließ sich Olympiasieger Dr. Peter Bischoff von Carl Martens zeichnen und 1942 von Mitterer am Ammersee bauen. Die Sassa, mit Markus Biehler als Steuermann, ist die einzige hochgetakelte J-Jolle, die mehrfach beim Internationalen J-Jollentreffen vor Konstanz gewinnen konnte.

Bis heute versuchen gerade die erfahrenen Segler sich immer wieder an der Hochtakelung.
Kim Scho II mit dem flexiblen Starboot-Rigg oder Sternenstaub segeln partiell schnell mit dem Hochrigg. Um eine Regattaserie zu gewinnen, reicht es bis jetzt aber nicht aus.
Einige Eigner denken laut über das Umrüsten auf Gaffel nach.
Vielleicht können sich Eigner zusammentun um mehrere Gaffelriggs bauen zu lassen?
Besteht da Interesse?



Gaffelrigg mit kurzen Latten von Reinhard Drewitz 1938



Segelriß von Reinhard Drewitz 1938 für J 504 (aus dem Archiv Atelier Rührdanz-Drewitz)

Dieser Segelriß von Reinhard Drewitz mit stark gebogener Gaffel, kurzen Latten, extremen Mastfall und sehr kleinem J-Mass konnte sich nicht durchsetzen.



rechts: Michel Huber mit kurzen Latten (J 504 Kiebitz) und Manfred Curry (J 522 Aera III) 1938 auf dem St. Moritz See

Zu dieser Zeit hatte Drewitz auch schnelle J-Jollen mit der Hochtakelung versehen. Auch diese wurden nach ein paar Runden auf der Reagtabahn wieder gegen das Gaffelrigg mit langen Latten getauscht.



Phot. H. Böhmann
Lively-Takelung © Yachtsportarchiv.de

Experimente mit der Lively-Takelung von Reinhard Drewitz auf einem J-Jollen Riss

Nach dem Krieg experimentierte Drewitz weiter mit dem Lattenrigg. Dazu wurde ein Riss der J-Jolle Stettin, 1939 von Reinhard Drewitz als Experimentier H-Jolle umgebaut. Mit diesem J-Jollenrumpf wurde Drewitz Berliner H-Jollenmeister!

Die YACHT 1952 © Yachtsportarchiv.de

Eine eigenartige Segelform

Das Foto zeigt die zur 15 m² Wanderjolle umgetakelte Nationale Jolle „Heilige Latte“, die nach dem Riß der Jolle „Stettin“, 1939 Siegerin im Seglerhauspreis, gebaut wurde. Mit dem gleichen Typ wurden auch die letzten beiden Meisterschaften gewonnen. Der Bootskörper, das soll damit gesagt werden, ist also gut. Zu beweisen war, daß ein so viel schwereres und in der WL breiteres Boot bei geeigneter Besegelung auch als 15er Wanderjolle rennfähig werden kann.

Wenn die Besegelung fertig eingetrimmt ist, soll sie so am Mast stehen, daß die Gaffel in ihrem unteren Teil mit dem Mast parallel läuft. Daß sie jetzt etwas eigenartig am Mast hängt, liegt daran, daß der Gaffelschuh noch nicht ganz in Ordnung ist. Das Boot ging völlig ungetrimmt in seine ersten beiden Rennen. Das Segel trug ja auch noch keine H-Nummer, sondern hatte als einziges Erkennungszeichen ein Z. Es stellte sich bald heraus, daß das Boot sehr gut segelte. In beiden Regatten lief es nicht nur allen Klassenkonkurrenten weit da-

von, sondern wurde auch beide Male schnellstes Boot der Wettfahrt. Diese Besegelung wurde mir patentiert genau wie eine andere, die normaler anmutet und über die ich später berichten werde.

Die gute Wirkung dieses Segels beruht im wesentlichen darauf, daß die Fläche des Segels zwischen den Spieren gespannt wird, so daß eine flache Wölbung der ganzen Fläche entsteht, die nach Bedarf flacher oder gewölbter eingestellt werden kann. Durch diese spannenden Spieren wird das Segel raumschots wie am Winde gleichmäßig in Form gehalten. Es verwindet kaum besonders stark und wird am Winde auch ohne Winddruck nie nach innen fallende Latten zeigen. Es dürfte unerheblich sein, daß die Fläche des Segels weit vom Mast abhängt. Die künftigen Versuche werden zeigen, daß das ein Vorteil ist. Bisher wurde nur ein verhältnismäßig kleines Vorsegel gefahren. Mit einer Genua-Fock wird das Boot bei leichtem Wetter wohl noch besser werden.

Reinhard Drewitz.

Anhang: Ergebnisse EURO-POKAL beim Union-yacht-club attersee

Euro-Pokal											
		Klasse: 22m ² Jollen									
		Eingetragen:: 10.8.2011 20:25									
		8 Wettfahrten, UYCAS									
#	Segelnr.	Crew	Ges.	1	2	3	4	5	6	7	8
		Michael Gubi UYCMo									
		Michael Fischer UYCAS									
		Simone Gubi UYCMo							-		
2	OE 12	Matthias Poell UYCAS									
		Johannes Poell UYCAS									
		Martin Schmid	13	3	1	1	4	2	3	2	1
3	I 445	Peter Zimmermann SC Bo									
		Michael Hezel SC Bo									
		Klaus Hezel SC Bo	24	2	6	5	2	14	1	3	5
4	I 287	Manfred Jacob SVAOe									
		Udo Lang SGH									
		Marek Jacob SVAOe	25	4	5	4	3	7	2	5	2
5	I 500	Oliver Betz ASC a.A.									
		Michael Erhard ASC a.A.									
		Yvonne Brand unknown	31	5	3	3	7	3	6	4	18 DNF
6	I 35	Wolfram Ainetter OESV									
		Karl Knaus UYCWö									
		Norbert Laggner	38	6	4	7	6	4	5	7	6
7	I 530	Michael Bilowitzki UYCWö									
		Dieter Gottwald KYCK									
		Lukas Bilowitzki UYCWö	45	7	7	6	10	9	7	6	3
8	I 464	Herbert Böhm SC AMS									
		Reinhard N. Rieckh UYCWö									
		Andreas Blauensteiner WSVÖ	57	9	9	8	15	6	10	8	7
9	OE 3	Alexander Hartig UYCAS									
		Claudius Vinazzer UYCAS									
		Stephan Winds SC AMS	68	14	11	12	8	8	9	12	8
10	I 321	Artur Vlasaty UYCMo									
		Ernst Vlasaty UYCMo							18 DNF	18	18
		Martina Mittendorfer OESV	78	8	13	11	5	5	DNF	DNC	DNC
11	I 16	Karl-Hans Osada ASC									
		Herbert Mittermayr UYCT									
		Gerhild Osada ASC	78	13	8	10	14	13	15	9	11
12	AUT 36	Christof Zernatto KYCO									
		Severin Lerch UYCWö								18 DNF	18
		Valentina Richter UYCAS	80	10	12	9	9	14	8	DNF	DNC
13	I 146	Andreas Poell UYCAS									
		Susanne Poell	80	12	14	16	11	10	13	10	10
14	OE 17	Theodor Prey KYCO									
		Wolfgang Hauser SVW-YS						18 DNF			
		Christof Hauser SCW-YS	87	11	10	15	13	DNF	11	14	13
15	I 258	Wolfgang Fiedler SVS									
		Heike Fiedler KYC									
		Ulrike Maier-Fiedler KYC	91	15	16	13	16	12	12	11	12
16	I 6	Hajo Behrendt BSV R									
		Tina Knoch BSV R		18 DNF				18			
		Jörg Heinemann BSV R	95	DNF	15	14	12	DNC	14	13	9

17	I 372	Eginhard Wichelhaus SSGR	110	16	47	17	17	15	16	15	14
		Werner Heinzelmann SSGR									
		Petra Heinzelmann SSGR									
		Robert Wegmann									
		Melitta Vajda									

		Euro-Pokal Yardstick									
		Klasse: 22m ² Jollen									
		Eingetragen:: 10.8.2011 20:25									
		8 Wettfahrten									
#	Segelnr.	Crew	Ges.	1	2	3	4	5	6	7	8
1	I 474	Michael Gubi UYCMo	12	1	2	2	1	1	5	1	4
		Michael Fischer UYCAS									
		Simone Gubi UYCMo									
2	OE 12	Matthias Poell UYCAS	14	3	1	1	4	3	3	2	1
		Johannes Poell UYCAS									
		Martin Schmid									
3	I 445	Peter Zimmermann SC Bo	24	2	6	5	2	4	1	3	5
		Michael Hezel SC Bo									
		Klaus Hezel SC Bo									
4	I 287	Manfred Jacob SVAOe	26	4	5	4	3	4	2	6	2
		Udo Lang SGH									
		Marek Jacob SVAOe									
5	I 35	Wolfram Ainetter OESV	33	6	3	7	7	2	4	4	8
		Karl Knaus UYCWö									
		Norbert Laggner									
6	I 500	Oliver Betz ASC a.A.	40	5	4	3	9	7	7	5	18 DNF
		Michael Erhard ASC a.A.									
		Yvonne Brand unknown									
7	I 530	Michael Bilowitzki UYCWö	52	8	8	6	4	11	9	7	3
		Dieter Gottwald KYCK									
		Lukas Bilowitzki UYCWö									
8	I 464	Herbert Böhm SC AMS	52	7	7	8	4	10	9	9	7
		Reinhard N. Rieckh UYCWö									
		Andreas Blauensteiner WSVÖ									
9	OE 3	Alexander Hartig UYCAS	54	4	9	10	6	6	6	11	6
		Claudius Vinazzer UYCAS									
		Stephan Winds SC AMS									
10	I 146	Andreas Poell UYCAS	66	11	11	4	10	5	12	8	9
		Susanne Poell									
11	I 258	Wolfgang Fiedler SVS	79	14	4	11	14	8	11	10	11
		Heike Fiedler KYC									
		Ulrike Maier-Fiedler KYC									
12	AUT 36	Christof Zernatto KYCO	81	10	13	9	8	15	8	18 DNF	18 DNC
		Severin Lerch UYCWö									
		Valentina Richter UYCAS									
13	I 321	Artur Vlasaty UYCMo	89	9	16	14	5	9	18 DNF	18 DNC	18 DNC
		Ernst Vlasaty UYCMo									
		Martina Mittendorfer OESV									
14	I 16	Karl-Hans Osada ASC	92	15	10	13	4	14	16	12	12
		Herbert Mittermayr UYCT									

		Gerhild Osada ASC										
15	I 6	Hajo Behrendt BSV R	98	18 DNF	17	15	11	18 DNC	14	13	10	
		Tina Knoch BSV R										
		Jörg Heinemann BSV R										
16	OE 17	Theodor Prey KYCO	98	12	12	17	16	18 DNF	13	15	13	
		Christof Hauser SCW-YS										
		Wolfgang Hauser SCW-YS										
17	I 372	Eginhard Wichelhaus SSGR	101	16	14	16	15	13	15	14	14	
		Werner Heinzelmann SSGR										
		Petra Heinzelmann SSGR										
		Robert Wegmann										
		Melitta Vajda										

		Herta Rieger Gedächtnispreis										
		Klasse: 22m ² Jollen										
		Eingetragen:: 10.8.2011 20:26										
		9 Wettfahrten										
#	Segelnr.	Crew	Ges.	1	2	3	4	5	6	7	8	
1	OE 12	Matthias Poell UYCAS	11	1	2	1	1	3	1	3	1	
		Johannes Poell UYCAS										
		Martin Schmid										
2	I 445	Peter Zimmermann SC Bo	17	3	1	3	3	1	7	1	2	
		Michael Hezel SC Bo										
		Klaus Hezel SC Bo										
3	I 287	Manfred Jacob SVAOe	21	5	3	2	2	2	4	2	3	
		Marek Jacob SVAOe										
		Udo Lang SGH										
4	I 464	Herbert Böhm SC AMS	34	4	5	5	4	8	3	5	4	
		Reinhard N. Rieckh UYCWö										
		Andreas Blauensteiner WSVO										
5	I 16	Karl-Hans Osada ASC	44	2	7	4	5	7	8	7	5	
		Herbert Mittermayr UYCT										
		Gerhild Osada ASC										
6	I 321	Artur Vlasaty UYCMo	48	7	4	7	6	4	2	9-DNF	9 DNC	
		Ernst Vlasaty UYCMo										
		Martina Mittendorfer OESV										
7	OE 3	Alexander Hartig UYCAS	48	9 DNC	8	6	7	5	5	4	7	
		Claudius Vinazzer UYCAS										
		Stephan Winds SC AMS										
8	I 146	Andreas Poell UYCAS	50	6	6	8	8	6	6	6	6	
		Susanne Poell										