

Unser H-Boot hat einen runden Geburtstag

40 Jahre können ganz schön aufregend sein

Mitte der 60er Jahre beauftragte der finnische Yachtclub Segelsällskrab ihr Vereinsmitglied Hans Groop mit der Konstruktion eines schönen und modernen Bootes.

Der Grund hierfür lag ganz einfach in der festgefahrenen Tradition des damaligen Bootsbaus die aufgrund strenger Klassenregeln nur in Holz bauen durften.

Es sollte ein Kunststoffboot werden, das vor allem schnell und einfach zu segeln sein sollte. Nach sorgfältigen Marktanalysen kam Hans Groop dann auf eine ca. 8 Meter lange, elegante Bootsform, die er vor allem als modernisierte Art des damals weit verbreiteten Folkebootes verstand. Ein kleiner Schärenkreuzer eben, der frei von allen in der Holzbauweise bekannten Einschränkungen für Rumpflinien sein sollte. So entstand das H-Boot, so wie wir es heute noch, nach einigen kleinen Korrekturen an Kiel, Ruder und Spinnacker, kennen.

Die Urform wurde in GFK von den Gebrüdern Anderson in Börgar, einer kleinen Stadt in der Nähe von Helsingfors in Finnland, gebaut. Die Werft hatte sich bereits beim Bau von 5m-R-Yachten, Drachen und ähnlichen Booten einen glänzenden Namen für sorgfältige Arbeit gemacht. Kein Wunder, dass Sie nun mit dem H-Boot ihrer Bootsbaukunst die Krone aufgesetzt haben!

Die erste Bauserie entstand dann in 1967. Es wurden 15 Schiffe, mehr oder weniger in Eigenbauweise, gefertigt. Je ein Boot ging nach Dänemark und Schweden.

Die Kosten lagen bei etwa 10'000 DM. Innerhalb weniger Monate sprach es sich bei allen Fachleuten herum, dass diesem Hans Groop wohl ein gigantischer Wurf gelungen war. Schon bei seinem ersten Regattaeinsatz schlug dieses „Wunderschiff“ die gesamte Konkurrenz nach Längen. So war es nicht verwunderlich, dass der Finnische Seglerverband bereits im Jahre 1968 dem H-Boot den Klassenstatus verlieh.

Die Finnische Werft Artekno in Suorama erwarb die erste Baulizenz und stellte noch im selben Jahr 40 Schiffe her. Die Produktion wurde in 1969 weiter forciert und bereits im Jahr darauf war das H-Boot als OneDesign-Class anerkannt.

Hans Groop übergab alle Rechte an seiner Konstruktion dem Finnischen Segler Verband, der damit zum Eigner aller Rechte am H-Boot geworden ist. Heute werden diese Rechte in Zusammenarbeit mit der ISAF (frühere IYRU) verwertet. Weitere Baulizenzen gingen in 1970 an die Firmen Scan Boats, Botnia und an den Dänen Paul Elvström.

Die ersten Klassenvereinigungen wurden in Finnland, Dänemark, Schweden und Norwegen gegründet. 1972 fand die erste nordische Meisterschaft in Marstrand statt und es waren bereits 28 Boote am Start.

Als 1973 das 500ste H-Boot ausgeliefert wurde, war dieses „Wunderschiff“ bereits in allen Seglerkreisen eine Berühmtheit.

In Mitteleuropa wurde dann in der Schweiz mit der Swiss H-Boat Association 1974 eine Klassenvereinigung mit über 30 Booten gegründet.

In Deutschland tat man sich Anfangs trotz des riesigen Erfolges in den Nachbarländern etwas schwer mit dem H-Boot. Die ersten Hochburgen entstanden am Bodensee, in Bayern und vor allem in Berlin. Dort wurde denn auch im März 1975 die Deutsche H-Boot Klassenvereinigung gegründet. Die DHK war eine Initiative von Herrn Peter Schaff - ein loser Zusammenschluss von Seglern - kein eingetragener Verein. Dies ist bis heute so und die damals niedergeschriebene Satzung ist in den wesentlichen Teilen heute noch gültig.

Als sich der Deutsche Seglerverband 1976 endlich durchgerungen hatte das H-Boot zur Einheitsklasse zu erklären, waren Regatten in Berlin, am Bodensee, in Hamburg, Grömitz und Kiel bereits eine feste Institution. Nun war auch bei uns der Weg frei, zu einem unvergleichlichen Siegeszug durch alle Deutschen Lande (Seen)!

Bei der Kieler Woche 1977 waren 43 Boote auf der Bahn Alpha am Start. Auf Wunsch der IYRU wurde in Kiel auch gleichzeitig eine H-Boot-Europameisterschaft ausgetragen. Erster Europameister wurde damals der Däne Hendrik Söderlund.

1977 war dann auch das Jahr des wohl grössten Triumphes des H-Bootes: Die IYRU in London hat unserem Schiff den Status einer Internationalen Klasse verliehen - nur elf Jahre nachdem das erste Boot zu Wasser gelassen wurde!

Bei der Deutschen Klassenvereinigung wechselte 1977 der Vorstand von Berlin nach Hamburg. Die erste H-Boot Zeitung erschien.

In Österreich wurde am 7.10.1977 am Attersee die Austrian H-Boat Association gegründet. Ein Jahr später baute die Frauscher Werft in Gmunden den ersten H-Boot Rumpf für die deutsche Firma Fritzmeier.

Im Jahr darauf, also seit 1979, baut Frauscher am Trausee dann in Eigenlizenz das komplette Schiff.

1980 wurde die Englische Klassenvereinigung gegründet und der Deutsche Seglerverband erkannte die Meisterschaftswürdigkeit der H-Boot-Klasse an.

Die erste Weltmeisterschaft wurde ebenfalls in 1980 ausgetragen. Erster Weltmeister wurde der Däne Paul Richard Høj Jensen auf den Regattabahnen vor Grömitz an der Ostsee. Diese Weltmeisterschaft ersetzte die nur dreimal ausgesegelten Europameisterschaften. Es ist bis heute so geblieben.

Der DHK-Vorstand wechselte schon nach zwei Jahren von Hamburg wieder zurück nach Berlin, um für ganze 12 Jahre dort zu verbleiben. 1991 ging es dann nach Bayern, wo sich zwischenzeitlich auch die grösste Deutsche Regionalflotte etabliert hatte. Heute werden in der Geschäftsstelle unserer Klassenvereinigung ca. 560 Mitglieder geführt. Wir bearbeiten jährlich mindestens 56 Regatten im In- und Ausland und haben jedes Jahr über einhundert Steuerleute in unserer Rangliste.

Seit vielen Jahren ist das H-Boot nun schon mit Abstand die grösste Kielbootklasse in Europa. Es wurden weit über 5000 Boote in 10 Werften gebaut.

Der Markt hat sich bereinigt und so gibt es derzeit noch drei Werften die H-Boote herstellen. Derzeit bewirbt sich ein neuer Hersteller aus Argentinien.

Es wäre natürlich schön, wenn wir endlich auch den Sprung über den grossen Teich machen könnten. Neues Blut tut gut!

Natürlich hat auch die Verbreitung des H-Bootes einen natürlichen Sättigungsgrad. Die grossen Zuwächse sind Geschichte. Eine Stabilisierung auf höchstem Niveau ist erfolgt und die biologische Erneuerung hat längst begonnen.

Solange wir aber nicht nachlassen, Innovationen ausgewogen in unsere Klasse einzubringen, ist mir um den Bestand unserer „Familie“ nicht bange. Wir sind eine Dynastie, die immer jung bleiben wird.

Ein Hoch auf unser geliebtes H-Boot!

Es lebe Hoch-Hoch-Hoch!

*Hannes Heinz
Vorstand Deutsche H-Boot
Klassenvereinigung*