



Die Werft richtet für den Conger eine eigene Fließbandstraße ein und rührt intensiv die Werbetrommel.

Ein halbes Jahrhundert Hamburger Jolle

Was haben das Schlachtschiff „Bismarck“, der Transatlantik-Liner der Imperator-Klasse „Vaterland“, das Segelschulschiff „Gorch Fock“ und die Fünfmeter-Kunststoffjolle Conger miteinander gemeinsam? Alle wurden sie einmal am selben Ort gebaut – auf der Hamburger Traditionswerft Blohm + Voss.

TEXT MICHAEL KRIEG FOTOS ARCHIV MICHAEL KRIEG

In den 1960er-Jahren avanciert das Segeln immer mehr zu einem beliebten Freizeitvergnügen. Da will man auch als große Schiffswerft nicht abseits stehen und möchte am aufkommenden Boom zunächst mit einem kleineren Einsteigerboot teilhaben. Blohm + Voss erwirbt die Baulizenz für eine kleine US-amerikanische Kunststoffjolle namens Hawk (zu deutsch: Habicht) und stellt die erste Einheit im Januar 1964 auf der Hamburger Bootsausstellung der Öffentlichkeit vor.

Mit im Boot ist der schon damals bekannte Deutsche Meister und spätere olympische Silbermedaillengewinner im Flying Dutchman Ulrich „Ulli“ Libor. Er ist zudem Mitglied des an der Hamburger Außenalster beheimateten Norddeutschen Regatta-Vereins NRV und soll helfen, den Vertrieb aufzubauen. Das einzige Problem: Das Ding segelt schlecht, kentert leicht, und dementsprechend kann Sympathieträger Libor der US-Jolle nicht viel abgewinnen. Nach 18 gebauten Hawk-Jollen ist Schluss.

Gemeinsam mit Karl-Heinz Lehmann, damals Abteilungsleiter der Kunststoffsparte bei Blohm + Voss, und dem Werftmitarbeiter und späteren Leiter von Moritz-Segel, Klaus Felz, entwickelt man auf der Hamburger Werft noch im gleichen Jahr mit vielen Testläufen einen Entwurf in Eigenregie. Dieses Eigengewächs zeichnet sich durch eine größere Stabilität, mehr Sicherheit und bessere Segeleigenschaften aus. Die Hawk-Jolle hat sich zum Conger (zu deutsch: Meeraal) entwickelt und schon bald werden die ersten Jollen ausgeliefert.

Als die neue Jolle mit ihrem unverkennbaren Äußeren – erhöhtes Deck in Form eines je nach Betrachtungsweise großen Stauraums oder kleiner Schlupfkajüte, und das in den Farben Blau, Rot oder Grün – und großem Werbeaufwand 1965 auf der nächsten Hamburger Bootsausstellung der neugierigen Öffentlichkeit präsentiert wird, beginnt die Erfolgsgeschichte. Die Werft richtet zur Produktion eine eigene Fließbandstraße ein, mit dem Ergebnis, dass schon nach wenigen Jahren mehr als 2.000 Jollen ausgeliefert werden konnten. Um die Verkäufe zu beflügeln, stellt die Werft vom Bodensee bis zu den friesischen Inseln Vorführboote zur Verfügung. Viele norddeutsche Segelclubs richten Regatten mit großen Startfeldern aus. 1971 wird die Conger-Klassenvereinigung gegründet und die Klasse vom Deutschen Segler-Verband als Werftklasse anerkannt, ab 1975 auch als Nationale Klasse. Die erste Deutsche Meisterschaft findet 1977 auf dem Dümmer See statt.

Das Märchen bei Blohm + Voss endet allerdings schon 1971, als durch die beginnende Werftenkrise die Hamburger Traditionswerft dem Thyssen-Konzern angegliedert und die werfteigene Kunststoffabteilung geschlossen wird. Abteilungsleiter Karl-Heinz Lehmann macht sich daraufhin selbstständig und gründet seine eigene Firma in Neu Wulmstorf nahe Hamburg. Die Lizenz für sein „Baby“ geht aber zunächst an die Firma Condor Yachtbau, da Lehmann sich die teure Lizenz vorerst nicht leisten kann. Das ändert sich, als die Verkaufszahlen sinken und Condor die Lizenz abgeben möchte. Lehmann greift zu und das „Kind“ hat in die Familie zurückgefunden. Mit seinem Partner Gottfried Jakob wird die Jolle behutsam weiterentwickelt, es werden Detailverbesserungen vorgenommen und auch die Beschlagsausrüstung ist stets auf dem jeweils aktuellen Stand. Das alles wird gemacht, ohne den Anspruch aus den Augen zu verlieren, dass die

Conger eine einfach bedienbare und un-sinkbare Familienjolle für den gemäßigten Regattaeinsatz ist. Trapez und Spinnaker können zwar zusätzlich geordert werden, dürfen bei Wettfahrten aber nicht eingesetzt werden.

Dass auch Alt-Bundeskanzler Helmut Schmidt seinerzeit auf dem schleswig-holsteinischen Brahmsee segelte und neben vielen anderen Betriebssportgemeinschaften auch der Lufthansa-Sportverein Hamburg auf der Alster eine große Conger-Flotte als Ausbildungsboot unterhält, zeugt von der großen Popularität des Bootstyps. Gegenwärtig verlassen noch rund 15 Boote jährlich die Werft, fast 4.000 sind es bis heute insgesamt geworden.

Zur Deutschen Meisterschaft 2014 trafen sich auf dem Essener Baldeneysee 41 Mannschaften (Vorjahr: 43) beim ausrichtenden Verein ETUF e. V. Segelriege. Meister wurde wie im Vorjahr der Clown-

Sails-Chef Frank Schönfeldt. Die Erfolgsgeschichte dieser ungewöhnlichen Zweimann-Jolle scheint noch nicht zu Ende zu sein. <<<

Kontakt zur Klasse aufnehmen? conger.de

Werft

Fiberglas Technik Lehmann & Sohn GmbH
Fritz-Reuter-Straße 5, 21629 Neu Wulmsdorf
Tel. (040) 70 01 38 10, fiberglas-technik.de



Die Decksfertigung (o. r.) erfolgt heute in Neu Wulmsdorf, die Anfänge waren bei Blohm + Voss (o.) an und auf der Elbe (u.).



DER „CONGER“ IN ZAHLEN

Länge: 5,00 m
Breite: 1,80 m
Tiefgang: 0,20 bis 1,10 m
Gewicht: 245 kg
Segelfläche (vermessen): 12 m²
Besatzung: 2 Personen