HAMBURGER JUNG

Von Grün und Blau bis Rot oder gar Braun und Beige – der **CONGER** *ist farbenfroh. Und sein gewölbtes Deck macht ihn unverwechselbar. Auf vielen norddeutschen Revieren ist er verbreitet, seit 50 Jahren. Eine Zeitreise*

Der Conger ist auch als Regattajolle beliebt, vor allem auf der Hamburger Außenalster

FOTO: YACHT/M.-S. KREPLIN

Der Conger ist in Seglerkreisen so bekannt, dass man ihn eigentlich gar nicht mehr vorstellen muss." Die Selbstbeschreibung einer Werft, so überzeugt wie richtig. Welche kleine Kajütjolle schafft es schon, ein halbes Jahrhundert nahezu unverändert am Markt zu verbleiben, ohne dabei in Vergessenheit zu geraten? Dem rundlichen norddeutschen „Seeaal" ist genau das gelungen – seit 1964.

Dies könnte unter anderem daran liegen, dass der Conger vorzugsweise in „Türkis-Grün", „Korall-Rot" oder „Aquamarin" geordert wurde und damit auf jedem Binnengewässer zum eindrucksvollen Farbflecken avancierte. Die bunten Decks sind es auch heute noch, die das fünf Meter lange Boot auf den ersten Blick als frühen Spross der Kunststoff-Fertigung kenntlich machen – neue Conger-Modelle werden mittlerweile weniger auffällig geordert. In den Sechzigern indes war der Prospekt ein Rausch der Farben.

Verblüffend, zieht man in Betracht, an welchem Ort der Conger eigentlich entstand. Das war kein kleiner Jollenbetrieb, der durch auffälliges Äußeres hätte auf sich aufmerksam machen müssen, sondern die größte Werft Hamburgs: Blohm + Voss.

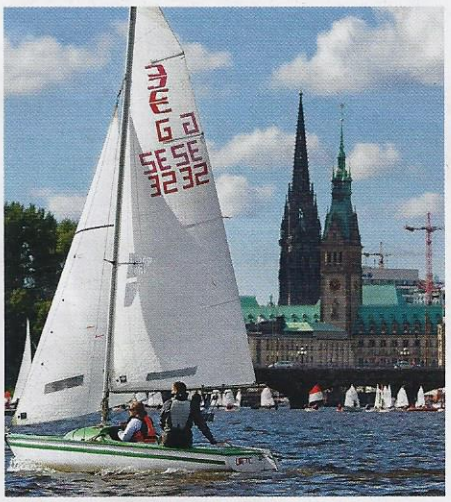
1964 reift dort der Entschluss, auch im Freizeitbereich Fuß zu fassen. Den Anfang soll eine kleine, flexibel nutzbare Jolle machen. Eine Baulizenz des amerikanischen Hawk wird gekauft, gemeinsam mit dem jungen Ulli Libor soll eine Vertriebsstruk- ⇀

ENG
Die Meisterschaften sind gut besucht

BELIEBT
Auch bei Lufthansa segelt man Conger

GEBRAUCHT
Günstige Preise locken Einsteiger an

LOKAL
Die meisten Boote gibt es in Hamburg



tur aufgebaut werden. Doch nicht nur der erfolgreiche Regattasegler ist von den Qualitäten des Hawk wenig überzeugt. Auch der damalige Produktionsleiter Karl-Heinrich Lehmann ist skeptisch, ob das US-Design auf deutschen Gewässern funktionieren kann. So entscheidet die Werft, doch lieber einen eigenen Entwurf zu lancieren.

Hohe Stabilität, gutes Steuerverhalten und sicherer Geradeauslauf bei jedem Wind, das sind die Anforderungen an das neue Produkt. Noch im selben Jahr stehen die ersten Conger zum Verkauf, zu einem Preis von 4985 Mark. Der Großbetrieb erwartet einen rasanten Absatz, auf dem Gelände an der Elbe wird eigens eine Fertigungsstraße installiert, die bei Bedarf immense Stückzahlen ausspucken kann.

Und tatsächlich: Schon vier Jahre nach Projektbeginn verlässt die 2000. Jolle die Werft. Die Kombination aus für damalige Verhältnisse lebendigen Segeleigenschaften, hoher Stabilität, einer großen Plicht und der kleinen Schlupfkajüte scheint den richtigen Nerv getroffen zu haben.

„Der Conger ist ein echtes Tourenboot", frohlockt der Prospekt, wenngleich 50 Jahre später kaum noch ein Segler auf den Gedanken kommt, das eingedeckte Vorschiff könne tatsächlich als Wohnraum genutzt werden. Stattdessen lagern dort Paddel und Rettungswesten, werden nach einem Tag auf dem See dort die Ruderanlage oder die Fock verstaut.

„Es war nie der Wunsch, eine Schlupfkajüte zu machen, eigentlich sollte es nur ein ordentlicher Stauraum sein", erklärte Lehmann dazu einmal. Die Nutzbarkeit als Koje sei dem Boot eher von Dritten zugeschrieben worden. Trotzdem, noch heute veranstaltet die Klassenvereinigung jährlich ein bis zwei Wanderfahrten pro Jahr.

2000 BOOTE IN DEN ERSTEN VIER JAHREN: ZU BEGINN BOOMT DER CONGER

Es wirkt so, als wäre die Zeit an dem kleinen Kajütboot vorbeigeeilt. Ab Anfang der achtziger Jahre gehen die Verkaufszahlen rapide nach unten. Verkauft Blohm + Voss zuvor noch rund 100 Stück pro Jahr, braucht es für die Baunummern 3400 bis 3800 dann schon 30 weitere Jahre. 1972, nach mehr als 2300 produzierten Congern, beendet die Werft die Produktion, die Lizenz wird verkauft.

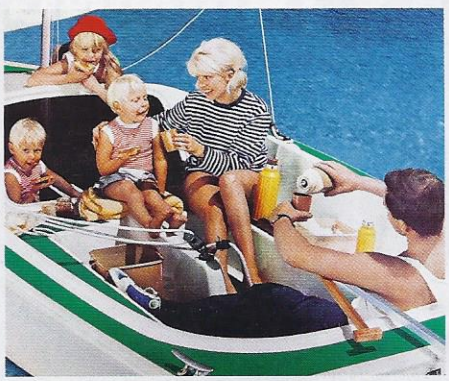
Fünf Jahre lang ist danach Condor Yachtbau für die Fertigung verantwortlich, →

FOTOS: YACHT/M.-S. KREPLIN

GOLDENE ANFANGSJAHRE

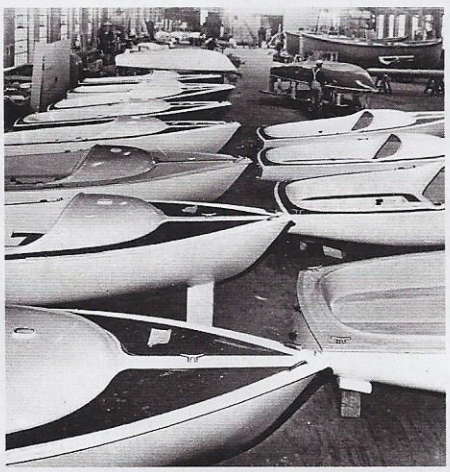
Mit der Macht und den Mitteln, die eine Großwerft wie **BLOHM + VOSS** *nun einmal hat, wird der Conger in den Markt gepresst. Vorführboote im ganzen Land oder organisierte* **TRANSPORTE** *zu Regatten sind nur zwei Beispiele*

SPINNAKERFREI
Wurde der Conger 1968 noch mit Trapez und Spi vorgeführt, findet sich beides heute in der Einheitsklasse nicht mehr



SOMMERTRAUM
Mit Kind und Kegel auf die Jolle, das ist beim Conger kein bloßer Prospektwunsch, sondern bis in die Gegenwart gelebte Praxis

STABIL
Einen Conger zu kentern fällt nicht leicht. Daher wurde er gern auch für Familienausflüge sogar auf der Elbe genutzt



SERIENBAU
Bereits drei Jahre nach der Präsentation lief der 1000. „Seeaal" vom Band. 1971 beendete Blohm + Voss die Fertigung. Sie wurde von der Fiberglas Technik fortgeführt

und zwischenzeitlich gibt es vom DSV die Anerkennung als nationale Klasse. Doch langsam scheint der Markt gesättigt, rutschen die Absatzzahlen weiter in den Keller.

Condor verliert das Interesse, ein zweites Mal wechselt die Lizenz den Besitzer. Bei der Werft Fiberglas Technik findet der Conger quasi wieder zurück zur Familie: Der Betrieb, gelegen in Neu Wulmstorf vor den Toren Hamburgs, wurde von Karl-Heinrich Lehmann gegründet. Seither versucht man dort, den Conger behutsam zu pflegen und weiterzuentwickeln. Und schafft es dennoch, jeden Interessenten für ein Neuboot auf eine Zeitreise mitzunehmen.

Fallen aus „Perlon", Beschläge aus „Nirosta", das „Universalboot für jeden Wassersportler" ist ein lebendiger Anachronismus. Und passt damit perfekt in eine Zeit, wo authentisches Retrodesign so gefragt ist wie nie zuvor. „Wir verkaufen pro Jahr noch gut 15 bis 20 Boote", berichtet Heiko Lehmann, der die Firma mittlerweile von seinem Vater übernommen hat. Es seien nach wie vor viele Familien, die sich interessierten, aber auch die Regattasegler würden regelmäßig Neuboote ordern.

Auf der Alster gibt es Drachen, Optimisten und auch Stare. Doch der Conger ist das einzig Wahre." Nicht nur die Werft ist von ihrem Produkt überzeugt, auch die Klassenvereinigung steht augenscheinlich voll hinter ihrer Jolle. Sinkende Starterfelder bereiten dem Verband zwar ähnliche Sorgen wie vielen anderen Bootsklassen. Trotzdem kommen zu den deutschen Meisterschaften regelmäßig mehr als 40 Boote zusammen.

Kein Wunder, für eine erfolgreiche Teilnahme muss weder eine dicke Geldbörse vorhanden sein noch außergewöhnlich athletisches Können. Trapez und Spinnaker stehen zwar auf der Optionsliste der Werft, sind aber auf Wettfahrten tabu. Schon grundsätzlich ist das Deckslayout einfach gehalten, es gibt weder einen Traveller noch ein trimmbares Achterstag. Trimmleinen und Fallen laufen auf dem Kajütdach in Curryklemmen, ein Knarrpoller über dem Luk hilft, die 4,6-Quadratmeter-Fock dichtholen zu können.

Viele Beschläge sind eigens für den Conger entwickelt und produziert worden. Sie werden noch heute über die Werft vertrieben, um alte Boote aufarbeiten zu können. Die bekommt man ab rund 1500 Euro. Wer

FOTOS: YACHT-ARCHIV (3, L.), FIBERGLAS TECHNIK (L. U.), YACHT/M.-S. KREPLIN (R.)

Gute Wanderjolle: Eine große, tiefe Plicht und ein überbautes Vordeck prägen den Entwurf

das Doppelte investiert, erhält meist schon Trailer und gute Segel mit dazu.

Ein weiterer Grund für seine Beliebtheit ist die Stabilität des Bootes sowie der Status als Einheitsklasse. Alte, gepflegte Conger sind durchaus konkurrenzfähig. In Hamburg setzen deshalb zahlreiche Betriebssportgruppen von Lufthansa bis Springer auf den Conger als Ausbildungsboot, die Mitarbeiter segeln regelmäßig auf den Wettfahrten mit.

Langweilig ist es deshalb nicht, das Leistungsspektrum in der oberen Flottenhälfte ist eng, der Ehrgeiz hoch. Und sollte der Elan doch einmal zu ausgeprägt gewesen sein, sorgen 900 Liter Auftriebskörper in der nur 245 Kilogramm schweren Jolle für immensen Auftrieb. Für ängstliche Naturen gibt es dazu auch noch ein Ballastschwert mit 32 Kilogramm einlaminiertem Blei.

Egal ob mit oder ohne Ballast: Das Boot gilt als kaum kenterbar. „Wenn die Crew auf der hohen Kante sitzt, ist der Conger über alle Maßen steif", urteilten einst die Testredakteure der YACHT, erst bei 55 Grad Lage würde es kritisch werden. Überkommendes Wasser allerdings muss allein durch Elvströmlenzer im Plichtboden hinaus, eine achtern offene Plicht war in den Sechzigern noch schlicht undenkbar. Da es bei verschärfter Gangart – bei kräftigem Wind ermittelten die Tester mehr als 8,5 Knoten in Gleitfahrt – durchaus nass werden kann im Cockpit, sind seit 1983 zusätzliche Lenzöffnungen erlaubt.

SELBST ÄLTERE BOOTE SIND HEUTE NOCH KONKURRENZFÄHIG

Trotz der immensen Baunummern, der Conger bleibt vor allem ein norddeutsches Phänomen. Abgesehen von einer nach Japan vergebenen Lizenz, um deren Bauaktivität kaum jemand Bescheid weiß, „liefern wir auch mal in die Alpen, nach Frankreich oder Belgien", erklärt Lehmann. „Doch ein Großteil der Boote bleibt im Norden."

Kaufen würden überwiegend Familien, wo die Eltern noch und die Kinder schon segeln. Eine Käuferschicht, die seit Jahrzehnten stabil geblieben ist – und die bei der Suche nach einem Neuboot kaum gleichwertige Alternativen hat.

Nur wenige neue Entwürfe bereicherten zuletzt den Markt. Davon ist beispielsweise die Rügenjolle mit 16 000 Euro erheblich teurer, die S500 mit Gennaker und schlanker Wasserlinie deutlich sportiver. So füllt der Conger weiterhin eine Nische und ist mit aktuell 11 600 Euro, segelfertig, fair eingepreist. Viel Potenzial also für weitere Jahrzehnte.

MARTIN-SEBASTIAN KREPLIN