

# Jollenkreuzer – Jollen mit Kajüte

**Serie: Bekannte Yachten und Boote aus Deutschland** Unter den Segelbootarten stellen die vor knapp 100 Jahren in Deutschland entwickelten Jollenkreuzer eine Besonderheit dar.

Sie gelten als die schnellsten Kabinenkreuzer in ihrer Größe und sind vor allem auf den deutschen Binnenseen und Revieren an Nord- und Ostsee sowie in Österreich und der Schweiz verbreitet. Die 15er-, 16er-, 20er- und 30er-Jollenkreuzer finden auch heute noch ihre Liebhaber.

Zu Beginn der Zwanziger Jahre wurden von den damaligen zwei deutschen Segelverbänden die Klassen der 20er und 30er Jollenkreuzer geschaffen, denen dann schon bald die 15er- sowie nach dem Zweiten Weltkrieg die 16er-Jollenkreuzer folgten. Eine Sonderrolle nehmen die 25er-Stahl-Jollenkreuzer (C-Boot), eine Konstruktionsklasse mit leicht variierenden Maßen und die 25er-Blitz-Jollenkreuzer, eine Eintypklasse aus Stahl an der Elbe von der Feltz Werft ein.

Ursprünglich vornehmlich als Fahrtenboote für Tidengewässer und von den Berlinern zum Wanders segeln konzipiert, entwickelten sich die 15er-, 20er-



15er Jollenkreuzer mit Spinnaker in Rauschfahrt.

Foto: Fricke & Dannhus



und 30er-Jollenkreuzer zu attraktiven lebendigen Regattaklassen. Es waren sogenannte Grenzmaßklassen, in denen innerhalb der festgesetzten Maße nahezu alles erlaubt war. Die projizierte Gesamtsegelfläche bestehend aus Vorsegel- und Großsegeldreieck von 15, 20 und 30 Quadratmetern durfte nicht überschritten werden.

Die 20er und 30er waren aufgrund ihrer flachen Rümpfe mit vertikalem Steven und Spiegel nicht nur erheblich schneller, wendiger und segelten dank ihrer hohen Formstabilität länger aufrecht als die vergleichbaren nationalen 35-qm- und 45-qm-Kreuzer, auch die Wohnlichkeit ihrer Kajüte übertraf aufgrund der großen Rumpfbreite deutlich die der Kielkreuzer.

Rege Regattatätigkeiten ließen nicht lange auf sich warten. Schon bald tummelten sich die damals angesagten Konstrukteure in den Klassen und ambitionierte Regattasegler drangen auf leichte Boote, bei denen zwar die Mindestwandstärken der Rümpfe eingehalten, dafür aber bei den Einbauten gespart wurde. Auch entspann sich eine rege Diskussion um die Einführung der von den 20er-Rennjollen her bekannten durchgelatteten Segel. Berühmtestes Boot mit einem solchen Segel war der 20er-Jollenkreuzer „Tümmler“, den Albert Einstein



Foto: Klassenvereinigung



Foto: JPS

Ob 16er (oben) oder 30er Jollenkreuzer, die Boote bilden durch ihre Vermessungen attraktive und lebendige Regattaklassen. Die Boote weisen durch ihre immer noch modernen Rumpfformen ein hohes Geschwindigkeitspotential auf.

zu seinem 50. Geburtstag von den Mitgliedern der Berliner Handelskammer geschenkt bekam.

Dieser Flexibilität verdanken die Jollenkreuzer ihr Überleben nach dem Zweiten Weltkrieg. Das gilt sowohl für den Osten als auch den Westen Deutschlands. Neue Materialien wie hochfestes und zugleich leichtes, formverleimtes Sperrholz und GFK mit Harzen wie Epoxy für die Rümpfe, dazu Aluminium für die Masten bis hin zu PBO für die Wanten machten die Boote leichter und preiswerter. Allein Fricke & Dannhus hat, so Jens Dannhus, über 400 Jollenkreuzer aller Typen bis hin zu einem überdimensionierten Einzelbau abgeliefert. Auch die Knicksantbauweise, in der ab 1958 die neue Klasse der 16er-Jollenkreuzer gefertigt wurde und die maßgeblich von Ernst Lehfeld, dem Vater der Zugvögel, vorangetrieben worden war, wirkte als Preisbremse. Georg Nissen entwickelte 1994 einen neuen Riss, der schnell Anklang fand.

Auf über 2.000 Einheiten schätzt Ulrich Stich, Vorsitzender der 1970 gegründeten 15er-Jollenkreuzer Klassenvereinigung (KV), die Anzahl der noch existierenden Boote. Den Mangel an genaueren Zahlen führt er auch darauf zurück, dass in der DDR viele Eigenbauten existierten. Immerhin sind von den 220 KV-Mitgliedern 159 in der letzten Rangliste enthalten.

Ein lebhaftes Klassenleben zeichnen auch die 20er aus, 1954 wurde die erste DDR Meisterschaft in Schwerin ausgetragen, 1958 organisierte die gerade neu entstandene KV unter den Argusaugen des Deutschen Segler Verbands die erste Meisterschaft auf der Schlei. In der KV registriert sind 236 Boote, von denen rund 100 alljährlich an RL-Regatten teilnehmen.

Eine KV der 30er gibt es nicht mehr, dafür eine sehr lebhaftes Regattaszenen auf den ostfriesischen Inseln, berichtet Rüdiger Schneiderei von der Bootswerft Schneiderei in Stade, dessen Werft allein 42 30er in GFK, die ersten noch mit Holzdeck, gebaut hatte.

Jochen Halbe

## Mehr Informationen, auch zu Werften

[www.p-boot.de/](http://www.p-boot.de/) – deutsche 15er Klassenvereinigung  
[www.15er.at/](http://www.15er.at/) – österreichische 15er Klassenvereinigung  
[www.s-kreuzer.de/](http://www.s-kreuzer.de/) – 16er Klassenvereinigung  
[www.20er-jollenkreuzer.org/](http://www.20er-jollenkreuzer.org/) – deutsche 20er Klassenvereinigung



## 60 Jahre 16er-Jollenkreuzer

1957 wurden die ersten Entwürfe für den 16er von Konstrukteur Ernst Lehfeld veröffentlicht. In jüngster Zeit haben sich auch Georg Nissen und Juliane Hempel mit der Konstruktion von 16ern beschäftigt.

Der 16qm-Jollenkreuzer ist der Jüngste der klassischen ursprünglich in Holzbauweise hergestellten Jollenkreuzer. Schon 1957 wurden die ersten Entwürfe vom Schiffbau-Ing. Anton Miglitsch und Ernst Lehfeld veröffentlicht. Durch das sich damals etablierende, wasserbeständig verleimte Sperrholz eignete sich die Knicksant-Konstruktion hervorragend – auch für Selbstbauer. Und doch wurden allein in den 1960er Jahren bei der Bootswerft „Biker“ in Dolberg eine Serie von 100 16qm-Jollenkreuzer nach unterschiedlichen Rissen des damals noch jungen Konstrukteurs Heribert Streuer gebaut. Weitere Bootsbauer & Yacht-konstrukteure wie Johannes Hartmann, Hermann Dannhus, Georg Nissen und Mark Hoffmann haben die Entwicklung des Bootes über die Jahrzehnte vorangetrieben.

Auch wenn kaum ein 16er dem anderen gleicht, ist durch die DSV-Klassenvorschrift sichergestellt, dass ein Regattaboot urlaubsstauglich bleibt und die Fahrtenboote ihr Potenzial an Geschwindigkeit und Sicherheit behalten. Bei Regatten tritt der 16er als entsprechend ausgerüstete Rennyacht auf. Der 32 Quadratmeter große Spinnaker, gesetzt und eingeholt durch eine Spinnaker-trompete, bieten ein sicheres Handling, ohne während der Wettfahrt das Vorschiff betreten zu müssen, wie es zum Beispiel beim 15er- oder 20er-Jollenkreuzer der Fall ist. Die Bootsklasse ist in Deutschland, Österreich und der Schweiz verbreitet. Und auch der Knicksant

## Jollenkreuzer

Segelfläche max.	15 qm	16 qm	20 qm	30 qm
Länge	6,50 m	7,00 m	7,75 m	9,00 m
Breite mind.	1,85 m	2,20 m	2,15 m	2,60 m
Mannschaft	2	2	3	4

wird wieder modern, heutzutage nennt man die Knicke „Chines“ und sie sind bei aktuellen Rumpf-Konstruktionen vieler Bootsklassen „State of the Art“.

Um nach langen Jahren der konstruktiven Stagnation beim 16er die neuesten Erkenntnisse und Erfahrungen in schnelle Rumpflinien umzusetzen, hat der langjährige 16er-Segler Reiner Hergert vom Ammersee die renommierte Yachtkonstrukteurin Juliane Hempel mit der Entwicklung eines CAD-optimierten 16er-Jollenkreuzers beauftragt. Bei dieser Konstruktion wird unter anderem ganz besonderer Wert auf leichtes Angleiten gelegt.

Im Herbst 2016 wurde nach den Vorgaben von Juliane Hempel ein Positiv-Modell gefräst und eine Negativ-Form für eine Fertigung von Rumpf und Deck aus GFK-Laminat gebaut. Der erste Rumpf aus Epoxy-Laminat wird aktuell bei der Bootswerft „Fricke & Dannhus“ mit einem Holzausbau versehen.

**Mehr Informationen:** [www.s-kreuzer.de](http://www.s-kreuzer.de)

