



Der Jollenkreuzer – ein anspruchsvolles Regattaschiff, das sich auch zum Tourensegeln eignet

## Sportliches Leichtgewicht

# 20er Jollenkreuzer

Jollenkreuzer sind sowohl in der Regattaszene als auch bei Fahrtenseglern beliebt. Ralf Weise hat auf dem Schweriner See einen neuen Regatta 20er gesegelt und war von seinen Segeleigenschaften mehr als begeistert

**E**s ist grau, es ist kalt, es regnet. Morgens noch fegte Schneeregen über den Schweriner See, jetzt am späten Vormittag kommt der Niederschlag in flüssiger Form – permanent und ohne Pause stäubt das feine Nass über die Ufer. Vier, manchmal fünf Windstärken kacheln in harten Böen über das dunkle Wasser und bauen kleine Wellen auf, die mit grauweißen Köpfen ihren Weg ziehen. Trotzdem sind außer uns noch einige unerschrockene Optisepler auf dem

Wasser: Die Senioren vom örtlichen Club segeln eine Juxregatta. Ich hänge in den Ausreitgurten des Jollenkreuzers, pumpe ab und zu die Genua dichter und halte mich mit klammen Fingern an der Luvschot fest.

Unbeteiligte Nichtsegler müssen uns für verrückt halten: „Warum tun die sich das an?“ Doch trotz Kälte und Nässe macht es riesigen Spaß. Nicht das Ausreiten an sich – dafür sind meine Bauchmuskeln viel zu untrainiert – auch nicht das Schotholen

und gleichzeitige Fotografieren, nein, es ist das Boot, das in behänder Leichtigkeit über das Wasser saust.

### Bauweise

Der 20er Jollenkreuzer kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. 1921 wurde er zum ersten Mal erwähnt und bis heute sind die 20er eine Klasse, die ihresgleichen an Potenzial sucht.

Die Schiffe wurden ursprünglich aus Vollholz, später auch aus verniete-

tem Stahlblech gebaut. Dann kamen Kunststoffschiffe und solche aus formverleimtem Holz dazu, so dass die Flotte heute aus allen denkbaren Materialien besteht.

Der 20er ist eine Konstruktionsklasse. Das heißt, dass für das Schiff Grenzmaße festgeschrieben sind, in die das Schiff hineinkonstruiert werden muss. Es gibt diverse Konstrukteure und Werften, die Pläne für das hauptsächlich in Deutschland gesegelte Boot gezeichnet haben.

Das von uns gesegelte Boot wurde nach einem zirka fünf Jahre alten Nissen-Riss im Sommer 2002 von *Bopp & Dietrich* aus Holz-Epoxid gebaut. Die Linien mit dem kleinen Aufbau, dem breiten Heck und dem hohen Zweisalingrigg sind modern, das große Cockpit mit den ins Cockpit umgelenkten Fallen und Streckern wirkt funktionell und für das Regattasegeln optimiert.

Der Rumpf wird aus Mahagonifurnieren über einen Leimblock aus fünf Lagen Sapeli verleimt. Die Außenhaut ist 14 Millimeter stark. Das Deck und das Cockpit bestehen aus Sperrholz, der Aufbau ist aus Okumé ebenfalls formverleimt.

Das Schiff kann auf Kundenwunsch auch aus anderen Hölzern gefertigt werden. In der Regel werden die Schiffe naturlackiert geliefert, das von uns gesegelte Boot wurde auf Wunsch des Eigners mit einem farbigen Anstrich versehen.

Recht aufwändig ist das Schwert gebaut, eine Holz/Epoxid/Kohle Konstruktion mit eingeformtem Bleiballast.

*Bopp & Dietrich* ist für ambitionierte Regattasegler die richtige Adresse. Von 1986 bis 2000 und wieder 2002 stellten sie die Gewinnerboote der Deutschen Meisterschaft im 20er Jollenkreuzer. Doch die Werft baut auch andere Schiffe: Vom Kajak über Jollen und Jollenkreuzer bis hin zur Hochseeyacht ist alles möglich. Den Schwerpunkt bilden jedoch die 20er Jollenkreuzer, von denen drei bis fünf Boote pro Jahr gebaut werden. Die meisten davon werden in der Regattaversion geliefert, doch auch reine Touren-20er mit vergrößerter Kajüte sind im Programm.

Die Kajüte des Regattaschiffes ist, gemessen an der Schiffsgröße, eher klein. Auf längeren Törns bietet sie Platz für Gepäck und nachts die Möglichkeit, mit zwei Personen zu

übernachten. Dafür kann zwischen Koje und offenem Schwertkasten das Bodenbrett eingesetzt werden, sodass sich dann eine bequeme Liegebreite ergibt. Außer zwei Schränken und Stauraum unter den Kojen gibt es keinen Komfort.

Dafür kann das Schiff mit einer „Kuchenbude“ ausgerüstet werden, die das große Cockpit zum Wohnraum umgestaltet. Damit erhält man einen großzügigen Platz zum Schlafen, Kochen oder Wohnen. Denn von der Fläche her ist das Cockpit größer als die Kajüte und deshalb der eigentliche „Wohnraum“ an Bord.

## Unterwegs

Der von uns gesegelte Jollenkreuzer gehört Gunther und Kati, zwei Segel-

machern aus Schwerin. Beide segeln seit sechs Jahren zusammen und sind alte Regattahasen. Kati kommt vom 470er, Gunther vom FD.

Der Liegeplatz des Jollenkreuzers ist in einem der für die Schweriner Gewässer so typischen Bootshäuser untergebracht. Die Jollen oder Jollenkreuzer werden hier wie in einer Garage eingeparkt und dann mit Taljen aus dem Wasser gehievt. So bleiben sie vor den Witterungseinflüssen geschützt und gut belüftet, da die Kajüten und Luken offen gelassen werden können.

Bevor wir losfahren, muss das Boot ins Wasser gelassen werden. Dann verholen wir es von Hand zu einem Liegeplatz ins Freie, um den Mast zu stellen. Da an unserem Testboot kein Außenborder angebracht ist, ▶



**Die meisten Streckler laufen am Kohlefasertraveller zusammen. Die Genuawinch in der Mitte wird über Leinen, die auf die Seitendecks laufen, bedient**



**Der Vorschoter pumpt mit der Leine die Genua dicht, dabei wird das Schiff wie eine Jolle ausgeritten**



**Oben: Die Fallen werden vom Mast in die Kajüte und dann weiter nach achtern geführt**

**Rechts: Hinterm Steven ein eingearbeitetes GFK-Formteil für den Fockroller, durch die Luke weiter achtern wird der Spinnaker gesetzt**

**Unten: Das Bodenbrett kann hochgenommen werden. Dadurch erhält man eine breite Salonkoje**



muss es in freies Wasser gepaddelt werden, die zwei Stechpaddel an Bord reichen dafür aus. Von der Werft werden als Motorisierung leichte Maschinen von höchstens drei PS empfohlen.

Bei dem Jollenkreuzermast handelt es sich um einen schlanken und verjüngten Zweisalingmast von zirka neun Metern Länge. Das ist vom Gewicht her das Maximum, was zwei Personen ohne Jütbaum stellen können. Von der Werft wird zum Fahrtensegeln auch ein leichter Kohlefasermast angeboten, doch bei Regatten ist er laut Klassenvorschrift nicht zugelassen.

Als wir paddelnd freies Wasser erreicht haben, machen wir noch kurz mit der Bugleine an einem Pfahl fest und setzen das Großsegel; Schwert und Ruder werden gefiert und los geht's.

Gunther führt dabei aus, dass die Eigenschaften nur unter Großsegel nicht besonders sind, doch dem kann ich gar nicht beipflichten. Im Vergleich zu den schweren Fahrten-

schiffen, die ich sonst segele, zieht das Boot schon ordentlich los. Dabei liegt es dank des nur halb gefierten Schwertes ausgeglichen auf dem Ruder und erreicht in Böen etwa 6,5 Knoten - Rumpfgeschwindigkeit. Diese natürliche Geschwindigkeitsgrenze gilt für dieses Boot übrigens nicht, Jollenkreuzer sind echte Gleiter.

Die Vorsegel werden fliegend gefahren und in gerollter Form angeschlagen. Sollte unterwegs ein Segelwechsel nötig werden, wird erst das zu bergende Segel mittels eines Fockrollers aufgerollt, dann geborgen und das neue Segel in aufgerollter Form vorgeheit und ausgerollt.

Diese Technik ist notwendig, da das Vorschiff zu klein und rutschig ist, als dass man sich dort mit großen Mengen Segeltuch befassen könnte. Da ein Bugkorb und eine Seereling fehlen, würde das Segel auch eher über Bord wehen, als sich artig in einen Segelsack oder an das Vorstag zu begeben.

Wir haben die Genua II angeschlagen, ein leichteres triradial geschnit-

tenes Tuch mit 16 Quadratmetern Fläche. Als wir es ausrollen und eintrimmen, macht das Boot einen kleinen Satz nach vorne und beschleunigt stark. Ich fiere etwas die Großschot und segele ein paar Raum- und Halbwindgänge. Dabei spüre ich die Leichtigkeit, mit der das Boot über das Wasser fliegt und wie leicht sich Pinne und Großschot bedienen lassen.

Der Übergang in die Gleitfahrt geschieht mühelos und ist kaum spürbar. Im Grunde bekomme ich die hohe Geschwindigkeit nur durch einen verstohlenen Blick auf mein Hand-GPS mit, das selten unter acht Knoten anzeigt.

In Böen beschleunigt das Boot ohne große Wellenbildung und schnell zeigt das GPS zwölf Knoten, ohne dass das Boot spektakuläre Verhaltensweisen zeigt.

Als wir dann an den Wind gehen, entscheidet der Skipper, dass Kati die Pinne führen soll. Zu groß ist dem erfahrenen Regattafuchs das Risiko, einen Dickschiffskipper das sensible

Gerät führen zu lassen. Das Wasser ist kalt und bis wir nach einer eventuellen Kenterung gerettet werden könnten, würde ein Menge Zeit vergehen. Das Schiff könnte zwar nicht untergehen, doch ein Wiederaufrichten mit Bordmitteln ist nicht möglich.

Für diesen Wind führen wir eigentlich zu viel Tuch und ein Reff ist nicht vorgesehen. „Wer refft, verliert!“ So wird die Genua dicht geschotet und das Groß etwas geöffnet. Dadurch zieht das Segel in den Böen nicht mehr mit und besitzt kaum krängende Kraft. Trotzdem laufen wir mit sechs Knoten Fahrt zirka 45 Grad zum Wind, ohne dass sich im Kielwasser eine große Abdrift zeigt. Raumschots bereiten wir dann das Setzen des Spinnakers vor. Bis wir alles klariert und das Segel stehen haben, sind wir schon fast am leewärtigen Ufer angekommen. Bei dem nun folgenden Schiftmanöver, bei dem Kati das Ruder führt und Gunther recht artistisch auf dem glatten Vordeck den Baum umpickt, hat Kati den Eindruck, dass zwischenzeitlich die Strömung an dem tiefen und schlanken Ruderblatt abreißt. ▶



Spinnakerschiffen auf dem glatten Vordeck ohne Seereling ist nur etwas für trainierte Regattasegler

**EPIFANES**  
**MONO-URETHANE**  
**HARTER HOCHGLÄNZENDER YACHTLACK**

- ➔ Ideal, wenn das Schiff nach wenigen Tagen ins Wasser soll
- ➔ Schnelle Durchtrocknung
- ➔ Einfache Verarbeitung
- ➔ Sehr gute Wasser- und Wetterbeständigkeit, abriebfest
- ➔ Guter Verlauf ab 5°C
- ➔ Längerer Glanzerhalt

**Basis:**.....Lufttrocknender Urethan/Alkyd-Harz mit lichtechten Farbpigmenten in 16 Farbtönen

**Geeignet auf:**.....Holz, Stahl, Aluminium, Polyester, ü. d. Wasserlinie

**als Erstanstrich:**.....mit den geeigneten Grundierungen oder direkt auf entfettetes, geschliffenes Polyester

**Instandhaltung:**.....von bestehenden intakten Ein- und Zweikomponenten-Schlussanstrichen

**Ergiebigkeit:**.....750 ml reichen für ca. 11 m<sup>2</sup> je Schicht

Zusendung von Epifanes-Anwenderfibel, Preisliste, Farbkarte, Händlerliste etc. **GRATIS:**

Import/Distribution in D u. A: M.u.H. von der Linden GmbH  
Werftstraße 12-14 D-46483 Wesel  
tel 0281.33 83 00 · fax 0281.2 65 03  
http://vonderlinden.de · email: service@vonderlinden.de

**Blauer Himmel ohne Aufpreis**  
**Kaufen und chartern,**  
**wo segeln Spaß macht.**

**Yates Alemanes**  
Exklusiv-Importeur  
für ganz Spanien  
BAYARIA SPANIA

**Yates Alemanes**

07013 Palma de Mallorca  
Club de Mar  
Tel: +34 971-70 73 97  
Fax: +34 971-40 19 01

In Deutschland:  
Nachtigallenweg 11  
59929 Berlin  
Tel: 03961-5 34 34  
Fax: 03961-5 34 14  
info@bavaria-est.de

[www.bavaria-spanien.de](http://www.bavaria-spanien.de) - [info@bavaria-spanien.de](mailto:info@bavaria-spanien.de)

**Alle aktuellen Bavaria-Modelle in unserer Basis in Palma de Mallorca**

Das kann leicht passieren, wenn sich Seetang oder vielleicht ein Stück Plastikplane davor verfängt. So wird das leichte Tuch wieder geborgen, da keiner von uns Lust hat, doch noch ein Bad in dem kühlen Wasser zu nehmen, vor allem, weil das bewohnte Ufer hinter einer kleinen Insel verborgen liegt und eine Kenterung von dort gar nicht registriert werden würde.

## Fazit

Der moderne 20er Jollenkreuzer ist in der Regattaausführung kein Boot für Anfänger. Es besitzt ein fantastisches Geschwindigkeitspotenzial und schenkt der Crew maximales Segelvergnügen.

Das Boot von *Bopp & Dietrich* ist gut durchdacht und sauber verarbeitet. Gerade durch die Holzbauweise dürfte es auch für „mitsegelnde Familienangehörige“ beim reinen Fahrtensegeln attraktiv sein, da es dadurch

im Cockpit und in der Kajüte ansprechend und „gemütlich“ wirkt.

Alte und schwere Tourenjollenkreuzer werden schon ab zirka 4.000 Euro auf dem Gebrauchtbootmarkt gehandelt, für gute Regattazwanziger, nicht älter als zehn Jahre und mit guten Segeln, müssen mindestens noch 30.000 Euro angelegt werden.

Noch ein Nachsatz: Wenn sich jemand langsam in die Klasse einfinden möchte, kann er sich über die Internetseite [www.jollenkreuzer.net](http://www.jollenkreuzer.net) informieren. 

### Vergleich

### 20er Jollenkreuzer · Hansajolle

In diesem Heft haben wir zwei sehr unterschiedliche Holzboote vorgestellt. Doch beide Schiffe sind regattatauglich und beide sind wunderbar für küstennahe und binnenwärtige Fahrtensegelei zu nutzen. Beide lassen sich leicht trailern und blicken auf eine lange Tradition zurück.

Während die *Hansajolle* ein Boot ist, das durch seine Gutmütigkeit und größere Endstabilität auch Segler anspricht, die gerade erst beginnen, ist der Regatta 20er ein Schiff für erfahrene Segler. Erfahren sollte man zumindest sein, wenn man auf Regatten in der vorderen Hälfte mitsiegeln möchte, denn in dieser Klasse tummeln sich überwiegend alte Regattafüchse.

Sowohl der 20er von *Bopp und Dietrich* als auch die *Hansajolle* von *Zosel* sind gut verarbeitet, wenngleich bei dem Schiff von *Zosel* noch mehr Aufwand im Rumpf und in einzelnen Holzdetails steckt als in dem Jollenkreuzer. Dafür sind beim Jollenkreuzer zum Beispiel der Reitbalken, Schwert und Ruder sehr aufwändig gebaut.

Beide Schiffe beweisen: Holz ist nicht out. Sie bieten äußerst interessante Alternativen zu den überwiegend kunststoffgeformten Yachten. Durch moderne Leimverfahren und gute Lacke verlangen sie nach kaum mehr Pflegeaufwand als ein Kunststoffboot und das Leistungsgewicht und die Dauerfestigkeit sind der GFK-Massivbauweise überlegen.

Das dritte Boot in unserem Vergleich ist die im PALSTEK 5/02 vorgestellte *Västbris*. Auch dieses Schiff kommt mit auffälligem Holzcharakter daher, ist aber im Rumpf aus GFK gefertigt.

Die *Västbris* ist ein Schiff für Leute, die gerne mit einem kleineren Schiff auch offene Küstengewässer bereisen. Sie besitzt einen sehr festen Rumpf und den hohen Ballastanteil von 48 Prozent bei relativ großem Tiefgang.

Dadurch ist sie sehr steif und auch für Anfänger geeignet.

Die unten dargestellten Preise beziehen sich auf das zwar segelklare aber sonst nur minimal ausgerüstete Schiff.

### Technische Vergleichsdaten

#### 20er Jollenkreuzer

Länge Rumpf	7,75 m
Länge WL	7,75 m
Breite	2,5 m
Tiefgang	0,2/1,8 m
Verdrängung	730 kg
Segelfläche	20 m <sup>2</sup>
Preis	ca. 50.000 Euro



#### Hansajolle

Länge Rumpf	5,85 m
Länge WL	4,85 m
Breite	1,65 m
Tiefgang	0,5/1,0 m
Verdrängung	510 kg
Segelfläche	13,75 m <sup>2</sup>
Preis	24.500 Euro



#### Västbris

Länge Rumpf	6,15 m
Länge WL	5,00 m
Breite	2,12 m
Tiefgang	1,20 m
Verdrängung	1.400 kg
Segelfläche	20,0 m <sup>2</sup>
Preis	33.750 Euro



# 20er Jollenkreuzer

## Technische Daten

Konstrukteur ..... Nissen  
Takelungsart ..... 7/8 Slup  
Bauweise  
Rumpf ..... Holz formverleimt  
Deck und Aufbau ..... Sperrholz/Holz formverleimt

Länge über Alles ..... 7,75 m  
Länge Wasserlinie ..... 7,75 m  
Breite ..... 2,50 m  
Tiefgang ..... Standard 0,2/1,8 m  
Verdrängung ohne Besatzung ..... 730 kg  
Masthöhe über Wasserlinie ..... 9,20 m  
Segelfläche am Wind ..... 30 m<sup>2</sup>  
Großsegel ..... 12,8 m<sup>2</sup>  
Genua I ..... 19 m<sup>2</sup>  
Genua II ..... 16 m<sup>2</sup>  
Genua III ..... 12,5 m<sup>2</sup>  
Spinnaker ..... 55 m<sup>2</sup>  
Maschine ..... Außenborder bis 4 PS

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit ..... 6,8 kn  
Längen/Breitenverhältnis ..... 3,1/1  
Segelflächen/Verdrängungsverhältnis\* ..... 5,47  
\*(für 30 m<sup>2</sup> und 1000 kg)

## Werft und Händler

Werft: Bootswerft Bopp & Dietrich GmbH  
Fischerweg 57  
31515 Wunstorf/Steinhude  
Telefon: 00 49 (0) 50 33 / 54 89  
Telefax: 00 49 (0) 50 33 / 57 44  
E-Mail: kontakt@boppunddietrich.de  
www.boppunddietrich.de



## Preis und Ausstattung

### Standardausführung

45.915 Euro (inkl. 16% MwSt.)

Darin enthalten unter anderem:

Rollfock · Klappmastvorrichtung · Regattabeschläge von Harken · Mittelwisch auf Kohlefaserkonsole · Ruderanlage aus Kohlefaser · Spibaum · Plichtboden aus Teakstaholz · Anker mit Leine und Festmacher.

Zum segelklaren Boot kommt noch ein Satz Segel mit Großsegel, drei Genuas und Spinnaker für 5.185 Euro.

Zum Tourensegeln fehlen dann eine Ganzpersenning, Motor, Kompass und Navigationsbeleuchtung, sodass mit insgesamt zirka 55.000 Euro zu rechnen ist. Ein Trailer von Harbeck kostet rund 3.000 Euro. Ausbauschalen liefert die Werft ab 10.485 Euro.

