

90 Jahre Nationale Jolle

von Manfred Jacob, SY 'Fram'

Die 22 qm Rennjollenklasse wurde 1909, vor 90 Jahren, als erste nationale Jollenklasse in Deutschland eingeführt. Die Geschichte der J-Jolle (sprich I-Jolle) wird nirgends besser beschrieben, als vom Postdamer Yachtclub zu seinem 50-jährigen Jubiläum 1941. Der Artikel wird hier in seiner Originalfassung wiedergegeben. Anschließend wird zu diesem Artikel kurz Stellung bezogen und danach die Geschichte der Klasse bis heute dargestellt.



Nationale Binnenjolle - 22-qm-Rennjolle

Die Wiege der ballastlosen Schwertbootklassen stand an der Alster und an den östlichen Gewässern Berlins. Dort waren es die Alsterjolle, hier die Gigboote der Wettfahrtvereinigung Berliner Gigsegler, ab 1908 die Jollen der Wettfahrtvereinigung Berliner Jollensegler.

Auf dem Seglertag 1909 brachten die Hamburger Vereine einen Antrag auf Schaffung einer nationalen Jollenklasse ein. Es sollte dies eine Klasse "kleiner, halbgedeckter jollenähnlicher Boote sein, mit mäßigen Segeln und von derber Bauart, so daß sie Anfängern im Segelsport als gute Schulboote in die Hände gegeben werden könnten". Der Antrag wurde angenommen und die endgültige, auch heute noch bestehende Formel lautet:

$$\begin{aligned} \text{Länge} + \text{Breite} &= 7,80 \text{ m} \\ \text{Breite} &\text{ mindestens } 1,70 \text{ m} \end{aligned}$$

Zunächst waren noch Eiche, Klinkerbauart und volle Spieren vorgeschrieben. Das Gewicht betrug mindestens 450 kg. Die Eindeckung sollte vorn 1 m betragen, der Mast stand in einer eichenen Ducht, das Ruder mußte am Spiegel frei aufgehängt und von Deck aus herausnehmbar sein. Für die Segelfläche wurden 22 qm gewählt, wovon höchstens vier Fünftel auf das Großsegel entfallen durften. Die Takelung war völlig freigestellt. Nach dem Weltkriege bekam die Vorschrift ihre heute noch gültige Form:

Die Boote müssen nun karweel gebaut und dürfen bis Hinterkante Mast eingedeckt werden. Die Spieren dürfen hohl sein und die Gewichtsvorschrift fällt fort. Später kam noch die Beschränkung der Takelungshöhe auf 8,80 m hinzu.

Die ersten nationalen Jollen lehnten sich mehr oder weniger an den damals üblichen Yachttyp an. Das zeigt zum Beispiel deutlich das erste Boot "Sonntagskind" (1910) unseres Kameraden Reinhard Drewitz. Die Wasserlinienlänge betrug etwa 4,50 m, der vordere Ueberhang war etwa 90 cm, der hintere 70 cm lang. Auch die erste Gewinnerin des Seglerhauspreises, "Hedwig IV", weist noch eine relativ kurze Wasserlinienlänge auf. Diese Boote waren Prahmtypen. Seit 1913 entwickelte sich dann allmählich die uns heute bekannte Form mit langer Wasserlinie. Zunächst schossen die meisten Konstruktionen über das Ziel hinaus und wurden in der Wasserlinie so lang, daß sie fast vom Spiegel bis zum Steven

leerschwimmend bereits im Wasser lagen. Es stellte sich sehr bald heraus, daß solche Boote, namentlich bei leichtem Winde, schwer ansprangen. Eine von Drewitz 1914 herausgebrachte Neukonstruktion, von amerikanischen Ideen beeinflusst, war im Kielstrak vorn und hinten hohl geformt. Sie erwies sich als ungünstig und wurde nicht mehr gebaut. Dagegen haben sich bis in die neueste Zeit hinein hohle W a s e r l i n i e n bewährt. Wenn auch das äußere Aussehen unserer Jollenform seit 1913 dem Auge nicht wesentlich gewandelt erscheint, so wurde sie tatsächlich doch so weit verfeinert, daß die Jolle von damals mit der heutigen nicht konkurrieren kann. Die nationale Jolle zeigt sich bei leichtem Wetter als sehr schnelles Boot, bei Brise war sie allerdings der 20er Rennjolle nicht gewachsen, doch scheint der neueste Typ "Stettin" (Konstruktion Drewitz) auch hier größere Geschwindigkeiten zu erreichen, so daß die Entwicklung noch keineswegs als abgeschlossen gelten kann.

Auch die Entwicklung der Takelage ist ebenso wie die der Bootsform nicht gradlinig vor sich gegangen. Die ersten Jollen waren ziemlich niedrig besegelt und hatten nur am oberen Teil der Gaffel durchgehende Latten. Das schon erwähnte, besonders stabil gebaute Boot „Hedwig IV“, das Hochtakelung hatte, war aber schon sehr hoch getakelt, weit höher, als die meisten der bald darauf folgenden Boote. Heute sind die 22-qm-Rennjollen im Durchschnitt wieder ziemlich hoch getakelt, aber fast durchweg mit Gaffel versehen. Vereinzelte Versuche mit gaffelloser Hochtakelung konnten sich bisher nicht durchsetzen. Was die Großsegelform anbelangt, so weisen die neuen Segelrisse größere achterliche Rundungen auf, die auch im unteren Teil des Segels durchgehende Latten voraussetzen, die etwa 1926 aufkamen. Die höheren Masten lassen



Nat. Binnenjolle 'Stipper VII'
Eigner Max Hochhaus, konstruiert
und gebaut von W. von Hacht 1912

schmalere Vorsegeldreiecke zu. Die heute üblichen großen Vorsegel erschienen etwa 1928 und verbesserten die Leichtwetter-Eigenschaften erheblich. Bei der Entwicklung der Segel darf nicht vergessen werden, daß sie auch durch geänderte Vorschriften beeinflusst wurde, da mit drei Mann Besatzung und hohlen Spieren, die heutige leichte Takelage, auch wenn sie hoch ist, besser als die alte, schwere, von zwei Mann zu bedienende getragen werden kann.

Die ursprüngliche Idee, das Boot für Anfänger im Segelsport zu verwenden, gilt heute nicht mehr. Im Gegenteil stellt die übertakelte 22-qm-Rennjolle an die Mannschaft die höchsten Anforderungen. Aber das gerade reizt den Rennsegler, und er liebt das Segeln auf diesem Boot als die hohe Schule des Jollenseglens.

Wir haben deshalb dieser Klasse von vornherein unser besonderes Interesse zugewandt und unsere Jollen haben auf vielen Revieren des In- und Auslandes an den großen Wettfahrten teilgenommen.

An erster Stelle sind hier zu erwähnen die seit dem Jahre 1914 alljährlich (mit Ausnahme der Jahre 1915–1919) vom befreundeten Verein Seglerhaus am Wannsee ausgeschriebenen Rennen um den Seglerhauspreis. In vier Einzelklassenwettfahrten wird nach einem Punktsystem der Sieger ermittelt. Zweimaliger Sieg, ohne Reihenfolge, bestimmt den endgültigen Gewinner, der in den ersten Jahren der Eigner, ab 1934 der Steuermann wird. Seit 1931 wird der Seglerhauspreis international ausgesetzt. Fünfmal ist der Seglerhauspreis endgültig gewonnen worden, und zwar von Rackow-Berlin, Dr. Manfred Curry-München, Huber-München, Knopfs-Berlin, Twelkmeyer-Berlin. Und jedesmal entschloß sich der VSaW. zu einer Neustiftung des Preises. Der PYC. hat auf das regste in den Kampf um den Seglerhauspreis eingegriffen. Namen wie "Stipper" (Hochhaus, PYC.), "Woglinde" (Schneggenburger, PYC.), "Spielzeug" (Dülk), "Hoiho" (Lehr, PYC.), "Falkland" (A. Schmidt), „Alte Liebe“ "Reinicke, PYC.), "Karin" (Dr. Knörk, PYC.), "Antares" (PYC.) kehren immer wieder. In zahlreichen Einzelwettfahrten finden wir sie unter den Preisträgern.

Daß unserem Kameraden Drewitz, den die "Yacht" anlässlich seiner Kriegsmeisterschaft in dieser Klasse als den "auch heute noch besten Segler der Rennjolle" feiert, der überragende Anteil an der Entwicklung dieses edlen Bootes zukommt, zeigen deutlich die Gewinner des Seglerhauspreises. 16 Siege wurden mit 10 Booten seiner Konstruktion ersegelt:

In Gleitfahrt vor dem Wind
Falkland III (PYC)



"Hedwig IV" - 1914 -, "Ingo V" - 1920, 1921, 1923 -, "Anitra" - 1925, 1927 -, "Darling" - 1928 -, "Juvenis" - 1929 -, "Kiebitz XVIII" - 1930, 1931 -, "Margrit" - 1932, 1933 -, „Bora“ und "Jan Brass" - 1934, 1936 -, "Memel" - 1935 -, „Stettin“ -- 1939. Die fettgedruckten sind endgültige Gewinner. Die übrigen sechs sind mit dem Namen des Konstrukteurs folgende: , "Nibelung" – 1922 – Langner, ", Memel" – 1938 – Martens, „Aera I I " – 1937 – Benaczek, " Coco" – 1940 – Martens.

An dieser Stelle sei noch auf das für diese Rennen angewandte Punktsystem eingegangen. Die Ausregelungsbedingungen sehen vor: Für jeden Start 1 Punkt, für jede einwandfrei beendete Wettfahrt einen zweiten Punkt und für die Preisträger Zusatzpunkte, deren Punktzahl im umgekehrten Verhältnis zu der Reihenfolge der Preisträger im Ziel steht. Bei Punktgleichheit entscheidet das bessere Ergebnis der letzten Wettfahrt.

Die Meinungen sind geteilt, ob Punktsystem oder Siegsystem für Ermittlung des Siegers richtiger ist. Die Frage soll hier nicht entschieden werden. Aber, daß das beim Seglerhauspreis angewandte Punktsystem den heutigen Anschauungen

nicht mehr entspricht, soll durch Besprechungen des Ergebnisses 1939 erläutert werden.

Bei einer Teilnehmerzahl von 21 Booten erhielt der Sieger (Drewitz) mit 3 einwandfreien Siegen und einem VI. Klassenpreis die Punktsomme 31, der nächste (Twelkmeyer) mit drei II. und einem III. Klassenpreis die gleiche Punktsomme von 31. Dieses Beispiel läßt deutlich eine Bevorzugung der mittleren Erfolge erkennen. Dem Zufall, daß Drewitz seinen dritten Sieg am letzten Wettfahrttage segelte, war es vorbehalten, das Ergebnis zugunsten der überzeugend besseren Leistung zu entscheiden.

Einen weiteren Anziehungspunkt für den Start unserer Jollen boten die Wettfahrten auf den süddeutschen Seen: Starnberger-, Ammer- und Bodensee. Unsere Jollen „Stipper IV, IX, XII, XVI, XXI, XXIII, XXV, XXVII, XXIX“, "Karin II und III“ und "Antares" nahmen wiederholt an den Süddeutschen Wochen mit gutem Erfolge teil. Unsere Jollensegler sind dort stets gern gesehene Gäste und eine jahrelange tiefe Freundschaft verbindet uns mit den führenden Vereinen dieser Reviere und den süddeutschen Kameraden.

Unsere erfolgreichen 22-qm-Rennjollen:
J 462 'Fli', J 423 'Karin II' und
J 378 'Falkland III' in der Wettfahrt



Zu erwähnen sind weiter die Länderwettkämpfe zwischen Deutschland und Österreich und die Länderwettkämpfe Deutschland-Italien-Ungarn, an denen unsere Jollensegler Hochhaus und Alex Schmidt teils mit eigenen, teils mit dort zur Verfügung gestellten 22-qm-Rennjollen teilnahmen. 1930 errang unsere Mannschaft Alex Schmidt, Plambeck, Hans Roland beim Länderwettkampf Deutschland-Italien-Ungarn auf dem Plattensee als drittbeste Mannschaft die bronzene Plakette.

Seit 1937 wird in der 22-qm-Rennjollenklasse der West-Ost-Preis abwechselnd auf verschiedenen Revieren ausgesegelt. Er ist ein Fünf-Seen-Wettkampf. Jeder See (Wannsee, Ammersee, Attersee, Plattensee, Zürichersee) entsendet alljährlich drei Mannschaften auf den ausschreibenden See. See kämpft gegen See mit seinen drei Jollen als geschlossene Mannschaft (Team).

Der West-Ost-Preis 1938 wurde auf dem Wannsee ausgesegelt, es siegte der Ammersee. Infolge der Kriegsverhältnisse wurde der Preis 1940 als Drei-Seen-wettkampf vom Yacht-Club von Deutschland, Zweigabteilung Attersee, auf dem Attersee als Meisterschaftsregatten mit von dort gestellten Jollen in 6 Wettfahrten ausgesegelt. Gewinner war der Attersee, bester Steuermann Weixelbaumer YC. v. D., Z.-A. Attersee. Die von uns entsandte Mannschaft Telto, G. Schneggenburger, Klaußner wurde in der Gesamtbewertung zweitbeste mit einem ersten, einem zweiten und vier dritten Plätzen vor Curry (Ammersee), Auteried (Attersee), Rosenberg (VSaW. Wannsee) und Walter (Ammersee).

Erfolge:

Jahr	Steuerteute	Starts	Klassenpreise					Sonderpreise	Summe aller Preise
			I.	II.	III.	IV.	V.		
1938	R. Drewitz	4					2	2	
	H. Schnelle	2						—	
	G. Schneggenburger	4	3					3	
1939	R. Drewitz	3	1	1	1		1	4	
	G. Schneggenburger	28	3	3	4	3	2	17	
1940	R. Drewitz	2		1				1	
	G. Schneggenburger	11	2	3				5	
	G. Telto	9	3	2	3		2	10	
	H. Klaußner	1			1			1	
	H. Karchow	2						—	
	Summe	66	12	10	9	3	4	5	43

Schließlich sind noch die Titelkämpfe in der 22-qm-Rennjolle um die Europa-meisterschaft und die Deutsche Meisterschaft zu erwähnen. Für die Europa-meisterschaft wird jeweilig eine Mannschaft vom DSV entsandt. Im Jahre 1935 wurden unsere Mitglieder Günther Telto als Steuermann mit Rudi Hüß und Hans Hagemeister als Deutsche Vertreter für die Europameisterschaft in Triest bestimmt. Die Regatten wurden in dort zur Verfügung gestellten 6-m-Italienischen-National-Jollen unter seglerisch nicht guten Bedingungen ausgetragen. Unsere Mannschaft schnitt im Mittel gut ab, war jedoch mit der italienischen Klasse und Revier nicht so gut vertraut wie die italienische Mannschaft, die unter Führung von Tito Nordio siegte.

An den Rennen um die Deutsche Meisterschaft beteiligten sich unsere Mitglieder Drewitz und Telto wiederholt mit gutem Erfolg. Im Jahre 1940 wurde Drewitz Deutscher Kriegsmeister.

Es hat nicht immer so günstig um die 22-qm-Rennjolle ausgesehen. In den Jahren etwa 1930-1936 schien es, als wenn sie nicht mehr am Leben zu halten wäre, da die 20-qm-Rennjolle immer mehr von den Rennseglern bevorzugt wurde. Wenn diese Flaute überwunden werden konnte, so ist dies in der Hauptsache dem zielstrebigem Einsatz des Vereins Seglerhaus am Wannsee zu danken. Wir begrüßen dies sehr und glauben, daß auch die führenden Binnenvereine mit uns der gleichen Ansicht sind. Denn es ist die Jollenklasse für den höchstentwickelten Mannschaftssport und sie wird auch in den segelsporttreibenden Ländern Europas bevorzugt.

*Dr. Lohan G. Schneggenburger
(aus: Potsdamer Yacht Club 1891 – 1941)*



J 511 'Antares', Eigner Potsdamer Yacht-Club,
Konstrukteur R. Drewitz, Baujahr 1938

Anmerkungen

Die J-Jollen waren reine Rennjollen, Schwerpunktreviere waren die Seen der Metropolen wie Berlin, Hamburg, München, Wien oder Budapest. Die Nazis wollten Berlin zum internationalen Segelzentrum ausbauen. Sie sorgten dafür, dass in der J-Jolle ab 1937 Europameisterschaften auf dem Wannsee gesegelt wurden. Die Schiffe boten das technische Optimum ihrer Zeit. So waren auch Segler aus Frankreich und England dabei. Die Boote wurden gestellt und während der Regatten zyklisch getauscht. 1938 gewannen, zur großen Überraschung, die Engländer. Die Franzosen planten, die ‚Nationale Jolle‘ in ihr Klassenspektrum aufzunehmen. Die Jollenklasse hatte ihre erste Blütezeit um 1925, die zweite Blütezeit um 1939.

Die J-Jollenklasse nach 1945

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden in Bayern noch einmal zehn J-Jollen gebaut, der erwartete Aufschwung kann aber nicht. 1950 wurde die Jollenklasse zur DSV-Altersklasse erklärt. Sie war zu teuer für die karge Nachkriegszeit, das Boot kostete - durch das große Rigg - wesentlich mehr als die etwa gleich große 15 qm Wanderjolle (H-Jolle). Der FD kam auf und war das bessere Gleitboot. Die J-Jolle durfte bei Reduzierung der Segelfläche als H-Jolle an Regatten teilnehmen. So gewannen noch zweimal J-Jollen die deutsche H-Jollenmeisterschaft in Berlin. Aus Norddeutschland und Berlin verschwanden die J-Jollen nach dem Krieg. Die besten Boote wurden an die Alpenseen zwischen München, Zürich und Wien verkauft. Auf dem Bodensee wurden bis 1965 J-Jollenregatten gesegelt. In Jugoslawien fand noch 1958 eine Europameisterschaft mit 4 Neubauten statt.

Danach verloren sich die J-Jollensegler aus den Augen. Die Renaissance begann 1978 am Bodensee. Joe-Dieter Häberle und Werner Weißhaar suchten anlässlich einer Geschäftsreise nach ihrem alten Gegner J-4 "Kimm scho" und fanden das einstige Siegerboot in heruntergekommenen Zustand als motorisiertes Arbeitsboot. Werner Weißhaar kaufte es dann mehr aus Mitleid als aus Überzeugung. Er restaurierte es und führte das Schiff zu neuen Siegen auf dem Bodensee. Das veranlasste Häberle und Weißhaar, nach weiteren vereinsamten J-Jollen zu suchen. Jedem kleinsten Hinweis gingen die beiden nach. Die Suche war so erfolgreich, daß 1981 die J-Jollenvereinigung von zwölf Bootseignern entstand. Damals wurde die "Endlose J-Jollen-Kanne" als ewiger Wanderpreis gestiftet. Jeweils am letzten Juniwochenende treffen sich in Konstanz die Eigner dieser hübschen Jollen, um in drei Regatten den Preis auszusegeln .

Heute sind 100 Jollen in mehreren Ländern bekannt, von denen etwa 40 am "J-Jollentreffen" teilgenommen haben. Es gibt zwei Vollholz-Neubauten. Es entsteht immer wieder Druck auf die Vereinigung von Bootsbauern und einigen Eignern, die die formverleimte J-Jolle bauen wollen. Die Stärke der J-Jollen liegt darin, dass es quasi keine Neubauten gibt, sodass alle Schiffe Chancen auf Regatten haben. Bis jetzt konnte die Vereinigung den Pressholz-Konstrukteuren widerstehen, und ich hoffe, dass das so bleibt. Nur dann werden weiterhin ein bis zwei Jollen pro Jahr restauriert!

Alte Schiffe sind, falls sie von guten Konstrukteuren gezeichnet wurden, nicht langsamer als neuere. 1996 gelang es mir mit meiner "Fram", 1924 von Drewitz konstruiert, die "Endlose J-Jollen-Kanne" zu ersegeln. Die J-Jollen sind immer noch, speziell bei leichtem Wind, ausserordentlich schnell. So kommt es ab und zu vor, dass ich in Yardstickregatten mit der "Fram" vor den ersten Kevlar- und Kohleseglern über die Ziellinie fahre.

Seit 1999 geht die Vereinigung online: <http://www.fky.org/j-jolle>. ★

**Neubauten in Holz
Reparaturen, Instandhaltung
von Holz-, GfK-, Stahl- und Aluminium-Yachten**



Slipanlage bis 180 t, Kran bis 25 t
Motorenreparatur und -instandhaltung in eigener Werkstatt
Winterlager, eigene Wasserliegeplätze an der Kieler Förde

seit 1922

Yacht- und Bootswerft Rathje GmbH

Prieser Strand 14a • 24159 Kiel • Tel: 0431-39 88 25 • Fax: 0431-39 78 65