

Breit und schnell

# 30er Jollenkreuzer



Die Doppelruderanlage behält bei Krängung ihre Wirksamkeit

Moderne 30er Jollenkreuzer gehören zu den schnellsten Schiffen an der Nordseeküste – doch im Innenraum findet sich keine Spur von kargem Minimalismus. Holz, wohin das Auge blickt: Der wohnliche Ausbau bietet Gemütlichkeit für ausgedehnte Wanderfahrten. Ein Test von Ralf Weise, Grafiken Michael Herrmann

**T**rotz des großen Geschwindigkeitspotentials regattatauglicher Jollenkreuzer wird dieses Schwertboot überwiegend zum Fahrtsegeln genutzt, denn mit einem modernen 30er kann man durchaus auch in den Küstenrevieren segeln. Vorsichtiger als mit einem Kielboot muss man schon sein, doch die große Breite gibt Stabilität und wenn ein selbstlenzendes Cockpit und die angemessene Sicherheitsausrüstung an Bord sind, kann man damit auch mit einer Familiencrew Seegebiete innerhalb der 12-Meilen-Zone befahren. Im Vergleich zu einem Kielschiff hat man sogar zwei nicht unwesentliche Sicherheitsvorteile:

Zum einen ist das Boot durch wasserdichte Schotte abgeteilt und dadurch nahezu unsinkbar, zum anderen kann man sich mit wenig Tiefgang oftmals noch in schützende Gewässer verholen, wo tiefgehende Yachten Gefahr laufen, durch Grundberührung beschädigt zu werden. Ich denke da besonders an die Seegatten des Friesischen Wattenmeeres, die schon so mancher Kielyacht zum Verhängnis geworden sind.

Abgesehen davon erschließen sich mit einem Jollenkreuzer Reviere, die man niemals so intensiv mit einem Kielschiff befahren könnte. Das sind besonders die Berliner Binnengewässer, die Müritz, die Boddengewässer

und das Wattenmeer. Trotz all dieser Vorteile ist der Jollenkreuzer nicht mehr in Mode, vielleicht, weil er wegen des fehlenden Ballastes einen geringeren Stabilitätsumfang besitzt. Aber das hat den Bootsbaumeister Wolfram Heibeck nicht davon abhalten können, einen neuen 30er ganz aus Holz zu konstruieren und zu bauen. In dem eigenen kleinen Betrieb innerhalb eines halben Jahres entstanden, konnte ich das Schiff letztes Jahr in der Jademündung vor Hooksiel Probe segeln.

Der Jollenkreuzer ist eine Augenweide, besonders für Holzliebhaber. Die makellose Mahagoniaußenhaut des niedrigen Rumpfes, der flache und

schlank gehaltene Holzaufbau über dem Teakdeck und das leichte Fraktionallrigg passen zu den Details moderner Yachtkonstruktion: Es gibt ein großes Cockpit, ein sehr breites, flaches Gleitheck mit Doppelruderanlage und einen steilen Steven, der in der Wasserlinie leicht gerundet in den flachen Boden einläuft.

Die Stabilität bezieht der Jollenkreuzer aus seiner großen Breite, in diesem Falle 3,8 Metern, die aber in der Wasserlinie schnell abnimmt. Zwei Meter lang und 55 Zentimeter breit sind die Duchten im Cockpit, die nach vorne durch den Traveller begrenzt werden, der auf einem 35 Zentimeter breiten Brückendeck montiert ist. Zusammen mit dem 80 Zentimeter langen Achterdeck ergeben sich somit gut drei Meter nutzbare Cockpitlänge und zusammen mit den Seitendecks zirka 3,6 Meter nutzbare Breite: Das sind fast elf Quadratmeter. Ein Wert, der in dieser Größenklasse sonst höchstens noch auf Kataranen erreicht wird.

## Unter Deck

Die Achterkabine ist sehr klein. Mit nur einem Meter Höhe ist sie nur als Schlafplatz zu gebrauchen oder für Kinder als kleines separates Spielzimmer.

Die Kojen sind 2,06 Meter lang und 65 Zentimeter breit, das reicht auch für lange Gäste zum Schlafen. Trotz der Enge ist dieser Raum nicht unfreundlich, denn wie überall unter Deck ist das Holz naturbelassen, und durch die große Plexiglasluke kommt reichlich Licht und Luft hinein.

Vorne im Salon ist es geräumiger. Angeboten werden bei dem 30er zwei verschiedene Aufbauversionen. Wir führen den kleinen Aufbau mit einer Innenhöhe von 1,60 Metern, der große Aufbau hat eine Innenhöhe von 1,80 Metern, gemessen vom Boden bis zum Raum zwischen den Decksbalken. Von der Oberkante der Bodenwangen bis zur Unterkante Decksbalken bleiben bei der gesegelten Version nur 1,40 Meter. Doch bei den 30ern ist es nicht unüblich, die Boden-



**Technische Raffinessen: zwei Stage hintereinander und ein versenkter Fockroller**



**Wegen der großen Breite sitzt der Steuermann bei Krängung auf dem Luvdeck weit über dem Wasser**

bretter wegzulassen, um die flache Kajüte etwas komfortabler zu gestalten, allerdings muss man dann beim Gang nach vorne über die Bodenwangen laufen, was ein wenig gewöhnungsbedürftig ist.

Dominiert wird der Raum durch den großen Schwertkasten, der ihn einmal teilt. In der Regattaversion läuft er bis zum Kajütschott durch, in der Tourenversion bleibt achtern ein kleiner Durchgang. Beidseitig vom Schwertkasten befinden sich 75 Zentimeter breite Sofakojen, steuerbordseitig davor ein Kartentisch von 53 Zentimetern Tiefe und bemerkenswerten 141 Zentimetern Breite. Arbeiten kann man daran auf der Vorkante der Salonkoje mit Blick nach vorne. Klappt man die Flügel des Schwertkastens auf, ergibt sich ein Tisch von

1,10 Metern Breite und 1,55 Metern Länge, ausreichend um gemütlich mit sechs Personen zu tafeln.

Das Kochen wird allerdings etwas mühsam, da die Pantry eine kleine Einheit ist. Sie ist ausziehbar unter der Backbordducht des Cockpits untergebracht und ragt im Betriebsmodus ungefähr einen Meter in den Salon.

Ebenfalls leicht und eher spartanisch ist der Toilettenraum ausgerüstet. Hier steht ein Porta Potti und viel mehr gibt es nicht. In der Tourenversion kann sowohl ein Pump-WC als auch ein Waschbecken eingebaut werden. Das macht Sinn, denn der Raum ist groß genug und mit einer Tür fest verschließbar.

Das Vorschiff ist bei meiner Besichtigung noch nicht mit einem



**Auch kleinere Möbel sind in die Bootsstruktur integriert**



**Nur schlichtes Holz in der Vorderkabine**



**Der Kartentisch ist 141 Zentimeter breit**

Polster ausgestattet. Es besteht in erster Linie aus der großen Doppelkoje. Wie alle Kojen an Bord ist sie 2,06 Meter lang, an der breitesten Stelle misst sie hier 1,76 Meter.

Alles in allem wirkt der Ausbau durch das viele Holz gemütlich. Er ist schnörkellos und einfach gestaltet, ohne dabei ausschließlich funktionell zu erscheinen. Es gäbe die Möglichkeit, durch ein wenig mehr Detailarbeit diese Wohnlichkeit zu erhöhen, doch das würde zum einen zu mehr Gewicht und zum anderen zu einem höheren Preis führen.

## Unter Motor

Es gibt am Spiegel in der Mitte eine Motorhalterung für bis zu 20 PS

leistende Außenborder. Montiert ist, ein wenig provisorisch, ein 4-PS-Motor – zu wenig für Manöver bei viel Wind. Bei Flaute schafft man aber auch damit knapp fünf Knoten. Nach meiner Probefahrt wurde ein 6-PS-Yamaha mit Schubpropeller angeschraubt. Eine Maschine, die von ihrer Größe her gut zwischen die Pinnen an Deck passt. Ideal wäre dieser Motor aber in der 8-PS-Version.

Mit den 6 PS schafft das Schiff aber auch fünf Knoten Marschfahrt, unter Vollast fast 6 Knoten. So schön leicht, wartungsfreundlich und billig in der Anschaffung Außenborder auch sind, einen Nachteil haben sie, vor allem am Heck montiert. Bei kurzer Welle taucht der Propeller aus, ist also zum Mit-

helfen in schwierigen Situationen nur bedingt tauglich. Außerdem lässt er sich weit achtern am Spiegel schlecht drehen, was bei Hafenmanövern aber nötig wäre. Da muss mit einer langen Motorpinnenverlängerung Abhilfe gesucht werden.

## Unter Segeln

Der 30er ist ein Schiff, das in erster Priorität zum Segeln gedacht ist: kein Wohnboot und auch kein Motorsegler, eben ein eindeutiger Segler. Das drückt sich schon in dem Leistungsgewicht der vermessungsfähigen Segel zum segelklaren Boot aus. Bei normaler Besegelung, das sind 23 Quadratmeter Großsegel und 9 Quadratmeter Fock, ergeben sich 18,3

Quadratmeter Segelfläche pro Tonne Verdrängung. Das gesegelte Schiff kann aber auch in einer offenen Klasse vermessen werden und dann mit einem Yardstick von 95 antreten. Dann wird das große Großsegel mit 29 Quadratmetern und eine Toppgenua von 32 Quadratmetern geführt. Das sind dann reale 61 Quadratmeter. Bei 1.750 Kilogramm segelklarem Leergewicht ergibt das ein Leistungsgewicht von 34 Quadratmetern pro Tonne oder eine Segeltragzahl von 6,48. Gibt es das sonst noch bei einem Fahrtenschiff gleicher Länge?

So verwundert es nicht, dass das Boot schon unter Großsegel ausgezeichnete vier bis fünf Knoten am Wind läuft. Es bläst mit knappen vier Windstärken, auf einem Am-Wind-Kurs zu viel für die große Genua. So setzen wir bald darauf die kleine Selbstwendefock und rauschen los. Mit einem leichten Schrick in der Schot kommen wir auf acht Knoten Fahrt; am Wind bei zirka 45 Grad wahrer Höhe sechs bis sieben Knoten. Und ganz hoch an den Wind gebracht laufen wir zirka 38 Grad Höhe und dabei nur wenig unter sechs Knoten Fahrt. Es ist ein aufregendes Gefühl auf dem Seitendeck am Pinnenausleger zu sitzen. Bedingt durch die Krängung wird man leicht einen Meter höher als in ebener Schwimmlage gehoben und sitzt dann auf einer wirklich „hohen Kante“.

Die Pinne liegt leicht in der Hand, auch in dem etwas böigen Wind. Durch die moderne Doppelruderanlage kann man das Boot in jeder Lage ohne viel Kraft fahren. Ein Ruder taucht bei dieser Krängung zwar aus, doch das andere Blatt sitzt tief und sicher im Wasser und verliert nicht die anliegende Strömung. Die Sicht nach vorne ist gut und das Teakdeck bietet einen sicheren Stand. Den hat man auf See allerdings nur eingeschränkt, falls man nach vorne muss, denn auf einem Jollenkreuzer gibt es keine Seereling.


Als wir auf raumem Kurs zurücklaufen, entschließen wir uns, die Genua zu setzen, die vor der Fock an einer Rollanlage angeschlagen ist. In wenigen Sekunden steht sie vor der Fock, die wir ebenso schnell einrollen. Sofort gewinnt das Boot einen bis zwei Knoten Fahrt, je nachdem, wie es uns gelingt, die Winddreher zu nutzen und auf den mitlaufenden Wellen zu

bleiben. Um die zehn Knoten laufen wir jetzt – relativ unspektakulär: Es zeigt sich kaum Bug- oder Heckwelle und kaum Spritzwasser, nur das zischend am Spiegel abreißende Wasser zeugt von einer Geschwindigkeit, die deutlich über der Rumpfgeschwindigkeit liegt.

Immer noch liegt das Boot leicht auf dem Ruder, reagiert schnell und erfordert auch bei deutlichen Kurskorrekturen kaum Kraftaufwand. Sowohl vom Seitendeck als auch von den Duchten aus kann man leicht steuern und hat eine gute Sicht nach vorne. Allerdings haben Holzboote einen Nachteil: Die gute Ergonomie eines richtig geformten Kunststoff-Cockpits kann man schlecht erzielen und so drückt das Cockpitsüll nach einiger Zeit doch unangenehm an den Oberschenkeln oder dem Rücken.

## Fazit

Der 30er Jollenkreuzer ist ein faszinierend zu segelndes Schiff. In seiner Länge gibt es kein mir bekanntes schnelleres Fahrtenschiff. Dabei hat es den Charme eines Holzbootes gepaart mit dem Platzangebot einer Fahrtenyacht, wenn man die fehlende Stehhöhe außer Acht lässt.

Der Preis von zirka 76.000 Euro ist gering, wenn man bedenkt, wie arbeitsintensiv der Bau des Bootes ist. Die Möglichkeit das Schiff in diversen Versionen zu bestellen, macht es zusätzlich interessant. 

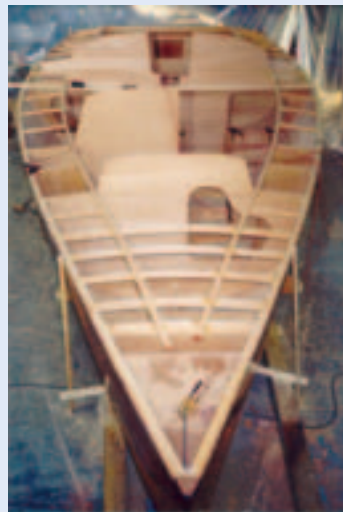


**Bodenwrangen steifen den Bootsboden aus**

## Konstruktion und Bauweise

Der 30er Jollenkreuzer wird in moderner Holzbauweise erstellt. Für die Beplankung werden 12 Millimeter starke Oregonleisten benutzt, auf die mit Epoxidharz Glas- und Kevlargelege laminiert werden. Die Außenhaut wird dann zusätzlich mit längs laufenden Sipo-Mahagoni-Furnieren beschichtet. Die inneren Verbände sind traditionell solide konstruiert. Der durchlaufende Oregonkiel ist 46 Millimeter stark und das Hauptschott am Mast aus 15 Millimeter starkem Bootsbausperrholz gefertigt. Das Deck besteht aus 12-Millimeter-Bootsbausperrholz mit einem Deckfurnier aus Teak. Das Aufbaudeck ist aus ebenfalls 12-Millimeter-Oregonleisten gebaut, auf die eine Lage aus 400g/m<sup>2</sup> Glasgewebe bekommt. Die Decksbalken sind allesamt verleimt, zusätzlich werden zwei Längstringer eingebaut. Das ist eine sehr aufwändige Bauweise, die eine sehr feste Hülle mit einer eleganten Mahagoniaußenhaut ergibt. So wird es mit dem gesegelten 30er unproblematisch sein, sich auch mal auf einem unreinen Grund trockenfallen zu lassen. Außerdem wird die feste Bauweise zu nur geringer Materialermüdung

führen, was wiederum eine große Wertbeständigkeit zur Folge haben wird. Obwohl ja als reines Schwertboot konstruiert, besitzt das Schiff ein rechnerisches aufrichtendes Moment bis zu 110 Grad Krängung. Das liegt an der Spantform mit dem über der CWL weit ausfallenden Spant. Sollte das Schiff trotzdem einmal kentern, ist es alleine nicht mehr aufzurichten, doch eingebaute Auftriebskörper sorgen für Schwimmfähigkeit, selbst wenn der Bootsrumpf beschädigt sein sollte und das Schiff nicht mehr auf seiner „Luftblase“ schwimmen kann.



## Vergleich J/92, 30er Jollenkreuzer, Rommel 33

In diesem Heft stellen wir zwei außergewöhnliche Schiffe vor und als Vergleichsschiff haben wir uns ein nicht minder interessantes Design ausgesucht: die Rommel 33, vorgestellt im PALSTEK 6/00. Von den anderen beiden unterscheidet sie sich hauptsächlich durch die größere Innenhöhe in der Kajüte und damit einem eher „yachtigen“ Wohnkomfort. Aber auch sie ist ein Schiff, das seinem Eigner Freude am Segeln schenken soll. Auch die Rommel hat einen variablen Tiefgang, allerdings ist das Schiff mit 1,23 Metern Tiefgang immer noch fast so tiefgehend wie eine Fahrtenkielyacht mit Flachkiel.

Obwohl alle drei Schiffe gelungene Designs in ordentlicher Verarbeitung sind, werden sich Kaufinteressenten kaum ins Gehege kommen. Alle drei Schiffe sind in ihrer Einmaligkeit wiederum grundverschieden: So kann die Rommel als seetüchtige Yacht auch größere Küstentörns unternehmen, die J/92 wird eher die sportlichen Tagessegler ansprechen und der 30er die Liebhaber der flachen Gewässer. Doch alle drei sind für Segler mit Erfahrung gebaut; für Segler, die ein schnelles und wendiges Schiff zu schätzen wissen.

### J/92

Länge Rumpf ..... 9,14 m  
LWL ..... 7,86 m  
Breite ..... 3,05 m  
Tiefgang ..... 1,65 m  
Verdrängung ..... 2.495 kg  
Segelfläche ..... 48 m<sup>2</sup>  
Preis\* zirka ..... 75.000 Euro\*

### 30er Jollenkreuzer

Länge Rumpf ..... 8,94 m  
LWL ..... 8,85 m  
Breite ..... 3,80 m  
Tiefgang ..... 0,28/2,15 m  
Verdrängung ..... 1.750 kg  
Segelfläche ..... 32(61) m<sup>2</sup>  
Preis\* ..... 76.000 Euro\*

### Rommel 33

Länge Rumpf ..... 9,80 m  
LWL ..... 9,80 m  
Breite ..... 2,99 m  
Tiefgang ..... 1,32/2,50 m  
Verdrängung ..... 2,7 t  
Segelfläche ..... 67,2 m<sup>2</sup>  
Preis\* ..... 95.000 Euro\*



\*Die Preise sind Zirkpreise und beziehen sich auf eine vergleichbare Ausrüstung und Ausstattung ab Werft inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer.

# 30er Jollenkreuzer

## Technische Daten

Takelungsart ..... 7/8 Slup  
Bauweise ..... Holz  
Länge inkl. Ruder ..... 9,24 m  
Rumpflänge ..... 8,94 m  
Länge Wasserlinie ..... 8,85 m  
Breite über Alles ..... 3,80 m  
Breite in der Wasserlinie ..... 2,60 m  
Tiefgang ..... 0,28/2,15 m  
Verdrängung leer ..... 1.750 kg

Mast über der WL ..... 12,6 m  
Segelfläche am Wind ..... 32 m<sup>2</sup> (61 m<sup>2</sup>)\*  
Großsegel klein ..... 23 m<sup>2</sup>  
Großsegel groß ..... 29 m<sup>2</sup>  
S-Fock ..... 9 m<sup>2</sup>  
Toppgenau ..... 32 m<sup>2</sup>  
Spinnaker ..... 67 m<sup>2</sup>  
Maschine ..... Außenborder 3-8 kW

Tankkapazität Wasser ..... 60 l

Größte Stehhöhe ..... 1,60 m  
Stehhöhe Toilette ..... 1,57 m  
Höhe Achterkabine ..... 1,0 m  
Anzahl der Kojen (inkl. Salon) ..... 6

Theo. Rumpfgeschwindigkeit ..... 7,2 kn  
Längen/Breitenverhältnis ..... 2,3/1  
Segelflächen / Verdrängungsverhältnis 4,69 (6,48)\*  
Spez. Segelfläche ..... 18,3 m<sup>2</sup>/t (34 m<sup>2</sup>/t)\*

\* Die Werte in Klammern gelten für die große Besegelung, siehe Textteil

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe ..... 38° ..... 5,8 kn  
Optimale Höhe ..... 42° ..... 6,4 kn  
Aufgeschrickt ..... 60° ..... 7,5 kn  
Halbwinds Fock ..... 90° ..... 8,5 kn  
Halbwinds Genua ..... 90° ..... 10 kn  
Raumgang Fock ..... 130° ..... 8,2 kn  
Raumgang Genua ..... 130° ..... 10 kn

Besegelung: Großsegel und Fock 32m<sup>2</sup>  
Windstärke: 13 Knoten

## Preis und Ausstattung

Standardausführung 70.000 Euro inkl 16% Mwst.

Darin enthalten unter anderem: Großsegel, S-Fock, Genua, Positionslaternen, Batterie, Fender, Festmacher, Lenzpumpe vom Cockpit zu bedienen, Fallstopper, Stauraum, Windex, Kompass

Zur segelklaren Ausrüstung kommen dann noch Motor, Anker mit Leine, Antifouling und Elektronik, sodass mit einem Preis von zirka 76.000 Euro gerechnet werden muss.

## Werft

Spezialbootsbau Wolfram Heibeck  
Sielhamm 24, 26434 Wangerland/Hooksiel  
Telefon: 0 44 25 - 99 00 22  
[www.spezialbootsbau.de](http://www.spezialbootsbau.de)