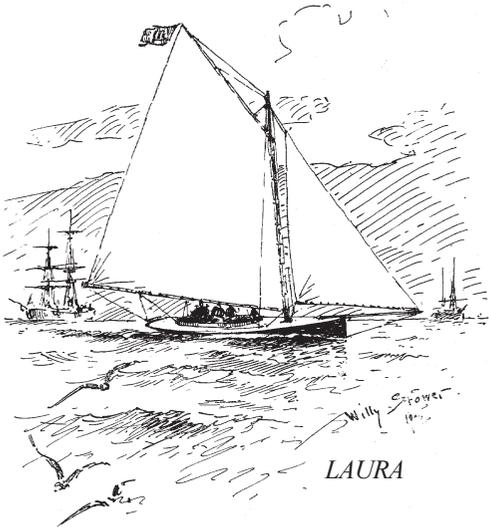




# Entstehung und Entwicklung der Verbands-Jollenklassen in Deutschland

von Manfred Jacob\*, J-Jolle FRAM



Mitte des letzten Jahrhunderts wurden einige flachgehende, offene Schwertboote aus England und später auch aus den USA in Hamburg eingeführt. Etwa zur gleichen Zeit tauchten sie auch in Berlin auf. Diese Boote waren den damaligen Kielyachten an Geschwindigkeit weit überlegen. Besonders ist hier der amerikanische Sandbagger LAURA hervorzuheben, den Adolph Tietgens 1864 von einer Reise aus New York nach Hamburg mitbrachte.

Das amerikanische Schwertboot segelte zwischen 1864 und 1877 gegen mehr als zwanzig eigens gegen sie gebaute Yachten auf Sieg. Erst 1877 konnte sie von einem modifizierten LAURA-Nachbau, der ELLA, geschlagen werden. Zwischenzeitlich hatten sich LAURAs Nachkömmlinge in ganz Deutschland etabliert. Man sprach damals vom 'Hamburger Schwertboot-typ'. Um 1900 hatte sich, gefördert vom D.S.Vb., hieraus die Alsterjolle herausgebildet, die ebenfalls bis weit in den Süden Verbreitung fand.

Diese deutlich tiefer geschnittenen Jollen waren robuste Boote, die rauhes Wasser nicht scheuten. Im Gegensatz zur schweren Alsterjolle entwickelten sich im Binnenland, hauptsächlich in Berlin, mit seinen vielen Seen, Flüssen und Kanälen, die sogenannten 'Rennfludern'. Ihre Rümpfe waren extrem flach und leicht gebaut. Kenterungen waren daher an der

\* mit einigen Anmerkungen zur H-Jolle von Michael Krieg und Ergänzungen von Klaus Kramer. Sämtliche Zeichnungen und Risse Archiv Klaus Kramer. Manfred Jacobs ist über Fax. 040 / 390 90 40 erreichbar.

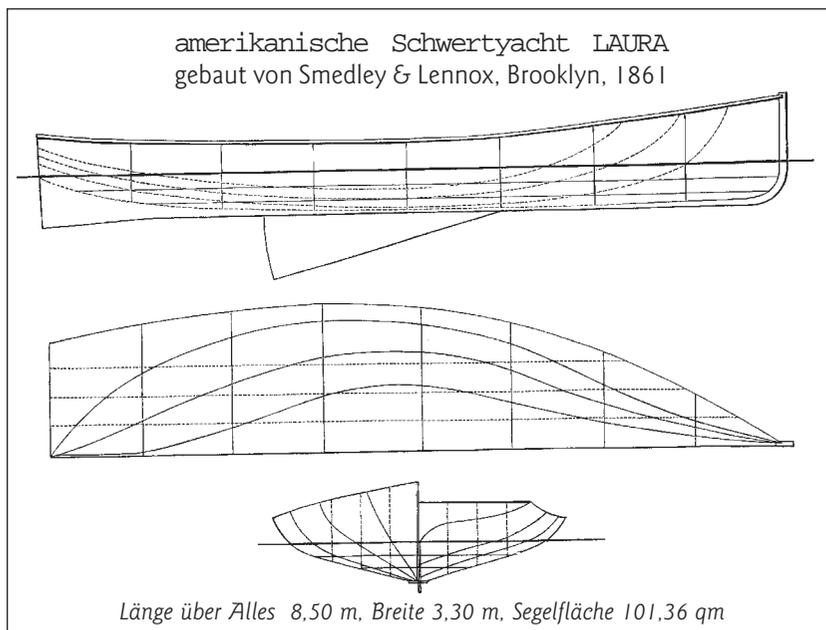
Tagesordnung. Die flachen Boote besaßen zum großen Teil ein eisernes Mittelschwert. Die Rennflundern hatten ihre Blütezeit bis 1895.

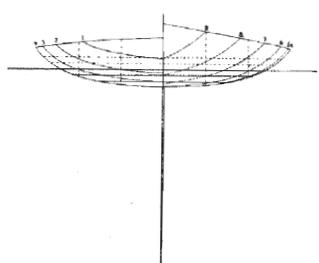
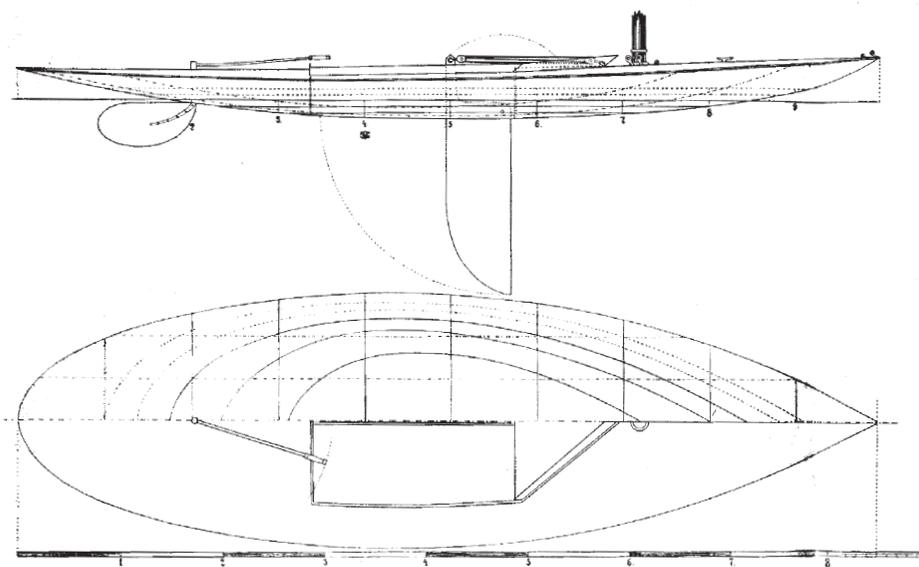
1888 wurde der Deutsche Segler-Verband (D.S.Vb.) gegründet. Als Vereine waren hier ausschließlich 'Herrensegler-Clubs' zugelassen, deren Mitglieder nicht für 'Geldlohn arbeiten' durften. Es waren in der Regel Offiziere und Angehörige des Geld- und Blutadels. Der D.S.Vb. förderte in erster Linie seegehende Kielyachten. Für Schwertboote hatte der Verband keine Verwendung. Der Rennflunderntyp wurde ab 1895 aus verbandspolitischen Gründen bei Regatten so hoch besteuert, daß er zu Beginn dieses Jahrhunderts ausstarb.

In den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden regional begrenzte Einheitsklassen. Um 1900 begannen sich in Deutschland die ersten überregionalen Jollenklassen zu etablieren.

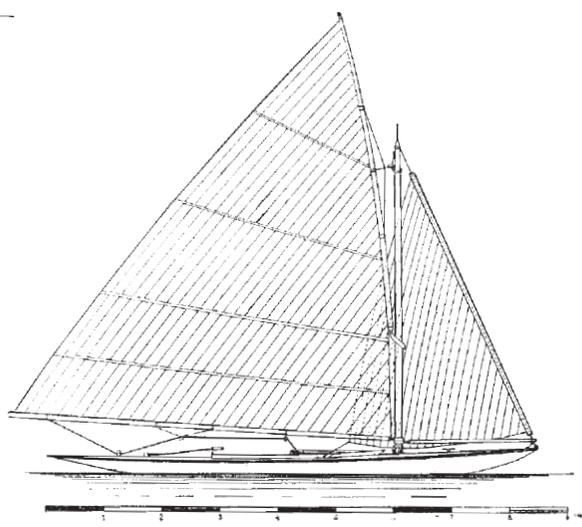
1889 gründeten Segler aus der arbeitenden Bevölkerungsschicht, als Alternative zum noblen Seeseglerverband D.S.Vb., in der Reichsmetropole den 'Berliner Wettsegel-Verband'. Die Boote hier wurden größtenteils gebraucht erworben und maßen selten mehr als fünf Meter.

Der Grundstein für die spätere Jollenentwicklung war 1900 gelegt. Bootsbau- und Konstruktionspotential war durch die unterschiedlichen





Länge über Alles ..... 8,50 m  
 Länge Wasserlinie ... 5,68 m  
 größte Breite ..... 2,52 m  
 Tiefgang ..... 0,17 / 1,90 m  
 Segelfläche ..... 30,66 qm  
 Verdrängung ..... 850 kg  
 Schwert ..... 120 kg  
 Bauweise: .. 12 mm Zedern-  
 planken auf Eschenspanten



"Rennflunder" SORCERESS  
 Riss: Linton Hope, 1894

Schwertboottypen ausreichend vorhanden. Im Berliner Raum entwickelte sich der Wassersport der 'Kleinbootsegler' mit sehr unterschiedlichen Bootstypen. Es fuhren hier Segelkanus (Boote, die gesegelt wie gepaddelt werden konnten), Segelgigs (solche die gerudert und gesegelt werden konnten) und Segeljollen (eigentlich reine Segelboote, die falls nötig auch gerudert oder gepaddelt werden konnten). Die Boote der beiden ersten Gruppen fuhren ihre Segelflächen oft auf mehrere Masten verteilt.

Um 1904 wurde die 'Wettfahrtvereinigung Berliner Gigsegler' (W.B.G.) und die 'Wettfahrtvereinigung Berliner Jollensegler' (W.B.J.) zur Pflege und Entwicklung des Kleinsegelports gegründet. Beide Vereinigungen segelten ihre Regatten zeitweise auch gemeinsam.

Um 1900 gab es den Begriff 'Segeljolle' in seiner heutigen Bedeutung für Sportsegelboote noch nicht. 1909 wird die Jolle in der Zeitschrift 'Die Yacht' wie folgt definiert: „Die Jolle liegt in der Breite zwischen Flunder und Gig.“ Im gleichen Atemzug bezeichnet man das Jollensegeln noch als ein „Feld seniler Betätigung“.



*Alsterjolle 1903*

Dies sollte sich jedoch bald ändern. Noch im selben Jahr brachte die W.B.J. Bauvorschriften für drei Jollenklassen heraus. Diese waren nach Segelflächen eingeteilt:

Klasse I = 28 m<sup>2</sup>, Klasse II = 21 m<sup>2</sup> und Klasse III = 14 m<sup>2</sup>

Breite: zwischen ¼ und 1/3 der Bootslänge

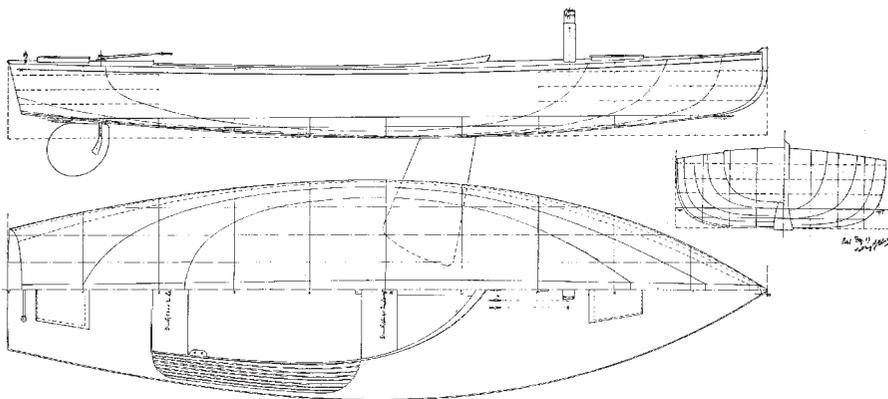
Tiefgang o. Schwert: maximal 1/5 der Breite

Ruderblatt: über dem tiefsten Kielpunkt aufholbar

Die Jollen mußten unsinkbar mit Auftriebskörpern oder Luftkästen ausgestattet sein. Spieren wurden bei der W.B.J. Jolle sehr früh hohl gebaut.

1910 legte die W.B.J. Längenbeschränkungen nach unten oder nach oben hin fest. Die Klassen II und III sollten die Vorgänger der späteren 15-qm und 20-qm-Rennjollen werden.

Obwohl man 1906 bereits am Spiegel aufgehängte Klappruder kannte, hatten die Jollen der W.B.J. aufholbare Ruderblätter, die in einem Kasten in der Achterpiek verschwinden konnten. Der Grund hierfür mag die Ästhetik gewesen sein. Die Boote sollten yachtmäßig aussehen und die



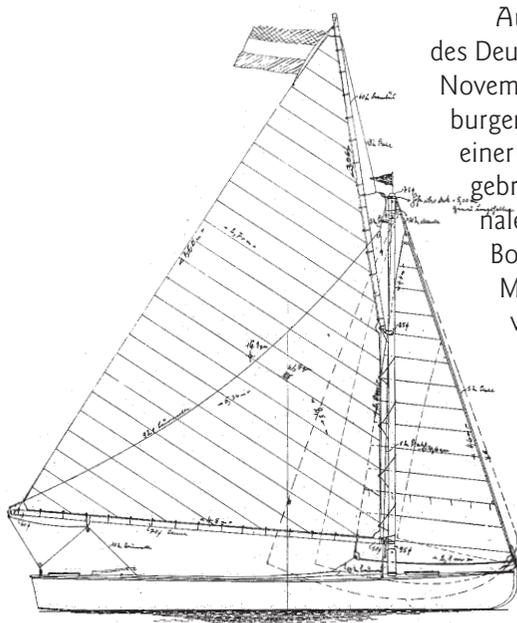
Jolle nach den Bauvorschriften der W.B.J. für die Klasse II  
 Riss: Dipl.-Ing. Hans Block, 1909

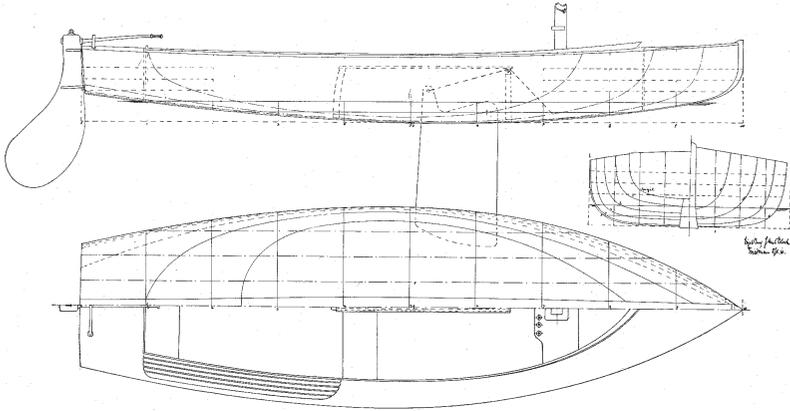
*L. 6,40 m, B. 1,80 m, T. ohne Schwert 0,16 m, Segelfl. 21,00 qm, Verdr. 650 kg*

damaligen Yachten hatten, im Gegensatz zu Arbeitsbooten, ihr Ruder ebenfalls nicht außen am Heck aufgehängt.

Die Berliner Kleinseglervereine hatten solch großen Zulauf, daß auch der D.S.Vb. sehr bald gezwungen war, eine eigene Jollenklasse zu kreieren.

Auf dem 19. Ordentlichen Seglertag des Deutschen Segler-Verbandes am 6. / 7. November 1909 in Berlin wurde von Hamburger Seglern der Antrag auf Schaffung einer eigenen nationalen Jollenklasse eingebracht, mit der man auch internationale Wettfahrten austragen könne. Das Boot sollte billig sein, maximal 1000,- Mark kosten, und dem Seglernachwuchs als Ausbildungsschiff dienen können. Eine eigens hierfür gegründete Kommission war für die Ausarbeitung der Bauvorschriften zuständig. An eine Aufteilung in Binnen- oder Butenklasse war nicht gedacht. Anfang 1910 wurden die Vorschriften für die 'Nationale





Nationale Jolle gemäß den Bauvorschriften des D.S.Vb.

Riss: Dipl.-Ing. Hans Block, 1909

L. 6,00 m, B. 1,80 m, T. ohne Schwert 0,20 m, Segelfl. 22,00 qm

Jollenklasse' erstmals veröffentlicht.

Sie lautete:

Länge + Breite = ..... 7,80 m

Mindestbreite: ..... 1,70 m

Max. Segelfläche: ..... 22,00 qm

Besatzung: ..... max. 3 Mann

Mindestgewicht: ..... 450 kg

Außenhaut:

Klinkerbauweise

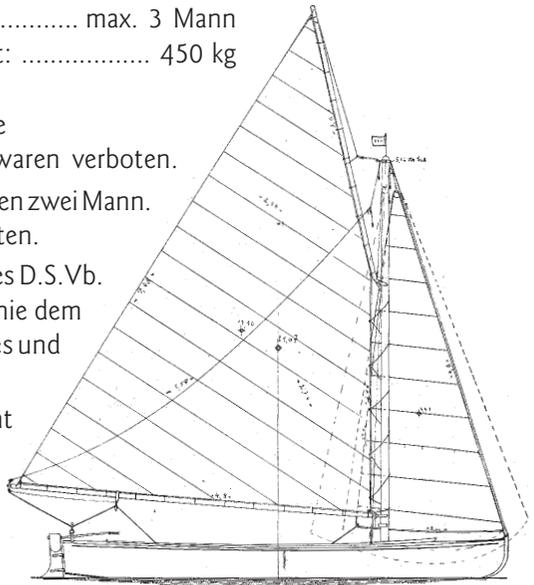
Hohle Spieren waren verboten.

Als Rennbesatzung genügten zwei Mann.

Bezahlte Mannschaft war verboten.

Nach den Vorstellungen des D.S.Vb. sollte die neue Klasse in erster Linie dem Herrensegelnachwuchs als billiges und derbes Übungsboot dienen.

Bei einem Mindestgewicht von 450 kg auf ca. 6 Meter Länge fielen die Boote verhältnismäßig schwer aus. Mit ihrem nicht aufholbaren Ruderblatt waren



Inserat

sie von den Küstenseglern als reine Steg- oder Bojenlieger konzipiert worden.

Die Segler der W.B.J. nannten die Nationale D.S.Vb.-Jolle auf Grund ihrer veralteten Klinkerbauweise altmodisch und häßlich. Wegen ihrer engen Baubestimmungen sagte man der Klasse nach, sie sei „an Händen und Füßen gefesselt“. Mit ihrem starren Ruderblatt hatte die Nationale Jolle gegenüber den W.B.J. Jollen den Nachteil, daß ihr Tiefgang durch das Ruder bestimmt wurde. Bei den W.B.J.-Jollenklassen konnte das Ruder nach oben geklappt werden. Eine Eigenschaft, die für das Anlaufen der flachen Ufer und für Wanderfahrten auf den untiefen Berliner Gewässern unerlässlich war.

Die W.B.J. und W.B.G. verstanden sich als Vereinigungen zur Förderung und Entwicklung der Mannigfaltigkeit in der Kleinsegelei. Die Nationale Jolle, die von den Berliner Vereinen wegen ihrer engen Grenzmaße als Einheitsklasse bezeichnet wurde, stand diesem Gedanken entgegen.

Und doch hatte der D.S.Vb. mit der Nationalen Jolle einen Glücksgriff getan. Bereits 1910 segelten in Hamburg und Berlin Felder mit 14 Nationalen Jollen. Innerhalb von fünf Jahren konnte der D.S.Vb. rund 300 Nationale Jollen registrieren. Die D.S.Vb.-Jolle wurde jedoch nicht wie vorgesehen ausschließlich als Ausbildungsfahrzeug benutzt. Die besten Jollenkonstrukteure nahmen sich ihrer an und zeichneten heiße Renner für Wettfahrten mit überregionaler Beteiligung.

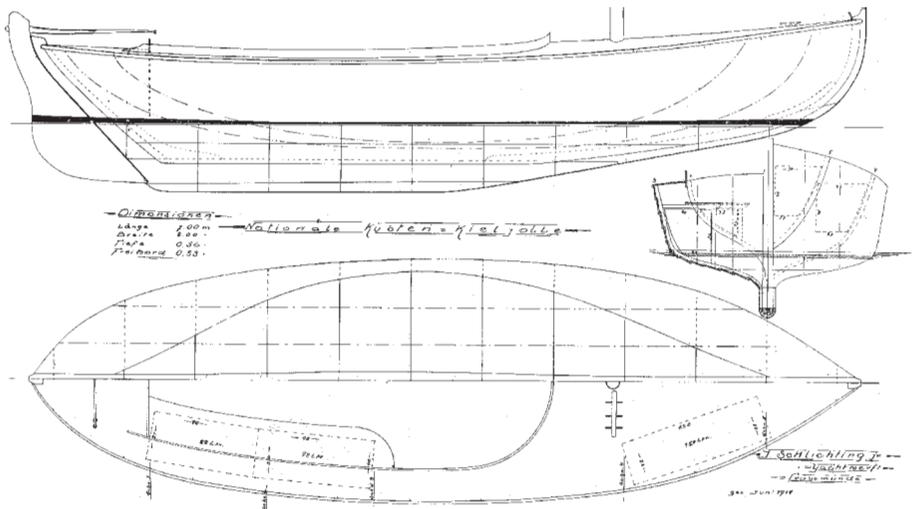
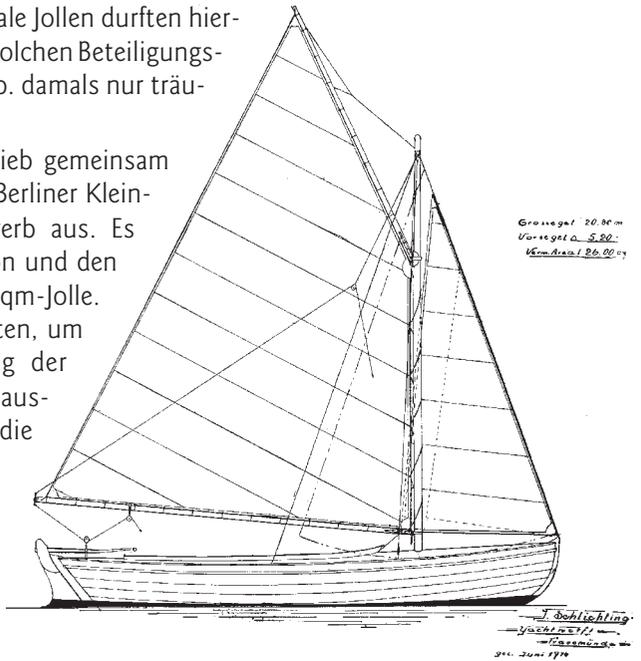
Die Konstrukteure entstammten zum Teil der Führungsriege der W.B.J.. Es waren der junge Reinhard Drewitz, der später zum bekanntesten deutschen Jollen- und Jollenkreuzer-Konstrukteur avancieren sollte, Robert Mewes und Dr. Richard Lohmann; auch Rudolph Gärsch, Arthur Tiller, Ernst Müller und viele andere gehörten dazu.

Die W.B.J. muß eine begeisterte, innovative Gruppe junger Jollenfanatiker und Rennsegler gewesen sein, die mit ingenieurmäßiger Akribie die Konstruktionsprinzipien und den Jollenbau voranbrachten. W.B.J.-Konstrukteure hatten, am D.S.Vb. vorbei, die Entwicklung der modernen Vollholzjollen maßgeblich vorangetrieben. Engagiert kämpften sie für die Zulassung ihrer Klassen im D.S.Vb..

1910 wurde aus ihren Reihen heraus die Forderung aufgestellt: „Tourenjollen sind zu definieren!“, und sie hatten Erfolg. Noch im selben Jahr kamen die Bauvorschriften für Tourenklassen heraus, wobei gegenüber den Rennklassen eine minimale Länge vorgegeben war. 1911 existierten bereits vier W.B.J.-Jollenklassen. An einer Regatta der W.B.J. und W.B.G. am

Müggelsee nahmen in diesem Jahr 35 Jollen und 33 Segelgigs teil. Nationale Jollen durften hierbei ebenso starten. Von solchen Beteiligungszahlen konnte der D.S.Vb. damals nur träumen.

Die 'YACHT' schrieb gemeinsam mit der W.B.J. und den Berliner Kleinseglern einen Wettbewerb aus. Es ging um die Konstruktion und den Bau der schnellsten 14-qm-Jolle. Die Bauvorschriften sollten, um eine Weiterentwicklung der Klasse zu ermöglichen, ausreichend Freiraum für die



Nationale Küstenjolle mit spitzem Heck  
Riss: J. Schlichting jr., 1914

Konstrukteure lassen. Folgende Grenzmaße waren vorgegeben:  
Mindestbreite W.L. 1,20 m, Freibord = min. 0,30 m, Plankenstärke = min.  
8 mm, Segelfläche = max. 14 qm, Mindestbreite =  $\frac{1}{4}$  der Bootslänge  
Tiefgang = weniger als  $\frac{1}{5}$  Breite.

Im Herbst des Jahres 1912 wurde auf Grund von sechs Ausscheidungsrennen die neue Bootsklasse ermittelt. Bei den Wettfahrten waren auch ältere Boote der 14-qm-Klasse zugelassen. Für den Konstrukteur des schnellsten Schiffes hatte man 1000,- Mark ausgesetzt. Für das schnellste alte Boot war nochmals der gleichen Betrag ausgeschrieben. An den Vergleichswettfahrten auf dem Müggelsee nahmen insgesamt 24 Boote teil. Dies war das stärkste Regattafeld von Jollen einer Klasse, das es bis dahin in Deutschland gegeben hatte. Sieger wurde Reinhard Drewitz mit seiner WERA III, einem Doppelknickspanter mit Kattakelung vor SIRIUS II, einem Scowtyp von K. Jäckel. Nach Meinung von Zeugen war WERA nicht unbedingt das schnellste Boot. Drewitz verstand es jedoch, am besten zu segeln.

Fast alle teilnehmenden Konstrukteure waren bei ihren Entwürfen sehr eng an die Grenzmaße herangegangen. Der Leichtbau überwog. Die Schiffe waren aus Mahagoni, Gabun oder Zeder gebaut. Hohle Spieren, Aluminiumschwerter und -ruder waren vorherrschend. Um Luftverwirbelungen zu minimieren, waren viele Segel um die Spieren vernäht. Es kamen auch Segel mit durchgehenden Spreizlatten zum Einsatz.

1912 gab es an Neubauten 38 Nationale Jollen nach D.S.Vb.-Vorschriften und 50 Jollen nach Vorschriften der W.B.J und W.B.G..

Die W.B.J. hatte für ihre neue Klasse keine technischen Bauvorschriften definiert. Daher wurden bei einigen Booten sogar die Spanten eingespart. Das Ergebnis waren durchweg sehr leichte und flinke Boote, die aber auch sehr schnell weichsegelt wurden. Man sprach von Pappschachteln.

Als Vertretung des segelnden Bürgertums gründete sich 1912 der 'Deutsche Seglerbund' (D.S.B.). Im Gegensatz zum Seesegler- und Regattaverband D.S.Vb. war es das Hauptanliegen des D.S.B., das Tourensegeln und die Binnensegelei zu fördern. Hierzu wurden auch die D.S.Vb.- und die W.B.J-Klassen übernommen und regionale Klassen zugelassen.

Die Nationale Jolle war von den Berliner Konstrukteuren im Laufe der Jahre immer flacher gezeichnet worden. Diese Boote waren in erster Linie für die Binnengewässer, hier besonders die Berliner Seen, bestimmt. Die Boote waren für die rauheren Küstengewässer ungeeignet. Aus diesem Grund wurde 1914 eine Küstenjollen-Klasse, die spätere U-Jolle, ins Leben gerufen.

Die Küstenjolle mußte ein Kielboot mit oder ohne Schwert sein. Der Freibord fiel deutlich höher aus als bei den reinen Binnenklassen. Die solide dimensionierten Boote durften sowohl mit spitzem, als auch mit Spiegelheck ausgeführt werden.

Die Vermessungsformel für die Nationale Küstenjolle lautete:

Länge + Breite = ..... 9,00 m

Mindestbreite ..... 2,00 m

Max. Segelfläche ..... 30,00 qm

Besatzung ..... max. 3 Mann

Rumpf ..... Klinkerbauweise

Mindestgewicht ..... 900 kg

"Die Jolle ist mit einem Eisenkiel zu versehen, welcher mit den nötigen Bolzen ein Höchstgewicht von 300 kg haben darf."

Bezahlte Mannschaft war verboten.

In Anlehnung an die Nationale Jolle entwickelte die W.B.J. einen solide dimensionierten 14-qm-Kreuzer als Wanderjollenklasse. Diese Boote mußten, um die vielen Berliner Brücken zu passieren, einen Klappmast mit Koker fahren. Mit einem Quadratmeter Segelfläche mehr übernahm der D.S.B diese Boote als '15-qm-Halbbrennjolle' (Segelzeichen O).

1914 wurde schließlich die 15-qm-Rennjolle vom D.S.Vb. geschaffen. Auch für sie war, wie bei der W.B.J., kein Baubestück vorgesehen. Durch die W.B.J.-Klassen im D.S.B. fanden die freien Rennjollenklassen sehr früh in ganz Deutschland Verbreitung.

Bei der Nationalen 22-qm-Jolle wurden die überlappenden Plankengänge von geschickten Bootsbauern bald so gekonnt geschäftet, daß das geklinkerte Unterwasserschiff der Jollen fast ebenso glatt war, wie bei kraweel gebauten Rümpfen. 1916 wurden daher, als hätte man während der Kriegsjahre keine anderen Sorgen, die Bauvorschriften der Nationalen Herrensieglerjolle geändert. Die Nationale 22er mußte in Zukunft kraweel geplankt werden. Das Gewichts- und Preislimit wurden gleichzeitig gestrichen. Die Jollen wogen künftig im Schnitt etwa 350 kg. Die alten geklinkerten Boote wurden zur Altersklasse degradiert und verschwanden. Nur ein einziges dieser alten geklinkerten Boote hat bis heute, wenn auch renovierungsbedürftig, überlebt.

Auf Grund der miserablen wirtschaftlichen Lage nach dem Weltkrieg wurde die ersten kraweel geplankte J-Jolle erst 1919 auf Kiel gelegt. Bis 1940



*Nationale 22 qm-Jolle SPATZ, Bauj. 1911.*

entstanden in Deutschland über 500 neue 22-qm-Rennjollen. Ihre Hochzeit hatte die Klasse um 1924. Die späteren J-Jollen sollten sich durch ein solides Baubestück auszeichnen. Nicht zuletzt deswegen haben in ganz Europa über 100 Schiffe dieser Klasse überlebt und erfreuen sich heute teilweise bester Gesundheit.

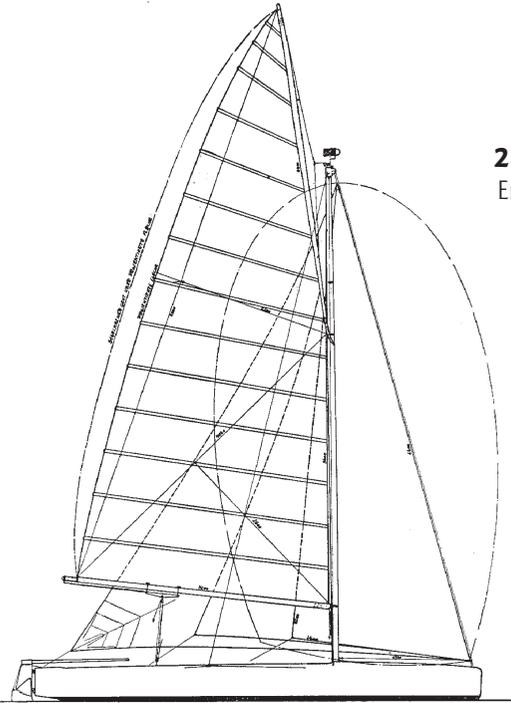
Die J-Jollen Grenzmaße, wie sie 1964 Gültigkeit hatten\*:

Länge + Breite ..... 7,80 m  
Breite ..... mindestens 1,70 m  
Breite WL ..... mindestens 1,50 m  
Tiefgang ohne Schwert ..... 0,16 m  
vermessene Segelfläche .... 22,00 m<sup>2</sup>  
Gewicht ..... ca. 350 kg  
Spinnaker ..... erlaubt  
Rennbesatzung 3 Mann

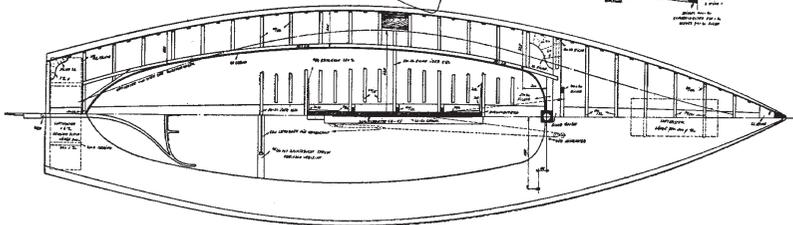
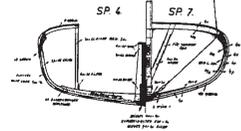
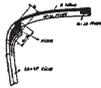
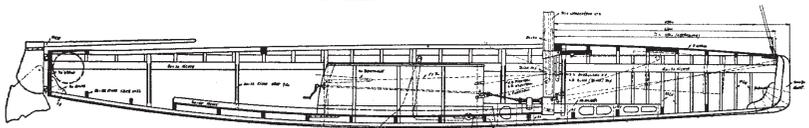
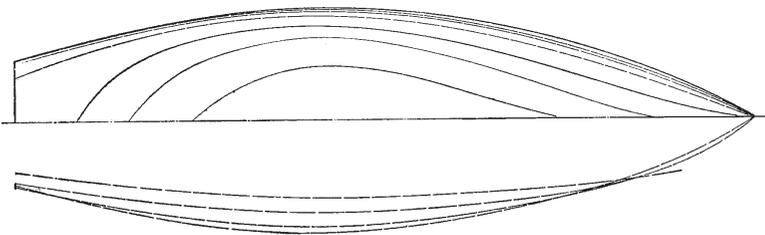
\* Quelle: Die Yacht 1964

## 22-qm-Rennjolle AERA II

Entwurf Jenő Benacseck (Ungarn)



Länge .....	6,02
Breite .....	1,78
Großsegel .....	16,12 m <sup>2</sup>
Vorsegeldreieck .....	5,85 m <sup>2</sup>
Fock I .....	7,35 m <sup>2</sup>
Kreuzballon .....	11,50 m <sup>2</sup>
Große Genua .....	16,50 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	25 m <sup>2</sup>



1917 wurden vom D.S.Vb. einheitliche Segelzeichen für die Verbandsklassen beschlossen. Diese Kennzeichnungsvorschrift hatte ab 1919 Gültigkeit. Die Ausführung der Klassenzeichen hatte in sogenannter 'Steinschrift' zu erfolgen. Die Binnenjollen erhielten hier das J (sprich i), die Küstenjollen das große U zugeteilt. Die Binnenjollen-Altersklasse fuhr lediglich fortlaufende Nummern im Segel. Die 15-qm-Rennjollenklasse erhielt das M als Segelzeichen zugewiesen.

Nach dem Ersten Weltkrieg begann trotz Inflation und schwierigster wirtschaftlicher Lage wieder ein stetiges Anwachsen des Segelsports in Deutschland.

Die 'Wettfahrtvereinigung Berliner Jollensegler' hatte sich nach dem Kriege in den 'Berliner Kleinsegler-Verband' (B.K.V) umgewandelt. Seine vier Unterabteilungen traten dem D.S.Vb. in den ersten Nachkriegsjahren als selbständige Vereine bei. Sie forderten, daß der D.S.Vb. die bereits bestehenden B.K.V.-Klassen als Verbandsklassen anerkennen solle. Man stieß beim D.S.Vb. jedoch auf wenig Gegenliebe. Auf die Klasse I (28 m<sup>2</sup>) mußten die Berliner schließlich völlig verzichten. Die Klasse III (14 m<sup>2</sup>) erhielt einen Quadratmeter mehr zugebilligt und paßte danach als 15-m<sup>2</sup>-Rennjollenklasse ins D.S.Vb.-Klassensystem. Eine 5-m<sup>2</sup>- und 10-m<sup>2</sup>-Rennjollenklasse wurden auf Antrag der Berliner Kleinsegler neu geschaffen.

Die Klasse II (20 m<sup>2</sup>) wurde in Berlin nach dem Kriege mit rund 80 Schiffen gesegelt. Es handelte sich zum größten Teil um hochmodernes, schnelles Bootsmaterial. Auf dem Seglertag 1921 wurde der Berliner Antrag auf Gründung einer 20 m<sup>2</sup>-Rennjollenklasse abgelehnt. Man fürchtete die 20er als Konkurrenz zur 22-m<sup>2</sup>-Nationalen-Jolle. Nach heftiger Diskussion wurden die 20-qm-Jollen als Altersklasse ohne Neubauerlaubnis bis 31. Dezember 1929 zugelassen. Auf dem folgenden 26. Seglertag wurde die Klasse, schließlich mit Begrenzung bis Ende 1926, wieder zur Neubauklasse erklärt. Die Neubauzahlen waren daraufhin dermaßen in die Höhe geschneit, daß der D.S.Vb. das '20-qm-Schwertboot' 1925, auf dem 27. Seglertag, wieder als vollwertige Wettfahrtklasse mit Neubauberechtigung in die Riege der D.S.Vb.-Klassen aufnehmen mußte.

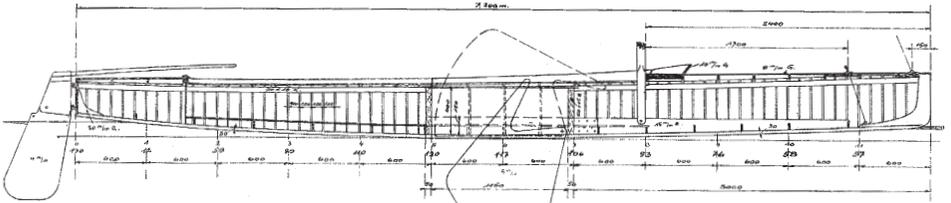
Auf dem selben Seglertag wurden - wieder auf Antrag von Berliner Jollenseglern - am 14. Dezember 1925 die Bauvorschriften für einen '15-qm-Kreuzer' in Kraft gesetzt. Es ist die Geburtsstunde der F-Jolle des D.S.Vb. die später in H-Jolle umbenannt werden sollte.

Aus dem 1889 gegründeten 'Berliner Wettsegel-Verband' war 1924 der 'Freie Wettsegel-Verband' hervorgegangen. Sämtliche Bootsklassen, die

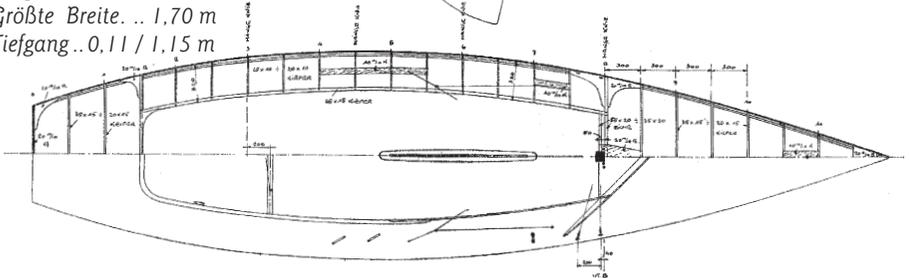


Foto: Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Richter

*Berliner 20-qm-Rennjollen-Wettfahrt, um 1926.*



Länge ü. Deck .. 7,00 m  
 Größte Breite .. 1,70 m  
 Tiefgang .. 0,11 / 1,15 m

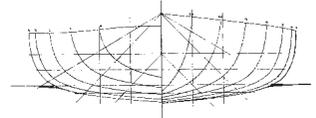


Bauplan und Segelriss einer 20-qm-Rennjolle  
 (Z-Jolle)

Entwurf H. Schröder, 1923

anschließend entstanden waren, wurden früher oder später in allen drei Verbänden gesegelt, mitunter mit verschiedenen Segelzeichen.

Der damalige Vorstand des B.K.V., Dr. Richard Lohmann und Robert Meves, schrieb 1924: „Der Berliner Kleinsegler-Verband hat sich nach Erfüllung seiner Aufgabe liquidiert: Die moderne Segeljolle ist da, und kein Mensch wagt mehr, ihr die sportliche Gleichberechtigung zu bestreiten. Die geschichtliche Leistung der W.B.J. und des B.K.V. kann nur er-messen, der 1904 mit 1924 zu



Inserat

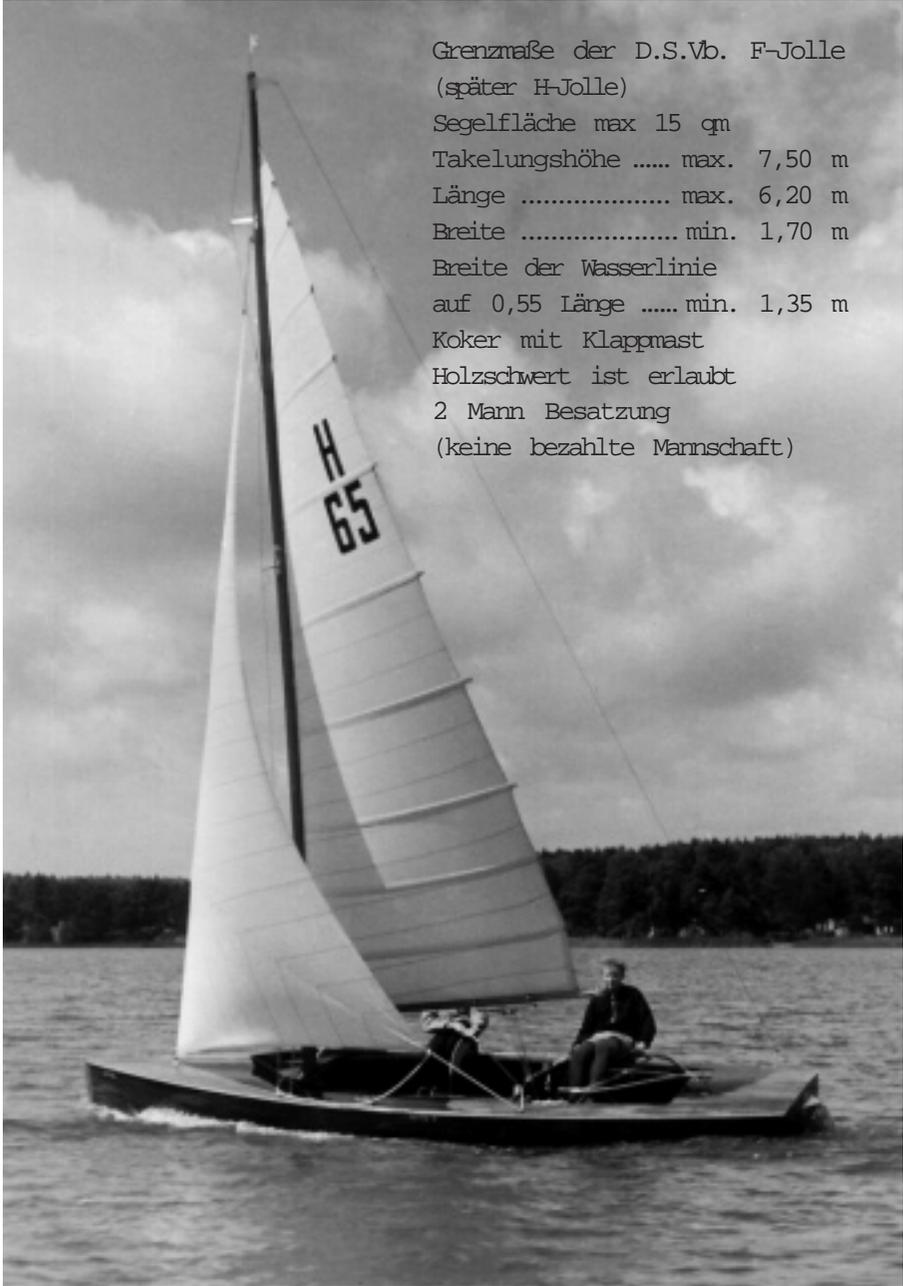


Foto: Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Richter

### *H-Jollen-Feld*

vergleichen mag, der weiß, daß noch 1909 die 'YACHT' das Jollensegeln mit Recht als ein 'Feld seniler Betätigung' bezeichnen durfte.“

Die 5-, 10-, 15- und 20-m<sup>2</sup>-Rennjollenklassen waren freie Konstruktionsklassen, bei denen allein die Segelfläche und nur einige wenige Materialstärken des Bootsrumpfes vorgegeben waren. Die Form und die Abmessungen des Rumpfes waren dem Konstrukteur freigestellt. Die Boote konnten ohne Bodenwrangen gebaut werden. Die Besatzung durfte in der 20 -qm-Rennklasse aus max. 3 Personen, in den 15- und 10-qm-Klassen aus max. zwei und in der 5-qm-Klasse nur aus einer Person bestehen. Die Außenhaut der 10-qm-Rennjollen war 1922 nur 6 mm stark vorgeschrieben, später, in den 30er Jahren, waren 8 mm vorgegeben. Die 10-qm-Rennjollen waren so leicht gebaut worden, daß vermutlich keines dieser Boote bis heute überlebt hat. Die 20-qm-Rennjolle galt bis zum zweiten Weltkrieg als die schnellste Jolle der Welt. Die Renner wogen bei einer Bootslänge von 8 m oft nur 380 kg. Von Manfred Curry wurden einige



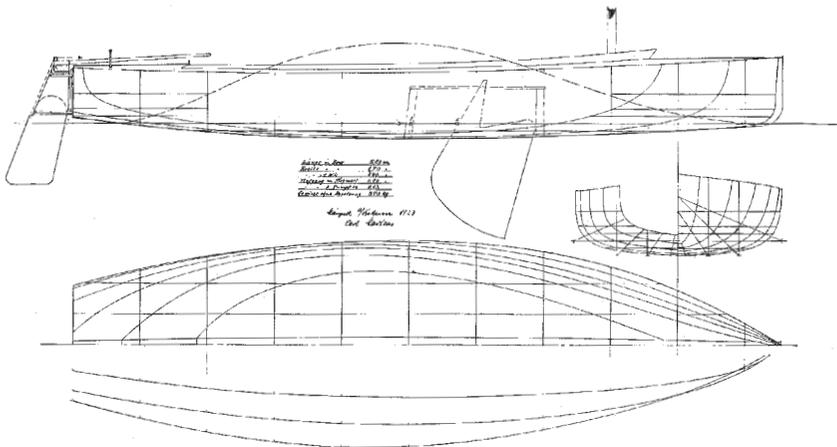
Grenzmaße der D.S.Vb. F-Jolle  
(später H-Jolle)  
Segelfläche max 15 qm  
Takelungshöhe ..... max. 7,50 m  
Länge ..... max. 6,20 m  
Breite ..... min. 1,70 m  
Breite der Wasserlinie  
auf 0,55 Länge ..... min. 1,35 m  
Koker mit Klappmast  
Holzschwert ist erlaubt  
2 Mann Besatzung  
(keine bezahlte Mannschaft)

Foto: Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Richter

*H-Jolle VITO II, Baujahr 1930, 1953 auf dem Scharmützelsee.*

dieser Boote in die USA exportiert. Die 5-qm-Rennjolle hatte sich dagegen niemals richtig durchsetzen können.

Neben den überregionalen Verbandsklassen wurden nach dem Ersten Weltkrieg zahlreiche Revierklassen gebildet, wie z.B. die 15-qm-Elb-H-Jolle (Einheitsklasse, 1930 von W. v. Hacht, Hamburg), die V-Jolle (1929 als vergrößerte J-Jolle von Hein Garbers für die Elbe konstruiert), die Weser-Jolle (Grünhagen Entwurf) oder auch die Chiemsee-Platte und die Schratz-Jolle. Da diese Klassen speziell für bestimm-



### 15-qm-Wanderjolle des D.S.B. (H-Jolle)

Entwurf Carl Martens, 1924

(Länge ü. A. 5,80 m, Größte Breite 1,70 m, Tiefgang 0,12 / 0,93 m, Leergewicht 370 kg)



Foto: Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Richter

*Aus der eher biederen 15-qm-Wanderjolle (s. S. 31) entwickelte sich innerhalb nur weniger Jahre die schnelle Mehrzweck-Rennmaschine H-Jolle.*

te Revierbedingungen konstruiert wurden, ist es nicht verwunderlich, daß viele dieser Klassen bis heute aktiv sind.

Bei den Berliner Kleinseglervereinen waren neben reinen Rennjollen auch sogenannte 'Wanderklassen' entstanden. Dies waren für buten die 25- und 30-qm-Küstenjollen und für Binnenreviere die 15- und 20-qm-Bundeswanderjollen, die sich sowohl zum Re-gattieren als auch zum Fahrtensegeln in den weitverzweigten Berliner- und Mecklenburgischen Gewässern eigneten. Für die 15-qm-Bundeswanderjolle hatte der D.S.B. das Klassenzeichen 'H' bestimmt.

1925/26 wurden die Bauvorschriften der 15-qm-Bundeswanderjolle (Segelzeichen H) vom Seglerbund, den Vorschriften der 15-qm-D.S.Vb.-Wanderjollen (Segelzeichen F) weitgehend angepaßt. Als Hauptunterscheidungsmerkmal blieb jedoch die schlanker definierte Wasserlinienbreite der F-Jollen. Hierdurch waren die D.S.Vb.-Jollen den Bundesjollen im Wettkampf überlegen.

Bei der Zwangsvereinigung der beiden großen Seglerverbände 1933 durch die Nationalsozialisten zählte man die Bootsbestände der beiden 15-qm-Wanderklassen und stellte fest, daß mehr H- als F-Jollen registriert waren. Hierauf wurde das 'H' als Segelzeichen für sämtliche 15-qm-Wanderjollen vorgeschrieben.

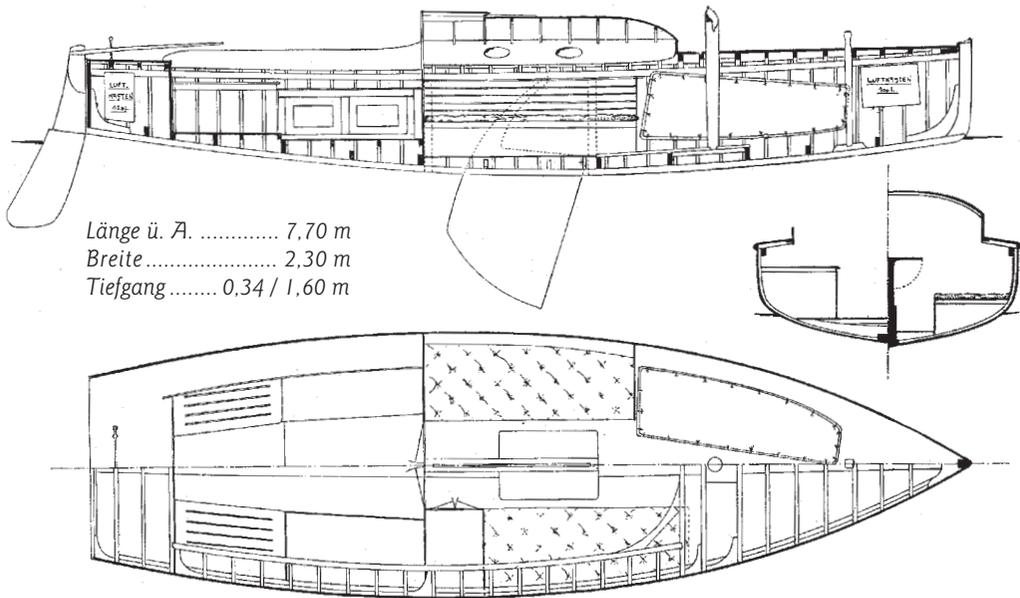
Die Grenzmaße der H-Jolle:

Länge ü. Alles ..... max. 6,20 m  
Breite ..... mindestens 1,70 m  
Tiefgang ohne Schwert ..... 0,09 m  
Tiefgang mit Schwert ..... 1,14 m  
verm. Segelfläche ..... 15,00 m<sup>2</sup>  
Spinnaker ..... erlaubt  
Gewicht ..... ca. 280 kg

Die 15-qm-Wanderjolle sollte sich zwischen den Kriegen zur meistgebauten Jollenklasse entwickeln. Obwohl die Boote vom Seglertag 1924 als reine Tourenboote gedacht waren, entwickelte sich die Klasse innerhalb nur weniger Jahre zur Rennziege. Der große Erfolg der H-Jolle lag in ihrer universellen Verwendbarkeit, aber auch in ihrer wohldurchdachten Konstruktionsformel begründet. Auf Grund der vorgeschriebenen Materialstärken hatten die Boote eine wirtschaftliche Lebensdauer. Trotzdem waren die solide dimensionierten Wanderjollen kaum langsamer als ihre 15-qm-Rennjollen-Schwestern.



Foto: Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Richter



30-qm-Jollenkreuzer DEUTEROS nach Vorschrift  
des D.S.Vb.  
entworfen und gebaut von J. Schlichting, 1924

Der gedeckte Schwertkreuzer mit bewohnbarer Kajüte war bereits lange vor der Jahrhundertwende bekannt. Der rasante Aufschwung der Jollenkreuzerklassen begann jedoch in den ersten Jahren nach dem Ersten Weltkrieg. Die Forderung nach einem solchen Bootstyp ging von den Elbseglern aus. Jollenkreuzer waren im Grunde nichts anderes als überdachte Großjollen - nach dem verlorenen Krieg preiswerter Ersatz für die unbezahlbar gewordenen Kieljachten. Die Kajüten der breit ausfallenden Rümpfe boten mehr Raum und mehr Wohnlichkeit als die der Nationalen Kreuzerklassen. Die Schwertboote waren wendiger und segelten schneller als die

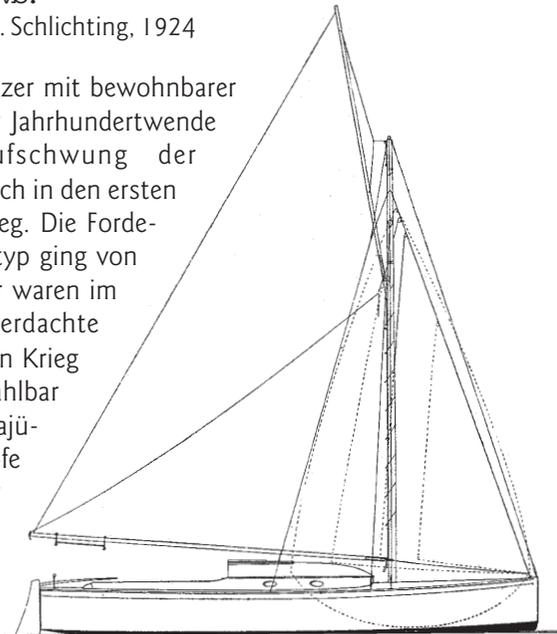




Foto: Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Richter

*20 qm-Jollenkreuzer*





*Regattafeld mit Olympiajollen*

knickspantig gebaut werden. Ein Klüver war bei den D.S.B.-Jollis verboten. Die Mindestlänge betrug hier 7,25.

Der 30 m<sup>2</sup>-Jollenkreuzer des D.S.Vb. mußte dagegen kraweel gebaut sein. Bei einer maximalen Bootslänge von 7,70 Meter war hier ein Klüver erlaubt. Boote der 25-qm-D.S.Vb.-Kreuzerklasse konnten mit und ohne Kajüte gebaut werden. Später kamen noch die 35-qm- (Segelzeichen F, max. Länge 8,50 m) und 15-qm-D.S.Vb.-Klassen hinzu. Diese frühen Klassen wurden 1934 vom Verband zu Altersklassen erklärt.

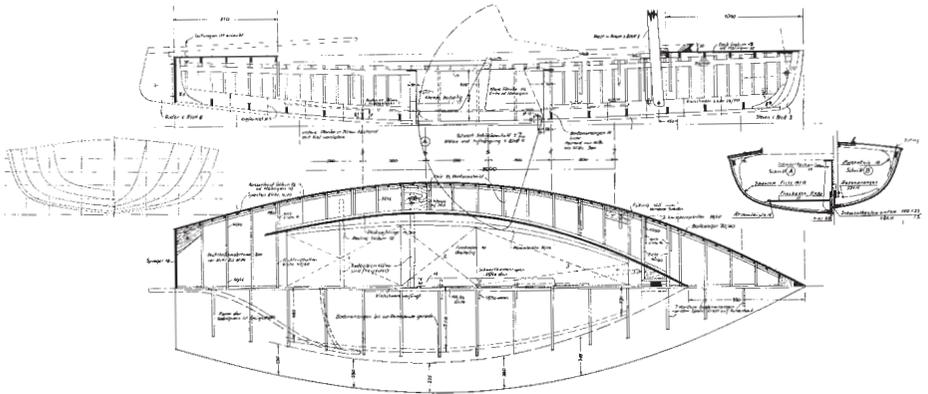
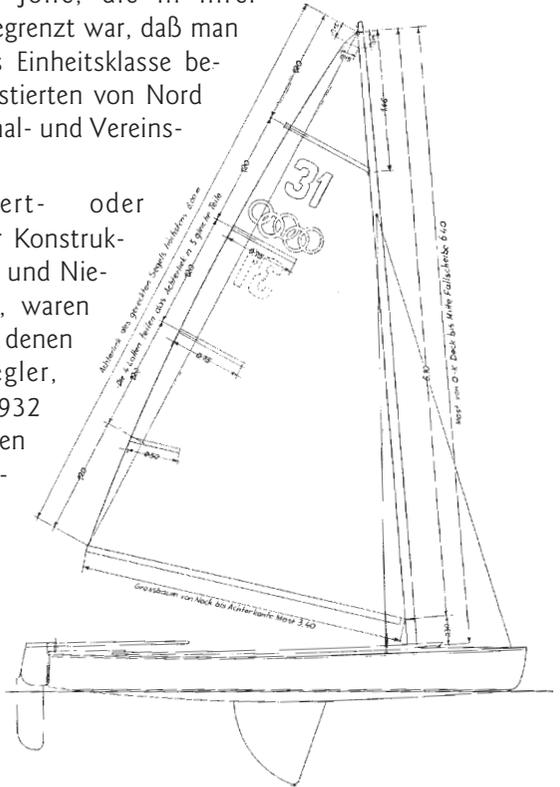
Mitte der zwanziger Jahre wurden die Grenzmaße der heute bekannten Jollenkreuzerklassen wie folgt festgelegt:

Segelfl.	L.max	P	Segelz.	Verband
15 qm	6,50 m	P		D.S.B.
20 qm	7,75 m	R		D.S.B.
30 qm	9,00 m	B		D.S.Vb.

Die nationalen Schwertboot-Konstruktionsklassen waren Anfang der 30er vollständig eingeführt. Man segelte Jollenkreuzer mit 15 bis 35 qm Segelfläche, Rennjollenklassen mit 10-, 15- und 20 qm sowie Wanderjollen.

Hinzu kam die Nationale Jolle, die in ihrer Konstruktionsformel so eng begrenzt war, daß man sie bereits beinahe schon als Einheitsklasse betrachten konnte. Daneben existierten von Nord bis Süd eine Vielzahl an Regional- und Vereinsklassen.

Bei den Grenzwert- oder Konstruktionsklassen trug der Konstrukteur einen großen Teil zu Sieg und Niederlage bei. Was nun fehlte, waren kleinere Einheitsklassen, mit denen fair allein Segler gegen Segler, regattiert werden konnte. 1932 zeichnete Reinhard Drewitz den Einheitszehner, der noch im gleichen Jahr vom D.S.Vb. und ein Jahr später vom D.S.B. als Einheitsklasse anerkannt wurde. Der Rumpf durfte bei 6,60 m Länge und 1,40 m Breite nicht leichter als 134



Olympiajolle ('Monotyp 1936' der I.Y.R.U.)  
 konstruiert von Helmut Strauch, 1933  
 Länge 5,00 m, Breite 1,66 m, Tiefgang mit Schwert 1,60



kg ausfallen. Auf Grund dieser Maße kann auf ein sehr schnelles Boot geschlossen werden. Über 60 Jollen dieser Klasse wurden gebaut.

1931 zeichnete H. Kröger das 12 m<sup>2</sup>-Einheitsscharpie als einfaches Jugendboot. Bei der Olympiade 1956 in Melbourne war das Scharpie die olympische Zweimannklasse.

Die Maße:

Länge über Alles .....	5,99 m
L.W.L. ....	5,40 m
Breite .....	1,43 m
Tiefgang ohne Schwert ....	0,16 m
Tiefgang mit Schwert .....	0,96 m
Gewicht .....	280 kg
vermessene Segelfläche	11,99 m <sup>2</sup>

Nach der Machtergreifung 1934 wurde den bestehenden Seglerverbänden von den Nationalsozialisten der parteikonform ausgerichtete 'Deutsche Seglerverband' (D.S.V.) übergestülpt. Einige wenige Vereine, hauptsächlich solche des Freien Seglerverbandes und des Deutschen Seglerbundes zogen es vor, sich selbst zu liquidieren, statt unter der Hakenkreuzflagge weiterzusegeln.

Die Yachtentwicklung ging jedoch im dritten Reich, wenn auch unter anderen politischen und weltanschaulichen Vorzeichen, weiter.

Für die Olympiade 1936 in Berlin zeichnete Helmut Stauch 1933 die Olympiajolle (O-Jolle). Die Jolle war als Einmannboot konstruiert, seetüchtig genug für den oft rauen, kurzen Seegang der Kieler Förde, gleichzeitig aber ein sensibles Rennboot auf Binnengewässern. Das Boot mußte weitgehend unempfindlich gegen das Gewicht des Seglers sein. Stauchs Jolle wurde allen an sie gestellten Forderungen gerecht. Hier ihre Abmessungen:

Länge über Alles .....	5,00 m
L.W.L. ....	4,40 m
Breite .....	1,66 m
Tiefgang ohne Schwert .....	0,13 m
Tiefgang mit Schwert .....	1,60 m
Gewicht .....	150 kg
vermessene Segelfläche .....	10 m <sup>2</sup>

Als Jüngstenboot wurde 1937 von Carl Martens das Kükenboot entworfen. Ein kleiner Knickspanter mit 5 m<sup>2</sup> Segelfläche und 3,50 m Gesamtlänge.



Ein billiges und robustes Jugendboot kam mit der Einführung des Piraten 1937 auf. Auch diese Jolle war ein Martens-Riß. Das Boot sollte sich zum Selbstbau in Jugendabteilungen und für den einfachen Transport auf PKW-Anhängern eignen. Der Pirat ist die einzige alte nationale Holzbootklasse, von der alten Küstenjolle und einigen wenigen 20 m<sup>2</sup>-Wanderjollen abgesehen, die auch an der norddeutschen Küste weite Verbreitung fand. Der Pirat ist, wenn man seine Ansprüchen auf ein vertretbares Minimum herunterschraubt, auch für mehrwöchige Jugend-Wanderfahrten an der Küste geeignet.

Der Pirat in Maßen:

Länge über Alles .....	5,00 m
Breite .....	1,61 m
Tiefgang ohne Schwert .....	0,198 m
Tiefgang mit Schwert .....	1,045 m
Bootsgewicht .....	170 kg
vermessene Segelfläche....	10,00 m <sup>2</sup>

Die bedeutendsten Meisterschaften neben der Olympiade, wie Europameisterschaften und Seglerhauspreis, wurden in der anspruchsvollen und sensiblen J-Jolle gesegelt. 1937 wurde die J-Jolle vom neu gegründeten Europäischen Seglerverband als internationale Regattaklasse anerkannt. Der Deutsche Seglerverband beschloß im gleichen Jahr, seine Meisterschaften auf vier Bootsklassen zu beschränken. Dies waren die Olympiajolle, die 22-qm-Rennjolle (J-Jolle), die internationale Starbootklasse und die 6-Meter-R-Klasse.

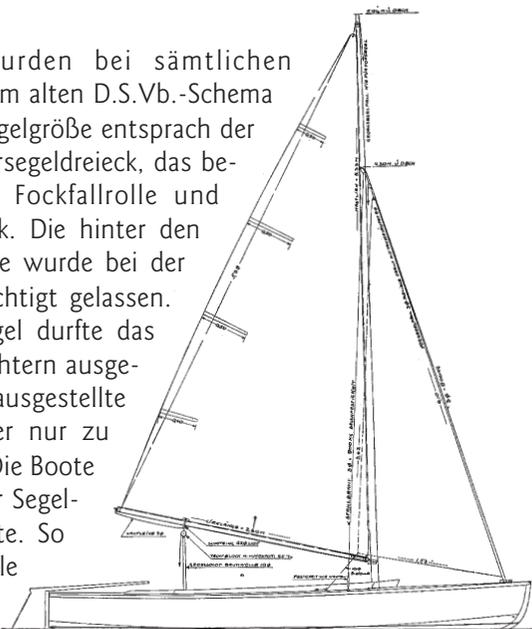
Zwischen den Kriegen war die Blütezeit der Konstruktionsjollenklassen. Die kraweelgeplankten Rundspanter waren Unikate, heute würde man One-off's sagen. Die Boote wurden über Mallen aufgeplankt. Ein neuer Riß des Konstrukteurs bedeutet für die Bootsbauer im wesentlichen den Mallenabstand zu modifizieren bzw. die Mallenform gering zu verändern. Einen neuen Riß bauen zu lassen, war bei dieser Vorgehensweise vergleichsweise billig. Unter den großen Jollen-Konstrukteuren dieser Zeit waren:

Reinhard Drewitz (Berlin), Jenö Benaczek (Budapest), Carl Martens (Berlin), sowie Anton Miglitsch (Bremen), und Rudolf Gärsch (Berlin).

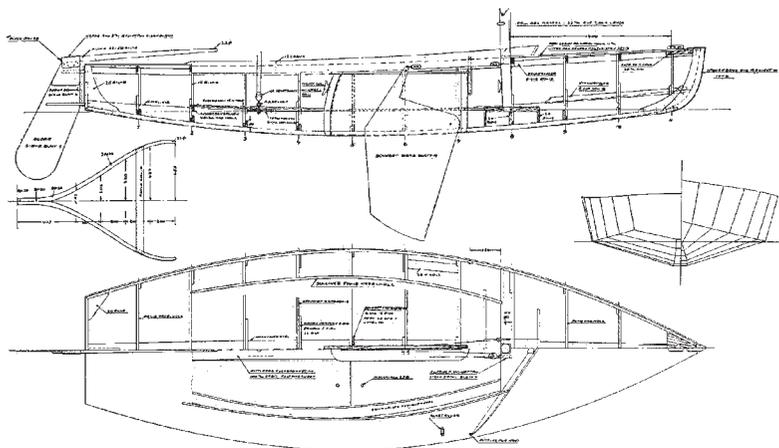
Die freien Rennjollen-Konstruktionsklassen brachten zwar sehr schnelle Boote, doch der Anteil der Konstrukteure an Erfolg oder Niederlage bei Wettfahrten war so extrem, daß der rein seglerische Vergleich zwischen den Mannschaften nur sehr schwer zu ermitteln war.

Inserat

Die Segelflächen wurden bei sämtlichen Konstruktionsklassen nach dem alten D.S.Vb.-Schema berechnet. Die vermessene Segelgröße entsprach der Fläche aus Großsegel und Vorsegeldreieck, das begrenzt wurde durch Mast, Fockfallrolle und den Fockhalsbeschlag auf Deck. Die hinter den Mast reichende Vorsegelfläche wurde bei der Bootsvermessung unberücksichtigt gelassen. Mit durchgelattetem Großsegel durfte das Achterliek daher weit nach achtern ausgestellt werden. Die zusätzlich ausgestellte Fläche wurde vom Vermesser nur zu zwei Dritteln berücksichtigt. Die Boote trugen somit wesentlich mehr Segelfläche, als die Formel anzeigte. So brachte Currys 22-qm-Rennjolle AERO mit ihrer bis zum Heck reichenden Genua mehr als 30 m<sup>2</sup> Segelfläche an den Wind.



Die Form des Riggs war freigestellt. Obwohl man bereits in den 20er Jahren wußte, daß die Hochtakelung hoch am Wind mehr Vortrieb bringt,



### 10 qm-Einheitsjugendjolle Pirat

Entwurf Carl Martens, 1938

Länge ü. A. 5,00 m, Breite 1,61 m, Tiefgang 0,198 m / 1,045 m

konnte die Gaffeltakelage bei den Jollenklassen nicht durch die modernere Hochtakelung verdrängt werden. Der Grund hierfür lag in der damaligen Geometrie der Regattabahnen. Es wurden damals selten Dreiecke gesegelt, die einen überwiegenden Kreuzanteil enthielten. Die Regattakurse wurden in der Regel kreuz und quer durchs Revier gelegt. Bei diesen Bahnen überwogen die Raumschot- und Halbwindkurse, bei denen das Gaffelsegel deutliche Vorteile bringt.

Um an der Kreuz eine gute Höhe zu erzielen, muß das Vorsegel eine saubere Windanschnittkante aufweisen. Dies bedeutet für den Segler, daß das Vorliek straff gespannt sein muß. Die Konstruktionsklassen versuchten diese gerade Anschnittkante durch das Setzen von Backstagen zu erzielen. Das Backstag griff hierbei am Masttop an und zog diesen nach achtern, wodurch Spannung auf das Vorsegelvorliek kam. Seit Ende der zwanziger Jahre fuhren eine große Zahl Jollen und Jollenkreuzer, um einen guten Vorsegelstand zu erreichen, eine feste Vorstagspiere, auch Holzbein genannt. Die stets umständlich zu handhabenden Backstagen konnten hierbei entfallen. Das den Mast abstützende Holzbein konnte sich bis zum Aufkommen der formstabilen Kunststoffsegel halten.

Ein weiteres Merkmal der deutschen Jollen war die Gabelpinne, mit der bereits 1906 auf Berliner Jollen gesteuert wurde. Abgesehen von einigen J-Jollen, die 1938 mit Auslegerpinne ausgerüstet waren, lebte die große schwere Gabelpinne bis weit in die 60er Jahre hinein. Es wurden sogar Gabelpinnen gefahren, die zusätzlich einen Ausleger hatten.

Die Zeit der klassischen Vollholzzollen war in Deutschland mit dem Zweiten Weltkrieg beendet.

Die 22-qm-Rennklasse fand nach Kriegsende keine Unterstützung mehr im Ausland. Bis 1949 entstanden nochmals 10 J-Jollen in Bayern. Ab 1949 konnten die 22-qm-Rennjollen bei Reduzierung der Segelfläche auch als 15-qm-Wanderjolle vermessen werden. Die Rümpfe der 15-qm-Wanderjolle (Länge 6,20 m) und der Nationalen Jolle (Länge 6,10 m) waren sich so ähnlich, daß sie nur von Kennern unterscheiden werden können. Umvermessene J-Jollen konnten so zweimal die H-Jollen-Meisterschaft gewinnen. Von den Z-Jollen wurden bis Mitte der 50 Jahre noch etwa 30 Schiffe gebaut.

Die 22-qm- und 10-qm-Rennjollen, der Einheitszehner und die 20-qm-Wanderjolle wurden nach dem Krieg vom DSV zur Altersklasse erklärt. In der Schweiz wurden nach Kriegsende nochmals einige Einheitszehner gebaut.



*Gabelpinne einer Z-Jolle. Typisches 'Lenkgestänge' deutscher Rennklassen.*

Eine starke Neubautätigkeiten gab es in den 50er und 60er Jahren in den Klassen der O-Jolle, bei den Piraten, den H-Jollen sowie den drei Jollenkreuzerklassen. Das 12-qm-Scharpie wurde, obwohl 1956 Olympiaklasse, nur etwa dreißigmal in der Bundesrepublik gebaut. Als internationale Regattaklasse nahm es bis Anfang der 70er Jahre an den Kieler Wochen teil. Mit über 2500 Schiffen bis 1962 war der robuste Holzpirat damals die beliebteste Jollenklasse in der Bundesrepublik geworden. Sie ist auch heute noch im benachbarten Ausland stark verbreitet. Deutsche und teilweise auch Europameisterschaften werden bis heute in sämtlichen alten Jollenklassen ausgesegelt. Eine Ausnahme machte hier lediglich die 30 m<sup>2</sup>-Jollenkreuzerklasse.

Ab Mitte der sechziger Jahre sollten die alten Vollholzboote von neuen Materialien, wie formverleimtem Sperrholz und Kunststoffen verdrängt werden. Die pflegeintensiven Holzbauten erlagen innerhalb weniger Jahre der übermächtigen Konkurrenz der modernen Leichtbaujollen mit flexiblem Alurigg und Trapez. Diese neuen Kunststoffboote waren billig in Serie herzustellen, sie galten als sportlicher und seetüchtiger, da sie nach einer Kenterung leichter wieder aufzurichten waren. Kunststoffboote waren darüber hinaus viel pflegeleichter als konventionelle Holzrumpfe.



Als Regattaklassen haben vorwiegend jene Bootsklassen überlebt, die moderne Materialien mit in die Klassenvorschriften aufnahmen, wie z.B. der Pirat und als Konstruktionsklassen die Jollenkreuzer (15 ,20 ,30 m<sup>2</sup>) oder auch die H-Jolle. Da die traditionell gebauten Vollholzboote gegen ihre leichten Schwestern kaum Chancen hatten, verschwanden sie von den großen Regattabahnen und damit aus der Öffentlichkeit.

Seit Ende der siebziger Jahre begann für viele alte Bootsklassen wieder eine Renaissance. So für die J-Jolle, die hölzerne H-Jolle oder auch die Zwanziger Rennjolle (Z-Jolle). Viele Segler erkannten den Wert dieser Kunstwerke aus Holz als unwiederbringliches Kulturgut und restaurieren die alten Boote in unterschiedlicher Qualität. Jollen, die vor 20 Jahren mit Polyester überklebt wurden, werden heute wieder erfolgreich zurückgebaut. Es zeigte sich, daß ein Zusammenschluß begeisterter 'Holzwürmer' zu eine Klasse die besten Früchte zu ihrer Rettung bringt. Die 20-qm-Rennjollenklasse soll in der nächsten Zeit sogar wieder den Status einer anerkannten DSV-Klasse erhalten.

Dort, wo heute keine anerkannten Verbands-Klassenvereinigungen schützend eingreifen, wie bei den Holzpiraten, den Alt-O-Jollen, den 15-qm-Rennjollen oder Holz-Jollenkreuzern usw., ist die Gefahr groß, daß die Boote dieser Klassen nach und nach verheizt werden oder ein, den Verfall beschleunigendes GFK-Leichenhemd erhalten. Das neue Yachtgeschichtsbewußtsein scheint für viele Jollen gerade noch zur rechten Zeit gekommen zu sein. Es könnte heute zur Rettung der letzten noch erhaltenen Boote beitragen.

★ ★ ★



# Verbands-JOLLENKLASSEN des D.S.B. und D.S.Vb.

zusammengestellt von Wilfried Horns

Klassenbezeichnung	Segelzeichen des D.S.Vb. bis 1934	Segelzeichen des D.S.B. bis 1934	Segelzeichen des D.S.V. ab 1934	Anzahl 1938	Anzahl 1952
<b>internationale beschränkte Klassen</b>					
14-Fuß-Dinghy	<b>14 / G</b>	<b>14 / G</b>	<b>14 / G</b>	9	2
<b>internationale Einheitsklassen</b>					
12 Fuß-Dinghy (Olympiaklasse ´28)	<b>G</b>	<b>G</b>	<b>G</b>	88	17
<b>deutsche Klassen</b>					
<u>Rennjollen</u>					
10-qm-Rennjollen	<b>N</b>	<b>D</b>	<b>N</b>	139	18
15-qm-Rennjollen	<b>M</b>	<b>M</b>	<b>M</b>	301	65
20-qm-Rennjollen	<b>Z</b>	<b>B</b>	<b>Z</b>	248	83
22-qm-Rennjollen	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	225	71
<u>Wanderjollen</u>					
10-qm-Wanderjollen		<b>z</b>	<b>z</b>	100	28
15-qm-Wanderjollen	<b>F</b>	<b>H</b>	<b>H</b>	588	328
20-qm-Wanderjollen		<b>E</b>	<b>E</b>	58	11
<u>Jollenkreuzer</u>					
15-qm-Jollenkreuzer	<b>P</b>	<b>P</b>	<b>P</b>	67	43
20-qm-Jollenkreuzer	<b>A</b>	<b>Z</b>	<b>R</b>	213	114
30-qm-Jollenkreuzer	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	79	28

Klassenbezeichnung	Segelzeichen des D.S.Vb. bis 1934	Segelzeichen des D.S.B. bis 1934	Segelzeichen des D.S.V. ab 1934	Anzahl 1938	Anzahl 1952
<b>Einheitsklassen</b>					
Einheitszehner	<b>ooo</b>	<b>ooo</b>	<b>ooo</b>	60	1
12-m <sup>2</sup> -Einheitscharpie (ab 1938 internationale Klasse)	<b>12 / G</b>	<b>12 / G</b>	<b>12 / G</b>	235	84
10-qm-Olympiajolle (ab 1937 internationale Klasse)	<b>O</b>	<b>O</b>	<b>O</b>		310
Pirat	Beil	Beil	Beil		654
<b>1934 gestrichene Klassen</b>					
30-qm-Küstenjolle	<b>U</b>		<b>U</b>	31	
25-qm-Jollenkreuzer	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	8	
35-qm-Jollenkreuzer	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	12	
30-qm-Jollenkreuzer		<b>Y</b>	<b>Y</b>	4	
25-qm-Rennjolle		<b>A</b>	<b>A</b>		
15-qm-Halbbrennjolle		<b>O</b>	<b>O</b>	16	
<b>nation. Ausgleichsklassen</b>					
offene Flossenkieler			<b>F</b>		
Jollenkreuzer			<b>C</b>	953	475
Jollen unter 20 qm Segelfläche			<b>V</b>	1794	733
Jollen über 20 qm Segelfläche			<b>W</b>	478	60
Ausgleichsjollen unter 20 qm Segelfläche			<b>Vs</b>	63	
Ausgleichsjollen über 20 qm Segelfläche			<b>Ws</b>	26	