

Juniorbådens historie

fredag, november 09, 2012

http://kdyjunior.dk/?page_id=211

I 1928 startede KDY sin juniorafdeling, og så sig i den anledning om, efter et egnet fartøj, og fattede interesse for en "pøjkbat", konstrueret af svenskeren Erik Salander, der i et enkelt eksemplar sejlede i de danske farvande.

Man henvendte sig til Salander, og fik ham til at lave en ny tegning, på grundlag af ovennævnte båd, men med visse ændringer ved skrog og rig. Kølvægten blev således reduceret med 100 kg, til 275 kg, for at få et mere levende fartøj frem.

KDY købte de færdige tegninger, med rettigheder og bestilte fire både hos bådebygger Svend Svendsen i Kastrup. Disse både var færdige, og blev prøvet i sommeren 1929, og fundet fuldt forsvarlige og velegnede som øvelsesbåde for drenge i juniorafdelingen, mellem 10 – 19 år. Allerede det følgende år havde KDY yderlige to både under sejl, og andre klubber begyndte at fatte interesse for fartøjet. Hellerup Sejlklub stod over for anskaffelse af et fartøj til sin juniorafdeling, og fik KDY's tilladelse til at bygge båden efter tegningerne, og i sommeren 1930 kunne to klubber for første gang kappes i ens både. KDY med 6 både, og H.S. med 3 både. I de følgende år fulgte andre klubber hurtigt efter, først og fremmest Furesøen, Aarhus Yachtklub og Kolding. Man var glade for båden, og enkelte private begyndte også at bygge, selvom det i årene op til krigen, ikke blev til så mange fra den kant af. I 1931/32 enedes man om at ændre riggen. Båden havde vist sig at have en temmelig stor lugterighed, og derfor hævdede man fokkens fastgørelse på masten, fra salingen, og op til hvor den nu sidder. Det indvundne areal, skar man i stedet for af storesejlets agter kant, og bommen, der havde raget langt udover ror og agterspejl, blev kortet af. Resultatet blev en endnu mere velsejlende båd.

Omkring 1947 var bådantallet kommet op på omkring 120 stk., jævnt fordelt over det meste af landet. Desværre var disse både ikke så ensartede, som man kunne ønske. Dette skyldtes forskellige årsager, som f.eks. unøjagtigheder fra bådebyggerens side, men oftest fordi de forskellige, særligt de private bygherrer, ønskede at prøve noget nyt. Ved de danske og svenske sundklubbers juniormøde i Hellerup, april 1947 fremlagde H.S. et udarbejdet forslag til bygge- og kontrolbestemmelser for juniorbåden. Forslaget blev efter en diskussion godkendt af samtlige tilstedeværende klubber, med undtagelse af KDY's repræsentant, der udbad sig længere betænkningstid. Da det dengang var KDY der havde rettighederne til tegningerne, og derfor havde det sidste ord at skulle have sagt, måtte man rette sig herefter, men i løbet af sommeren og efteråret 1947 omredigerede KDY og H.S. i fællesskab det oprindelige forslag, og det endelige resultat forelå ved årsskiftet. Når en juniorbåd for fremtiden skulle bygges, fik bådebyggeren nu sammen med tegningerne, der i hvert enkelt tilfælde skulle rekvireres gennem KDY's sekretariat, udleveret en byggebeskrivelse, der ganske nøje skulle efterfølges, hvis båden skulle have anerkendelse som KDY juniorbåd, og tildeles klasseattesten.

Det gik nu fint i en del år, og større problemer med overholdelse af reglerne var der ikke, så længe klubberne var i overtal. I KDY og H.S. havde man i mange år været enige om at lade private- og klubejede juniorbåde sejle i hver sin start ved kapsejladserne, men først i 1951 fulgte de andre klubber

med her. I 1953 foretog man en ændring på tegning og byggebeskrivelse på grundlag af de indhøstede erfaringer. Et udvalg blev nedsat af KDY med medlemmer desuden fra K.A.S. og H.S. blev enige om at begrænse storsejlets kappe, med et maksimum mål, masten blev tilladt bygget og den så kaldte flade bom godkendt. Flydetankene, der var af kobber eller galv. jernplade, blev erstattet med polystyren e.l.. Dette sidste var et meget stort fremskridt for sikkerheden. I 1954 blev rorpinds forlænger tilladt. I 1957 havde man nu så mange private både, at man mente det nødvendigt at kunne se forskel på afstand, og man vedtog, at de private for fremtiden skulle have en streg under nummeret i sejlet.

Nu begyndte dacron sejlene at vise sig på kapsejlsbanerne, og ved et møde i KDY i maj 1960, mellem sundklubberne blev man enige om at tillade dette kunststof ved åbne kapsejlsbaner for klubbåde fra og med sommeren 1963, og for de private 1961. Man blev enige om at sy disse nye sejl med mindre kappe, end bomuldssejlene havde, og satte max. målet fra midten af mastelaget til midte af agterlaget ned fra 2,0 m til 1,9 m. Ved samme lejlighed blev rustfri stål tilladt til beslag og først og fremmest røstjern.

I efteråret 1963 blev der, som omtalt under J-klubbens historie, nedsat et udvalg bestående af repræsentanter fra KDY, KAS og H.S. samt en repræsentant fra de private. Formålet med udvalget var endnu engang at søge at moderniserede gældende byggeregler og klassebestemmelser. Udvalgets arbejde resulterede i nye tegninger og beskrivelser, dateret 1. maj 1964. Ændringerne var ikke store, og ikke alle private sejleres ønsker kunne opfyldes. Der er efter 1964 sket mange ændringer så båden har kunnet følge med tiden. De væsentligste har fundet sted efter at KDY har overdraget rettighederne til Dansk Sejlunion.

Den største revolution kom i efteråret 1978. Man fik her den endelige godkendelse til at fremstille båden i glasfiber. Man havde igennem nogle år talt om dette i J-klubben og i 1976 tog man så kontakt med Ejvind's Bådeværft i Rantzausminde (Svendborg) som indvilligede i at fremstille en støbeform over en nyere træbåd. J 358 ejet af J-klubbens mangeårige formand Børge Dammand, blev brugt som model. Der blev derefter udarbejdet nye byggebestemmelser, samt bestemmelser for hvorledes en produktion af båden skulle foregå. Der blev også fremstillet en master plug efter hvilken alle nye støbeforme skal laves, og ethvert værft som ønsker at støbe juniorbåden, skal have autorisation til dette af Dansk Sejlunion, for at sikre nøjagtig ens både. Man har med dette projekt taget endnu et skridt for at styrke juniorbåden i kampen overfor de mange nye konstruktioner i denne størrelse.