



Tema:

Juniorbåden

Kerteminde-stævnet





Af Stig Ekblom

Ved de Københavnske Træsejleres torsdagssejladser her i 2014 deltager 3-4 juniorbåde – her J 397 "Getting Straight"

Den dejlige juniorbåd

I efteråret 1927 kom den kendte sejlsportsmand Valdemar Nielsen sejlede hjem fra Göteborg med en lille, klinkbygget kølbåd, "Eidern", på slæb efter sin egen store båd.

KDY havde længe arbejdet for at få flere unge ind i sejlsporten og så sig om efter en velegnet bådtype hertil. Derfor sejlede Valdemar Nielsen op og besøgte G.K.S.S. for at studere deres ungdomsarbejde – og kom altså hjem med en af deres "pojkbåtar".

"Eidern" vakte stor interesse, og man fik den svenske konstruktør Salander til at skabe en lidt modificeret tegning til båden, der oprindeligt er konstrueret i 1913, med mindre kølvægt og lidt ændret rig. Flere medlemmer af KDY meldte sig straks i 1927 og fik sat gang i bygningen af tre af disse både hos bådbygger Svend Svendsen i Kastrup. KDY oprettede sin juniorafdeling, og i foråret 1928 kunne en flok unge sejle ud i landets første fire KDY-juniorbåde – byggeprisen blev kun 1000 kr. pr. stk.

Den første sommer fik KDY'erne besøg af et hold svenske "pojker" med både, og året efter blev en damper lastet med danske juniorbåde og en flok juniorer og sendt til Göteborg for at dyste med svenskerne.

Det blev indledningen til de interskandinaviske klub-juniorregattaer, hvor juniorer fra svenske, danske, norske og finske klubber hvert andet år dystede med hinanden gennem mange år.

Hellerup Sejlklub fulgte snart efter, hvorpå Juniorbåden hurtigt bredte sig til andre sejlklubber over hele landet. Allerede i 1934 udsatte KDY-kredsen "Piraterne" en vandrepokal, der kunne vindes ved det årlige Landsjuniorstævne. Det skulle sejles i KDY-juniorbåde og var selvfølgelig medvirkende til den store udbredelse af den fine båd.

Der blev gennem årene foretaget flere ændringer af klassereglerne, især vedrørende riggen – som i så mange andre klasser – men båden er grundlæggende mage til de første fra 1928.

I 1947 var der over 120 Juniorbåde på vandet rundt om i landet – heraf en del i privat eje – og herefter kom der yderligere fart i udbredelsen. I 1960 var antallet fordoblet, og i 1972 var der bygget over 400 juniorbåde i træ.

Sejlunionen anerkendte juniorbåden som danmarksmesterskabsbåd i 1964 under navnet "KDY-15m²".

KDY-Juniorbåden holdt sig – trods mange forsøg på at erstatte den undervejs – som den førende ungdomsbåd i sejlklubberne gennem mere end 40 år – helt frem til starten af 1970'erne, hvor den norsktegnede Yngling slog igennem som den nye juniorklub-båd.

Ikke mærkeligt – juniorbåden er velsejlende og sikker, men også sportslig og udfordrende med sit store sejl-

areal – i frisk vind kræver den rappe manøvrer og mandskab på dækket, gerne i hængestopper, for at holde sig på ret køl.

Klassen er dog i høj grad levende endnu – nok ikke mindst fordi man i 1978 begyndte at bygge bådene i plastik, selvom der nu kun er tale om ca 25 både i dette materiale.

Juniorklubben i Danmark lever fint og sikrer, at der afholdes sommerstævner, klassেমesterskaber og kap-sejladser for bådene – ikke mindst i samarbejde med de tyske juniorbådssejlere, der råder over mere end 55 aktivt sejlede både.

DFÆL har også været medvirkende i flere begivenheder, hvor juniorbåden er blevet hædret. Ved det store jubilæumsstævne i Svendborg i 2003 fejrede vi samtidig juniorbådens 75 års jubilæum, og en del DFÆL-medlemmer fik chancen være med ude og dyste sammen med Danmarks førende juniorbådssejlere.

Ved Svendborg Classic 2012 var regattaens temabåd igen KDY-15m². Her deltog 10 Juniorbåde.

I andre lande sejler man også med nationale udgaver af den oprindelige "pojkbåd", som i Sverige hurtigt fik navnet "Stjärnbåten", mens den i Finland hed "Vingbåten", og fra 1937 kom den under navnet "Loch Long" til



Den sidstbyggede juniorbåd nr. 438 "Svip", er faktisk bygget i træ af bådebyggeren Jens Nørgaard og blev søsat i 2010. Du kan læse hans detaljerede byggebeskrivelse på <http://kdyjunior.dk/?p=200>.

"Svip" deltog i Svendborg Classic 2012 og blev her velfortjent kåret som "Årets Båd"



G.K.K.S.s havn Långedrag i Göteborg kan man på en lille "æresbro" se tre eksemplarer af "Stjärnbåten", som er den svenske forfader til Juniorbåden – den blev oprindeligt

tegnet allerede i 1913. Skulle der ikke ligge tre juniorbåde i en af KDY's havne – med tilsvarende skilte om hver båds fantastiske historie – så gamle sejlere kunne blive mindet om



deres gyldne tid med båden, og så yngre folk kan forstå den betydning, som denne lille og ydmyge, men så fine båd har haft for udbredelsen af "den lille sejlsport" i Danmark?

Skotland og videre ud i Storbritannien.

Egentlig er det underligt, at Dansk Sejlunion og KDY ikke har sat denne båd op på en høj piedestal og dyrker den som en af den moderne sejlsports helt afgørende grundpiller. Når man i dag snakker med gamle sejlere, fortæller næsten alle om de dejlige år i juniortiden med de pragtfulde juniorbåde og alle de skønne oplevelser, der knyttede sig til dem.

Det er mere end en gang udtalt, at "...aldrig har så mange haft så lille en båd at takke for så meget".

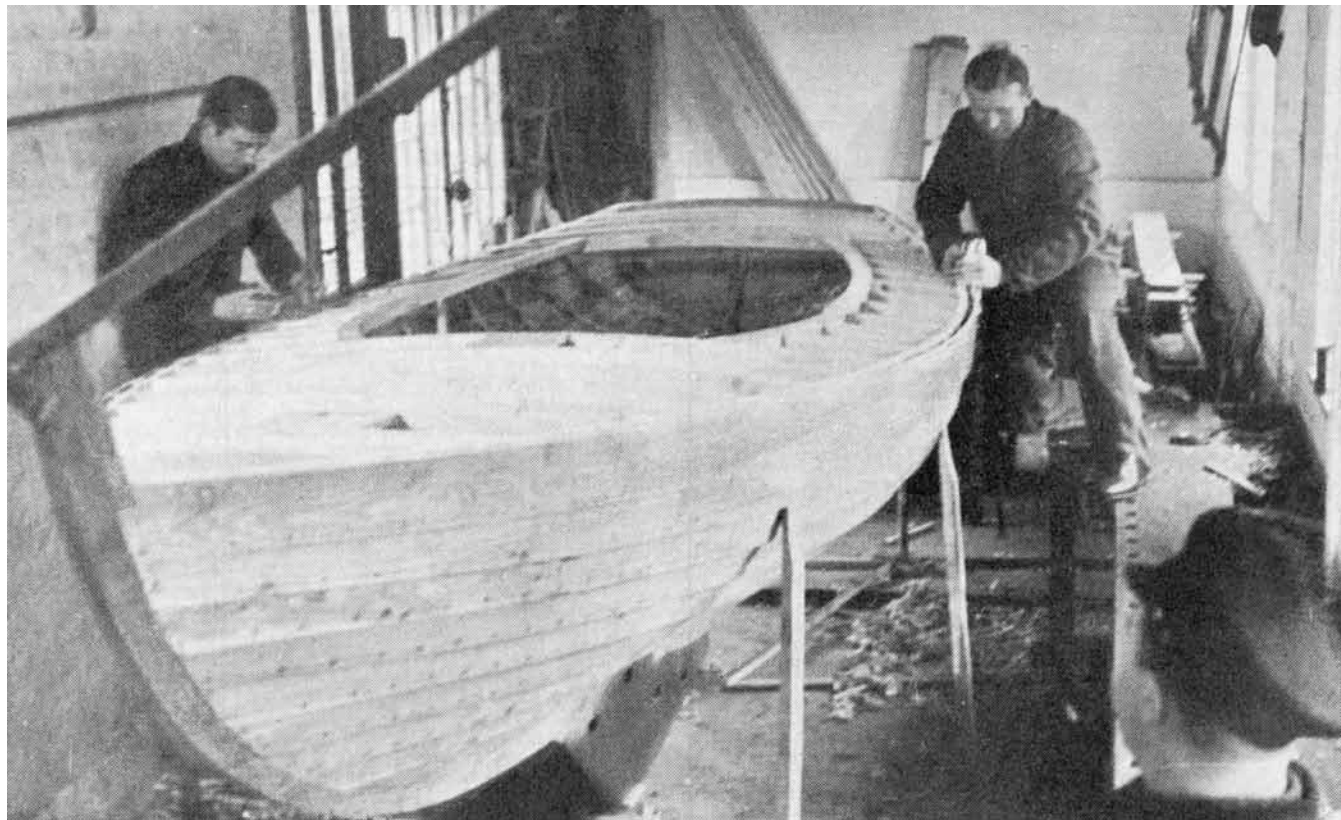
Vi har hørt, at KDY ved sit store 150-års jubilæumsarrangement i 2016 bestræber sig på at samle flest mulige juniorbåde. Lad os håbe at det kan lykkes – det bliver et herligt syn at se en sværm af disse små mirakler på Sundet.

På forsiden af "Det Bedste" i maj 1958 bragtes dette foto af de aktive juniorer i Hellerup Sejlklub.



Nu må juniorbådernes historie skrives

Der var virkelig stor interesse for juniorbådene i 1945 – i Frederikssund byggede juniorerne selv ikke mindre end 8 på een gang – og de fik navne efter Snehvide og de 7 små dværge. Her ses "Dumpe"



Juniorbådene har dannet ramme om så mange fælles og individuelle oplevelser, siden den blev indført som ungdomsbåd fra 1928. Ufatteligt mange har trådt deres første sejlersko i og med denne båd gennem årene – her kan vi vist godt snakke om den lille sejlsport med den kæmpemæssige bredde og betydning. Men der er skrevet forbløffende lidt om juniorbådene – også her i vores blad – og det har Kim Hegn Hansen kastet sig ud i at gøre noget ved.

Kim har allerede snakket med mange tidligere og nuværende juniorbådssejlere i sit store arbejde for først at afdække J-99s historie, og siden i sin bestræbelse for at skrive alle andre juniorbådes historie.

Barnebarnet viste vejen

Egentlig startede det hele med, at Kim sad med sit barnebarn Paprica på 4 år på skødet og gyngede hende, mens han fortalte om den dejlige tid med juniorbåden "Jo"

Sejlerskolen i sejlklubben "Frem" i København ønskede sig flere både, men klubben havde i lyset af den tyske besættelse ikke mange penge til det. Derfor byggede to af sejlerskolens lærere gennem de sidste besættelseår to juniorbåde – de kom derfor kun til at koste materialeprisen. Ved søsætningen i 1945 – efter befrielsen – fik bådene navne efter to unge medlemmer, der faldt i modstandskampen "Kaj" og "Ejler".

I 1963 stod Bernhard Hansen (længst til højre) igen for bygningen af to juniorbåde. Da kom afdelingen op på flere end 130 juniorer



J-99. Barnebarnet spurgte hvordan den så ud, men Kim kunne ikke rigtig vise nogen billeder af den – man tog jo ikke så mange dengang.

"Jamen, kan vi ikke bare finde den på skærmen der", spurgte det omverdensbevidste barn og pegede på PC'en, men det mente Kim nu ikke. "Prøv nu", sagde barnebarnet – og Kim googlede efter Juniorbåd J-99. Og vupti – første hit viste båden stående foran Danmarks Museum for Lystsejlsads på Valdemars Slot; den var blevet doneret hertil.

Kim begyndte nu at undersøge bådens historie, både før og efter at han sejlede med den i årene 1966-70, og det gav resultater – dog ikke uden besværligheder. Diverse registre for sejlkubber og Dansk Sejlunion giver kun adgang for medlemmer eller særligt indviede – der måtte megen personlig opsøgen til. Og feks. DFÆLs register omfatter jo kun både, der har været medlem af DFÆL.

Bådens brogede livsforløb

Men Kim har fundet rigtigt meget frem om netop J-99.

Her kan nævnes, at den blev bygget som klubbåd i 1946 til sejlföreningen "Vikingen" i Nykøbing Falster – i 1950 kom til den til Hellerup Sejlklub, der jo havde en særdeles aktiv ungdomsafdeling. Her blev den døbt "Jens", opkaldt efter et juniorklubmedlem, der som ganske ung modstandsmand blev dræbt af den berygtede "Peter-gruppe" i den sidste tid af besættelsen.

I 1956 blev båden solgt til en privat ejer og endte i det sydfynske, hvor Kims far købte båden. Kim havde været tilskuer til "Øresundsugen" i København i 1966 og var her ikke blevet mindre begejstret for sejlsporten. Alle Kims konfirmationspenge gik til den, og faderen spædede resten til. Men da Kim fire år senere skulle til København for at studere, besluttede han og faderen sig til at sælge J-99 og den drog så videre ud i det Sydfynske Øhav, uden at Kim vidste mere om den. Kim fortsatte dog med at sejle med en kammerat i Juniorbåd, når han var hjemme i Svendborg.

Båden kom derefter på flere hænder, indtil den kom til Jørgen Royal Petersen og hans far Erwin i Nyborg, hvor den sejlede i 1976-2004 under navnet "Sir Erwin"



Sundby Havn 2014. Der bliver nørklet med mange papirer, når Kim Hegn Hansen kortlægger juniorbådenes historie. Til højre står Kim med standeren, som J-99 "Jo" førte dengang Kim var ejeren. Hans far havde gemt den i mange år.

– døbt således, fordi Jørgen havde set en tysk lystyacht i Svendborg Sund med dette navn.

Hellerup havde nøglerne

Kontakten med Hellerup Sejlklub kunne udnyttes. Kim mødte frem til standerhejsning, og det blev starten på kontakten til mange gamle juniorbådssejlere. Han fik så den ide at kontakte lokalavisen "Villabyerne" og eftersøge folk med tilknytning til Hellerup Sejlklubs ungdomsafdeling. Samme morgen, som avisen kom ud, ringede telefonen – der var bid. Kim fik uden videre lov til at låne et fotoalbum, så han kunne scanne fotos. I løbet af den første uge var der 20 henvendelser til Kim – og han fik kontakt til "Luffe", ejeren af bådudstyrsbutikken i Hellerup. Det gav utroligt mange oplysninger, både om J-99 og om livet i ungdomsafdelingen. Kim fik også en artikel i lokalavisen Lolland-Falsters Folketidende, men desværre uden resultater.

DFÆLs daværende formand, Ove Juel, skabte kontakt til Klaus, ejeren af den nordiske krydser "Corinna", der er bygget på samme værft som J-99. Her fik han en del oplysninger om værftet – og ikke mindst fotos fra den tid. I Corinna's logbog fandt Klaus en beretning om, at hans bror havde været junior i Sejlforeningen "Vikingen" og havde sejlet med J-99 og dens søsterbåd.

Fundet, men i bekymrende situation

Nu stod den altså som udendørs blikfang for museet i sommeren 2012, og det var både giveren, Jørgen Royal Petersen og Kim da noget kede af. Selvom den kun stod der tre måneder om året, så ved enhver, at en træbåd lider frygteligt ved at stå utildækket udendørs i sommerens sol og regn. De henvendte sig til museet, som sørgede for, at båden kom ned til Jacobsens Plads ved Troense havn – under presenning.

Det er utroligt, så mange finurlige og rørende



Jo" søsættes 11. juni 1967 fra John Madsens båddeværft i Strandhuse ved Svendborg



Svendborg 1968. Kim står stolt ved J-99 "Jo" i bådehallen på John Madsens båddeværft



Kim og hans far sejler aftentur på Svendborg Sund

fortællinger, Kim har gravet frem om J-99.

Du kan læse flere på www.kdy15m2juniorbaaden.blogspot.dk – kig under "NEWS"

Og så til alle de andre

Efter at have nået så langt med afdækningen af den kære J-99, fik Kim stor trang til at få de andre juniorbådes historier afdækket. Det er noget af en opgave – der er jo bygget 438 af slagsen i Danmark! Men han er gået i gang med krum hals.

I december 2013 skrev han ud til alle sejlkubber i Danmark, men det kom der nu ikke meget ud af. Og som tidligere nævnt gav diverse registre heller ikke meget. Men hvor der er vilje er der vej.

Kim kunne egentlig godt tænke sig at virke for oprettelsen af et stort nationalt arkiv over alle både og deres ejere, så man kan følge både bådenes og ejernes historik – men han kan godt se, at det vist har lange udsigter, trods det at såvel teknologien som oplysningerne findes. Det vil kræve en mægtig indsats, og umiddelbart ser det ikke ud til at den kan mobiliseres. I første omgang er der nu også rigeligt at se til med at få afdækket juniorbådenes historie – og her kommer vi til noget afgørende:

Du kan hjælpe med til at skrive bådenes historie

Beretninger om oplevelser i klubben, med de andre unge, fællesture, kapsejladser, stævner, prøvelser med vejr og vind – alt har interesse. Og hvis du kan knytte dem til bestemte juniorbåde – altså navn og nummer – eller i det hele taget bare kender til brudstykker af en eller flere juniorbådes historie og nuværende skæbne, så send alt hvad du overhovedet kan til Kim Hegn Hansen på mail: juniorbaads.registeret@gmail.com eller ring på tlf: 6113 4750 og fortæl ham det, du ved.

Målerbreve, klubblade med omtale af klubbådene og kapsejladseresultater, hvor der er anført ejer og hjemhavn er ligeledes yderst interessante for projektet.

Vi satser på at en del af fortællingerne vil blive bragt her i bladet – og vi garanterer, at alle vil blive sat på hjemmesiden om Juniorbåden www.kdy15m2juniorbaaden.blogspot.dk



**Juniorbåden – en del af
rigtig manges opdragelse**

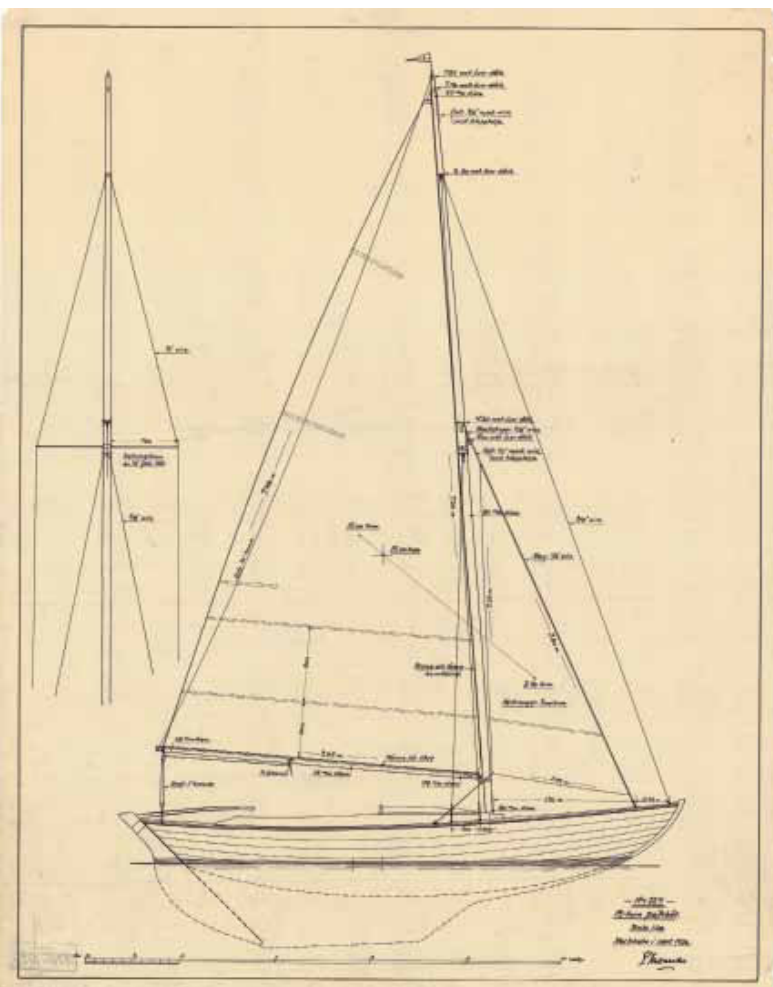
Akela til Kongelig Classic

Juniorbådens historie

En af de første danske "entypebåde" "Mågen", som Alfred Benzon (1855-1932) konstruerede i 1910, blev starten på "den lille sejlsport", hvor mange ikke formuende danskere fik muligheden for at få udlevet sine drømme samt få nogle skønne oplevelser langs de danske kyster. – Der var dog fortsat et stort behov for, at

sejlsporten også blev mulig for de helt unge sejlere, og i Kongelig Dansk Yachtklub (KDY) kom inspirationen i 1920-erne fra Sverige, hvor man i en del år havde puslet med tanken om at etablere en Juniorafdeling ved implementering af en "Pojkbåt". I 1913 udskrev Göteborgs_Kungliga_Segelsallskap (GKSS) en konkurrence om en "udlodningsbåd" i selskabets juniorafdeling, og af de tre indleverede forslag valgte man Jan "Janne" Jacobsens forslag med pojkbåten "Rymlig". – De første 15 både blev imidlertid først ordret i oktober 1927 til levering i maj 1928, så det vil vi betegne som det retmæssige fødselsår for denne bådtype, selvom den først i 1939 bliver benævnt "Stjærnbåten" af Svenska Seglarförbundet og antaget som entypebåd. – I 1920-erne diskuterede man i KDY mulighederne for fremtiden for juniorerne, og "på et Medlemsmøde (i 1927) gik Fuldmægtig Sv. Aage Jøhnke stærkt ind for Oprettelsen af en Juniorafdeling for derigennem at tilføre Klubben Ungdom. Man havde fundet et Par velegnede Juniorbaade, som kun kostede ca. 1800 Kr. Stykket. Et Udvalg blev nedsat (om Juniorbevægelsen se den særlige Redegørelse senere). Paa Klubbens Generalforsamling den 10. December (1927) vedtoges det at give Bestyrelsen Bemyndigelse til forsøgsvis at oprette en Juniorafdeling". – Den navnkundige bagermester Valdemar Nielsen var også medlem af udvalget, og under en sommertur til Göteborg i 1927 studerede han GKSS' meget aktive juniorafdeling, og han må have fået en meget positiv oplevelse, for han havde en lille spejlgattet båd "Eidem" – tegnet af konstruktøren Erik Salander – på slæb, da han kom hjem. – De første 4 nybyggede både, der var bygget efter en modificeret tegning af den samme konstruktør Erik Salander * 27.10.1883 † 15.12.1957, blev søsat 1. maj 1928. – Bl.a. blev kølvægten reduceret med 100 kg til 275 kg.

Fra 1930 og fremefter indføres Juniorbåden i mange danske sejlkubber, og efterhånden blev bådtypen udbredt til hele Danmark, og den blev dermed "redskabet" til at lære såvel godt sømandskab som





kapsejlsregler. Den har ligeledes været med til at give en masse skønne oplevelser og godt kammeratskab med andre juniorer i sejlklubber og blandt private sejlere, ligesom mange sejlere har fået spændende ture i såvel danske som udenlandske farvande. – Omkring 80 sejlklubber har i kortere eller længere perioder haft Juniorbåde, og Hellerup Sejlklub (HS) har rekorden med i alt 39 både over en næsten 50-årig periode. – Det er i dag velkendt, at størstedelen af danske sejlere – herunder elitesejlerne – har fået deres grunduddannelse indenfor sejlsporten i en Juniorbåd, og langt de fleste har af samme grund fortsat en helt speciel passion for Juniorbåden. – Hvad ikke mange ved er, at Danmarks største sejlerikon Paul Elvstrøm startede som junior i

Koncentration ved rundingen af to-kosten

Hellerup Sejlklub i sommeren 1940 og fik hele grunduddannelsen som sejler i Juniorbådene.

Der er siden 1928 og frem til 2010 bygget ca. 435 Juniorbåde, hvilket fremgår af tabellen (foto-02), og grunden til, at der er noget usikkerhed om antallet er, at der er sket "omregistreringer", kassationer o. lign., og så er der adskillige både, der aldrig fik målebrev, og dermed forblev de "uklassede".

Bådene er blevet bygget af såvel professionelle bådebyggere/skibstømrere som af privatpersoner i alle aldre. – Disse fem værfter byggede godt en tredjedel af bådene (i alt 133 af i alt ca. 435):



Sydhavnens Bådebyggeri, Horsens	45 både
Silkeborg Bådebyggeri, Silkeborg	34 både
Aage Walsted, Thurø pr. Svendborg	23 både
H.P. Petersens Baadeværft, Nyborg	21 både
A. Jensen & Søn, Roskilde	10 både

og andre værfter og professionelle hhv. private byggede 1 til 7 både. Flere af bådene er blevet bygget af unge "hobbybyggere", der ønskede at få en billig "drømmebåd", og i flere sejlkubber byggede medlemmerne en eller flere både, som skulle anvendes til uddannelsen af klubbens juniorer.

Omkring 1947 var antallet kommet op på 120 både, jævnt fordelt over hele landet. Desværre var disse både ikke alle så ensartede, som man kunne ønske. Dette havde forskellige årsager som f.eks. unøjagtighed fra bådebyggerens side, men oftest dog fordi de forskellige private bygherrer ønskede at prøve noget nyt. – Dette havde imidlertid også i større eller mindre grad indflydelse på resultatet, når man mødtes til kapsejladser, så derfor startede man i KDY-regie et arbejde for få etableret officielle målebrev, som klubbernes repræsentanter/målere skulle have ansvaret for. KDY udstedte allerede på dette tidspunkt "Måle- og Klasseficieringsbeviser" til både i andre bådklasser, så det er en gåde, hvorfor dette

"system" ikke allerede var gældende for Juniorbådene, og ingen har kunnet give en plausibel forklaring på dette skisma.

Ved de danske og svenske sundklubbers juniormøde i Hellerup i april 1947 fremlagde HS et forslag til bygge- og kontrolbestemmelser for juniorbåden. Forslaget

»Store P« var en legendarisk juniorleder gennem flere generationer.



blev efter diskussion godkendt af samtlige tilstedeværende klubber med undtagelse af KDY's repræsentant, der udbad sig længere betænkningstid. KDY havde dengang alle rettigheder til tegningerne og derfor det sidste ord i sagen. I løbet af sommeren og efteråret 1947 redigerede KDY og HS 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 følges, hvis båden skulle have anerkendelse som KDY juniorbåd og tildeles klasseattesten.

Da "Store P" (Hellerup Sejlklub's juniorleder Arne G. Pedersen) var en af hovedkræfterne bag dette projekt, bringes der i maj-nummeret af Junior-Jollen i 1948 en liste med numrene på alle de både, som man havde sporet, og i maj/juni 1948 bliver de første målebrev udstedt af KDY. I august 1950 gør man status med det chokerende resultat, at kun 75 ud af 165 både er i orden, så der var generelt store problemer med mål og tolerancer.

De klubejede og privatejede Juniorbåde havde siden starten i 1928 sejlet kapsejladser mod hinanden i de samme løb, men i 40-erne blev man meget opmærksom på, at 2-3 velvoksne sejlere i privatejede både kunne være overlegne overfor tre juniorer i klubejede både, så derfor blev dommerne i sejlkubberne mere opmærksomme på dette

problem. – Under en kapsejlads i Københavns Amatør-sejlkлуб i 1951 var en dommer overbevist om, at det var Hellerup Sejlkлубs både, der overtrådte reglerne, og han indkaldte derfor til møde om dette. Det viste sig dog, at det var privatejede Juniorbåde, der havde "snydt" den uheldige dommer, og "Store P" klarede frisag, hvilket skabte stor moro blandt de mange juniorer i Hellerup Sejlkлуб. – Det viste sig dog, at sagen ikke dermed var slut, og først efter seks år blev sagen afsluttet ved, at man i Dansk Sejlunion (DS) besluttede at "dele" klassen i klubejede "Juniorbåde" og privatejede "KDY-15 m²", og i 1957 indføres sidstnævnte "typebetegnelse". I forbindelse med dette bliver det besluttet, at alle privatejede Juniorbåde fremover skulle have en "streg" eller "bjælke" under "J" i nummeret, så alle – også dommerne – kunne se, om det er en klubbåd eller en privatejet båd, der deltager. – Dette var en beslutning, som Danmarks sejlmagere naturligvis var meget glade for, for den betød jo, at alle storsejl altid fremover skulle runde en sejlmager, når en klubbåd overgik til en privat ejer, og det gav klingende mønt for et par "streger".

En kreds af aktive juniorbådssejlere startede under



De privatejede juniorbåde fik en vandret bjælke under J

landsstævnet i Ebeltoft 1963 »Junior-bådsklubben« med det formål at samle Danmarks privatejede juniorbåde, at gøre bådene ens samt at medvirke til en udvikling af klassen. For at leve op til dette formål og for at øge interessen for juniorbåden blandt private foreslog klubben, at der inden for denne bådtype blev startet årlige kapsejladser om danmarksmesterskab. Dette godkendte Dansk Idrætsforbund på den betingelse, at bådene var private, og at navnet ændredes til »K.D.Y. 15 m²«. Ordet juniorbåd måtte ikke benyttes om de private både, men skulle for fremtiden kun betegne klubbådene. K.D.Y. gik med på disse betingelser, men under forudsætning af, at tegninger og byggebestemmelser ikke ændredes, men nøje holdes i overensstemmelse med de til enhver tid gældende for K.D.Y. juniorbåden. Der blev derefter, efter forslag fra de private ejere, nedsat et udvalg, som reviderede byggeregler og klassebestemmelser. Resultatet blev de omtalte tegninger og beskrivelser af 1. maj 1964, som nu alene er gældende. Ved landsstævnet i Horsens i 1964 blev der for første gang afholdt danmarksmesterskabs-kapsejladser for K.D.Y. 15 m². I forbindelse med stævnet holdt klubben et møde, hvor man blev enige om det nye navn »J-klubben« med undertitlen »Special-klubben for K.D.Y. 15 m²«. I forbindelse med mødet blev der valgt ny bestyrelse, som skulle udforme bestemmelser til en bedre kontrol af bådene og udarbejde et forslag til klubbens love. Da K.D.Y. senere på året annullerede danmarksmesterskabet på grund af for store uregelmæssigheder ved bådene, var en indsats fra »J-klubben« med hensyn til kontrolmålinger endnu mere påkrævet, og i foråret 1965 blev K.D.Y. 15 m²-ejere gennem »Sejl og Motor« kraftigt opfordret til at bringe deres både i overensstemmelse med de gældende regler. Ved danmarksmesterskabet i forbindelse med landsstævnet i Skælskør 1965 afholdt klubben sin generalforsamling. Bestyrelsens lovforslag blev fremlagt og godkendt, og forslaget angående kontrolmåling af sejl og rig (se under: Betingelser for at deltage i DM for K.D.Y. 15 m²) blev ligeledes vedtaget. Ved den følgende kontrolmåling fandtes kun mindre uregelmæssigheder, der nåede at blive rettet inden sejladsernes begyndelse, således at man kunne afvikle en række fair sejladser og kære et





Danmarksmesterskaber i Juniorbåden 2017 holdtes samtidig med DFÆLS stævne i Skælskør

værdigt danmarksmester-hold.

Kilde: J-Klubbens publikation udgivet 1966

Der deltog 26 både ved Danmarksmesterskabet i Skælskør i 1965, og det første officielle DM blev vundet af Hellerup-mandskabet Jens Nørgaard, Ulrik Brock og Claus Netterstrøm i J-332.

I 1960-erne stiger antallet af nybygninger eksplosivt og bådtypen er blevet fantastisk populær såvel blandt ungdommen som de lidt ældre sejlere. Dette betyder, at antallet af deltagende både stiger ved Danmarksmesterskaberne og også ved de lokale kapsejladser rundt om i landet deltager flere både.

I slutningen af 60-erne diskuterer man i klubberne mulighederne for at finde en ny og bedre "Juniorbåd" blandt de mange glasfiberbåde, der er kommet på markedet, da man bl.a. mener, at det ved en "lettere vedligeholdelse" af bådene vil være muligt at fastholde flere juniorer, og "Ynglingen" og "6-0-6" blev valgt. På trods af denne udvikling forsøgte man at "redde situationen" ved at få etableret en produktion af juniorbåden i glasfiberarmeret polyester (GFP), og efter flere års diskussion ansøgte man DS om tilladelse til dette. J-klubben havde kontaktet Ejvind Bådeværft i Rantzaustrunde ved Svendborg, og værftet indvilligede i at fremstille en støbeform over en nyere

træbåd. – J-Klubbens formand Børge Dammand udlånte beredvilligt sin båd J-358, som han i 1974 vandt Danmarksmesterskabet i, og den blev anvendt som en såkaldt "masterplug" efter hvilken alle nye støbeforme skulle fremstilles, og der blev udarbejdet et sæt bygge/produktions-bestemmelser specielt til GFP-bådene.

– Endvidere skal værfter, der ønsker at fremstille Juniorbåde i GFP, fremover autoriseres af DS. Efter godkendelsen fra DS går man i 1977 i gang med projektet, og den første prototype udstilles i efteråret 1977 på bådudstillingen i Bella Center. – Det viste sig imidlertid, at de første 2 skrog, der var blevet produceret ikke overholdt målene, så man måtte straks i gang med at modificere formen, hvilket forsinkede søsætningen af den første GFP-båd J-405, der overholdt målene og dermed kunne blive klasset.

På trods af den store popularitet, som Juniorbådene havde opnået i 1960-erne blev de andre nye GFP-bådtyper skæbnet for Juniorbådernes favoritværdighed i sejlklubberne, og det faktum, at der ikke på et meget tidligere tidspunkt var taget initiativ til at få implementeret en GFP-version af Juniorbåden, havde således været medvirkende til, at sejlklubberne i mellemtiden havde valgt andre alternativer – det var slut med succesen. – I takt med at andre bådtyper implementeres i sejlklubberne først i 70-erne, bliver Juniorbådene i slutningen af 70-erne udfaset i klubberne, d.v.s. længe inden GFP-Juniorbåden er klar på markedet.

Der er i dag registreret ca. 75 "aktive" både (træ/GFP) i Danmark, hvoraf nogle dog kræver en større eller mindre renovering, før de igen kan være sejlede, og i Tyskland er ca. 50 både registreret, men standen kendes ikke. Der er nogle få i Holland og 3-4 i andre lande.

Udover kapsejladser har Juniorbåde også været anvendt til tusejladser. Trods bådens knappe plads har man i såvel klubberne som blandt private anvendt bådene til korte eller længere ture i både de danske farvande, og til vore omkringliggende lande. Som eksempel var Hellerup Sejlklub fra 1938 til midt i 80-erne hvert år på sommertur med 10-12 både i danske eller svenske farvande, og juniorerne var med enten en eller to uger. Hvis turen gik til Jylland, fik man fragtet Juniorbådene med et af DFDS'

kystfragtskibe som dækslast, som i fordums tid besejlede de danske provinshavne, og når sommerturen var til ende, blev Juniorbådene på samme måde fragtet tilbage til København. Dermed fik alle nogle dage til at nyde sommerturen i fulde drag. Turene var altid tilrettelagt, så der blev mulighed for at deltage i de lokale hovedkapsejladser, hvilket de lokale sejlere og klubber altid satte meget stor pris på. – Ved Danmarks mesterskaberne var det helt naturligt at sejle til og fra, da trailere dengang var et helt ukendt begreb. På den måde blev deltagelsen i mesterskaberne i mange tilfælde også en del af familiens sommertur, som var helt afhængig af vejr og vind.

Mange private har berettet om skønne ture med hele familien i de danske farvande, og der er også flere eksempler på sejlere, der har været på længere ture til Norge, Sverige, Finland og Tyskland og en enkelt sejler har været ad de europæiske floder og kanaler til

Middelhavet og retur til Danmark. Det er naturligvis spørgsmålet om, hvor meget plads og komfort, som man kræver, men der er flere eksempler på, at forældrepar med to børn har haft skønne ferieture på 2-3 uger i deres Juniorbåd. – Det er helt klart, at sejlernes krav til komfort siden 60-erne er hævet betydeligt, og dette kan have været en betydende faktor for bådens dalende interesse, selvom Juniorbåden fortsat må betegnes som en rigtig god og sikker "daysailer".

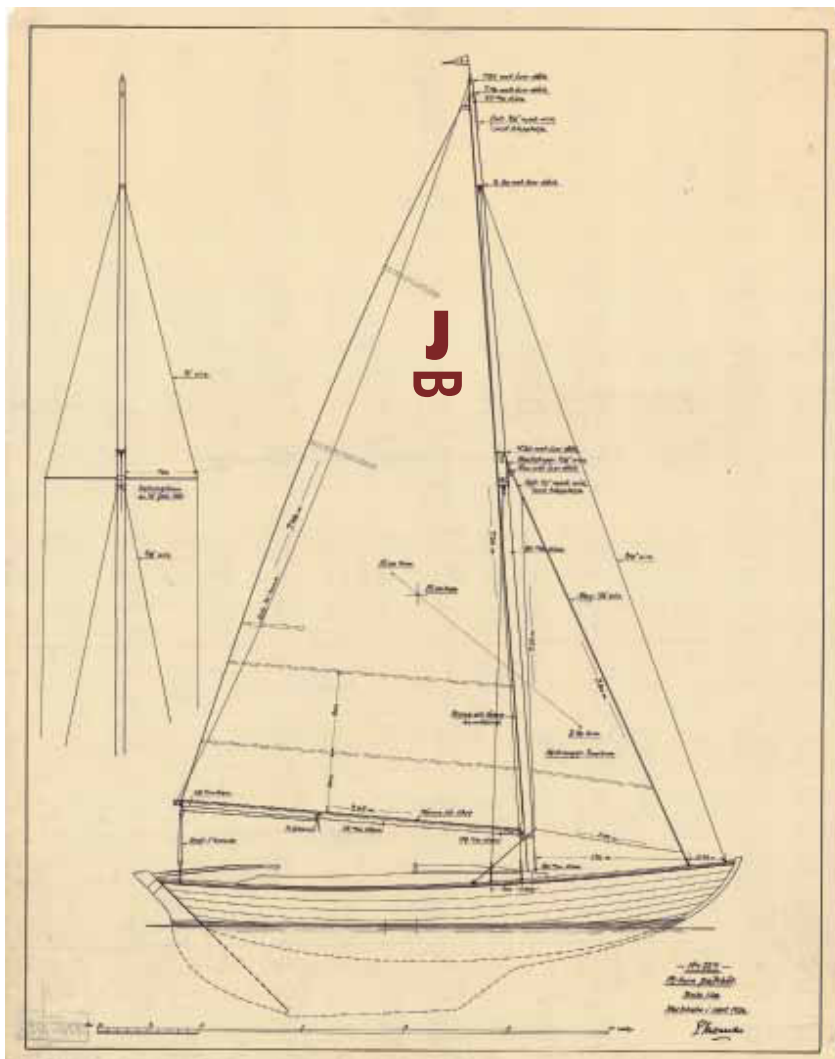
Lystfartøjsmuseet i Hobro ejer J-284, som man i en del år har haft udstillet, og Danmarks Museum for Lystsejlad har i mange år haft J-186 hhv. J-99 blandt de ikke udstillede effekter, men man planlægger nu at få minimum en af bådene og flere andre Juniorbådseffekter med på en særudstilling på Frederikssøen i Svendborg for at fejre 90-års-jubilæet for søsætningen af de første fire både i 1928.



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer,
C/o Dorthe Christensen, Philip de Langes Allé 7A, 1. Tv
1435 København K
47996

Fakta:

En dommer i KAS opdagede til en sejlads i 1951, at to private juniorbåde havde en besætning på kun to mand. Klubberne havde aftalt, at der i deres Juniorbåde skulle være tre ombord, så efter seks års diskussion blev det i 1955 i Dansk Sejlunion besluttet, at en streg under J fremover skulle indikere forskellen på en klubbåd og en privat båd.



Månedens fugl, spøgefuglen, har pippet redaktøren i øret, at man i nittenhundrede og grønlangkål besluttede, at man skulle føre et liggende B under J'et i sejlet, hvis man havde sin mor med som gast...

-ba

BAG HÆKKEN

ISSN 1902-0163



EINAR
OLUFSEN

*Hvide
Sejl*

GJELLERUP

Svenske konstruktioner

KDY-juniorbåd

Længde overalt	5,70 m	Længde i vandlinien	4,50 m
Bredde	1,75 m	Dybgående	0,90 m
Deplacement	693 kg	Sejlareal	15,00 m ²

Konstruktør: Erik Salander, Sverige.

Den af KDY i 1928 anerkendte juniorbåd har vist sig at svare godt til formålet. Den lette båd klarer sig sikkert i alt slags vejr, og grejet i den er ikke sværere, end at selv de yngre juniorer kan klare det.

Som kapsejladsbåd har juniorbåden ligeledes tilfredsstillet kravet om en entypebåd til de unge, hvor manøvrer med sejl etc. ikke bliver for indviklet. Den er overalt i Danmarks sejlklubber benyttet som øvelsesbåd til de unge i et samlet tal af omkring 200.

Juniorer optages i klubbernes juniorafdelinger i alderen mellem 10 og 16 år, og de kan blive i afdelingen, til de fylder 18 år. Juniorer, der er fyldt 15 år og som aktivt har deltaget i øvelsessejladserne i mindst 2 sæsoner og i klubbernes vinterkurser i navigation og tovværksarbejde, kan ved at bestå en førerprøve opnå tilladelse til at føre juniorbåd. Ved forhandlinger mellem de sejlklubber, der har juniorafdelinger, er der udarbejdet et fælles reglement for afholdelse af førerprøve således, at den beståede prøve har gyldighed i enhver sejlklub, den pågældende måtte blive medlem af.

Hvert år arrangeres der foruden klubkapsejladser en række sejladser for at give juniorerne lejlighed til at kapsejle med juniorer fra andre klubber. Her skal blot nævnes de vigtigste af disse sejladser.

Hellerup Sejlklubs juniorafdeling arrangerer en årlig sejlad om *Kammeratskabspokalen* med deltagelse fra svenske og danske sundklubber.

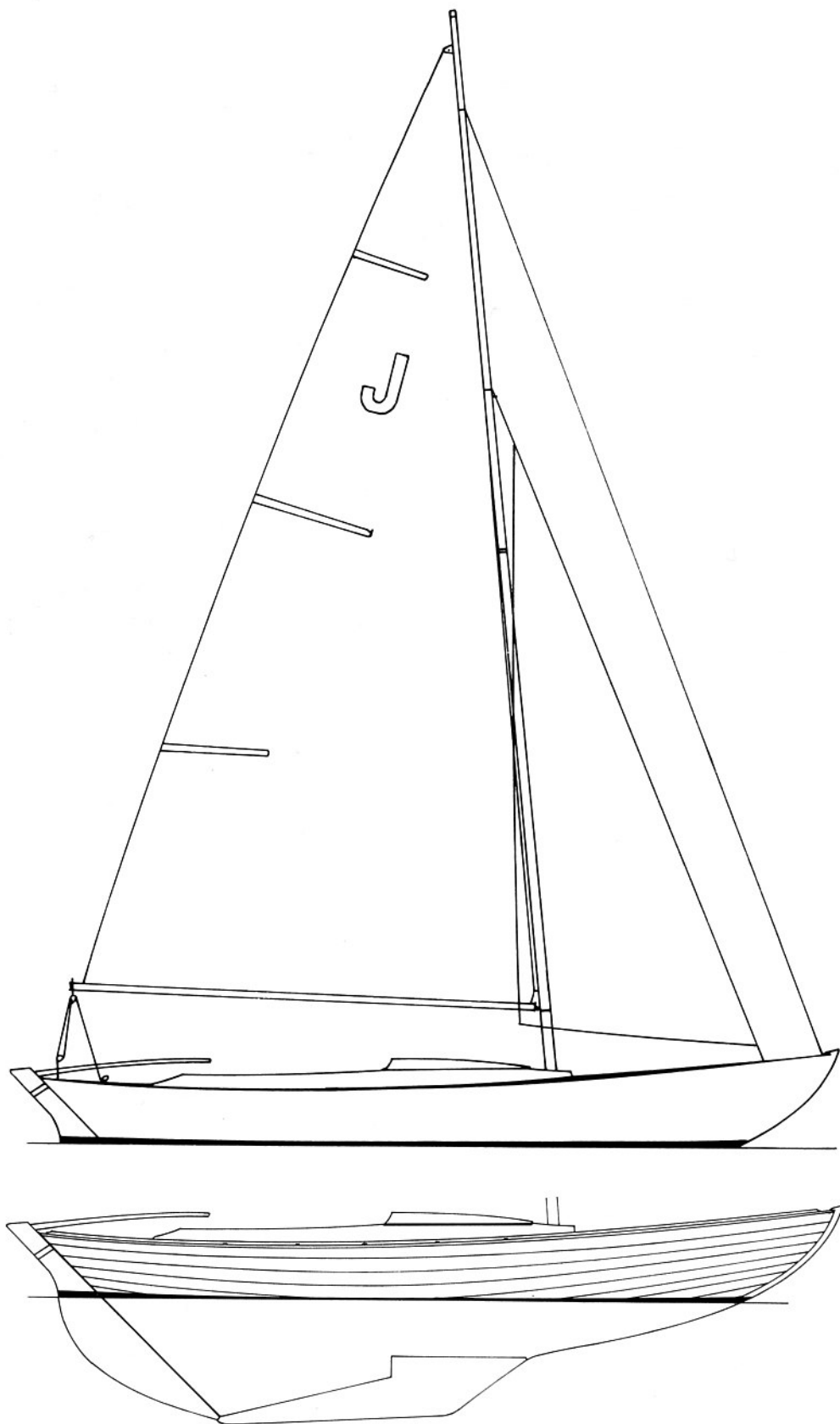
Yachtklubben „Furesøen“ arrangerer hvert år et to-dages stævne på Furesøen for juniorer fra klubberne i København og omegn.

For at fremme samarbejdet mellem danske sejlklubbers juniorafdelinger udsatte „Piraterne“ i 1934 en vandrepokal, hvorom der er sejlet siden ved et årligt Landsjuniorstævne. Pokalen er flere gange vundet til ejendom og nye er udsat af „Piraterne“.

Til sejladserne i forbindelse med disse stævner skal benyttes juniorbåde af KDY-typen, og af hensyn til propagandaen for juniorsejlad i provinsen er disse stævner hidtil blevet afholdt i forskellige danske provinsbyer.

I 1928 sendte Göteborgs Kungliga Segel Sällskap 5 hold juniorer til København, hvor der i forbindelse med Øresundsugen afholdtes 4 juniorkapsejladser. Året efter gæstede 5 hold KDY-juniorer Göteborg.

Dette blev indledningen til de interskandinaviske klub-juniorregattaer mellem juniorer fra Göteborgs Kungliga Segel Sällskap, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Stockholm, Kongelig Norsk Seilforening, Oslo, Nyländska Jaktklubben, Helsingfors og Kongelig Dansk Yachtklub.





Juniorstart til det interskandinaviske stævne 1946. I Øresunds krappe sø viste den danske juniorbåd sig at være de udenlandske overlegen i fart. De finske og svenske, der kommer vor type nærmest, har for meget skebov, som stopper mere end den skarpere stævn i K.D.Y.-juniorbåden.

Sejladserne er med få afbrydelser siden da afholdt hvert andet år på skift i de fem klubber.

Da KDY's juniorafdeling i 1953 fejrede 25 års jubilæum, arrangeredes en international regatta med deltagelse fra 10 europæiske klubber, der hver mødte med et pige- og et drengehold (i alt 4 juniorer). Regattaen blev en stor succes og har i de følgende år været afholdt i 11 lande: Danmark, Holland, Irland, Norge, Frankrig, England, Portugal, Sverige, Schweiz, Østrig og Vest Tyskland. Der er herigennem knyttet venskaber af international betydning blandt de unge sejlere. Ved disse regattaer anvendes arrangørernes egen bådtype, og de danske juniorer har herved fået lejlighed til – ofte med held – at gøre sig gældende i bådtyper, som de ikke er kendt med.

Venskabssejladser arrangeres også mellem andre danske klubber og udenlandske, ligesom danske juniorer ofte deltager på udenlandske sejlere skoler.

KDY-juniorbåden har også i stor udstrækning været anvendt til weekend- og langturssejladser, hvor de unge under kyndig vejledning af seniorsejlere i større følgebåde har fået lejlighed til at vise godt sømandskab over større stræk uden for det hjemlige farvand.

Der har flere gange været gjort forsøg på at indføre nye typer juniorbåde i Danmark, men Salanders konstruktion har holdt stand, og KDY-juniorbåden er stadig klubbernes øvelsesbåd for de unge.

KDY-juniorbåden er 1. maj 1964 blevet anerkendt som danmarksmesterskabsbåd under navnet KDY-15 m².