Ein kleines Schiff für große Abenteuer

Das KDY-Juniorboot – mit dem Volksboot verwandt!

▲ *Das Juniorboot während der Ferienreise 1960 auf Vor-dem-Wind-Kurs nördlich von Anholt.*
Foto: Millhagen

Das KDY-Juniorboot, ein kleines, wendiges Kielschiff, wird in Dänemark hauptsächlich von Jugendlichen gesegelt. Dieser Schiffstyp wurde vor mehr als 30 Jahren in Skandinavien entwickelt. Es ist ein Sportsegelboot und kein Touristenkreuzer.

Der geklinkerte Rumpf ist 5,75 m lang, 1,75 m breit und hat einen Tiefgang von 0,90 m. Der 7,80 m hohe Mast trägt 15 m² Segelfläche. 5,5 Zentner Gußeisen verleihen dem Boot eine beachtliche Endstabilität. Es hat eine kleine Kajüte mit knapper Sitzhöhe und zwei trockenen Schlafplätzen. Stauraum ist sowohl in der Kajüte vor dem Mast als auch achtern in der Plicht vorhanden, so daß auf längeren Reisen zwei Mann Platz finden. Ein Neubau aus Dänemark kostet etwa 4500,— DM, ein gutes gebrauchtes Schiff etwa 2500,- DM.

Zwei KDY-Juniorboote, „Yggdrasill" und „Jörmungandre", sind seit vier Jahren in Blankenese beheimatet. Ein drittes kam im Herbst 1961 dazu, und zwei weitere sollen in diesem Jahr folgen. In Flensburg liegen drei Schiffe und in Kiel eins.

Nach kurzen Probefahrten auf der Elbe segelten wir 1958 mit den beiden damals noch werftneuen Juniorbooten in die dänischen Gewässer. Das eine Boot umrundete Seeland linksherum und kehrte durch den Großen Belt zurück, das andere rundete Mön rechtsherum und kehrte durch das Smalandsfahrwasser zurück. Im Sommer 1959 segelten beide Schiffe zusammen durch den Kleinen Belt nach Anholt und durch den Sund über Kopenhagen zurück nach Blankenese.

In den zwei folgenden Jahren unternahmen wir mit unserer kleinen Flotte weitere Reisen. Im Jahre 1960 ging die Sommertour von Blankenese durch den Nordostseekanal und den Großen Belt nach Ballen (Samsö), von dort über Anholt, Göteborg und Marstrand nach Uddevalla. Von Smögen segelten wir über Marstrand, Skagen und Grenaa durch den Kleinen Belt zurück (zusammen etwa 750 sm).

1961 durchquerten wir das Kattegatt, aus dem Großen Belt kommend, von Sejerö aus in zwei Reisen über Anholt nach Marstrand, um möglichst viel Zeit für die herrliche Schärenlandschaft nördlich von Marstrand zu sparen. Dann kreuzten wir auf abenteuerlichem Kurs zwischen großen und kleinen Felseninseln hindurch bis hinauf zum Skjelbusundet am Oslofjord. Vom Ringdalsfjorden segelten wir wegen ungünstiger Winde die schwedische Westküste herunter und kehrten über Kopenhagen und Lübeck nach Blankenese zurück (zusammen etwa 1000 sm).

Das KDY-Juniorboot liegt leicht auf dem Ruder. Der Drehkreisradius beträgt bei zwei Knoten etwa ¾ der Schiffslänge. Der Auslauf bei einem Aufschießer ist infolge des großen Schiffsgewichtes entsprechend lang. Jollensegler müßten sich beim Umsteigen auf Juniorboote auf Dickschiffmanöver umstellen. Beim Segeln auf der Elbe ist Fahrwasserkenntnis unbedingt erforderlich, da der Kiel mit seinen 90 cm Tiefgang leicht Grundberührungen hat.

Das Schiff ist jedoch so leicht, daß es durch Krängen und Gewichtsverlagerung meist ohne „baden" der Mannschaft wieder flott wird. Fast alle Häfen der Niederelbe können mit dem Juniorboot angelaufen werden. Es empfiehlt sich jedoch, das Schiff über Nacht in das tiefere Wasser vor die Schleusen zu legen. Einhand läßt sich das Boot besser segeln als vergleichsweise der Pirat. Die Eigner von „Yggdrasill" und „Jörmungandre" hatten 1961, als ihre Vorschotleute wegen Zeitmangel nach

Ein Beweis für die Seetüchtigkeit des Bootes: sechs Windstärken im Kattegatt! *Foto: Griese*

▼

▲ *Selbst mit Sturmsegeln kann man das Schiff noch zum Gleiten bringen.* *Foto: Griese*

Hause fahren mußten, Gelegenheit, das von Helsingör bis Mön zu erproben.

Auf See kommen die guten Eigenschaften des Juniorbootes erst richtig zur Geltung. Dort macht sich der Kiel bezahlt. Ab Windstärke vier bis fünf lohnt es sich, zu reffen oder kleine Sturmsegel zu setzen, die sich bei uns gut bewährt haben.

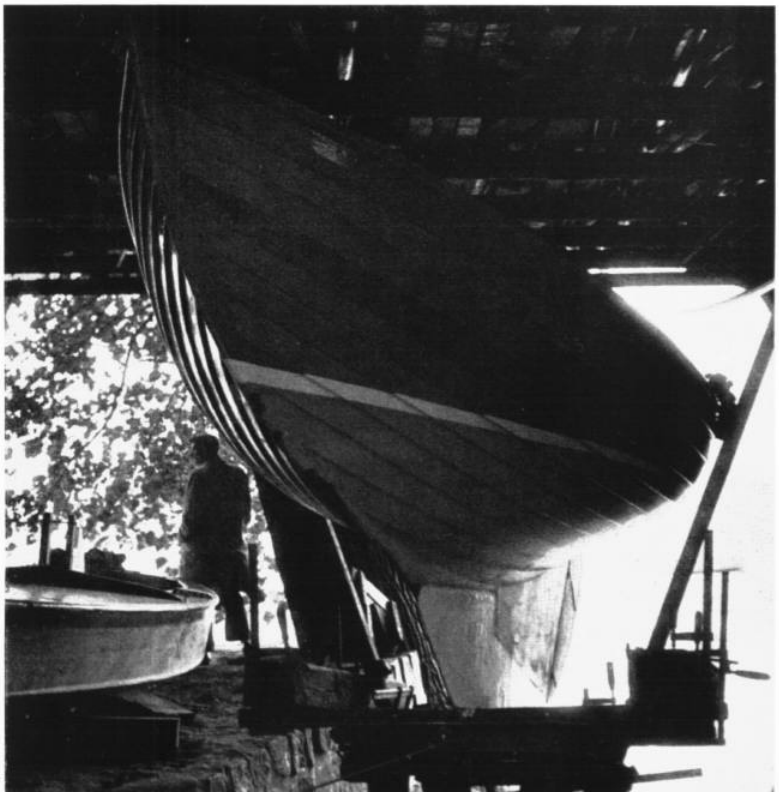
1961 kreuzten wir von Smögen kommend bei SW fünf zwischen Hallö und Stenskär heraus. Zwei Tage vorher waren wir bei SW acht so eingeweht, daß wir nicht einmal gewagt hatten, unsere Tourenpersenning zu setzen. Der Seegang, der draußen noch stand, war entsprechend hoch. Unsere beiden Boote kämpften mit Sturmsegeln gegenan, der Steven setzte weich in die anlaufenden Seen ein und warf das Wasser zur Seite weg. Jeder Jollenkreuzer hätte kaum die zweite See in normaler Schwimmlage erlebt. Als wir später auf Raumschotkurs in Richtung Lysekil gingen, bekamen wir kaum Spritzwasser an Deck. Mit sieben Knoten liefen wir parallel zu den weißen Kämmen. In Lee auf den Klippen brodelte es wie in einem Hexenkessel.

Im Sommer 1960 versuchten wir, Skagen von Smögen aus zu erreichen. Als es 15 sm vor Skagen-Feuerschiff immer mehr aufbriste und wir uns nicht unnötigerweise dem Seegang beim Riff aussetzen wollten, drehten wir bei und liefen vor dem Wind zur schwedischen Küste zurück. Inzwischen wehte es mit sechs Windstärken. In der Nähe der Küste wurde der Seegang so hoch, daß unser Schwesterschiff dicht hinter uns manchmal in Salinghöhe über uns oder wir in Salinghöhe über ihm schwebten. Auf jeder See rutschten wir mit Gischtwolken an der Seite 50 Meter weit. Die Ansteuerung der schmalen Einfahrt bei Måseskär läßt sich nicht beschreiben. Jeder Segler, der dieses Revier an der schwedischen Skagerrakküste bei schlechtem Wetter kennengelernt hat, weiß, was seinem Schiff an Seetüchtigkeit abverlangt wird. In stillem Wasser hinter der ersten Schärenkette stellten wir fest, daß das Schiff seit dem Beidrehen nur drei Pützen Wasser gemacht hatte. Vor dem Wind war keine einzige See an Deck gestiegen.

Mit Sturmsegeln und drei Mann hoch zu Luv kreuzten wir 1961 gegen sieben Windstärken auf. Viel mehr Wind hätte das Juniorboot am Wind trotz des geringen Seegangs zwischen den Schären wohl nicht mehr vertragen, denn jedesmal, wenn der Steven aus dem Wasser kam, wehte er nach Lee weg. Groß war unser Staunen, als plötzlich ein Volksboot, der große Bruder des KDY-Juniorbootes, mit Vollzeug um die nächste Schäre bog. Das Deck in Lee war zwar meistens unter Wasser, aber der einzige Mann an Bord saß höflich grüßend im Cockpit und rauchte Pfeife. Eine Seekarte hatte er auf die Bodenbretter genagelt.

Trotz aller guten Erfahrungen mit dem Juniorboot ist das offene Cockpit auf See eine Gefahrenquelle. Für größere Seetörns werden wir uns deshalb in diesem Jahr ein herausnehmbares selbstlenzendes Cockpit konstruieren. Ein fest eingebautes wäre ungünstig, da man in diesem Boot im Cockpit unter einer geräumigen Persenning wohnt. Diese Sicherheitsvorkehrungen entheben den Eigner natürlich nicht von den Vorsichtsmaßregeln beim Antritt von Seereisen. Geeignete Rettungsmittel wie Schwimmwesten und möglichst auch ein kleines Schlauchboot dürfen in keinem Fall vergessen werden.

Die Reise, die wir in den beiden letzten Jahren ohne jede Schlepperhilfe und eigene Maschine unternahmen, beweisen, daß das Juniorboot harten Anforderungen gewachsen ist, wenn es auch der Besatzung einiges an Härte und Standhaftigkeit abverlangt. Es ist schon so, wie ein Däne auf Anholt uns schulterklopfend versicherte: „Je kleiner das Schiff, desto größer das Abenteuer." Welcher Segler aber suchte im Urlaub keine Abenteuer? *Jürgen Griese*



Ein aufgesliptes KDY-Juniorboot. Hier ist die ▶