

Weser- Kielschwertjolle

Ein BOOT nur für die Weser?



Küsten- und Flußmündungsgewässer sind immer schon mit besonderen Gefahren für die Schifffahrt verbunden gewesen. Nicht nur, daß die „rettende“ Küste zur Gefahr werden kann dadurch, daß der notwendige Leerraum fehlt, wenn Wind und See auf die Küste zustehen. Wenn die See mit unverminderter Kraft in die im allgemeinen schon schützende Flußmündung hineinsteht, so überrollen die auf den flacheren Gründen entstehenden Grundseen alles, was sich ihnen in den Weg stellt. Selbst bei weniger hartem Wetter ist nicht nur die Mündung, sondern auch weiter oben der Fluß immer mehr oder weniger unruhig, wenn sich Wind und See entgegenstehen. Solange die Tide mit dem Wind läuft, ist je nach seiner Stärke die Wasseroberfläche verhältnismäßig glatt. Mit dem Kentern des Stromes aber geht eine zunächst leichte 'Unruhe durchs Wasser, die mehr und mehr in ein aufgeregtes Gequirl übergeht und sich schließlich zu leichten Köpfen verstärkt. Das wirbelt dann durcheinander und wirft von allen Seiten Sprühwasser oder volle Wasserkaskaden



Aus „Die Yacht“, Juli 1942

Segelriß 1 : 120. Oben Die sehr niedrige Hochlokkelung. Links: Die bewohnte Gaffeltakelung.

an Deck, durchnäßt alles und beansprucht bei zunehmender Windstärke immer stärker Boot und Mannschaft.

Diese Verhältnisse haben seit je in den Küsten- und Flußmündungsgewässern zu einer sorgfältigen Ausbildung der verwendeten Fahrzeugtypen geführt, mag es sich dabei um die Erwerbsschifffahrt als Vorläufer und Schöpfer der Sportsegelriß oder um diese selbst handeln.

In Klinker- und Karweelbauart waren sie für das oft rauhe Gewässer mit seinen Sänden und Watten die denkbar geeignetsten Boote. Formgebung und Kiel gaben ihnen die mehr als Binnen erforderliche Stabilität, ohne daß sie dadurch ausgesprochen langsam waren. Ihre Stärke zeigte sich am eindringlichsten bei Wind und kabbeliger See, gegen die sie gerade wegen ihres Gewichtes — wozu nicht unerheblich das Kielgewicht beitrug — ein gutes Stehvermögen besaßen.

Auf dieser Grundlage ist aufgebaut worden, als es sich aus besonderen Umständen notwendig erwies, die bisherige 22-qm-Weserjollen-Klasse neu zu gestalten. Unter tatkräftiger Förderung des Bereichswartes Niedersachsen, Eduard Schilling, Bremen, und unter beratender Mitarbeit der Technischen Abteilung des Deutschen Seglerverbandes ist nach dem Entwurf von Ferdinand Grünhagen, Bremen, eine Kielschwertjolle mit 20 qm Segelfläche entstanden, die in Linienführung und Ausdruck eine gemilderte Weser Jollenform zeigt, ohne aber die betont kräftige Ausführung der, alten Jollen oder ihre typischen Linien zu verlassen. Vor allem fällt das vorn breit ausladende Deck auf, das einen besonderen Innensteven erfordert, damit die Spannung der stark herumzuholenden oberen Plankengänge aufgenommen werden kann. Wir sehen diese Formgebung ohne weiteres ein, wenn wir uns die Bewegungsvorgänge eines Bootes im strombetätigten Gewässer überlegen.



Regattastrecke vor Klubhaus und Weserpromenade Regatta vor unserem Klubhaus. Bereits die erste Wettfahrt 1885 wurde hier ausgesegelt, aber auch nach dem Zweiten Weltkrieg fanden hier noch Wettfahrten statt, bis die fortschreitende Kanalisierung dem Sport ein Ende setzte. Heute ist es ohne Motor manchmal kaum möglich, eine Jolle in unseren Hafen zurückzusegeln. Das Foto aus der Vorkriegszeit zeigt vorn rechts eine Kielschwertjolle.

Hauptabmessungen:

Länge über Deck	6,50 m
Breite über Deck	1,90 m
Breite in der WL	1,66 m
Tiefgang ohne Schwert	0,50 m
Tiefgang mit Schwert	1,25 m
Freibord, niedrigster	0,42 m
Freibord, vorn	0,60 m
Pflichtlänge, höchstens	3,10 m
Schwertstärke (Schiffbaustahl)	8 mm
Amwindsegel	20 qm