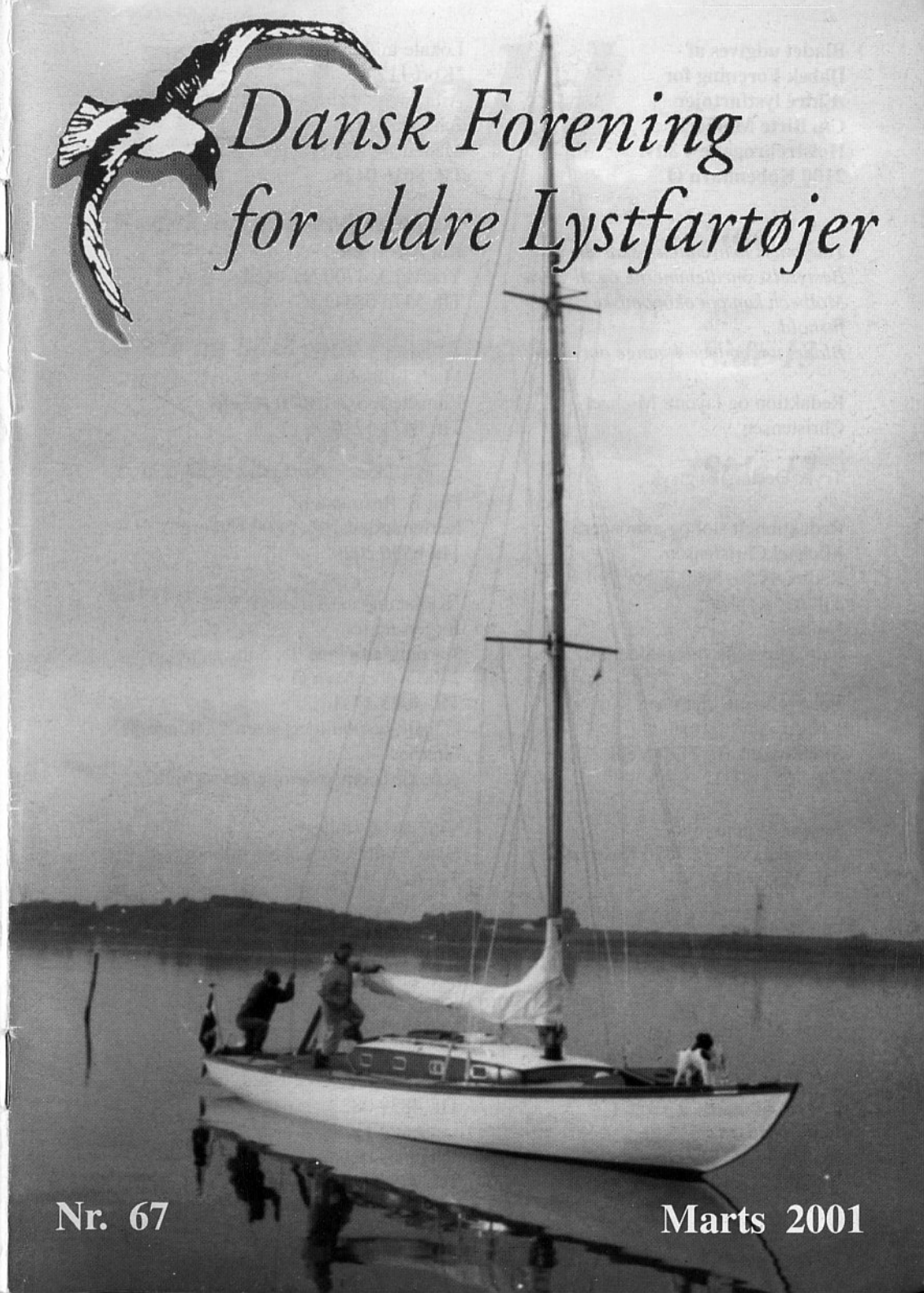


Denne side kan købes til annoncering



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

FMC - Desler's Bogtrykkeri - 64 71 13 09 - 2010411



Nr. 67

Marts 2001

Jeg ved ikke om det er mine evindelige klager, om medlemmerne bare er vågnet op eller det er emnet der er tiltrækkende, men det er i hvert tilfælde et fakta at de ønskede artikler om foreningens både næsten er strømmet ind. Ud over de to i dette blad er der allerede to klar i det næste blad. De handler om en "finsk kystkrydser" og en "9-meter". Vi er nået til starten af det forrige århundrede, ca. omkring 1907 og de næste både som viser sig på scenen er meterbådene især 7-metere fra dette tidspunkt er der mange af i foreningen. Skulle det nu vise sig at jeg får det luksusproblem, at flere har lyst til at skrive om deres 7-meter, så vil jeg enten medtage flere artikler om samme bådtype, det kan nok også blive et problem når vi når til spidsgatterne, eller også vil jeg sammenskrive artiklerne, så flere optræder i den samme artikel. Sidder du nu med en bådtype af nyere oprindelse og tænker hvornår bliver det min tur, så skriv bare din artikel og send den, så vil den blive lagt på lager til det rette tidspunkt. Hvis du har en båd af en type, som jeg ikke har taget med så lad være at surmule, men send din artikel alligevel og jeg vil bringe den ved først kommende lejlighed. Nogle har spurgt, hvad artiklen skal indeholde. Det vil være fint hvis den indeholder nogle generelle fakta om typen, så er I også sikre på at det der står er korrekt. Der ud over gerne noget om hvordan det lige blev den båd I faldt for og nogle anekdoter eller beretninger fra restaurering eller særlig god eller spændende tur. Det er meget vigtigt, at I sender billeder med. Selvom de ikke er så gode

så send dem, jeg kan rette en del i dem. Send en kuvert med navn og adresse med, så sender jeg billederne og andet materiale tilbage. Jeg betaler porto. Jeg vil lige sige, at jeg først sender diverse materiale tilbage når det blad som artiklen er i er udkommet. Det vil være ærgerligt hvis jeg har sendt ting tilbage og jeg så pludselig mangler noget. Jeg regner med at samle artiklerne og udsende dem i et ekstrainummer når der er nok. Jeg vil lige bruge lejligheden til at afklare nogle spørgsmål om måden jeg ønsker artiklerne og billederne. Angående tekst, er det optimale at man sender en diskette eller en mail med teksten. Man skal ikke lave smarte skriftformer, spalter eller specielle overskrifter, det giver mig kun besvær med at lave det om. Skriv bare i almindelig teksttype og ude dikkedarer, det er det nemmeste for mig. Billeder kan sendes som papirkopi eller på nettet som wordbillede eller i andet billedformat. Jeg kan ikke bruge sort/hvide fotokopier.

Selvom jeg er meget glad for den store interesse for mit nye projekt, så er det stadig dejligt at få artikler om alt muligt andet. Jeg har netop modtaget noget om nogle spidsgatter som blev bygget i Odense for længe siden og en artikel om stævnet i Svendborg i august, men kunne godt bruge mere om spændende restaureringsprojekter eller bare noget om, hvordan du lige lavede noget smart eller en nem løsning på en svær opgave. Så kom op af hullerne og skriv så vi kan få et godt blad. Nu vil jeg gå op og skære ruftaget af min båd og lave et nyt og skrive om det i et blad engang

Michael

Det er med stor glæde, at jeg kan konstatere, at det har vakt interesse at deltage i mit forsøg på at lave en artikelrække om både og bådtyper i vores forening. De fleste jeg har henvendt mig til vil gerne være med.

Den ældste båd i foreningen er en kragejolle fra Assens og det er også den første båd jeg vil præsentere. Betegnelsen "kragejolle" dækker over en lang række klinkbyggede, spidsgattede både fra forskellige egne af landet, eksempelvis sjægter og smækker. Måske stammer disse både helt tilbage fra vikingeskibene. Det er da i hvert tilfælde tydeligt at der er en del lighedspunkter. Allerede i midten af 1800-tallet blev der afholdt kapsejladser. Det fremgår af gamle

skrifter, at der allerede på dette tidspunkt fandtes kragejoller som udelukkende var bygget med lyst- og kapsejladser for øje. Sejlføringen var enten sprydstagejole med fok og klyver eller gaffelsejl med løst underlig og fok og klyver. Senere kom guntherriggen og senere igen bermudariggen. Sejlklubernes første øvelsesbåde var så at sige alle kragejoller og mange fik deres første sejlerlærdom i disse sødygtige både, således også prins Christian, den senere kong Christian den 10. Han fik bygget en kragejolle til sig selv. Den kom til at hedde "Emma". Den blev bygget i starten af 90-erne og måske er det netop denne båd der i dag hedder "Annie" og ligger i Assens. Det siger overleveringen i hvert tilfælde.

Kragejollen "Annie"

Hvorfor kragejolle? Dette spørgsmål er blevet stillet adskillige gange.

Svaret kan jeg ikke give uden en egentlig forhistorie. Jeg var inkarneret fodboldspiller helt til jeg fyldte 40 år og havde ikke forestillet mig, at jeg skulle blive bådejer. En dag kommer min søn hjem og spørger om han må købe en brugt optimistjolle, samtidig siger han, at han sammen med nogle drenge har prøvet at sejle optimistjolle nede i havnen og at han har lyst til at lære mere. Min kone, Ulla, og jeg bliver enige om

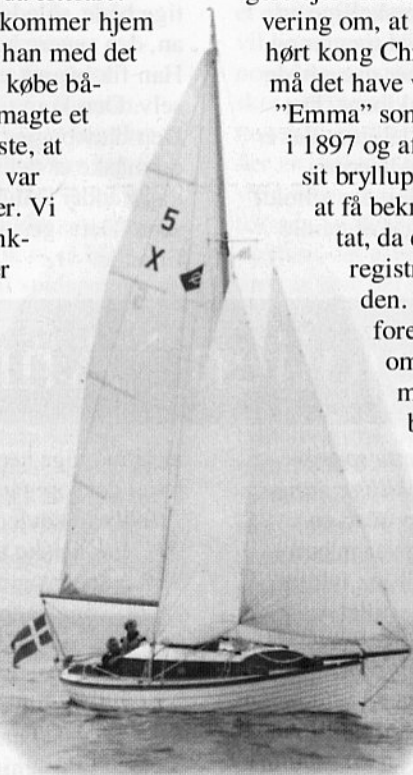
at vi må tage ned til havnen for at se hvad der foregår. Fra den dag bliver fodboldstøvlerne lagt på hylden.

En ganske ung mand er deres leder og instruktør, men der er ingen egentlig organiseret optimistafdeling i sejlklubben og da han pludselig må indlægges og have en knæoperation beder han mig om at tage mig af drengene. Til gengæld må jeg låne hans båd som dommer og følgebåd. Jeg havde aldrig sejlet før, men da jeg ser båden er



jeg solgt. Det var kragejollen m/s "Annie" bygget på orlovsværftet i København i 1891.

Efter to instruktionsture får jeg overdraget nøglerne og med ønsket om en god sommer er jeg hermed optimistræner i Assens sejlklub. Det var i 1970 her begynder Ullas og min forelskelse i kragejollen "Annie". Vi oplever en pragtfuld sommer sammen med "Annie" og da efteråret nærmer sig og ejeren kommer hjem fra hospitalet spørger han med det samme om vi ikke vil købe båden. Han kunne ikke magte et træskib og da han vidste, at jeg var møbelsnedker var "Annie" i gode hænder. Vi behøvede ingen betænkningstid og da vi hører prisen og garantien, der gik ud på, at hvis vi kunne vælge båden så var den gratis, så var vi overbeviste. I Efteråret 1970 er vi så de lykkelige ejere af "Annie" og er det stadig. Ved gennemgangen af diverse papirer fremgår det, at båden er bygget på orlovsværftet i København i 1891. Den er bygget med eg på eg og er 6,77 m. lang, 3,32 m. bred og stikker 1,1 m. Hun er i år 110 år gammel og uden at prale har hun aldrig set bedre ud. Skroget er intakt. Der har aldrig været udskiftet bord kun nogle kobbernitter.



Overbygningen er ombygget i to omgange. Sidst i 1991, da hun fyldte 100 år, fik hun nyt ruf og dæk i teaktræ. Grunden til at båden er i så god stand og frisk i træet er, efter min formodning, at listen over tidligere ejere indeholder hovedsagelig tidligere skibsfører, som jo sikkert alle har vidst, hvordan et træskib skal behandles. Udover de skrevne navne på de tidligere ejere findes en mundtlig overlevering om, at båden skulle have tilhørt kong Christian d. 10. I så fald må det have været kragejollen "Emma" som prins Christian købte i 1897 og afhændede i 1898 efter sit bryllup. Dette har jeg forsøgt at få bekræftet men uden resultat, da der ikke findes noget registreringsnummer i båden. Måske er der nogle i foreningen, der ved noget om den historie, så er jeg meget interesseret i at blive kontaktet. Når alt dette er sagt må jeg indrømme at båden i dag ikke har meget til fælles med den oprindelige åbne kragejolle med sprydsejl. Jeg har fra den første dag jeg fik hende med mellemrum ændret og forbedret den til en familievenlig og funktionel tursejlbåd, som vi gennem årene har haft megen glæde af. Dette med at eje en træbåd er en livsstil og kan næppe forstås af "landkrabber". Det er nu 30 år siden vi satte foden på eget dæk og

uden sejlerfaring, men efter de første 12 år som ledere og instruktører for optimistsejlerne blev Anna og jeg oplært fra bunden. Det viste sig at

garantien med at båden ikke kunne væltes holdt stik og derfor måtte det blive kragejollen "Annie"

Ulla og Emil "Miller" Andersen

Efter at have præsenteret den typiske danske kragejolle, hvad er så mere naturligt end at fortsætte med en kutter. Når denne kutter så endda er den næstældste lystbåd i foreningen så

går alt jo op i en højere enhed. LaMoutte som kutteren hedder er en helt speciel type og den eneste der er tilbage af den berømte "Mester Benzon"s konstruktioner.

Kutteren LaMouette

Efter at den bekendte, dygtige Skibsbygmester Benzon i Nykøbing p.F. ikke i 18 aar har givet sig af med bygning af større Lystfartøjer, men i den Tid har viet Skibskonstruktion sin store Dygtighed og Erfaring, særlig ved at konstruere Fiskefartøjer, løb der i lørdags Eftermiddag (27 april 1895) en større Kutter af Stabelen fra hans Værft under rungende Hurraraab fra den forsamlede Kreds af Venner og Sportsfæller.

"LaMouette", som Kutteren døbttes ved Afløbningen, er i Vinter bygget af Skibsbygmester Benzon til Proprietær G.Qvistgaard, ejer af Egholm ved Agersø Sund. Den er

8,8 Yachttons, i Vandlinien 29 Fod 2 Tommer lang, bredde paa klædningsgen 9 Fod 8 Tommer dybtgaaende 4 Fod 10 Tommer Deplacement 290 Kb.Fod; Den har 8000 Pund Blykøl. 1000 Pund indvendig Blyballast og faar et Sejlareal af 970 Kv.Fod. Den er af den nu brugelige Type, dog har den ikke den foroven indadbøjede Forstævn (men klipper stævn) og heller ikke slet saa kort

