



DFÆL·bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 92 maj 2007

Sommerstævnet

Tandlægens båd

FD 3 genfundet

SSA-båden

Alfred Benzon

"Da jeg mødte Alfred Benzon..."

Denne lille artikel er taget fra Dansk Sejlerblad Nummer 9, 16. April 1937. Artiklen synes så god, at denne måtte bringes i vores medlemsblad. Den rummer humor og historie, om denne A. Benzon der unægtelig har betydet meget for den tidlige sejlsport herhjemme såvel som i udlandet. Læn Dem tilbage og nyd denne velfortalte lille artikel. Dette indlæg er tænkt som en del af en serie, idet samme forfatter tillige har skrevet om f.eks. Ado von Lindholm og vores "sejler-konge" m.fl. Specielt artiklen om Lindholm er nævneværdig og indeholder ganske meget humør.

Fundet og indskrevet af Jacob Frølich.



Alfred Benzon.

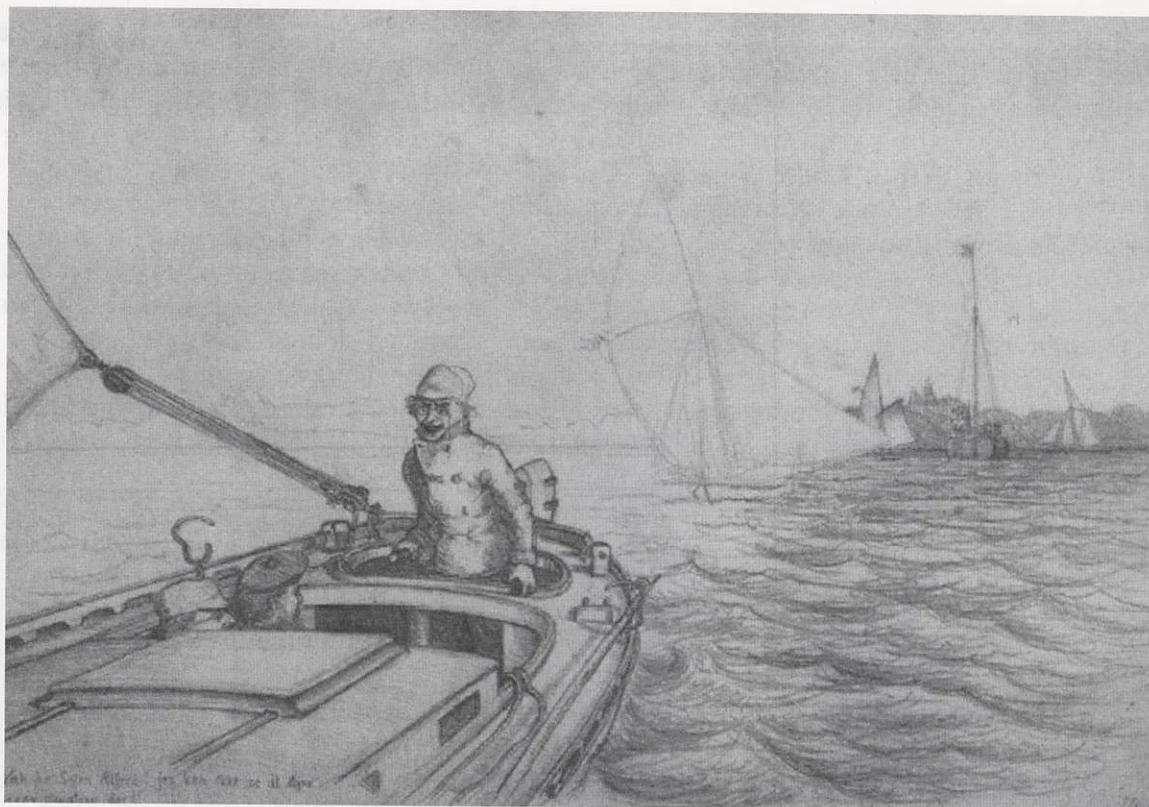
Den betydeligste Personlighed jeg har mødt indenfor Sejlsporten er utvivlsomt Alfred Benzon. Med "den betydeligste" mener jeg her den for Sporten mest betydende – ihvorvel Alfred benzon ogsaa paa andre Omraader, f.Eks. Kunstens, kommunalpolitikens, Erhvervslivets og den faglige Organisation, var en fremstaaende Skikkelse.

Som Sejlsportsmand var han en behændig og fremsynet Konstruktor (ogsaa en strålende Debator), men mest Tak skylder dansk Sejlsport ham for hans Arbejde paa Maalereglernes Omraade. At Danmark har kunnet hævde saa smuk – ofte ledende – en Plads her, skyldes hovedsagelig Alfred Benzons Indsats.

I begyndelsen af 1890'erne møder vi første Gang Alfred Benzon som en af "de store Kanoner" paa maaleregel-Diskussionens Valplads, men allerede tidligere var han kendt som baade Sejler, som Skribent, bl.a. i "Dansk Sportstidende", og kyndig "Maal"-Mand. I 1893 afholdtes den første Københavnskonference om Maaling af Lystfartøjer, og Forhandlingerne her og senere førte til den af Alfr. Benzon foreslaaende Sejltons-Regel, i hvilken man for første Gang møder Sejlareal og Gird i "Kgl. Danske Yachtklubs" Maaleformel. Da denne Maaleformels Levetid saa var udløbet i 1898, indbød K.D.Y. til en konference i København, og her vedtoges to Formler – begge lineære – én for "Krydsere" (Turbaade og én for Racere (Kapsejlere). Det var Sejllængde-Formlerne (S.L.). Vi møder her som et nyt Element d – Benzons "geniale lille d", som er Forskellen mellem Spant-

Karikatur af
Alfred Ben-
zon: I ven-
stre hjørne
står skrevet:
"Væk for
Satan Alfred!
Jeg kan ikke
se at styre
naar du
staar der!!"

Kilde: Han-
dels & Sø-
fartsmuseet,
Kronborg.



girden (G) og Kædegirden, eller Retgirden – samt Fribordshøjden (F). Racer-Formlen fik kun en kort Levetid, allerede i 1903 vedtog man paa en ny Konference i København at undlive den, medens Krydser-Formlen, som havde fostret gode Fartøjstyper, bibeholdtes. Imidlertid stod det engelske Maal for Udløb i 1907, og paa en international Konference i London i 1906 dannedes "International Yacht Racing Union" og man vedtog det internatioale Maal, "Metermaalet", hvis Formel var:

$$\frac{L + B + \frac{1}{2}G + 3d + \frac{1}{2}\sqrt{s} - F}{2}$$

Samtidig inførtes Byggebestemmelser (scantlings) for skroget og, noget senere, et ligeledes af Alfred Benzon fremsat nationalt Maal, N.L.-Maalet. Begge Maal har – med viss Ændinger (bl.a. ogsaa med en provisorisk fælles-nordisk Omformning under Verdenskrigen) – vist sig levedygtige.

At Alfred Benzon her var en ledende Star – for at bruge et moderne Udtryk – og at den internationale Maa-lerregel i betydeligt Mon var Kød af hans Kød og Blod af hans Blod, kan ikke bestrides. Han var paa internationale Sejlermøder absolut førende. Han talte ikke helt godt Engelsk, han var ikke ubetinget "Charmeur". Men han "kunde sit Kram", hans Per-

sonlighed gjorde Indtryk og skaffede hans Tanker Vej frem. Han var i det hele – baade hjemme og ude – en Sejlsportens Høvding og Fører. Man mindes endnu med et Smil hans nært venskabelige Forhold til den tyske Sejlsports Skaber, Kejser Wilhelm II, der bl.a. fik Udtryk i "Blæksprutte"-Neuruppineren om hans Optræden i Kieler-uge:

"Wohin der Kaiser sich beweger ihm immer folgt der Apotheker..."

Indenfor den hjemlige Sejler Verden var Benzon ofte et modsigelsens Tegn, og der stod svære Kampe melle ham og hans svorne Modstandere, Konsul Broberg og Professor Kroman. Kamp-Bulderet fra K.D.Y.'s Generelforsamlinger – bl.a. Spørgsmaalet om Konsul Brobergs Eksklusion af K.D.Y. (fordi han havde kaldt Bestyrelsens Medlemmer "Torskepander") – gav endog Genlyd i Sommerrevyernes Viser. Men intet formaaede at rokke A. B.; hans klare Hoved, hans rappe Tunge og Skarpe Pen bragte ham stedse Sejren. Lige nævnes bør det ogsaa, at det væsentligt var Benzon, der i sin tredobbelte Incarnation som Medlem af Borgerrepræsentationen, af Tusborgs Bestyrelse og af K.D.Y.'s Bestyrelse fik Sagen vedrørende Rejsningen af det nye Klubhus paa Langelinie (paa den tidligere Pinnebergske Bastion) til at glide.

Som Konstruktor gjorde Alfred Benzon sig først bemærket ved Tegningen af "Mabel" i 1892. Det var en Herreshoff-"Affødning", Pioneren for "Skebougens" og de andre Gloriana-Forteelser herhjemme. Nærmest et grimt Bæst med fyldig Boug og en spids Hæk. Man paastod, at det ikke var muligt at rebe i "Mabel" med mindre man ankrede, thi man kunde ikke naa ud til Nokken af den lange Bom og gøre Stikbouten fast uden i Jolle. Der var vist ogsaa noget om, at den var tilbøjelig til at suge Agterskibet ned. Men den var et Fænomen, den var alle sine Konkurrenter overlegen, og den fortjæner ærligt en Position som Indvarsler af en Yachtkonstruktionens Ny-Tid

her i Landet. Blandt de mest bemærkelsesværdige af Alfred Benzon Konstruktioner derefter maa nævnes 4-Tonneren "Leif" (oprindeligt halvdækket, bygget til Apoteker Damgaard i Vejle) en hurtig og ganske køn Baad (endnu i full swing). Endvidere den meget flade, overordentlig hurtige Sværdbaad "Enten-Eller", der vandt nordisk Ry som Pokalsluger, samt i (1904) "Paradox" (som nu lufter en Bermuda.Rig) var ikke nogen Skønheds-Aabenbaring, Benzon var her "gæet ind for" en bred Hæk med Spejl, men det var ubetinget en hurtig og god Baad.

Størst Fortjeneste som Konstruktor indlagde Alfred Benzon sig dog ved Skabelsen af Entype-Baadene af forskellige Klasser. Først (i 1898-99) "Ællingerne" (23 Fod o. a., Sejlareal ca. 240 Kvadratfod), fortræffelige, kønne og velsejlende 2 Mands-Baade, med hvilke der i mange Aar blev drevet fin Sejlsport. Derefter (i 1900) "Ternerne", omtrent dobbelt saa drægtige som "Ællingerne" (28 Fod 4 Tom. Overalt, Sejlareal ca. 400 Kvadratfod); knap saa kønne som "Ællingerne", lidt korte og tykke og aldrig saa populære som deres mindre Søstre. Og saa, en halv Snes Aar senere, "Maagerne", i Størrelse mellem "Ællingerne" og "Ternerne". "Maagerne" vandt forholdsvis stor Udbredelse, de var et billege, ganske kønne og hændige Baade, og de har hævdet der Popularitet gennem Aarerne, så at de endnu optræder hyppigt paa Kapsejlsbanerne (flere nu med Bermuda-Rig) og afholder deres særlige Stævner. Hverken Dragernes eller de forskellige Særklasse-Baadens Fremkomst har formaaet at stække "Maagerne"s Vinger. De sidste baade, der udgik fra Alfred Benzons Tegnebrædt, var vist nok Konsortiums-Seksmeteren "Tit-tit" (1912) og "Edie" (1913), tegnet til Grosserer P. G. Munck. Men Alfred Benzon forlod aldrig Sejlsporten. Endnu i sine sidste Aar virkede han som Dommer – og en yderst fornøjelig Dommer, fuld af Lune og Vid, en glimrende Fortæller om dansk Sejlerlivs og gammelkøbenhavnsk Borgerlivs Pudsigheder - og

som aktiv Deltager i Maale-Konferencer i Udlandet.
 Paa Mindetavlen over dansk Sejlsports Store vil Al-
 fred Benzons Navn altid tegne sig med lysende Glans.

*Linietegning af Danmarks første
 entypebåd "Ællingen". Dateret
 januar 1898.*

*Kilde: Handels & Søfarts-
 museet, Kronborg*

