

Den der er indfanget af havet

af Carl Mangor

Artikel udgivet i DFÆLS blad **Klassisk Træbåd** nr. 115, februar 2013

Arkitekt Dahlstrøm havde travlt søndag den 20. maj 1928. Der var ikke tid til at hænge over søndagsmiddagen længere end højest nødvendigt. Han gik til venstre, da han kom ud ad døren fra hjemmet på Sankt Peders Vej, og holdt atter til venstre nede ved Strandvejen. Da han nåede Onsgårdsvej, drejede han til højre mod Hellerup Havn.

Ude ved havnen vendte han rutinemæssigt blikket mod flag og vindposer og konstaterede at vinden blæste småt fra syd. Han fortsatte ad Onsgårdsvej, helt ud til Sundet. På hjørnet mod nord lå Hendriksens Bådevæft, og det var målet for arkitektens besøg.

De sidste par år var man ikke uvant med søndagsgæster på det lille værft. Et par år forinden havde folkene hos Hendriksen bygget den første 22 m² skærgårdskrydser af den nye nordiske type herhjemme. Interessen for båden var så stor, at mester selv holdt åbent et par timer hver søndag, så sejlsportsinteresserede kunne følge med i bygningen.

Denne søndag var der dog besøg lidt ud over, hvad åbent-hus-arrangementerne havde budt på. En større mængde gæster var forsamlet på hver side af slæbestedet, hvor et langt, slankt mahogniskrog ventede på at beddingsvognen skulle køre ned ad skinnerne og ud i Sundet. Det skete klokken halv tre. Ingeborg Schørring kastede en pøs saltvand på skibet, hvorefter det gled i søen under det foreløbige navn "KDY 1928". Under talerne vajede såvel Dannebrog, klubstandere og signalflag. Hvis Oscar Wilhelm Dahlstrøm den eftermiddag stod og savnede det finske flag i den megen udsmykning, kan man ikke fortænke ham i det. Hans 50 års fødselsdag lå et par måneder længere fremme, og selv om han idag stod på havnen som dansk statsborger og havde boet i landet i halvdel af sit liv, var der et særligt bånd mellem ham, 22'eren ude i bassinet og Finland.

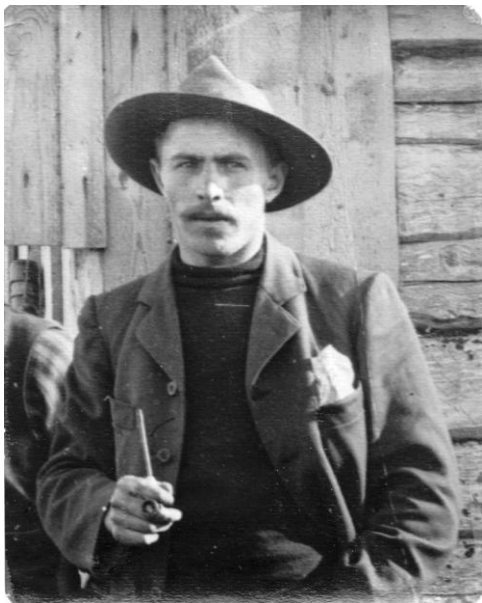
I lighed med ham selv kom typen fra Finland. Det var hans tredje 22 m² skærgårdskrydser på lige så mange år. I sit arbejde som bådkonstruktør var såvel fart som æstetik to ligeværdige størrelser i Dahstrøms bestræbelser på at tegne en kapsejladsbåd. Med 22'eren var det lykkedes med det over al forventning.

I de to forløbne sæsoner havde han set, hvorledes først "Jasda" og året efter "Ragna II" havde sejlet præmie efter præmie hjem, mens de til fulde levede op til tidens skønhedsideal.

Wasa over Helsingfors til København

Dahlstrøm kom fra skærgården. Halvvejs oppe ad den finske vestkyst, hvor der ganske vist er langt over 50 sømil til det svenske fastland, men hvor de hundredevis af større og mindre klippeøer om ikke forbinder de to nabolande, så skaber et ø-rige, hvor behovet for og evnen til at besejle det er

fundamentalt. Inde på den finske kyst ligger Wasa, og her var Dahlströms i tidligere generationer kommet til fra Sverige. Som søn af svenske immigranter fødtes Oscar Wilhelm Dahlstrøm den 26. juli 1878.



O.W. Dahlstrøm som 18-årig i 1896



O.W. Dahlströms forældre i barndomshjemmet 1908

Hans far var snedker, hans 8 år ældre bror var snedker, og han selv blev ligeledes snedker, og opvokset i et hjem på Strandgatan, i umiddelbar nærhed af havn og øhav, lå det lige for at brødrene orienterede sig mod vandet.

Storebroren, Karl Werner, etablerede sig som bådebygger, og medens Oscar Wilhelm gik på Wasa Tekniska Högskolan, havde han sin daglige gang hos broren. Udover arbejdet som bådebygger tegnede Karl Werner med tiden selv nye fartøjer. I en konkurrence udarbejdet af Wasa Segelförering fik han således førstepræmie og en kontant udbetaling på 30 mark for tegningerne til "Jimojej", en lille båd på 7,25 meter med et sejlareal på 27 m².

På det tidspunkt havde lillebror Oscar Wilhelm forladt ikke bare Wasa, men Finland. Han havde det ikke godt nok med snedkeriet til at gøre det en levevej, men rejste op mod århundredeskiftet til Helsingfors, hvor han blev uddannet først som tegnelærer fra universitetet og senere som maler fra Kunstakademiet samme sted.

Det Finland, Dahlstrøm blev født i, var ikke bare fattigt i økonomisk forstand. Også politisk og kulturelt var der tale om udbredt armod. Gennem århundreder havde Finland været i klemme mellem skiftevis Sverige og Rusland. I 1800-tallet var overherredømmet russisk, mens det officielle sprog var svensk. Personalunionen med Rusland indbefattede værnepligt i den russiske hær. Da det i 1903 blev Dahlströms tur, var det en medvirkende årsag til, han valgte at lade sine kunstneriske

evner blive et springbrædt til Europa. Det var hans ambition at komme til Italien, men i København ramtes han af sygdom. Her knyttede han nær forbindelse med sin logiværts datter, med hvem han senere blev gift.

Den første tid i København

Tidligt under sit ophold i København fik han forbindelse med professor Hans Jørgen Holm fra Akademiets Arkitektskole. Holm hjalp ham ind på uddannelsen, og gennem sine 5 studieår på akademiet var Dahlstrøm tilknyttet professoren og dennes arbejde med opførelsen af Det kongelige Bibliotek. Under sine studieår holdt han stadig fast i den malerkunst, der i sin tid trak ham sydpå i Europa. Såvel i 1905-06 og 1907 udstiller han billeder på Charlottenburg.

Som den første udlænding i Akademiets historie fik han i 1908 sin afgangseksamen. På trods af ægteskab var den afsluttede uddannelse tænkt som et nyt forsøg på at rejse til Italien, men igen led projektet skibbrud. Denne gang fordi han indgik en aftale med professor Anton Rosen om at være med til udarbejdelsen af facaden på Paladshotellet i København.

Da hotellet stod færdig i 1910, blev Italiensrejsen heller ikke aktuel. Fru Dahlstrøm var gravid med deres første barn. I 1911 får de en søn og 2 år efter endnu en.

Med en familie at forsørge var indtægten som arkitekt mere sikker en som kunstmaler, så da Paladshotellet var bygget, blev han i faget og tegnede han bl.a. de såkaldte Fyrsteværelser på Hotel d'Angleterre og hotellets Grill-room. Denne gang tog han sig ikke kun af de egentlige bygningsdele, men tegnede ligeledes møblementet til rummene.

Det unge par boede de første år på Østerbro, men flyttede i 1912 til Sankt Peders Vej 4 i Hellerup. Den korte afstand fra bopælen og til, hvad der i de samme år var ved at blive til Hellerup Havn, var nok ikke tilfældig, og fik samtidig stor betydning for Dahlstrøms fremtid.

Han brugte meget tid på havnen, og han brugte mund overfor de lokale sejlere. På hans lidt komiske tungemål måtte de høre hans skråsikre og kritiske udtalelser om sejlads i almindelighed og deres sejlads i særdeleshed.

En udfordring

En dag blev han på havnen præsenteret for, hvad nogle lokale sejlsportsfolk kaldte en "hypermoderne" yacht. Lige importeret og tilmed fra Finland. Med det, der i dag nok kaldes selvfed arrogance, stillede han sig noget uforstående overfor nyhedsværdien i båden. Den type var han fuldt ud bekendt med hjemmefra. En af de lokale, der efterhånden var noget træt af hans bravader, tog bladet fra munden og sagde, at "så var det nok med alt det pral. Vis hellere hvad De duer til! Byg en båd og lad os se Dem sejle den".

Det gik hans ære for nær. Hans kone, der måske anede, hvad det indebar, forsøgte at bagatellisere det, men Dahlstrøm handlede resolut og tog det som en udfordring. Han kontaktede udlejeren af den ejendom, de boede i på Sankt Peders Vej og traf en aftale om, ved først givne lejlighed, at flytte op på den noget billigere kvistetage i samme opgang. Hans tegnerekvisitter var herefter ikke længere forbeholdt møblerne på Hotel d'Angleterre, men blev brugt flittigt på at tegne linierne til en 22 m² skærgårdskrydser. Endelig gik han til den lokale trælasthandler, Hjalmar Christensen for at udse det tømmer, han skulle bruge...

I et skur nede ved havnen strakte han kølen. Gennem to år stod arbejdet på. Arbejdsdagene startede kl. halv fem om morgenen og gik til klokken 8. Herefter stod den på morgenmad og fra 9 til 16 passede han jobbet på tegnestuen. Efter aftensmaden kørte han på igen, til han ved 22-tiden lyste hjem til Sankt Peders Vej for at holde fyraften.

I 2 år byggede Dahlstrøm på sin båd. Derefter kunne den ikke komme i vandet. Der var sol og sommer ved havnen, og båden var klar til at gå i vandet. Der var bare ingen til at hjælpe med det fornødne. Det er nærliggende at forestille sig den faste stok, der først måtte høre på pralerierne, og dernæst må se på at pralhalsen rent faktisk levede op til første del af sine store ord, måske ikke helt havde lyst til at bidrage med en hjælpende hånd. Dahlstrøms egen opfattelse var dog, at de andre på havnen ikke ønskede at se ham blive til grin, og at de derfor, ved at undlade at give ham den fornødne hjælp til søsætningen, kunne - om ikke redde, så dog udsætte hans nederlag.



Endelig efter 3 uger fik han en lørdag trommet folk sammen på havnen i Hellerup, her i blandt to af tidens dygtigste sejlere, brødrene Christian og Valdemar Nielsen. På trods af tiden i den bagende sol flød båden udmærket, og den døbttes "Singlan"

At båden var bygget og at den tilmed flød, var kun en delvis indfrielse af løftet. Tilbage stod om "Singlan" og dens rapkæftede ejer også kunne sejle. Ved en officiel kapsejlad i KDY senere på sommeren havde Valdemar Nielsen udsat et stort flot krus som præmie til den sejrende båd. Det viste sig at "Singlan" og Dahlstrøm også indløste den resterende del af løftet, og vandt kruset og ikke mindst æren tilbage, bl.a. foran den tidligere nævnte Christian Nielsen.



Herover Dahlstrøms egen konstruktion og bygning "Singlan" med dens oprindelige højt pikkede gaffelrig

Og her til højre ses "Singlan" med ny og moderne bermudarig



Flere slags formgivning

I mellemtiden havde han fået nyt arbejde. Han var blevet ansat ved Ingeniørkorpset, hvor han bl.a. var med til at tegne flere kaserner i provinsen samt alt snedkerarbejdet til Garnisonssygehuset på Fælleden.

Der var også andre opgaver han tog sig af på det tidspunkt. I 1915 var han med til at stifte Hellerup Sejlklub. Klubben fik et par år senere af Gentofte kommunes sogneråd tilsagn om en grund og 500 kr. Sammen med 700 kr., som klubben selv havde indsamlet, gav det mulighed for at opføre et hus ved havnen til de landværts aktiviteter. Dahlstrøm leverede tegningerne til det første klubhus, som blev opført af snedkermester Aage Balslöv og blev indviet allerede i maj måned samme år.

Også klubbens stander satte han sit præg på. Hellerup Sejlklubs oprindelige stander var et gyl-indent anker på en firkantet dug bestående af skiftevis 3 hvide og 2 blå striber. Klubben ønskede både at få en trekantet stander, som det var kutyme hos de lokale klubber, samt undgå den blå farve, der ikke var specielt holdbar overfor sollys og saltvand. Dahlstrøm tegnede en ny stander, som stadig benyttes: det røde Andreaskors på hvid trekant.

I samme periode tegner han i eget regi en stor villa til opførelse på Tesdorpfvej på Frederiksberg. Bygningen er senere blevet præmieret af Frederiksberg kommune.

De første både

Succesen med "Singlan" ansporede ham til at fortsætte med bådkonstruktioner. Året efter "Singlan" gik i vandet, byggedes en "Singlan II" hos bådebygger Svendsen i Kastrup.

Igen en lille kutter, denne med en overalt længde på 6,78 og en bredde på 1,88. Den var gaffelrigget med et sejlareal på 22 m²

Det var kun ganske få danske konstruktører der gjorde sig gældende på markedet.

Med ønsket om at øge interessen for denne side af lystsejladens udskrev K.D.Y.s Forening til Bygning af Sejl-Yachter i 1919 en konkurrence om tegninger til både, og indbød derfor danske konstruktører og andre af dansk nationalitet til en konkurrence om tegninger til en 30 kvadratmeterbåd med kahyt, samt en 7 Meter S-båd.

1. præmien var på 1500 kr, og 2. præmien å 500.



Mod forventning indløb ikke mindre end 20 tegninger, fra lige så mange konstruktører. Dommerkomiteen bestod af Alfred Benzon, Werner Hansen og Ado von Lindholm, samt en gæst fra den anden side af Sundet, Tore Herlin.

Dahlstrøm indsendte tegninger til 30 kvadratmeterbåden. Førstepremien blev dog ikke uddelt. Dommerkomiteen valgte derimod at dele den samlede præmiesum med 1000 kr. til hver af konstruktørerne O.W. Dahlstrøm og Henry Hansen.

Meter efter meter (I)

Et års tid efter afslutningen på den første verdenskrig, fandt den internationale sejlsportsverden tiden moden til at genoptage de aktiviteter, de havde ligget stille under krigen. Det fælles målesystem, R-regelen fra 1906, skulle kun være gældende i en 10-årig periode, og den var udløbet i 1917. De skandinaviske sejlere stod uden for krigshandlingerne i Europa og havde i mellemtiden udviklet deres egen S-regel som en nødløsning til bedre tider.

Gode tider eller ej så kunne man efter voldsomme diskussioner på en konference i London efteråret 1919 konfirmere en nye R-regel, hvor ikke mindst Alfred Benzon, Danmark, og Johan Anker, Norge, havde stået faddere.

Den nye R-regel satte gang i byggeriet. I England byggedes der nogle få Seksmetere, i Norge en enkelt, mens der hen over vinteren 1920-21 blev bestilt og bygget ikke mindre end 7 6-metere til danske kunder. Konstruktøren var for alle bådenes vedkommende Johan Anker, og bådene blev ligeledes leveret fra samme værft, nemlig Abeking & Rasmussen i Tyskland, der med den tyske marks ringe stilling på valutamarkedet, gjorde det attraktivt for danske ordrer.

På samme tid havde KDYs byggeforening udskrevet en konkurrence om en dansktegnet og – bygget Seksmeter til deltagelse i den kommende sommers sejlads om det Skandinaviske Sejlerforbund Guld pokal.

Ved fristens udløb var et overraskende højt tal blevet indleveret. Ikke mindre end 11 konstruktører bidrog med forslag, hvoraf dommerne udtog A. Witt som vinder. Uden for konkurrencen var dog kommet en tegning af Dahlstrøm, som dommerkomitéen ligeledes fandt værdig.

Den blev bygget i mahogni hos Brødrene Svendsen på Refshaleøen til en pris af 8.850 kr. uden sejl.



Ved auktionen samme år solgtes Seksmeteren D 9 til blikkenslager L.V. Olsen og fik navnet "Briand V".



Værftet på Refshaleøen byggede samme år endnu en 6-meter efter tegning af Dahlstrøm: D10, "Swan" til Arnold Jensen.

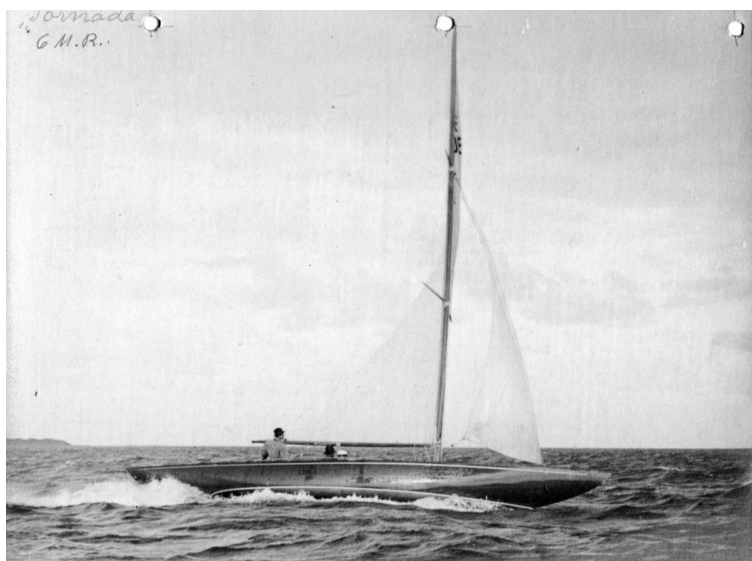
Også i 1922 byggede Brødrene Svendsen en ny Seksmeter fra Dahlstrøms hånd, D13 "Christian", og igen var det KDYs Byggeforening, der stod bag ordren. Denne gang til en sum af 6.300 kr. uden sejl. Efter nogle vedtægtsændringer i Byggeforeningen, havde bestyrelsen fået myndighed til at bortlodde fartøjerne. Lodtrækningen blev foretaget i juni måned og vinderen blev en amerikansk sejler, der overlod båden som gave til - KDYs Byggeforening. En efterfølgende auktion indbragte foreningen 7.100 kr ved salget af "Christian" til Svend Sarup.

Under Øresundsugen i juni samme år levede "Christian" i den første sejlads op til forventningerne om en dansk konstruktør, der kunne hamle op med især Johan Anker.



"Christian" vandt den første sejlads, og på trods af bl.a. to fjerdepladser lykkes det Christian at vinde forsikringsselskabets Dansk Merkurs ærespræmie overfor de to Anker konstruktioner "Star V" og "Oui Oui".

Dahlstrøms succes med "Christian" har antageligt været medvirkende til, at Byggeforeningen til sæsonen 1923 lod konstruktøren tegne "KDY 1923". Den blev nummer D 17 og navngivet "Fakir", og igen stod brødrene Svendsen på Refshaleøen for byggeriet.



I det hele taget fyldte Dahlstrøm en del på Refshaleøen den vinter: Hos Jacob Svendsen lagde han linier til endnu en Seksmeter, bygget til et konsortium ved Arnold Jensen, D 18, "Tornado".



I den første sejlads under Seksmeterugen i 1923 lagde begge Dahlstrøms både ud med at besætte de første pladser. De så dermed ud til at skulle indfri de store forventninger, der var om, ende-

lig, at Danmark kunne stille med en konstruktør, der matchede andre sejlsportsnationer. Efterhånden som ugen skred frem, skuffede de dog fælt og Guldpokalsejladserne 2 uger senere demonstrerede blot, at Anker, Fife og Estlander var danskeren overlegen.

Nye bådtyper

I sejlerkredse havde der længe været et ønske om en bådtype, der dels var mindre og dels havde længere levetid end de både, der blev bygget til henholdsvis R-reglen og Skærgårdskrydserreglen. Begge ønsker med det mål for øje at holde byggeprisen nede.

Dansk Sejlerdag vedtog i starten af 1922 nogle byggeregler og bestemmelser for to Sydskandinaviske Klassebåde, A og B. Fra Malmø gav de sydsvenske sejlere deres tilslutning til intentionen om et fælles kapsejladsfartøj for området. Dog uden det fik nogle konsekvenserne overhovedet, i og med at klasserne hverken blev bygget i, eller importeret til Sverige.

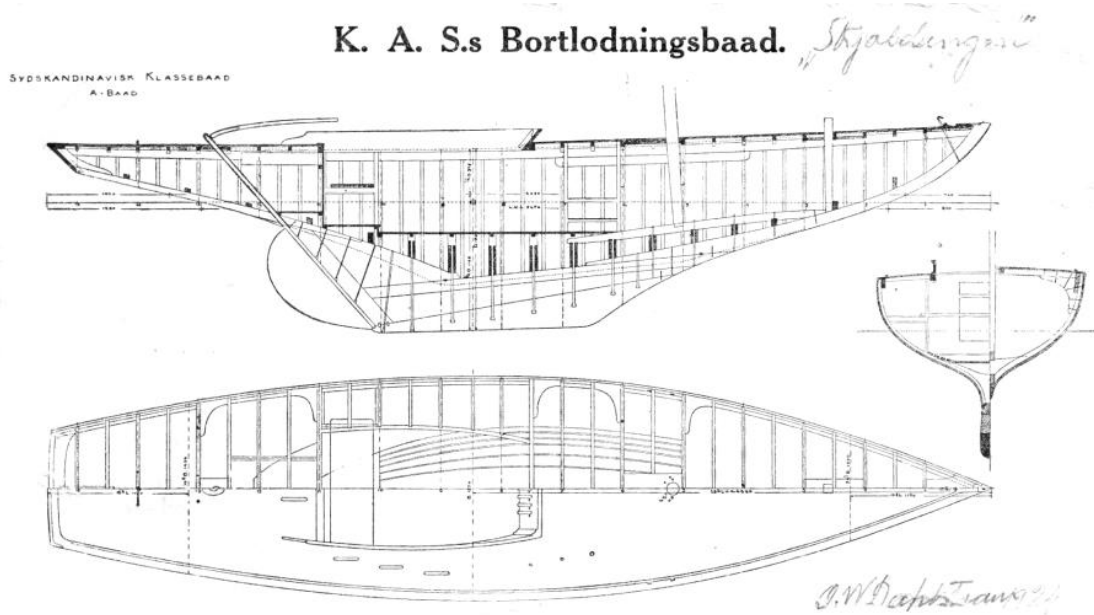
Ideen var kommet fra England, hvor en "restricted class" havde været praktiseret i nogen tid. Der var ikke tale om entypebåde i moderne forstand, men dog et fartøj med byggeregler, der var meget strammere end de kendtes fra R- og X-reglerne. Med en regel, hvis levetid blev fastsat til 10 år og bestemmelser der stillede krav om en rigelige godstykkelser, udtrykte Sejlerdagen et ønske om kapsejlad, der i lige så høj grad kunne afgøres på vandet som på tegnebrættet.

Efter de nye bestemmelser byggedes der i vinteren 1922-23 5 SSA-både af lige så mange konstruktører. På foranledning af KDY's Forening til Bygning af Sejl-Yachter blev der bestilt to både.

Byggeforeningen allerede havde bestilt en Seksmeter hos Dahlstrøm, men oven i denne fik han en altså endnu en ordre.

SSA-båden blev købt af direktør Ole Sundø, København og navngivet "Ragna". Den var i de følgende år en meget vindende båd på kapsejladsbannerne.





Til samme sæson havde Dahlstrøm leveret tegninger til yderligere en SSA-båd, den senere "Skjoldungen". Københavns Amatør Sejlklub havde bestilt og fået den bygget hos Svendsen i Kastrup. Båden var anskaffet med henblik på bortlodning. Salget af lodder gik ikke helt som forventet, da kun lidt over halvdelen af de 1800 lodder blev solgt. En privatperson stillede dog garanti for de resterende lodder på klubbens vegne, med det resultat at klubben vandt sin egen båd. KAS havde dog ikke interesse i at beholde fartøjet, men solgte den ugen senere på auktion.

Samme år blev starten lagt til et næsten 30 år langt samarbejde med bådebygger Knud Jensen i Roskilde. Kutteren "Pepita" - senere "Helge" blev af datiden kategoriseret som en Terne. Det var en klasse, der ikke var bygget til siden starten af århundredet, og da Ternen var tegnet af Alfred Benzons ud fra ønsket om at skabe en entypebåd, var der ikke tale om en klasseregel med rige muligheder for fortolkninger.

Under alle omstændigheder havde "Pepita" en vis lighed med Ternen. En længde på omkring 9 meter og en bredde på 2,25. Ternens gaffelrig var dog erstattet af den mere tidssvarende bermudarig.

Arven fra Finland

Den senere populære Nordiske 22 m² startede som et finsk projekt. Skærgårdskrydserreglen medførte ikke bare længere og smallere både, men også en manglende interesse for både af den type. De finske sejlere var, på trods af at meteorologer kunne dokumentere flere vindstille dage end i de andre nordiske lande, blevet trætte af at sejle rundt i "saltvandsbadekar" med masser af vand både i og udenfor båden. Et af de mere ekstreme udtryk for denne regel sås i svenskeren Yngre Holm 22 kva-

dratmeter skærgårdskrydser, der havde en overalt længde på 11,20 meter og en maksimal bredde på 1,65 meter. I kølvandet på afmatningen opstod der i Finland en række mindre småklasser, som den finske landsklub, Nyaländska Yachtklubben, ville kvalificere ved at skabe en fælles regel. I denne nye regel fra 1923 var længden stadig fri, men med en bredde og et displacement der forøges med længden. Ved en fastholdelse af et sejlareal på 22 m², lå der en indbygget garanti mod at typen udvikle sig mod ekstremerne som i skærgårdskrydserreglen. Dahlstrøm havde fulgt med i diskussionerne om skærgårdskrydserne i sit hjemland og indsendte et bud på finsk 22'er. Det blev hans "Wassa" der blev antaget, med bl.a. Bjarne Aas, Norge på en delt andenplads.

Nyaländska Yachtklubben fik båden bygget på Nystads Båtvarv med ganske få ændringer. En af disse var en ændring af sejlet, der som den senere Nordiske 22'er, fik en høj og smal rig.

Dahlstrøms hjemmевante færd i den mere nordlige del af Skandinavien fik også betydning for ham med andet en skærgårdskrydseren. Ismasserne ved vintertid i Den Botniske Bugt var en del af hans erfaringsgrundlag, og ved en mellemkomst af sejleren Valdemar Nielsen, blev han bedt om at tegne en isbåd til kongen. Den blev bygget hos Knud Jensen i Roskilde.

Meter efter meter (II)

1924 var et godt år for Seksmetere. På trods af en pris på mellem 12.000 og 20.000 kr. byggedes der dette år 5 nye både.

KDY's Byggeforening gik i denne omgang uden om Dahlstrøm som konstruktør.

Det gjorde fabrikant Hasselbalch imidlertid ikke. Han lod Dahlstrøm tegne "Star VI", der fik nummer D 20.

Båden blev i lighed med to andre 6-metere af den årgang bygget hos Københavns Yacht- og Motorbådsværft.



Ved årets olympiske sejlader, der afholdtes i Le Havre, blev det dog William Fifes konstruktion ført af William Wett, der repræsenterede Danmark og opnåede en sølvmedalje. I samme konkur-

rence deltog dog også en anden dansk båd, nemlig den tidligere 6 D9, "Briand V", Dahlstrøms konstruktion fra 1921, der sejlede under portugisisk flag og under navnet "Almogavar".

Med O.W. Dahlstrøm som arkitekt og hans placering i Hellerup Sejlklubs bestyrelse, var det naturligt, at det også blev ham, der kom til at tegne ombygningen og udvidelsen af det kun 8 år gamle klubhus. Huset blev af datiden karakteriseret som "et smukt lille hus, der var meget praktisk indrettet". Arkitektens erfaringer med at skabe plads i mindre fartøjer fornægtede sig ikke. Rummet kunne udgøre een stor sal, men var ligeledes i stand til at opdeles i to selvstændige værelse mod øst og vest med et tredje værelse imellem. I årene 1924-28 var han indvalgt som medlem af bestyrelsen i Hellerup Sejlklub, hvor han senere udnævntes som æresmedlem.

KDY's Byggeforening ønskede at være klar med endnu en Seksmeter til sæsonen i 1925. Dommerkomiteen, bestående af Alfred Benzon, Ado von Lindholm og Gerhard Rønne, kunne derfor allerede inden årsskiftet meddele hvilke af de 9 indleverede forslag, man ønskede at præmiere. Valget faldt på "46 m²", som iøvrigt fik den bemærkning med, at hækken ud fra et skønhedsmæssigt synspunkt, godt kunne have været afkortet noget for at skabe større harmoni mellem længderne på for- og agterskibet.

Dahlstrøms "46m²" blev for en pris på 10.600 kr. sat i ordre hos Christian Andersen på Frederikssunds Skibsværft under navnet "KDY 1925" - senere "Nix". Tegningerne angav udelukkende en konstruktion på svøb, hvilket Byggeforeningen fik ændret til såvel spant som svøb. "Nix" levede ikke op til forventningerne. I 1925 deltog den i 19 stævner, hvor der hjembragtes to 2. præmier samt en 5. og en 6. plads. Året efter gik det ikke bedre. Ud af 22 stævner vandt den 2 andenpræmier samt en enkelt tredjepræmie. KDY havde udvalgt "Nix" til at deltage i sejladsene om Guldpokalen i Norge: Resultatet var imidlertid for ringe til, at man senere ønskede at lade båden repræsentere Danmark ved årets Et-tonnersejladser i Holland.

Den nye 22 kvadratmeter

I 1925 opnåede den finske 22 kvadratmeter at blive en fælles skandinavisk klasse, og ikke mindre end 8 danske sejlere gav ordre på hver en båd efter tegninger af Gustav Estlander hos Ingmar Holms værft i Nortälje ved Stockholm. En brand på væftet ødelagde 4 af bådene, mens de resterende 4 kunne repareres, så de med nogen forsinkelse kunne vise sig på Øresund i sommeren 1926.

Interessen for den Nordiske 22'er slog også igennem hos KDY's Byggeforening. Hos Hendriksen i Hellerup lod foreningen efter tegninger fra Dahlstrøm en 22'er bygget i mahogni på eg.

Der var fra starten søgt at skabe interesse om den nye bådtype. Det var opsigtsvækkende i sig selv at fremsende en samlet ordre på 8 fartøjer i Sverige, ydermere i en bådtype der endnu ikke havde sejlet i Danmark. Omkring den danske nybygning sørgedes der også for opmærksomhed: man havde således inviteret presse som andre interesserede til at besøge Hendriksens værft for at inspicere nybygningen inden stabelafløbning. For at holde interessen i kog, var der åbent de følgende søndag formiddage på værftet.

Ved selve søsætningen i juni var alt hvad der kunne mønstres af honoratiores omkring KDY, Byggeforeningen og Hellerup Sejlklub mødt frem. Klokken 16 kunne bådebyggerne lade Byggeforeningens nybygning 1926 glide i vandet.

De tilstedeværende kunne konstatere, at de linier, Dahlstrøm havde sat på papir også lod sig se på vandet. Tilbage var blot, om den nu også kunne hamle op med den mindre flåde, der var tegnet og bygget i Sverige.

Båden købtes af direktør Jansen i og blev hjemmehørende i Hellerup - ganske som de 4 svenskbyggede både.

Under navnet "Jasda" blev den en kendt båd på kapsejlsbanerne, der godt og vel kunne måle sig med Estlanders.

På baggrund af interessen omkring klassen i almindelighed og Dahlstrøms succes med "Jasda" i særdeleshed, var det naturligt, at Byggeforeningen igen lod Dahlstrøm tegne en ny 22'er, denne gang bygget hos Jensen i Roskilde for en sum af 5.350 kr. uden sejl.



Der var ikke tradition for, at byggeudvalget fik tjent pengene ind ved de efterfølgende auktioner, og fra starten nærrede byggeforeningens formand, bagermester Valdemar Nielsen, en vis frygt for det mulige i at få et fornuftigt bud på båden. Frygten blev dog gjort til skamme, idet buddene hurtigt faldt op til de 4.500. Herefter aftog lysten noget, men det lykkedes at få et bud hjem på 5.625 kr., omtrent 400 kr. fra de samlede udgifter til båden.

Højeste bud blev givet af yachtmægler Schlütter i København. Båden var dog ikke til eget brug, men hjemtaget i kommission til en aftager, som yachtmægleren ikke ville afsløre.

"KDY 1927", der indtil videre var bådens navn, fik noget af en ilddåb på vej hjem fra Roskilde. Det var Knud Jensen selv, der sammen med sin kone sejlede den til København. Ned gennem Sundet løb den ind i et kraftigt uvejr, med noget der en overgang nærmede sig stormstyrke. Fartøjet bjergede sig dog udmærket og kom vel til København.



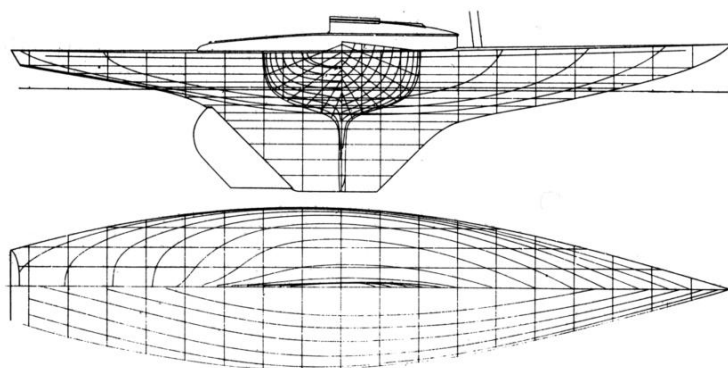
Den køber, som yachtmægler Schlütter havde i baghånden, viste sig at være Ole Sundø.

Han havde siden 1923 haft stor succes med sin tidligere Dahlstrøm-konstruktion, SSA-båden "Ragna", der havde gjort sig ualmindeligt godt på kapsejlsbanerne i de følgende år.

Ole Sundø sprang på den nye 22 m²-klasse og hans ny erhvervelse blev nummer D8 med navnet "Ragna II".

"Ragna II" ses herover som forside-pige på Sejl og Motor 1941

Til højre ses Dahlstrøms linie-tegning til "Ragna II"



En epoke rinder ud

Vinteren 1927-28 blev travl for O.W. Dahlstrøm. KDY havde forventning om, at der i Gøteborg ville blive udskrevet pokalsejladser for 22 m²-klassen. Med et tilbud fra Bådebygger Hendriksen i Hellerup på 5.350 kr. afgav Byggeforeningen en bestilling på en 22'er.

"Et yndigt lille Skib..." skrev Dansk Sejlerblad, der havde taget turen til Hellerup, mens det stadig var under bygning, "...der til Sommer skal boltre sig med sine slanke Søstre i den elegante Leg, som kun 22'erne kan opføre, en Dans så let som springende Søløver."

Det var denne søndag sidst i maj 1928, Dahlstrøm kunne se sin nyeste 22'er glide i vandet.

Den solgtes senere ved en auktion til et konsortium for 4.300 kr. og blev nummer D 22, "Nina".



Der var dog ikke tid til at opholde sig for længe på Hendriksens Værft. Klokken 16.30 den samme dag skulle han være i Kalkbrænderihavnen på Københavns Yacht- og Motorbådsværft, hvor det der skulle blive hans sidste Seksmeter - den senere D 37 "Ping" - stod klar til afløbning.

Båden var blevet til ved tegnekonkurrence på initiativ af Byggeforeningen. Et konsortium omkring foreningen fik finansieret de nødvendige 11.400 kr. for en båd uden sejl. Ved en auktion senere på året blev den bortloddet til apoteker Niels Benzon.



"Ping" var Dahlstrøms sidste opgave for KDYs Byggeforening; og det var hans sidste Seksmeter.

8 af slagsen var det blevet til på 7 år.

Når Dahlstrøms konstruktioner gang på gang blev udvalgt af dommerkomiteen, var det i forvisning om, at hans båd ville kunne gøre sig gældende.

Alligevel lykkedes det kun undtagelsesvis at kunne hamle op med især englænderen William Fife og nordmanden Johan Anker.

Til historien hører dog, at det var den bådtype, som den internationale kapsejlsverden dystede i, og som følge deraf den klasse, de fremmeste konstruktører interesserede sig for. Placeringen mellem nummer 1 og nummer 10 var marginal i en Seksmeterstart i 1920'erne.

Som bådtype var Seksmeterne nok tiltænkt en glørværdig tilværelse, men uden forventninger om at den også skulle blive lang. Med en hel kapsejlsverdens bevågenhed blev der udviklet nyt fra år til år, med den konsekvens, at det hørte til sjældenhederne, hvis en konstruktion kunne gøre sig gældende på topplan i flere sæsoner.

En ting var dog at være udrangeret på Øresund. I provinsen var gamle meterbåde med nogle år på bagen stadig interessante. I farvandene mellem det sydlige Jylland og Fyn, kunne Seks-meterne stadig gøre sig gældende. Horsens var i sidste halvdel af 1920'erne hjemhavn for 3 Dahlstrøms-seksere: "Fakir", "Tornado" og "Nix" samt Fifebåden "Bonzo" der havde vist sig yderst velsejlende

både på Øresund og i udlandet. Længere sydpå, i Lillebælt, lå en Anker-båd, "Oui Oui", og holdt fortidens sejre i hævd under diverse provinskapsejladser.

Den eneste, der antageligt er tilbage i dag, er "Star VI".

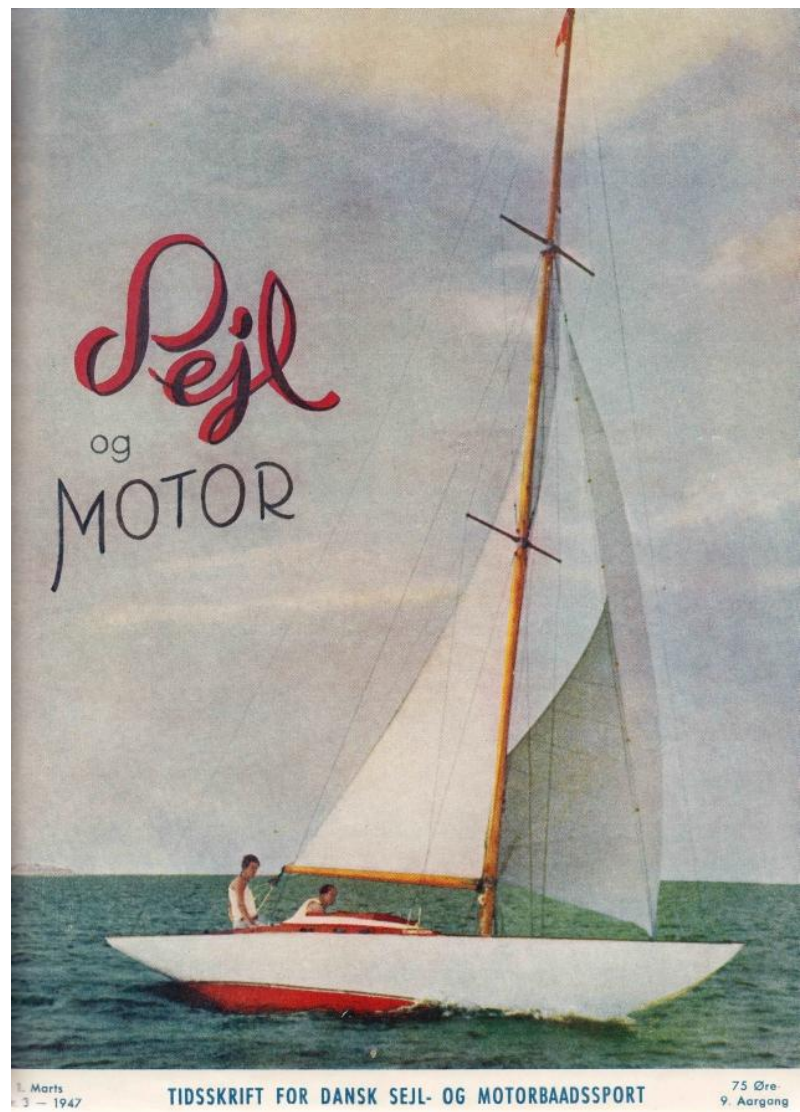
Den forblev i Øresundsområdet under skiftende ejere, bl.a. under navnet "Blix".

Kapsejladsen trådte mere og mere i baggrunden, og den udstyredes i 30'erne med et ruf.

Så sent som i 1980'erne kunne den ses i Svanemøllehavnen.

I dag hedder den atter "Star VI" og er hjemmehørende i Dellach am Wörthersee i Østrig.

Her pryder "Blix", ex. "Star VI" forsiden af Sejl og Motor fra 1947



Småtingsafdelingen - og det helt store

De sidste år i 20'erne og et godt stykke op i 1930'erne var Dahlstrøm tilbageholdende på konstruktionsområdet. Han blev i 1926 ansat ved Stadsarkitekten i Københavns kommune; en stilling han beholdt til pensionsalderen. Tillige virkede han stadig som selvstændig arkitekt og tegnede bl.a. et bådhus til Hellerup Roklub.

Interessen for maleriet, som i sin tid var billetten til Europa, havde Dahlstrøm holdt ved lige siden den første tid i landet. I 1930 og 1932 havde han lærreder med på Den Frie Udstillingsbygning i København. Hans regnskaber - dokumenteret i en lille linieret notesbog - indeholder nøje opgørelser over de arbejder han har ydet hen over årene, her i blandt antallet af solgte malerier. Det var i øvrigt ikke kun malerier Dahlstrøm beskæftigede sig med. Han havde fattet interesse for fotografiet, og benyttede ivrigt dette medie.

Det værktøj han havde benyttet i sin tid som snedker, holdt han i nogen grad ved lige ved bygning af halvmodeller af flere af sine konstruktioner, ligesom han lavede egentlige træskærerarbejder.

I denne kategori var en model af barken "Margrethe", som Dahlstrøm lavede til filmselskabet Palladiums film af samme navn.

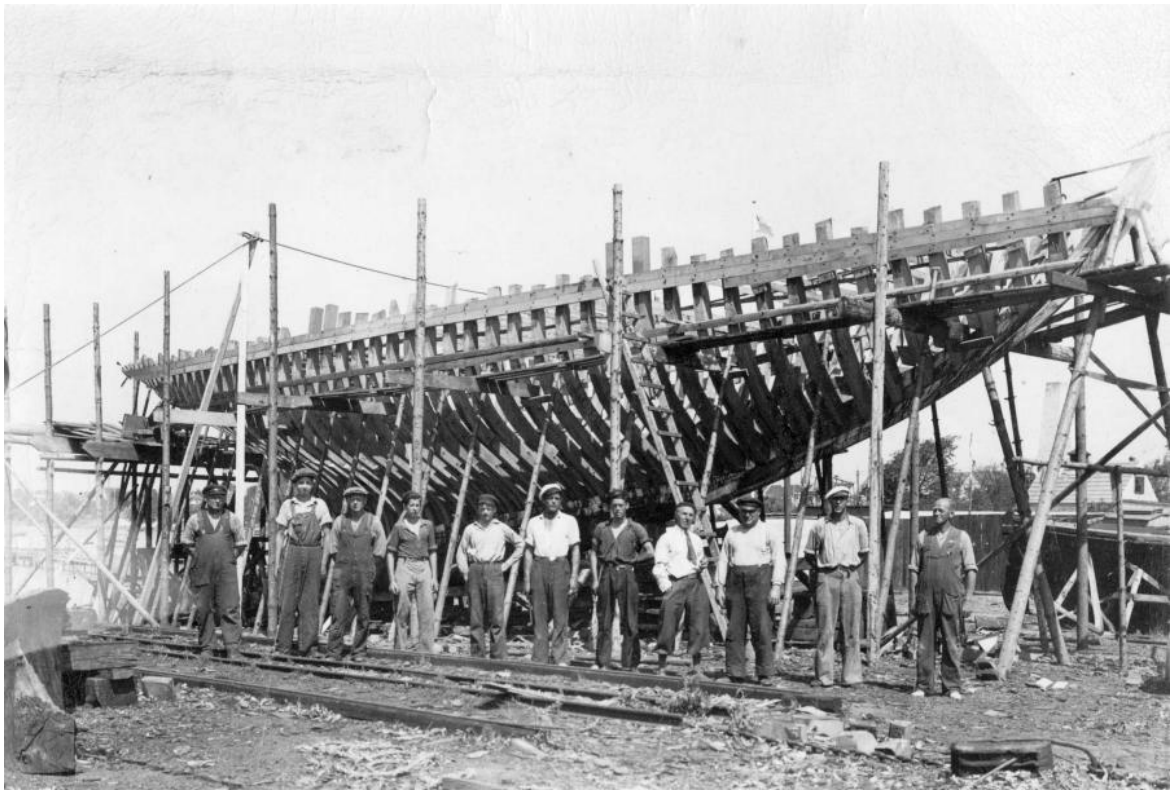
Her ses Dahlstrøm i værkstedet derhjemme med flere halvmodeller under bygning



Der blev både tegnet og bygget adskillige Seksmetere i Danmark i 30'erne, men Dahlstrøm holder sig væk. Til gengæld fik han i 1935 en opgave ud over det sædvanlige: sejleren Ole Sundø havde god erfaring med Dahlstrøms konstruktioner. Hans første "Ragna" var Dahlstrøms SSA-båd fra 1923, og "Ragna II" var Dahlstrøm andet forsøg i 22 kvadratmeterklassen. Herefter havde Sundø hentet sin "Ragna III" udefra.

Endnu en "Ragna" skulle tegnes af Dahlstrøm, men i en hidtil ny størrelse for konstruktøren. Med sine 57 tons fordelt mellem en længde på 22,5 meter og en bredde på 5 meter, blev den Dahlstrøms største opgave. Det var ejerens ønske, at "Ragna IV" skulle bygges både til atlantehavssejlad og tillige kunne gøre sig gældende i kapsejlad.

Den var bygget til Veritas klasse 1, hvilket stillede store krav til bådebygger Carl Andersen i Faaborg, der varetog projektet. Alene det at finde et velegnet stykke egetræ på 12 meter tog bådebyggeren 3 måneder. Klædningen skulle også være i eg, men her kunne man nøjes med planker på 8 meters længde.



Om støbningen af jernkølen fortæller Dahlstrøm selv til "Dansk Arbejde"s medlemsblad i 1937, at bådebyggeren havde fulgt modellen så nøje, at da jernstøberiet i Odense mødte op med den 15 tons tunge køl, vejede den 90 kg for lidt. Det svarede lige præcis til vægten af kølboltene, så da de kom på plads, blev kølvægten på de planlagte 15.000 kg.





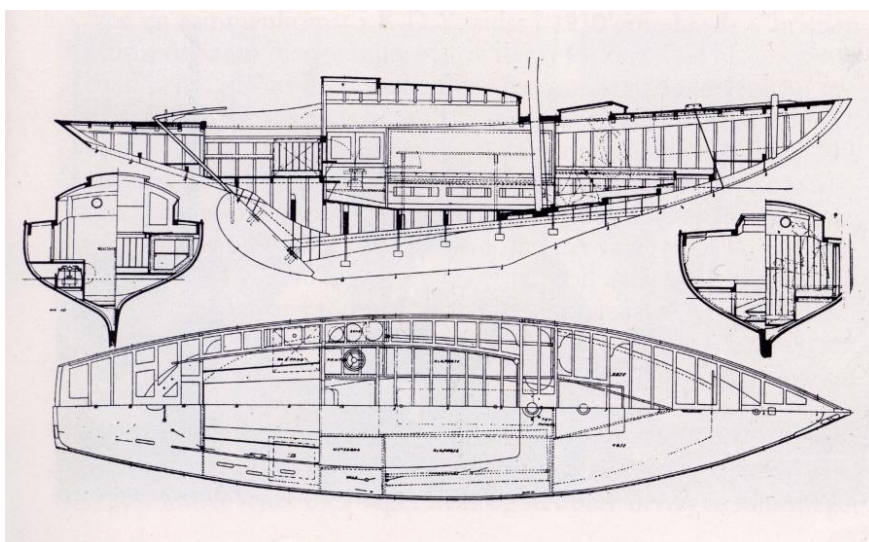
”Ragna IV” fuldt oprigget og udhalet

Tema med variationer

Drømmen om at skabe en interskandinavisk båd, der på samme tid både var økonomisk overkommelig og velsejlende, var ikke helt gået i opfyldelse. Trods tiltag gennem nogle årtier havde de nordiske sejlere ikke helhjertet og i længere tid for alvor kunnet sige, at båden var fundet.

I marts 1941 indbød Skandinavisk Sejlerforbund til en nordisk konkurrence om tegning af en mindre folkebåd. Da fristen var udløbet 2 måneder senere, havde 58 forslag nået dommerkomiteen. Ikke mindst på grund af verdenskrigen havde dommerne ikke de nemmeste vilkår, så det blev hen på efteråret, før der kunne sættes navn på vinderen.

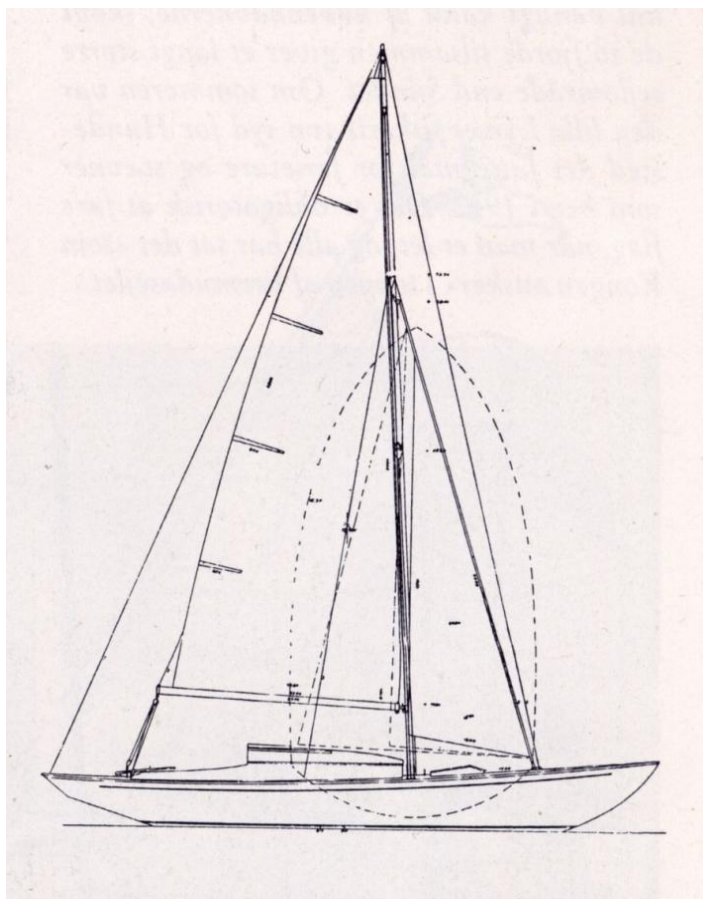
Og det kunne man end ikke, da ingen af de indsendte forslag fuldt ud levede op til komiteens forventninger. Dog havde man udvalgt 4 både som fortjente præmiering. Ved ikke at uddele en førstepræmie blev det til en delt anden- og tredjeplads, samt en delt fjerde- og femteplads.



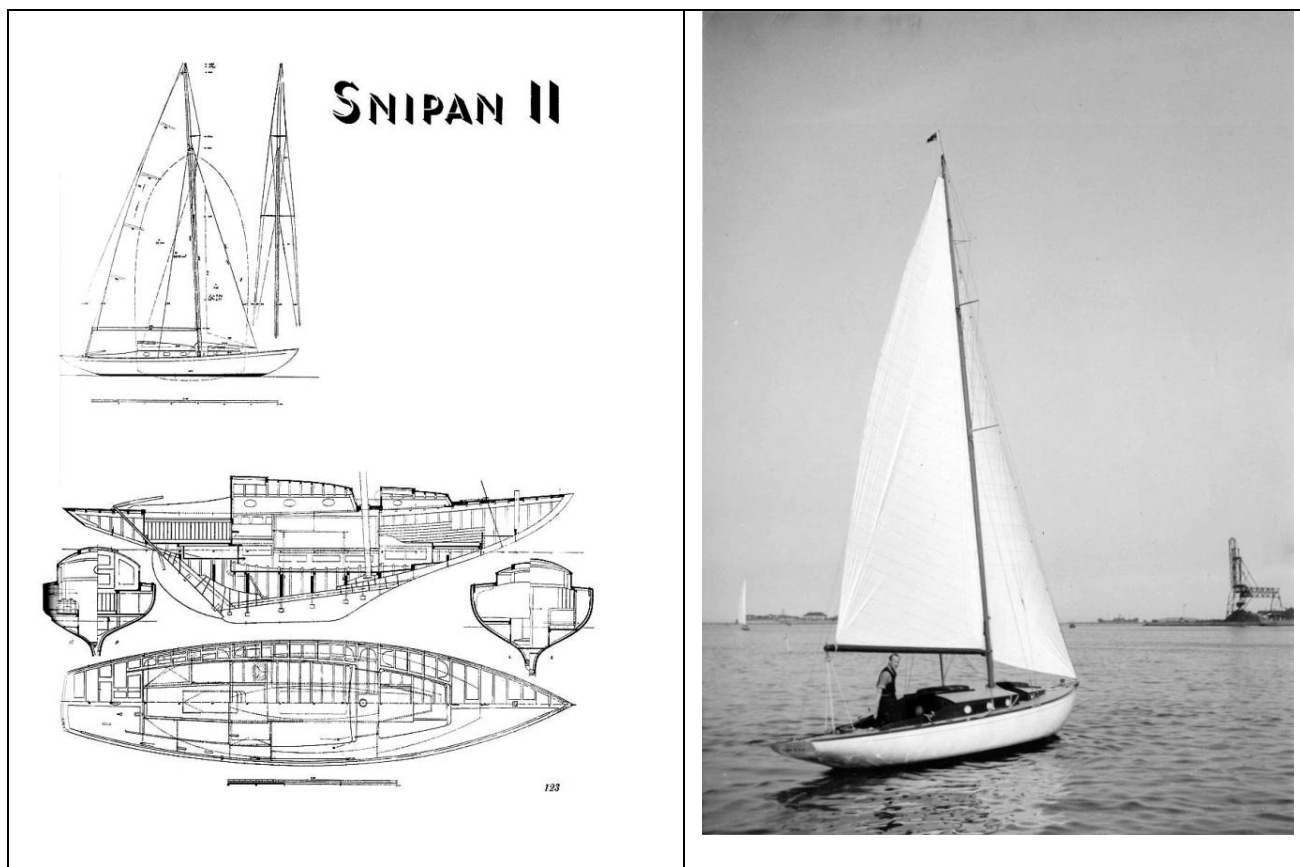
Dahlstrøm deltog i konkurrencen med "Snipan", der indbragte ham den delte fjerde- og femteplads og 500 kroner. Ordet "Snipan" refererede til den traditionelle nordiske bådtype: snipa, sjægte, eller snekke, afhængig af lokal oprindelse, men med den spidse stævn både for og agter. Denne klassiske bådtypes tidssvarende udgave, spidsgatteren, var langt fra interessant for Dahlstrøm. Han fandt, at dens agterparti ikke bare fordyrede bygningen af båden, men at den også lå mindre godt i søen med den manglende hæk. Med navnet "Snipan" var det ikke ønsket om at videreføre bådtypen som sådan, men udelukkende idéen om en ny fælles nordisk bådtype.

Dahlstrøms konstruktion overskred klart på flere områder den øvre ende af de retningslinier, komiteen havde opstillet.

Den var længere end de 8-9 meter, man ønskede. Sejlarealet ligeså, og når det endelige resultat blev gjort op i kroner og ører - hvilket var et væsentligt element for iden om en folkelig båd - var "Snipan" den absolut dyreste med en forventet byggepris på kr. 6200 - eller henholdsvis 3000 og 2000 kr. dyrere end de to konstruktioner, der gik videre i konkurrencen.



Tegningerne til "Snipan" varierede han i de følgende år på forskellig vis. De fælles træk for konstruktionerne "Snipan", "Snipan II", "Albatros" og "Fair" var en kutter på mellem 30 og 32 fod, med rimelig god plads til 4. Allerede hen over vinteren 1941-42 ændrede Dahlstrøm lidt på tegningerne til "Snipan". Det førte til en "Snipan II", der det følgende forår blev bygget til Holger Christensen i Aarhus. For at holde prisen nede gennemførtes bygningen som et delvist amatørarbejde. En lokal skibstømrer stod for opspantning og klædning, mens Christensen selv tog sig af dæk, aptering og beslag. Bygget på den måde stod den færdige båd i 5-6000 kr. - med en tilsvarende byggeproces udført på en århusiansk værft havde prisen ligget på omtrent 10.000 kr.



I 1944 udskrev Svenska Kryssarklubben en konstruktionskonkurrence om en kystkrydser beregnet til det, der i Sveriges kaldes "turist- og långfärdssegling". Et af kravene var, at konstruktionens agterskib skulle udføres i 3 forskellige udgaver: som hækbåd, som spejlgatter og som spidsgatter. For den resterende del af skroget skulle udformningen være stort set identisk.

Dahlstrøm deltog i konkurrencen med en konstruktion hvor han ved 14 ud af de 20 spanter opnåede den efterspurgte ensartethed. Dahlstrøms kutter, "Albatros", havde en overalt længde på 10.26, en bredde på 2.36 og et sejlareal på 46 kvm.

"Albatros" kom dog aldrig i spil, hverken som kutter, spejlgatter eller spidsgatter. Dahlstrøms projekt var indsendt under pseudonym (hvilket var almindeligt, for at dommerkomiteen ikke skulle

lade personlige interesser spille ind), med en navnekonvolut med samme pseudonym som tegningerne.

Der skete imidlertid det mærkelige, at Dahlstrøm, allerede inden tidsfristen for konkurrencen er udløbet, fik et brev fra Svenska Kryssareklubbens ledelse med en forespørgsel, om han efterfølgende ønskede sine tegninger returneret? Dette brud på deltagerens anonymitet medførte udelukkelse fra konkurrencen.

Dahlstrøms sidste konstruktioner, "Snipan II" og "Albatros", var begge tænkt som både, der var beregnet til mere end dagture, med et behov for at opholde sig længere tid ombord. De var tegnet med et lidt rundere forskib, der gjorde det muligt at forsyne dem med et lille ruf foran masten. Det gav siddehøjde i forrummet og udgjorde derved en hel lille kahyt i sig selv. Det lille forruf tog han med på sin følgende konstruktion, kystkrydseren "Fair" fra 1945, hvor en anden detalje fra "Albatros" også gjorde sig gældende, nemlig forsejlets skødning ved hjælp af en Peterbom.

"Fair" blev bygget i to eksemplarer, nemlig een til Dahlstrøms søn, Sven Dahlstrøm, bygget hos Knud Jensen i Roskilde, og en til smedemester Børge Pihl i Stege. Sidstnævnte blev bygget på Stege Bådeværft og navngivet "Jette" efter bådebyggermesterens datter.

Dahlstrøms eget maleri, forestillende "Jette", der senere blev omdøbt til "Frigg".

Båden sejler i dag i Svendborg, ejet af forfatteren til denne artikel, Carl Mangor



Dilemma i skyggen af et Mesterværk



I 1949 fik Dahlstrøm igen mulighed for at tegne et større fartøj. Ketchen "Akela" var ganske vist et par meter kortere end "Ragna IV" fra 1937, men var med sine godt 20 meter trods alt et stort fartøj. Arbejdet blev udført hos Knud Jensen i Roskilde, der tidligere havde omsat Dahlstrøms tegninger til skibe. Med bygningen af "Akela" var de også en forbindelse til KDY.

Ejeren var Sven Bøgelund-Jensen, der i den periode var formand for KDY. Akela blev bygget med køl og spant i eg, mens klædningen bestod af lærk under vandlinien og mahogni over, og endelig med teak som det foretrukne materiale til dæk, ruf og aptering.

Bygningen af "Akela" blev ganske bekostelig for bådebygmester Knud Jensen. Efterhånden som arbejdet skred frem, var der dele af det udførte arbejde, der ikke fandt nåde for Bøgelund-Jensens blik. Det lille værft i Roskilde fik på den måde et stort ekstra forbrug af mandetimer og især oversøiske materialer, der stadig her i årene efter verdenskrigen var vanskelige - og derfor bekostelige - at erhverve.

Det gennemførte materialevalg og eksemplarisk vedligehold siden søsætningen i 1951 har medført at "Akela" i dag kan ses i København, hvor den fremstår i god stand.



Roskilde Bådeværft endte med at gå ned økonomisk. Håndværkeren bukkede under i købmandens verden. Dahlstrøm havde det skidt med dette udfald. Han havde nok talt for, at Knud Jensen, som han havde respekteret og været bekendt med gennem mere end 25 år, skulle være den, der byggede hans hidtil mest eksklusive konstruktion og formåede at gøre det. Og han må samtidig have været tæt på Bøgelund-Jensen mens udarbejdelsen af tegningerne stod på. Han havde ikke andel i tvisten mellem de to stridende, men han var dybt berørt af den behandling Knud Jensen blev udsat for.

Heldigvis blev det dog ikke enden for Knud Jensen. Det lykkedes senere at genrejse Bådeværftet, så der atter kunne bygges både ved Roskilde Fjord.

Klare bud på nye muligheder

Mens arbejdet med et af hans største projekter skred frem i Roskilde, var han selv ude og investere, men i den helt anden ende af skalaen: en jolle på omkring 12 fod. Han havde købt den fra ny, og den var tegnet af, hvem han kaldte "verdens bedste konstruktør", Henry Rasmussen.

Dahlstrøm havde stor glæde af jollesejladsen.

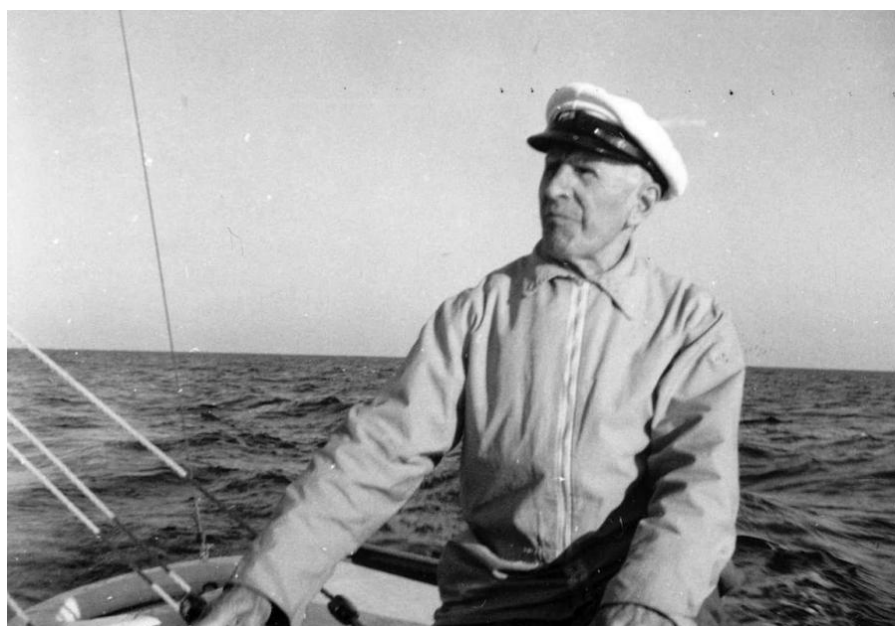
Ud over at han nød at være på Sundet og kunne håndtere jollen egenhændigt, var det med til at binde hans liv sammen; fra barndommens jollesejladser i Den Botniske Bugt til alderdommens ditto på Øresund.



Jollen var hans første båd i mange år. Efter "Singlan" havde han tidligt i 1920'erne en 45 m² kutter, "Blink", men ellers sejlede han meget som gæst hos andre, bl.a. Ole Sundø.



Dahlstrøm nyder sejlerlivet på et større fartøj, tydeligvis en gaffelrigger



Dahlstrøm ved roret i en ukendt båd

Ugebladet "Familie Journalen" fik sidst i 1950'erne den på det tidspunkt 3-dobbelte guldmedaljevinder Paul Elvstrøm til at tegne en jolle til de unge, der er vokset ud af Optimistjollen. Den interesse, der var om denne "Elvstrøm Junior", inspirerede påny "Familie Journalens" ejer, Aller Press til at gentage ideen med et lidt større fartøj.

En familiebåd der skulle kunne rumme far, mor og et par børn. Aller Press lod O.W. Dahlstrøm løse opgaven. Han var på det tidspunkt godt og vel rundet de 80, men gav sig i kast med udfordringen og resultatet blev "Seniorbåden 1960".

Konstruktionen var end ikke en meter længere end Juniorbåden, men havde et fribord, der i højden mindede om Folkebådens. I følge Dahlstrøm selv gav det så megen siddehøjde i kahytten, at det var muligt at sidde om læ og drikke en øl - så længe man drak af glas og ikke insisterede på at drikke af flasken.

"Seniorbåd 1960" skulle i forhold til anskaffelsespris ligge i den billige ende. Byggemetoden var enkel; tresidig knækspant og lettere materialer, her i blandt krydsfiner til klædning og spanter og diverse bjælker delvis i fyr. En jernkøl på 500 kg og 18 kvm sejl.

Konstruktionen blev kun bygget i et eksemplar, "Pollux" fra 1962.

Med en alder godt oppe i firserne kunne Dahlstrøm godt tillade sig at lade blyant og lineal ligge. Alligevel lå der stadig et fartøj på tegnebordet. En 8-meter Cruiser-racer, der både skulle kunne benyttes til langturssejls som til havkapsejls, der på det tidspunkt nød stor bevågenhed. Af hensyn til havkapsejls var RORC-reglen tænkt ind i båden, der til sin længde på 11,80 meter havde 60 kvm sejl. I materialevalg lå den langt fra det gængse i slut-60'erne.

Båden skulle klædes op af Hondurasmahogni på køl og spant af eg og med et dæk af Bangkokteak. Båden er aldrig bygget, men kan ses som den gamle håndværker og æstetikers kommentar til støbeformens og polyesterens konforme og til tider lidt uskønne frembringelser, der dukkede frem i den periodes bådkonstruktioner.

Hvad der også lå fremme på tegnebrættet som det sidste hos Dahlstrøm, var en udvidelse af Hellerup Lystbådehavn. En sådan havde ligget ham på sinde siden starten af 30'erne, hvor hans første udkast forelå. Planer om markante ændringer af Hellerup Havn først i 1960'erne, hvor bl.a. opfyldning af bugten og etablering af en kanalforbindelse fra havnen og til Sundet indgik i projektet, fik ham til at spidse pennen påny. Han udarbejdede et alternativt forslag, der både medtænkte plads til den øgede interesse for lystsejls med bådepladser af varierende størrelse, mulighed for parkering samt tilstedeværelse af en badestrand i umiddelbar nærhed.

Dette projekt blev aldrig realiseret - det blev planerne om opfyldning i bugten heller ikke.

Den sidste tid

Selv da han rundede 90 år i 1968 var der et fartøj på tegnebrættet. Igen en havsejler, denne gang tegner til RORC klasse IV.

I forbindelse med selve fejringen af 90-årsdagen modtager han fra bl.a. sejlerkammeraten fra Helle-rup Sejlklub, Axel Holm, nogle meget pæne ord. De må have glædet ham meget, for et par uger senere sender han følgende til Axel Holm:

Kære Axel Holm

Den, der er indfanget af havet
det stille smilende,
det stormfuldt krævende
beslutsomhed og handling,
dets rigdom på skønhed
til glæde, gavn og lyst,
den, der har modtaget og forvaltet
himlens og vindens gaver,
Den er ven med havet.

Modtag min hjerteligste tak for de smukke og vel-
valgte ord, som De sendte mig på min fødselsdag.

Deres O.W. Dahlstrøm

Hans aktiviteter bevidner, at han såvel fysisk som mentalt var ikke var så trykket af alderen, som det kunne forventes af en 90-årig.

10 år tidligere, da han blev 80, blev det sagt, at han let ville kunne forveksles med en 60-årig. Allersidst i 1960'erne var mætheden dog ved at æde sig ind på ham.

Over en periode ryddede han grundigt op i sine mange værktøjer, rekvisitter og resultater af sit arbejde. Tegneredskaber blev brændt. De skulle ikke kunne føres videre og bruges af andre, da den indtægt de kunne indbringe hverken var til at leve eller dø af. Pensler blev omhyggeligt rengjort, pakket ned og lagt bort.

Lærreder, tegninger og skitser blev stillet væk, og Dahlstrøm selv lagde sig til at dø.

Men døden indfandt sig ikke. Og mens han lå der, og altså ikke kunne dø, har nye projekter nok stille og roligt sneget sig ind i hans bevidsthed. Hænderne, der altid havde været knyttet om det ene eller det andet redskab, har ikke kunnet forblive uvirksomme, og en dag rejste han sig igen, gjorde et nyt lærred klar og vendte i det hele taget tilbage til livet.

Dog kun for en tid. O.W. Dahlstrøm dør i Hellerup den 17. april 1970.



O.W. Dahlstrøms eget foto af hjemmet i Hellerup

Arven efter Oscar Wilhelm Dahlstrøm

Træ er et forgængeligt materiale. Uden det nødvendige vedligehold i selv kortere tid, vil det hurtigt sætte sig eftertrykkelige spor. I hvilket omfang der skal vedligeholdes er et spørgsmål om tid og penge, men det er mindst i lige så høj grad et spørgsmål om kultur. Når KDYs Byggeforening varetog tilstedeværelsen af moderne kapsejlsbåde, var der ikke forventninger om, at bådene skulle kunne være interessante i mere end en sæson eller to. For andre end kapsejlsbådene har forventningerne set anderledes ud. Her har tidsperspektivet nok været længere, men til gengæld har tidernes gunst og ugunst spillet ind. I krisetider har det ligget lige for at spare på både hold og vedligehold af en sejlbåd, når andre mere grundlæggende behov var truet.

Da tiderne for alvor ændrede sig i økonomisk forstand, medførte det også omvæltninger på det kulturelle område, hvor polyester værdsattes højere end træ. Der er derfor begrænset, hvad der med sikkerhed er tilbage af Oscar Wilhelm Dahlstrøms arbejde.

Af de 8 Seksmetere han konstruerede findes en enkelt endnu. "Star IV" har fået sit gamle navn igen, og er efter en større renovering hjemmehørende på Wörtersee i Østrig, hvor den som i gamle dage på Øresund jævnligt indgår i et større felt af europæiske Seksmeter R-både.



"Ragna IV" - Ole Sundøs store skonnert - sejler i Middelhavet som "Orianda", indregistreret i London. Den har også gennemgået større renoveringer undervejs, og er i dag stadig så velbevaret, at den har papirer til at sejle med charterturister.

En af de sidste SSA-både blev tegnet af Dahlstrøm i 1940. Den hed "Tarzan" og står i dag i vestjydske under tag. Kølen er afmonteret, og der er indkøbt tømmer til udskiftning af køl, spant og klædning.

Fra Dahlstrøms periode med "Snipan" findes kystkrydseren "Jette" Den hedder i dag "Frigg" og er hjemmehørende i Svendborg.

Endelig er der "Akela", mesterværket fra Knud Jensen i Roskilde. Gennem alle årene er den blevet behandlet ønskværdigt og har gennem mange år ligget på sin faste plads ved Frederiksholms Kanal i København. Også den benyttes til chartersejlad.

Sådan ser den materielle arv efter Dahlstrøm ud. Efter hans eget skøn har han leveret tegninger til omkring 50 både der kom i søen, så det er 10 % der er tilbage. Måske beskedent, men sikkert

ikke atypisk for den periode. På det mere abstrakte plan har Dahlstrøm med sine konstruktioner bidraget til den høje standard i dansk bådbyggerkultur. At han 8 gange på mindre end et tiår, med sine forslag til henholdsvis Seksmetere og 22 m² var i stand til at lægge sine streger så overbevisende på papiret, at de respektive dommerkomiteer faldt for linierne, er ikke en tilfældighed. Hans særegne blanding af håndværker, designer, sejler og æstetiker har gjort det vanskeligt at komme uden om hans både.

Mange tak til:

Nina Dahlstrøm

Olle Martonen, Wasa Segelförening

Heidi Hummelstedt, Österbottens museum

Jan Gottschalck-Andersen, Hellerup Sejlklub

Svendborg bibliotek



O.W. Dahlstrøm som 86-årig i hjemmet 1964