

Maagen i Mannheim



Møde med båden og ejeren, november 2025

DFÆL, 4. december 2025

Tekst og billeder: Simon Bordal Hansen ©

Tekst og billeder må ikke gengives uden tilladelse fra forfatteren

Kontakt: simonbordalhansen@gmail.com eller telefon 22981674

Begyndelsen

I efteråret 2025 fik DFÆL en henvendelse om en kulturhistorisk interessant dansk lystbåd, en Måge. Henvendelsen var fra en person i København, Romy Engel, på vegne af en nær bekendt i Mannheim i det sydøstlige Tyskland, Rudolf Kramer. I henvendelsen var vedhæftet billeder af båden, fotograferet i 1990'erne. De viste en gaffelrigget Måge og efter billederne at dømmen i fin stand. Ønsket var at få båden til Danmark igen.

DFÆLs bestyrelse drøftede henvendelsen, og jeg blev tovholder på sagen.

Romy Engel fortalte, at Rudolf nu er 94 år, og at han ikke længere har tilstrækkelig god balance til at kunne sejle og passe båden. Hans store ønske er derfor, at båden kan komme hjem til Danmark til en ny ejer.

Da der ikke fandtes nogen helt aktuelle billeder af båden, besluttede jeg - efter at have rådført mig med John Walsted, leder af skibsbevaringsfonden, og Ole Olsen, næstformand i DFÆL og foreningens renoveringsrådgiver - at tage til Mannheim og besigtige båden.

Besøget i Mannheim skulle omfatte et grundigt kig på båden, der siden de sidste 60 år har fast vinterlandplads på træbådværftet Xylon Werk i udkanten af Mannheim. Jeg ville også møde Rudolf Kramer for at få flere fakta om bådens historie.

Så om morgenen den 24. november 2025 steg min kone Nanna og jeg på toget i Ringsted med billet til Mannheim via Hamborg.

Mødet med båden og dens ejer

Mannheim ligger i det sydøstlige Tyskland ved Rhinen i et område, hvor floden er vidt forgrenet. En af strækningerne er Den gamle Rhin, uden de industrianlæg som Mannheim ellers har mange af. På det lille område ved den gamle Rhin er der langstrakte strandenge og dige-anlæg. Midt ude på strandengen ligger Xylon Werk, et stort bådeværft omgivet af en indhegnet landplads fyldt op af nyere og ældre lystfartøjer. Og en del nybygninger.

Her står Mågen også, som Rudolf har navngivet "EHE", hvilket betyder ægteskab. Båden er omhyggeligt dækket af en meget kraftig presenning, der er tilpasset bådens form. På dækket støtter et system af stativer den liggende mast, der sammen med et svært vandrør danner rygrad i presenningstativet. Presenningen dækker også skrogsiderne men med god plads for nederen og i enderne til sikre ventilation. Da vi besøgte båden, havde den stået under presenningen i to år. Og det var derfor med spænding, at vi løsnede alle liner og fik løftet presenningen af.

Fugt og dårlig lugt?

Jeg startede med at se, om der var vand eller spor af fugt på dæk, kahytstag og i cockpit. Det var der ikke, båden var knastør.

Forventede at møde lugten af gammel træbåd, da jeg kom ned i kahytten – men her var ingen lugt af fugt eller råd. Rummet under agterlugen – ikke oprindelig - var tilsvarende tørt og uden lugt af fugt eller dårligt træ. Her stod en lille tank med benzin til påhængsmotoren, som opbevares inde på bådværftet.

Renoveringen 1983-85

Arbejdet med at renovere båden er udført af Rudolf Kramer i perioden 1982-85 med hjælp og vejledning fra bådværftet. Rudolf Kramer var den gang selv først i 50'erne, og er uddannet maskiningeniør og har træarbejde som hobby.

Han har sejlet båden siden midten af 1960'erne og oplevede mange utætheder i nådderne og i tørkesprækker i bordene. Derfor besluttede han at forsegle træklædningens fribord og bund med epoxy. I afsnittet om bådens historie er der et bud på, hvorfor båden fik tørkesprækker. Så i årene 1983 til 1985 blev båden renoveret.

Klædningen udvendig

Bådens originale klædning blev renoveret både indvendig og udvendig ned til jernkølens overkant omkring 1983. På den udvendige side blev alle nådder rensed ud, og i nådderne er fræset et spor, hvor kanterne er rundet, og deri er lagt en liste, limet med West System epoxy. Og det er med de brede, rundede spor i nådderne, at det især er tydeligt, at skroget er glasfiberklædt. Hvis sporene blev spartlet op i niveau med klædningen, ville fribordet se almindeligt velplejet ud.

Ved arbejdet med klædningen udvendigt blev bordene renslebet. Der blev fundet mange lag gammel bundmaling – fem forskellige farver. På de renslebet bord er lagt 2 lag glasfibervæv i West System epoxy. Glasfibervæven er af den type, som er egnet til epoxy. Jeg kiggede beklædningen efter og lyttede efter områder med evt. løstsiddende væv, men fandt ikke nogen. Det udelukker naturligvis ikke, at der kan være steder, hvor glasfiberen har sluppet. Det er dog ikke almindeligt med en epoxylimning, sådan som man ofte ser det med glasfiber lagt i polyester på træ. Brugen af epoxy i stedet for polyester var et bevidst valg og foregik under vejledning fra værftet.

Klædningen m.m. indvendig

Indvendig ser den originale plankeklædning velholdt ud, med spanter, svøb, lister, bundstokke m.v. malet med en grå alkydoliemaling. Klædningen har som nævnt stadig de smalle lister, som bådens konstruktør, Alfred Benzon, anbefalede stærkt i Mågernes byggevejledning. De sidder over nådderne og er fæstnet med små kobbersøm.

Bordene virker sunde på den indvendige side, ligesom spanter, svøb og bundstokke. Stævne for og agter forekommer også at være i sejlbare stand.

Skroget indvendig er som nævnt uden spor af fugt, og det har da heller ikke været udsat for vand i siden båden blev belagt med epoxy og glasfiber, altså nu omkring 40 år siden.

Dækket

En Maage er konstrueret med plankedæk af fyr, klædt med lærred. Sådan et dæk havde EHE frem til renoveringen i 1983-85. Det gamle dæks lærred var utæt og plankerne medtaget. Rudolf Kramer lagde derfor et nyt dæk af marinekrydsfiner, som han lagde teak på. Dette dæk har båden stadig. Nådder og teakstave ser sunde ud, og det gør krydsfinerpladerne også, sådan som de kan beses under dæk. Der er ingen knirkelyde, når man bevæger sig omkring på dækket, ligesom dækket ikke giver efter. Jeg så heller ikke områder, hvor teaken havde løftet sig som følge af fugt og råd i krydsfineren. Ved dæksrenoveringen blev dæksbjælkerne

udskiftet i områderne omkring cockpittet og kahytten, men ser ud til at være de oprindelige i forskibet. Her er bjælkerne af fyr, medens de korte nye omkring kahyt og cockpit er af en mørkere træsort, måske mahogni.

Den opstående liste langs dækskanten er af mahogni og har nogle steder behov for mindre reparationer.

Kahytten og cockpit, ingen motor

Det præger kahyt og cockpit, at båden aldrig har haft en indenbords motor. Så der er ingen indgreb i bjælker eller bundstokke – eller agterstævn. Den oprindelige båds layout er stort set intakt, så vidt jeg kan vurdere.

Cockpittet og kahyttens karme af mahogni er velholdte, men jeg kan ikke afgøre, om det er de oprindelige. Kahytstaget blev renoveret samtidig med dækket med ny bjælker og med krydsfiner i stedet for trælistes og lærred i 1983-85. Standen er pæn. Kahytstagets profil er dog lige, medens det oprindelige har en svagt buet profil, som er nem at lave i en konstruktion med lister på langs men ikke med krydsfiner, som er vanskeligt at dobbeltkrumme.

Vinduerne er de originale, iflg Rudolf Kramer, men de rustfri rammer udvendig er kommet til ved renoveringen.

Kahytten giver oprindeligt indtryk, bortset fra dørkbrædder af krydsfiner. Mange fine detaljer, alt lavet i mahogni, og noget er givet kommet til gennem årene. Den gamle klædning er flere steder synlig med de iøjenfaldende lister over nådderne, og det bidrager til oplevelsen af oprindelig båd.

Cockpittet er forholdsvis rummeligt og med solide karme af mahogni, dørk dog af krydsfiner (alt i pæn stand). Bag cockpittet er en lille dæksluger til et ganske lavt rum over bådens udhæng.

Jeg tror ikke, at rorpinden er den oprindelige.

Roret

Selve roret er lavet af metal. På bladet er svejset en rundstang, som sidder fast i et beslag nederst og går op gennem bund og dæk. Det er i fin stand, men er tydeligvis ikke det originale, og rammer ikke helt bladrundingsens form – omend fuldt ud anvendeligt. Hvorfor og hvornår det er kommet på båden, har jeg ikke kunnet opklare.

Kølen

Den originale jernkøl sidder på båden, og den ser ud til at være i fornuftig stand, alderen taget i betragtning. Kølboltene er, efter hvad jeg har fået oplyst, ikke skiftet, men der ser ikke ud til at være alvorlige rustangreb på det, der kan ses inde i båden.

Riggen

Bådens rig er tæt på den oprindelige gaffelrig, vurderet ud fra sejlplanen (jeg har dog ikke opmålt sejlene). Men det solide tabernakel til stormasten må være bygget på, da båden kom til Tyskland og blev hjemmehørende ved Rhinen omkring 1950. Og med tabernaklet måtte den gennemgående mast afkortes for nederen, og i stedet er bygget en solid mastestøtte fra tabernaklet og ned til den oprindelige mastefod. Så kan masten kan lægges ned ved bropassage, og det har været nødvendigt ved den flodsejlsads, som båden blev

brugt til siden ca 1950. Jeg tror derfor, at tabernaklet er monteret på båden et sted mellem 1945 og 1950 og før Rudolf Kramer fik båden.

Rundholterne er i god stand, og måske for god til at de kan være de oprindelige. Sejlene er fra en gang i 1980'erne og syet til riggen. Jeg har ikke set dem foldet ud, men de er i god brugbar stand iflg. bådejeren. Stående og løbende rig er skiftet løbende.

Bådens historie

Bådens dokumenter gik tabt ved en brand hos den tidligere tyske ejer, Kramers chef. Vigtige dele af bådens historie kender vi derfor endnu ikke. Det gælder bådens byggenummer og bådens navn, medens den var i Danmark. Vi ved heller ikke, hvilket værft, som har bygget den.

I kahytten er tallet 1919 monteret som finérdekoration på et lille skab. I DFÆLs fartøjsregister og Kendingsbogen fra 1937 findes der kun én Måge med 1919 som byggeår. Den hed Harla. Der er ikke yderligere oplysning om Harla i de to registre, men en artikel fra 1973 beskriver nogle danskeres sommertur i det svenske med en nyindkøbt Måge ved navn Harla. Så den Harla er næppe EHE.

EHE's tidligere tyske ejer fortalte Rudolf Kramer, at båden skulle være fra 1919, og at den blev købt i København i 1941 af en tysk officer. Han skulle bruge den til sejlad i Flensborgområdet, og fik derfor båden sejlet dertil.

Efter krigens afslutning blev båden fragtet til Schweitz, hvor den frem til 1950 blev sejlet i en af de store søer. Og derefter kom båden til et sted ved Rhinen lidt øst for Mannheim. Her boede chefen for den maskinvirksomhed, hvor Rudolf Kramer arbejdede som maskiningeniør. Det var chefen, der ejede båden. Hvad forbindelsen var mellem den tyske officer i København i 1941 og Rudolf Kramers chef var, vidste Kramer ikke. Måske var den tyske officer og chefen samme person...

I begyndelsen af 1960'erne opgav chefen at sejle båden og lod den opstille på land ved en vinmark bag en ejendom, som han ejede. Her stod den et par år, indtil der skulle bygges på marken. (Måske var det her, tørkervejnerne i bådens klædning opstod) Han tilbød, at Rudolf Kramer kunne få båden mod at fjerne den, og det sagde Kramer ja til. Så på den måde gik det til, at den danske Måge kom til Mannheim, hvor Kramer og hans familie boede.

Fra begyndelsen af 1960'erne til 2023 blev båden så sejlet flittigt på de sydstyske floder. I de første fire tiår af Rudolf Kramer og hans hustru, de sidste 20 år kun af ham selv. De to havde i mange år, før de fik EHE, sejlet de samme floder tynde med deres tyskbyggede mahogni Piratjolle.

Det ser altså ud til, at Mågen tilbragte årene fra måske 1919 til 1945 (godt 25 år) i saltvand, medens den de efterfølgende knap 80 år udelukkende har sejlet i ferskvand. Flodsejladsen har været udpræget blidere i forhold til sø og vind, ligesom der har været permanent strøm i det flodvand, båden måtte have ligget fortøjet i. Måske en af forklaringerne på, at båden virker til at have klare de mange år ganske godt. På trods af den noget omtumlede tilværelse.

Lidt om Rudolf Kramer

Rudolf Kramer er uddannet som maskiningeniør og har haft sit arbejdsliv på nogle af de store metalvirksomheder i Mannheimområdet. I sin fritid var hans passion at ro – han startede i Mannheim Roklub som dreng og fortsatte i adskillige år, og er stadig medlem af klubben – er stadig involveret i vedligeholdet af

klubbens veteran mahognibåde. Han var som ung på klubbens elitehold og har deltaget i stævner bl.a. i Danmark på Bagsværd sø. Han købte senere en Piratjolle, som han og hustruen sejlede mange og lange sommerture i. Det var den gang, jollerne blev bygget i træ, og de to var fælles om at holde jollen i perfekt stand. Derfor var springet til at få en større træbåd ikke så langt.

I dag er Rudolf Kramer 94 år – stadig i god form men med ringere balance end for blot få år siden. Det sidste billede af båden med Kramer ved roret er fra 2022. Så det er det svigtende helbred, der er grunden til, han vil af med båden. Han er meget optaget af bådens danske ophav, og han ved meget om bådens konstruktør, Benzon. At få båden hjem til Danmark igen er vigtigt for ham.

Det samlede indtryk og konklusion

EHE er en af de ikke særlig mange overlevende Måger. Denne kulturhistorisk vigtige entypebåd, som Alfred Benzon konstruerede i 1910 på opfordring af KAS og KDY, og som der i de følgende år blev bygget godt 30 eksemplarer af.

Da jeg læste henvendelsen fra Romy Engel og så billederne af båden, var jeg ikke i tvivl om, at dette måtte undersøges nærmere. Og den opgave faldt så i mit eget lod. Nu har jeg set den, siddet i den, mærket på den. Og her er min konklusion:

Med EHE har vi fået en unik chance for at få en Måge tilbage til Danmark, og den kan komme under sejl i danske farvande. Som sin bror, Chresten K i Svanemøllehavnen, har klædningen fået et overtræk af glasfiber. Men det er den originale klædning. Alternativet kan være en ny klædning af træ. Men faktum er, at båden eksisterer i ganske oprindelig stand, og at den efter min vurdering kan blive sejlbare med relativt få anstrengelser. En gaffelrigget Måge under sejl igen.

Jeg har gennem årene kigget på mange ældre træbåde, og EHE er en af dem, hvor jeg tænker, at den er værd at satse på. Selv ville jeg se opgaven i flere trin. Og det første ville være at få gjort båden sejlklar hurtigt og komme ud på vandet med båden.

Jeg ville vælge at sejle båden nogle eller flere år med den glasfiberbeklædning, Kramer har givet den. Nok spartle beklædningen i hulningerne over nådderne, så fribord og bund bliver glat af rent æstetiske grunde. Nyde at sejle båden med gaffelriggen og under ingen omstændigheder begå den skade, at rigge båden om til bermudasejl, selv om klassen tillader det. Vi har brug for at vise oprindelige danske lystbåde med gaffelrig i de danske farvande, fordi det var sådan, det hele begyndte. At være med til det, ville være en stor fornøjelse og ære.

Det er vigtigt at få undersøgt kølboltene og vurderet, om stævne, spanter og bundstokke er så sunde, som de ser ud til. Og så overveje, om det er værd at ofre en ny klædning af fyr eller måske lærk. Eller måske i stedet renovere glasfiberbeklædning og bevare den oprindelige træklædning bag et nyt lag epoxy og glasfiber. Man kan overveje at få lagt et plankedæk med lærred og skifte kahyttens ruftag til den oprindelige konstruktion og taglinje. Absolut ikke tænke på at installere indenbordsmotor, men måske investere i en elektrisk udenbordsmotor.

Og i de år, medens alt det bliver undersøgt og planlagt, om nødvendigt søge finansiering til de store arbejder. Mest af alt blive ved med at sejle båden, vise den frem, glædes over den. Med sin fine gaffelrig og næsten helt bevarede dækslayout vil den på vandet i høj grad udstråle klassisk dansk lystbåd, en Måge.

- Det mener jeg, at EHE er i stand til. Og når den nu er det, så bør det prøves.

Hvordan få båden til Danmark, og på hvilke betingelser?

Rudolf Kramer sagde til mig, at han vil betale for at få båden kørt til Danmark. "Giv mig en adresse, så sender jeg båden", sagde han og så ud til at mene det. Det er jo et meget fint tilbud, idet den nye ejer heller ikke skal betale noget for selve båden. Viser det sig, at Kramer ikke kan finansiere transporten, må der søges hos relevante fonde i Danmark, og her mener jeg, at Skibsbevaringsfonden er mest oplagt.

Jeg har som udsendt af DFÆL lovet Rudolf Kramer at være med til at finde en ny ejer – hvis det er muligt. De betingelser jeg og Kramer har drøftet er:

- Båden skal sejles under dansk flag og være hjemmehørende i en dansk havn.
- Den nye ejer skal være kompetent til at varetage båden – som en fortsat gaffelrigget sejlboat, som en klassisk træboat og som en kulturhistorisk perle.
- Den nye ejer skal lægge en bevaringsplan for båden – en prioriteret plan for vedligehold og restaurering. Gerne i samarbejde med DFÆL.

DFÆL vil lægge vægt på at bådens nye ejer:

- har erfaring med at renovere og at sejle ældre lystbåde af træ.
- er optaget af projektet med at få en Måge tilbage til Danmark.
- vil bevare båden som mest mulig oprindelig og gaffelrigget.
- vil vise båden frem ved stævner etc.



Årstallet skal fortælle, hvornår båden blev bygget. Rudolf Kramer har lavet det, og han har informationen om byggeåret fra bådens tidligere tyske ejer.



Rudolf Kramer og jeg selv ombord i EHE.

Bådens forskib. Masten ligger oven på båden og hviler bl.a. i det kraftige tabernakel, Et solidt vandrør bærer presenningen.

Man kan fornemme bådens spring. Rammerne og vinduerne på kahytten er ikke originale.



Samme motiv vinkelret ind mod bådens side.
Ruftagets linje er vandret. På den oprindelige
konstruktion buer ruftagets tagprofil ned forrest.





Agterud, Rudolf Kramer kigger ned.

På dette næste billede ser det ud, som om cockpittets karm er kurvet, der hvor det møder kahytten, men det går lige videre hen langs kahytten.



Dette og næste billede viser hulningen over nådderne. Nederst jernkølen.





Agterskibet, hvor nådderne er tydeligst, bemærk jernroret. Det er i god stand men ikke originalt.





Her agter er hulningen over nådderne tydeligst.

Interiørbilleder







