



# ÆFÆL-bladet

*tidsskrift for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer*

Nr. 104 maj 2010



**FOLKEBÅDEN**  
en fantastisk  
historie

**Kom til træf i  
Sundby**

# Den helt store folkelige succes



Nordisk Folkebåd

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| Længde overalt     | 7,6 m         |
| Bredde             | 2,20 m        |
| Længde vandlinie   | 6,0 m         |
| Dybgang:           | 1,20 m        |
| Vægt min.:         | 1.930 kg      |
| Kølvægt min/max    | 1.000/1050 kg |
| Sejlareal (reelt): | 24 kvm        |
| NL-mål             | 4,7           |

## Folkebådens tekniske udvikling

I de første mange år skete der kun små justeringer i klassen.

- Til at begynde med måtte båden kun bygges af skandinaviske træsorter – eg, ask, gran og fyr.
- Men fra 1947 blev det tilladt at anvende mahogny til aptering, agterspejl og svøb.
- Mast og bom måtte fra 1951 være lavet af europæisk gran og fyr – og af Oregon Pine og Sitka Spruce.
- Fra 1961 kunne man få lov til at bruge det revolutionerende nye syntetiske sejlmateriale frem for bomuld.
- I 1962 blev det tilladt at anvende marineplywood til dækket – men man fastholdt at der skulle lægges lærred på.
- Samtidig fik man lov til at anvende iroko i stedet for eg til stævne, køltræ og bundstokke.
- Først i 1976 skete noget afgørende nyt, nemlig at skroget kunne bygges i glasfiber, når vægten af skroget var det samme som en træbåd – uanset hvor man tog et stykke ud og vejede det.
- I 2001 blev det tilladt at bruge aluminiumsmast og – bom, så nu er der et stykke vej fra de første folkebåde i nordiske træsorter og frem til de moderne med glasfiberskrog og alurig.

# Den danske folkebådsklub

*Af Stig Ekblom*

Dansk Folkebådsklub (DFK) blev stiftet 9. Oktober 1950 med formålene at styrke sammenholdet blandt folkebåds-sejlerne, varetage klassens interesser overfor den udøvende myndighed og skabe interesse for – og tilgang til klassen. Det må vist siges at have lykkedes ret godt. Klubben tæller i dag ca. 450 medlemmer og er således Danmarks største specialklub

På bådudstillingen i Bella Centeret 2010 var Folkebåds-klubben repræsenteret med en stand lige overfor DFÆLs, og jeg havde den glæde at snakke med formanden, Bent Nielsen, ved denne lejlighed.

Bent Nielsen er naturligvis optimistisk med henblik på folkebådsklassens fremtid. Klassen har stor opbakning i en tid, hvor mange andre kølbådsklasser går dramatisk tilbage.



*Formanden for Folkebådsklubben Bent Nielsen*

Vi snakkede om træfolkebådernes chancer i moderne kapsejladser, og Bent fastslår, at der ved alle større kapsejladser – også internationale – deltager træbåde, der placerer sig pænt. Men han konstaterer samtidig, at træbådene har deres begrænsninger, når der er kraftig vind og sø. Så tager de vand ind, og de sprækker i fribordet – derfor vælger mange af ejerne af træbådene at holde sig inde i havn under hårde forhold. Og så vinder man altså ikke en kapsejlad!

Bent påpeger samtidig, at den moderne folkebådsrig er langt hårdere opspændt, end den var i folkebåds-klassens barndom, og det belaster naturligvis skroget kraftigt – og går mest ud over træbådene.

Vi var enige om, at vi fra denne dag kunne imødeset et nærmere samarbejde mellem DFÆL og DFK – ikke mindst om de historiske forhold i klassen, men også omkring problemer med vedligehold og reparationer af træfolkebåde. DFK har nær kontakt med en bådbygger, der hele tiden bidrager med nye tips til forbedringer og udbedringer af problemer med bådene, og vi i DFÆL kan jo behandle spørgsmål også om træfolkebådernes vedligehold i vores forum på DFÆLs hjemmeside.

Hvis du vil se folkebådsklubbens råd og tips til folkebådsejere, kan du gå ind på <http://www.folkebaad.dk> og vælge "Værktøjskassen" i venstre menujælke.



# Folkebåden – en moderne klassiker

*Af Stig Ekblom*

Da jeg snakkede med formanden for Folkebådsklubben, Bent Nielsen, ude på bådudstillingen i Bella Center i marts 2010, fortalte jeg ham, at jeg havde haft en folkebåd før min nuværende nordiske krydser, og hvor jeg glad jeg havde været for den. Han svarede: ”Du skulle vide, hvor mange der siger netop det, når de kommer hen til vores stand og kigger på folkebåden her med deres strålende øjne....”

Dengang jeg selv havde folkebåd i 1980’erne, drømte jeg ikke om at melde mig ind i DFÆL, for jeg havde jo slet ikke en gammel båd, selvom den var af træ og fra 1949 (FD91). Jeg elskede den og sejlede den hårdt, reparerede på den, men den var nu alligevel en moderne båd for mig – een af de mange andre folkebåde i såvel træ som plastik, der svirrede rundt på Sundet.

Flere og flere træfolkebåds-ejere har siden fået øjnene op for, at de faktisk sejler rundt i fine gamle klenodier, og flere folkebåde er ligefrem kommet på museum allerede. I næste nummer kan du således læse om FD2, ”Gill”, der er testamenteret til Museet for Lystsejlad og FD10, ”Helen”, der er overgivet til Odsherreds Kulturhistoriske Museum.

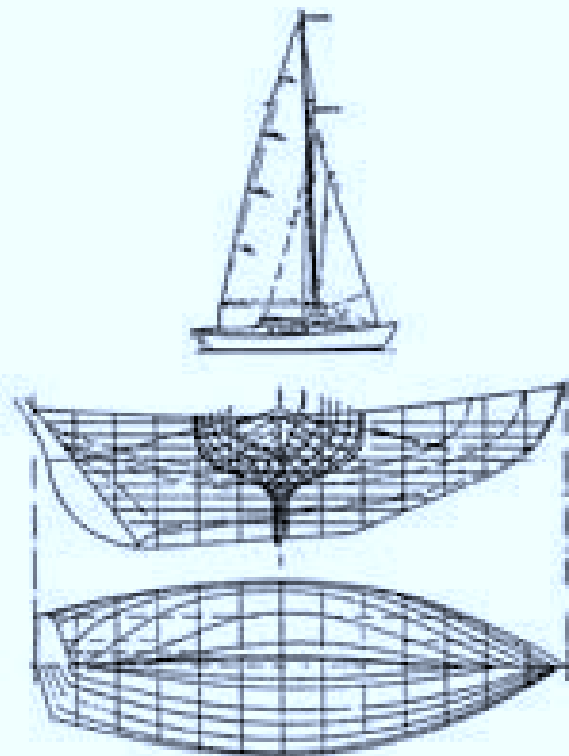
## Konkurrencen

Fra Sverige var der allerede i 1939 fremkommet ønsker om en billig nordisk entypebåd. Derfor udskrev Skandinavisk Sejlerforbund i 1941 en konkurrence om at tegne en båd, som skulle være sødygtig, egnet til både tur- og kapsejlad og være prisbillig samt nem at bygge. Den skulle være derfor også være egnet til serieproduktion.

Da konkurrencen sluttede i maj 1941, var der indkommet 58 forslag fra hele Norden. Mærkeligt nok fandt komiteen med Sven Salén i spidsen ikke nogen af forslagene egnede til en 1. præmie, men tildelte danske Knud Olsen og svenske Jac. M. Iversen ligeligt 2. og 3. præmien

med kr. 900 til hver. Desuden fik den finske konstruktør A. Kvarnström og den danske O.W. Dahlström hver en præmie på kr. 500 for deres forslag.

Desuden indkøbtes 2 andre forslag, der bød på interessante enkeltheder. Særlig Knud Olsens konstruktion ”Svanen” lå meget tæt på det endelige forslag, der blev færdigtegnet af den svenske konstruktør Tord Sundén på bestilling af Skandinavisk Sejlerforbund – og udfra dettes retningslinier.



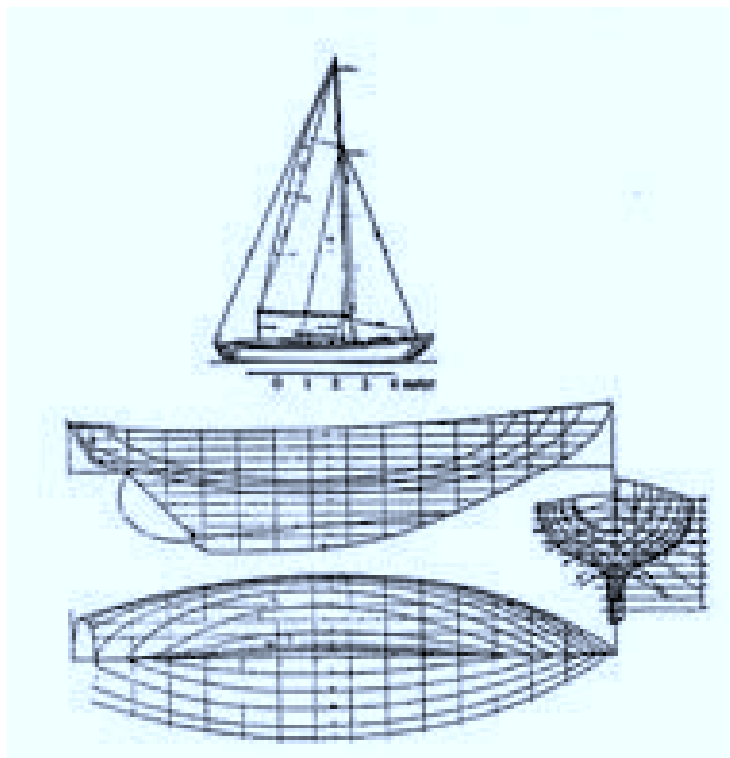
*Knud Olsens konkurrenceforslag »Svanen«, som indbragte ham en delt andenplads og 900 kroner. (En arbejdsmand tjente den gang 2.500 kroner om året)*

## Succes fra starten – i Sverige

For at kickstarte udbredelsen af folkebåden bestilte skibsreder Salén straks efter færdiggørelsen af tegningen 60 folkebåde fra en to svenske værfter og stillede sig selv som garant for deres salgsværdi.

På Sverres Varv blev kølene lagt til en serie på 26 folkebåde allerede i slutningen af 1941, og en af disse, den nuværende FD2 "Gill", er nu ejet af Danmarks Museum for Lystsejlads.

Bådene blev revet væk, og de svenske sejlere bestilte straks endnu flere. Allerede i sommeren 1942 sejlede der 69 svenske folkebåde



*Svenske Jac. M. Iversens forslag »Vega«, som delte andenpladsen med danske Knud Olsen. Der blev ikke valgt en førstepræmie*



*På familiens sommertogt 2008 mødte vi denne pragtfuldt vedligeholdte F SWE 2, JO-JO. Folkebådsklubben i Sverige havde træf på Utö i skærgården syd for Stockholm. Gorm Boa*

Det gik mere trevint i Danmark, dels på grund af besættelsen, men også fordi de danske sejlere i første omgang ikke var helt vilde med den. Der var mange betænkeligheder overfor folkebåden. Mange sejlere fandt den grim med dens klinkbygning og spejlgat, for bred og med for højt fribord, og der var ikke de store forventninger til den som kapsejlsbåd.

I januar 1943 skriver Ingeniør E. Steen Larsen en artikel i Sejl og Motor på baggrund af "Sejlsportens Venner"s lancering af folkebåden i Danmark. Han finder ideen prisværdig, men dømmer projektet om en prisbillig båd til alle til undergang – så længe man bygger i træ. Han bruger resten artiklen til at påpege muligheden for at skabe en ny serieproduceret folkebåd – i stål!

Samme år bringer Sejl og Motor et svensk interview af en nybagt folkebådsejer. Denne har nogle enkelte kritikpunkter til båden, men roser den for sødygtighed og det dybe cockpit. Han spør ikke folkebåden nogen fremtid som konkurrencebåd, men påpeger samme problem som med Dragen: "den er havnet hos folk, der frem for alt ønsker "familiesejlads" (!)

På det tidspunkt, hvor interviewet finder sted, sejler der allerede 61 svenske folkebåde rundt, men de var jo heller ikke besat af tyskerne med alt hvad deraf fulgte.



# Tord Sundén og hans kamp for guld og ære

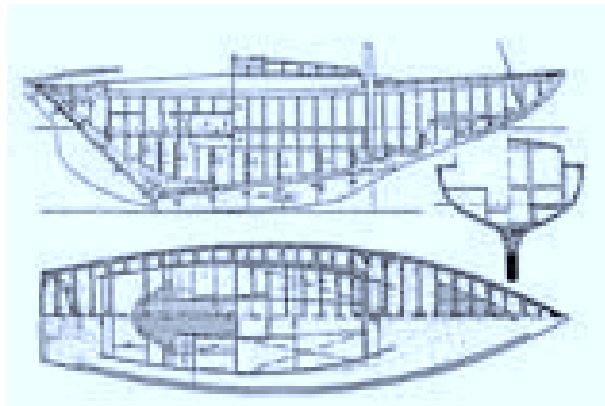
Det var allerede fra starten nøje tydeliggjort fra Skandinavisk Sejlerforbunds side, at de besad alle rettigheder til folkebådens konstruktion. På trods af dette stillede Tord Sundén – der i 1941 var blevet sat til at rentegne konstruktionen efter komitéens retningslinier – i 1958 krav på ophavsrettighederne til den nordiske folkebåd, men han stævnedes først i 1962 Svenska Seglarförbundet på kravet. Selv om blandt andre de danske repræsentanter Benzon og Wedellsborg i den oprindelige komité protesterede og aflagde modgående vidneudsagn i retten, gik det svenske Seglarförbundet ind på at tilkende Sundén disse rettigheder så sent som i 1966.

Han fik så tildelt kr. 175 for hver nybygget folkebåd og en erstatning for de tidligere byggede både på kr. 10.000.

Juraen kan somme tider krydse den sunde moral, som Jan Ebert udtrykker det i bogen ”Danske Lystbåde”.

Den danske sejlunion afviste blankt at gå ind på at tildele Sundén nogen ophavsret, og han forfulgte ikke sagen yderligere her.

Men i 1993 stævnedes Tord Sundén nu alligevel Erik Andreasen, der på det tidspunkt havde produceret 800 folkebåde i glasfiber, og afkrævede ham 6 millioner kr. i erstatning – et beløb der ville have knækket ryggen på værftet i Kerteminde. Sagen blev behandlet i en umådelig langvarig retstvist, og Tord Sundén nåede i en alder af 90 år at dø – få måneder før sagen kom afgørende for retten i november 1999. Da ingen mødte frem for klageren, frafaldtes sagen, og Sundéns dødsbo blev pålagt at betale Erik Andreasens sagsomkostninger på kr. 275.000. Arvingerne havde imidlertid allerede tømt boet, så de penge kunne han



*Den endelige konstruktion, som blev færdigtegnet af den svenske konstruktør Tord Sundén på baggrund af de præmierede forslag*

altså kigge langt efter.

Sundéns krævementalitet stod i skærende kontrast til den konstruktør, hvis forslag jo egentlig kom nærmest til den endelige folkebåd, nemlig Knud Olsen. Han fik aldrig en krone mere end de 900 kr. som han i sin tid vandt i konkurrencen, mens Sundén formåede jo at tiltage sig hele æren for konstruktionen og en større sum penge. Men som Knud Olsen selv senere har udtrykt det, så fik han da glæden ved at have medvirket til frembringelsen af denne fine båd.

Vi kan så hermed bruge denne lejlighed til at hædre nu 90-årige Knud Olsen for hans indsats for skabelsen af den fantastiske succes – den nordiske folkebåd – og at konstatere hans beskedenhed og nøjsomhed i hans mangeårige fremragende virke for udviklingen af danske lystbåde.

## Danskerne tog også folkebåden til sig

I juli 1943 omtales søsætningen af den første danske folkebåd – ”Sejlsportens Venner”s udlodningsbåd – bygget hos Børresens i Vejle for 5000 kr. Den omtales som lækker, rummelig og sødygtig, og den spås stor succes ud fra den interesse, der allerede nu er opstået omkring den.

En anden folkebåd var samtidig under bygning i Marstal, men af en eller anden grund blev den aldrig klasset, og lod derfor sejlnummeret D2 stå åbent.

Først i 1947 kom der gang i klassen, men så skete der virkelig også noget. Da de danske ejere var vildt begejstrede for bådens fine egenskaber, var grunden lagt for den største succes nogen sinde for en kølbådsklasse i Danmark – måske i hele verden – og bestemt ikke kun som turbåd.

I sidste nummer af DFÆL-Bladet omtalte Henrik Effersøe spidsgatteren som den første rigtige familiekapsejlsbåd før folkebåden. I alt blev der bygget 120 klassespidsgattere i årene fra 1927 til 1960. Her er det interessant at se, at allerede i 1950, 7 år efter den første danskbyggede folkebåd ”Peter Pan”, sejlede der over 120 folkebåde i danske farvande. Og i 1958, efter 15 år, var antallet af danske folkebåde igen fordoblet og overskred 250 stk.

Selv inklusive de ikke-klassede nåede spidsgatterne ikke over dette antal – og det i løbet af 40 år. Men det blev ved med de folkebåde – og kun værre endnu. I 1964, 23 år efter klassens start, skriver Eyvind Schiøttz afslutningsvis i sin omtale af folkebåden: ”Der er ingen tvivl om, at folkebåden er den kølbådstype, der har størst interesse for danske sejlere.”

Året efter, i 1965 – var der på de 7 år siden 1958 blevet bygget 200 folkebåde yderligere, så antallet nu var oppe på 450.

## Folkebåden – nu i glasfiber

Da Folkebådscentralen begyndte at levere de første glasfiberfolkebåde i 1977 var der allerede bygget 624 træfolkebåde til danske ejere – men alligevel blev der i de kommende år fortsat bygget en hel folkebåde i træ, vel ca. 30-40 stykker.



*Fra Sejl og Motor 1943*

Altså er en god del over halvdelen af samtlige 1137 danske folkebåde – som er bygget frem til i dag – af træ.

Værfterne byggede langt flere folkebåde end til det danske marked. Således beretter værftet Brandt-Møller på sin hjemmeside:

*”Tiden efter anden verdenskrig var knap, men allerede i 1950'erne kommer der gang i eksporten, dels til Europa, men i særdeleshed også til USA.*

*Hver 3. uge forlod en Nordisk Folkebåd bådebyggeriet, med retning mod USA og siden den første folkebåd i 1947 blev bygget på bådebyggeriet er over 600 folkebåde blevet leveret til hele verden.”*

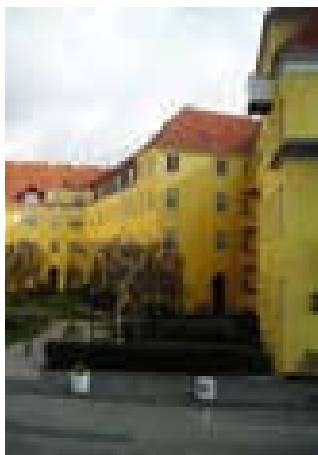




## Båden for selvbyggere

I de oprindelige statutter var det betonet, at folkebåden skulle være enkel i konstruktionen, så den også kunne bygges af selvbyggere. I registrene for Folkebådsklubben ses da også mange både bygget af ukendte navne – sandsynligvis bygget privat hjemme i haven eller i skure rundt omkring.

Bjørn Boa, bror til dette blads layouter, Gorm Boa, fortæller en sjov historie om folkebåden Be-Ki (D68), der blev bygget af postbud G. Petersen i begyndelsen af 50'erne på tørreloftet over en 4-etagers ejendom på Tranegårdsvej i Hellerup. Den skulle egentlig have været skilt ad og båret ned tidligt i opbygningen, men sådan gik det ikke, og nu stod den der på loftet og var færdig – manglede kun kølen. Altså måtte man rive en af loftsgavlene ned på ejendommen for at få folkebåden hejset ned i gården. Båden sejler ifølge Folkebådsklubbens register stadig i Sundet, nu med navnet "Konkylie".



*Oven over lejlighederne i denne 4-etagers ejendom blev folkebåden BE-KI bygget.*

En masse folkebåde blev som nævnt bygget direkte på bestilling fra udlandet, men særligt i 50'erne blev mange dansk-registrerede folkebåde solgt til udlandet. I "Danske Både" fra 1962 findes en opgørelse med numrene på de eksporterede danske folkebåde – på dette tidspunkt var der afgået 83 til USA, 12 til Vesttyskland, 2 til England og 3 til Sverige.

I Sverige var der bygget over 1200 folkebåde i træ før 1976, hvor Erik Andreasen i Kerteminde fik ret til at producere folkebåde i glasfiber. Her fik Folkebådscentralen hurtigt en væsentlig rolle i leverancen af nye folke-

både til de svenske sejlere, dels ved direkte salg, dels gennem deres salg af støbeforme til flere svenske værfter, der så selv kunne producere nye glasfiberfolkebåde til det svenske marked.

Ud over at folkebåden den dag i dag 69 år efter klassens oprettelse stadig er den mest aktive kølbåds-klasse i Danmark, må den jo siges at være en forbløffende heldig konstruktion.

Ingen måleregel har hidtil kunnet knække dens hemmelighed og fået bugt med det fortrin den har i enhver kapsejlads på handicap. I vores eget>NNL, som jo er en videreførelse af den gamle måleregel NL-Nordisk Længde, har folkebåden målet 4,7, hvilket må siges at være meget lavt for så stor en båd.

Det har da også vist sig ved vore sommertræf og ved de Københavnske Træsejleres kapsejladser, at folkebåden til enhver tid tager overalt-præmien, hvis man har en sådan. Hos københavnerne har man da også afskaffet overaltpræmien af samme grund og delt sejladserne op i flere løb – for ellers løb folkebådssejlerne altid med sejren.

Der har adskillige gange været gjort forsøg på at indføre spiler i klassen, men man har ikke oplevet at det har givet nok til sejladsens kvalitet, så det er blevet fragået igen, der hvor det har været indført i de enkelte lande. Folkebåden kan selv som den er.

Kun den som selv har sejlet folkebåd har oplevet magien. Den er ikke vanvittig hurtig, men den sejler altid, og den krydser eminent.

Vi kan jo kun ønske folkebådsklassen god vind i mange år fremover – især de tapre træbådssejlere der stadig holder ud og tager kampen op med det store felt af moderne folkebåde.

*I de kommende artikler i både dette og næste nummer vil vi fortælle om en række særligt udvalgte folkebåde og deres skæbne. Har du selv en historie om en eller flere folkebåde, kan du måske nå at få den med i næste nummer.*



# Folkebåden var en stor familiebåd!

*Af Gorm Boa*

I 1949 byggede mine far, A.W. Boa, sammen med Bernhard Hansen fra Sejlklubben Frem to folkebåde hjemme i vores have i Gentofte. FD 125, SUS og FD 127, NUS. For min fars vedkommende var det nødvendigt, fordi den lille kutter, som familien sejlede i, var blevet for trang. Vi var fem drenge samt lillesøster + mor og far.

Når folk spørger, hvordan vi kunne være i båden, drejer det sig næsten altid om, hvordan vi sov ombord:

Den mindste sov med min mor på den smalle køje. Ulla er fra 47. Vi tre lidt større sov i forrummet, der efter et par sæsoner fik monteret en forluge. Den ældste af brødrene kunne ligge på dørken, mens den sidste sov i cockpittet rundt om skødestolpen. I virkeligheden er det største problem ikke at sove, men at være vågen og skulle have skiftetøj med.

Vi sejlede dengang ikke på egentlig sejlerferie, da min far var selvstændig snedker uden ferie. Han sejlede dog 24-timers sejlads og Sjælland Rundt-kapsejladser i folkebåden.

Nogle somre foregik feriesejladsen derfor ved, at far sejlede båden og de af børnene, der kunne deltage, til Landskrona, hvorfra han tog hjem med færgen. Familien hyggede sig i havnen – sammen med andre fra Frem i samme situation. Næste weekend kom far så over igen og sejlede os til Helsingør, hvor han kunne komme hjem med toget.

Vi var meget sjældent hele familien af sted sammen. Men én gang på en pinsetur, var vi der alle otte, plus min ældste brors kammerat (den kendte sejler Ole Borch). De overnattede i telt.

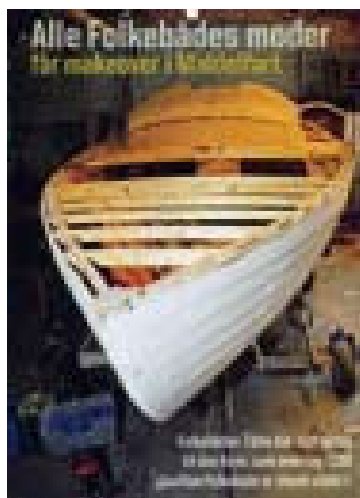
Båden blev i 1955 solgt til USA. Men først blev der installeret et søtoilet agten for masten – det forlangte amerikanerne dengang.



*Stor-familiebåden SUS, FD 125 på besøg i Vedbæk Havn i 1951  
De fleste af familiemedlemmerne kan ses, og en gammel tante  
troner også i cockpittet sammen med min mor og far.*

## **Til udarbejdelsen af artiklerne om folkebåden er anvendt:**

Hvide Sejl (1964) ved Einar Olufsen  
Folkbåten – en modern klassiker (2002) af Sören Bäckman m.fl.  
The Folkboat Story (2002) af Dieter Loibner  
Lystsejlad i Danmark (1998) af Bent Aarre  
Danske Lystbåde (1987) af Jan Ebert



# TIBBE alle glasfiber-folkebådenes moder

På Lillebæltsværftet er der gang i den med restaureringen af en del træbåde. En af bådene er særligt interessant for DFÆL-Bladet i netop dette nummer, nemlig folkebåden "Tibbe" – som i Bådnyts oktobernummer 2009 betegnes som "Alle folkebådens moder" – hvormed de vel mener "alle glasfiber-folkebådenes moder"

*Jørgen Heidemann har aflagt værftet et besøg d. 13. april nu i år, og læs her hvad han skriver:*

"Sidste gang, vi så en smuk renovering fra Lillebæltsværftet, var ved sommerstævnet i Assens 2008, da de stillede med den elegante, genskabte 15 m<sup>2</sup> Slaaby-Larsen kutter "Fønix" – opkaldt efter legende-fuglen, der genopstod af asken.

Nu kan værftet snart gentage en Fønix-bedrift med afslutningen af renoveringen af den legendariske folkebåd FD 541 "Tibbe", som den ligeså legendariske folkebåds-bygger Th. Lind i Middelfart havde bygget til sig selv og sejlede sig til gode kapsejlsresultater med. Hvilket den senere ejer, Erik Andreasen, også gjorde. Han var åbenbart så tilfreds med "Tibbe", at den dannede plug til alle Folkebådscentralens talrige senere glasfiberfolke-både.

Ved DFÆL's "Åben Båd" februar 2009 var "Tibbe" kommet indenfor og renovering begyndt. Nu har den fået det meget bedre. Vi så det selv, en solrig aprildag, da skipperinden og jeg tog på bådlig i Middelfart og fik en god snak med Bent Jensen og Kaj Skytte, der leverede gode fotos fra processen.

Tilsammen beså vi "Tibbe", der endnu ikke er færdig-restaureret, men er godt undervejs.

Bent har netop de seneste dage lagt glasfibervæv i

epoxy på bådens dæk (nej IKKE på fribordet !). Bent fortalte, at disse materialer var meget mere behagelige at arbejde med end sædvanlige glasfibermåtter i poyester – nemmere at få til at tilpasse sig kanter og næsten lugtfri, kræver blot handskebeskyttelse imod hudkontakt med den uhærdede epoxy.

Forlugen, som Erik Andreasen ("mr. folkboat") har fået til Kerteminde til renovering, var meget medtaget og er ikke kommet retur endnu – den bliver formentlig monteret ovenpå dækket, uden at der skæres hul af hensyn til ikke at invitere vand ind uønskede steder.

Vi fik forevist en farveprøve af den lidt specielle lysegrønne farve, som dens fribord har været malet med, og som værftet vil genskabe – den står p.t. i en lys, grålig primer. Udvendigt har bunden fået "Platin-primer".

De nedslebne mahognirufsider har fået de første to gange lak, så man ser den smukke mahognifarve – den dybe, blanke glans skal nok komme med de flere lag, der endnu mangler.

Indvendigt har bunden været rensat i bund og står nu med grå "Platin-primer".

I cockpittet er kistebænke afmonteret – skal fornyes, indvendigt er klædningen lakeret en gang, under agter-dækket flere gange.

Ruftagets overside har fået samme behandling, som



dækket er ved at få og fremstår nu færdig, udspartlet og hvidmalet.

*Såvidt Jorgens begejstrede beretning – vi kan her lige supplere med nogle yderligere detaljer:*

”Tibbe” blev bygget i Middefart i 1969 af den kendte bådebygger Th. Lind, og han byggede den til sig selv – altså en ”muremestervilla”.

Båden var lige så smuk og velbygget som andre Lind-

*Tibbe på vej til sin anden ungdom som smuk folkebåd efter en grundig renovering*

både, og fra 1977 væltede det altså ud fra Folkebådscentralen med kloner af ”Tibbe” – en bragende succes. Der blev fremstillet flere forme, der blev sendt til blandt andet Sverige, hvor man også producerede ”Tibbe”-kloner, så hun har sandelig lagt krop til mange både rundt om i





*På Lillebæltsværftet er man gået grundigt til værks. Det ser meget lovende ud*

verden, mere end 1100.

Selve F D 541 "Tibbe" blev efter sin dåd som "plug" solgt og vandrede videre ud til nye glade ejere, men endte med at stå på land i flere år i en efterhånden sørgelig forfatning. Og er altså nu, som Jørgen ovenfor beretter, kommet i gode hænder hos aktivisterne på Lillebæltsværftet, efter at Tuborgfonden købte den af dens tidligere ejer og forærede den til foreningen omkring værftet. Fire energiske og kompetente aktivister har siden januar 2009 udført en gennemgribende restaurering af båden, så den snart kan komme ud at sejle igen.

### **Vi slutter af med Jørgens opfordring:**

"Tibbe" vil blive søsat fra beddingen på værftet den 26. juni 2010 kl. 13.00, og det kunne være hyggeligt, hvis alle de medlemmer fra Danmarks forening af Ældre Lystfartøjer, der har mulighed, kunne sejle eller køre en tur forbi Middelfart den dag, og være med til at fejre dette fine fartøj og se det flotte arbejde som de frivillige omkring værftet har udført.

## **Glasfiberfolkebåden**

Hvad mange ikke ved er, at det var dansk-amerikane- ren Svend Svendsen, der er bådbygger og folkebåds- sejler i San Francisco, der som den første allerede i 1975 havde skabt en støbeform og støbte en glasfiber- folkebåd. Svend Svendsen lavede formen over en Børresen-bygget båd, US95 »Folksong«, og støbte så samme år verdens absolut første glasfiber-folkebåd, som han gav navnet »Pokkers Karl«.

Men allerede i 1972 havde den kendte folke- bådssejler Erik Andreasen fra Kerteminde syslet med ideen om at starte en produktion af folkebåde i glasfiber. Det var der bare absolut ingen stemning for i de kompetente forsamlinger for folkebådene – først i 1975 fik han tilladelse til at gå i gang med projektet.

I 1976 var han klar med en støbeform, skabt over hans egen FD 541 »Tibbe«, der var bygget af Lind i

1969. Erik Andreasen fik støbt en prototype, der kom ud og sejle i 1976 og viste sig at sejle nøjagtigt som træfolkebåden. Han fik klassens godkendelse af glasfiberbåden i 1977 og satte straks en produktion i gang i samarbejde med LM-værftet, der støbte skrogene, hvorefter de blev apteret hos Folkebådscent-ralen i Kerteminde.

»Tibbe« var lidt skævt bygget, så derfor sejler der nu over 1100 glasfibersejlbåde rundt i hele verden med samme lille skævhed i skroget.

# En folkebådsmeister

Om Thorkild Lind, "Tibbe"s og mange andre smukke folkebådes bygmester

*Læs her, hvad Erik Andreasen fra Folkebådscentralen skrev i sin nekrolog over Th.Lind:*

Bådebygger Thorkild Lind, Middelfart afgik ved døden den 21. maj 2007 – kun fem måneder før, han ville være fyldt 80.

I folkebådsklassen blev Thorkild en legende, der vil blive husket i mange år fremover for de flotte Folkebåde, han fra 1950 og frem til begyndelsen af firserne byggede i Middelfart. Håndværket var enestående, og den dag i dag kan man gå rundt på bådpladsen og glæde sig over håndværket på både bygget af Th. Lind. Men måske var det alligevel hans design – formgivningen af alle detaljer, der gjorde Thorkild mest berømt.

Thorkild havde et fantastisk øje for design – han kunne lave formgivningen på ruffet og alle afrundinger som ingen anden, og sammen med en flot finish fremstod

hans træbåde derfor som noget helt unikt.

Da vi midt i halvfjerdserne begyndte at bygge Folkebåde i glasfiber, var det derfor også helt naturligt at tage Thorkild med i arbejdet. Pluggen blev støbt over F-D-541 "Tibbe", der de første år havde tjent som Thorkild og Jennys privatbåd, og på det første glasfiberskrog byggede Thorkild indersektionen og hele dæksoverbygningen op i træ, så LM glasfiber siden kunne støbe en form over det. Vi fik megen glæde af Thorkilds store erfaring.

Som menneske var Thorkild en meget mild og omgængelig person med en stilfærdig og rammende humor. I sit håndværk kunne han være temperamentsfuld – perfektionist som han var – men kunne – måske for ofte – tage sig tid til en hyggelig passiar, når vi besøgte ham på værftet. Thorkild var også en fremragende sejler, der med knusende ro kunne falde ud og gå gennem læen på en konkurrent.

Jeg har haft glæde af at sejle mange kapsejladser sammen med Thorkild Lind – først med ham ved roret, og siden med skiftende fortegn.

*Faglig dygtighed og respekt for traditionerne skal give et smukt resultat på Lillebæltsværftet*



**Temaet om Folkebåden fortsættes i næste nummer**

## Digteren Evert Taube – og folkebådene

*Evert Taube digtede et langt kvad til folkebådens pris, her vil vi nøjes med at bringe næstsidste vers, der egentlig også siger alt:*



Där kan jag servera en middag för sex,  
i ruffen ryms fyra också.  
Jag slippar att ralta omkring på mitt däck,  
på durkar og trall kan jag gå.  
I folkbåten sover jag härligt om natten,  
mot klinkbyggda borden hörs kluckande vatten,  
och sömn utan kluck kan til sjöss jag ej få,  
og kluck utan klink kann omöjligt uppstå.  
Min folkbåt er rymlig, min folkbåt er trind,  
men framtil så vass som en kil.  
Den ligger på kryssen blott tre streck från vind,  
den länsar med sju åtta mil.  
Med ett tusen kilo i kölen den gungar  
just lagom på vågen, og bogsvallet slungar  
min folkbåt så långt bort i söder og norr,  
att jag uti sittbrunnen jämt seglar torr.

(Se hele Evert Taubes sang på [www.defaele.dk](http://www.defaele.dk))

*Evert Taube var mangeårig ivrig folkebådssejler, men der er faktisk tvivl om, om han nogensinde selv ejede en. Her ses han i S59 "Carmencita" af Sjösala, der var ejet af sejlkлубben i Härnösand*



ISSN 1902-0163

# Folkbåtsvisa

**tekst af Evert Taube, melodi: Hjalmar og Hulda.  
Visen er skrevet som en tale på vers, fremsagt  
på den første stiftende forsamling i Svenska  
Folkbåtsförbundet, bragt i det svenske  
sejlerblad "Till Rors" 1943**

Vem kom med den strålande svenska idén  
att skapa en Folkbåt? Det gjorde Salén.  
Og säg, vem förenade Nordens nationer  
i tävlan att främställa bra konstruktioner  
och slutligen sammanslå alla till en,  
en folkbåtssyntés? jo, det gjorde Salén  
och därför till folkbåtsförbundets kapten  
vi utnämnar nu vår kamrat Sven Salén.

Hans tanke var riktig och båten är bra,  
för folkbåtsförbundets kapten vår hurra.  
De Nordiska seglande folken är fem  
och folkbåtsförbundets hurran liksom dem  
med kläm – fem!  
(Der råbes hurra 5 gange)

Folklika friskusar, fruar og frökner  
följen min sångmö, som styrar min kos!  
Gärna jag rider kameler i öknar,  
hellre dock böljan som folkbåtsmatros,  
gärna jag dväljs i salonernas fröjder,  
solar mig gärna i båtsocietén  
men i min Folkbåt jag sitter fornöjder,  
där har jag svängrum för armar og ben.

Båten är mullig og rymlig och trind,  
men ändå livlig och känslig för vind.  
Tål mycket sjö. När hon kränger till sargen  
bitar hon från sig, kantänka, som vargen.  
Frukost och middag, och även supé  
dukar man lätt, fast hon ligger på sne.  
Detta är Svenskt, ja, det skulle jag tro!  
Hur fan det blåser vi tar det med ro.

Men det betyder dock inte, kamrater,  
att vi är tröga som folkbåtssoldater!

Nej, mina vänner, vi slåss, vi är djärva  
med våra hustrur skall Sverige få ärva  
många små folkbåtsbarn, djärva som vi  
ty i en Folkbåt kan folkökning bli!  
Sådan är båten: ett seglande hem,  
ej blott för älskande par, nej, för fem,  
sex, sju, ja åtta till nio små ungar,  
som tidligt lärt sig att tillvaron gungar.

Gungande, krängande, kryssande ser man  
lugnt mot sin framtid i folkbåtens ruff  
och uti Folkbåtsförbundet, där ger man  
aldrig en chans åt protester och gruff.  
Nej, mina vänner, på kryss, läns og slör  
håller vi styvt på vårt goda humör!  
Stormfågel är du, vår båt, som vi hylla,  
skapt att betvinga Charybdis och Scylla!

Folkbåten tål, liksom folket en dust  
när det är farligt. Och ej blott till lust  
byggdes vår båt – nej, när nöjet är slut  
klar' du livet med nedrevat klut i denna båt.  
Ge den båten SALUT!  
(Der skåles)

På furubyggt folkbåt jag kväder min sång  
vi blånande böljarnas brus,  
när våning och stuga mig tyckas för trång  
jag flyr til mitt gungande hus.  
Blott sju sextiofyra är längden på skutan,  
det räcker åt mig, jag kan vara förutan  
en hel del på längden, det kan ni förstå  
när bredden på mitten är två tjugotvå.

Där kan jag servera en middag för sex,  
i ruffen ryms fyra också.  
Jag slippar att ralta omkring på mitt däck,  
på durkar og trall kan jag gå.  
I folkbåten sover jag härligt om natten,  
mot klinkbyggda borden hörs kluckande vatten,  
och sömn utan kluck kan til sjöss jag ej få,  
og kluck utan klink kann omöjligt uppstå.

Min folkbåt er rymlig, min folkbåt er trind,  
men framtill så vass som en kil.  
Den ligger på kryssen blott tre streck från vind,  
den länser med sju åtta mil.  
Med ett tusen kilo i kölen den gungar  
just lagom på vågen, og bogsvallet slungar  
min folkbåt så långt bort i söder og norr,  
att jag uti sittbrunnen jämt seglar torr.

På furubyggt folkbåt jag kväder min sång  
och smekar dess blänkande bord,  
jag drömmer om fred som skall komma en gång  
med frihet för folken i nord.  
Jag seglar då kanske ej långt ner i söder  
men styr min folkbåt till nordiska bröder  
och sjunger en sång på det frigivna hav  
om båten som furan och järnet oss gav.



# Folkebådens Pris

Mel: Hjalmar og Hulda

The musical score for "Folkebådens Pris" is written in 3/4 time and consists of four staves. The key signature has one flat (B-flat). The chords and notes are as follows:

- Staff 1:** Chords *F* and *C7*. Notes: F4, G4, A4, Bb4, C5, Bb4, A4, G4, F4.
- Staff 2:** Chords *F*, *Bb*, and *C7*. Notes: F4, G4, A4, Bb4, C5, Bb4, A4, G4, F4. Includes a repeat sign after the first four notes.
- Staff 3:** Chords *F* and *F*. Notes: F4, G4, A4, Bb4, C5, Bb4, A4, G4, F4. Includes a repeat sign after the first four notes.
- Staff 4:** Chords *C7*, *Gm*, *C7*, and *F*. Notes: F4, G4, A4, Bb4, C5, Bb4, A4, G4, F4. Ends with a double bar line.



# DFÆL·*bladet*

Nr. 106 december 2010

## FOLKEBÅDE og bådfolk



# Mere om Folkebåden

I det forrige nummer af DFÆL-Bladet lovede vi at bringe mere stof om folkebåden i det kommende nummer, men pladshensyn gjorde, at vi måtte udskyde dette spændende emne. Det kan vi nu råde bod på, for der er så meget spændende at hente.





I så godt som hver havn i Skandinavien møder vi een eller flere folkebåde – og mange af dem af træ.

I Danmark er folkebådsklassen stadig den mest aktive kølbådsklasse – 57 år efter de første folkebådes fremkomst.

Arbejdet med at finde stof frem om folkebåden har allerede for længst afsløret, at der er rigeligt stof til at udgive en bog om de danske folkebåde, som der allerede er sket i Sverige med udgivelsen af det meget anbefalelsesværdige værk: "Folkbåten – En modern klassiker, prægtigt illustreret og sprængfyldt af interessante og

rørende oplysninger.

Ligesom gråspurven gør folkebåden sig ikke specielt til med størrelse og smarthed. Men hvad den mangler i prangende udstyr, opvejer den rigeligt med dens fantastisk livshistorie, overraskende gode sejlegenskaber, charmerende væsen og utrolige udbredelse.

Ejet og elsket af mange – og hver folkebåd har ofte været gennem mange hænder. Det er ikke gået lige godt for dem alle – men der er nu solstrålehistorier ind imellem.

# D1 "Peter Pan"

Den første danskbyggede folkebåd blev bygget som udlodningsbåd for Sejlsporens Venner. Eyvind Schiøttz skrev i "Danske Baade" fra 1962 følgende forord til digtet nederst:

Peter Pan" var Danmarks første folkebåd, bygget 1943 på Børresens værft i Vejle til Sejlsporens Venner. Den blev vundet af Helsingør Amator Sejlklub, var senere på forskellige danske hænder, indtil Peter af Rungsted solgte den til USA. Ved den lejlighed blev nedenstående sørgmuntre vise forfattet af klubvennen Ingemann Hansen, og stroferne giver udtryk for en endnu ikke afsluttet tidsperiode indenfor dansk sejl-sport.

## En hilsen fra en ven i udlændighed og elendighed

Darling Peter – I will write to you et lille letter – brev,  
and fortælle, hvordan det for mig går.  
Skønt det nu er længe siden, at det danske sprog jeg skrev,  
will jeg hope, at du understand – forstår.

Aldrig glemmer jeg de timer – du kan tro, at det var hårdt,  
when I left that early morning in July.  
Tænk, for hundred usle dollar de mig tog og slæbte bort,  
Jonas – bigge Knud og little Karl og Kaj.

Tænk, at disse gamle Verner skulle svigte mig en dag  
– ingen trøstens ord da de mig haled' op.  
"Bare nu at lortet holder" var det sidste, Jonas sa'e,  
da jeg hængte der på kranen i en strop.

Medens afskeds bitre vemod fyldte smerteligt mit bryst,  
så forråd I jer i kroens kolde bord,  
da for sidste gang jeg skimted' gennem tårer Rungsted Kyst.  
when I passed it on my way to Elsinore.

Well – now Peter – I kom safely to my place in U.S.A.,  
det var drøjt, men jeg holdt ud den lange vej.  
Der var mange nye steder, vi besøgte on the way,  
men jeg sansed' intet – savned' bare dig.

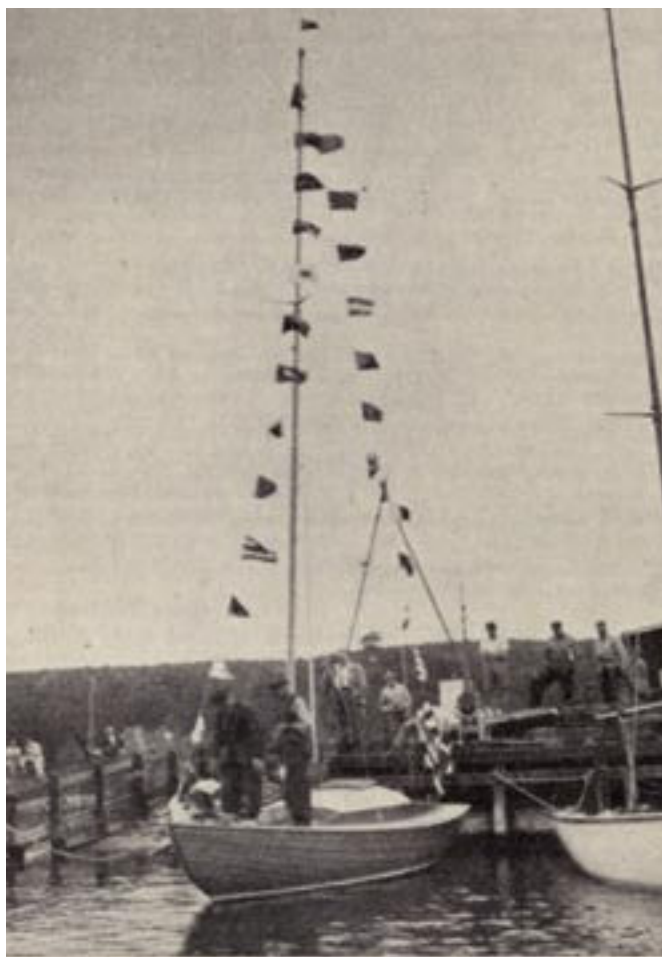
Og nu ligger jeg i havnen – very nice – you kan forstå,  
med en havnefoged' klædt i fornemt skrud.  
Men jeg elsked' jo det kære rod i Rungsted, hvor jeg lå,  
og at høre Bagge gå og skælde ud.

Here are mange fine både rundt omkring i havnen strøet,  
og de skinner fint af rustfrit stål og lak.  
Men jeg passer – kære Peter – ikke rigtig i miljøet,  
og jeg savner "Strik" – "Rosita" og "Jo-tak".

Her er ofte fine ladies på visit i min salon,  
og her dufter af parfume, Scotch og gin  
Jeg ku' bedre li' odeuren – selv om også den var streng,  
when my friends i Rungsted i mit ruf krøb ind.







Her er ingen klang af flasker with the golden Danish beer,  
tænk dig, Peter – øl på dåser – made of blik,  
ja, det larmer ganske grusomt, når de skåler over here,  
næsten li'som i en blikkenslårbutik.

Ofte tænker jeg på gamle da'e – da vi på langfart tog  
– hvor jeg ønsker dem tilbage hver en stund.  
They were happy days – o Peter – hvor i verden hen vi drog,  
li' fra Humlebæk til Hven og Thurøbund.

Derfor tænkte jeg, måske at når jeg skrev til dig nu,

would ask you, Peter, om perhaps du tror,  
at jeg kunne komme back again – jeg længes jo som du  
hjem til Rungsted, hvor de gamle venner bor.

Tænk dig, Peter – well, I know that det er svært, min kære ven,  
men hvis du sparer op og lægger væk,  
så måske om nogle år jeg kunne blive din igen!  
– Det kan sikkert ordnes med en dollarcheck.

Blot ved tanken – kære Peter – jubler hjertet i mit bryst,  
det er drømmen, som jeg drømmer night and day.  
Atter mærke Sundets bølger – atter gense Rungsted Kyst,  
help me, Peter – I am lonely – far away.

Med det håb mit brev jeg slutter, og en stille bøn jeg be'r  
for a happy end – just write as soon as you can.  
Hils nu alle gamle venner, som jeg kender over there,  
I will always be your lonely.

*Peter Pan.*

"Peter Pan" kom nu aldrig hjem fra USA. DFÆL's folkebådsentusiast Jørgen Heidemann fortæller, at han i 2007 kontaktede formanden for San Francisco Bay Folkboat Association, Bill Madison, for at høre om bådens skæbne. Bill Madison kunne fortælle, at han for 10 år siden havde fået en meddelelse fra ejeren af "Peter Pan" – der på det tidspunkt havde fået skiftet navn til "Old One" – at den var forsvundet fra sin mooring ved San Francisco og sandsynligvis drevet til havs – for aldrig mere at blive fundet.

Sørgeligt, men måske dog alligevel en ærefuld død for denne hæderværdige båd.

*Sejl og Motor omtalte søsætningen af FD 1 i Julinummet 1943, med ordene "Et lækkert Fartøj, der allerede har mange Tilhængere". Og i augustnummeret praler formanden for Helsingør Sejlklub, C.O. Nielsen, af at båden blev sejlet fra Fredericia til Helsingør på 22½ time – over 5 knob resulterende fart – i alle vindstyrker fra stille til 10 m/s med medløbende sø, med fuld sejlføring og "uden at tage vand over af betydning".*

# Danmarks ældste folkebåd FD 2 "Gill"

Igennem mange år har der været en helt fast deltager ved DFÆLs sommertræf – nemlig lystfartøjsmuseets smukt vedligeholdte røde folkebåd FD 2 "Gill" fra 1941.

Her vil mere vakse læsere af foregående artikel straks tænke "Hov, hvordan kan der være en dansk folkebåd fra 1941, når nummer 1, "Peter Pan", var fra 1943?

Forklaringen er den, at "Gill" blev bygget i Sverige i en af de første store serier af folkebåde, der blev bygget på initiativ af velhavende støtter for den nye klasse – og så siden solgt til interesserede.

Den svenske forretningsmand, Herbert Dieden, der i øvrigt også var dansk konsul, havde straks bestilt en

*Jørgen Heidemann og Carl-Ove Thor  
nyder sejladsen med Gill*



folkebåd fra den første serie på 26 både fra Sverre-Varvet i Göteborg, og efter sigende var det hans søn, der sejlede båden i de første år.

Da båden senere blev solgt til en dansk ejer, fik den – netop med henblik på dens meget tidlige byggeår – det ledige nummer FD 2, og kan nu bryste sig af at være Danmarks ældste folkebåd – 2 år ældre end den første danskbyggede. Du kan andetsteds i denne artikel læse om, hvorfor der fandtes et ledigt nummer så tidligt i rækken af danske folkebåde.

Båden har været gennem en del hænder gennem årene, siden den kom ud fra værftet i Göteborg, men den sidste ”almindelige” ejer, Hagberdt Knudsen, har sendt os en herlig beretning om sine år med ”Gill” fra 1982 til 1996, hvor han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlad. Her bliver båden omhyggeligt passet, så vi kan være sikre på at dette klenodie er sikret for eftertiden.

## Hagberdts egen beretning fra 2001 om årene med ”Gill”

Jeg købte ”Gill” i 1982 af min kammerat Jan Munk Hansen, som er møbelsnedker. Jan købte båden i Roskilde af en Christensen, som havde den stående i sin have, hvad den bar præg af efter flere år på land. Jan blev frarådet af sin far, som selv var gammel sejler, at købe båden, da han mente, at det var en håbløs opgave at gå i gang med. Men Jan faldt for båden, da han er en type, der elsker udfordringer, så han købte båden for 9000 kr i 1971. Her blev alt maling brændt af, udvendig som indvendig, herefter blev den imprægneret i C-tox og genopmalet, og nyt lærred blev lagt på ruftaget, og nye plader blev lagt på dækket og samlingerne blev forstærket med glasfiberstrimler og malet, herefter kom der nye fenderlister og skvatlister. Jan tog desværre de gamle låger af og erstattede dem med dem der er nu; briksene har Jan også lavet.

Da jeg overtog Gill i 1982 for 34000 kr. uden at vide, at det var den ældste folkebåd, hvad jeg først fik at vide

”Gill” har i øvrigt fået plaketter for god bevaring i 1989 og 1993, altså mens den endnu var i Hagberdts eje.

Som tilføjelse til Hagberdts beretning kan man læse en lille beretning, som Hagberdt har modtaget fra en tidligere ejer, Otto Aabjerg, der sejlede ”Gill” i en årrække gennem 60’erne og 70’erne.

Kunne vi få fat på alle ejerne af bare denne ene båd, ville vi helt sikkert kunne stykke en helt fantastisk historie sammen, der viser den omtumlede tilværelse, som mangen en lystbåd har haft gennem årene. Elsket og svigtet, omhyggeligt passet, udsat for farer og besværligheder, hårde kampe på kapsejladsbannerne, fantastiske ferieture og herlige hyggesejlads.

Det er værd at tænke over, når man møder en ”ganske almindelig folkebåd” – den ville sikkert kunne fortælle historier i dagevis, hvis den ellers havde et sprog.

efter et halvt år. Jeg arbejdede videre, hvor Jan slap, da det for mig forpligtede at holde båden sejlede i fin stand.

I starten kunne jeg ikke forstå, at båden tog meget vand ind, når den sejlede på kryds, så da båden kom på land blev bunden igen afrenset ind til det bare træ, og igen imprægneret i C-tox, naglerne blev gået efter, og nye sat i, herefter blev den genopmalet, og alle bordene under vandlinien fik Prof 10 i overlapningerne, kølboltene blev spændt efter. Fribordet blev fuldspartlet med diamant spartelfarve og genopmalet, det har holdt indtil nu, jeg har kun vandslebet ganske let, og genopfrisket med fortyndet emalielak fra Sadolin, da de har den pæneste postrøde emalielak. Jeg var nu spændt på om båden nu var tæt; den var blevet bedre, men ude ved mastesporet som lå direkte på kølsvinet skruet med franske skruer løb vandet stadig ind på kryds.

Jeg prøvede igen næste forår at spænde efter, og gik nu svøbene efter. Hvor de var knækket, blev de forstær-





ket, så nu mente jeg, at den var tæt. Men ak, båden var stadig utæt. I efteråret 1984, da båden skulle på land, fik vognmanden ikke rigtig fat under kølen foran, hvad resulterede i, at remmen fik fat i stævnræet i stedet for, og så kom chokket. Kølen gable ca. 5 cm foran, og rustvand løb ud, så nu var der kun en vej: Alle kølbolte skulle skiftes; det arbejde blev færdig i foråret 85. Vi havde haft hele kølen af, og gennemgået dødræet, som var OK. Nu kunne der ikke være mere, da båden skulle i vandet i foråret 86, mente jeg.

Men jeg blev klogere!

Ugen før at vognmanden skulle komme, knækkede toppen af roret, efter det var sat på Det viste sig, at det gamle egetræ var sort indvendig og var nærmest som muld. Det var et held for mig, at det ikke skete under sejlads, så jeg købte et nyt ror hos Brandt Møller i

Frederikssund for 4000 kr.

Nu skulle en god sejlersæson begynde, men vandet fandt stadig vej omkring mastesporet, så nu var jeg skakmat. Jeg sejlede med problemet indtil efteråret 92.

I sommeren 87 gik hulkehlen på den gamle mast, som var af oregonpine, i stykker. Jeg købte en ny hos Ulrik i Rungsted for 9000 kr. Så nu begyndte lommemerterne at brede sig. I mellemtiden havde jeg også måtte ofre nye sejl og spilerstage.

Da jeg skulle sejle fra Kastrup til Middelfart i 1990, havde jeg nær mistet Gill. Jeg sejlede over Køge Bugt i let vind og kom ind i Faxebugt, hvor vinden blev meget frisk, her opdagede jeg pludselig at vandet stod helt op til dørken.

Da jeg sejlede alene, fik jeg travlt med at pumpe samtidig med at holde båden på ret kurs. Så skete der



også det, at pumpen rev sig løs, så nu var der kun pøsen tilbage. Jeg havde kun et i tankerne, at komme ind til soldaterne ved Bøgestrømmen og sætte hende på grund i det rene sand der. Mine to kammerater, som var sejlet i forvejen i en Bandholm 27, lå og ventede på mig, da deres manifold lakkede, og de mente, at jeg kunne trække dem ind gennem soldaterne, da vinden var i vest.

Jeg havde ikke haft tid til at tænke på at løfte knoglen til VHF anlægget og kalde dem, så de var noget forbavset. Jeg fik den ene af dem over og hjælpe mig, så jeg trak også den anden båd, indtil han kunne sætte sejl igen, og vi nåede velbeholden til Nyord kl 2 om natten, hvor jeg havde en stærk hovedpine.

Næste dag blev Gill sejlet til Præstø til bådebygger Poul Hansen. Hvorfor vi kunne sejle den derover var, at så længe vi ikke havde sejlet oppe, tog båden ikke vand ind.

Det viste sig at der var brugt norske spir i de nederste kølbord i 1941, noget man gjorde den gang. Alle havde ellers sagt, at når båden er med kobbernagler er der ingen fare på færde, men man kan altså ikke bruge kobber i egetræ, så derfor.

Poul Hansen slog nye spir i og kalfatrede, noget Brandt Møller kritiserede. Han anbefalede mig at forstærke med rustfri skruer, så i foråret 91 blev de nederste kølbord forstærket med rustfri skruer ind i kølsvinet, fribordet i stævnen og agter fik også nye skruer i, så nu var den side af sagen i orden.

Jeg fik Mogens Hansen med mig ude at sejle i sommeren 92. Han fandt ud af, hvad der var i vejen med utætheden omkring mastesporet. Vi aftalte, at han skulle have båden hen, når den skulle på land. Det, der skulle laves var, at mastesporet skulle op og hvile på to nye bundstokke, så trykket blev fordelt. Svøbene ved røstjernene skulle også skiftes, samt to nye røstjern. Alle bordene blev gennemgået, og der kom to nye knæ under dækket i siderne ved masten.

Året efter blev der lavet to nye hylder i sider inde i kahytten, og kølen blev afmonteret igen og fuget om, ellers var alt OK fra Mogens' side, og det viste sig også at holde stik, for nu fik jeg problemer med støvmiderne.

Da Danmarks Museet for Lystsejlad's åbnede i 1996 på



*Hagberdt Knudsen, som har passet "Gill" så omsorgsfuldt, indtil han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlad's.*

Valdemar Slot, følte jeg, at det var en passende anledning for mig at stoppe. Gill havde jeg i forvejen testamenteret til museet, så vejen var ikke så lang.

Jeg er i dag glad for, at jeg har lavet den klausul, at båden skal være sejlede, så man hvert år har kunnet se båden ved DFÆL's stævne den anden weekend i juli måned.

## Otto Aabjergs beretning

Jeg kan også fortælle lidt om båden i den tid, jeg havde den. Den havde ellers fået mahognyruf, men kistebænkene var lavet af massiv mahogni, men ret spinkelt lavet – som et skab med rammer og fyldinger, så en dag hvor jeg rigtig skulle hale ind i skødet og stemte fødderne mod kistebænk-siden, røg foden lige igennem, så jeg skiftede de smukke, men uhensigtsmæssige sider ud med mahognyfiner.

Båden var næsten tæt, da jeg fik den. Den havde i mange år ikke sejlet kapsejlad's. Man kunne se det bl.a. ved, at den havde tunge springmadrasser med jernramme. Men jeg sejlede den i al slags vejr, også havkap-



sejlads, og i 1965, tror jeg, i det meget stormende vejr Sjælland Rundt, fik båden lidt af et knæk – blev for øvrigt nr. 5. Men båden var mere eller mindre utæt efter den omgang. Mere eller mindre siger jeg, for det var kun i hårdt vejr. Jeg forsøgte selvfølgelig alt muligt for at gøre den tæt.

Dæk og ruf blev praktisk talt tæt, men jeg forstår nu, at det der virkelig var galt, det var tæring af kølboltene, især de forreste, som jo dengang ikke blev lavet af rustfrit stål. Trænger saltvand ind, så vil det i forening med egesyren hurtigt gøre det af med jernet.

Sjælland Rundt 1966 knækkede jeg masten – det ene vant knækkede. Det var på kryds lidt syd for Stigsnæs. Den gamle mast var ellers en smuk kraftig (men sikkert også tung) oregonmast.

FD2 viste sig på trods af alderen at være hurtig og kunne dengang udmærket klare sig på kapsejlsbanerne. Mens sejlene var nye, fik jeg mange gode placeringer, især andenpladser. Engang blev det endog til en første plads og overaltsejr Hesselø rundt, i 1970.

---

## Sagen om FD 2

Det kan nok undre, at Gill kunne få sejlnummeret FD 2, når den nu kom fra Sverige. Men båden var jo to år ældre end FD 1 "Peter Pan", så det var jo heldigt, at der var et hul i rækken, som den lige kunne sejle ind i.

I Sejl og Motors februarnummer fra 1943 findes en notits om en initiativrig bådebygger Gehring i Marstal, der, straks tegningerne blev tilgængelige, er begyndt at bygge en folkebåd – altså samtidig med at Børresen går i gang med "Peter Pan". Man har vel så reserveret sejlnummeret FD 2 til denne båd, men senere har det vist sig, at den aldrig blev klasset.

Jørgen Heidemann stødte på båden i Nyborg Havn, hvor den lå på land i en ussel forfatning – under navnet "Røde Orm". Han fik kontakt med Henning Blix, som havde skrevet en artikel om båden i Nyborg Sejlklubs blad i 1997, mens den lå velholdt og fin i havnen. Han fortæller, at båden blev bygget i 1943 i Marstal – af kalmarfyr på ask. Den blev altså bare 10 cm for lang og 3 cm for bred – og Blix gætter på, at det måske bare er fordi bådebyggeren har villet udnytte de dyre materialer fuldt ud. Som han skriver: Det vigtigste for ham [bådebyggeren] har været at bygge en god, solid båd.

Men det er altså sandsynligvis årsagen til, at båden ikke har kunnet blive klasset, for også dengang var man

ret strikse med, at klassebestemmelserne nøje skulle overholdes.

Så det meget lave sejlnummer har bare stået og ventet på at gamle "Gill" kom til landet engang i 50'erne og kunne blive til FD 2....



*"Røde Orm" som den så ud, da Jørgen Heidemann fandt den på Nyborg Havns oplagsplads. Det vides ikke, om båden er blevet gjort i stand – eller skrottet. Ærgerligt – båden er jo bestemt et folkebådshistorisk kuriosum...*



# FD 3 "Jacaranda" eks. "Helen"

Den ældste nulevende danskbyggede folkebåd.

Vores førende danske folkebådshistoriker i DFÆL, Jørgen Heidemann, undersøgte for nogle år siden FD 3's skæbne og skrev en artikel herom til DFÆL-Bladet.

Båden var bygget på Århus Yachtværft i 1946, men blev senere solgt til Tyskland som så mange andre danske folkebåde.

Egentlig blev Jørgen sat på sporet af den tidligere kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen på et møde mellem hende og DFÆL om bevaring af de gamle lystbåde som en del af den danske kulturarv. Hun havde sejlet med FD 3 og spurgte til dens skæbne. Efter mange anstrengelser fik Jørgen kontakt med den nuværende ejer, Rudolf Schmiedeskamp, der bor ved Bremen og sejler på indsøen Weser.

Båden lever i bedste velgående, og du kan læse Jørgens beretning om den i DFÆL-Bladet nr. 92, eller læse artiklen ved at slå op i DFÆLs register under Nordiske Folkebåde "Argo" FD 3.



# Ove Kaae – folkebådebygger fra Svendborg

## Scene:

Drejø gamle havn, torsdag den 8. august 2009. 4 folkebåde holder ”stævnemøde” før Svendborg Classic Regatta.

Snakken går. Thomas Suwelak, ejer af den Ove Kaae-byggede F GER 252 ”Red Fox”, spørger mig, om jeg ved, om Ove Kaae’s værksted findes endnu.

Må svare, at det aner jeg ikke, men tror, jeg kender en, som gør.

Intet kunne være rigtigere: Tom Andersen (S 38 D 21, ”Saga” af Svendborg) har haft et meget nært bekendtskab til og naboskab med Ove Kaae.

*Jørgen Heidemann*



*Red Fox på læns*



*”Gill” – ”Red Fox” – ”Scherzo” – ”Kokyta”*

## Fortællingen om Ove Kaae

*Af Tom Andersen*

Ove Kaae har jeg kendt, siden jeg gik med korte bukser. Han var egentlig snedker, men arbejdede som bådebygger for Henry Rasmussen og senere Aage Walsted. Han byggede både i sin fritid. Der var en lærling på værftet, Aage Birch, han byggede en drage, og det inspirerede Ove til også at bygge en drage. Den blev solgt, og han byggede en 30m<sup>2</sup> Utzon, »ROSAMUNDE«, med den blev han overaltvinder af ”Tåsing Rundt” i den første sejlads med den nye båd.

Jeg stod sammen med min far på molen ved den runde havn, da de kom klar af Skansen. Først kom

seksmeteren »CAPRICE«, og lige efter kom »ROSA-MUNDE«. Der var mange mennesker på molen, og der gik et sus gennem tilskuerne, som når der bliver scoret et mål i en fodboldkamp.

Senere blev Ove selvstændig, på et tidspunkt havde han en lærling, men ellers klarede han det alene, byggede mange fine folkebåde, juniorbåde og piratjoller.

I 1965 byggede han et folkebådsskrog, en folkebåd med motor og en folkebåd til levering til pinse. Han var bagud, og derfor satte han en annonce i avisen, vel vidende, at der ikke var en ledig bådebygger, men det var for at vise sin gode vilje overfor kunden. Jeg var lige vendt hjem efter et eventyr med en norsk tankbåd. Det var min bror Ib, der gjorde mig opmærksom, og jeg gik op for at hilse på, og det endte med, at jeg blev ansat. Det var nogle gode og lærerige måneder.

Værkstedet ved Tværvej 74 lå ikke ved havnen, men et godt stykke derfra, så bådene måtte slæbes 2,3 km gennem byen (Porthusvej - Overgade - Lerchesvej - Havnegade).

Overgade og Lerchesvej var ensrettede, så der blev kørt imod færdselsretningen.

Ove byggede en hel serie folkebåde til tyske kunder,



*Billedet af transporten er taget på Lerchesvej, med Ørkildsgade i baggrunden. Det var en gammel Scania lastbil, der trak. Der blev ikke brugt ruller, men en tretommer bøgeplanke, der blev fornyet, når den blev for tynd, og der var ingen smørelse.*

det var en Reimer-Sørensen, der solgte bådene. Det er derfor ikke sikkert, at »RED FOX« har et dansk nummer.

I 1969 kom Lis og jeg hjem til Svendborg efter et par år i Julianehåb, og vi købte det hus, vi nu bor i og blev derved naboer til Ove og hans familie. På det tidspunkt var han stoppet som selvstændig og var ansat forskellige steder. Vi var makkere på værftet nogle måneder, omkring ti år senere, da vi renoverede søværnets minestrygere.

Den sidste båd byggede han til sig selv af resterne fra tidligere byggede folkebåde. Den var klar i 1980. Det var ikke en udsøgt klædning, men flotte linjer. Klædningen blev limet sammen med skumlim, og da den var klædt op, rensed af og pudset med sandpapir, kom han ind for at snakke »skiv«. Han glædede sig over at se de perfekte linjer. Det var et helt livs erfaring, det var flot at se, der var ingen nagler, kun skrueerne i stævn og køl, den fik navnet FD 793 »SIDSTPIGEN«. Det var den yngste datters kælenavn, hun var en efternøler, så hun var moster, da hun blev født, de var ti søskende.

Det var en hurtig båd, og han sejlede den i nogle år, men det kneb med at finde gaster, så den blev solgt til Tyskland.

Ove levede fra 06-11-1925 til 27-04-1998. Han døde af en hjerneblødning, og der gik et par år før Ella Kaae solgte huset. En søn bad mig vurdere, om der var noget bevaringsværdigt i værkstedet. Jeg foreslog, at de kontaktede museet på Valdemarsslot, hvorefter Martin Stockholm hentede et par læs, med en stor trailer. Der var blandt de ting, der kom på museet, byggeskabeloner, værktøj og et par kølmodeller – også et køl- og spanterids til »ROSAMUNDE«, tegnet i fuld størrelse, på pergamentpapir, rullet op på en rundstok og signeret ”Med venlig hilsen, Aage Utzon”.

En af kølmodellerne er der en historie om. Den lavede han på bestilling til Ole Andreasen til folkebåden »ELEFANT«. Ole er jo en stor hyggelig bamse, så han ville have kølen optimeret med vægten så langt frem som muligt. Det blev en meget hurtig båd, men konkurrenterne forlangte ommåling, og det viste, at tolerancen var overskredet, så kølen blev kasseret og erstattet med en køl fra Børresen.



# Forfald og bevaring

af Villy Kongeskov Klausen

## Farvel til FD 524, og FD 10 på museum

I 2004 satte bestyrelsen i DFÆL et skib i søen, som gik ud på at registrere de lystfartøjer, som var forladte og stod og gik langsomt i forfald, min opgave i mit område, som er Nordvestsjælland, var at afdække Odden Nykøbing Sjælland og Rørvig havne, og de steder i området var der mulighed efter aftale med ejerne at registrere de fartøjer som stod i haver og på sommerhusgrunde m.v..

Det var en spændende opgave, i Klint fandt vi en måge, som Simon Hansen og Henrik Effersøe var oppe og besigtige og fandt særdeles interessant. Mågen forsvandt fra området da bådebyggeren Henrik fra Nykøbing rejste til Canada, han havde i mellemtiden erhvervet mågen, som havde et lavt nummer, dens skæbne er uvis. Generelt må jeg sige at om ikke nedslående, så er det faktisk ikke lykkedes at redde nogen af de fartøjer, som jeg registrerede på daværende tidspunkt.

Ejerne finder indledningsvis, at man har noget af værdi, som man har holdt meget af, og når der viser sig en køber, sættes prisen ofte for høj, og køber forlader forhandlingerne. Langsomt men sikkert forfalder fartøjet,



*Det sidste sorgelige minde om FD 534 West-Wind*

da det for det meste står hen uden vedligeholdelse ofte ikke afdækket, og derfor kræver både meget tid og mange penge for en ny ejer at gå i krig med den, ligesom værdien er faldet væsentligt.

Omkring slutningen af halvfjerdserne kom en køn og velbygget folkebåd til klubben (Nykøbing Sjælland) Bøje Tommerup hed bådebyggeren, og skulle vist stamme fra Limfjorden. Båden var grøn og deltog meget i kapsejladser, også i DM som jo dengang havde en del træbåde med. Selv sejlede Lisbet og jeg rundt i min fars sidste fiskerbåd på 16" bygget i Snekkersten med røde sejl og bygget eg på eg, meget romantisk. Men vi drømte om noget større, senere fik vi en Helsingørjolle "Amanda" bygget på Aarøsund i 1976, og vi begyndte at sejle i klubben. Vi klarede os godt, og havde god kontakt til folkebådssejlerne. FD 524 var stadig en meget aktiv båd, senere skiftede Lisbet og jeg til Folkebåd FD 450 i 1987. Et lille pænt felt kunne vi mønstre i klubben med 5 træbåde og en fiberfolkebåd, men i starten af 1990'erne forsvandt FD 524 fra kapsejladsbanen. Fra omkring 1997, jeg ved det ikke helt præcist, har den stået på land uden presenning, mange har tilbudt sig som købere, men uden at opnå en aftale. Ejeren var på det sidste parat til at forære båden væk, men det lykkedes ikke.

Jeg kiggede ofte forbi FD 524 som stod forladt på havnepladsen, ting var også blevet fjernet fra båden, og man kunne se, at den til sidst var meget forfalden. I december 2009 var det slut. FD 524, var blevet skåret op med en motorsav, kun kølen stod tilbage, og mange tanker gik gennem mit hoved, både det smukke syn da hun kom til klubben, oplevelserne på kapsejladsbanen, registreringen af det forsømte fartøj, og ejeren som jeg jo kendte som et behageligt og imødekommende menneske.

Min egen konklusion omkring ældre folkebåde, er ligesom med veteranbiler: der skal forsvinde mange før de bestående får en høj værdi, og så skal de være velholdte. Det første er allerede sket.



*HELEN FD 10 i slutningen af 2009*

## FD 10 Helen

En anderledes historie følger nu efter med FD 10 Helen, som det er lykkedes at redde for eftertiden, dog ikke uden sværds slag med Odsherred Kommune. Kristian Jensen, som er født i 1930 i Kildehusene syd for Nykøbing Sjælland, ønskede i 2008 at afhænde sin velholdte båd. Han havde erhvervet den i 1973, så der havde kun været to ejere siden 1946. Før den tid havde Kristian sejlet BB jolle, og en del andre fartøjer, og altid været en præmiesluger i de fartøjer, hvor han sad med rorpinden i hånden.

Da min pensionstilværelse jo nærmede sig, udsprang der sig en ide om at oprette en veteransejlerskole, evt. også med andre fartøjer. Starten skulle være FD 10 og min egen FD 450, det skulle oprettes som et kulturelt projekt i Odsherred Kommune, og skulle være i Rørvig Havn, som har stor publikumstilstrømning. Havnefogeden oplyste, at kommunen havde en sagsbehandler på området, som jeg skulle ansøge.

Jeg formulerede en ansøgning, men hørte ingenting. Jeg kontaktede flere gange forvaltningen, men fik endelig at vide at den nævnte sagsbehandler havde orlov, og jeg skulle vente, og det gjorde jeg. 1 oktober 2008 havde jeg overtaget FD 10 efter Kristian Jensen. Endelig i december

fik jeg et møde med sagsbehandleren, hun mødte mig uden for sit kontor, og havde intet tilovers for projektet, alt gik galt. Havnefogeden bragte nu sagen op i brugerrådet i Rørvig, jeg ved ikke, hvordan det blev fremlagt, men brugerrådet var klart imod at nogen forsøgte at trænge sig ind "og kræve havneplads". Jeg kunne komme på venteliste efter 70 andre, som stod før mig.

Nu stod jeg tilbage med en velholdt folkebåd, som jeg ønskede skulle bevares, men reelt ikke havde nogen plads til, og kommunen havde skudt mit projekt i sæk. Jeg indgik i foråret 2009 en drøftelse med Odsherreds Kulturhistoriske Museum om, at FD 10 vederlagsfrit blev overdraget til museet. En betingelse som museet opsatte var, at der skulle være et lokalt islæt. Kristian var fiskersøn fra Kildehusene syd for Nykøbing Sjælland, og Helen FD 10 havde sejlet på fjorden siden 1973 med Kristian som skipper.

Museet sagde ja til at overtage Helen.

Nu er Helen i gode hænder, og jeg er med i den maritime arbejdsgruppe på museet. Til kommunens chef i forvaltningen svarede jeg tilbage, at jeg ikke tog afslaget personligt, men var opmærksom på at træsksbfolk generelt havde svære vilkår i vores havne. Mange holder af træsksbe, men få vil reelt gøre en indsats for at bevare vores kulturarv.

# De første svenske folkebåde

*Af Stig Ekblom*

I forbindelse med folkebådens jubilæum eftersøgte nogle af de ledende medlemmer af Svenska Folkbåtsförbundet verdens første folkebåd, FS 1, der blev søsat 23. april 1942. Den blev fundet i Spanien i 1991 i en ussel tilstand, og man forsøgte at købe den på en auktion – men en spansk velhaver løb af med den. Han fik den nødtørftigt istandsat og sejlede med den. Året efter ville han sælge den for 50.000 kr., men det var der ingen, der ville give for den. Nogle år senere fik man en mail fra en anden spanier, der endda kunne oplyse, at han fået bådens første sejl fra 1942 med i købet – og at han nu var i gang med at restaurere den gennemgribende. Alt tyder altså på at denne båd – der var prototypen og blev modellen for alle fremtidige folkebåde – sejler den dag i dag, næsten 60 år efter at kølen blev strakt i Sverige.







*Den nødtørftigt istandsatte FS 1, som man fandt den i 1991 i den spanske havn Benaldena, Fuengirola.*

### **Den næstældste svenske folkebåd S2 "Jo-Jo"**

Når det nu ikke lykkedes for Svenska Folkbåtsförbundets historiske konsulent Anders Olsen, som også er kendt som er en af medforfatterne til den særdeles læseværdige bog "Folkbåten – en modern klassiker" at få fat i den allerførste svenske folkebåd, så kastede han sig i stedet over S2 "Jo-Jo".

Den blev udsat for en gennemgribende restaurering, der kostede ham tre års arbejde, omkring 1500 arbejdstimer og 150.000 svenske kr.

Han skiftede kølplanken, for- og agterstævn, 7 bundstokke, 13 svøb og 35 meter klædning. Nyt dæk og ruftag – samt ny forluge og al dæksaptering. Ny mast og bom – og ror. Altså en næsten ny båd, men alt ført tilbage i originaltilstand.



*Herover:*

*Intet under at Gorm Boa blev helt himmelfalden, da han helt tilfældigt mødte "Jo-Jo" på Utö i 2008 lige efter søsætningen. Her deltog den i "Vikingaregattan" for folkebåde og fik en god placering i kapsejladsen.*

*Fra venstre ses "Jo-Jo" i gang med den omfattende renovering*

*Derefter billede fra søsætningen i juni 2008.*

*3. billede: Tord Sundéns søn Sture Sundén var til stede ved søsætningen og viste den allerførste originaltegning til folkebåden – efter Anders Olsens mening er det første gang nogensinde, at denne tegning er vist frem for offentligheden.*



# Postludium – "at sejle masten af"



Postludium = Efterspil. ...efter en sæson, der er lige ved at være forbi

Nu er det allersidst i oktober, de fleste andre både i havnen er på land. Ligger nu lidt ensomt og prøver at fortsætte en tradition, der startede, da vi var 3 folkebåds-sejlere i Faldsled.

Det begyndte med, at da min anden sæson var ved at være ovre, og jeg begyndte at snakke om at bestille tid til optagning midt i oktober, sagde de herrer Gunnar ("Påfuglen") og Anders (plast-atrappen "Spar Knægt") : Det behøver du da ikke, vi kan sagtens sejle et stykke tid endnu på gode dage.

De har lært mig så meget andet, så hvorfor ikke ?

OK, det prøver vi så. Jo – der kom flere fine dage endnu, bl.a. havde vi et par ovenud vellykkede week-ends ud i det Sydfyenske, som vi er så heldige at være privilegerede ved at ligge ved.

Et par år hengik. Så opdagede jeg, at de to herrers både blev taget på land sammen med de andre. Forklaring? – de havde jo lært mig noget andet. Jo, men bare du har din i vandet, har vi jo stadig en båd at sejle i !

Sandt nok. Heraf udviklede sig en meget hyggelig vane med at tage os en god tur en dag langt hen på



sæsonen, når min forsikrings-periodes udløb nærmede sig.

Det kunne være "Øerne Rundt" eller – gode år – ud af "lagunen", hen om hjørnet, ud i Lillebælt og hilse "Farvel og tak for i år" til Helnæs Fyr medsamlet madpakken og – ikke at forglemme – hjemmetrukket valnøddedram fra sidste år.

Herefter hjem til havnen, direkte hen til mastekranen at afmaste. Det var herunder, jeg af Anders lærte udtrykket: "At sejle masten af".

Nu er Anders her ikke mere, og Gunnars helbred er ikke længere shipshape. Men endnu – lidt alene – hilses der af til Helnæs Fyr, hvis der bliver en god dag.

Der er tomt derude. Næsten ingen sejl – måske en enkelt tysker langt ude i bæltet.

## Du er ikke helt alene

Og dog er her ikke tomt: Nørrefjorden vrirler med store flokke edderfugle, som nu og da letter og flytter sig i ganske lav flugt henover vandet. Hen over himlen grågæs på træk, lejlighedsvis mindre grupper knortegæs. Heldige dage ses den ene musvåge efter den anden i cirkellende svæveflugt højt oppe.

Turen går ud over Nørrefjorden, imod "Gabet" ved Illumø. Endnu er her tyst – lystmorderne er ikke begyndt at plaffe stakkels opdrættede fasaner derovre, selv om det udsatte løsdriftskvæg er færges hjem til fastlandet.

Der er noget særligt over en tur på vandet i det sene efterår, når solen står ganske lavt. Bare et par håndsbredder over kimingen, lyset står fladt ind på kystbrinkerne og kaster andre steder lange skygger. Og danner flotte refleks i vandoverfladen.

*Odense, 27 oktober 2010, Jørgen Heidemann  
F DEN 506 "Scherzo" af Faldsled*





# DFÆL·*bladet*

---

Nr. 107 marts 2011



**NIRVANA**  
tilbage  
til livet

Redaktionen har modtaget:

# Bådebyggere, se her!

## Hvem kan bygge 10 Folkebåde?

Tak fordi I rister en rune til Den Nordiske Folkebåds ære i DFÆL-bladet. "Få både har betydet så meget for dansk sejlsport som denne", som salig Bent Aarre skrev i sin "Sejlerens håndbog" fra 1983.

Men hvem var det egentlig, der fik sat gang i det danske byggeri? Det var to sejlere fra Horsens: Købmand Kaj Wolhardt, som var formand for "Sejlsportens Venner"

og Rolf Haugstrup, som var redaktør af "Sejlerbladet" – en forgænger for "Sejl og Motor". Han indrykkede en annonce i sit blads nr. 23 den 1. december 1945 med ovennævnte overskrift.

I nr. 24 den 15. december skriver han: "Folkebaaden er imidlertid særdeles velegnet til Seriebygning, og Dansk Folkebådsklub, som er under Dannelse, har derfor sat ind for at faa startet et saadant Byggeri eller rettere fremme det. En Kreds af Horsens-Sejlere har bestilt 10 Folkebaade paa Aarhus Yachtværft, og der er herved opnaaet en Besparelse paa 10-15 Procent.

Folkebaadsklubben har i øvrigt mødt saa stor Interesse for Sagen, at man kunne tænke sig at være med til at bestille yderligere 10 Folkebaade."

Det blev dog ikke til noget. Men det er en kendsgerning, at der blev bygget 10 folkebåde i Aarhus.

*Kilde: Sejlerbladet nr. 23, side 553, og Sejlerbladet nr. 24, side 569, begge Horsens, 1945.*

*Venlig hilsen Max Vinner Jyllinge*

**Bådebyggere, se her!**

## Hvem kan bygge 10 Folkebaade?

En Kreds af Sejlere, der vil søge at gøre en Indsats for Seriebygning af Folkebaade i Danmark, ønsker Forbindelse med et Bådebyggeri, som kan paatage sig Bygning af 10, eventuelt 15, Folkebaade.

Fartøjerne skal leveres uden Sejl.

Nærmere Oplysninger hos

**Rolf Haugstrup,**  
»Sejlerbladet«, Søndergade 47, Horsens.  
Telefon 2300.

**JENSEN & OMANN**  
Køb, Salg og Konstruktion af Skibe, Baade og Motorer  
SØASSURANCE  
Høllbergsgade 30 København K. Telefon Pola 340

553

*Redaktionen takker for de rosende ord, og kan samtidig understøtte Max Vinners påstand med den viste kopi af første side i Folkebådsklubbens fartøjsregister fra 1952. Her ses netop de omtalte 10 folkebåde så nydeligt oplyst lige efter hinanden; den første af dem, D6 "Kuling", er med lidt vanskeligt læsbar håndskrift tilføjet den trykte liste. Hvis du vil finde ud af lidt om den folkebåd, du selv har sejlet med (og hvem af DFÆLs medlemmer har ikke det?), kan du gå ind på Folkebådsklubbens hjemmeside og finde de gamle registre gennem årene. Adressen er: <http://www.folkebaad.dk>*

## Månedens motorbåd

# Månedens motorbåd Mika

Toldkrydseren/chaluppen "Mika" fra Frederikshavn er et velholdt eksempel på den vel nok allermest klassiske og typiske danske motorbåd, som vi kender den fra enhver dansk havn med respekt for sig selv. "Mika" er



*Der hygges i "Mika" sammen med ligesindede*



*Her ses "Mika" på vej ind gennem indsejlingen til Rønnerhavnen en smuk sommeraften. Billedet er ikke helt aktuelt, idet den sorte gummiliste på fribordet nu er fjernet for skønhedens skyld – men er hun ikke skøn alligevel?*

bygget i Ålborg i 1953, er 27 fod lang og er udrustet med en 4-cylindret Perkins på 48 HK – og diverse moderne bekvemmeligheder. Der er fire køjepladser ombord.

## Mere nyt om folkebåde:

Redaktionen har sakset følgende fra [www.fjordsejlerne.dk](http://www.fjordsejlerne.dk).

Der bliver stadig bygget træbåde i Jægerspris !

På Brandt-Møllers Bådebyggeri er der gang i skarøksen og høvlen, idet der er ved at blive bygget en ny Nordisk Folkebåd.

Båden bliver "state of the art" med køl og stævne af groet eg og Iroko, Klædningen bliver knastfri lærk i hele længder. Skroget bliver limet med West Epoxy, og klædningen proppet.

Folkebåden er ved at være klædt op, men der mangler stadig et par bord i hver side.

Klædningen bliver limet sammen og spunding og spejl bliver også limet i West System epoxy.

Det kan godt være at det bliver en moderne Folkebåd, men det gamle bådebyggerværktøj er stadig i brug, når det er det bedste til opgaven

Mens dette skrives, mødes fjordsejlerne til Åben Båd oppe på værftet (d. 12. februar) og kan savle over denne smukke båd – helt frisk fra fad.

Gå selv ind på [www.fjordsejlerne.dk](http://www.fjordsejlerne.dk) og følg dette flotte projekt.

## Bådoplysninger

Evt. båndnr.

Bådnavn:

Ex. navne:

Bådtype:

Bådebyggeri/byggested:

Byggeår:

Konstruktør:

Træsarter:

Længde:

Bredde:

Dybgang:

Displacement:

**Sejlbåde:**

Rigtype:

Sejlareal:

Sejlmærke:

Ex. Sejlmærker:

## Motorbåde

Motor:

## Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn:

Sejlkлуб:

*Indsend gerne en kopi*

Bemærkninger:

Brug evt. nyt papir

Evt. medlemsnr.

Navn:

Adresse:

Postnr. og by:

Telefon nr.:

Email:

Sendes til:

DFÆL, Birte Molbech

Holstebrogade 4, 3.t.v. 2100 København Ø

Email: [register@defaele.dk](mailto:register@defaele.dk)

*Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi*

*Hvis du kun ændrer bådoplysninger, skal du sende blanketten til formanden, Ove Juhl*