

*Dansk Forening  
for ældre Lystfartøjer*

Nr. 50 December 1996

Epokegørende  
aftale i hus

Nyt nordisk  
samarbejde



Nyt fra Museet

# Fru Madsen var en Ole-båd

Georg Bergs mini-spidsgatter reddet

Havnefogeden i Svane-mølle-havnen ringede til museet og spurgte, om vi ville have en lille spids-gatter, der lå synkefærdig i havnen efter en isvinter. Man kunne ikke finde ejeren, og han havde heller ikke betalt havneleje, så hvis vi ikke ville have båden, skulle den på los-sepladsen. Vi havde faktisk først sagt nej-tak – men Ole Heilmann fra KAS fik os overtalt, da Nordbjærgets værft ville give den plads på land i Skovshoved, og Ole lovede at lænse og slæbe den til Skovshoved efter sin dejlige "Sabrina".

Båden var ganske lille med et stor spring og krydser-hæk. Den lignede en af Georg Bergs mini-spidsgattere, kaldet "Ole-både" – og det var det også. Ifølge bogstaverne på forkanten af ruffet hed den "Fru Madsen", og vi fandt frem til dens forrige ejer, Jan Madsen fra Hellerup, der havde opkaldt båden efter sin mor. Han havde passet og plejet

båden i 12 år og var ulykkelig over, at dens køber lod den forfalde på så kort tid. Jan mener, at båden har hørt hjemme i Skudehavnen fra dens fødsel til hans overtagelse, men ellers kendte han intet til dens historie.

## Hvorfor Ole?

Hvorfor kalder man typen for en Ole-båd? Jo, det var fordi Georg Berg lod bygge en ganske lille spids-gatter til sin søn. Og i Sejl & Motor og Sejlerbladet 1954 blev følgende artikel (forkortet) offentliggjort:

*"Fra den gamle kæmpe, ingeniør Gerog Berg, Skelskør har vi modtaget en ny konstruktion, en "Ole-båd". At Berg, trods sine 80 år, stadig følger med i sejlsportens udvikling og forstår tidens krav, fremgår tydeligt. Berg har vedlagt dette ikke helt almindelige brev:*

*– Hvor skal det stakkels moderne forjagede menneske finde ro for de*

*50.000 biler og knallerter for al deres larm? Selvfølgelig "o e haw". Javist er den overrigget (10 kvm) men jeg vil have sejl nok til de lette briser. Når det frisker op, kan jeg jo bare give den et par tårn på rebgearet før de andre."*

## Smuk og lethåndterlig

*Øvrig omtale: Af tegningen fremgår det, at båden er et smukt og lethåndterligt fartøj. Kabinen er udstyret med to køjer á 1,80 meter, kogeplads og et skab til landgangstøjet, og med den ringe dybgående kan der gøres landgang så godt som overalt på kysten.*

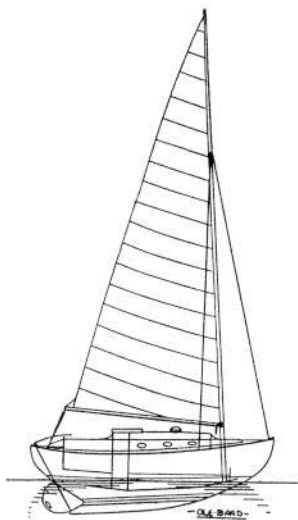
*Ønsker ejeren at undgå havne med den kendte støj fra fiskernes motorer, kan et 15 kg anker holde båden for svaj i en lille vig – kort sagt, der er mange muligheder for at få glæde af lille "Ole". Efter den*

*viste tegning hjemmebygges den i syd-sjælland af en amatør i blank lærk på egesvøb. Kabyttens højde er 1 meter og køjerne er af dug, der er beageligere at ligge i end de sædvanlige hyldekøjer. Bådens hovedmål: 4,5 meter, 1,6 meter og 0,6 meter. Sejlareal 10 kvm, kølvægt 300 kg. Georg Berg mener, den kan leveres fra værft for cirka 4.500 kroner."*

At det er denne båd – eller en søsterbåd – vi vil vække til live, er der ingen tvivl om. Det kan sagtens lade sig gøre at føre den tilbage til fortidens glans, og vi er da også begyndt på dette arbejde. Det er netop museets opgave at bevare historiske både og ting og sager, der ellers ville være tabt for altid.

Bent Aarre

Danmarks Museum for Lystsejlsads



# Vi er alle i samme båd. . .

*- nede om læ med formanden...*

I slipstrømmen på de sidste årtiers lavkonjunktur, er priserne på brugte både blevet presset helt i bund. Og danske sejleres opkøb af endnu billigere både fra Sverige, gør markedet til et rent Slaraffenland for dem, der har penge på lommen og et ønske om at komme ud at sejle. Og det er alt sammen godt nok for dem. Men den herskende tilstand rejser nogle vigtige spørgsmål, som vi træbådsfolk med bevaringsværdige fartøjer nødvendigvis må tage stilling til.

**Spørgsmål 1:** Hvorfor bliver priserne på vores ægte klassikere trukket med ned af faldende priser på glasfiberbåds-markedet? (som om glasfiberbåde og vores bevaringsværdige fartøjer overhovedet har noget med hinanden at gøre!).

**Spørgsmål 2:** Hvad betyder salg af bevaringsværdige fartøjer til »alt for lave priser« også?

Når der skal findes svar på det første spørgsmål, er det oplagt at kigge på et

sammenligneligt marked, nemlig på markedet for veteranbiler. Her opleves, (paradoksalt nok!), den stik modsatte prisudvikling. Prisen på en veteranbil er ofte betydeligt højere end priserne på nyere brugte biler. Og brugtbils-markedet er som bekendt heller ikke spor underforsynet!

Derfor må man også spørge, om der ikke gælder de samme prismekanismer og afsætningsvilkår for DFÆL's flotte klassikere, som for de eftertragtede veteranbiler?

Svaret er: Jo, selvfølgelig gør det. . . helt principielt! Men det forholder sig nu engang sådan, at veteranbilerne hen ad vejen er blevet til samlerobjekter. Mens sandheden omkring vores træbåde er den, at vi træbådsfolk (hidtil) har forsømt en hver form for markedsføring af alt det, vi selv og vores pragtfulde både står for. Her er der altså noget, vi kan og må rette op på.

Som svar på det andet spørgsmål vil jeg fremsætte den påstand, at mange

af vores både næsten pr. automatik – vil falde i hænderne på de forkerte folk, når de bliver solgt til alt for lave priser.

Interessen for at sejle er bestemt ikke blevet mindre de sidste ti-femten år. Men det er til gengæld blevet vanskeligere for folk at frigøre penge til formålet. Men der er også meget psykologi forbundet med folks måde at gebærde sig på!

Danskernes herdag har forandret sig. Verden forekommer mere risikofyldt. Og frygten for følgerne af nye dårlige tider sidder stadig i rygmarven på folk.

Et stort udbud af alle slags varer skærper konkurrencen. Og det sker altid med faldende priser til følge på de produkter, som masseproduceres. Men det kan samlerobjekter som veteranbiler jo ikke! Og det kan vores fartøjer jo heller ikke! Og derfor er det også drønen forkert, hvis vi bare sidder med hænderne i skøddet og lader priserne falde uden at foretage os

noget. Vi selv bliver fattigere af det. Men det værste ved det hele er, at vores fartøjer alt for tidligt vil ende med at gå i forfald og forsvinde helt ud af markedet.

Det sidste skyldes, at de i stort omfang vil blive solgt til folk, som, til trods for udviklingen, vil sejle, blot billigst muligt, og derfor ender med »at nøjes med en gammel træbåd«!

Og netop her står vi over for kernen i problematikken: For de, som køber billigt i dårlige tider, vil jo ikke regne deres investering for »noget særligt« i de gode tider vi går i møde. For den dag vil desværre hurtigt indtræffe hvor de vil synes, at opgaven med bådens vedligeholdelse blive lidt for besværlig, og... så skidt da osse være med det!

Selv om det jeg her taler om af tvivlere kan betragtes som »lutter påstande omkring en tænkelig udvikling« er der, synes jeg, tale om et så ubehageligt trend i tiden, at vi DFÆL-folk kun dårligt kan tillade os at sidde med hænderne i skødet og bare se til. Og det vil vi så heller ikke!

Vi har jo, Vi DFÆL-folk, også i en salgssituation et stort ansvar for vores både, fordi de repræsenterer en kulturarv. Og derfor gælder det nu om at bakke op omkring de tan-

ker og ideer, som er indbygget i DFÆL's nye aktiviteter, som i begyndelsen af næste år vil blive etableret, bl.a. for at rette op på »vores marked«.

Jeg synes, at det er vigtigt at holde sig for øje, at hvis vi ikke gør noget for at bremse og vende udviklingen, ja så bliver det udviklingen alene, som kommer til at bestemme farten. Og så må vi se i øjnene, at der bliver tale om et snarligt »Farvel og Tak« til en masse skønne fartøjer, som ellers kunne have fortsat sejladen langt ind i det næste årtusinde!

Heldigvis kan selv en dårlig udvikling vendes til en bedre. Men det kræver en målrettet indsats. Og det kræver opbakning.

I løbet af foråret 1997 søsætter vi det nye DFÆL koncept. Og det indebærer en strategi, der skal få alle nuværende og kommende medlemmer til – også – at opfatte DFÆL som en uundværlig interesseorganisation.

Vi starter ny medlemshvervning. Og vi vil blive meget mere synlige blandt danske sejlere. Vi vil bl.a. rette op på vores image, som vi længe har forsømt at gøre noget for.

Længere omme i bladet bliver du orienteret om indholdet af DFÆL's nye »Hjælp til selvhjælps-pro-

gram«. Der er tale om en stribe nye medlemstilbud, som vi alle sammen får brug for – før eller senere!

Og der er også tale om en strategi, som bliver mere og mere effektiv virkende, jo længere tid den eksisterer. Derfor er jeg også overbevist om, at vi nu langsomt, men sikkert, går bedre tider i møde. Og det er jo et stort held for alle os, der ønsker at fortsætte sejladsen i mange år endnu. For det er altså også det, meget af det handler om!

*Glædelig jul  
– og godt nytår til jer alle!  
Philip*