



Skibe og både
af træ mødtes
på Øresund

Heto
historien om
en Springer



HETO

den første ejer

Af Kim Hyldig

En samtale med Herbert, som byggede, ejede og sejlede Heto fra begyndelsen

Maj måned 2017 overtager Jens og jeg springeren, Heto, og i efteråret 2017 har vi privilegiet både at sejle med og spise en fin frokost med Heto's bådebygger, Herbert.

Valg af bådtype

Herbert fortæller over silden, at planen egentlig var, at springeren skulle hedde d'Artagnan, men da Heto kom sent i vandet i forhold til de tre andre springere på Kastrup får den navnet Heto, efter Herbert og hans daværende kæreste Tove. (De tre andre bliver navngivet efter de tre musketerer, Athos, Porthos og Aramis. -red). Herbert og hans far har på det tidspunkt bygget flere både og joller til sejlads på Roskilde fjord og andre steder, og de er nu på udkig efter et større skib, der kan bruges til sejlads i Danmark. Egentlig er ambitionen at bygge en havkrydser fra Robert Jensen, men da tegningerne til den nye Spidsgatter designet af MSJ Hansen kan købes noget billigere til 150 kroner, bliver det Springeren, der bygges i "Sydkrogen" ved Statsbanerne.

Byggeriet godkendes

MSJ Hansen, der er kendt for at stille store krav til sine bådbyggere, accepterer at Herbert og hans far kan bygge skibet, efter MSJ's gode bekendte, snedkermester Nielsen i Maribo har sagt OK for håndværket. Herberts far, der er formand i Sejlforeningen "Enigheden", er kendt for at bygge joller af høj kvalitet og bliver i forhold til springeren også rådgivet af en lokal bådebygger (Godtfred) i Kastrup. Godtfred hjælper til på de 3 andre Springere, Atos, Portos og Aramis, og der er et tæt samarbejde omkring de 4 første Springere i Danmark.



Valg af træsorter og krumvokset spantetræ

Herbert fortæller stolt at Heto er "slow-build". Eksempelvis er alle spanterne baseret på krumvoksede egetræ. Spanterne er specielt valgt i de nordsjællandske skove, ved at Herbert og faderen lægger 1:1 skabeloner i masonit på de relevante træer og får dem fældet og skåret til, så de kunne få maksimal styrke i spanterne, da spanterne følger træets naturlige åretegning. Bordene er en længere historie. De er "frivilligt" lagt på plads. Herbert og hans far vil ikke "tvinge" noget på plads, hvis der er spænd i et bord, når det skal skubbes ind, så er det en "ommer". Derudover er alle bord skåret i smig, så de kan "holde sig selv". Når man bygger på den måde, tager det cirka en uge for hvert bord, hvilket også betyder, at egespanterne i løbet af de 4 år når at tørre godt ind, så båden ikke giver sig yderligere efter



bygningen. Bordene under vandlinjen er bormholmsk lærk, som er meget modstandsdygtig overfor råd, mens fribordet er kalmarfyr ligesom på en række andre spidsgattere.

Lave rufkarme

Heto har et lavere ruf end de andre springere, og vi er lidt nysgerrige efter at vide, om det er et bevidst, da de bygger skibet, så vi spørger Herbert, om det er en fejl, at ruffet på Heto er lavere end på de andre Springere.

“Nej, ikke rigtigt”, svarer Herbert, “Bilinga-mahognien, som vi køber til formålet får frostsprængninger, så det, du ser på Heto i dag, er faktisk de største brugbare stykker, vi havde. Så ruffet er 3 tommer lavere end på tegningerne. Derudover satte vi ovale køjer i, i stedet for de forventede runde. Det er vi jo nogle, der synes, ser



Herbert fortæller meget gerne om sin tid med Heto

lidt bedre ud end det oprindelige”, smiler Herbert mens han taler. Der er stor kærlighed til den gamle båd.

Masten har sin egen historie. Herbert fortæller, at de brugte 110 skruetvinger under bygningen, og at den faktisk er hul indvendig.

Fra værktøjsmager til bådebygger

På det tidspunkt er der knaphed på materialer, så for at få adgang til de rigtige materialer bliver Herbert og hans far registreret som bådbyggere, hvilket også giver adgang til benzin til maskineriet og de rigtige kobberskruer og norske galvaniserede spiger til bord og spanter. Bortset fra for- og agterstævn, hvor spiger er erstattet af mønjedypede galvaniserede skruer. Bly var der heller ikke meget af i slut fyrerne, så familien må rundt til de københavnske VVS'ere for at samle blyør og andre VVS rester til omsmeltning. Mere end halvdelen af den 1250 kg tunge blykøl er indsamlet på den måde.

Herbert, der er uddannet værktøjsmager fra forsvaret, fortæller, at de støbte blykølen omvendt, det vil sige med toppen (det flade stykke) nedad. Det betyder, at den flade, der skal ligge mod selve skroget er helt lige og ikke lider under at blyet “svinder” under afkølingen. At der så kommer lunger i kølens bund, kan man jo bare banke til senere.



Faktaboks:

Bordene er 22mm planker hvor man på den tid ellers brugte 1 tommer planker
Heto har haft 4 sæt ejere: Herbert, Aksel, Sune, Morten, Jens og Kim
Heto skulle oprindeligt have heddet d'Artagnan
Heto lå de første år på Langelinie ved bøj 30
I 1965/1966 blev Heto solgt for 65.000 DKK til Aksel Johansen i SSF
Den nuværende motor er en 14,5 HK Nanni



Konstruktionen udvikles

Vi har snakket en rum tid nu, og vi er godt i gang med øllen...

"Er der noget du fortryder ved Heto?", spørger vi Herbert. "Ja, hvis vi vidste, hvor svært det er at få lavet en pæn agterende på spidsgatteren, så havde vi nok investeret de 500 kroner, der skulle til for at få tegningerne til Robert Jensens spejlgatter. Vi måtte overtale MSJ hansen til at tegne et ekstra kantspant, så vi kunne få en pæn runding på skibet. Han var ikke meget for den ændring, men det kom så de andre springere til gode, da det ekstra kantspant kom med på konstruktionstegningerne til Springeren".

"Vil det sige, at du talte med MSJ Hansen?" "Nja, jeg var jo en ung mand, men MSJ Hansen besøgte byggeriet 2 gange for at se, om vi byggede hende godt nok".

"Spændende! Er der nogle ændringer i forhold til de oprindelige tegninger?" "Ja. Det viser sig at Heto er meget hård på roret, så vi flyttede mastehuset 3 tommer frem for at få en bedre balance i båden. Og det var jo vigtigt, da vi byggede Heto for at sejle om kap. Desværre skulle jeg sejle om kap med de andre skibe på NL



Det var en begivenhed, når en båd blev bygget. Mange fulgte med og »Sejl og Motor«, det daværende bådblad omtalte projekterne

målene, og da springeren aldrig bliver en stor en-klasse båd, så var konkurrenterne dengang typisk de slanke drager".

I form igen?

"Kapsejlad?" spørger jeg Herbert, *"fortæl lidt mere om det. Jens og jeg er jo stadig ved at lære Heto at kende, og vi vil gerne have så meget fart som muligt i hende"*. Herbert griner: "Heto er en hurtig båd! Til sidst måtte jeg melde mig til sejladserne til sidst for at være sikker på, at de andre også meldte sig til stævnerne. Når Heto sejlede ud, så sejlede de andre hjem til havnen". "Nå, hvad synes du så, vi skal gøre for at få hende i form igen?" "Tja siger Herbert, helt i form kommer hun aldrig, så længe hun skal slæbe rundt på den dieselmaskine, den er for tung og skruen koster for meget fart. Og så skal i fjerne dækket! Al det teaktræ tynger hende i vandet".

Holdningen kan vi genkende fra en af Herberts gaster



Søsætningen af Heto. De tunge skinner blev flyttet rundt med håndkraft og beddingvognen blev ligeledes skubbet udelukkende med håndkraft

som vi mødte i SSF i sommer. Han fortæller at Herbert tømte Heto for al indhold og lagde det hele i varevognen, når han skulle sejle om kap, så hun kunne ligge så let i vandet som muligt.

I Heto er der et skærearbejde i ruffet indvendigt. Motivet er logoet fra Jyllandsugen, og er lavet af en af Herberts venner, der er billedskærer.

Overtro, tæt-på ulykke og springeren stækkes

"Fik I ellers sejlet noget, spørger Herbert interesseret. "Ja mon ikke, jomfruturen på 14 dage var sammen med de andre 3 springere. Det var en festlig tur, hvor Portos gik på grund i bøgestrømmen. Men det må man jo klare sammen".

Heto blev aldrig døbt og havarede ved Omø.

Heto har statistisk set haft sin del af mulige ulykker. Da Heto skulle døbes, fik ceremonimesteren et hjertestop på vej til skibsdåben. Svigerfar, der skulle stå for selve dåben nåede aldrig frem, og Heto er aldrig blevet



På grund





Der kan godt være højt til loftet i en Springer



navngivet ved en ceremoni. Det resulterede i, at Toves mor havde et noget anstrengt forhold til skibet.

Havariet ved Omø var på vej over Storebælt fra Fyn, hvor Herbert røg over bord i en storm, da han skulle på fordækket for at bjærge forsejlet. Efter 1½ times svømmetur i Storebælt i forsøget på at komme ombord igen, blev han endeligt "skyllet" ombord. På det tidspunkt var han og konen så udmattede, at de gik i kahytten for at blive der, indtil de ville blive skyllet i land sammen med Heto. Kystvagten i nærheden af Omø så godt, at Heto drev mod land, men antog, at Heto var forladt. Heldigvis ramte de den eneste strand i området, og den lille familie (Herbert, Tove og to børn på 1 og 5 år) kunne gå i land, da Heto var sat i strandkanten.

Da Heto senere blev bjærget, var der "kun" trykket et par bord. Hun må være solidt bygget. Efter den oplevelse forlangte Herberts kone, at der blev monteret en kraftig motor. Som Herbert stille bemærker: "Derefter var det slut med at vinde kapsejladserne. Hun mistede farten med den motor".



De nyeste ejere af Heto er også begejstrede for sejlegenskaberne

I 2019 skal vi til
Frederikshavn



Vi har lige købt folkebåd:
Selvfølgelig skal den
være af træ

Så er der dækket op på Heto

Af Kim Hyldig

I vinteren 2017/2018 renoverer vi dækket på Heto. Dækket har indtil videre holdt tæt efter reparationen, så her en trin for trin beskrivelse af, hvordan man kan reparere et dæk uden de helt store investeringer – udover knofedt og en del tid.

Underdækket var blødt i bagbord side

Da vi køber Heto er underdækket (plywooden) blød og fugtigt i bagbord side, og flere af de gennemgående skruer i dækket er rustne og fugtige under dækket. I løbet af den første sæson har vi en del overvejelser omkring dækreparationen, omfanget, tilbageføring til det oprindelige lærred, nyt teak og ikke mindst, hvad vi løber ind i, når vi åbner "festen".

Anyway, vi bliver enige om at reparere det dårlige dæk og holde fast i så meget af det gamle dæk som muligt!



Plywooddækket under teakstavene var nogle steder helt blødt. Det skulle skiftes, hvor det var galt

Da vi skærer dækket op kan vi trykke en finger igennem underdækket, så vi er nødt til at få gjort noget ved problemet og sikre at det ikke breder sig til den grundliggende konstruktion.

"Bådebyggeraved er den dyreste væske"

Vi er jo temmelig nye i forhold til træbådsrenovering, så udover alle de gode råd på pladsen, allierer vi os med en bådebygger. Bådebyggeren instruerer os i de processer,



Dæksbjælkerne var heldigvis i orden, så de kunne bevares

vi kan klare selv med lidt omhyggelighed og tid. Han anviser de rigtige værktøjer, teknikker og ikke mindst materialerne. Derudover hjælper han også med de mere krævende opgaver, og tilpasning af materialer på sit værksted. Vi ser også projektet som en god mulighed for at få lidt bådebyggerhåndværk under huden.

Finecutteren er din ven

Indledningsvis fjerner vi teakstave og underdæk, indtil træet er fast og hårdt igen. Det gør vi som noget af det første, så fugten kan komme ud af de belastede områder. Den nye gadget i samlingen, Finecutteren, er supergod til det arbejde og skærer meget præcist i de hjørner,



Det var et stort arbejde at fjerne de gamle nådder

hvor man skal have en skarp overgang mellem det nye træ og det eksisterende.

Det gamle underdæk er malet på undersiden inden montering! Det betyder at de bærende dele af konstruktionen, knæ og vanger i eg ikke er ramt af fugtighed og råd. Det ser ud til, at malingen på undersiden af underdækket fungerer som en fin membran og har beskyttet egevangerne. Det er en dejlig nyhed og en ting vi tager med over i reparationen senere.

Hyggeligt at selve konstruktionen helt afspejler tegningerne. Ja, hvad ellers, kan man jo spørge sig selv. Det er jo MSJ Hansen selv, der holdt øje med byggeriet i sin tid.

De gamle nådder fjernes

De gamle nådder skæres fri med en hobbykniv og fjernes med håndkraft. Det sikrer, at vi har føling med arbejdet og ikke ved et uheld fjerner for meget af dæksmaterialet. Vi undersøgte diverse maskinsystemer, men valgte knofedt og lidt flere timer på dækket.

Da en del af teakdækket har mistet sin tykkelse, er vi nødt til at skære mere dybde i mellemrummet på teakstavene. Her bruger vi deckjernet og specialslebne stemmejern. Anbefalingen er at en skal minimum være lige



Finecutteren er uundværlig til bådreparationer



så dyb som bred, helst lidt dybere, og da vi har nogle temmelig brede nådder, skal der bruges lidt energi her.

Frisk underdæk og teakstave monteres

Underdækket monteres (plywood). Vi beslutter os for at bibeholde fender- og skvætlister, da de har det fint, og underdækket under listerne er OK nu, hvor det hele er tørret op. Den ny plywood males på undersiden for at beskytte egevingerne, ganske som på det gamle underdæk.

Med et solidt underdæk er det tid til at montere friske stave og teaklisterne, der ligger op mod ruffet og ud mod skvætlisterne. Det her er specialistarbejde, hvor vi får god hjælp fra bådebyggeren. Hele teakdækket "tørlægges" og tilpasses. Derefter lægger vi stavene i det samme materiale, som vi senere bruger til at fuge med. Enkelte stave på den resterende del af dækket udskiftes også, hvis de ikke passerer "bankeprøven" eller er flækket under overfladen. Vi laver nogle kompromisser undervejs og skruer nogle stave fast, som måske godt kunne skiftes.

Til sidst proppes og tilpasses teakstavene, så de nye teakstave tilnærmelsesvis falder sammen med det gamle



Der luses ud i det gamle underdæk

dæk. Her skal det nævnes, at vi ikke har en ambition om at reparationen skal være "usynlig". Man må gerne se, at skibet har været brugt, og at den har været igennem et par reparationer de sidste 70 år. Det er vores helt overordnede idé med vedligeholdelsen, "man må gerne se at Heto har haft et liv", så det, der bliver siddende, forventes at ældes med ynde.

Nådderne klargøres igen

Inden vi skal igang med fugemassen giver vi nådderne en sidste overhalning. Nu er det tid til at få rensset helt ind til teaktræet, så fugemassen har frisk træ at binde på. Der er også enkelte hellidage med gammel fugemasse. Den sidste gennemgang tager en del tid! Her er det en god idé at være to, så man kan gennemgå hinandens arbejde. Det her kræver god teamspirit, lidt tålmodighed og omhyggelighed.

Samme dag som fugning sliber vi alle nådderne med en special slibeklods igen, så siderne på teakstavene er så friskt slebne som muligt, og at der ikke er nogen teakolier eller fedt til at forhindre vedhæftning af fugemassen (meget vigtigt).

Nåddetape og godt med acetone

Ilægning af nåddetape kræver tålmodighed, rigeligt med tålmodighed. Specielt når man giver nådderne den sidste gang med acetonepenslen inden fugemassen lægges i, stærkt inspireret af brødrene Price "Rigeligt med acetone". Vi vil ikke risikere en dårlig vedhæftningen af fugemassen.

Fugning og afdækning

Det er en god investering at dække af med en malertape, der passer nogenlunde med teakstavens bredde, så kræver den efterfølgende slibning ikke så meget teak. Og da vi ikke har for meget teakdæk at slibe i (11-13 mm), så vil vi gerne undgå de grove korn på excentersliberen, når fugerne skal slibes ned.

Billederne viser både afdækning og hvordan det ser ud når man har fjernet malertapen. Det er en meget tilfredsstillende proces at tage tape af, når fugemassen er

overfladehærdet. Vores anbefaling er at tapen fjernes samme dag. Vi havde enkelte områder hvor tapen blev fjernet dagen efter – så bliver det bøvllet fordi fugemassen i sagens natur er temmelig træls at arbejde med, når den er hærdet.

Mellemrum mellem skvætlisten og fenderlisten blev også fuget

Skvætliste og fenderliste har givet sig i løbet af årene og ser ikke helt tætte ud, så vi riller overgangen op med finecutteren – ca 3 mm dyb og 2 mm i bredden – hele vejen rundt og fuger også den med SIS440 efter at have renset det godt med acetone.

Det giver så en sort stribe hele vejen rundt i



Nåddetape og affedtning skal give den gode vedhæftning

overgangen, men hellere det end at få vand ind i konstruktionen mellem teakken og underdækket – den vej.

Lakken er kronen på værket

Vi sliber derefter hele dækket med et let hånd, så vi ikke fjerner tykkelse på dækket. Det betyder at dæk og fuger ikke står helt så skarpt som det kan, omvendt har vi ikke reduceret levetiden af reparationen og dækket ved at fjerne en millimeter eller to af selve teakken.

Vi lakerer med to gange Epifanes rapid clear (super nemt at arbejde med – kan komme over det hele to gange på en dag) og to gange Epifanes gloss og synes selv at resultatet er helt OK (på lidt afstand). Efter den solrige sommer i 2018, skal vi på den igen med lakken, så det bliver den lette afslibning og så et par lag mere. Det hyggelige er, at reparationen på bagbordsside efter et år i solen er svær at finde, man skal kigge godt efter på overgangene på teakstavene for at finde det nye dæk.

Nå ja skødeskinnerne – er forlænget og hævet

Da vi afmonterer de gamle skødeskinner, ser teakstavene noget trætte ud under skinnerne og boltene er som nævnt



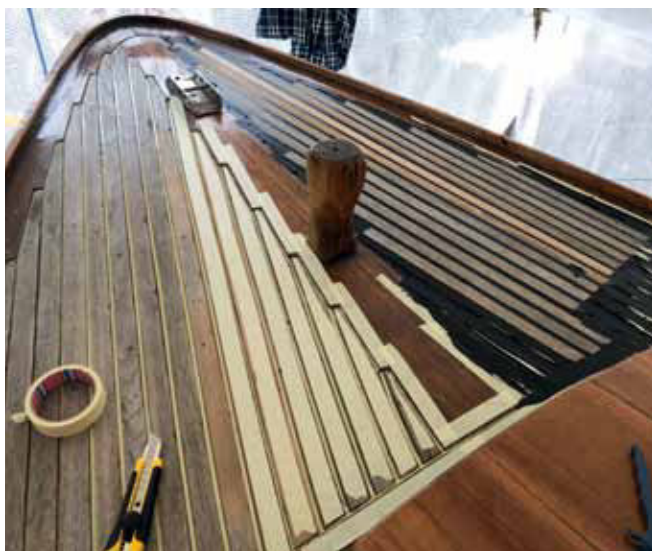
Malertapen sparer på teaktræet, når der skal renses i bund efterfølgende



noget tærede og rustne, så vi vælger at montere nogle nye (lidt længere, så vi har mere frihed i trimningen fremadrettet) og montere dem på en teakliste for at beskytte teakstavene og dækket omkring skødeskinnerne. Vi finder nogle skødeskinner med samme afstand mellem skrueerne, så vi kan genbruge de gamle huller. Det hele, og specielt de gamle huller, er fuget med den samme fugemasse, som vi bruger på dækket, og skrueerne er fæstnet enten på undersiden af underdækket eller direkte i egevangerne, hvor det nu passede.

Holder det så tæt?

Ja til stor glæde. Selvom sommeren 2018 ikke har stillet de store krav til tætte dæk, så ser det ud til at vores "økonomi-reparation" holder vand, og at vi ikke skal bruge mere energi på den del de næste par år. Vi skal dog lige have fuget efter omkring spillet og cockpitkarmen. Når der er tryk på sejlene og dækket kommer under vand på et hårdt kryds, så kommer der lidt vand ind under spilblokken ved cockpitkarmen – men det har jo ikke noget med dækket at gøre.



Den gode malertape er tæt på stavenes bredde. Det mindsker arbejdet



Endelig! så er vi til søs igen. Det er en skøn fornemmelse med et velgjort arbejde



www.Switlayout.com

www.Switlay Selma fik den helt store tur med **Coelan**

En opskrift på
hjemmelavede
træblokke

Se programmet for DFÆL's
sommerstævne

70 års jubilæum på beddingen

Af Kim Hyldig

Hetos fødselsdag i KAS

Tidligere ejere og træskibsvenner inviteret på fødselsdagsflødeboller og kaffe på beddingen i K.A.S. I dagens anledning havde Heto inviteret til fødselsdagsfest på beddingen i K.A.S, og det gav en god mulighed for træskibsentusiastene at få en snak med Herbert og Lasse (Aksels søn), der havde passet Heto de først mange år og sejlet Danmark tyndt med skibet. En række af fødselsdagsgæsterne fik også en anekdote med hjem om deres eget skib.

Herbert inviteret med på KTS torsdagssejladserne

De fremmødte træsejlere blev hurtigt enige med Herbert om, at han skal med på torsdagssejladserne og få Heto frem i KTS feltet af spidsgattere. Herbert (nu 93 år) er kendt for at sejle meget hurtigt med Heto i sin tid. Og

kom da også til festen med fin sølv-premie han og Heto vandt i 1953 i et K.A.S og Frem stævne (tretårnet naturligvis). Lasse der passede båden sammen med Aksel fra Kastrup medbragte en billedbog med gamle billeder fra tiden, hvor Herbert og Aksel sejlede Øresund tyndt i Heto. Aksel kunne også fortælle om de forbedringerne han lavede på Heto i tiden med Aksel som ejer. Slutsedlen fra 1967 fortæller at Heto dengang blev overdraget første gang for 42.000 DKK inkluderende fuld sejlklar udstyr. Selskabet og Heto nød forårsdagen med sejler historier og bådbyggersnak.

Herunder tv.: Heto bliver søsat 22. maj 1949.

Nedenfor: Samme sted, 70 år senere. Bel Ami var klædt på til galla og lagde sig uden på Heto. På broen ved den gamle bedding var et talstærkt selskab mødt op for at fejre Heto med flødeboller.



Når nu vi har både med en historie.....

Kan jeg kun opfordre til at vi holder de her arrangementer for tidligere ejere og bådvenner. Når vi nu har skibe med nogle år på kølen og nogle gode oplevelser/historier bag sig, så er det vigtigt at vi af og til samles, så der er noget til den næste generation. En generation, der forhåbentligt også vil sætte pris på at få mere end et træskib, når de skal overtage ansvaret. De fleste lytter med spænding, når Herbert fortæller om hans 1,5 timers svømmetur efter Heto i 10-15 m/s ud for Agersø med hele hans familie inklusiv sønnen på 3 måneder om bord – og om hvordan kystvagten reagerede, da de opdagede en hel lille familie nede i den strandede Heto. Senere hvordan de fik Heto tætnet med blyplader og bjerget med hjælp fra lokale fiskere – den tager vi til det næste jubilæum.



Herover: Træsejlerne overtaler Herbert til at sejle med på KTS sejladserne

www.Swiftlayout.com

Til venstre: Seks mand på herretur



Herunder: albumside fra søsætningen 22. maj 1949

