



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

K.D.Y. Langeliniepavillonen
2100 København Ø.
Tlf. 01-14 87 87

April 1985

Medlemsudsendelse nr. 15

Kære medlem.

Træffestævnet i Kerteminde den 4 - 5 - 6 - 7. juli 1985

Bestyrelsen har for nylig været i Kerteminde Sejlklub for at arrangere vort sjette sommerstævne.

Sejlklubben er landskendt for, at alle de mange kapsejladser man afholder hvert år, har en høj kvalitet og at forholdene er i orden. Dette mærkede vi tydeligt ved vore drøftelser i Kerteminde, og vi kan derfor regne med 100 % opbakning og hjælp fra klubben og dens bestyrelse.

Vi får anvist plads ved den gamle havns nordkaj. Her er vi tæt ved klubhus, toiletter m.v.

Kerteminde har generøst givet os løfte om, at der ikke skal betales havnepenge fra torsdag til og med mandag.

For at få afviklet vort program i rolig takt, har vi besluttet, at vi i lighed med Flensborg-stævnet, allerede beder jer om at komme i løbet af torsdagen (d. 4.).

Programmet vil i store træk se sådan ud:

<u>Torsdag d. 4. juli:</u>	Ankomst i løbet af dagen. Check ind i bureauet. Velkomst og orientering ved klubhuset kl. 20.00
<u>Freitag d. 5. juli:</u>	Vurdering af bådene starter. Årsmøde kl. 16.00
<u>Lørdag d. 6. juli:</u>	Vurdering af bådene slutter. Middag kl. 19.00 med uddeling af præmier. Dans.
<u>Søndag d. 7. juli:</u>	Skippermøde kl. 08.30 Kapsejladse kl. 10.00 Afslutning.

Deltagerprisen pr. båd er sat til kr. 150,-. Middagen vil vi sætte så lavt som forsvarligt i lighed med tidligere år.

Hvis I har et stel signalflag, så tag det med til festlig flagning.

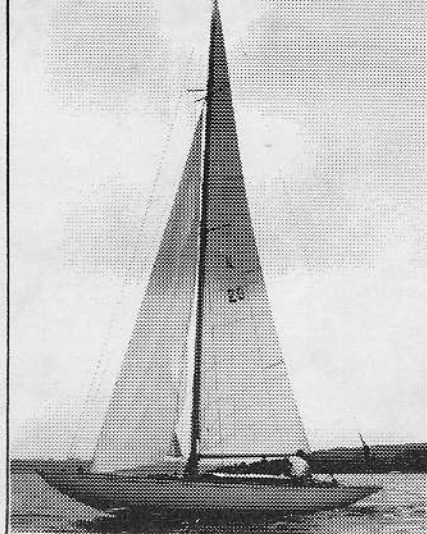
Husk at have mågestanderen under salingen. Standeren kan rekvireres i sekretariatet.

Vi regner med deltagelse af mindst 100 både. De tidligere år var deltagelsen 54 - 54 - 68 - 90 og 115 både.

Tilmelding sker på vedlagte blanket og fristen er sat til den 10. juni, men det vil være dejligt, hvis I vil indsende den så tidligt som muligt.

Vi glæder os alle til at mødes igen.

Can Bai



Mistral

Lidt historie om 2 dejlige både - CAN BAI og MISTRAL

I foreningens register er optaget 2 75 m² kuttere, Can Bai og Mistral. Begge har vundet harpunloggen, så vi vil her forsøge at skrive lidt om denne types oprindelse.

R-reglen blev som bekendt vedtaget i 1906 og naturligt nok byggede man til denne regel når man ville sejle kapsejls-lads, men bådene blev dyrere og dyrere og udviklingen medførte, at man måtte skifte båd ret ofte, hvis man ville gøre sig gældende på kapsejlsbanen.

Som modtræk mod dette opstod et ønske hos mange sejlere om nationale billige bådtyper. Allerede i 1908 vedtog man skærgårdskrydsereglen i K.S.S.S. i Stockholm, herhjemme blev Øresunds Særklasse oprettet i 1909, og i Norge skete noget lignende.

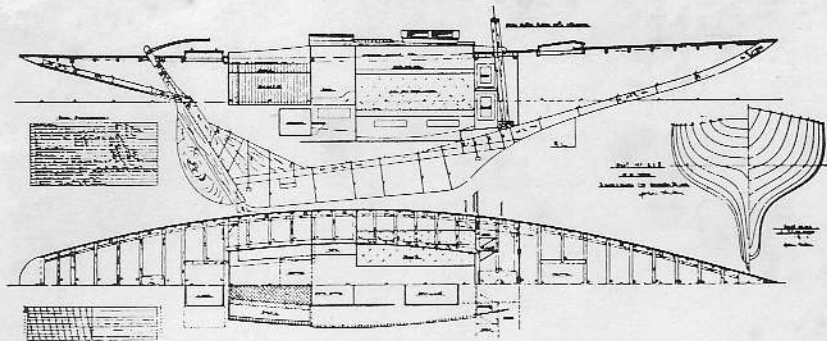
I 1912 blev nedsat et udvalg bestående af Johan Anker, Th. Glad, E. G. Christiansen, Chr. Jensen, J. C. Roschaw og Halfdan Hansen med den opgave, at komme med forslag til en national klasse.

Resultatet blev oprettelsen af 75 kvm. krysser (med sejlmærke P). I regelen var længden begrænset, minimumsmål for bredde, fribord og gird samt maximummål for girdifference.

Udvalget undersøgte også hvad bådene kunne bygges for, på Vestlandet ville en 75 kvm.krysser koste 3175 n.kr. alt incl., også ballonfok og spiler, på Østlandet ville de dog blive noget dyrere.

Særlig 75 kvm.krysseren blev populær, og længden kom til at ligge mellem 11 og 13 meter med en bredde fra 2,26 til 2,40 m. Bådtypen var efter datidens forhold rummelig med 2 køjer i kahytten og 2 stikkøjer under cockpit samt pantry. Med et sejlareal på 75 m² var båden, efter vor opfattelse, overrigget, men det passede meget godt med hvad man dengang mente var nødvendigt. Dog fik bådene efterhånden mindre sejl, således også N-bådene, i 1924 blev det sat ned til 60 m² og i 1928 til 52 m².

Allerede det første år, 1913, blev søsat 7 75 kvm kryssere og i '14 og '15 3 hvert år, men i 1916 blev søsat hele 16 både, de 9 bygget hos Anker og Jensen, Asker i Vollebugten. I 1918 var man nået op på ialt 37 både, et virkeligt stort



75 kv.meter krysser, Johan Anker 1916.

antal, når man samtidig tænker på at Norge på den tid var godt repræsenteret i R-klasserne. Ialt blev der indtil 1932 bygget 50 - 51 både.

Blandt konstruktører til klassen var selvfølgelig først og fremmest Johan Anker, Bjarne Aas fik sit gennembrud med N 30 i 1918, også Jac. M. Iversen må nævnes som konstruktør og den sidste båd blev konstrueret af Henrik Robert.

I hele perioden blev der sejlet meget kapsejladt med bådene, specielt efter den sidste reduktion af sejlarealet i 1928 hvor riggen blev mere harmonisk, og med "kun" 52 m² blev bådene vel nærmest hurtigere, stort sejlareal er jo kun en fordel i løjt vejr. Endnu i 1930'ne deltog 8 - 10 både i de større kapsejladser på Oslofjorden, men før krigen var interessen for bådtypen som kapsejler forsvundet.

Man skulle tro, at der måtte være stor forskel på ældre og nyere bades sejlvene, når der blev bygget til samme regel over en periode på næsten 20 år, men dette var ikke tilfældet. Sålænge bådene blev godt vedligeholdt, klarede ældre både sig fint overfor nyere, mon dette ikke skyldes, at der var restriktioner på de væsentlige mål på båden, længde, bredde, sejlareal etc., og ikke som f. eks. skærgårdskrydseren som jo stort set kun havde sejlarealet at måle, bare byg den nye båd lidt længere end sidste års, så vinder man nok!

Can Bai blev bygget af Jørgensen og Vik, Grimstad i 1916, konstrueret af Johan Anker, til W. B. Markussen, Grimstad, og fik navnet Røik II, den var forøvrigt den første, der forsøgsvis blev nedrigget til 60 m² i 1922. Under navnet Røik II sejlede den med forskellige ejere indtil 1931, hvor den blev omdøbt til Tullik II, senere Sølvi II, Juni og Bonni II. I 1967 købte Knud Isager den i Bergen, den havde da haft 8 forskellige ejere i sin tid i Norge.

Da Isager købte båden forestod mange års arbejde med at restaurere den, den var bl.a. hvidlakeret på fribordet, men i dag skulle man ikke tro, at den er fra 1916 når man ser den, blanklakeret og ligeså flot som da den forlod værftet for snart 70 år siden.

Mistral kom hertil allerede i 1922 da Johan Dement Schmidt købte den, og han havde den indtil 1946, hvor Fredy Eigil Hoppe købte den. I 1961 blev Louis Mørk så den 3'die ejer her i landet. Dement Schmidt var en meget flittig tursejler, og Mistral var før i tiden en kendt båd overalt i de danske farvande, hvorimod Hoppe fortrinsvis sejlede til Sørlandet i sine ferier.

Vi kan med rette glæde os over, at vi i foreningen har 2 af disse dejlige både, og håbe at de vil blive bevaret mange år endnu.