



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 101 september 2009



Stævnet i Stege

Skarven, 73 år, 6 tons og yndefuld



73 år i lyst og lyst

Ikke alle gamle træbåde har gået så grueligt meget ondt igennem, før de blev smukke svaner

”Skarven” fik plakette for god bevaring ved træffet i Stege her i 2009, og det er ikke underligt, når man ser dette skønne fartøj. Gorm Boa og undertegnede besøgte båden og dens stolte ejer gennem 33 år, Erik Vronding Nielsen, på hjemmepladsen i Svanemøllehavnen.

Vi har nu i en række artikler fortalt om både, der efter næsten at være gået til, er blevet reddet i sidste øjeblik – og er kommet til ny ære og værdighed igen. Det vil vi fortsætte med, for det er så vigtigt, at vi får reddet mange flere af de bevaringsværdige både, der står eller ligger og sygner hen i havnenes skammekroge. Men nu synes vi alligevel, at vi vil vise, at der findes både, der gennem hele deres lange liv er blevet passet samvittighedsfuldt og

Navn: "Skarven" ex. "Winni" og ex. "Ejna"
Type: 45 m² klassespidsgatter
Sejlnummer: S 45 D 3
Længde: 8,75 m Bredde: 2,85 m
Dybgang: 1,8 m
Deplacement: over 6 tons
Materialer: Lærk på eg
Motor: Volvo Penta MD2 fra 1972
Konstruktør: M.S.J. Hansen
Byggeår: 1936
Byggested: K. Thomsen, Kalundborg
Hjemsted: Svanemøllen



omhyggeligt af deres ejere. "Skarven" er et af de mange eksempler herpå.

Erik kendte båden i forvejen fra Svanemøllen, da han købte den i 1976. Den har faktisk siden første ejer i 1936 altid ligget på Svanemøllehavns midtermole ud for KAS's klubhus. Før hed den "Ejna" og allerførst "Winni", og Erik kender navnene på alle de fire foregående ejere.

Båden står så godt som originalt overalt, og man kan godt se, at det er en malermester, der har plejet den de sidste 33 år. "Skarven" er holdt i praktiske og traditionelle farver – bemærk den varme lød på fribordet.

Allerede ved Eriks overtagelse af båden var der lagt et dæk på med terylene-væv og epoxy – Hempadur. Det har holdt fint lige siden. Erik har selv udskiftet lærredet på ruf-taget med et tyndt to mm finerlag skruet på og med to lag glasvæv og polyester ovenpå. Hvert år bliver ruf-tag og dæk malet med oliemaling – Erik blander fint glasstøv i på dæket for skridsikkerheden.

Gorm Boa fortæller at Eriks evner som maler er guld værd for træbådsejerne på pladsen. Han har altid lige lidt toner i den rette mængde, så farven får præcist den ønskede nuance – og der er altid et godt råd at hente, også om den her gamle bøtte maling er lige til at smide ud eller røre op igen. "Den kan næsten altid bruges", siger Erik.

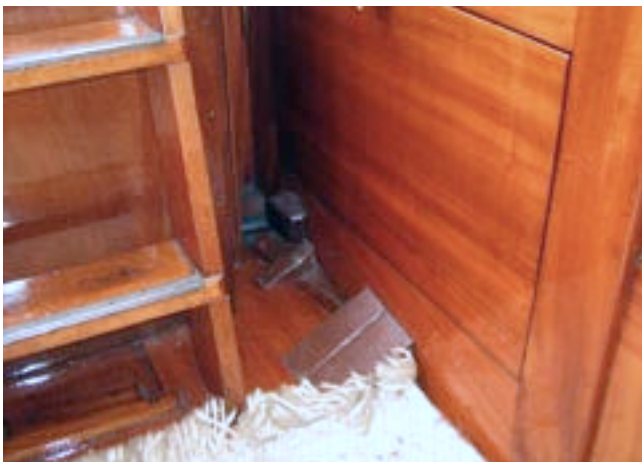
Riggen på "Skarven" er imponerende. "Den sejler kun godt, når masten står godt bagover", siger Erik. Masten rager 15 meter op, og bommen er over 5 meter lang. Det røde storsejl er på godt 32 m² og fokken på godt 12. "Så jeg fører lige præcis de 45 m², som klassen giver navn til, og det giver lige det det skal", siger Erik.

"Båden fik ny rig i 1966", fortæller Erik, "og der blev sat 200 kg bly under den gamle køl. De ville egentlig have forhøjet masten, men det frarådede Slaaby-Larsen, der tegnede den nye rig."

Masten er en hul, bygget mast, mens bommen er massiv og firkantet, hvilken den faktisk altid har været. Erik pointerer, at selv hurtigrebet er originalt fra 1936 – "...det var altså ikke Elvstrøm der opfandt det!", som han siger. Fortrekanten og bommens længde er i de oprindelige mål.

Erik sejler med peterbom på fokken – her er ingen rullegenua. Fokken er kun på 12 m², men med det store storsejl går det fint. "Der var faktisk en genua med til båden. Den er på 33 m² og den er skødet helt ude agter – men jeg bruger den aldrig, den er ikke skåret til kryds" siger Erik, men han peger ud for os, hvor langt genuaen går ud – helt til kun halvanden meter fra bomnokken.

I 1989 gennemgik "Skarven" dog en større underlivs-operation. Erik fortæller, at det hele startede med at et en-



"Skarven" er særdeles kraftigt bygget, med meget kraftige spanter og dobbeltspanter samt kraftige svøb. "Den er også tung," siger Erik, "kranmanden mener den vejer godt 6 tons." Båden er helt tæt, og dog: I år synes Erik nu, at den har taget en lille smule vand ind på frisk kryds, hvilket den ikke plejer. Mon ikke det kunne skyldes det meget tørre forår, vi har haft?



Det er ikke alle MSJ Hansen-spidsgatter-ejere, der har fornøjelsen af at have Hansens oprindelige og berygtede "brusekabine" over forkøjerne. Inden Erik købte båden, var den oprindelige skydekappe blevet udskiftet med en dobbeltkarmet forluge. Erik viser, hvor vandet løber ud fra opsamlingsrenden mellem de to underkarme. Der er i Eriks 33 år med "Skarven" aldrig kommet en dråbe ned i køjerne derfra!



Erik og Gorm i det rummelige cockpit, der er så typisk M.S.J. Hansen med de forhøjede styresæder agterst, så man kan se over kahytten.

kelt bord under vandlinjen "så lidt underligt ud". Bådebyggeren bad ham brænde malingen i bunden af, og nu viste det sig, at 2-3 bord i begge sider burde skiftes. "Når vi nu alligevel var i gang, tog vi lige det nederste bord med – og så viste det sig, at selve kølplanken var angrebet. Så blev den også skiftet, og agterbjørnen og en halv meter af agterstævnen med. Og når vi nu havde den åbnet og kølen var af, så det var lige til at komme til, så fik vi også udskiftet bundstokkene."

Erik har ikke sejlet kapsejlad med båden, han mener i øvrigt, at den er tungere og bredere end de andre 45'ere i klassen. Den har nu sejlet kapsejlad i sin tid, og Erik fortæller, at båden ikke oprindeligt var bygget med motor. "Så fik dens søsterskib "Vagant" motor i, og det viste sig, at den sejlede hurtigere end de andre af det, så derfor kom der også straks motor i denne her."

Motoren i "Skarven" er en 25 HK Volvo MD2B fra 1972. "Den har aldrig været skilt ad", fortæller Erik, "og en volvomekaniker har fortalt mig, at det skal den heller ikke,

så længe den kører fint.” Og det gør den, uanset den aldrig har fået skiftet lejer, slebet ventiler eller skiftet toppakning. Den blev lavet om til ferskvandskøling i 1992 uden at blive skilt ad, som nogen ellers siger man skal, men den har kørt upåklageligt siden.

Erik og familien har sejlet vidt omkring i ”Skarven” og for tre år siden kørte motoren lidt mere end normalt, idet den var en tur gennem Götakanalen – uden kvaler af nogen art. ”Jeg har passet den med olieskift og konserveret den om vinteren – og jeg gennemskyllede kølesystemet hvert år, dengang den var saltvandskølet.”

”Man kan sejle meget langt med Skarven uden at blive træt”, siger Erik. Båden er jo også tegnet af M.S.J.Hansen, der var kendt for aldrig at gå på kompromis med hverken sejlegenskaber eller bådenes styrke. Vi kender ham som

konstruktør af mange spidsgattere, herunder den kendte 30 m² Springer, og ligesom Berg blev han splintrende rasede, hvis nogen vovede at fravige hans krav om materialvalg og dimensioner.

”Skarven” har altså fulgt familien i 33 år – børnene Henrik og Lene var kun 5 og 9 år, da båden kom ind i familien. Det var nu ikke noget nyt med en båd, for før den sejlede familien i ”Tina”, en lille klinkbygget spidsgatter, og i den var Erik og hans kone, Annelise, såmænd så langt som til Bornholm og til Kosterøerne med, mens børnene var helt små.

Et eksempel på en båd der er blevet behandlet og plejet kærligt og omsorgsfuldt hele livet som var den et levende medlem af familien. Sådant nogen har vi heldigvis også mange af...

Stig Eklblom



Der er god plads i en 45'er, i hvert fald for en nordisk krydsersejler som undertegnede. Erik mener at salonen oprindeligt var helt adskilt fra forkahytten med et skot – huller i dæksbjælken under forkarmen kunne antyde det. Men det var blevet åbnet inden Eriks tid.