

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 146 forår 2021

- ★ 6-METER NURDUG IV
- ★ JUNIORBÅD PÅ LIMFJORDEN
- ★ KNARR I HAVSNØD
- ★ NORDBJÆRG & WEDDEL
- ★ PASSAT SEJLER IGEN

TEMA: NORDISK KRYDSE





Nr 146, forår 2021

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer
Udkommer 4 gange om året.

Redaktion og annoncer

Preben Rather
bladet@defaele
2175 2070

Tryk

Step, Svendborg

Annoncepriser

Medlem gratis max. 1/3 side med lille foto og tekst. Værdi: 400,- kr.

Ellers samme priser for alle:

1/4 side 300,- kr

1/3 side 400,- kr

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

.

Hjemmeside

www.defaele.dk

Annonce på hjemmeside gratis i 6 måneder, når der annonceres i bladet.

Facebook

Besøg vores aktive side på Facebook.

Bidrag til bladet

Vi vil meget gerne modtage stof, stort eller småt. Kontakt os før du sender noget.

Næste nummer

I din postkasse primo juni.
Deadline 5. maj 2021.

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen

Formand

Bygaden 72

4305 Orø

Tlf: 2298 1674

formand@defaele.dk

Ole Olsen

Næstformand

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

2087 2400

strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen

Kasserer, sekretariat

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Anja Kiersgaard

Strandgade 15A

4230 Skælskør

M: 5055 9367

E: anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

DK-4700 Næstved

Danmark

M: +45 2175 2070

E: preben@rather.dk

Jørgen Heidemann

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved
Dorthe Christensen.
medlem@defaele.dk
2010 7141

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor

Tlf: 5058 1055

c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe

Tlf: 4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen

Tlf. 2298 1674

post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen

Tlf: 2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen

Tlf: 2087 7936

torben@thorsvej9.dk

www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen

Tlf: 6160 1479

asger.bordersen@skolekom.dk

Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i
Helsingør
www.mfs.dk/hal16/

Indhold

<i>Nordisk Krydser, klassens historie</i>	4
<i>Nordisk Krydser, D4 CAN III</i>	14
<i>Nordisk Krydser, D3 JOANE</i>	24
<i>Nordisk Krydser, D45 MARSK</i>	30
<i>Werner Hansens 6-meter NURDUG IV</i>	32
<i>PASSAT sejler igen</i>	38
<i>Juniorbåds-sejlads</i>	42
<i>CUTTY - værftet Nordbjærg & Weddels</i>	45
<i>Søforklaring, Knarr i havsnød</i>	48
<i>Nyt fra foreningen</i>	52
<i>Kalender</i>	55
<i>Annoncer</i>	56
<i>Krydsordet</i>	59

Den nye klasse kom til at bestå i 30 år -
det var der ikke mange, der havde ventet.

Den frembragte mange smukke både
som f.eks. NK D11 "Kornia" - her
gengivet som tegning i "Danske
Lystbåde" af Jan Ebert.

Båden er tegnet af Robert Jensen
og bygget af Viggo Hansen,
Kastrup, i 1937.

L: 10,45 m, B: 2,08 m,

Dybgang: 1,46 m

Deplacement 3060 kg,

Jernkøl 1510 kg.

Sejlareal 30,3 m² og

spiler 50 m²



I løbet af 1920'erne
opstod mange nye
klasser - og det gik
ikke alle lige godt.

Men ud af alle disse
bestræbelser op-
stod nogle virkelig
levedygtige klasser
såsom Juniorbåd,
Drage, Spidsgatter
og klassen vi ser på
i dette nummer,
Nordisk Krydser.

De nordiske krydsere - klassens historie

Af Ove Juhl og Stig Ekblom

Der var livlige diskussioner i de danske kutter-sejlerkredse i 1929.

Mange pegede på, at der manglede en prisbillig og turbåds-egnet klasse imellem den ellers indtil nu populære Nordisk 22 m2 og 6mR-bådene.

Man opfattede allerede SSB-båden, der ellers placerede sig her, som en forældet konstruktion.

30 m2 skærgårdskrydseren var alt for dyr og kunne ikke rigtigt få fodfæste blandt danske sejlere – og 6-meteren var også alt for dyr.

I Sverige stod man især på Vestkysten i samme situation – og skærgårdskrydserne var i manges øjne ikke egnede til Kattegat-sejlsads.

Diskussionerne gik også på, om der skulle sættes på entypebådene som dragerne, eller om det skulle være en konstruktionsklasse som f.eks. spidsgatterne.

Nogle fremtrædende danske kapsejlere tog kontakt med ligesindede svenske sejlere og henvendte sig til de svenske konstruktører Estlander og Bertil Bothen for at undersøge mulighederne for at skabe en 30 m2- klasse.

Göteborg-trediveren

I første omgang brugte man arbejdstitlen 30 m2-Göteborg-båd – sikkert inspireret af Dragens første navn: 20 m2-Göteborgbåt.

Båden skulle også kunne bruges til tursejlsads med en rimeligt beboelig kahyt og den skulle have jernkøl for at holde prisen nede. Arnold Jensen, som var en af de første pionere,

ivrede for at båden skulle være en prisbillig mini-6-meter. Han var selv aktiv 6-meter-sejler.

Der skulle være mange scantlings – altså begrænsninger på materialer og dimensioner – så en rimelig kvalitet og styrke og ikke mindst ensartethed blev opnået – og så klassen ville få en lang levetid.

Konstruktørerne skulle altså ikke have for frie hænder, så næste års nye både allerede udkonkurrerede dem fra året før – som man f.eks. så det i meterbåd-klasserne.

Den oprindeligt finske klasse Nordisk 22 m2 havde ellers skabt forhåbninger om en stor udbredelse og lang levetid – men siden dens etablering i 1926 havde den allerede ramt sit maximum og var i aftagende popularitet allerede efter 3-4 år.

Man nåede frem til et forslag, hvor byggeomkostningerne ville blive på 6-7000 kr. – ca. halvdelen af, hvad en 6mR kostede. Klassereglerne blev ganske stramme og man fastsatte bl.a. at længden plus kvadratroden af sejlarealet indsat i en formel skulle give 5½ meter - det understregede samtidig, at klassen lå lige under 6-meteren.

Fjendtlig modtagelse

De første skitseringer af klassebestemmelserne mødte på en voldsom kritik både blandt ledende svenske og danske sejlere, og det fik i første omgang de svenske initiativtagere til at melde pas, men danskerne A.C.L. Nielsen, Arnold Jensen - og sikkert også Palle Glud - holdt uanfægtet fast i pro-

TEMA

NORDISK KRYDSE

jektet i samarbejde med Bothén og Estlander.

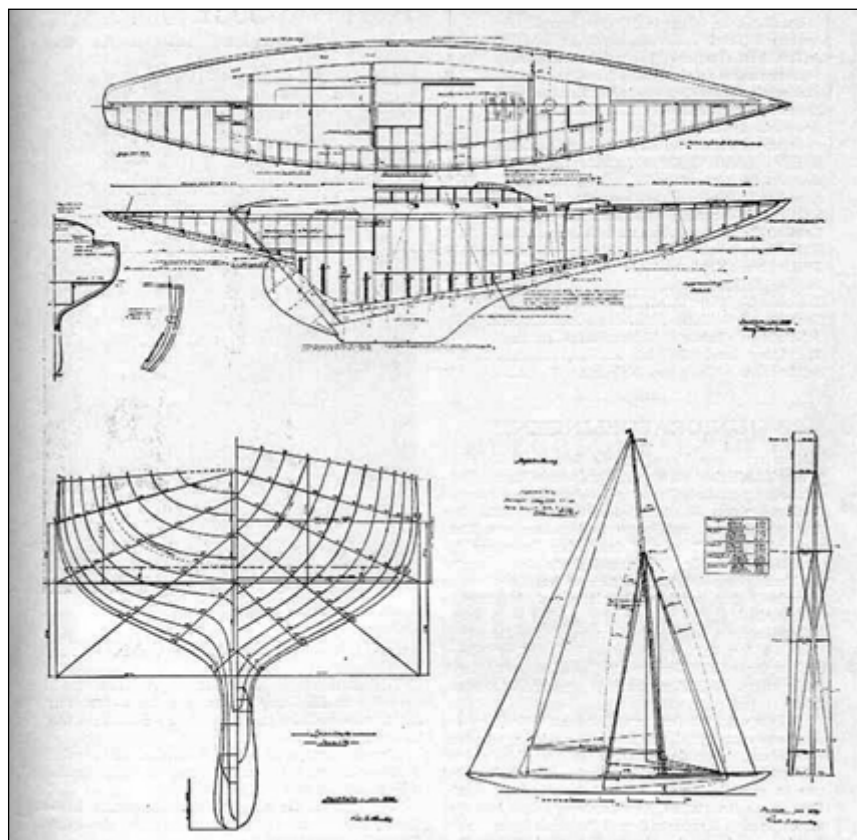
En del af indvendingerne blev taget til følge, og i januar 1930 kunne man i bladet Sejlsport præsentere detaljerne for den nye klasse under det mundrette navn "Nordisk Re-strigeret Klasse". Alt var ikke helt på plads endnu, bla. nav-net og om masten skulle være massiv eller hul, men de store træk var vedtaget.

Man havde sikret sig den gamle hæderkronede danske sejl-er Valdemar Nielsen som medforslagsstiller, men alligevel mødtes idéfolkene igen af en sværm af kritikere, der ikke lagde fingrene imellem. Det skinner igennem, at nogle af modstanderne mere handlede ud fra et forsvar for de gamle klasser, og indlæggene bar indimellem præg af personlige angreb. Diskussionen blev ikke smuk, men forstummede efterhånden.

Endnu værre gik det i Sverige - G.K.S.S - Göteborgs Kungliga Segel Sällskap - tog decideret afstand fra klassen - nærmest en fordømmelse, fordi man syntes at klassen ødelagde mu-lighederne for den nye 5-meterklasse - så her måtte man arbejde i endnu mere strid modvind. Men alligevel satte de svenske entusiaster gang i de første konstruktioner – og både Estlander, Bothén og endda Johan Anker bød ind med tegninger til klassen.

Allerede ved den danske præsentation af klassen var Estlan-der klar med en tegning, som blev offentliggjort i Sejlsport i februar 1930 - og igen fór kritikerne frem – men feks. den kendte konstruktør Wedells-Wedellsborg blandede sig og opfordrede de danske sejlere til at give den nye klasse en chance.

KDY ville ikke anerkende klassen – og det var idéfolkene heller ikke indstillede på at opnå, før bådene havde vist deres evner. Klassens navn var i mellemtiden landet på "Nordisk Krydser" - og senere fik den end-da navnet "5½ M Nordisk Krydser" for at understrege ligheden med meterbådsreg-len.



I februar 1930 viste bladet Sejlsport den første tegning af en nordisk kryd-ser. Bådens mål var:

Længde overalt: 10,65 m, bredde: 2,07 m, dybgående 1,45, jernkøl: 1.40 kg, displacement: 2,550.

De første tre danske både blev bygget efter denne tegning - heraf findes een endnu idag, nemlig NK D3 "Joane" ejet siden 1977 af Ove Juhl i Stege.



KDY gav nu mulighed for, at der kunne stilles et løb til rådighed for de nordiske krydsere ved de fælles kapsejladser.

Ud på vandet

De tre første danske både blev trillingbygget efter Estlanders tegning hos Frans Mello i Hamburg, og de kom allerede på vandet i sejsæsonen 1930.

Ved Fælleskapsejladsen i Sundet viste det sig, at de nye nordiske krydsere placerede sig rigtigt godt i forhold til de andre klasser. De var lidt hurtigere i sejltid end SSB-bådene og væsentligt hurtigere end både dragerne og mågerne, men kunne endnu ikke hamle op med Nordisk 22 m2 – sikkert fordi deres ejere kendte deres både bedre, for det rettede sig senere.

Der kom hurtigt ivrig kapsejlads i gang mellem de danske og svenske NK-sejlere.

Her ses NK D1 "Lis" ved Sandhamn-regattaen i juli 1930, hvor den deltog sammen med de to første svenske nordiske krydsere.

Allerede her beviste den nye klasse sine evner, bla. i forhold til 30 m2 skærgårdskrydsere.

"Lis" brændte desværre sammen med mange andre fine både ved den store brand på Københavns Yacht- og Motorbaadsværft i 1936.

(Foto fra Sjöhistoriska Museet)

Allerede i den første sæson i 1930 viste de tre danske og de to svenske både deres udmærkede egenskaber både som kapsejlere og som turbåde, så nu kom der virkelig gang i bestillingerne.

Der blev påpeget et problem med den oprindelige ret lave kølvægt på 1400 kg, og derfor enedes man om en revision af klassen, der gav en kølvægt på 1500-1700 kg - det kunne feks. være med 1600 kg jernkøl og 100 kg bly indstøbt i lommer i kølen. Desuden måtte man anbringe 100 kg bly et sted i båden som yderligere afbalancering.

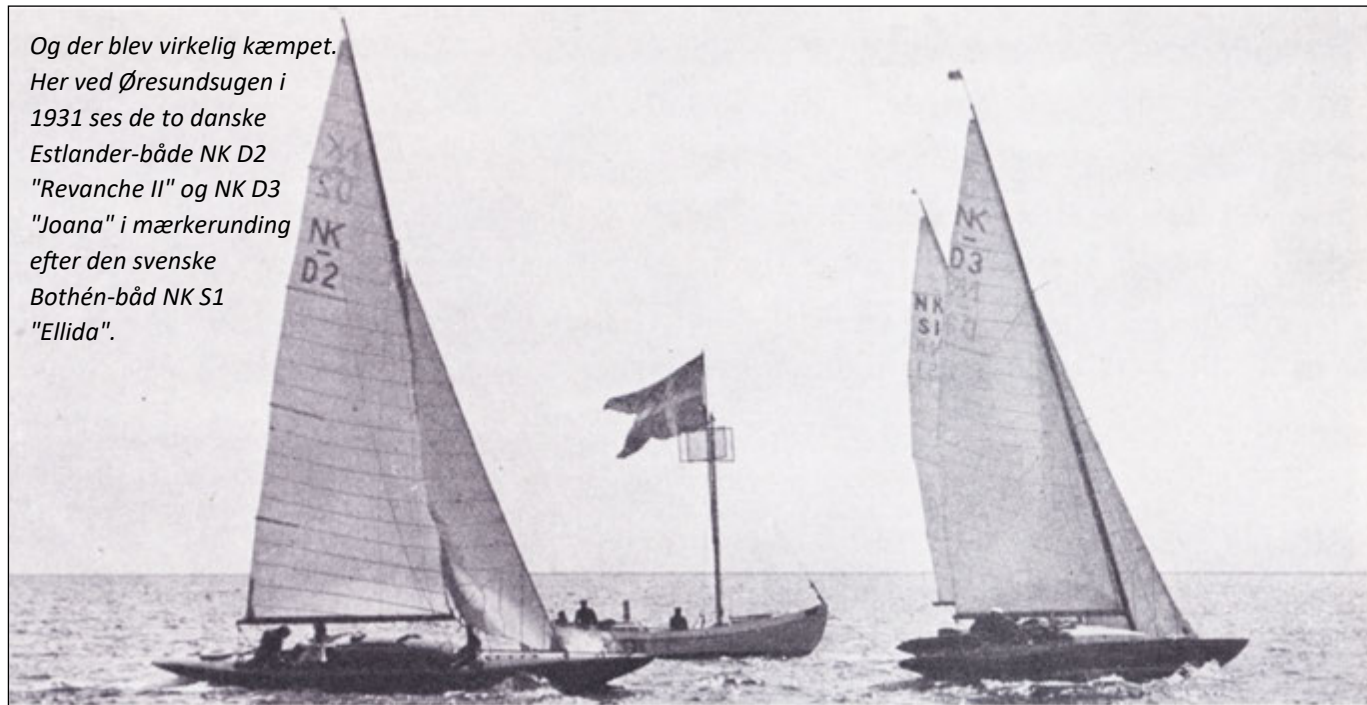
Værftet Abrahamsson & Son i Göteborg søsatte i 1931 en ren luksusudgave, S3 "Annie", tegnet af Bertil Bothén. Den var indrettet til langtursejlad med selvlænsende cockpit, pantry med to primusser og porcelæns-W.C. - og den omtaltes som "både stiv og sødygtig".

Anerkendelsen

Da G.K.S.S. i 1931 ville udskrive en konkurrence om dette års udlodningsbåd, vedtog et flertal af medlemmerne - imod ledelsens indstilling - et forslag om, at det skulle være en nordisk krydser. Det havde iøvrigt vist sig, at den nye 5-meterklasse bestemt ikke egnede sig som beboelig båd - den blev kun 1,60 m bred!

Nu kunne hverken G.K.S.S. eller KDY undslå sig længere. I slutningen af 1931 anerkendte begge foreninger klassen -

*Og der blev virkelig kæmpet.
Her ved Øresundsugen i
1931 ses de to danske
Estlander-både NK D2
"Revanche II" og NK D3
"Joana" i mærkerunding
efter den svenske
Bothén-båd NK S1
"Ellida".*



og det blev konfirmeret på Sejlerdagen (den tids Dansk Sejlunion) i januar 1932.

I 1932 kom to nye nordiske krydsere på vandet i Danmark, byggede som tvillingbyggeri hos Abrahamsson & Son i Göteborg efter tegning af Knud Reimers - nu med den forøgede kølvægt - og de gjorde sig straks på kapsejlsbanerne og var med til at gøre klassen til noget af en "darling" for bådpressen.

I Sverige oplevede man ligefrem at de nordiske krydsere slog de lynhurtige 30 m2 skærgårdskrydsere i sejltid - og bestillingerne væltede ind hos konstruktører og værfter. I 1935 var der 13 svenske på vandet - og 8 danske - men så gik udviklingen lidt i stå.

Da krigen kom til Norden var der 16 svenske og 10 danske NK-både på vandet, men under besættelsen blev der bygget yderligere 6-7 danske både, der jo knap kunne komme ud at sejle. I Sverige blev der kun bygget 2 under krigen.

Krydserpokalen

Bådbladet Sejlsport kunne i juli 1934 stolt fortælle, at direktør I.C. Hempel for at vise sin anerkendelse af den nye klasse havde udsat en vandrepokal.

Den kunne vindes for et år ad gangen ved Øresundsugen, men hvis man vandt den tredje gang, var den til evigt eje.

Hvis ingen havde vundet den endeligt inden 5 år, ville den der havde vundet den flest gange få den til evigt eje. Axel Holm vandt pokalen til evigt eje 2 gange i årene 1946-56 med NK D20 "Maj-Britt", men hver gang udsatte han selv en ny pokal.

Så Krydserpokalen blev bevaret, og der blev kæmpet om den højt op i 50'erne under stor mediebevågenhed.



Endnu større interesse

Så hvis nogen havde troet at klassen efterhånden var hendø-ende, så havde de da virkelig gjort regning uden vært. Alle-rede i de første år efter krigen gik et rent byggeboom igang - værfterne sprøjtede nærmest nordiske krydsere ud.

Nye konstruktører for klassen var kommet til - blandt andre Børresen, Slåby Larsen, Molich og endda spidsgatter-eksperter M.S.J. Hansen.

Bådpressen var enormt opmærksom på klassen, og også den almindelige presse bragte reportager fra kapsejladserne - de smukke nordiske krydsere var rene linselus og blev gjort til noget nær idealbåden - hvilket uden tvivl har bidraget til de mange nybygninger.

Klassen tiltrak nu også fremtrædende kapsejlere som Axel Holm, der ellers var kendt som dragesejler.

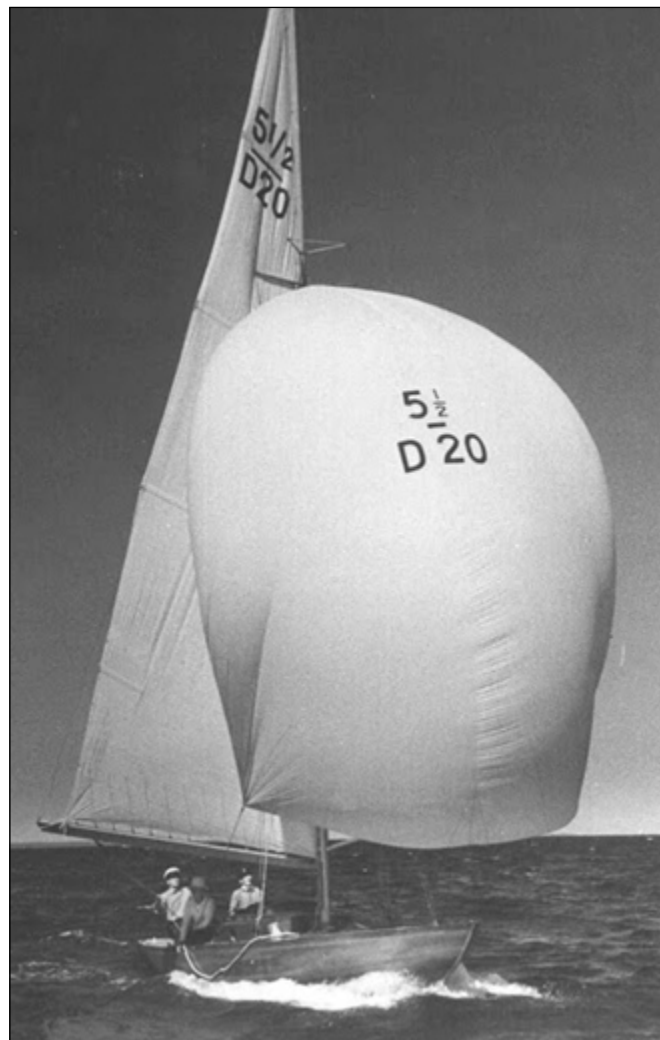
Sejlsportens Venner havde i 1945 startet en offentlig lod-trækning for at fremme interessen for sejlsporten. De sendte udlodningsbåden, den nybyggede nordiske krydser NK D20, rundt i landet og udstillede den på offentlige pladser - og den blev vundet af en hel tilfældig ung kvinde, der bare havde købt et lod - men Axel Holm befriede hende for problemet ved straks at købe båden.

De andre nordiske lande

Men hvor blev f.eks. Norge egentlig af i alt dette? Det norske sejlerforbund havde anerkendt klassen, og de store mestre

Johan Anker og Arvid Laurin havde endda tegnet til klassen, men til svenskere - og det var det.

Nordmændene var simpelthen ikke interesserede - og da Bjarne Aas etablerede sin nye meget lignende entypeklasse IOD i 1936, var det kun den, der tiltrak de norske sejlere. Heller ikke i Finland og Nordtyskland slog klassen an, selvom sejlerforbundene havde antaget den - så danskerne og svenskerne måtte udkæmpe deres mesterskaber alene - og det gjorde de også ivrigt.



"Maj-Britt" skulle vise sig at være aldeles fremragende på banerne.

Den var tegnet af Henry Rasmussen og bygget på hans værft i Gl. Hestehauge ved Svendborg for 20.000 kr.

Dimensionerne var 10,66 x 2,09 x 1,47 m

Kølvægt: 1624 kg + ca. 80 kg bly i køllommer

Jan Ebert angiver i Danske Lystbåde, at bådens deplacement var på 4,125 tons, men det må være alt for højt sat.

Konstruktørerne var ikke så vilde med at opgive bådens deplacement - de var kun pligtige til at opgive kølvægten.

Det gik stadig fremad

I 1950 var der 39 svenske NK-både på vandet og 41 danske, og succesen fortsatte op gennem 50'erne - dog mest i Sverige.

I modsætning til de første 6-meter-agtige luksusbåde i blank honduras-mahogny med oregonpine-dæk, lancerede Robert Jensen krydsere bygget i fyr eller lærk og med lærred på ruftag og dæk. Materialeknapheden efter krigen har sikkert spillet ind, men det fik også byggepriserne ned, så flere kunne være med.

På de danske kapsejlsbaner samlede man sagtens felter på 15-20 nordiske krydsere i 50'erne, og bådpressen var yderst opmærksomme på de førende sejlere og både.

Men hvor længe?

I 1962 blev de sidste nordiske krydsere bygget - der var nu 65 svenske både og 47 danske.

Der blev stadigt sejlet ivrigt, men i 1959 kom satte A.P. Botved en ny, mærkelig båd i produktion, tegnet af Bjørn Olsen: LA-Krydseren, bygget i krydsfiner, beklædt med et tyndt lag glasfiber. Den krydsede og sejlede fint og hurtigt - og så var den så dejligt tæt.

Ret hurtigt susede en stor del af de gamle NK-sejlere over til denne klasse, der hurtigt fik en stor repræsentation ved kapsejlsbanerne.

Nu kom de "rigtige" glasfiberbåde i gang, og det betød en mængde af nye klassebåde - og også en større skare af aktive sejlere.

Krydserklubben

Der blev allerede fra starten oprettet en nordisk krydser klub, som diskuterede eventuelle ændringer - også i samarbejde med de svenske ejere. Der blev nu ikke vedtaget mange andre ændringer end forhøjelsen af kølvægten fra 1400 til 1700 kg.

Til gengæld gennemførte klubben årlige samlede sejlture, blandt andet til Oslo. Og så forvaltede man naturligvis den meget eftertragtede og mediedækkede Krydserpokalen. Poul Molich fortalte, at han allerede i 1939 foreslog en forstørrelse af fortekanten, både i højden og dæksplanet - i

stil med det, der senere kom dragen til gode.

Men "de gamle" i Krydserklubben afviste dette blankt - så de nordiske krydsere sejlede videre med deres små forsejl - og i dag sejler Dragen fra den nordiske krydser.

Krydserklubben blev først nedlagt i 1965, da størstedelen af de "store sejlere" for flere år siden havde forladt klassen - og en stor del af bådene var eksporteret til USA. Men alligevel fortsatte nogle NK-sejlere med at kapsejle ivrigt op i 1970'erne - med deltagelse i feks. Sjælland Rundt og Møn Rundt.

Endnu i 1984 deltog fire nordiske krydsere i Sjælland Rundt - og i 1989 var der to, men så svandt det også ind til kun sporadisk deltagelse.

En båd for feinschmeckere

Den nordiske krydser fik nu for en lang årrække status af en feinschmecker-båd - som en fornem bådtype fra dengang både var af træ o.s.v. - og med et ry som en særdeles velsejlende og smuk turbåd, så nu skulle den altså ikke længere slide så hårdt i det ude på kapsejlsbanerne.

I den sidste del af 60'erne lå den velholdte NK D5 "Brian VII" i Kastrup Havn, ejet af maskinfabrikant Pihl - og her gik den unge jollesejler Stig tit og savlede over den - men den var aldrig ude på kapsejlsbanerne.

Endnu i midten af 80'erne blev en velholdt nordisk krydser solgt for et par hundrede tusind kroner, men kartoffelkuren i 1986 og den deraf følgende lånekriser medførte hurtigt et fald i salgspriserne, så feks. den fint velholdte NK D4 "CAN III" i 1988 blev udbudt til salg for 70.000 mod 125.000 året før. Her kom den så i Stig Ekbloms eje - og er det endnu... Tider og smag skifter - efterhånden var der åbenbart ikke længere så stor status i den gamle kæmper - og det var iøvrigt også næsten umuligt at låne i banken til sådan en gammel slæde.

Vi, som har dem endnu, elsker dem stadig og sejler dem ivrigt. Der har vistnok været NK- deltagelse ved alle DFÆL-træf uden undtagelse siden foreningens start i 1978, men som nævnt er en del nordiske krydsere også i de senere årtier solgt til Tyskland, så der nu antageligt kun er omkring 12-13 NK'ere tilbage på danske hænder.



Kapsejlsbillede, antagelig fra Krydserstævnet 1952 ved Tårnbæk, hvor 15 NK'ere deltog.

Fra venstre ses: NK D4 CAN III, NK D9 Øtta, NK D36 Drot, NK D17 Diana, NK D?? og NK D7 Pilk.

TEMA

NORDISK KRYDSE

Det tyske Freundeskreis Klassische Yachten har registreret 16-17 nordiske krydsere af dansk og svensk oprindelse. Der er blevet arrangeret to særskilte træf for nordiske krydsere. I 1992 i Falsled på Fyn deltog 10 NK'ere, og i 1994 kom 8 NK'ere frem til Dybvig på Fejø.

Ved begge træf viste bådene sig stadig utroligt jævnbyrdige i kappestrid - de vedtagne scantlings fra 1930 har vist sig at være en forbløffende succes, hvilket sikkert har medvirket til at bevare bådklassen i så mange år.

Vi tænker på at prøve at lave et brag af et træf - nede i nærheden af Tyskland, hvor de fleste nordiske krydsere efterhånden befinder sig...

Ved DFÆL-træffet i Ebeltoft 1986 mødte 12 nordiske krydsere frem - ud af ialt 85 både!

Fra venstre ses: D21 Fri, D??, D2 Sekita, D8 Corinna, D50 Agnes, D30 Vayu og D55 Cynara.



Danmark

I Danmark blev de dominerende konstruktører Knud Reimers med 9 både og Robert Jensen med 18 både. Men derudover tegnede en lang række kendte og mindre kendte danske konstruktører til klassen, nemlig udover de i artiklen ovenfor nævnte:

Svend Cruusberg, Wedell-Wedellsborg, A. Witt og Erik Nielsson.

Sverige

I Sverige tegnede den ene af initiativtagerne til klassen, Bertil Bothén 30 både, og derudover deltog mange af de mest kendte svenske konstruktører, bla.:

Tord Sundén, Jac.Iversen, Tore Holm, Carl Holmström og Tore Herlin.

Estlander døde pludseligt i 1930 efter at have tegnet de første 3 både, men danske Knud Reimers overtog hans

tegnestue i Stockholm og tegnede udover de 9 danske også 5 af de svenske både.

De ældste kan sejle mod de nyeste

Det interessante er, at konstruktørerne ikke kunne fremkomme med afgørende ændringer - selv de ældste både kunne konkurrere med de allersenest tilkomne både hele vejen op gennem de tre årtier.

Tendensen blev med årene, at masten blev rykket mere agterud og forsejlsfæstet mere fremad, så der blev mere forsejl og mindre storsejl. Det gav fordel på krydset - men så havde "de gamle" fordel på rumvind - så alt efter banen og vindstyrken kunne de nyeste eller ældste gå af med sejren.

Se mere om de nordiske krydsere

Ove Juhls hjemmeside om klassen og bådene:
<http://www.nk.oju.dk/>

Ove Juhls hjemmeside om NK D3 "Joane":
<http://joane.oju.dk/>

Stig Ekbloms hjemmeside om NK D4 "Can III":
<http://sekblo54.wixsite.com/stig-ekblom>

Artikel om NK D8 "Corinna" i "Klassisk Træbåd" nr. 123-124 - find dem på foreningens hjemmeside, defaele.dk

De svenske nordiske krydsere på hjemmesiden:
<https://nordiskkryssare.org/>

NORDISK KRYDSER SEMINAR

- ★ Mød NK-sejlere
- ★ Hør om klassen
- ★ Foredrag
- ★ Billeder
- ★ Diskussion



UDSAT TIL EFTERÅRET PGA CORONA



Toogtredive vidunderlige år med NK D4 "CAN III"

Det er egentlig fantastisk, hvordan mødet med og overtagelsen af en gammel træbåd kan tilføre den lykkelige ejer så megen rigdom – menneskemødemæssigt, oplevelsesmæssigt, historisk, sejladsteknisk – endda bådbygge-teknisk.

Jeg har fra barnsben og op til i dag sejlet rigtigt meget også med andre både, store og små og såvel af træ som plastik – men hver gang jeg sejler med CAN III, fryder jeg mig over dens egenskaber og muligheder.

Min taknemmelighed for alt dette kan så langt fra beskrives i en lille artikel som denne. Måske kan læseren få nogle glimt af mine glæder med CAN III.



Et afgørende møde

I 1988 var jeg på sommertur i Bohuslän – den svenske vestsørgård – med min elskede folkebåd "Filiongong" – FD91 fra 1949. Da jeg kom hjem i slutningen af juli, så jeg en yderst kortfattet annonce i ShipOhøj i Politiken:
"Nordisk krydser, hurtig og velsejlende. Kr. 70.000"

Jeg tog sammen med en kammerat op til Helsingør og kiggede på den. Båden var velholdt og lignede på en prik "Brian VII", den nordiske krydser, som jeg som dreng havde beundret i den gamle lystbådehavn i Kastrup.

Ikke underligt, for den var bygget som tvilling-byggeri sammen med den hos Brd. Abrahamsson i Göteborg i 1931.

Egentlig havde jeg gennem årene kigget på nogle nordiske krydsere, der var til salg – men som oftest var de alt for dyre, eller jeg var ikke helt tilfreds med deres facon og udseende. Men her var jo selveste idealet, og selvom det ville blive en sorg for mig at skulle skille mig af med folkebåden, slog jeg til på stedet.

Hjemturen

Den 8. august sejlede jeg den hjem fra Helsingør – den tidligere ejer Carl Henning kneb en tåre oppe fra broen, da han vinkede farvel.

Allerede på hjemturen oplevede jeg den store forskel fra folkebåden. Båden gik gennem vandet, som om den kørte på sporvognsskiner – stævnen vippede overhovedet ikke som på folkebåden.

Hver gang jeg kiggede agterud, gav det et gib i mig – der var etellerandet ganske tæt bag båden – næh, det var jo bare det mægtigt lange agterdæk med flaget helt derude.

Det var noget helt andet end den stump-rumpede folkebåd – og hvilken fart, den skød i mellemluften. Og som den dog lå på roret – to fingre på rorpinden, selv når båden lå henad vandet. Den kunne sejle mange sømil med surret ror – især



Den lykkelige nybagte ejer – med skæg og briller i overensstemmelse med tidens mode – sejler båden hjem til Kastrup sammen med to venner, mens Kronborg fortager sig agterude.

på foran for tværs. Jeg kunne gå på fordækket og pusle med sejlene, mens den sejlede selv for surret ror – sætte spiler alene og tage den ned.

En så perfekt skabt båd, så velaftbalanceret og velsejlende, at det nærmest var mirakuløst, og så lynhurtig – en meget anderledes båd end folkebåden, som jeg ellers havde elsket så højt.

Selv havnemanøvrer for sejl – som jeg jo udelukkende bedriver – var nemmere med krydseren. Folkebåden kræver fok oppe i havnemanøvrer, fokken skal bakkes for at båden vil falde af fra pladsen eller komme rundt i vindøjet. Krydseren kan klare sig med kun storsejlet oppe, den kan sakke og vrides rundt på snæver plads, selvom den er næsten 3½ meter længere.

Nu skulle der dæleme sejles

Allerede den første halve sæson med båden gav en række fine sejloplevelser. En weekendtur fra Kastrup til Jyllinge og hjem igen – godt 160 sømil – det var en hurtig båd, jeg hav-

de anskaffet mig. Flere ture til Hven, Falsterbo og bare over Sundet – der var slet ikke noget problem mere, når vinden var imod. Båden holdt en mægtig fart på krydset – men hvis det blæste, tog den nu også en del vand ind, som sælgeren ærligt havde advaret om.

Næste forår tog jeg fribordet i bund og satte det op i Owatrol – båden blev enormt flot, men var jo stadig utæt, især på krydset. Igen gik sommerturen over Hallands Väderö til Skærgården – og det har den gjort utallige gange siden. Bådens farte vner og dermed rækkevidde gjorde det pludseligt muligt at nå en weekendtur til Hallands Väderö fra fredag middag til søndag aften – og det blev foretaget adskillige gange om året i de følgende år – men også vekslede med weekendture til Præstø, Hornbæk og andre for folkebåden uoverkommelige weekendmål.

En ren tornado af historiske vingesus

Allerede på de første ture på Sundet, ikke mindst til Tårnbæk, mødte jeg ofte gamle folk, der havde sejlet med eller imod båden helt tilbage i Tårnbæksejleren Christian Nielsens tid – og hver gang spurgte de mig: ”Sig mig, er det ikke CAN III, vi har her?”

Og så fik jeg en eller flere historier fra dens glørværdige fortid på kapsejlsbanerne. Da jeg købte båden, hed den

”Afrodite”, og det havde den heddet siden 1967 – det navn var jeg egentlig ikke så glad for – det hed en stor del af den danske lystfartøjsflåde. Så jeg skiftede navnet tilbage til ”CAN III”, hvilket har jeg aldrig fortrudt.

Navnet er egentlig meget personligt – det står for Christian og Astrid Nielsen – og det var deres tredje båd.

Christian Nielsen ejede båden fra 1945 til 1962 og var vidt berømt på kapsejlsbanerne – især med CAN III – og han var og er selv den dag i dag kendt og elsket i Tårnbæk. Det er altid en fest at komme til Tårnbæk og få nye historier om ham og båden – også da jeg var der med båden i 2020. CAN III blev i sin tid bestilt af en af initiativtagerne til klassen, Palle Glud, som i fællesskab med Viggo Olsen fra Tårnbæk fik den bygget som tvillingebyggeri sammen med NK D5 ”Brian 7”. Så der er stor tradition for fortællinger om de nordiske krydsere i Tårnbæk Havn.

I 1991 deltog jeg for første gang i et DFÆL-sommertræf – det var i Svanemøllehavnen med over 100 træbåde, og her fik bådens historie også en ordentlig én på goddagen fra de mange besøgende på havnen. Om morgenen på kapsejlsdagen stod der to ældre mennesker og mundhuggedes oppe på broen.



Christian Nielsen på Tårnbæk Havn - og ved roret i CAN III - engang i 50'erne.



Damen sagde: "Det er jo Queenie, jeg kan kende den. Den har jeg stået i som pige og smurt madder til min far Palle Glud..."

Manden afbrød og sagde: "Nejda, det er "Jasda" – den havde min far, Poul Jansen."

Jeg kunne fortælle dem at de begge havde ret – det var jo de to første ejere af NK D4 – jeg fik ejerlisten, allerede da jeg købte båden. Men hvor var det spændende at møde to mennesker, der personligt havde haft deres barndomsoplevelser i båden helt tilbage i trediverne. Damen fortalte i øvrigt, at hun havde en halvmodel af båden hængende hjemme på væggen, men jeg fik ikke idéen at spørge hende, om

Få år efter min overtagelse af båden blev jeg i Tårnbæk tilbudt et stort foto (40x60 cm) af NK D4 - for 50 kr!

Det viser båden tidligt i 30'erne, da der endnu ikke er kommet strutsaling på, så mon ikke Palle Glud sidder ved roret? En efterkommer af omtalte Viggo Olsen havde fundet det hos en marskandiser og tænkte, at det da måtte være noget for mig – og det var det!

hun ville testamentere den til mig – og det ærgrer mig godt nok i dag.

Smældet

I 1991 havde jeg søsat båden allerede i påskeferien og kom til at sejle ud i en snebyge med masser af vind i. Idet bygefronten ramte, lød der et smæld i båden ude foran, og nu tog båden pludselig meget mere vand ind.

Min søn var nede i kahytten, og han råbte med stor dramatik, at han kunne se lys ud gennem bunden under masten. Han fik roret, og jeg gik ned og konstaterede, at det var helt rigtigt – hver gang båden vagede i søen, åbnede en sprække mellem bordene.

Jeg tog båden på land med riggen på inde på Kastrup Broforerings beddingsvogn og slog nådden med noget bomuldsværk og proppede efter med en gang Proof 10. Det hjalp bestemt for resten af sæsonen, men næste forår skiftede jeg det forreste stykke af kølbordene under masten – og det gav bestemt noget – men løste det stadig ikke helt.

Problemet var ikke ukendt for de tidligere ejere. En gammel gast på CAN III fortalte at mandskabsfordelingen på frisk kryds helt tilbage i 50'erne altid var:

Én mand på roret, én mand på sejlene og én mand på pumpen... Men jeg fandt mig i det, selv om det langsomt tog til. Og selvom jeg omhyggeligt stoppede Proof 10 i nådderne om foråret, tog båden uhyre mængder af vand ind ved søsætningen og flere døgn frem. Poser af savsmuld måtte der til for at den ikke ligefrem skulle synke – det viste sig senere,

at båden ligefrem blev trukket lang af kølvægten, når den kom i vandet – og dermed åbnede sig. På land trækker kølen jo ikke i båden, og skroget hviler med sin egen vægt ovenpå kølen – og lukker dermed nådderne i bunden, så der ikke kunne proppes feks. Proof ind i dem. Stålsplanterne var ædt af rust – og det ovenfor omtalte smæld var uden tvivl det ene af spanterne under masten, der gav op og gik midt over. Men jeg sejlede lykkeligt videre.

Med i fællesskabet

Jeg undersøgte, om der fandtes en forening for nordiske krydsere – og dengang havde vi jo ikke noget internet – og jeg fandt ikke noget. Men jeg opdagede, at der var noget der hed Dansk Forening for Ældre Lystbåde, så der meldte

jeg mig da ind og kunne konstatere, at der fandtes adskillige nordiske krydsere i foreningen – det var jo herligt. I maj 1990 deltog jeg i et lokalt træbådstræf i Hundige, og mødte der Svend D. Hansen, der havde en spidsgatter og spillede glimrende på klarinet. Jeg havde min ven Knud Grumløse med – han spillede ligesom jeg harmonika, og vi fik da noget af en fest på benene sammen med Svend. Her lærte jeg den dejlige sang ”Jeg sejler min båd” som Svend selv har skrevet tekst og musik til, og som vi jo stadig spiller ved festlige DFÆL-sammenkomster.

Samme efterår deltog i et lokalt DFÆL-træf ved Helsingør i 1990 og fik bekræftet, at der var mange dejlige mennesker, der havde træbåde, og at jeg havde en hurtig båd. Nu var vejen banet for meget mere socialitet med andre træbådsejere, og da jeg deltog i det store træf i KAS 1991,



Ved det store træf i Svendborg 2003 med 220 deltagende både sejlede jeg sammen med NK D3 "Joane" for spiler hele vejen op gennem paradesejladsen – mens jeg spillede typiske nationale melodier på harmonikaen for dem, vi passerede. Ove guidede mig forbi alle bådene og råbte til mig, når sejlene skulle korrigeres – det var jo lidt svært for mig at overskue det hele alene, mens jeg spillede...

blev det da helt fantastisk, og mange års forbindelse med mange prægtige træsejlere var for alvor sat i gang. Folk med "almindelige både" kan vist ikke gøre sig begreb om, hvilke glæder et fællesskab som DFÆL kan give dem – det er så godt at sejle træbåd...

Men Skärgården og andre sejlereventyr trak jo gevaldigt – og det er jo en vigtig ting at sejle med sin træbåd - så det var vist under halvdelen af de følgende DFÆL-træf, jeg deltog i - kun når placeringen af træffet passede sammen med dette års sommerferiedestination.

Til gengæld har jeg på flere måder fået viklet mig mere og mere ind i alle mulige DFÆL-aktiviteter.

Og vi sejlede derudad

Masser af vidunderlige sejlture blev gennemført – men der blev også taget masser af vand ind. Til manges skræk kan jeg fortælle, at vandindtaget på hårdt kryds i 12-14 m/s kunne komme op på 600 liter i timen – men jeg vidste jo, at hvis jeg rebede kraftigt ned eller sejlede den anden vej, så forsvandt det så godt som helt.

Jeg havde to små elektriske pumper, og når jeg supplerede med den kraftige håndpumpe, som jeg kunne betjene fra rorpinden, så kunne jeg under sådanne omstændigheder akkurat holde trit med indtaget. Det kunne være udmattende, men også styrkende for armkræfterne – og så gav det jo dejlig varme på kolde sejlture.



Småreparationer blev udført gennem årene – knækkede svøb repareret, nogle bord-ender udskiftet, det møre stævn-træ ved forstagsfæstet fik en stor lus, en knækket mast blev limet sammen – og en del andet..

Men løsningen af hovedproblemet med de rust-tærede jernspanter ventede stadig forude.

Nye spanter

I vinteren 1999-2000 syntes jeg omsider, at jeg var klar til at gøre noget ved de rustne spanter. Det var på tide at få båden til at hænge ordentligt sammen.

Jeg havde gennem de foregående tolv år søgt i alle afkroge på mulige løsninger på utæthedsproblemet – og var nået frem til at ville udskifte stålspanterne med laminerede spant. Min valgte metode betød at jeg stort set ikke skulle fjerne nogen aptering eller dæk m.v.

Der er kun 4 spanter i båden – resten er svøb – men de 3 kølbærende bundstokke havde det heller ikke for godt. Så jeg skar stålspanterne i stykker med en vinkelsliber og savede bundstokkene igennem ved kølboltene, så jeg kunne sammenføje dem senere til at lave de nye efter.

Jernnaglerne i stålspanterne havde ædt sig igennem mahognyen under vandlinien ved galvanisk tæring. Intet under, at båden blev trådt lang, når der kom mastetryk fra sejlene – spanterne havde simpelthen intet hold i klædningen. Jeg



Øverst: Nye spanter under opbygning under masten – limet op lag for lag

Under: Et kig ud mod fribordet på de nye spanter, der til fulde har vist sig at ordne bådens leddeløshed.

måtte lave 33 lus for at erstatte det dårlige træ, men så var jeg også klar til at lime de nye spanter op.

De nye spanter blev nemlig limet op direkte i båden lamel for lamel – af thuja-træ og med epoxy – og dermed sikrede jeg mig at spanterne fulgte båden og ikke omvendt.

Masten blev nu sat op ovenpå de to forreste spanter på en stålbjælke - et kraftigt u-jern, der også bærer henover de gamle støttebundstokke. Nu bliver "bunden" ikke længere trådt ud af spanterne - kraften fra sejlpresset overføres direkte fra mastefoden op til vanterne.

Det tog 3 måneder at fuldføre projektet, og det har været en gjaldende succes – bortset fra, at det kan være lidt koldt ved rorpinden på lange stræk på kryds. Førhen gav det jo så dejlig varme at lænse...

Familiesejlads under trange forhold

Fire børn er vokset op sammen med denne båd – dog har kun højst tre skulle trænges i køjerne ad gangen, men det har da også været besværligt nok. Mellem de to hovedkøjer kan man rulle en lamelbund ud, så det bliver en meget bred dobbeltseng. Dermed kunne to børn sove ude i forkahytten - og to voksne og et barn i hovedkahytten.

Hvad det har medført af flytteri af vadsække, tasker og sejlsække hver aften og morgen kan ikke beskrives – men det har jo sin tid – børnene vokser op og flyver fra reden.

Den eneste af ungerne, der i dag holder ved i trængslerne, er vores nu 23-årige datter Linnea, der hvert år insisterer på at tilbringe en del af sin ferie på sommertur med båden. For et par år siden tog hun endda en veninde med – så værre kan tilværelsen ombord da ikke have forekommet hende.

Det rummelige cockpittelt giver lebensraum i regnvejr – og lidt privatliv i en havn, hvor naboerne i deres cockpit højt oppe og langt agterudefra har fri ind- og oversigt til enhver aktivitet i båden.

Generelt har jeg sejlet båden til Skærgården alene, og så er familien kommet til. De lange stræk er ikke særligt børne-



Der er så uendeligt meget at lege med i en naturhavn – her mellem øen Frånbun og nordenden af Koön ved Marstrand.

venlige – og Marianne er ikke så søstærk. Når jeg sejler alene, kommer jeg meget langt pr. dag – det er adskillige gange sket at jeg har sejlet 70-90 sømil i stræk – endda op til 116 sømil.

Det giver mig usigelig megen sejlglæde – og familien slipper for det, der netop giver mig den.

Historisk sejling - simple sailing

Jeg har altid sejlet båden historisk – altså som dengang båden var ny. Bådens egenskaber gør den så egnet til det, jeg elsker at bedrive: solosejlads, motorfri sejlad, teknikfri sejlad – men det var folkebåden såmænd også glimrende til. Der er ikke, og har ikke været motor installeret, og heller ingen påhængsmotor. Vinden bestemmer min færd – jeg

må indrette min sejlads ud fra vejrets luner og omskifteligheder. Ikke desto mindre sejler jeg meget langt i mine ferier – og familien kommer tit først ombord ude ved destinationen, så de slipper for de for dem uendeligt lange og besværlige oversejlinger af store farvande.

Jeg bruger ikke selvstyrer, og mit navigationsudstyr består af kompas, kikkert og papirsøkort – jeg sejler på bestikket og anslået fart. Der er ingen log eller ekkolod – går jeg ind på lavt vand for at ankre, bruger jeg håndlod.

Der er intet søtoilet, men en pøs, og der er hverken køleskab eller andet strømkrævende maskineri ombord. Så jeg kan klare mig uden havneanløb i dagevis – endda i uger – mine medbragte madvarer er beregnet til det, og det er ikke dåsemad!

Hvor jeg overhovedet kan komme til at overnatte i en naturhavn eller for svaj, gør jeg det. Jeg elsker friheden i at være ude i naturen, fri for havnemoslerierne – og elsker at kunne stå lige ud af køjen og hoppe i det friske havvand uden en trævl på.

Og tankevækkende nok: herude møder man nogle af de allermest interessante mennesker – folk der ligesom jeg afsøger kanterne af civilisationen og forholder sig bevidst til såvel samfundet som naturen – også selvom de fleste sejler i plastikbåd.

Fremtiden?

Jeg har jo nu haft båden i 32 år og er 66 år gammel – er lige blevet folkepensionist. Min fysik er foreløbig i orden, så nu lokker fremtiden med mulighederne for endnu længere sommerture og meget fjernere mål.

Og det skal være i netop denne båd - jeg kan ikke ønske mig nogen bedre til at realisere disse muligheder – den har alt, hvad jeg har brug for.

I en mindre båd – også motorfri – har jeg sejlet til Færøerne sammen med to andre. En drøm for mig er at sejle til Lofoten – det er mere realisabelt som solosejler, men ligeså

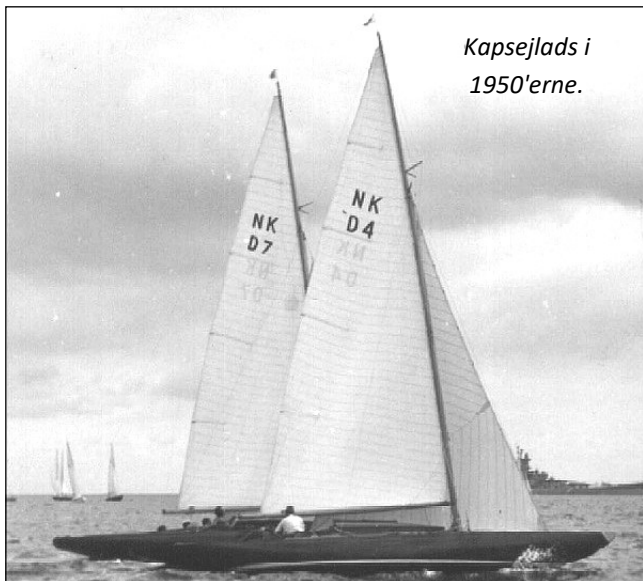
langt – så det vil jeg arbejde på at gennemføre et af de kommende år.

Nu skal der ikke mere være fem ombord - to voksne og tre børn - så den før noget trang plads er blevet til et helt kongerige. Båden er så håndterlig, også for en aldrende søulk – og den vej går det jo.

Jeg har i alle de 32 år øvet mig på aldrig at skulle skynde mig, når jeg sætter sejl, spiller – eller færdes i havnemanøvrerne for sejl. Det gør det muligt at blive mere stækket af alderen – så jeg regner med at sejle sådan mange år endnu. Skulle det med tiden og dermed alderen vise sig nødvendigt med en lille motor, vil det blive en el-påhængsmotor til lige at hjælpe med havnemanøvrerne eller gennem en bro eller en snæver passage på kryds.

Jeg frygter ikke store reparationer på båden – jeg kan jo alting selv, mener jeg. Jeg har aldrig haft en udgift til en bådebygger – har udført alt selv og har hjulpet andre også med meget store reparationer – så jeg er klar til at møde det, der kommer.

Så om Neptun vil - og pandemier eller andre ulykker ikke sætter en stopper for min færd, så sejler jeg da også min båd i de næste 32 år...



*Kapsejlad i
1950'erne.*

Svend D. Hansens sang, 1. vers:

Jeg sejler min båd

den er ædel af træ

Den bedste, jeg endnu har fået

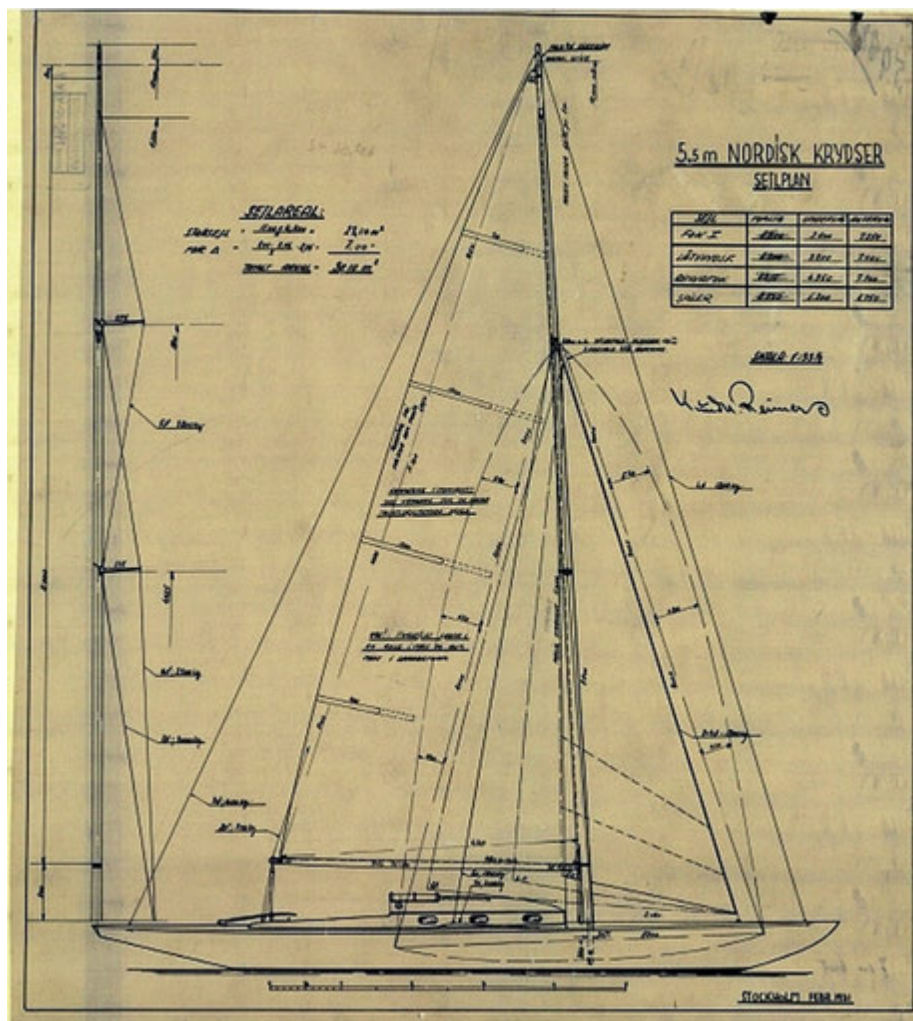
Den er så smuk som en kvinde

Jeg sejler den ud - i naturens vinde

Meget mere om CAN III

Læs og se mere om Stig Ekbloms Nordiske Krydser på hjemmesiden:

<https://sekblom54.wixsite.com/stig-ekblom>



FAKTA

Nordisk Krydser blev oprettet som konstruktionsklasse i 1930

Navn: NK D4 "CAN III", tidligere navne: Afrodite, Jasda og Queenie.

Byggeår: 1931 Konstruktør: Knud Reimers

NORDISK KRYDSE D4 CAN III

Byggested: Abrahamsson & Son, Färjenæs, Göteborg

Længde: 10,71 m

Bredde: 2,10 m

Dybgang: 1,48 m

Deplacement anslået: 3,3 tons

Nuværende hjemhavn: Roskilde

Vores liv med Joane, Nordisk Krydser D3

Tekst og foto Ove Juhl

Første gang, jeg stiftede bekendtskab med Nordisk Krydser-klassen, var på Agersø Rundt, en natsejlad fra Femø først i halvfjerdserne.

To Nordiske Krydsere, Majbrit NK D20 og Marsk NK D45, deltog. Jeg kiggede langt efter de store flotte både, båden jeg sejlede med var en Knarr, og for en ung mand som mig var den lidt kedelig med kun fok og storsejl, den Nordiske krydser havde jo både genua og spiler. Marsk var uheldig på turen og ramte kirkegrunden og måtte udgå.

Den gang sejlede jeg på langfart, så der blev ikke meget tid til lystsejlads, men jeg nåede dog at få en Piratjolle og en Laserjolle.

Da vi købte Joane

I sommeren 1977 kom jeg hjem efter at have været ude at sejle 7 måneder, og havde lidt penge på lommen. I mellem tiden havde jeg også mødt min livsledsagerske Marie, sjovt nok så var det samme dag, som vi blev enige om at det var alvorligt, at jeg tog den endelige beslutning om at købe Joane NK D 3 lidet anende, at den skulle blive vores store kærlighed de kommende år.

Joane havde et flot nyt teakdæk, og det var en fantastisk oplevelse at sejle den hjem fra Karrebæksminde til Kalvehave, halvvind ud til Knudshoved Odde, tilpas kort så den utætte båd ikke tog mere vand end den elektriske pumpe kunne klare. Herefter blev spileren sat og det gik huhej til Kalvehave, Joanes nye hjemhavn, godt 4 timer tog de 28 sm.

En glad nybagt ejer gik ind af broen i Kalvehave, og til trods for de mange problemer, der ventede, så er købet aldrig fortrudt.

Joanes omtumlede liv

Joane har haft en omtumlet tilværelse med mange ejere. Den første, Arnold Jensen, havde Joane i 10 år fra 1930 til 1940, og derefter var der 12 ejere på 37 år til vi overtog den i 1977.

I 1960 blev Joane solgt til Tyskland, jeg har haft kontakt til køberens søn, som sjovt nok kom til at bo i Skagen, på en ferietur i Danmark mødte han sin kommende hustru og de bosatte sig i Skagen. Desværre blev hans far syg, og Joane blev så hurtigt solgt igen. I 1967 var Joane med sin nye tyske ejer på besøg i Sønderborg. Her blev Joane, der ellers lå trygt fortøjet, påsejlet af spritbåden Margrethe. Ejerens mor på 77 blev i sidste øjeblik reddet, før Joane sank.

Egon Lorensen, der var havneassistent i Sønderborg, købte Joane på bunden af havnen, heldigvis havde han forudsætningerne i orden, da han var uddannet bådbygger, så Joane overlevede.

På jagt efter Joane oprindelige navn

Da vi overtog Joane, var navnet Tina 3, vist nok efter den tidligere ejers datter. Vi ønskede, at den skulle have sit oprindelige navn tilbage, men sådan skulle det ikke gå. Jeg

TEMA

NORDISK KRYDSE



Joane med spiler.



1979: Den første større reparation, ny stævn, 4 bundstokke, 7 svøb og lidt bord.

fandt så mange forskellige stavemåder af Joana, som sidenhen viste sig at være det oprindelige navn, så til sidst måtte jeg vælge, det blev så Joane. Senere lånte jeg de gamle sejlerblade hjem fra biblioteket, og på Danmarks Museum for Lystsejlad har de kopi af Joanes oprindelige målebrev, her fremgår det at navnet oprindeligt er Joana, men vi har forsonet os med Joane, og for os vil det nu være helt forkert at bruge Joana.

En anderledes Nordisk Krydser

Joane adskiller sig lidt fra de øvrige Nordiske Krydsere, i det at den er lidt smallere for og agter, den har den mindste plads jeg har set i forskibet på en Nordisk Krydser. I øvrigt er kølvægten også mindre end de senere Nordiske Krydsere, mange havde opponeret over den lave kølvægt på kun 1400 kg. Grunden til den lave kølvægt var, at man ønskede at bygge en billig båd med lang levetid.

Joane er næsten seriebygget, da der blev bestilt 3 Nordiske Krydsere på engang af danske ejere hos Franz Mello i Hamburg. Det siges, at de blev forholdsvis billige, da inflationen gjorde indhug i kursen på den tyske mark. D1 Lis fik en kort levetid, da den brændte i 1936, D2 Sekita erhvervede min

far, Harald Juhl, sig i 1983, desværre forliste han med den i 1997, historien kan læses i blad nr. 56, bladet kan ses på DFÆLs hjemmeside.

I Vinteren 1977-78 tog jeg på langfart (job) for sidste gang og Marie på højskole, efter jeg kom hjem i begyndelsen af Marts, blev Joane hurtigt klargjort. Sammen med nogle venner sejlede vi til Pinsestævne på Fejø, og her deltog vi i kap-sejladsen Femø rundt. På krydset i frisk vind nord for Femø og det lange kryds hjem fra Fejø gik virkeligheden langsomt op for mig. Det var en plimsoller jeg havde investeret i, det var ikke sejladsen, der tog vores kræfter, det var lænsepumpen...

Der var brug for en bådebygger

Jeg er glad for, at min far er bådebygger, uden hans hjælp havde Joane nok ikke eksisteret i dag, da det nu kan konstateres, at der er meget lidt tilbage af den Joane, jeg købte i 1977.

Med hensyn til vedligeholdelsen, så har det aldrig været en sur pligt, jeg glæder mig altid til at komme i gang i foråret.



1981: I styrbordside var 10 svøb knækket, de blev skiftet sammen med en del bord.



T.V. 1983: Stævnræ agter skiftes, samt lidt bundstokke og bord.

T.H. 2002: Dækket var nyt da vi købte Joane, men havde altid været utæt. Hver anden dæksbjælke i sidedækkene manglede. Øverste bord måtte skiftes, agter blev der lagt kiler på bordene, så en del af det oprindelige spring blev genoprettet.



T.H. 2003: Ruftaget blev den sidste gang, min Far, Harald Juhl, hjalp mig med at lave båd. Han lever stadig og er 92 år, han sejlede og vedligeholdte ind til for et par år siden en 17 fods fiskerjolle bygget af træ, han er også stadig medlem af DFÆL.

For neden: Somrene 1985 og 86 tilbragte Joane på land. Vi skiftede hovedspanter til rustfri stål, svejset sammen med bundstokkene, ligeledes af rustfrit stål. Kølplanken skiftet på nær de sidste 2,5 meter, desuden skiftede vi en del bundstokke, 57 svøb, alle bord under vandlinjen, lidt bord i hæk og stævn og 2 meter af skandækket i begge sider. Lige siden har vi haft en tæt båd.

Nederst 2003 t.h.: Skroget fræset i alle nådder, og lister blev limet i med epoxy. Det var 21 lange dage for Marie og mig.



Jeg mener ikke, vi bruger meget mere tid, end de fleste gør på deres både af glasfiber, til gengæld er det sikkert, at der er mange flere korte dage, når de mange lag lak skal bygges op.

Det er klart, at de år, hvor der har været reparationer, er der gået noget mere tid. Vi kan selvfølgelig godt lide, at båden ser godt ud, men har til gengæld også valgt, at finishen ikke behøver at være tiptop, der skal også være plads til, at man nogle år går lidt lettere hen over det hele.

Vi har også prøvet at knække masten, i 1981 deltog vi i Sjælland Rundt, og ved Sejerø på et friskt kryds knækkede masten på grund af en dårlig svejsning i en vantskrue. Det blev faktisk filmet lige efter, det skete, det kan ses på YouTube, søg på "Sjælland Rundt 1981", og 22 minutter inde i filmen starter løjerne.

Joane og Marie

Min kone Marie havde ikke sejlet, før vi mødtes, så hendes første sejltur var en tur i min piratjolle. De første år sejlede jeg del med vennerne, og Marie var af og til med.

Vores første sejltur sammen i Joane var ikke uden problemer med en rimeligt uerfaren skipper og en helt grøn gast. Det var den gang, den nye lystbådehavn i Kalvehave var ved at blive bygget, den er nu 44 år gammel, og på vej ind i haven havde vi havde slækket godt ud på bagstaget, da vi sejlede tæt forbi en bro, hvor der stod to mand på en tømmerflåde og byggede løs. Bagstaget fangede en pæl, og Joane stoppede meget hurtigt og lagde sig pænt på siden af tømmerflåden.

Mens vi fik bjærgede sejlet og fik gjort bagstaget fri, talte vi med de to mænd, og den ene af dem sagde flere gange:



”Det’ dejligt at sejle, det’ dejligt at sejle!” Når vi siden har haft en hård tur, eller noget har drillet, har vores stående bemærkning været:

”DET’ DEJLIGT AT SEJLE, DET’ DEJLIGT AT SEJLE”

Efter nogle år fik vi mere styr på det, vi lærte meget sammen, og nogle af de manøvrer, vi i dag nærmest gør pr. automatik, var de første år store aha-oplevelser, men nu er en Nordisk Krydser særdeles nem at manøvrere, der skal dog passes på med opskuddet.

Vi har deltaget i så mange af DFÆLs sommerstævner, som det har været muligt, Marie er altid ved roret ind og ud af havn og ved kapsejlads, så må jeg knokle, da vi for det meste kun har været os to ved kapsejlads.

I de senere år er det ikke blevet så meget til kapsejlads, til gengæld nyder vi vores små ture uden forpligtigelser og noget, man skal nå.

På ture med Joane

Gennem årene har Joane bragt os godt rundt med Ebeltøft og nord om Sjælland som det nordligste, Christians Ø som det østligste, og det også blevet til en del ture omkring Rügen, der kun ligger en god dagssejlads fra Stege.

Joane har i vores tid altid været forholdsvis simpelt indrettet, f.eks. er der ikke køjer foran, dog har jeg altid godt kunne lide at lege med lidt elektronik, derfor var Joane meget tidligt udstyret med AP Navigator til det daværende deccasystem, log og ekkolod.



Kun få gange har vi sejlet i over 10 dage, så har vi syntes, det var tid til at få rettet ryggen ud. Til gengæld har vi næsten altid sejlet langt de første og sidste dage af ferien. Da mit arbejde næsten altid har været to uger på arbejdet og to uger fri har turene også ofte været for og efterår. To uger er perfekte til en tur til Bornholm, når man som os bor på Møn.

Vi har altid prioriteret at deltage i DFÆLs sommerstævner, første gang i Lynæs 1982. Flere gange, især de første år, har vi været den største klasse ved sommerstævnerne med op til 12 Nordiske Krydsere. Vi har gennem årene mødt mange nye venner ved sommerstævnerne, og det er altid hyggelige gensyn rundt om i Danmark. Vi har været glade for Joane, og håber, vi kan fortsætte en del år endnu med Joane.

FAKTA

Nordisk Krydser blev oprettet som konstruktionsklasse i 1930

Navn: NK D4 ”JOANE”, tidligere: Joana, Mosquito III, Mosquito, Joanna, Friedel II 1960 - 1961, Nordlicht II, Glenten, Titta, Tina III.

Konstruktør: Gustav Estlander

Byggeår: 1930

NORDISK KRYDSER D3 JOANE

Byggested: Frantz Mello, Hamburg

Længde: 10,66 m

Bredde: 2,12 m

Dybgang: 1,48 m

Deplacement 2,9 tons

Nuværende hjemhavn: Stege

Poul Molichs NK D 45 Marsk

Af Simon Bordal Hansen

Kilder: Ove Juhl og Stig Ekblom

Første gang jeg så Marsk var til DFÆLs stævne i Nykøbing Sjælland i 2005. Jeg var selv sejlet til Nykøbing i min dejlige kutter Saxon, og kiggede i de år langt efter både af den type - slanke linier, velformet overhæng agter, lave overbygninger, skabt til effektiv sejlads.

Marsk nærmede sig havnen ganske langsomt uden sejl. Senere forstod vi, at båden var udstyret med fastmonteret elmotor, som bestemt ikke var hverdagskost den gang. Skinende blank lignede den en ny båd, selv om den var bygget i 1952.

Jeg kunne ikke umiddelbart genkende båden, og jeg kan huske, at jeg studsede over ruffet, som så mere moderne ud

end på de ældre slanke kuttere. Så hvad var nu det for en smuk båd?

Det var Poul Molichs nordiske krydser Marsk, den navnkundige bådebygger og konstruktør i Hundested. Marsk havde DFÆL-bladet skrevet om, hvor NK-sejleren Stig Ekblom flere gange besøgte Molich på værftet i Hundested og fulgte Molichs gennemgribende renovering af Marsk. Så jo, det var en båd fra 1952, men stort set genopbygget af de mahogniplanker han havde lagt til side, den gang han i 1952 byggede Marsk, hvis nu nogen ville finde på at bestille en ny båd..

På besøg hos Molich

Her er nogle pluk fra Stigs artikler om besøgene hos Molich. Første besøg lige inden renoveringen gik i gang:



2003: Marsk netop søsat efter renoveringen. Molichs værft på Hundested Havn. Foto: Stig Ekblom

"Den nordiske krydser NK D45 "Marsk" fra 1953 er kommet tilbage til sin skaber efter i 3 år at have vandsmægtet på landpladsen ved Svanemøllehavnen.

Den berømte og efter alt at dømmes hurtigste nordiske krydser af alle var tæt på sit endeligt, da Poul Molich, som i sin tid selv tegnede og byggede den, ved en tilfældighed så den til salg i Politiken.

Han fortæller, at han ikke kunne få det over sit hjerte at lade den gå til, og det endte med at hans datter og svigersøn, Elsebeth og Ole Wedel købte Marsk, med henblik på at de sammen ville sætte den istand.

Det var ikke en opgave for en almindelig amatør, siger Poul Molich. Klædningen havde skilt sig ad og var revnet af tørhed, og faktisk lå der træ til en komplet klædning i Honduras mahogni på lageret."

Stigs artikler i DFÆL-bladet, det nuværende Klassisk Træbåd, fulgte den omfattende renovering, hvor den nye klædning limes, og hvor dækket og hele overbygningen skiftes ud. Undervejs i arbejdet kom Poul Molich alvorligt til skade på den ene hånd, men trods ulykken genoptog han arbejdet, og i 2003 kunne den genopbyggede Marsk søsættes fra værftet på Hundested havn. Netop 50 år efter Marsk første gang kom i vandet, også fra selv samme værft i Hundested.

Marsk får en ny ejer

I 2006 døde Poul Molich, og med ham en fantastisk periode i danske bådbygning. Marsk blev sat til salg og i 2008 købte



Fra Molichs bådhal. Klædningen er ved at blive skiftet. Den nye klædning limes i nådderne med PU-lim.

Foto: Stig Ekblom

Bent Hindhede båden i et partnerskab med hustruen Jeanne og sønnen Daniel. Lidt af et skifte fra den rummelige og godmodige 38 kvm Utzon spidsgatter.

I denne vinter står Marsk i Hal 16 på Helsingørs gamle værft, hvor der er plads og mulighed for at arbejde med både hele vinteren under tag og med gode faciliteter. Og det var meningen, at DFÆL skulle have holdt et seminar om den nordiske krydser netop i Hal 16, side om side med Marsk. Men coronaen har spændt ben for os - til gengæld kommer seminaret på et senere tidspunkt i år, når vi igen forhåbentlig trygt kan mødes.

FAKTA

NORDISK KRYDSER D45 MARSK

Navn: NK D45 "MARSK"

Byggeår: 1952

Konstruktør: Poul Molich

Byggested: Poul Molich, Hundested

Længde: 10,63 m

Bredde: 2,11 m

Displacement: 2,99 tons

Nuværende hjemhavn: Hornbæk

Seksmeteren Nurdug IV



Nurdug IV er et mesterværk fra konstruktøren Werner Hansen. Søsæt i 1914 og fra begyndelsen udstyret med bermudarig . En hurtig nyskabelse der skulle vække opsigt langt ud over Danmarks grænser.

Nurdug IV er den sidste i rækken af Werner Hansens 6-metere, den bliver bestilt i vinteren 1913-14, efter at det ikke var lykkedes for Nurdug III at vinde One-ton pokalen ved Covers i England. Den bliver konstrueret med længere køl, smallere og mindre dybgang end de forrige, fra starten er den rigget med bermudarig, og det fremhæves, at sejlet løber på en skinne af aluminium, det er måske den første båd konstrueret og bygget i Danmark med bermudarig fra begyndelsen. Det har ikke været muligt at finde noget om tankerne for ændringerne, men det sandsynligt, at båden er bygget til frisk vind, som der forventes ved den kommende sejlad om One-ton pokalen.

One-ton pokalen

Hvor de hidtidige både har været bygget i god tid, ser det nu ud til, at Nurdug IV bliver sent færdig, i midten af Maj 1914 meddeles det, at det forventes, at Nurdug II, III og IV vil deltage i prøvesejladserne til One-ton pokalen. Nurdug III bliver forsynet med kahyt og er derefter ude af kampen, den første planlagte prøvesejlads aflyses på grund af for meget vind, det ser også ud til at Nurdug II havde problemer med at stille op, og da Nurdug IV skulle til Kiel og sejle om Coupe de Belgique, dermed blev prøvesejladserne ikke til noget. Det skulle senere vise sig, at sejladserne om pokalen blev aflyst på grund af første verdenskrig.

Coupe de Belgique

Før Kieler-ugen var det efterhånden blevet en tradition, at der blev sejlet om One-ton pokalen for 6-metere, men efter at Tyskland tabte pokalen til England i 1912, var der nu i stedet mulighed for at sejle om Coupe de Belgique, som Tyskland var indehaver af. Ti 6-metere stiller op til sejladsen, otte tyske, Nurdug IV med Meulengracht-Madsen som rorsmand og en belgisk båd. Sejladserne blev præget af let vind og en del chancesejlads, og d. 17 juni er det afgjort, den tyske båd Margrethe vinder, Nurdug blev samlet nr. 5, men det fortælles, at den

udbredte mening blandt dommerne og tyskerne var, at Nurdug IV var hurtigste båd, når det blæste over 3 m/s, og man var meget tilfreds med dens fart på kryds.

Kongen sejler Nurdug IV

KDY's provinskapsejlads 1912 blev afholdt i Guldborgsund 21. og 22. Juni. Nurdug IV deltager, og eneste konkurrent er Tit-Tit, ført af Valdemar Nielsen. Nurdug IV vinder første sejlad, i anden sejlad vinder Tit-Tit. Christian X sidder til rors i Nurdug IV, og pressen uddeler mange roser til kongen for at stille frivilligt op til den ulige konkurrence... Ellers er der en del interesse for sejladsen mellem de to Werner Hansen 7-metere, Veb, og den nybyggede Star III, Veb vinder.

Kieler-ugen

Der er tilmeldt tre 19-metere, seks 15-metere, fem 12-metere, fem 10-metere, syv 8-metere, fire 7-metere og tre fartøjer til skonnertklassen. Fire danske både deltager: Unda, Veb, Star III og Nurdug IV, alle konstrueret af Werner Hansen. Nurdug IV har nok ikke været helt tilfreds med resultatet: tre fjerdepladser, en tiendeplads og en tredjeplads, alle sejladser blev sejlet i vind under 4 m/s. Efter sejladserne gives der ikke mange chancer til Nurdug IV som One-ton pokaludfordrer.

Europa-ugen i Norge

Sejladserne blev afholdt ved Horden og Christiania. Der er tilmeldt 18 6-metere til sejladserne, 13 norske, en belgisk, to hollandske, en russisk, og Nurdug IV.

Resultatet er der ikke meget at skrive hjem om, som det udtrykkes i Berlingske: Den er ikke mere end, hvad man i gamle dage kaldte "en god flådeholder". Den holder sig i klassens første halvdel, men når næppe op på duksepladserne. På vejen hjem bliver der tid til at sejle lidt kapsejlads ved Göteborg, her får Nurdug IV lidt oprejsning, da den bli-

ver nr. 1 med 5 sekunder, efter en hård kamp i stiv kuling mod den Norske 6-meter Liss III. Det blev årets sidste kap-sejlad, for sejladserne om One-ton Pokalen og Øresunds-ugen bliver aflyst på grund af krigen.

Nurdug VI til San Fransisco

I midten af maj 1915 kan det læses i flere aviser, at KDYs bestyrelse overvejer at sende Nurdug IV til San Fransisco for at deltage i sejladserne ved verdensudstillingen. Det forlyder, at kongen ønsker, at Nurdug IV skal deltage, så det har det nok været med til at bane vejen. ØK stiller damper til rådighed for fragten af Nurdug IV, og Skandinavien-Amerika linjen tilbyder skibsejlighed til besætningen. Bagermester Valdemar Nielsen bliver spurgt, om han vil sejle båden, men må takke nej på grund af manglende tid. Det bliver derfor Meulengracht-Madsen, der bliver rorsmand. I slutningen af juni bliver det besluttet, at Nurdug IV skal af sted med ØK-damperen India, og det oplyses, at Nurdug IV har fået en sidste afpudsning, der har kostet 7500 kr. Den 26. Juni er Nurdug IV på vej til San Fransisco.

På vej til San Fransisco

Øks India anløber på vejen Kirkwall, England, hvor den tager Nurdug IVs besætning ombord, to englændere, den faste mand George Francia og Edgard Martin, som er hyret til lejligheden, herefter går den gennem Panama-kanalen, og der er i tidens aviser en del nervøsitet, for at de ikke skal nå frem til tiden til sejladserne d. 14., 21. og 27. August, sejladserne blev udsat. Den 22. Juli rejser Meulengracht-Madsen med Skandinavien-Amerika linjens damper Frederik VIII, han ankommer den 3. august til New York, og efter fire dage rejser han videre til San Fransisco, hvortil han ankommer den 11. August, det tog tid at rejse i 1915.

Lady Betty

Undervejs til San Francisco bliver det meddelt, at Præsident Wilson har udsat en pokal, og der forespørges på Nurdug IVs mål, så der kan stilles en passende båd. Den amerikanske sejlsportsmand og skibsreder, John Barneson, får på tre uger bygget en 6-meter til sejladsen, det bliver en udpræget

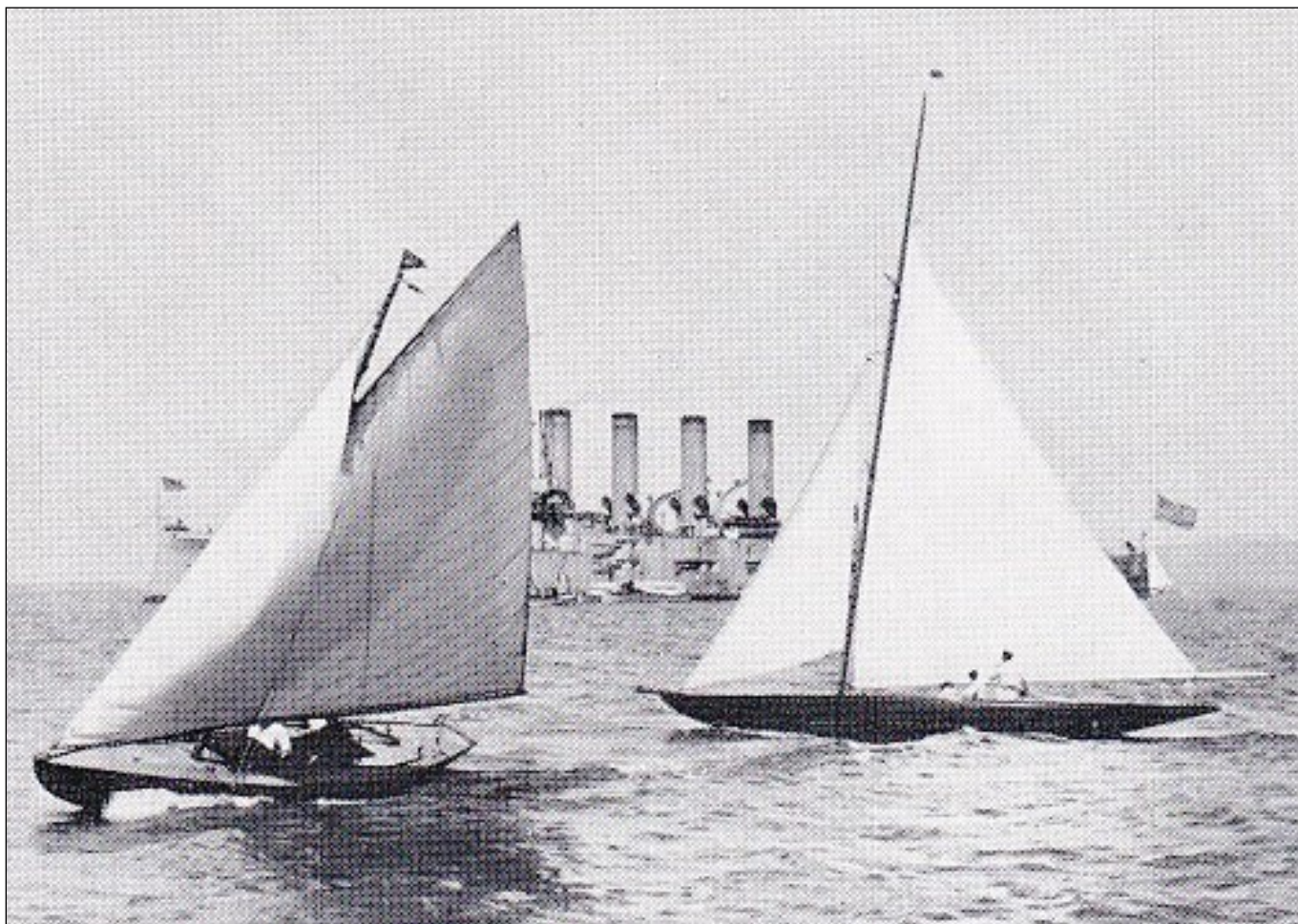
kulingsbåd med 40 m² sejl, som får navnet Lady Betty. Nurdug IV har ca. 60 m², Lady Betty er ca. 0,5 meter bredere og næsten 1 meter kortere, kølen er også kortere, men vandlinje-længden er næsten den samme. Meulengracht-Madsen får et godt samarbejde med John Barneson, der tager ham med ud at sejle på San Fransisco bugten, så han kan lære de vanskelige forhold at kende, det blæser hver dag en hård vind fra samme retning, men det kraftige tidevand sætter en strøm fra mange retninger i bugten og krap sø. Den 16. August overværer Meulengracht-Madsen sammen med John Barneson, at Lady Betty bliver søsat.

Første sejlad

Første sejlad bliver afholdt søndag den 29. august, Meulengracht-Madsen vurderer vinden til 16 m/s. Nurdug IV har rullet 6 omgange på bommen og en lille krydsfok, den starter en lille smule bedre på det første kryds og er 25 sek. foran ved det første mærke, på det næste slørben ruller Nurdug IV en del, det ene øjeblik peger bommen næsten lodret op for derefter blive slæbt gennem vandet. Ved næste mærke er afstanden til Lady Betty øget til 2 min. og 48 sek., herefter er det halvvind og afstanden øges til 3 min. og 30 sek. Sejladsen afsluttedes med et langt kryds som Meulengracht-Madsen var lidt nervøs fordi, Lady Betty nærmede sig en smule, til sidst forsejler Lady Betty sig lidt, så Nurdug IV vandt med 4 min. og 3 sek.

Meulengracht-Madsen oplever stor opmærksomhed

Nurdug IV blev på vejen ind hyldet ved en mængde skibssirener, og presseopbuddet var stort ved ankomsten til havnen, Meulengracht-Madsen følte bagefter trang til at tage afstand fra nogle af de lidt luftige beretninger i de amerikanske aviser. Det bliver f.eks. nævnt at kongen er ejer af båden. I de følgende dage kan sejladsen ses i byens biografer. Meulengracht-Madsen fortæller, at han bliver genkendt på gaden, og sporvognskonduktørerne nægter at tage imod betaling. I Danmark fulgte selv den mindst provinsavis med i sejladserne. Bermudariggen vagte også en del opsigt da den ikke var set før i Amerika.



*Lady Betty og Nurdug IV på startlinien,
det er dommerskibet, der ses i bag-
grunden. Alt er stort i Amerika...*

Her kan fornemmes de vanskelige forhold på San Francisco bay under sejladserne .



ren om bagbord, ved næste mærke var afstanden øget til næsten 5 minutter, efter næste halvvindsben hvor afstanden øges med endnu et par minutter, var vinden løjet betydelig, men Meulengracht-Madsen valgte ikke at rulle ud, da han forventede at vinde ville øges igen, når de kom ud i kanalen. Det kom til at holde stik, Meulengracht-Madsen beskriver resten af krydset som sin værste sejlur nogen sinde, med for meget sejl i den krappe opgående sø. Ved rundingen af sidste mærke var afstanden mindsket til 5

minutter. På den sidste lænser til mållinjen, valgte Meulengracht-Madsen ikke at sætte spileren, det gjorde Lady Betty dog uden at mindske afstanden til Nurdug IV, der dermed havde vundet Wilson Pokalen.

Nurdug IV deltog herefter i yderligere 3 sejlads mod Lady Betty, på grund af Nurdug IVs hurtighed blev den tildelt respit, først 4 minutter, og så vandt den med mere end 7 minutter i sejl tid. I næste sejlads blev respitten sat til 7 minutter, her vandt den også. Ved den sidste sejlads mod fle-

re både, blev der sejlet på en bane med to lige store omgange, her blev respiten sat efter sejltiden på første omgang, her vandt den amerikanske båd Active med fire minutter, og Lady Betty slog Nurdug IV med syv sekunder, Nurdug IV slog dem alle på sejltid.. Amerikanerne har mange gisninger om årsagen til Nurdug IV overlegenhed, men kaptajn John Barneson konstaterer bare at Nurdug IV var en bedre båd, han lovede at komme til Europa, når tiderne bedres, medbringende en konkurrencedygtig 6-meter.

Hjemturen

Nurdug IV bliver sejlet hjem ombord på ØKs Siam, turen går syd om Kap Horn, da Panamakanalen er spærret på grund af jordskred. Meulengracht-Madsen rejste hjem over Chicago, hvor han var på familiebesøg og derefter via New York. Der blev også tid til audiens hos Præsident Wilson, de talte om sejlsport, som præsidenten havde dyrket i sin ungdom, han kendte dog ikke noget til de nymodens sejlmaskiner. Hjemturen med damperen Oscar II gik ikke uden problemer, da den straks efter afgang mistede et skruerblad og måtte sejle på én motor resten af vejen med de forsinkelser, det måtte give. Da Oscar II kom i nærheden af den skotske kyst, blev de stoppet af en engelsk krydser og dirigeret til den engelske by, Kirkwall. En tysker, der udgav sig som læge, blev beordret til at gå i land. Ved hjemkomsten til København den 15. Nov. var en stor del af den danske presse tilstede. Det blev en travl dag for Meulengracht-Madsen, for selvom han var udsendt af kongen, skulle han straks møde hos militæret for at få besked om, hvorvidt han skulle i Kongen Klæder.

Nurdug IV kommer hjem

Den 17. Januar 1916 ankommer Nurdug IV til København ombord på damperen Siam, den har nu været hjemmefra i 7 måneder. I pressen breder der sig efterhånden nogen nervøsitet, og der fornemmes et vist pres på Meulengracht-Madsen for at have glemt at få pokalen med hjem, endelig den 21. Februar 1916 dukker pokalerne op med damperen Alexandra, og mange drog et lettelses suk, den længe ventede sejrsfest kunne endelig afholdes. D. 1. Marts afholdes festen på hotel Bristol, og her mødte store dele af den dan-



*Meulengracht-Madsen med
de tre pokaler.*

ske adel op, sammen med alle, der var noget inden for sejlsport, kongen manglede dog, til gengæld blev der afsendt et telegram. Werner Hansen var også tilstede, Meulengracht-Madsen fik overrakt en af de små pokaler som tak for indsatsen. I 2002 var KDY vært for EM for 6-metere, og herr kom Wilson pokalen atter i brug som vandrepokal for mesterskabet.

Den sidste tid i Danmark

Efter hjemkomsten erhverver Valdemar Nielsen og Harald Halkier Nurdug IV, de stiller op til sommerens kapsejladser, men 6-meternes tid er ved at være forbi for en tid. Ved årets kapsejladser er Nurdug IV eneste båd i løbet for åbne 6-metere, der er nogen aktivitet i klassen for 6-metere med kahyt, her er Nurdug III ofte vinderen, og af og til vinder den også over Nurdug IV. Sidst på sæsonen bliver Nurdug IV sat i løb med de øvrige 6-metere. Omtalen af sejlsport i aviserne drejer sig nu om kongen, der nu er begyndt at sejle kapsejladser med 10-meteren, Rita. 1916 blev den sidste sæson Nurdug IV optræder i resultatlisterne fra kapsejladserne i Danmark. Nurdug IV bliver solgt til Norge. Navnet Nurdug lever videre en tid, Baron Otto Reedtz-Thott får bygget en 6-meter, Nurdug V, konstrueret af Bjarne Aas. Den sidste Nurdug, nu med nr. VI, er en 10-meter konstrueret af Johan Anker, så nu kunne baronen konkurrere mod kongen i Rita.

*Passat på Øresund medio juli
2020 med Michael Netscha-
jeff og Eva Noer Kondrup om
bord. Foto: Heidi Jørgensen*

Passat sejler igen



Af Eva Noer Kondrup

På opfordring fra den nye redaktør af Klassisk Træbåd, Preben Sørensen, velkommen Preben!, vil jeg fortælle om den fortsatte udvikling ombord i fællesskabet "Passat". Preben har, ganske korrekt, påpeget, at vi nu har rundet de 12 år som fællesejere af vores springer-spidsgatter, hvordan det går for sig, vil han gerne høre om.

Det handler om at sejle

Det helt centrale omdrejningspunkt for vores aktiviteter er sejladsen, simpelthen. Det lyder såre banalt, men er faktisk vigtigt at holde sig for øje, når der går hverdagstravlhed og tunge projekter i den.

Vi kan lide at sejle sammen, og vi har en hel armé af gæstegaster, som kan lide at sejle med os og at nyde båden og naturen i fællesskab. Det vender jeg tilbage til.

Vores rytme er, at vi hvert andet år, sådan cirka, planlægger et større togt, altså et togt der kræver 4 uger eller mere for at realiseres uden stress. På de togter har vi besøgt Rügen, Limfjorden og Bohuslän mm. Det "andet" år bruges i vores nærområde Sundby, København, til et kortere togt på ned til 10 dage, kan være Møn Rundt el. lign.

Reglerne ombord

Reglerne ombord er ret strenge, alt køjetøj og personlige ejendele pakkes ned i vandtætte sække hver morgen og hænges op i forskibet. Når vi kommer i havn placeres disse sække i "ormegården", det særlige rum på dækket mellem ruffene, som er et af MSJ Hansens særkender, og som vi har stor glæde af til søs, fordi man i al slags vejr sidder sikkert der og arbejder med tingene(!!)

På den måde er der ryddet om læ til overnatning, og man finder sin tandbørste mm. oppe i sin sæk. Vi kan på den måde nemt overnatte op til 5 personer, men har også et lille telt med som ekstra mulighed.

Af samme årsager er vi meget langsomme om morgenen til at komme afsted, vi skal pakke hele båden om, lave the, grød, madder, kaffe i den rigtige rækkefølge. Men hvis vi kun er de tre faste der skal sejle, kan vi godt finde på at starte kl. 5 om morgenen, selvfølgelig.



Heidi Jørgensen, Michael Müller og Cecilia Lindwall ombord på "Søløven" ved Illum Ø, juli 2019

Der provianteres rituelt i det italienske supermarked "Ello" før et sommertogt, så der er masser af lækkerier, gode vine, Ello vælger dem ud til os, ansjoser osv. ombord. Fra da af handler vi bare basisvarer lokalt.

Tre gemytter i et fællesskab

Sejladsen fungerer sådan, at jeg, Eva, er skipper på langt de fleste ture. Vores fællesskab glimrer ved, at vi er tre meget forskellige gemytter, og Heidi og især Michael er ekstremt 'sjosjale' med et utal af aftaler, jeg er den indadvendte type, både i mit arbejde med at skrive musik og i min monomane interesse for bare at sejle båd. Samme forskellighed er jo den bedste næring for vores fællesskab, for vi har altid noget nyt der skal drøftes, når vi sidder på en længere sejladse, alt fra en bullen tå til verdenssituationen. Og man lærer i hvert fald hinanden at kende på den måde(!) Vi har ikke nagelfaste roller i sejladsen, men roterer mellem ror, trimning, navigation, frokostsmøring osv. Alle hjælper med hvor de kan.

Vinterpligter

Om vinteren har vi en række opgaver, der skal løses. Vi går

nattevagt i Sundby som pligtarbejde, og vi arrangerer sammenkomster, dvs. skurfester og den klassiske julefrokost med billedlotteri fra lystbådenes verden.

Men frem for alt har vi arbejdet med båden, reparationer og klargøring. Båden bliver jo ikke yngre, men vi bliver heldigvis mere og mere snedige til at reparere den.

Højdepunktet indtraf i 2019-20, hvor det lykkedes at erstatte 70 cm af rorstævnen med friskt egetræ og udbedre bordene i bb side. Det kostede en hel "søson" på land, hvilket jo var det værste. Vi var dog heldige at få et togt i det sydfynske ved at låne "Sølvøven" på museet i Svendborg, en 26 kvm Hansen-spidsgatter med original aptering og østeuropæisk veteran-påhængsmotor.

Arbejdet med rorstævnen kulminerede i første omgang den 7. oktober 2019, hvor det lykkedes os at få samlet den nye rorstævn, den er lavet som en "sandwich" for at kunne genskabe 3D-formen hhv. udefra og indefra. Så holdt vi en pause. Primo 2020 flyttede vi båden hen under et telt og kunne derfra genopbygge det agterste af 4 bord, luse hvor de gamle spir havde mørnet træet og lave almindelig forårsklargøring.

Tre hjerner tænker bedre end én

Et eksempel på at "tre hjerner tænker bedre end én" kom, da vi skulle forhøje vores eksisterende øverste rorløkke, der var en drilsk svejsning, som vi ikke måtte røre ved. Roret har altid mere hængt end siddet, så der skulle et mellemlæg til,



En justering af rorløkken med messingskive og spækkebræt, foråret 2020

som kunne formgives omkring svejsningen. Michael lå vågen en nat og udtænkte en løsning: vi tog en gammel messingskive, som var blevet kasseret i mastetoppen, den var for smal, faldet gik ofte ved siden af og kom i bekneb.

Messingskiven blev boret ud og slebet til i Kvindesmedjen på Christiania. Der manglede stadig en fleksibel "etage" i konstruktionen, men her trådte Heidi til ved at ofre et acryl-spækkebræt fra sin personlige husholdning, jojo(...!) Ved at samle det i en støbning med epoxy-lim fik vi en meget sikrere kontakt mellem roret og løkken, alt fikset på et par dage vha godt fælles opfinderi.



Michael Netschajeff og Heidi Jørgensen ser på rorstævnskitser, sommeren 2019.

Coronakonsekvenser

Passat blev søsat den 4. april, så vi har haft godt med sejlads i år (2020), deltaget i Øresund På Langs, og fået en hæderlig sommertur, selvom Sverige blev sat i *bad standing* lige da vi skulle dertil...

Coronaen har haft lidt pudsige konsekvenser også her. Heidi og Michael har indskrevet sig til halvårstogt på Stillehavet med Nerthus og Joakim Quistorff-Refn (Mila)mfl. De kunne bare slet ikke tage af sted ultimo marts, da var hele verden lukket ned, og Joakim med familie nåede lige det sidste fly hjem fra Panama. Imidlertid havde jeg entreret med en masse nye gaster for at gennemføre sommeren uden mine makkere. Nu var vi derfor endnu-endnu flere til at sejle, og der har været nok 30 forskellige gaster ombord her i denne sæson. Med håndsprit, forstås ;-D

Nu tager Heidi og Michael og Joakim og Nerthus heldigvis snart afsted. Godt for fællesskabet, de vil bringe nye historier med hjem!!!

SUNDBY

SPRINGER, PASSAT



*Passat på Øresund medio juli 2020
med Michael Netschajeff og Eva
Noer Kondrup om bord. Foto: Heidi
Jørgensen*



Juniorbådssejlad

Af Per Hansen, tekst og foto, medlem 2067

Efter mange års sejlad i forskellige både, er det nu tiden til lidt nedtrapning! Den sidste kahytsebåd er blevet solgt! Piratjollen blev for levende, eller jeg blev for stivbenet! Så den er også væk.

Men jeg skal jo have en båd, så jeg kan komme på fjorden. Så i efteråret 2019 besluttede jeg mig til at finde en junior-

båd, gerne en af de gamle af træ, da jeg rigtigt godt kan lide en smuk og velholdt træbåd.

Juniorbåden er dog ikke helt ny for mig, det var faktisk den første rigtige sejlbåd jeg prøvede at sejle i. Jeg var 6-7 år, da jeg var med min far på havnen. Vi mødte en af hans kammater, som spurgte om vi ville med en tur på fjorden! Det ville vi! Jeg sad på dørken og kunne lige kikke ud over cockpit karmen i læ side. Siden har jeg fundet ud af, at det var en af sejlklubben Limfjordens juniorbåde.

Mange år senere var vores søn Jacob begyndt at læse i København. Han ville gerne sejle så jeg fandt en gammel juniorbåd, som jeg satte i stand. Vi afprøvede den her på fjorden og fandt den god! Jacob søgte bådeplads i København, men det var ikke muligt at finde en plads, som var inden for hans økonomiske rammer, surt, så den blev solgt.

Hvor finder man en gammel juniorbåd, helst i rimelig god stand? Søg på nettet!

Bingo! Den fandtes i Præstø, hvor den havde stået i en hal i mange år. Den var annonceret til gratis afhentning. Det var lidt spændende, hvordan var den i stand? Den var i rigtig god stand, i betragtning af, at den var gratis. Der var en del nye bundstokke, nyt dæk, sejlene var hele, det var det bedste der kunne siges om dem. Så jeg hentede Mary i Præstø den 23. august 2019.

Hun var ret udtørret, da hun havde stået i en god tør hal. Jeg lånte en stor trailer og tilsvarende bil, og så gik turen til Præstø, hvor vi læssede bådevogn og båd i et løft. Da vi kom til Rønbjerg, blev der lagt håndklæder op ad siderne. De blev vandet hver dag i ca. 14 dage. Et par vindridser blev spartlet med tætningsmasse. Så kom hun i vandet og var noget utæt, men det blev ordnet med savsmuldsfodring.

RØNBJERG

JUNIORBÅD

Hun skulle rigges til, men der manglede vantskruer! Her på havnen stod der en båd, som skulle skrotes. Den leverede vantskruerne! Det blev til nogle få sejlture i efteråret, hvor jeg konstaterede, at sejlene ikke var for gode. Der måtte nogle andre til! Dem fandt jeg i løbet af vinteren hos en gammel ven, Finn i Bønnerup, også kaldet "Mister juniorbåd". Finn havde nogle rimelige gode sejl, især storsejlet, som var med minireb og et reb mere. Fokken var lidt ringere med et rusten forlig. Det så ikke pænt ud.

Foråret 2020

Sidst i april kom Mary i vandet. Hun havde opholdt sig i mit bådehus hele vinteren.

I løbet af vinteren blev de sidste læk sporet og tætnet. Den nederste planke i dødtræet havde det ikke så godt. De mest bløde steder blev luset ud. Lak og maling blev frisket op, så da hun kom ud af huset, så hun helt ny ud!

Da hun kom i vandet var hun næsten helt tæt, det fortog sig i løbet af en uges tid. Så blev hun tilrigget og de nye brugte sejl skulle prøves. Det var helt fint.

Masten var malet. Der var nogle små huller efter borebiller



og nogle steder bulede malingen op. Det tydede alt sammen på, at der inden under malingen var nogle skavanker. Derfor begyndte jeg at se mig om efter en anden mast. Jeg fandt en! Finni, der altid snakkede om dengang han havde juniorbåd, fortalte at hans juniorbåd efterhånden var blevet så dårlig, at han havde hugget den op. Men masten lå hjemme på loftet! Den fik jeg. Varmede alt det gamle lak af, sleb og lakerede igen, fin mast. Den blev lagt på lager!

Juniorbådssejlad

Jeg planlagde forskellige ture med overnatning rundt i fjorden. Den gamle primus blev fundet frem, en god luftmadras blev købt. Alt var klar til at besøge alle de små steder i Limfjorden. Med en juniorbåd, som stikker 90 cm, er alt muligt. Men så kom Corona!

Alt blev lidt usikkert. Hvad udvikler det sig til? Må man bruge de forskellige klubhuse? Hvad med baderummene? Er det uforsvarligt at være to i så lille en båd? Jeg må hellere vente lidt og se tiden an! Ventetiden blev brugt til mange småture!

Senere på sommeren var jeg klar, men inden jeg var ude af havnen, knækkede masten! Heldigvis havde jeg reservemasten på lager. Det er jo ikke altid at beslagene sidder nøjagtig-



Dårligt træ skiftes.

Den seks årige styrmand Karla ved roret med brækket arm.



tig ens på to master, så nu skulle dem fra den gamle mast monteres, så vant og stag kom til at passe. Det lykkedes i løbet af et par dage! Så klar til at sejle igen! Nu satte det ind med blæst og regn her ved Limfjorden! Det blev ved, så når jeg ser tilbage på Corona sommeren, må jeg konstatere, at det ikke blev til nogle overnatningsture, men mange hyggelige dagture rundt i Løgstør og Livø Bredning.

Alt var trods alt ikke kun surt. Mellem turene lå jeg jo på min faste plads her i Rønbjerg. Det er lige der hvor alle passagerer til "Livøfærgen" kommer forbi. Det førte til mange hyggelige snakke med ældre og midaldrende mænd, hvoraf mange havde begyndt deres sejlerliv i en juniorbåd. En del faktisk i samme juniorafdeling i Hellerup.

Det blev altså ikke til nogen langtur i år. Men til næste år!

Værftet og Cutty

Af Carl Mangor

På Danmarks Museum for Lystsejlsads er en gruppe frivillige i gang med at renovere 6mR-båden Cutty fra 1931. Klassisk Træbåd følger løbende arbejdsprocessen og dykker ned i Cuttys historie.

I den første halvdel af forrige århundrede kunne man i enhver havneby finde mindst ét bådewærft. I første omgang til brug for fiskeri og andre brugsjoller. Senere også til at dække det stigende behov for lystbåde.

Alligevel forblev bygning af en 6mR-båd et hovedstadsfænomen. I årene 1908-1939 sejlede lidt over 80 6-metere under dansk flag. Ca. 30 af disse blev hentet i udlandet. Abeking & Rasmussen i Bremen leverede otte, Anker & Jensen i Asker fire, og Bjarne Aas i Frederiksstad otte.

Set over alle årene har mange danske værfter leveret nybygninger til flåden af 6-metere. I de første år også med ét væsentligt provinsielt islæt: Sophus Webers værft i Svendborg, der leverede fem fartøjer til klassen fra 1910 til 1912. Dermed var værftet stort set også ude af 6-meter produktionen. I den egentlige storhedstid i 20'erne og 30'erne blev det kun til en enkelt, nemlig D27, **Zita**, der tillige var tegnet af Sophus Weber selv.

Brødrene Nielsen i Nykøbing Falster byggede Ankerbåden D29, **Fly**, og Frederikssund Skibsværft leverede i 1924 D24, **Nix**, tegnet af. O W Dahlström.



Cutty ved stabelafloadningen på Nordbjærgs Værft i 1931.

Værfterne ved Øresund

Alle øvrige 6-metere blev bygget på værfter mellem Kastrup i syd og Skovshoved i nord. Den korte afstand til trods, var der flere aktører på banen over de næsten 40 år. I Kastrup byggede Jacob Hansen og Svend Svendsen hver et fartøj. Thornycroft i Sydhavnen leverede to i henholdsvis 1924 og 1927. Her havde de på samme tid travlt med endnu en meterbåd, omend i større skala. Christian X havde den William Fife-konstruerede 10mR-båd, **Rita IV** under bygning.

Oppe i Skovshoved leverede bådebygger Nielsen to både: Werner Hansens **Albatros** i 1908 og Witts **Vagabond** i 1921. Det var i øvrigt også her Runa-bådene blev bygget. Ellers var den fremherskende tendens meget lig billedet for de importerede både: det var få værfter, der udviklede ekspertisen og følgelig stod for en stor del af fartøjerne. I årene op til 1. verdenskrig afleverede Københavns Skibsværft og Flydedok 4 6mR-både. I mellemkrigstiden stod bare tre værfter bag produktionen af 23 6-metere. Københavns Yacht- og Motorbådsværft byggede de 5 mellem 1923 og 1935. Svendsen på Refshaleøen bidrog med seks over årene 1907-23. Og endelig Nordbjærks Bådeværft med ikke mindre end 12 fartøjer fra 1930 til 1939. De to sidstnævnte værfter lå ved siden af hinanden på østsiden af Kalkbrænderihavnen i Københavns Nordhavn.

Starten

Ebert Nordbjærg var født i København i 1892. Omkring afslutningen af 1. verdenskrig etablerede han sig som bådebygger ved fiskerihavnen i Kalundborg med et par ansatte. Han flyttede dog hurtigt videre til Faaborg, hvor det tidlige- re Andersens Bådebyggeri blev til Nordbjærks Skibs- og Bådebyggeri.

Produktionen var et blandet repertoire. I den mindre ende byggedes FariMag-kajakken til en pris af 300kr; og i den anden ende, et træmotorskib til 130.000kr. Værftet brændte i starten af 20'erne, og Ebert Nordbjærg flyttede tilbage til København. Her etablerede han sig ved østsiden af Kalkbrænderihavnen og formåede i løbet af få år at tiltrække en bred kreds af konstruktører og sejlere.

I 6-meter-regi samarbejdede Nordbjærg med især Wedell-Wedellsborg; men også Knud Reimers og Bjarne Aas leverede tegninger til nybygninger.

Cutty blev afleveret som værftets anden 6mR-båd. Alene i 1935 søsatte værftet fire nye af slagsen.

I lighed med tiden i Faaborg var Nordbjærg leveringsdygtig i stort som småt. I 1938 byggede værftet en skonnert på næsten 50 fod til en amerikansk kunde. Hvor selve skroget var præget af den gængse byggeskik med et traditionelt agter-

spejl, blev den udstyret med den helt nye wish-bone-rig. Under dæk var der også nytænkning. Den mørke mahogni og de forsirede bronzebeslag blev erstattet af funktionalismens enkelhed og lyse farver.

Værftet havde naboskab med roklubben Gefion og leverede flere både til klubben. Som følge af en kontrovers med Valutacentralen, kunne rosporten mod sædvane ikke få tilladelse til at importere en Otter. Her trådte Nordbjærg til og gav sig i kast med opgaven.

Bådebygning i serier

Med udviklingen af Johan Ankers Drage, blev der sat nye normer for bådebygning. Entypebådens fremkomst gjorde det ikke kun enklere på kapsejlsbanen. Produktion med standardiserede mål muliggjorde en arbejdsproces, der sparede mandetimer og dermed reducerede byggeomkostningerne. Nordbjærg var med i Dragens første år, og måske var det her, han så mulighederne i serieproduktion.

Allerede i 1933 søsatte værftet fem identiske 20 fods motorbåde, hver til en pris af 3.000kr.

En lignende serieproduktion var der tale om med W-båden. Nordbjærg og konstruktøren Wedell-Wedellsborg udviklede et samarbejde omkring meterbådene, så da Wedell-Wedellsborg tegnede W-båden, var det naturligt, at det blev Nordbjærks værft, der byggede dem.

Det nye værft

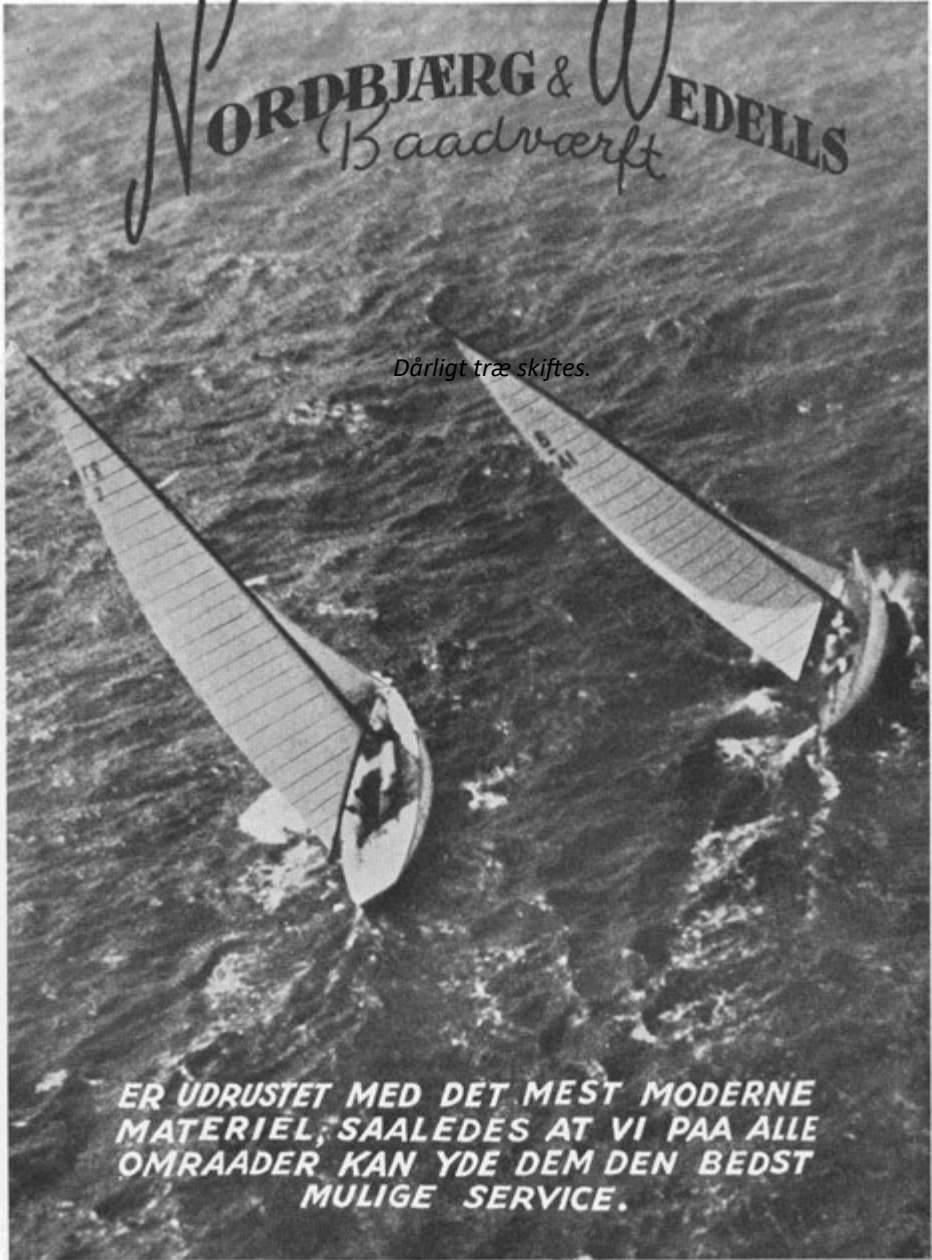
Nord for København ønskede Gentofte kommune en ny vej øst om Skovshoved. I planerne lå også en ny havn, hvor Nordbjærg blev tilbudt et areal til haller og bedding. Man takkede ja og i 1938 startede en ny afdeling af værftet på Skovshoved havn. Året efter udviklede relationen mellem Ebert Nordbjærg og Wedell-Wedellsborg sig også på det organisatoriske plan, idet de i fællesskab stiftede aktieselskabet Nordbjærg & Wedell.

SVENDBORG 6 METER, CUTTY

Ild kan være fatal i forbindelse med træ. Ebert Nordbjærg havde allerede oplevet konsekvenserne, da hans gamle værft i Faaborg brændte ned. I 1942 var det ved at gå galt igen. En kortslutning forårsagede en mindre brand og seks brandfolk kom til skade ved en følgende eksplosion af nogle iltblasker. De materielle ødelæggelser var dog begrænset til et par mindre både og nogle småskure.

Tidligt i maj året efter, måtte brandvæsenet på ny til Kalkbrænderihavnen. En påsat brand gjorde det af med sejl- og motorbåde i stor stil. Nordbjærg & Wedells kundekreds var ikke alene kommende båderejere. Værftet havde en stor aktivitet med renovering og vedligehold. Et pænt udsnit af hovedstadens lystbåde lå til vinteropbevaring der. Ca. 30 fartøjer gik op i flammer; heriblandt flere af de danske 6-metere.

Ebert Nordbjærg døde det følgende år i en alder af kun 52 som følge af en mavelidelse. Hans interesse for lystsejladsskibe var ikke kun knyttet til faglighed og økonomi. Han var en habil sejler og var de sidste år aktiv i W-båden **Bris**.



NORDBJÆRG & WEDSELLS
Baadværft

Dårligt træ skiftes.

**ER UDRUSTET MED DET MEST MODERNE
MATERIEL, SAALEDES AT VI PAA ALLE
OMRAADER KAN YDE DEM DEN BEDST
MULIGE SERVICE.**

Helsides reklame for Nordbjærg & Wedells Baadeværft i Sejl & Motor.

Søforklaring



Da jeg besøgte Lillebælt-Værftet for at se på aktiviteter og få viden om, hvad værftet beskæftiger sig med - til brug for en historie til KLASSISK TRÆBÅD - fik jeg nogle numre af BLOKKEN, medlemsskrift for kredsen omkring værft og tilknyttede grupper.

Og fandt heri en beretning, der knytter sig til Knarr DEN 21, der blev nærmere omtalt i artiklen om værftet i vort vinternummer 2020. Den historie har vi fået lov til at låne – læs her om den dramatiske tur, da Knarr'en i maj 2019 blev hentet fra Rungsted til Middelfart. Og nej, jeg har ikke klippet bladet i stykker.

Jørgen Heidemann.

Af Erling Storm, Lillebælt-Værftet, www.lillebæltværftet.dk

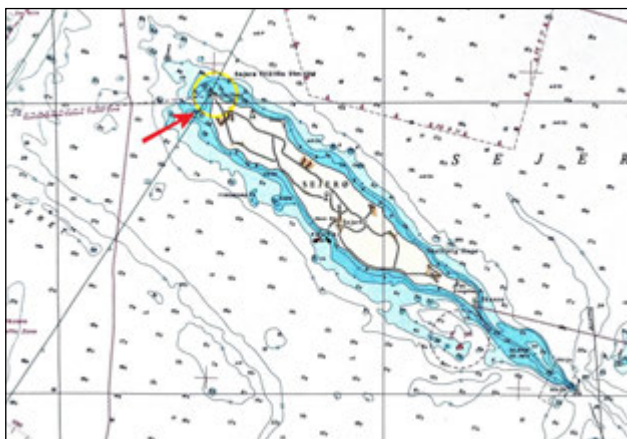
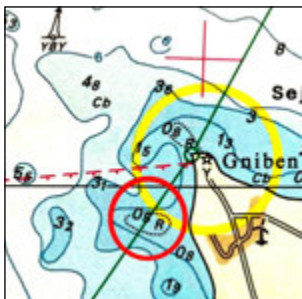
Onsdag den 8. maj sejlede Jens Glindvad og Erling Storm fra Rungsted Havn kl 14:20 med Smakkelaugets ny erhvervede Knarr D 21, bygget på Børge Børresens bådbyggeri i Vejle 1960. Båden havde ligget i vandet siden sidste efterår, så lidt slidt ud med lidt vand under dørken. Men vi mente, det var muligt at sejle den hjem til Middelfart.

Vi havde rum vind fra Sydøst. Efter halvanden times sejlads rundede vi Kronborg til bagbord og satsede på at nå Gilleleje, hvortil vi ankom kl 19 efter en fin sejlads. Natten var ret lang, ingen hynder i hovedkahytten. Til gengæld lå jeg ved

siden af en benzinstinkende påhængsmotor, så jeg ved ikke, om jeg sov eller var bevidstløs.

Torsdag den 9. maj afsejlede vi fra Gilleleje kl 8 efter en dejlig morgen med smørstegt franskbrød med ost, tilberedt på Trangia. Vinden var let til svag fra Øst, senere omløbende. Vi ankom til Hundested kl 16:20, den sidste halve sømil blev padlet med medbragt pagaj.

Fredag den 10 maj afsejlede vi fra Hundested kl 8:10 med svag Sydøstlig vind, der senere på dagen skiftede til Vest. Vi ankom til Odden Havn kl 14:40. Her blev vi på grund af uddybningsarbejde sendt lidt rundt i havnebassinet, før vi



fandt en blivende plads. Anløb samt havnemanøvre foregik for sejl, da vi ikke havde tillid til påhængsmotoren.

Lørdag den 10. maj afgang fra Odden kl 7:30. Det blæste en del fra Nordvest. Vi krydsede op imod Snekkeløbet. Der var ret grov sø, og jeg tænkte flere gange, at vi egentlig krævede temmelig meget af en båd fra 1960. Det viste sig også ret hurtigt, at vi blev nødt til at øse. Kl 12 passerede vi Snekkeløbet og efter lidt snak blev vi enige om at sætte kursen mod Sejerø Havn.

Efterhånden måtte vi øse 200 liter i timen. Gniben fyr på Sejerø passeredes til bagbord kl 14. Efter konsultation af søkortet, der viste isolerede grunde på henholdsvis 3,2 m og 2,2 m og ingen form for afmærkning, blev vi enige om at sejle langs kysten i ca. en halv sømils afstand. 15 minutter

efter runding af Gniben Fyr spørger jeg henkastet til Jens, om han havde set en fisker i en jolle ret forude. Jens bøjer sig for at se under bommen: "Det er fandeme en skarv på en tør sten !"

Roret i borde til bagbord for at komme udad, men det var for sent, og vi røg på et stenrev. Vi prøvede at få stævnen rundt med bådshagen, men det gik slet ikke. Så smed jeg tøjet og sprang i vandet for at få stævnen rundt. Jeg knoklede i 20 minutter, men kunne ikke gøre nogen afgørende forskel. Jeg prøver så at komme om bord igen. Trods mine anstrengelser og ihærdig hjælp fra Jens lykkedes det ikke. Så jeg tænkte, at jeg bare kunne vade i land, vandet nåede mig til lidt over taljen.

Som tænkt, så gjort, og jeg vadede mod land så hurtigt, jeg kunne. 400 meter fra kysten blev det pludselig dybt, så jeg måtte svømme. Det var koldt - ca 10 grader - og jeg var i forvejen træt, så det var en hård tørn. Da jeg manglede 100 m, så jeg mennesker på stranden og i erkendelse af, at jeg nok ikke kunne mere, råbte jeg om hjælp. Heldigvis var der en rask mand på stranden. Han trak en jolle i vandet og roede ud til mig. Jeg tog fat i jollens agterspejl, hvorpå han trak mig ind til stranden, hvor jeg omgående besvimele. Jeg nåede at få sagt, at de skulle få en motorbåd ud til at trække Knarr'en fri. Efter hvad der for mig føltes som 30 minutter (det var i virkeligheden 3 timer), havde jeg nogenlunde genvundet kræfterne, d.v.s. jeg frøs ikke længere, så den lokale ambulance kørte mig ind til havnen, hvor Jens og Knarr'en netop blev bugseret ind.

Det var egentlig et lidt sørgeligt syn: alt var gennemblødt, og flere forskellige pumper arbejdede på livet løs, men båden var trods alt i live. Medens vi stod - lidt mistrøstige - på kajen, kom en mand og kastede et blik ned i båden og sagde: "Der kan I da ikke sove i nat, vi har et sommerhus lige derhenne, det kan I låne i en uge, og så må vi få båden klar imens". Jeg spurgte selvfølgelig, hvad det skulle koste. Svaret var, at skibbrudne betaler ikke !

Det var Ib og hans kone Kirsten. Vi takkede og ryddede båden for våd baggage, hvorefter jeg gik i seng. Jens fortsatte med at gøre båden ren. Han fandt både en mår-rede og et pornoblad, begge dele røg i skraldespanden, samt et mylder af forskellige reservedele og et par udtjente redningsveste.

Søndag den 12. maj. Efter morgenmaden erkendte jeg, at der ikke var nogen kræfter hos mig, men Jens gik i gang med at spænde kølbolte, prøvede at lokalisere lækken og fodre den med savsmuld. Om eftermiddagen var Jens og Ib travlt optaget af at finde batteri og pumpe, som kunne installeres i Knarr'en.

Mandag den 13. maj besluttede vi at holde fri og lade savsmuldet suge vand. Sidst på eftermiddagen var båden faktisk tæt, så vi var enige om at sejle videre næste dag.

Tirsdag 14. maj kl 9:30 afgang fra Sejerø. Vinden var svag fra sydlige retninger, så det gik fint vestpå. Ud på eftermiddagen var båden ikke helt så tæt længere. Vi lå tæt på vindmøllerne syd for Samsø, og vinden var forsvundet. Vi spottede en tysk motorsejler med kurs nordpå. De gav os en slæbetrosse til Ballen, og dér ankom vi kl. ca. 17:30. Jens gik i gang med at skaffe en dykpumpe til natten, og jeg bestemte mig til at sove på en havnebænk.



Onsdag den 15. maj sejlede vi fra Ballen efter en ny fodring med savsmuld. Vinden var let fra Nordøst og det gik fint mod Æbelø og Bogense. Senere på dagen friskede det op til 6-8 m/sek, og vi måtte igen til at øse. Ellers gik det fint, og vi sejlede flot ind i Bogense Havn kl. 15:30. Jens måtte igen på dykpumpejagt, og jeg måtte indrømme, at jeg efter aftale med Jens ringede hjem for at få kørelejlighed til Strib. Jens blev om bord til næste dag, hvor han fik selskab af Peter Juul. De måtte desværre afbryde sejladsen mod Middelfart, da vinden var kraftig fra Øst med en del sø. De kørte hjem med Jens Lautrup.

Søndag den 19 maj tilbød Peder Oscar at sejle jagten "DE TO SØSKENDE" til Bogense sammen med Jens Lautrup og Jens Glindvad. Knarr'en blev bugseret til Middelfart. Da vi ankom til Middelfart gl. Havn blev vi festligt modtaget med flag og friske bagegrene og et lækkert traktement: smørrebrød med øl og snaps. Det var de flittige medlemmer fra Lillebæltværftets venneforening, der endnu en gang havde overrasket.

Jens og jeg vil takke de personer, der har ydet hjælp og støtte og gjorde det muligt at sejle Knarr'en fra Rungsted til Middelfart. Det var fantastisk at møde Jeres imødekommenhed samt velvillighed fra de professionelle besætninger i den danske Marine og redningshelikopteren, de mange frivillige på Sejerø, besætningen der slæbte os af grunden, de der lånte os pumpe og værktøj og ikke mindst Ib og Kirsten, der gav os husly. På Samsø fik vi hjælp fra folk på havnen, personalet på Havnekontoret. Det er fantastisk at opleve, at der er så mange flinke mennesker, der er parate til at hjælpe, når man har brug for hjælp.

Under bugsering, på vej til Middelfart. Jagten De To Søskende sørgede for turen fra Bogense til Middelfart.



Båden oversomrede ved kaj i Middelfart gl. havn, indtil den kunne komme indenfor i værftshallen.

Efterskrift af Jørgen Heidemann

Vinter 2019-2020 fik Knarr'en en større overhaling. I sejlsæson 2020 var den næsten helt tæt, så den var tilforladelig at sejle med.

I beretningens afslutning takkes også personel i Søværnet og redningshelikopteren, men beretningen fortæller ikke noget om bistand fra den side. Jeg har derfor haft en lille snak om sagens sammenhæng med Jens Glindvad, som deltog i sejladsen og var den, som blev om bord, mens Erling Storm hoppede i havet og endte med at svømme i land – det var ved at lyde lidt for eventyrligt (var Søforklaringen mon en "søforklaring" = en skipperskrøne, som jeg var faldet pladask for ?) – men beretningen er autentisk.

Adspurg om, hvorvidt Knarr'en havde sendt Mayday-signal, svarede Jens, at det havde den ikke. Det ordnede de hjælpssomme Sejerø-folk. Men det kunne Erling, som skrev beretningen, ikke vide – han var jo "ude af spillet", forkommen inde i land og i en forfatning, der ikke var langt fra at kunne være blevet fatal.

Så Jens var - med helikopteren svirrende over hovedet - parat til at blive hejst op. Det kunne da have været spæn-

dende, sagde Jens. Men han ville nu hellere prøve at få bjærget Knarren. Og den blev trukket af grunden af en lokal motorbåd, imens et af Søværnets patruljefartøjer, der havde ligget lidt længere ud, sejlede ind og lagde sig ved siden af, da Knarren var bragt flot, og satte et besætningsmedlem om bord, så de var 2 til at blive bugseret hen til Sejerø havn ca 3 sømil væk, eskorteret af patruljefartøjet, der gik med i havn og udlånte en meget effektiv læsepumpe, som på no time fik tørlagt Knarren.

Beretningen gav mig anledning til lidt eftertanke:

Kunne tilsvarende være tilstødt mig, da jeg 11 juli 2005 efter vort sommerstævne i Nykøbing S havde sejlet nøjagtigt samme rute ?

Hændelsen må være sket lidt udenfor højre rand af dette billede – uskarpheden skyldes, at jeg har zoomet kraftigt ind, d.v.s. vi passerede langt nok fra kysten til at komme velbeholdent vest om stenrevet.

På satellitfoto ses tydeligt en gruppe af lyse pletter, der må være de tørre sten.



Jens fik i øvrigt at vide af de lokale, at der grundstødes jævnligt dette sted.

Foreningen skal have ny hjemmeside

Af Preben Rather Sørensen

I skrivende stund er afstemningen stadig i gang, men når du læser dette, vil resultatet være kendt. Den 25. januar udsendte bestyrelsen afstemningsmateriale med anbefaling om at støtte arbejdet med at få udviklet et nyt medlems- og båderegister. Fra stemmetællerne, Ove Juhl og Catja Beck-Berge, har jeg i dag fået at vide, at der indtil videre er indløbet 100 ja-stemmer og ingen nej-stemmer. Det tyder på en flot opbakning til det videre arbejde.

Målet er at få sikret vores fælles båderegister, som er et vigtigt aktiv i foreningen. Det indeholder mere end 1000 optegnelser over klassiske lystbåde – en sand guldmine fra den maritime kulturarv, som bestyrelsen håber på at forbedre og videreudvikle i den kommende tid.

Sikkerhed fremfor alt

Allerede inden bestyrelsen udsendte afstemningsmaterialet, blev en ny hjemmeside taget i brug. Den gamle udgave, som var mere end femten år gammel, var i en tilstand som bestyrelsen ikke længere kunne forsvare. Hjemmesiden indeholdt blandt andet oplysninger om foreningens medlemmer – data, som er vigtige at opbevare forsvarligt. Der blev derfor truffet beslutning om at tage hjemmesiden ud af drift og flytte til en ny platform.

Hvis det går som bestyrelsen håber, kan arbejdet med medlems- og båderegisteret gå i gang i starten af marts. Vi har sikret de eksisterende oplysninger fra de gamle registre, så vi kan genskabe dem i de nye, og vi planlægger desuden en række forbedringer af registre.



Redaktørens datter og kammerat havde en hyggelig pause fra hjemmeskolen, da de var med til at pakke afstemningsmateriale til foreningens medlemmer.

Den nye hjemmeside indeholder det vigtigste indhold fra den gamle, men alt er ikke landet på helt på rette hylde endnu. Den store artikelsamling med over 250 artikler om alle typer af emner indenfor vores virke, er under langsom genopbygning og de tyske og engelske sider mangler også. Forvent at det hele genopstår i den kommende tid!

Døren står åben!

En hjemmeside som defaele.dk bør betragtes som et dynamisk stykke værktøj, der skal understøtte foreningens arbejde både indadtil og udadtil.

Derfor håber vi at kunne bruge hjemmesiden til at skabe en god platform for medlemmernes engagement men også til at skabe opmærksomhed for vores forening og arbejdet med at bevare den sejlene kulturarv. Har du lyst til at bidrage – med indhold såvel som idéer – er du altid velkommen til at kontakte os. Send en mail til webmaster@defaele.dk.

DFÆL

Nyt fra foreningen

DFÆL

Nyt fra foreningen

NY IT VEDTAGET

Med 105 stemmer for og 0 stemmer imod, er bestyrelsens forslag til ny IT vedtaget ved en medlemsafstemning via brev eller mail. Bestyrelsen har nu en økonomisk ramme til IT-opgaven.

Der var nogle få brevstemmer, medens den overvældende del kom via mail. Alle stemmer blev modtaget af foreningens revisor, Ove Juhl.

To tidligere DFÆL formænd har stået for at tælle stemmerne op, nemlig Catja og Ove. Stor tak til dem.

GENERALFORSAMLINGEN ER STADIG UDSAT

I december-nummeret af Klassisk Træbåd indkaldte bestyrelsen foreningens medlemmer til generalforsamling den 14. februar. Den dato måtte vi aflyse på grund af corona, og vi troede, at vi kunne holde generalforsamling sidst i marts i stedet. Det tror vi ikke længere på.

Bestyrelsen fortsætter arbejdet ind til generalforsamlingen.

Derfor: Generalforsamlingen er udsat ind til vi igen kan mødes nogenlunde frit. Og forhåbentlig senest på vores sommerstævne i juli.

HUSK AT BETALE DIT KONTINGENT

Vores kasserer Dorthe er i skrivende stund i gang med at sende rykkere på kontingent til de medlemmer, der har glemt at betale. Husk nu at få betalt, foreningen har brug for dig, og træbådene har brug for DFÆL.

PRIVAT DONATION TIL FORENINGEN

Et medlem har doneret 2.500 kr til foreningen. Tak for det! Ved samme lejlighed spurgte medlemmet, om donationer til DFÆL er godkendt som fradragsberettigede. Svaret er nej. Vi har for lille omsætning og for få medlemmer til at kunne blive godkendt. Men donationer er alligevel meget velkomne...



VIL DU VÆRE MED TIL AT TESTE CHILI?

DFÆL har taget initiativ til en test af, om det nytter noget at blande chilipulver i bundmalingen. Vi har inviteret TS-sejlerne til at være med, og det vil de gerne.

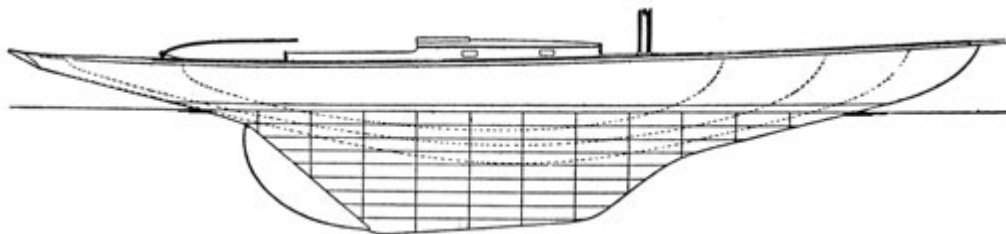
Ideen er enkel: Du maler nogle brædestykker med primer og bundmaling. Halvdelen af brædderne får den almindelige bundmaling, og den anden halvdel får bundmaling med chilipulver.

Så hænger du brædderne ved din bådplads, og tager dem op igen efter sommeren. Og så er det spændende, om du kan se nogen forskel.

Bag forsøget står Ole Olsen og Jørgen Heidemann, og de laver en bruger-manual, som du skal følge.

Klassisk Træbåd bringer testen i sit efterårsnummer. Så husk nu at tage fotos af dine test-brædder.

Kontakt Ole på stixole@outlook.dk, og kom med som chili-testen.



DFÆL

Nyt fra foreningen

NU KAN DU BESTILLE NY STANDER TIL DIN BÅD

Så er det igen tid til at bestille DFÆL-stander til båden. Vi har den i tre størrelser, prisen er den samme, uanset størrelse.

Bestil nu, så når du at få den til søsætningen.

Du bestiller standeren hos vores sekretariat, Dorthe Christensen, og det gør du nemmest ved at sende en mail til **medlem@defaele.dk**.

Lille, 15 cm "ryg", pris 100,- kr.

Mellem, 20 cm "ryg", pris 100,- kr.

Stor, 30 cm "ryg", pris 100,- kr.



Der findes også et antal kæmpe-standere, som bl.a. bruges ved vores stævner. Du kan låne en af de store standere ved at henvende dig til bestyrelsen.

SAMARBEJDE MED SØASSURANCEN DANMARK, SØ DK

Medlemmer af DFÆL kan forsikre deres ældre lystbåd i SØ DK. Selskabet har stor erfaring med netop ældre træbåde. SØ DK har videreført ældre-både specialet siden det oprindelige selskab, som SØ DK udspringer fra, Søassurancen Ærøss grundlæggelse i 1876.

SØ DK forsikrer i dag mange af TS-skibene i Danmark, og har en tilsvarende aftale med den norske søsterforening – og har vel samlet i dag flere hundrede ældre skibe/både forsikret.

Udover en normal kaskoforsikring kan SØ DK tilbyde de ældre både et særligt reduceret produkt – med en dækning, hvor der kun forsikres 50% af båden aktuelle værdi – og derfor som følge heraf, betales 50% præmie og statsafgift. Produktet byttes typisk af kunder som egentlig ikke ønsker en kaskoforsikring – men som alligevel finder, at såfremt man kan få dækket halvdelen af en skade ”så er det bedre end ingenting” - dette gælder også ved totalskade.

Som almindelig kaskokunde i SØ DK kan kunderne ligge gratis i en af de Ærøske havne årligt i et vist antal dage. SØ DK refunderer havneopholdet – herudover får de gæstende kunder også særlige fordele gennem SØ DK ved opholdet på øen.

SØ DK støtter DFÆL gennem et sponsorat, der beregnes ud fra den samlede præmie som DFÆLs medlemmer betaler i årlige præmier – derfor er det vigtigt, at der ved henvendelse til SØ DK oplyses, at båden er medlemsbåd under DFÆL. I 2020 var sponsoratet DKK 2.400 – svarende til en samlet beregnet præmie i dette år på ca. 50.000 kroner – dette beløb kan blive meget større, hvis alle husker at oplyse ved indtegningen, at ejeren er medlem af DFÆL.

SØ DK har en særlig afdeling for træskibe – som kan kontaktes gennem SØ DK's hjemmeside: www.Lystbaade.com - på hjemmesiden ligger også en begæring som kan udfyldes med relevante oplysninger.

DFÆL's bestyrelse vil foreslå generalforsamlingen, at den årlige betaling fra Søassurancen til DFÆL bruges til et vedligeholdelseslegat, der udloddes hvert år blandt de medlemmer, som har forsikret båden i Søassurancen.

DFÆL

Tovholderne

Der er mange aktive i DFÆL. Du er velkommen til at kontakte tovholdere, hvis du vil være med eller vide mere.

Formand

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Redaktion Klassiske Træbåde

Preben Rather
preben@rather.dk

DFÆL's fartøjsregister

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Bådtællingen

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Yachtloggen arbejdsgruppe

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Københavns Havn projekter

Catja Berge
catjabeck@hotmail.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.laptop@gmail.com

DFÆLs udstillinger

Anja Kiersgaard
anja@kiersgaard.eu

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævner

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

DFÆL, foreningen

Kalender

8. marts

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

15. april

Bestyrelsesmøde

5. maj

Deadline Klassisk Træbåd

8. juni

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

15. til 18. juli

Sommerstævne Frederiksværk

Vi håber Danmark er åbent...

19. juli og de følgende uger

Langsamt Fjordene Rundt

5. september

Deadline Klassisk Træbåd

8. oktober

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

Generalforsamling

Vi kender endnu ikke datoen for foreningens årlige generalforsamling. Den er udsat ind til vi igen kan mødes fysisk. Forhåbentlig senest på sommerstævnet.

Smuk og velholdt Juniorbåd sælges billigt

Vi har købt en større båd og ønsker derfor at sælge vores dejlige Juniorbåd "Perle" (J204) hurtigt, derfor den lave **pris: 15.000 kr.**

Båden er af træ og gennem mange år vedligeholdt af bådebyggeren på Rørvig havn, hvor den også befinder sig i dag. I denne sæson har den bl.a. fået nye kølbolte og bundstokke.

Næsten ny påhængsmotor medfølger (4 HK).

5 år gamle sejl.

Henvendelse Mogens Thomsen

tlf 40 87 57 00.



Knarr OD 53

Børresen knarr bygget i 1967 til salg. Båden er i fin stand, står blank ud og indvendigt.

Af udstyr kan nævnes: North sejl, bompresenning, turpresenning, påhængsmotor 4 Hk, Fendere, fortøjninger, anker o.s.v.

Båden kan beses på land fra medio oktober. **Pris : Kr 72000,-**

Henvendelse for yderligere oplysninger og fotos: Mogens Madsen

E mail: teglen7@mail.dk





YACHT SERVICE

SEJLMAGERI

BÅDOPBEVARING

32 TONS KRAN

DIESEL / BENZIN



H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal

www.hccb.dk * info@hccb.dk

Tlf. +45 62 53 21 27



Håndbog med anvisninger og opskrifter. Et samlet system til bådens vedligehold og mindre reparationer.



Bogen om at bevare båden

Udgivet af DFÆL Forlag. Kan kun købes som e-bog hos Saxo.dk. Søg på forfatterens navn.

Gør det nu!

Klassisk Træbåd når ud til en meget bred kreds af læsere. Alle medlemmer får bladet direkte i postkassen, og rigtig mange andre læser bladet online på DFÆL's hjemmeside. Derfor: Sæt din annonce i Klassisk Træbåd! Mail: bladet@defaele.dk

EPIFANES®
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte polyurethane maling kan nu fås i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlagtig højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer fra SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spalteepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggende overflader.



Værktøj

Special udvalgte TDS værktøjer, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til omfugning.

**WEST
SYSTEM®**

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gotlandsvej 6, 5700 Svendborg. TLF. 62201312. www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine ApS

Finderups Bådebyggeri



Jeg udfører alle typer reparationer af træbåde. Med over 30 års erfaring ligeligt fordelt mellem klink og kravelbyggede både. Jeg bygger også gerne nye både. Har eget værksted og mindre hal. Ingen opgaver er for små eller store.

Jeg kommer gerne over hele landet og kigger på opgaver. Få arbejdet udført på timebasis eller få et fast tilbud.

Vil du se nogle af de opgaver jeg har udført, så gå ind på min Facebook side.

Har du brug for assistance til køb af træbåd, så kommer jeg gerne og laver en vurdering.

Thomas Søs Finderup
Herslev Bygade 2, 4000 Roskilde
Tlf.: +45 2880 2508
Email: thomas.finderup@gmail.com

PÅ KRYDS OG TVÆRS MELLEM ØERNE

[illegible]

- 1 Ø i Flensborg Fjord
- 2 Fransk øgruppe
- 3 S 38 D 1
- 4 Verdens tredjestørste ø
- 5 Bjergkæde i Italien

Navnene på indsenderne bliver samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning, pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod blandt de rigtige svar om en præmie, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 20. marts 2021.

Husk navn og adresse

□ □ □ □ □ □ □ □
1 2 3 4 5 6 7 8



Vores bådteilling fortsætter ind til efteråret. Vær med til at kortlægge kulturarven ved at rapportere de træbåde, du støder på. Det gør du nemmest ved at gå ind på vores hjemmeside-app på kulturarv.defaele.dk.

Båden på billedet er en gammel 7-meter. Den står på Orø og vil kræve total genopbygning for at blive sejlbare igen. Skroget er klædt med glasfiber, der for længst har sluppet. Men smuk har den været.