



DFÆL·*bladet*

Nr. 106 december 2010

FOLKEBÅDE og bådfolk



Nr. 106, december 2010

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer
Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

Stig Ekblom, (ansvarshavende)
Egelund 42, Himmelev
4000 Roskilde
sekbloom@ruc.dk
tlf. 4675 7070 eller 2625 1917
Eva Noer Kondrup
Carl-Ove Thor
Gorm Boa (layout)

Annoncer.

Gorm Boa,
gorm@boa.dk, 3963 0952
eller bladet@defaele.dk

Tryk

Svendborg Tryk

Annoncepriser

Helside 800,-
Halvside 500,-
Tredjedel side 400,-
Fjerdedel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Medlemmer 50 %, dog ikke
forhandlerannoncer

Artikler og fotos

Ring eller mail os lige, hvis du vil sende artikler eller fotos til bladet. Vi vil meget gerne modtage stof. Stort som småt.

Bestyrelsen og kontakt

Formand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, formanden@defaele.dk

Jørgen C. Heidemann
Skovbakken 22, Skt. Klemens
5260 Odense S
6615 0402, jhe.hjem@webspeed.dk

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42 st.
2900 Hellerup
3511 3839, cbb@defaele.dk

Marianne Bryde Steensen
Oldermandsvej 29 st. tv
2400 København NV
Tlf. 3583 1261 mbs@f-steensen.dk

Anders Rugaard
Sølvgade 19, 5tv, 1307 København K
Tlf. 3537 3797
anders.rugaard@gmail.com

Foreningens sekretariat

Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.t.v.
2100 København Ø
3538 0165, b.molbech@newmail.dk

Lokale initiativer

»Kort 112«

Bruno Jensen
AGFvej 2
8260 Viby J
Tlf 8611 5485
E-mail brj@ats.dk

»Ø-havet«, Sydfyn

Gunnar Kristensen
Odensevej 3,
Verninge
5690 Tommerup
Tlf. 6475 1631

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

»Fjordsejlerne«

På og omkring Holbæk Fjord
Simon Bordial Hansen
Bygaden 72, Orø 4300 Holbæk
Tlf. 2298 1674
post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkjær Pedersen
Kong Chr. Allé 11
9900 Frederikshavn
Tlf. 9843 0731
birger-bp@webspeed.dk
www.skibslaug.dk

Forside:

Folkebåden er stadig en af de største klasser på kapsejladserne

Indhold	Side
Folkebådtema	4
Peter Pan	6
FD 2 Gill	8
Den falske D2	12
Jacaranda	13
Ove Kaae	14
Forfald og bevaring	16
De første svenske folkebåde	18
Postludium – at sejle masten af	20
Båden på bordet	21
Fjordsejlerne	22
Frederikshavn: Franciska renoveres	23
Livet med træbåd	24
Månedens motorbåd	25
Organisatorisk	
Kalenderen	26
Nye medlemmer	26
Sommertræf 2011	27
Generalforsamlingen	28
Vi har mistet Poul Silberg	28
Månedens fugl	30
Sjoverknob	30
Sladrebænken: Øveballen til Roskilde	36



Mere om Folkebåden

I det forrige nummer af DFÆL-Bladet lovede vi at bringe mere stof om folkebåden i det kommende nummer, men pladshensyn gjorde, at vi måtte udskyde dette spændende emne. Det kan vi nu råde bod på, for der er så meget spændende at hente.





I så godt som hver havn i Skandinavien møder vi een eller flere folkebåde – og mange af dem af træ.

I Danmark er folkebådsklassen stadig den mest aktive kølbådsklasse – 57 år efter de første folkebådes fremkomst.

Arbejdet med at finde stof frem om folkebåden har allerede for længst afsløret, at der er rigeligt stof til at udgive en bog om de danske folkebåde, som der allerede er sket i Sverige med udgivelsen af det meget anbefalelsesværdige værk: "Folkbåten – En modern klassiker, prægtigt illustreret og sprængfyldt af interessante og

rørende oplysninger.

Ligesom gråspurven gør folkebåden sig ikke specielt til med størrelse og smarthed. Men hvad den mangler i prangende udstyr, opvejer den rigeligt med dens fantastiske livshistorie, overraskende gode sejlegenskaber, charmerende væsen og utrolige udbredelse.

Ejet og elsket af mange – og hver folkebåd har ofte været gennem mange hænder. Det er ikke gået lige godt for dem alle – men der er nu solstrålehistorier ind imellem.

D1 "Peter Pan"

Den første danskbyggede folkebåd blev bygget som udlodningsbåd for Sejlsportens Venner. Eywind Schiøttz skrev i "Danske Baade" fra 1962 følgende forord til digtet nederst:

"Peter Pan" var Danmarks første folkebåd, bygget 1943 på Børresens værft i Vejle til Sejlsportens Venner. Den blev vundet af Helsingør Amator Sejlklub, var senere på forskellige danske hænder, indtil Peter af Rungsted solgte den til USA. Ved den lejlighed blev nedenstående sørgmuntre vise forfattet af klubvennen Ingemann Hansen, og stroferne giver udtryk for en endnu ikke afsluttet tidsperiode indenfor dansk sejl-sport.

En hilsen fra en ven i udlændighed og elendighed

Darling Peter – I will write to you et lille letter – brev,
and fortælle, hvordan det for mig går.
Skønt det nu er længe siden, at det danske sprog jeg skrev,
will jeg hope, at du understand – forstå.

Aldrig glemmer jeg de timer – du kan tro, at det var hårdt,
when I left that early morning in July.
Tænk, for hundred usle dollar de mig tog og slæbte bort,
Jonas – bigge Knud og little Karl og Kaj.

Tænk, at disse gamle Verner skulle svigte mig en dag
– ingen trøstens ord da de mig haled' op.
"Bare nu at lortet holder" var det sidste, Jonas sa'e,
da jeg hængte der på kranen i en strop.

Medens afskeds bitre vemod fyldte smerteligt mit bryst,
så foråd I jer i kroens kolde bord,
da for sidste gang jeg skimted' gennem tårer Rungsted Kyst.
when I passed it on my way to Elsinore.

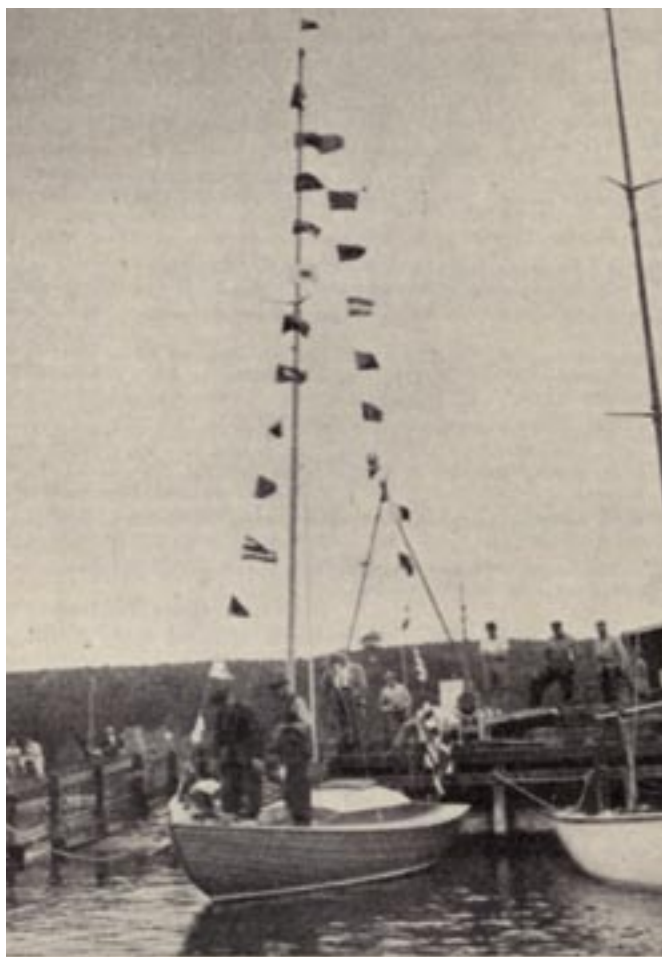
Well – now Peter – I kom safely to my place in U.S.A.,
det var drøjt, men jeg holdt ud den lange vej.
Der var mange nye steder, vi besøgte on the way,
men jeg sansed' intet – savned' bare dig.

Og nu ligger jeg i havnen – very nice – you kan forstå,
med en havnefoged' klædt i fornemt skrud.
Men jeg elsked' jo det kære rod i Rungsted, hvor jeg lå,
og at høre Bagge gå og skælde ud.

Here are mange fine både rundt omkring i havnen strøet,
og de skinner fint af rustfrit stål og lak.
Men jeg passer – kære Peter – ikke rigtig i miljøet,
og jeg savner "Strik" – "Rosita" og "Jo-tak".

Her er ofte fine ladies på visit i min salon,
og her dufter af parfume, Scotch og gin
Jeg ku' bedre li' odeuren – selv om også den var streng,
when my friends i Rungsted i mit ruf krøb ind.





Her er ingen klang af flasker with the golden Danish beer,
tænk dig, Peter – øl på dåser – made of blik,
ja, det larmer ganske grusomt, når de skåler over here,
næsten li'som i en blikkensla'rbutik.

Ofte tænker jeg på gamle da'e – da vi på langfart tog
– hvor jeg ønsker dem tilbage hver en stund.
They were happy days – o Peter – hvor i verden hen vi drog,
li' fra Humlebæk til Hven og Thurøbund.

Derfor tænkte jeg, måske at når jeg skrev til dig nu,

would ask you, Peter, om perhaps du tror,
at jeg kunne komme back again – jeg længes jo som du
hjem til Rungsted, hvor de gamle venner bor.

Tænk dig, Peter – well, I know that det er svært, min kære ven,
men hvis du sparer op og lægger væk,
så måske om nogle år jeg kunne blive din igen!
– Det kan sikkert ordnes med en dollarcheck.

Blot ved tanken – kære Peter – jubler hjertet i mit bryst,
det er drømmen, som jeg drømmer night and day.
Atter mærke Sundets bølger – atter gense Rungsted Kyst,
help me, Peter – I am lonely – far away.

Med det håb mit brev jeg slutter, og en stille bøn jeg be'r
for a happy end – just write as soon as you can.
Hils nu alle gamle venner, som jeg kender over there,
I will always be your lonely.

Peter Pan.

”Peter Pan” kom nu aldrig hjem fra USA. DFÆL's folkebådsentusiast Jørgen Heidemann fortæller, at han i 2007 kontaktede formanden for San Francisco Bay Folkboat Association, Bill Madison, for at høre om bådens skæbne. Bill Madison kunne fortælle, at han for 10 år siden havde fået en meddelelse fra ejeren af ”Peter Pan” – der på det tidspunkt havde fået skiftet navn til ”Old One” – at den var forsvundet fra sin mooring ved San Francisco og sandsynligvis drevet til havs – for aldrig mere at blive fundet.

Sørgeligt, men måske dog alligevel en ærefuld død for denne hæderværdige båd.

Sejl og Motor omtalte søsætningen af FD 1 i Julinumneret 1943, med ordene ”Et lækkert Fartøj, der allerede har mange Tilhængere”. Og i augustnummeret praler formanden for Helsingør Sejlklub, C.O. Nielsen, af at båden blev sejlet fra Fredericia til Helsingør på 22½ time – over 5 knob resulterende fart – i alle vindstyrker fra stille til 10 m/s med medløbende sø, med fuld sejlføring og ”uden at tage vand over af betydning”.

Danmarks ældste folkebåd FD 2 "Gill"

Igennem mange år har der været en helt fast deltager ved DFÆLs sommertræf – nemlig lystfartøjsmuseets smukt vedligeholdte røde folkebåd FD 2 "Gill" fra 1941.

Her vil mere vakse læsere af foregående artikel straks tænke "Hov, hvordan kan der være en dansk folkebåd fra 1941, når nummer 1, "Peter Pan", var fra 1943?

Forklaringen er den, at "Gill" blev bygget i Sverige i en af de første store serier af folkebåde, der blev bygget på initiativ af velhavende støtter for den nye klasse – og så siden solgt til interesserede.

Den svenske forretningsmand, Herbert Dieden, der i øvrigt også var dansk konsul, havde straks bestilt en

*Jørgen Heidemann og Carl-Ove Thor
nyder sejladsen med Gill*



folkebåd fra den første serie på 26 både fra Sverre-Varvet i Göteborg, og efter sigende var det hans søn, der sejlede båden i de første år.

Da båden senere blev solgt til en dansk ejer, fik den – netop med henblik på dens meget tidlige byggeår – det ledige nummer FD 2, og kan nu bryste sig af at være Danmarks ældste folkebåd – 2 år ældre end den første danskbyggede. Du kan andetsteds i denne artikel læse om, hvorfor der fandtes et ledigt nummer så tidligt i rækken af danske folkebåde.

Båden har været gennem en del hænder gennem årene, siden den kom ud fra værftet i Göteborg, men den sidste ”almindelige” ejer, Hagberdt Knudsen, har sendt os en herlig beretning om sine år med ”Gill” fra 1982 til 1996, hvor han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlad. Her bliver båden omhyggeligt passet, så vi kan være sikre på at dette klenodie er sikret for eftertiden.

Hagberdts egen beretning fra 2001 om årene med ”Gill”

Jeg købte ”Gill” i 1982 af min kammerat Jan Munk Hansen, som er møbelsnedker. Jan købte båden i Roskilde af en Christensen, som havde den stående i sin have, hvad den bar præg af efter flere år på land. Jan blev frarådet af sin far, som selv var gammel sejler, at købe båden, da han mente, at det var en håbløs opgave at gå i gang med. Men Jan faldt for båden, da han er en type, der elsker udfordringer, så han købte båden for 9000 kr i 1971. Her blev alt maling brændt af, udvendig som indvendig, herefter blev den imprægneret i C-tox og genopmalet, og nyt lærred blev lagt på ruftaget, og nye plader blev lagt på dækket og samlingerne blev forstærket med glasfiberstrimler og malet, herefter kom der nye fenderlister og skvatlister. Jan tog desværre de gamle låger af og erstattede dem med dem der er nu; briksene har Jan også lavet.

Da jeg overtog Gill i 1982 for 34000 kr. uden at vide, at det var den ældste folkebåd, hvad jeg først fik at vide

”Gill” har i øvrigt fået plaketter for god bevaring i 1989 og 1993, altså mens den endnu var i Hagberdts eje.

Som tilføjelse til Hagberdts beretning kan man læse en lille beretning, som Hagberdt har modtaget fra en tidligere ejer, Otto Aabjerg, der sejlede ”Gill” i en årrække gennem 60’erne og 70’erne.

Kunne vi få fat på alle ejerne af bare denne ene båd, ville vi helt sikkert kunne stykke en helt fantastisk historie sammen, der viser den omtumlede tilværelse, som mangen en lystbåd har haft gennem årene. Elsket og svigtet, omhyggeligt passet, udsat for farer og besværligheder, hårde kampe på kapsejladbanerne, fantastiske ferieture og herlige hyggesejlads.

Det er værd at tænke over, når man møder en ”ganske almindelig folkebåd” – den ville sikkert kunne fortælle historier i dagevis, hvis den ellers havde et sprog.

efter et halvt år. Jeg arbejdede videre, hvor Jan slap, da det for mig forpligtede at holde båden sejlede i fin stand.

I starten kunne jeg ikke forstå, at båden tog meget vand ind, når den sejlede på kryds, så da båden kom på land blev bunden igen afrenset ind til det bare træ, og igen imprægneret i C-tox, naglerne blev gået efter, og nye sat i, herefter blev den genopmalet, og alle bordene under vandlinien fik Prof 10 i overlapningerne, kølboltene blev spændt efter. Fribordet blev fuldsparlet med diamant spartelfarve og genopmalet, det har holdt indtil nu, jeg har kun vandslebet ganske let, og genopfrisket med fortyndet emalielak fra Sadolin, da de har den pæneste postrøde emalielak. Jeg var nu spændt på om båden nu var tæt; den var blevet bedre, men ude ved mastesporet som lå direkte på kølsvinet skruet med franske skruer løb vandet stadig ind på kryds.

Jeg prøvede igen næste forår at spænde efter, og gik nu svøbene efter. Hvor de var knækket, blev de forstær-



ket, så nu mente jeg, at den var tæt. Men ak, båden var stadig utæt. I efteråret 1984, da båden skulle på land, fik vognmanden ikke rigtig fat under kølen foran, hvad resulterede i, at remmen fik fat i stævnet i stedet for, og så kom chokket. Kølen gable ca. 5 cm foran, og rustvand løb ud, så nu var der kun en vej: Alle kølbolte skulle skiftes; det arbejde blev færdig i foråret 85. Vi havde haft hele kølen af, og gennemgået dødræet, som var OK. Nu kunne der ikke være mere, da båden skulle i vandet i foråret 86, mente jeg.

Men jeg blev klogere!

Ugen før at vognmanden skulle komme, knækkede toppen af roret, efter det var sat på Det viste sig, at det gamle egetræ var sort indvendig og var nærmest som muld. Det var et held for mig, at det ikke skete under sejlads, så jeg købte et nyt ror hos Brandt Møller i

Frederikssund for 4000 kr.

Nu skulle en god sejlersæson begynde, men vandet fandt stadig vej omkring mastesporet, så nu var jeg skakmat. Jeg sejlede med problemet indtil efteråret 92.

I sommeren 87 gik hulkehelen på den gamle mast, som var af oregonpine, i stykker. Jeg købte en ny hos Ulrik i Rungsted for 9000 kr. Så nu begyndte lommemerterne at brede sig. I mellemtiden havde jeg også måtte ofre nye sejl og spilerstage.

Da jeg skulle sejle fra Kastrup til Middelfart i 1990, havde jeg nær mistet Gill. Jeg sejlede over Køge Bugt i let vind og kom ind i Faxebugt, hvor vinden blev meget frisk, her opdagede jeg pludselig at vandet stod helt op til dørken.

Da jeg sejlede alene, fik jeg travlt med at pumpe samtidig med at holde båden på ret kurs. Så skete der



også det, at pumpen rev sig løs, så nu var der kun pøsen tilbage. Jeg havde kun et i tankerne, at komme ind til soldaterne ved Bøgestrømmen og sætte hende på grund i det rene sand der. Mine to kammerater, som var sejlet i forvejen i en Bandholm 27, lå og ventede på mig, da deres manifold lækkede, og de mente, at jeg kunne trække dem ind gennem soldaterne, da vinden var i vest.

Jeg havde ikke haft tid til at tænke på at løfte knoglen til VHF anlægget og kalde dem, så de var noget forbavset. Jeg fik den ene af dem over og hjælpe mig, så jeg trak også den anden båd, indtil han kunne sætte sejl igen, og vi nåede velbeholden til Nyord kl 2 om natten, hvor jeg havde en stærk hovedpine.

Næste dag blev Gill sejlet til Præsto til bådebygger Poul Hansen. Hvorfor vi kunne sejle den derover var, at så længe vi ikke havde sejlet oppe, tog båden ikke vand ind.

Det viste sig at der var brugt norske spir i de nederste kølbord i 1941, noget man gjorde den gang. Alle havde ellers sagt, at når båden er med kobbernagler er der ingen fare på færde, men man kan altså ikke bruge kobber i egetræ, så derfor.

Poul Hansen slog nye spir i og kalfatrede, noget Brandt Møller kritiserede. Han anbefalede mig at forstærke med rustfri skruer, så i foråret 91 blev de nederste kølbord forstærket med rustfri skruer ind i kølsvinet, fribordet i stævnen og agter fik også nye skruer i, så nu var den side af sagen i orden.

Jeg fik Mogens Hansen med mig ude at sejle i sommeren 92. Han fandt ud af, hvad der var i vejen med utætheden omkring mastesporet. Vi aftalte, at han skulle have båden hen, når den skulle på land. Det, der skulle laves var, at mastesporet skulle op og hvile på to nye bundstokke, så trykket blev fordelt. Svøbene ved røstjernene skulle også skiftes, samt to nye røstjern. Alle bordene blev gennemgået, og der kom to nye knæ under dækket i siderne ved masten.

Året efter blev der lavet to nye hylder i sider inde i kahytten, og kølen blev afmonteret igen og fuget om, ellers var alt OK fra Mogens' side, og det viste sig også at holde stik, for nu fik jeg problemer med støvmiderne.

Da Danmarks Museet for Lystsejlads åbnede i 1996 på



Hagberdt Knudsen, som har passet "Gill" så omsorgsfuldt, indtil han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlads.

Valdemar Slot, følte jeg, at det var en passende anledning for mig at stoppe. Gill havde jeg i forvejen testamenteret til museet, så vejen var ikke så lang.

Jeg er i dag glad for, at jeg har lavet den klausul, at båden skal være sejlede, så man hvert år har kunnet se båden ved DFÆLs stævne den anden weekend i juli måned.

Otto Aabjergs beretning

Jeg kan også fortælle lidt om båden i den tid, jeg havde den. Den havde ellers fået mahognyruf, men kistebænkene var lavet af massiv mahogni, men ret spinkelt lavet – som et skab med rammer og fyldinger, så en dag hvor jeg rigtig skulle hale ind i skødet og stemte fødderne mod kistebænk-siden, røg foden lige igennem, så jeg skiftede de smukke, men uhensigtsmæssige sider ud med mahognyfiner.

Båden var næsten tæt, da jeg fik den. Den havde i mange år ikke sejlet kapsejlads. Man kunne se det bl.a. ved, at den havde tunge springmadrasser med jernramme. Men jeg sejlede den i al slags vejr, også havkap-



sejlads, og i 1965, tror jeg, i det meget stormende vejr Sjælland Rundt, fik båden lidt af et knæk – blev for øvrigt nr. 5. Men båden var mere eller mindre utæt efter den omgang. Mere eller mindre siger jeg, for det var kun i hårdt vejr. Jeg forsøgte selvfølgelig alt muligt for at gøre den tæt.

Dæk og ruf blev praktisk talt tæt, men jeg forstår nu, at det der virkelig var galt, det var tæring af kølboltene, især de forreste, som jo dengang ikke blev lavet af rustfrit stål. Trænger saltvand ind, så vil det i forening med egesyren hurtigt gøre det af med jernet.

Sagen om FD 2

Det kan nok undre, at Gill kunne få sejlnummeret FD 2, når den nu kom fra Sverige. Men båden var jo to år ældre end FD 1 ”Peter Pan”, så det var jo heldigt, at der var et hul i rækken, som den lige kunne sejle ind i.

I Sejl og Motors februarnummer fra 1943 findes en notits om en initiativrig bådebygger Gehring i Marstal, der, straks tegningerne blev tilgængelige, er begyndt at bygge en folkebåd – altså samtidig med at Børresen går i gang med ”Peter Pan”. Man har vel så reserveret sejlnummeret FD 2 til denne båd, men senere har det vist sig, at den aldrig blev klasset.

Jørgen Heidemann stødte på båden i Nyborg Havn, hvor den lå på land i en ussel forfatning – under navnet ”Røde Orm”. Han fik kontakt med Henning Blix, som havde skrevet en artikel om båden i Nyborg Sejlklubs blad i 1997, mens den lå velholdt og fin i havnen. Han fortæller, at båden blev bygget i 1943 i Marstal – af kalmarfyr på ask. Den blev altså bare 10 cm for lang og 3 cm for bred – og Blix gætter på, at det måske bare er fordi bådbyggeren har villet udnytte de dyre materialer fuldt ud. Som han skriver: Det vigtigste for ham [bådbyggeren] har været at bygge en god, solid båd.

Men det er altså sandsynligvis årsagen til, at båden ikke har kunnet blive klasset, for også dengang var man

Sjælland Rundt 1966 knækkede jeg masten – det ene vant knækkede. Det var på kryds lidt sydfor Stignæs. Den gamle mast var ellers en smuk kraftig (men sikkert også tung) oregonmast.

FD2 viste sig på trods af alderen at være hurtig og kunne dengang udmærket klare sig på kapsejlsbanerne. Mens sejlene var nye, fik jeg mange gode placeringer, især andenpladser. Engang blev det endog til en første plads og overaltsejr Hesselø rundt, i 1970.

ret strikse med, at klassebestemmelserne nøje skulle overholdes.

Så det meget lave sejlnummer har bare stået og ventet på at gamle ”Gill” kom til landet engang i 50’erne og kunne blive til FD 2....



”Røde Orm” som den så ud, da Jørgen Heidemann fandt den på Nyborg Havns oplagsplads. Det vides ikke, om båden er blevet gjort i stand – eller skrottet. Ærgerligt – båden er jo bestemt et folkebådshistorisk kuriosum...

FD 3 "Jacaranda" eks. "Helen"

Den ældste nulevende danskbyggede folkebåd.

Vores førende danske folkebådshistoriker i DFÆL, Jørgen Heidemann, undersøgte for nogle år siden FD 3's skæbne og skrev en artikel herom til DFÆL-Bladet.

Båden var bygget på Århus Yachtværft i 1946, men blev senere solgt til Tyskland som så mange andre danske folkebåde.

Egentlig blev Jørgen sat på sporet af den tidligere kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen på et møde mellem hende og DFÆL om bevaring af de gamle lystbåde som en del af den danske kulturarv. Hun havde sejlet med FD 3 og spurgte til dens skæbne. Efter mange anstrengelser fik Jørgen kontakt med den nuværende ejer, Rudolf Schmiedeskamp, der bor ved Bremen og sejler på indsøen Weser.

Båden lever i bedste velgående, og du kan læse Jørgens beretning om den i DFÆL-Bladet nr. 92, eller læse artiklen ved at slå op i DFÆLs register under Nordiske Folkebåde "Argo" FD 3.



Ove Kaae – folkebådebygger fra Svendborg

Scene:

Drejø gamle havn, torsdag den 8. august 2009. 4 folkebåde holder ”stævnemøde” før Svendborg Classic Regatta.

Snakken går. Thomas Suwelak, ejer af den Ove Kaae-byggede F GER 252 ”Red Fox”, spørger mig, om jeg ved, om Ove Kaae’s værksted findes endnu.

Må svare, at det aner jeg ikke, men tror, jeg kender en, som gør.

Intet kunne være rigtigere: Tom Andersen (S 38 D 21, ”Saga” af Svendborg) har haft et meget nært bekendtskab til og naboskab med Ove Kaae.

Jørgen Heidemann



”Gill” – ”Red Fox” – ”Scherzo” – ”Kokyta”



Red Fox på læns

Fortællingen om Ove Kaae

Af Tom Andersen

Ove Kaae har jeg kendt, siden jeg gik med korte bukser. Han var egentlig snedker, men arbejdede som bådebygger for Henry Rasmussen og senere Aage Walsted. Han byggede både i sin fritid. Der var en lærling på værftet, Aage Birch, han byggede en drage, og det inspirerede Ove til også at bygge en drage. Den blev solgt, og han byggede en 30m² Utzon, »ROSAMUNDE«, med den blev han overaltvinder af ”Tåsinge Rundt” i den første sejlads med den nye båd.

Jeg stod sammen med min far på molen ved den runde havn, da de kom klar af Skansen. Først kom

seksmeteren »CAPRICE«, og lige efter kom » ROSA-MUNDE ». Der var mange mennesker på molen, og der gik et sus gennem tilskuerne, som når der bliver scoret et mål i en fodboldkamp.

Senere blev Ove selvstændig, på et tidspunkt havde han en lærling, men ellers klarede han det alene, byggede mange fine folkebåde, juniorbåde og piratjoller.

I 1965 byggede han et folkebådsskrog, en folkebåd med motor og en folkebåd til levering til pinse. Han var bagud, og derfor satte han en annonce i avisen, vel vidende, at der ikke var en ledig bådebygger, men det var for at vise sin gode vilje overfor kunden. Jeg var lige vendt hjem efter et eventyr med en norsk tankbåd. Det var min bror Ib, der gjorde mig opmærksom, og jeg gik op for at hilse på, og det endte med, at jeg blev ansat. Det var nogle gode og lærerige måneder.

Værkstedet ved Tværvej 74 lå ikke ved havnen, men et godt stykke derfra, så bådene måtte slæbes 2,3 km gennem byen (Porthusvej - Overgade - Lerchesvej - Havnegade).

Overgade og Lerchesvej var ensrettede, så der blev kørt imod færdselsretningen.

Ove byggede en hel serie folkebåde til tyske kunder,



Billedet af transporten er taget på Lerchesvej, med Ørkildsgade i baggrunden. Det var en gammel Scania lastbil, der trak. Der blev ikke brugt ruller, men en tretommer bølgeplanke, der blev fornyet, når den blev for tynd, og der var ingen smørelse.

det var en Reimer-Sørensen, der solgte bådene. Det er derfor ikke sikkert, at »RED FOX« har et dansk nummer.

I 1969 kom Lis og jeg hjem til Svendborg efter et par år i Julianehåb, og vi købte det hus, vi nu bor i og blev derved naboer til Ove og hans familie. På det tidspunkt var han stoppet som selvstændig og var ansat forskellige steder. Vi var makkere på værftet nogle måneder, omkring ti år senere, da vi renoverede søværnets minestrygere.

Den sidste båd byggede han til sig selv af resterne fra tidligere byggede folkebåde. Den var klar i 1980. Det var ikke en udsøgt klædning, men flotte linjer. Klædningen blev limet sammen med skumlim, og da den var klædt op, rensed af og pudset med sandpapir, kom han ind for at snakke »skiv«. Han glædede sig over at se de perfekte linjer. Det var et helt livs erfaring, det var flot at se, der var ingen nagler, kun skrueerne i stævn og køl, den fik navnet FD 793 »SIDSTPIGEN«. Det var den yngste datters kælenavn, hun var en efternøler, så hun var moster, da hun blev født, de var ti søskende.

Det var en hurtig båd, og han sejlede den i nogle år, men det kneb med at finde gaster, så den blev solgt til Tyskland.

Ove levede fra 06-11-1925 til 27-04-1998. Han døde af en hjerneblødning, og der gik et par år før Ella Kaae solgte huset. En søn bad mig vurdere, om der var noget bevaringsværdigt i værkstedet. Jeg foreslog, at de kontaktede museet på Valdemarsslot, hvorefter Martin Stockholm hentede et par læs, med en stor trailer. Der var blandt de ting, der kom på museet, byggeskabeloner, værktøj og et par kølmodeller – også et køl- og spanterids til » ROSAMUNDE », tegnet i fuld størrelse, på pergamentpapir, rullet op på en rundstok og signeret ”Med venlig hilsen, Aage Utzon”.

En af kølmodellerne er der en historie om. Den lavede han på bestilling til Ole Andreasen til folkebåden »ELEFANT«. Ole er jo en stor hyggelig bamse, så han ville have kølen optimeret med vægten så langt frem som muligt. Det blev en meget hurtig båd, men konkurrenterne forlangte ommåling, og det viste, at tolerancen var overskredet, så kølen blev kasseret og erstattet med en køl fra Børresen.

Forfald og bevaring

af Villy Kongeskov Klausen

Farvel til FD 524, og FD 10 på museum

I 2004 satte bestyrelsen i DFÆL et skib i søen, som gik ud på at registrere de lystfartøjer, som var forladte og stod og gik langsomt i forfald, min opgave i mit område, som er Nordvestsjælland, var at afdække Odden Nykøbing Sjælland og Rørvig havne, og de steder i området var der mulighed efter aftale med ejerne at registrere de fartøjer som stod i haver og på sommerhusgrunde m.v..

Det var en spændende opgave, i Klint fandt vi en måge, som Simon Hansen og Henrik Effersøe var oppe og besigtige og fandt særdeles interessant. Mågen forsvandt fra området da bådebyggeren Henrik fra Nykøbing rejste til Canada, han havde i mellemtiden erhvervet mågen, som havde et lavt nummer, dens skæbne er uvis. Generelt må jeg sige at om ikke nedslående, så er det faktisk ikke lykkedes at redde nogen af de fartøjer, som jeg registrerede på daværende tidspunkt.

Ejerne finder indledningsvis, at man har noget af værdi, som man har holdt meget af, og når der viser sig en køber, sættes prisen ofte for høj, og køber forlader forhandlingerne. Langsomt men sikkert forfalder fartøjet,



Det sidste sorgelige minde om FD 534 West-Wind

da det for det meste står hen uden vedligeholdelse ofte ikke afdækket, og derfor kræver både meget tid og mange penge for en ny ejer at gå i krig med den, ligesom værdien er faldet væsentligt.

Omkring slutningen af halvfjerdserne kom en køn og velbygget folkebåd til klubben (Nykøbing Sjælland) Bøje Tommerup hed bådebyggeren, og skulle vist stamme fra Limfjorden. Båden var grøn og deltog meget i kapsejladser, også i DM som jo dengang havde en del træbåde med. Selv sejlede Lisbet og jeg rundt i min fars sidste fiskerbåd på 16" bygget i Snekkersten med røde sejl og bygget eg på eg, meget romantisk. Men vi drømte om noget større, senere fik vi en Helsingørjolle "Amanda" bygget på Aarøsund i 1976, og vi begyndte at sejle i klubben. Vi klarede os godt, og havde god kontakt til folkebådssejlerne. FD 524 var stadig en meget aktiv båd, senere skiftede Lisbet og jeg til Folkebåd FD 450 i 1987. Et lille pænt felt kunne vi mønstre i klubben med 5 træbåde og en fiberfolkebåd, men i starten af 1990'erne forsvandt FD 524 fra kapsejladsbanen. Fra omkring 1997, jeg ved det ikke helt præcist, har den stået på land uden presenning, mange har tilbudt sig som købere, men uden at opnå en aftale. Ejeren var på det sidste parat til at forære båden væk, men det lykkedes ikke.

Jeg kiggede ofte forbi FD 524 som stod forladt på havnepladsen, ting var også blevet fjernet fra båden, og man kunne se, at den til sidst var meget forfalden. I december 2009 var det slut. FD 524, var blevet skåret op med en motorsav, kun kølen stod tilbage, og mange tanker gik gennem mit hoved, både det smukke syn da hun kom til klubben, oplevelserne på kapsejladsbanen, registreringen af det forsømte fartøj, og ejeren som jeg jo kendte som et behageligt og imødekommende menneske.

Min egen konklusion omkring ældre folkebåde, er ligesom med veteranbiler: der skal forsvinde mange før de bestående får en høj værdi, og så skal de være velholdte. Det første er allerede sket.



FD 10 Helen

En anderledes historie følger nu efter med FD 10 Helen, som det er lykkedes at redde for eftertiden, dog ikke uden sværds slag med Odsherred Kommune. Kristian Jensen, som er født i 1930 i Kildehusene syd for Nykøbing Sjælland, ønskede i 2008 at afhænde sin velholdte båd. Han havde erhvervet den i 1973, så der havde kun været to ejere siden 1946. Før den tid havde Kristian sejlet BB jolle, og en del andre fartøjer, og altid været en præmie-sluger i de fartøjer, hvor han sad med rorpinden i hånden.

Da min pensionstilværelse jo nærmede sig, udsprang der sig en ide om at oprette en veteransejlerskole, evt. også med andre fartøjer. Starten skulle være FD 10 og min egen FD 450, det skulle oprettes som et kulturelt projekt i Odsherred Kommune, og skulle være i Rørvig Havn, som har stor publikumstilstrømning. Havnefogeden oplyste, at kommunen havde en sagsbehandler på området, som jeg skulle ansøge.

Jeg formulerede en ansøgning, men hørte ingenting. Jeg kontaktede flere gange forvaltningen, men fik endelig at vide at den nævnte sagsbehandler havde orlov, og jeg skulle vente, og det gjorde jeg. 1 oktober 2008 havde jeg overtaget FD 10 efter Kristian Jensen. Endelig i december

fik jeg et møde med sagsbehandleren, hun mødte mig uden for sit kontor, og havde intet tilovers for projektet, alt gik galt. Havnefogeden bragte nu sagen op i brugerrådet i Rørvig, jeg ved ikke, hvordan det blev fremlagt, men brugerrådet var klart imod at nogen forsøgte at trænge sig ind "og kræve havneplads". Jeg kunne komme på venteliste efter 70 andre, som stod før mig.

Nu stod jeg tilbage med en velholdt folkebåd, som jeg ønskede skulle bevares, men reelt ikke havde nogen plads til, og kommunen havde skudt mit projekt i sænk. Jeg indgik i foråret 2009 en drøftelse med Odsherreds Kulturhistoriske Museum om, at FD 10 vederlagsfrit blev overdraget til museet. En betingelse som museet opsatte var, at der skulle være et lokalt islæt. Kristian var fiskersøn fra Kildehusene syd for Nykøbing Sjælland, og Helen FD 10 havde sejlet på fjorden siden 1973 med Kristian som skipper.

Museet sagde ja til at overtage Helen.

Nu er Helen i gode hænder, og jeg er med i den maritime arbejdsgruppe på museet. Til kommunens chef i forvaltningen svarede jeg tilbage, at jeg ikke tog afslaget personligt, men var opmærksom på at træskestibsfolk generelt havde svære vilkår i vores havne. Mange holder af træskestibe, men få vil reelt gøre en indsats for at bevare vores kulturarv.

De første svenske folkebåde

Af Stig Ekblom

I forbindelse med folkebådens jubilæum eftersøgte nogle af de ledende medlemmer af Svenska Folkbåtsförbundet verdens første folkebåd, FS 1, der blev søsat 23. april 1942. Den blev fundet i Spanien i 1991 i en ussel tilstand, og man forsøgte at købe den på en auktion – men en spansk velhaver løb af med den. Han fik den nødtørftigt istandsat og sejlede med den. Året efter ville han sælge den for 50.000 kr., men det var der ingen, der ville give for den. Nogle år senere fik man en mail fra en anden spanier, der endda kunne oplyse, at han fået bådens første sejl fra 1942 med i købet – og at han nu var i gang med at restaurere den gennemgribende. Alt tyder altså på at denne båd – der var prototypen og blev modellen for alle fremtidige folkebåde – sejler den dag i dag, næsten 60 år efter at kølen blev strakt i Sverige.





Den nødtørftigt istandsatte FS 1, som man fandt den i 1991 i den spanske havn Benaldena, Fuengirola.

Den næstældste svenske folkebåd S2 "Jo-Jo"

Når det nu ikke lykkedes for Svenska Folkbåtsförbundets historiske konsulent Anders Olsen, som også er kendt som er en af medforfatterne til den særdeles læseværdige bog "Folkbåten – en modern klassiker" at få fat i den allerførste svenske folkebåd, så kastede han sig i stedet over S 2 "Jo-Jo".

Den blev udsat for en gennemgribende restaurering, der kostede ham tre års arbejde, omkring 1500 arbejdstimer og 150.000 svenske kr.

Han skiftede kølplanken, for- og agterstævn, 7 bundstokke, 13 svøb og 35 meter klædning. Nyt dæk og ruftag – samt ny forluge og al dæksaptering. Ny mast og bom – og ror. Altså en næsten ny båd, men alt ført tilbage i originaltilstand.



Herover:

Intet under at Gorm Boa blev helt himmelfalden, da han helt tilfældigt mødte "Jo-Jo" på Utö i 2008 lige efter sosætningen. Her deltog den i "Vikingaregattan" for folkebåde og fik en god placering i kapsejladsen.

Fra venstre ses "Jo-Jo" i gang med den omfattende renovering

Derefter billede fra sosætningen i juni 2008.

3. billede: Tord Sundéns søn Sture Sundén var til stede ved sosætningen og viste den allerførste originaltegning til folkebåden – efter Anders Olsens mening er det første gang nogensinde, at denne tegning er vist frem for offentligheden.



Postludium – "at sejle masten af"



Postludium = Efterspil. ...efter en sæson, der er lige ved at være forbi

Nu er det allersidst i oktober, de fleste andre både i havnen er på land. Ligger nu lidt ensomt og prøver at fortsætte en tradition, der startede, da vi var 3 folkebåds-sejlere i Faldsled.

Det begyndte med, at da min anden sæson var ved at være ovre, og jeg begyndte at snakke om at bestille tid til optagning midt i oktober, sagde de herrer Gunnar ("Påfuglen") og Anders (plast-atrappen "Spar Knægt") : Det behøver du da ikke, vi kan sagtens sejle et stykke tid endnu på gode dage.

De har lært mig så meget andet, så hvorfor ikke ?

OK, det prøver vi så. Jo – der kom flere fine dage endnu, bl.a. havde vi et par ovenud vellykkede week-ends ud i det Sydfyenske, som vi er så heldige at være privilegerede ved at ligge ved.

Et par år hengik. Så opdagede jeg, at de to herrers både blev taget på land sammen med de andre. Forklaring? – de havde jo lært mig noget andet. Jo, men bare du har din i vandet, har vi jo stadig en båd at sejle i !

Sandt nok. Heraf udviklede sig en meget hyggelig vane med at tage os en god tur en dag langt hen på



sæsonen, når min forsikringsperiodes udløb nærmede sig.

Det kunne være "Øerne Rundt" eller – gode år – ud af "lagunen", hen om hjørnet, ud i Lillebælt og hilse "Farvel og tak for i år" til Helnæs Fyr medsamlet madpakken og – ikke at forglemme – hjemmetrukket valnøddedram fra sidste år.

Herefter hjem til havnen, direkte hen til mastekranen at afmaste. Det var herunder, jeg af Anders lærte udtrykket: "At sejle masten af".

Nu er Anders her ikke mere, og Gunnars helbred er ikke længere shipshape. Men endnu – lidt alene – hilses der af til Helnæs Fyr, hvis der bliver en god dag.

Der er tomt derude. Næsten ingen sejl – måske en enkelt tysker langt ude i bæltet.

Du er ikke helt alene

Og dog er her ikke tomt: Nørrefjorden vrirler med store flokke edderfugle, som nu og da letter og flytter sig i ganske lav flugt henover vandet. Hen over himlen grågæs på træk, lejlighedsvis mindre grupper knortegæs. Heldige dage ses den ene musvåge efter den anden i cirkelnde svæveflugt højt oppe.

Turen går ud over Nørrefjorden, imod "Gabet" ved Illumø. Endnu er her tyst – lystmorderne er ikke begyndt at plaffe stakkels opdrættede fasaner derovre, selv om det udsatte løsdriftskvæg er færgen hjem til fastlandet.

Der er noget særligt over en tur på vandet i det sene efterår, når solen står ganske lavt. Bare et par håndsbredder over kimingen, lyset står fladt ind på kystbrinkerne og kaster andre steder lange skygger. Og danner flotte reflekser i vandoverfladen.

*Odense, 27 oktober 2010, Jørgen Heidemann
F DEN 506 "Scherzo" af Faldsled*

Bådoplysninger

Evt. bådnr. _____

Bådnavn: _____

Ex. navne: _____

Bådtype: _____

Bådebyggeri/byggested: _____

Byggeår: _____

Konstruktør: _____

Træsorter: _____

Længde: _____

Bredde: _____

Dybgang: _____

Displacement: _____

Sejlbåde:

Rigtype: _____

Sejlareal: _____

Sejlmærke: _____

Ex. Sejlmærker: _____

Motorbåde

Motor: _____

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn: _____

Sejlkлуб: _____

Indsend gerne en kopi

Bemærkninger: *Brug evt. nyt papir* _____

Evt. medlemsnr. _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr. og by: _____

Telefon nr.: _____

Email: _____

Sendes til:

DFÆL, Birte Molbech

Holstebrogade 4, 3.t.v. 2100 København Ø

Email: register@defaele.dk

Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi

Hvis du kun ændrer bådoplysninger, skal du sende blanketten til formanden, Ove Juhl