



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 102 december 2009



**Eventyret om den smukke drage
Ellida – 100 årig klenodie**

Der var engang en Drage

– og den er her endnu...

For 81 år siden udskrev Göteborgs Kungliga Segel Sällskap en konstruktionskonkurrence for en billig eentypebåd, der skulle kunne serieproduceres af hensyn til prisen, så den kunne bruges i ungdomssporten. Den skulle være "en relativt hurtig, tilpas stor og sødygtig kølbåd med et tiltalende ydre"

Af Stig Ekblom



De første Drager havde kahyt med køjer og var betragtet som en tur- og konkurrencebåd.

Dragens mål, som de er idag:

Længde overalt	8.90 m
Længde i vandlinien	6.20 m
Bredde	1.95 m
Dybgang	1.20 m
Deplacement:	1.7 t
Kølvægt:	1 t
Storsejl	16 m ²
Genua	11.7 m ²
Spiler	23.6 m ²
NL-mål	5.2

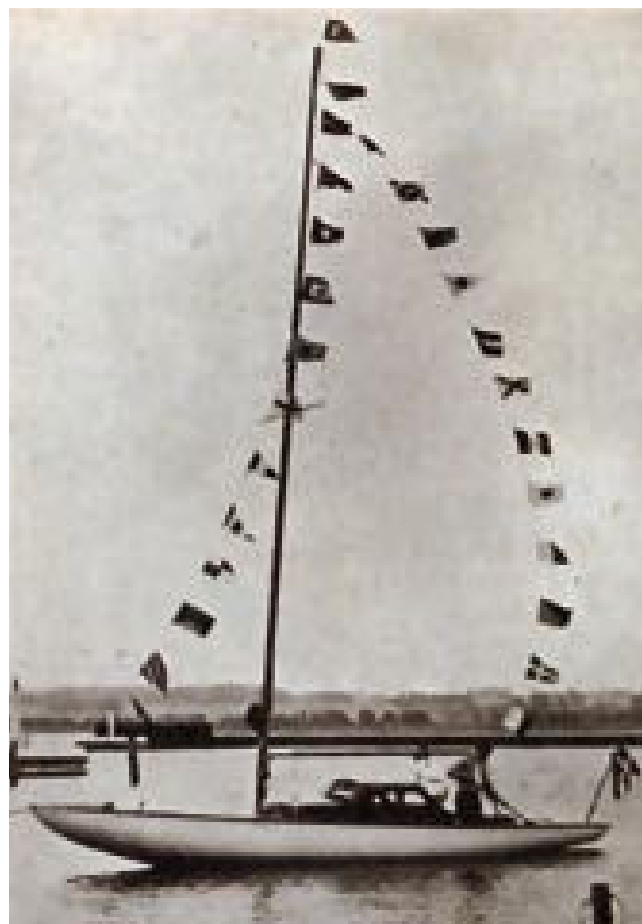
Den dengang 57-årige kendte konstruktør Johan Anker indsendte et forslag til en sådan båd, og den blev ubetinget udvalgt som GKSS's nye eentypeklasse. Båden blev allerede fra 1929 bygget i stort tal i Sverige, tæt fulgt af danskerne, og noget senere også i større omfang af nordmændene. Et af de første lande uden for Norden, der tog klassen til sig, var mærkeligt nok Hong Kong allerede i 1931, og inden anden verdenskrig var Dragen vidt udbredt i Europa.

Bent Aarre skriver i bogen "Danske Lystfartøjer gennem 100 år" at Dragerne med tilnavnet "de små kloge både" var tænkt som en slags folkebåd, idet den kun kostede 2.500 kr. at bygge i 1930. Samtidig bemærker han, at det altså svarede til en årsløn for en funktionær. Bådens sødygtighed imponerede mange, fortsætter han, for den kunne i 16 m/s med 4,5 m² fok og 4 reb-omgange på bommen holde sig på benene med en krængningsvinkel på 45°.

Sejlene har udviklet sig meget siden dengang. I dag kan en Drage nøjes med 15° krængning ved samme vind, men med fuldt storsejl og genua!

I 1937 begyndte man at sejle om den internationale "Guldpokalen" og har gjort det lige siden – dog afbrudt af verdenskrigen.

I decembernummeret 1944 af "Sejl og Motor" spæede den førende kapsejladskommentator "Mascot" klassens undergang, idet riggen var for gammeldags, og båden for dyr at bygge. Det var egentlig underligt, for ved Drageklubbens Kapsejladsstævne i Isefjorden 1943 deltog der

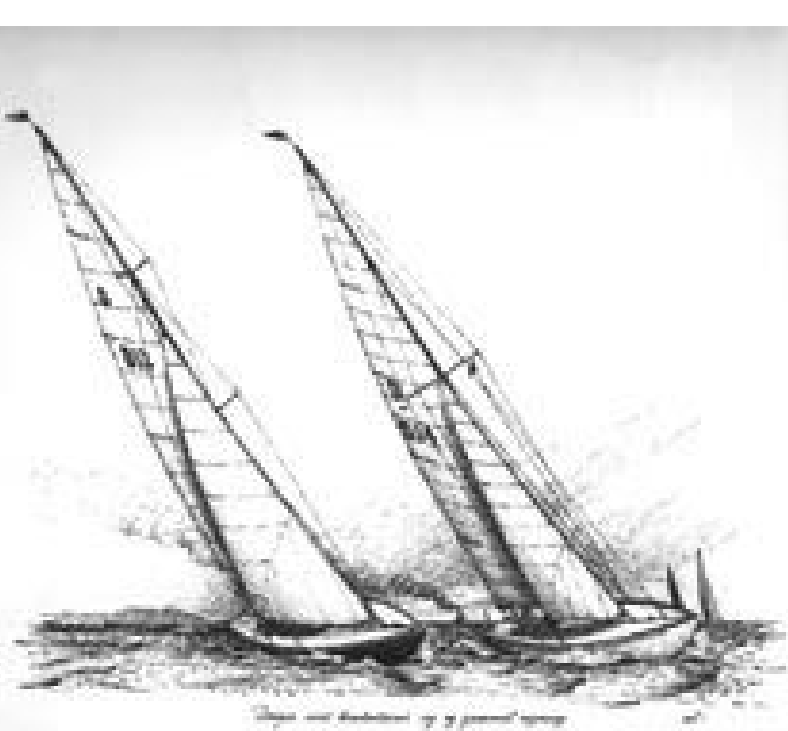


"Sejlsportens Venner" udloddede i 1944 denne nybygning fra Borresen – en drage med doghouse. Foreningen kaldte båden for "Danmarks smukkeste Drage", og der er ingen tvivl om, at den var smukt bygget, men udformningen må det vist overlades til læseren at bedømme....

ikke mindre end 33 Drager.

I 1943 var der 65 Drager i Danmark, mens der i Norge og Sverige var 350 tilsammen – og der blev bygget på livet løs. Samtidig forberedte ledende nordiske kapsejlere en ændring af riggen, så de brede salingshorn blev smallere, og genuaen større – og så man måtte sejle med spiler.





Denne tegning af Andreas Laursen i bogen "Danske Lystfartøjer gennem 100 år" beskriver ganske godt den forandring af riggen, der skete i 1946, og som samtidig gjorde det muligt at sejle med spiler.

I 1946 vedtog IYRU (International Yacht Racing Union) ændringen af riggen og godkendte samtidig dragen som international klasse med deltagelse i de olympiske lege.

Nu kom der virkelig gang i byggeriet af Drager. Børge Børresen var en af de førende bådbyggere indenfor klassen og satte en utroligt høj standard. I modsætning til Dragerne før krigen, der som regel var bygget i fyr, var drager nu bygget i mahogny på smukkeste vis. I alt byggede Børresens værft 326 trædrager fra 1936 og frem – og endnu flere af plastik.

I årene 1953-70 kom et andet bådbyggeri på banen med Drager af højeste klasse, nemlig Pedersen og Thuesen i Bramdrupdam i Jylland. Disse byggede 97 drager i perioden, heraf mange til eksport.

Først i 1953 blev det tilladt at bruge skødespil i klassen, og fra 1969 kunne man skifte træmasten ud til en aluminiumsmast.

I tresserne indførtes Verdensmesterskaber hvert andet år og Europamesterskaber hvert år, så ud over de nationale sejladsere i de enkelte lande har der været nok af mulighed for at dyste i klassen.

I 1972 røg Dragen ud af det olympiske program, og mange troede at det var enden for denne klasse. Her begyndte Børge Børresen imidlertid at producere Dragen i glasfiber, og dette betød en ny fremgang for klassen, så den i dag lever i bedste velgående, men som bekendt ikke så udbredt i dens smukkeste fremtoning som træbåd. Men Dragens oprindelige formål som billig ungdomsbåd kan det vist ikke siges, at den opfylder mere. Den fremtrædende dragesejler Lars Stenfeldt Hansen skriver om Dragen, at båden er populær i Skandinavien, selv om den går for at være én af de dyreste mindre bådtyper. På engelsk siger man i sejlerkredse at Dragon-båden er "The King of Boats – and The Boat of Kings".

I anledning af Dragens 75 år som klasse udgav Aschehoug i 2004 et flot 220 siders billedværk "Dragon – Seventy-five years of Tradition and Development" med engelsk, tysk og dansk tekst. Her kan et væld af gamle og nye billeder af Dragerne nydes.



Drager i havn under et Europa Mesterskab – fra dengang da både var af træ og mænd af....?

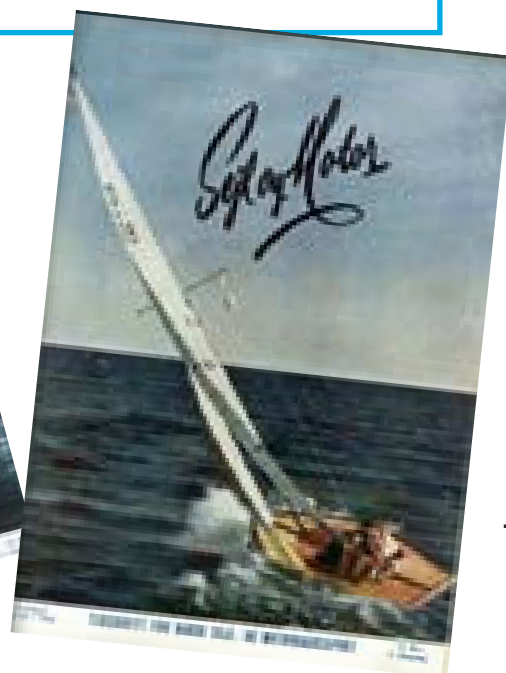
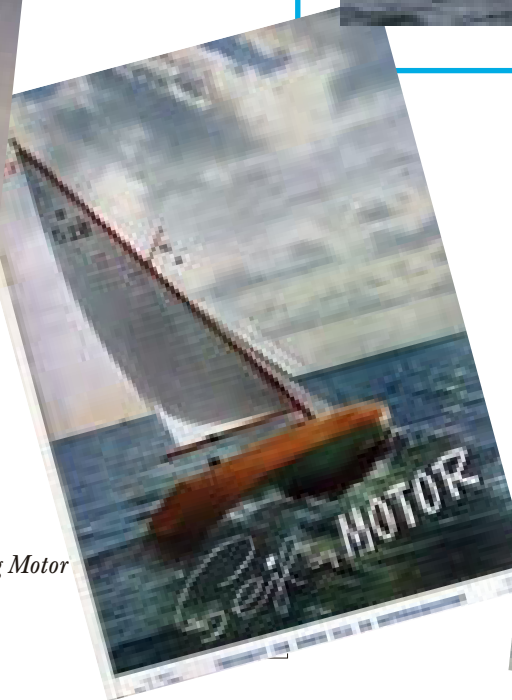


Dragens skelet skitserer dens smukke krop, før den bliver klædt op i fineste mahogny

Dragen har virkelig levet op til sine oprindeligt krævede egenskaber som "sødygtig og hurtig".

I den stormfulde Sjælland Rundt i 1961 satte Aksel og Harry Holm omsejlingsrekord med Dragen D162 "Maj-Britt" på 34:44 timer – en rekord som holdt i en længere årrække.

Harry Holms herlige beretning herom kan læses i "Til Søs" 1963. Båden sejler endnu i dag og gør sig helt til tops i kapsejladser med Frank Berg som ejer og skipper, nu under navnet "My-Britt".



Dragen har altid været et yndet motiv. Her en række forsider og fotos fra Sejl og Motor 1943-45



Johan Anker blev født i en velhavende familie i 1871 og døde i 1940 kort efter den tyske besættelse af Norge af leukæmi. Han tegnede og byggede sin første båd som 17-årig – hjulpet af to tømrere. Med den blev han som 18-årig nummer 4 i en landsregatta i Moss, og 6 år efter vandt han suverænt i Landsregattaen i Larvik. Så var hans skæbne beseglet – og besejlet.

Han gjorde sig derefter som fremragende rorsmand i en lang række kapsejladser med forskellige både som han selv havde tegnet og fået bygget, men i 1898 gjorde han sig særligt kendt med en ekstrem og kortkølet racer, "Brand" – helt i stil med de andre racere i netop i disse år. I 1905 gik han i kompagniskab med bådbygger Christian Jensen i Vollen og to år efter skiftede værftet navn til "Anker & Jensens Baadbyggeri". Anker fik lynhurtigt slået sit navn fast både som konstruktør og sejler, og fra hans hånd flød nu en lang række smukke og vindende sejlbåde ud i verden. I alt tegnede han mindst 395 både, hvoraf 355 blev bygget på hans eget værft. Men hertil kommer jo de mange Drager, der er blevet bygget rundt omkring i verden, så Anker har virkelig fået sat sine spor i verden. Rig blev han

ikke, tværtimod ruinerede hans glødende interesse for kapsejladsbåde ham stille og roligt gennem livet, så der ikke var meget tilbage af familieformuen, da han døde.

Egentlig var Anker principielt imod eentypebåde, som han fandt var hæmmende for udviklingen af kapsejladsbåde, men da Dragen var beregnet som en prisbillig ungdomsbåd, kunne han godt stå inde for den alligevel – heldigvis.

Her i Danmark sejler en hel del af Ankers både rundt endnu, blandt andre 75 m² N-krydserne "Cam-Bai" og "Mistral" begge fra 1916, og en række meterbåde, heriblandt dette års Harpunlogvinder, 6. meteren "Oui Oui" fra 1922. "Mistral" og "Oui Oui" er bygget hos "Anker & Jensen".

Skulle du have lyst til at læse mere om denne geniale konstruktør, findes der en glimrende biografi:

"Johan Anker, Linjenes Mester" af Elin Kragset Vold og Ole Engen, Cappelens Forlag 2003.

Søren og Dragerne

Der er bemærkelsesværdigt få Drage-ejere, der er eller har været medlem af DFÆL, men Søren Eyrich Jensen har både været trofast Drage-ejer siden 1977 og trofast medlem af DFÆL lige fra foreningens start i 1978.

Af Stig Ekblom



”Smaug” under Nordisk Mesterskab 1998



Sørens første drage, D 39 ”Marianne” fra 1937

Søren købte sin første Drage ”Marianne” D 39 i 1977. Båden var fra 1937, så ligesom de fleste andre tidlige Drager, var den indrettet med kahyt og køjer. Han fik plads til båden i Sejlklubben Enigheden ved Københavns Sydhavn, og da han aldrig brugte den medfølgende påhængsmotor, så fik han da virkelig lært at krydse, når han skulle ud og ind derfra, som Søren selv siger.

Søren deltog i DFÆLs allerførste træf i Fåborg i 1980, men det er nu også den eneste gang. For her skal nok findes en af forklaringerne på de ret få Drage-medlemmer i DFÆL. Da Drageklubben vågnede til ny død i 1980 efter nogle års stilstand deltog Søren aktivt i de mange kapsejladser og sammenkomster, som klubben satte i gang. Han var med til træffestævnet i Korshavn i 1981, og har haft programmet fyldt op med Drage-aktiviteter siden.

I 1983 købte han oppe i Ljungskile i Sverige den noget mere ”racede” Drage ”Twist”. Den var bygget i 1962 af →



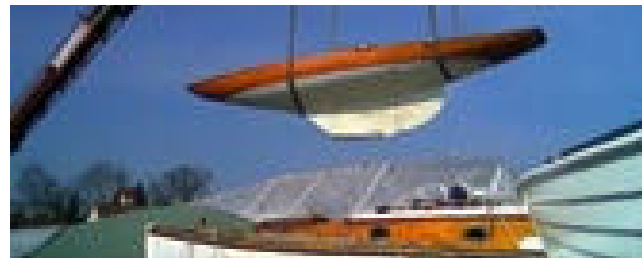
Søren ved roret i "Smaug" i 1984

Bjarne Aas til den flere gange olympiske mester og Guldpokalvinder – norske Thor Thorvaldsen, der vandt Kongepokalen med den i 1963. Søren fik det danske sejlnummer D 229 og døbte båden om til "Smaug" – dragen fra "Ringenes Herre" – og det er jo egentlig utroligt, at ingen før Søren har fået den idé. Båden havde

Dragen "Smaug", bygget hos Bjarne Aas i Norge i 1962 til olympiadevinderen Thor Thorvaldsen. Oprindeligt med sejlnummer N 230 og navnet "Twist". Senere solgt til Sverige og sejlet under samme navn med nummer S 247. Købt 1983 af Søren Eyrich Jensen, hjemmehørende i Roskilde.

alu-rig, kun det mere moderne og korte, åbne ruf og var toptrimmet til kapsejlad. Men som Søren siger – han troede egentlig at hans sejl var udmærkede, og at hans båd var fint trimmet, indtil han mødte de førende danske og udenlandske dragesejlere første gang.

I 1984 deltog han i Guldpokalsejladsen ved Skovsho-



"Smaug", dragen kan selvfølgelig også flyve. Her hænger den under åget, hvor man frit kan nyde skrogets fine harmoni med den fuldendte underkrop.

Et utæt dæk er ikke at spøge med.

Til højre ses den indvendige båd efter at dækket er fjernet..



Drageklubben

Af Stig Ekblom

*Drageklubbens formand,
Lars Hendriksen*

Formanden, Lars Hendriksen, har selv en trædrage fra 1958, "Eva", som han selv har restaureret. Den er fantastisk smuk, og som Lars siger, så er det dejligt gang på gang at slå glasfiberdragerne med en ældgammel mahognidrage. "Vi er nogen stykker, der sværger til trædragerne – jo ældre jo bedre – og som nyder, når de toptrimmede glasfibersejlere slår sig for panden og siger, at det kan da ikke være rigtigt, at sådan en gammel slæde skal slå vores splinternye vidunder..."

På spørgsmålet om, hvorfor der egentlig er så få dragesejlere, der er medlem af DFÆL svarer Lars:

"Man kan ikke nå det hele; der er så meget at gøre, når man sejler Drage – selvom vi gerne ville." Lars



Også Prins Henrik deltager og vinder ind imellem i store internationale kapsejladser med den kendte gamle OL-vinderbåd D 166 "White Lady" fra 1962 – dengang ejet af den legendariske Ole Berntsen, der vandt OL i Tokyo i 1964.



"Eva", som hun ser ud i dag med Lars Hendriksens ved roret. "Eva" er bygget hos Pedersen og Thuesen i 1958. Lars fandt den i Skotland og bragte den tilbage til Danmark, hvor han har udsat den for en gennemgribende renovering. Den siges at være en af de hurtigste drager overhovedet – vandt for eksempel Dragon Gold Cup i 2007 og Øresund Dragon Championship i 2008. Og den er i øvrigt da også ret smuk, ikke...

Hendriksen var medlem af DFÆL i den periode, hvor han ejede den Nordiske Krydser "Lola", men da han solgte den, genindtrådte han som formand for Drageklubben – og så er der ingen tid tilovers mere.

