



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 91 Februar /marts 2007



Drømmen om den nye klassebåd

Sydskandinavisk Klassebaad B skulle have været båden, der samlede sejlklubberne i det sydlige skandinavien om en fælles klasse. En efter den tids forhold stor og rummelig båd, der kunne opfylde flere formål. På kapsejladsbanerne ville den være en hurtig og udfordrende båd, og når klubbens medlemmer skulle på tur, havde både plads nok til det også.

Som det er tilfældet med flere af de andre danske forsøg på at skabe fælles bådklasser, udsprang initiativet til SSB-båden fra den københavnske sejlklub KAS. Skibskonstruktør A. Witt fik opgaven, og kunne i 1922 præsentere tegningerne til båden. De blev godkendt af datidens samlende organisation, Dansk Sejlerdag, som en entypebåd.

Men der skulle gå 5 år, før den første båd så dagens lys., og i alt blev der kun bygget 8 SSB-både efter Witts tegning. Så det blev ikke SSB-båden, der samlede de danske sejlklubber om en fælles entypebåd.

Båden sejlede ellers fortrinligt. Den første SSB-båd var Margot II, som blev bygget af bådebygger Martin Jensen på Thuro. Den klarede sig straks godt på kapsejladsbanerne, og KAS formand, Knud Degn, fik klubben til at bygge yderligere to både til klassen. Den ene blev bortloddet og den anden indgik i klubbens flåde under navnet Rylen.

Men båden kom i en brydningstid, og fik i de følgende år skarp konkurrence fra mere moderne konstruktioner, og så var spidsgatterne for alvor blevet populære. Samme år som den første SSB-båd blev bygget, præsenterede Johan Anker i Oslo sit forslag til en billig og enkel kapsejladsbåd for ungdommen, nemlig Dragen. Og 5 år senere tegnede Wedell Wedellsborg

den måske mest vellykede danske kapsejladsbåd overhovedet, W-båden. Året før kunne Knud Reimers i Stockholm præsentere den åleslanke spidsgatter Tumlaren, som viste sig at kunne slå Dragen på kryds.

SSB-bådens sejlplan er traditionelt. Bommen går helt ud til bådens agterspejl, medens de nye kapsejladsbåde havde en slankere rig, mest ekstremt hos Tumlaren, men også markant på W-båden og Dragen. Også

Klassikernes historie

undervandsskroget var traditionelt med en forholdsvis lang køl, betydelig længere end de nye konkurrenter. Den sidste og ottende SSB-båd blev bygget i 1934 hos bådebygger C.M. Nielsen i Nykøbing Falster. Witt tegnede ud over SSB-båden også bl.a. 6-metere, spidsgattere og en 15 kvm. jolleklasse.

Tekst: Simon Hansen

Kilder:

Hvide Sejl, Gjellerups Forlag 1947

Sydskandinavisk Klassebaad B

Konstruktion A. Witt, 1922/1927

Længde o.a. 9,6 m

Bredde 2,23 m

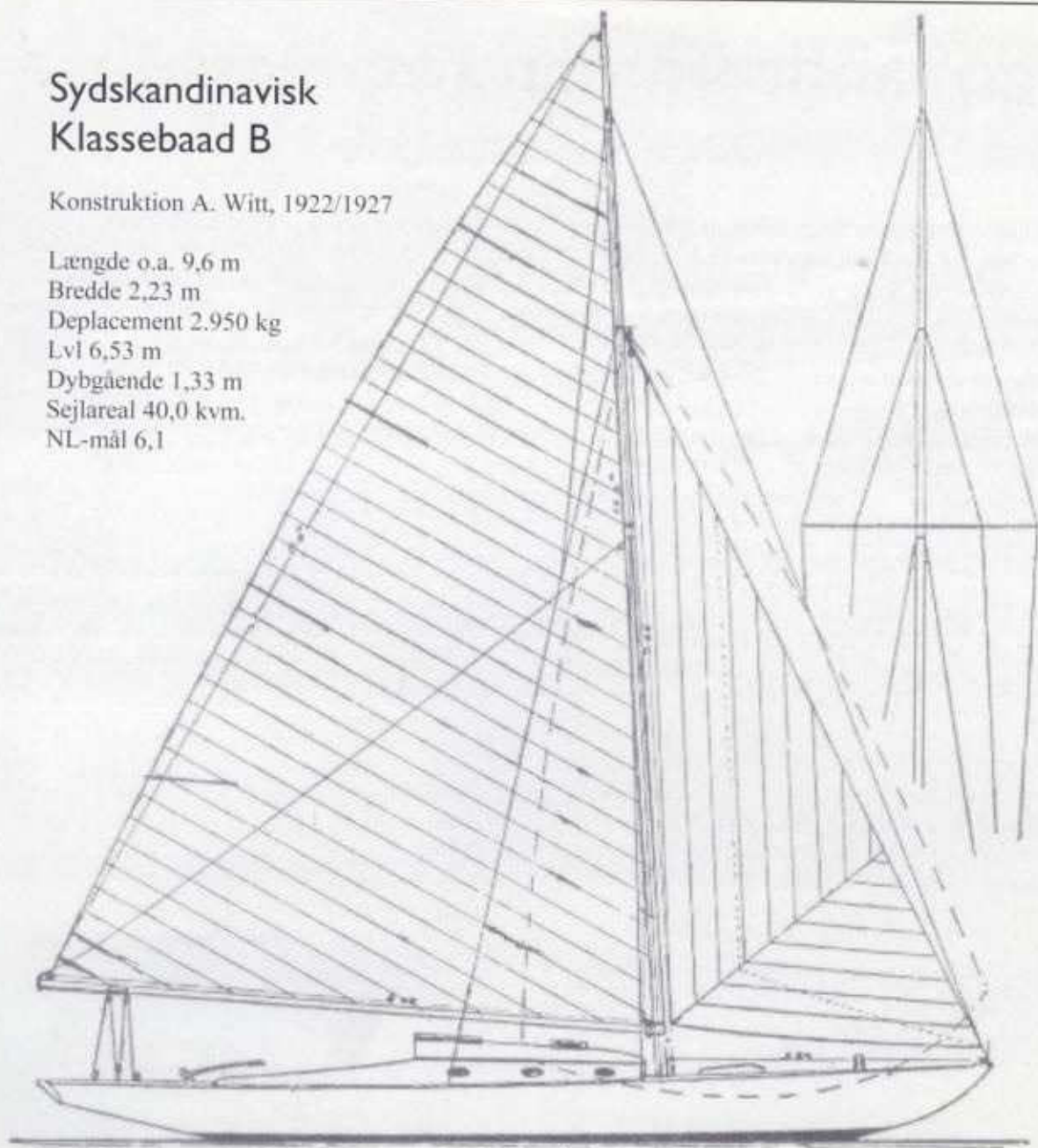
Deplacement 2.950 kg

Lvi 6,53 m

Dybgående 1,33 m

Sejlareal 40,0 kvm.

NL-mål 6,1



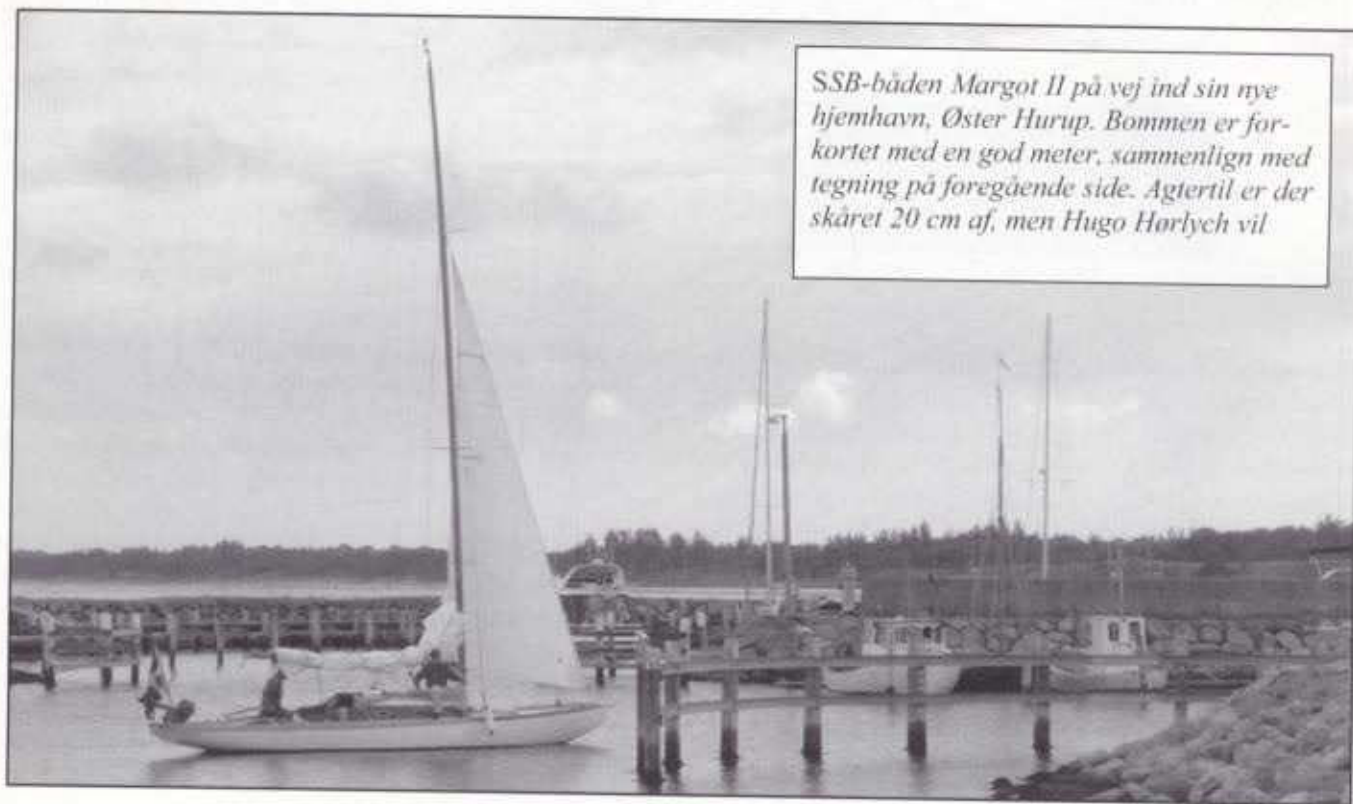
Hugo fandt sin Margot

I efteråret købte forfatteren Hugo Hørlych Karlsen SSB-båden Margot II. Den første SSB-båd, der blev bygget, året var 1927. Siden har mange ejere haft fornøjelsen af at passe på Margot II, og nu er turen så kommet til Hugo.

Egentlig var det en lokalbygget klinkbygget gaffelrigger, der havde vundet Hugos hjerte. Den kunne klare Kattegats krappe bølger og komme fint rund inde i

fjorden. Derfor havde skipperen ikke haft nogen planer om at være skiw'et utro. Men så skete det! Ved et foredrag i Kolding slog lynet ned. Ude i havnen så Hugo Hørlych en SSB-båd, og så var der ikke noget at gøre. Kort tid efter fandt han Margot II på annonce-siderne, og så blev der handlet.

"Jeg skal love for, at det er en fantastisk velsejlende og historisk båd, jeg har fået lov til at eje", siger Hu-



SSB-båden Margot II på vej ind sin nye hjemhavn, Øster Hurup. Bommen er forkortet med en god meter, sammenlign med tegning på foregående side. Agtertil er der skåret 20 cm af, men Hugo Hørlych vil



SSB D1: En stort set original båd anno 1927. Det karakteristiske skylight på ruffet er intakt. Hugo Horlych har nu indledt en renovering af bådens dæk.

go Horlych.

"Den er original i det meste, og jeg vil renovere med stor respekt for de originale materialer. I første omgang skal dækket have en tur, plankerne af amerikansk lærk må luses hist og her. Senere skal hækken forlænges, så den får sin rigtige form igen."

Margot II har allerede bevist sine sejlegenskaber på det skrappe farvand i Kattegat. Og her kan den noget,

som den gamle, gaffelrigger ikke kunne:

"Selv om vi gik i strid modstrøm og modsø på skarp bidevind, strøg hun af sted, så det var en ren fornøjelse. Det har jeg aldrig prøvet før! At vi så stod i vand til knæene, det er en anden sag. Søerne skyllede jo ind over det smalle forskib".

Margot II beholder sit navn, og på afstand kan man kende hende på sejlnummeret, SSB D 1. Hold udvig!

”Læserne skriver...”

Max Vinner har sendt os denne kommentar til artiklen om SSB-båden i DFÆL-bladet nr 91.

Tak for artiklen i sidste blad: "Drømmen om den nye klassebåd". Det er meget tiltrængt at klassikernes historie tages op i DFÆL. Lidt ærgerligt er det dog, at du tilsyneladende har misforstået din kilde, Einar Olufsen (red.): "Hvide Sejl" 1947 med hensyn til SSB-båden oprindelse som entypebåd. Sagen er, at det var KDY og ikke KAS, der tog initiativet til at nedsætte et udvalg, som skulle fremkomme med forslag til nye bådklasser. I dette udvalg sad godt nok KAS formand ingeniør Knud Degn, der sammen med en anden ingeniør Gerhard Rønne (som for øvrigt også sad i udvalget) var kendt for at have konstrueret de berømte RUNA-både.

Dette udvalg fremkom på Sejlerdagen i 1922 med et forslag til en åben og en lukket SSA og SSB båd, som ikke nogen af dem var entypeklasser men konstruktionsklasser. Bestemmelserne var næsten uhørt strenge og begrænsningerne skulle stramt overholdes, hvilket førte til at de ca 18 SSA både, der blev bygget til 1946 (!), blev næsten ens at se på, selvom de var tegnet af 7 - 8 forskellige konstruktører.

De stramme regler blev vedtaget af Sejlerdagen 13.01.1923, og KDY fik ret hurtigt bygget to SSA-både til bortlodning, og så var den klasse i gang.

Den første SSB-båd blev imidlertid først bygget i vinteren 1927, og det var ikke MARGOT II. Det var derimod HEBE bygget af Svend Svendsen, Kastrup og tegnet af hans søn Jens. Den havde målene: 9,5 - 2,23 - 1,25 - 1500 kg bly (udvendig) og 38 kvadratmeter sejl. Svendsen havde båden stående en rum tid, men på et tidspunkt var den ejet af en Hr. Vester i København. I 1937 ejedes den af købmand Merrild Knudsen, Nørregade, Vejle og havde sejlnummer NV 10 ("Neptun", Vejle 10). "Kendingsbog for danske

Lystfartøjer 1937" oplyser, at dette var: "Første SSB-båd i Danmark"!

Hvis dette er rigtigt må MARGOT II være bygget senere i 1927 af Martin Jensens værft på Thurø. Tegnet af konstruktør Anton Witt med målene 9,6 - 2,23 - 1,33 - 1500 kg bly (som byggeforskrifterne krævede) - 40 kvadratmeter sejl og et deplacement på 2950 kg. Første ejer: Købmand Henrik Olsen i Svendborg, men den kommer til Hr. Sabroe i København og ejes i 1937 af en Restauratør S. Petersen, Sdr. Boulevard 60, København. I 1961 ejes den af Erik Løchte, Århus Sejlklub.

Men tilbage til Sejlerdagen. Først den 26.01.1929 antages SSB-båden efter Anton Witts tegning som entypebåd (efter stærkt pres fra Knud Degn KAS, der elskede den båd, som han anså for det ideelle langtfartøj til danske farvande). Men det blev ikke sidste gang, den var oppe på Sejlerdagens tapet. For i 1931 meddeler Kontroludvalget for SSB-Entypebåden, at der er forsøg igang med at afkorte den uhensigtsmæssigt lange bom. Det reducerer ganske vist sejlarealet noget, men "Fartøjets Sejlevne er blevet forbedret samtidigt med, at det er blevet mere manøvreedygtigt og behageligere i Sø". Da klassereglerne blev fornyet næste år, måtte ejerne selv bestemme, om de ville have Witts lange bom eller en kortere.

Så meget om oprindelsen til denne dejlige turbåd, der tilmed var så hurtig, at den af og til kunne slå de gamle (små 1919 regel) seksmetere på kapsejladbanerne. Jeg har selv haft "fornøjelsen". I Sjælland Rundt 1967 blev jeg med 6 D8 VAGABOND (tegnet af - Witt) slået med en times tid af SSB D3 NINA og SSB D7 SYV (entype tegnet af - Witt)!