



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 103 februar 2010



SPIDSGATTEREN - en dansk kulturarv
Sproget står til søs

*Mange spidsgattere er
solgt til udlandet.
Her S 38 D 24, Astral,
som er flyttet til Kiel.
Læs side 22*



Spidsgatteren når enden er god

Af Stig Ekblom

Når man nu interesserer sig for gamle træbåde, løber ens blik uvægerligt søgende rundt blandt havnens master ved anløbet af en ny havn. Skulle der være en træmast eller to?

Det er svært at blive siddende ret længe i båden, når man har set en ofte høj, slank og agterlænet rig – og når man så går efter den, opdager man tit, at båden nedenunder er lav og fyldig med to spidse ender. Det er næsten altid et dejligt syn – og heldigvis ikke sjældent.

Der er ikke mange danske havne, der ikke rummer mindst een spidsgatter. Det er tydeligt at der må være bygget rigtig mange af dem, og at de må have en stor overlevelsessevne – men også at de tildeles megen kærlig omsorg af deres ejere.

Til vores træf i DFÆL fylder spidsgatterne godt op i billedet, og det er meget ofte spidsgattere, der løber med plaketter for god bevaring – og harpunloggen.

Der er i det hele taget noget overbevisende over spidsgatterens udseende. Den ser hårdfør og robust ud – bortset fra riggen, der ofte er overraskende høj og spinkel i forhold til bådens størrelse. Jeg har nu kun i eet tilfælde hørt om at nogen har sejlet en velpasset mast overbord i en spidsgatter, så det kan ikke være noget udbredt problem

Som blot få af mange eksempler kan det nævnes, at der i 1935 kun var to både, der gennemførte Sjælland Rundt i meget hårdt vejr, nemlig 30 m²eren ”Ibi” og 45’eren ”Vagant” – altså spidsgattere.

Mange af os har vel i sin tid åndeløst læst René Sobiecki’s smukke og dramatiske beretning om 30 m² spidsgatteren ”Heady”, der i 1968 bragte 3 unge danske gutter til Skotland, gennem Caledonia-Kanalen og videre op forbi Orkney øerne til Færøerne – og hjem under kraftige vejrforhold. Man kan finde beretningen på

nettet på <http://www.sobiecki.dk/rene/Faeroernerundt.pdf>

I USA har ”the double-ender” opnået noget nær den samme legende-status som folkebåden i Tyskland – her er man sikker på at den kan vinde enhver kapsejls og klare ethvert vejrlig.

Spidsgatteren kan forekomme os udenforstående som noget nær et mytisk væsen; respektindgydende, men også så yndefuld i dens kurvede skrogformer – ikke mindst kan man på land tilbringe megen tid med at beundre en spidsgatters undervandsskrog.

Som periodisk deltager i Københavnske Træsejlers pragtfulde torsdagskapsejls har jeg kunnet beundre ikke mindst de større spidsgatters kraftfulde gang i søen – brusende frem med dramatisk opstemt vand omkring sig. Alt for tit har jeg hovedsagelig kunnet dyrke deres skønhed agtenfra – for de er jo overraskende hurtige! Det må repræsentere højdepunktet af bådingeniørkunst, at det er lykkedes at få sådanne fyldige rumfang til at passere så hurtigt og uhindret gennem vandet.

Det er derfor nok heller ikke nogen tilfældighed, at de tre store spidsgatter-konstruktører Berg, Utzon og M.S.J. Hansen alle beskæftigede sig professionelt med skibskonstruktion, og alle var uddannede som skibsingeniører.

De tegnede deres både med forskellige typiske træk, så rigtige kendere kan derfor uden videre fastslå konstruktøren til de klassebåde, de møder – men der er jo også en mægtig ”underskov” af uklassede spidsgattere, hvor også andre konstruktører har gjort sig gældende.

Det kan man læse meget mere om i ”Bogen om Spidsgatteren” af Bent Aarre m.fl. Bogen kan endnu lånes på mange biblioteker, men er p.t. så godt som umulig at opdrive til eget eje.

Et sejlene leksikon

For at komme nærmere på sandheden om spidsgatteren, har jeg haft en spændende snak med Danmarks – ja vel nærmere verdens – mest kompetente kender af de danske spidsgattere, nemlig Henrik Effersøe, ejer af 38'eren "Bel Ami" gennem 21 år.

Af Stig Ekblom

Henrik har skabt kontakter til spidsgatter-ejere i adskillige lande og har samlet oplysninger om og har skabt overblik over så godt som alle klassespidsgatters skæbne – og en stor del af de øvrige spidsgatters.

Henrik Effersøe lægger ud med at betone at hans familie i lige linie har sejlet spidsgattere gennem de sidste 1130 år. De første år i vikingskibe i Island, senere i færøbåde – og da hans forfædre kom til Danmark, var det kragejolle, der blev sejlet i. Henrik købte selv sin første klinkbyggede spidsgatter i 1984, men da der 5 år senere var et par nye familiemedlemmer på vej, nemlig tvillin-



Mange både blev eksporteret til USA – heraf en del fine spidsgattere. Her er 30m2 "Rollo" D8 på vej af sted til nye eventyr i 1960.

gerne Dorte og Marianne, købte han sin nuværende M.S.J. Hansen-spidsgatter "Bel Ami", som er bygget i 1936 med sejlnummeret D1 – altså den første 38 m² spidsgatter, der blev registreret til klassen.

Henrik er en mand, der har haft fat mange steder. Inden for vores regi kan det nævnes, at han har været formand for Københavns Amatør-Sejlkлуб (K.A.S.) – og har været en af primus motorerne omkring renoveringsprojekt "Oui Oui", den smukke K.A.S.-ejede 6 meter R, som vandt Harpunloggen 2009 på DFÆL-Træffet i Stege.

Han har været med i front ved udformningen og indførelsen af>NNL, der med udgangspunkt i de kendte Københavnske Træsejler-sejladser har bredt sig til hele DFÆL. Også Svendborg Classic, der har stor international deltagelse, anvender denne målregel.

Som tidligere nævnt er Henrik bidt af en gal spidsgatter – og han siger med udgangspunkt i egen grundig erfaring, at der er mindst lige så stor sportslig oplevelse ved at sejle kapsejlad i spidsgatter som for eksempel i en 6-meter.

Henrik Effersøe er således en af de faste og mangeårige initiativtagere til afholdelsen af kapsejladserne i København, og er dermed med til at øge den sportslige oplevelse af at sejle træbåd – og ikke mindst spidsgatter.

"Spidsgatteren er undervurderet for dens sportslige egenskaber. Den sejler både hurtigt og godt, og den har domineret kapsejladsbannerne lige siden de første klasser blev oprettet i slutningen af 20'erne. Det kan man bare kigge i kapsejladslisterne fra 1930'erne frem til 1960 for at overbevise sig om," siger Henrik. "Men spidsgatteren kan i modsætning til de oprindeligt samtidige klasser også byde



Tre klassespidsgattere ved "træbådsbroen" i Svane Møllehavnen. Fra venstre "Bel Ami" S 38 D 1, "Kiva" S 45 D 19 og "Ursa" A 45. →



Henrik Effersøe har ofte haft rollen som ”mentor” for nye spidsgatterejere. Her ses ”Bel Ami” sammen med M.S.J. Hansen-26m²-spidsgatteren ”Fri”, der blev totalistandsat af den nye ejer René Gordon i årene 1998-2001 (med skipperkasket på).

på god familiesejlads. Det var først med folkebådernes fremkomst, at denne dimension for alvor bredte sig til andre klasser.”

Det er forbløffende få klassespidsgattere, der er blevet hugget op – det drejer sig formentlig kun om en håndfuld ud af ca. 120 byggede både. Henrik fortæller:

”De må være bygget med en meget solid konstruktion, der giver bedre mulighed for god bevaring. Konstruktørerne fulgte byggerierne tæt, og de ville kun lade bådene blive bygget hos dygtige og ansvarlige bådebyggere. At forholdsvis flere klassespidsgattere har overlevet end uklassede har nok netop den årsag”

Henrik fortæller om sin kontakt med de amerikanske

spidsgatter-ejere, og hvordan han har kunnet bruge disse kontakter til at få den berømte 45 m² klassespidsgatter ”Fri” hjem igen til Danmark.

”Ligesom i Danmark vandt den båd alt ovre i USA gennem mange år, og det er nok én af grundene til, at amerikanerne regner ”double-enderen” som noget nær Den perfekte Båd. Men også det, at mange af dem er konstrueret af Utzon, som på grund af sønnen Jørn Utzon er et meget kendt navn ”over there”, kan være med til at spidsgatteren i den grad er sat på en piedestal.”

”Nu er båden ejet af Per Bruun, som desværre – helt meningsløst – har belagt båden med epoxy, så skroget har mistet sin fleksibilitet og træet ikke længere kan ”ånde”. Synd og skam for så fin en båd”, siger Henrik.

Vores spidsgatter-ekspert fortæller, at der står nogle interessante spidsgattere rundt om og venter på at komme ud at sejle igen. Han nævner som eksempler: ”Oppe ved Gilleleje Bådebyggeri står faktisk den eneste ”rigtige” 55m² klassespidsgatter, der er tilbage i Danmark, nemlig



*Den stærkt vindende 45 m² Utzon-klassespidsgatter "Fri" (D 14) under kapsejlad i Danmark.
Foto fra Sejl og Motor 1953*

D1 "Undine". Den har stået på land i en årrække og er et pragtfuldt skib."

"Og i Kastrup står selveste mesteren M.S.J. Hansens egen 26 m² klassespidsgatter D13 "Glory" på land. Den var i sin tid en fuldblods kapsejler, kun indrettet med rørkøjer og yderst spartansk aptering for at spare vægt. Det ville være spændende at møde den igen ude på kapsejladsbanerne".

I "Bogen om Spidsgatteren" – der for mange står som "spidsgatternes bibel" – kan man læse en masse om bådtypens fremkomst og udvikling, men man får ikke mange oplysninger om de mange spidsgatteres videre skæbne, og det er mange jo interesseret i. Bogen blev udgivet for så længe som 27 år siden.



*Samme "Fri" ved San Francisco Bay i 1960erne.
Den fortsatte med at vinde en række kapsejladser derovre og var med til at opbygge "double-enderens" høje status i USA.
Utzon genbrugte mange år senere den meget vellykkede "Fri"-tegning som grundlag til "Lene"-bådene, der senere blev anvendt som form til "Sagitta 30" i glasfiber.*

"Ja, den bog er ikke til at få fat i", siger Henrik Effersøe, "jeg har været ude for at der er blevet betalt op til 950 kr. for sådan én, men hvad hjælper det, når der ikke er nogen til salg."

"Derfor har jeg gennem et par år arbejdet på at udgive en ny bog om spidsgatterne, hvor de fejl der er smuttet med, kan blive rettet, og hvor vi kan følge bådene i deres senere forløb."

Jeg svarer – og sikkert med mange af dette blads læsere opbakning – at den bog ser vi frem til!

Stig Eklblom





Her på materielpladsen ved Gilleleje Bådebyggeri har Danmarks eneste tilbageværende 55 m²-klassespidsgatter "Undine" D1 ligget i en del år. Kommer hun mon snart i vandet?



Hækken af en spidsgatter under restaurering – godt med linolie, uhhh...





Kravel og klink samt bermuda og gaffel modes lige nord for Svanemøllehavnen kort før starten til torsdagskapsejladsen truttes i gang. De første spidsgattere var jo klinkbyggede, gaffelriggede og blev kaldt kragejoller, men det ændrede sig efterhånden fra midten af 20'erne så alle blev kravelbyggede og bermudariggede. Det er "Octavia" fra 1980'erne (replica af Øresunds-kragejolle) og Bel Ami fra 1936 vi ser på billedet.







45 m² Utzon klassespidsgatteren "Can-Can" (D6) blev fundet i en ussel tilstand og er nu ved at blive gjort i stand i Californien. De fleste af de amerikansk-ejede spidsgattere er ovenud velholdte.

← Bemærk den meget lange bom på "Bel Ami". Henrik Effersøe har forlænget bommen, så den har fået sin oprindelige længde på 4,90 m tilbage. Han siger: "Mange spidsgattere fik afkortet deres bomme med den begrundelse, at de var alt for luvgerige. Jeg tror nu nærmere at det skyldtes de ofte temmelig udslidte (og derfor hule) bomuldssejl, man sejlede med i årene efter krigen. Mine moderne dacronsejl betyder i hvert fald, at båden overhovedet ikke er blevet mere luvgerig med sit oprindelige sejlareal, og sådan var det nok også med de oprindelige og nye bomuldssejl."

Faktaboks:

	Størrelse	Bygget
Henrik Effersøe giver nedenfor et lille overblik over, hvor mange klassespidsgattere, der er bygget, og hvoraf hovedparten stadig eksisterer:	20 m ²	5
	26 m ²	20
	30 m ²	50
	38 m ²	27
	45 m ²	19
	55 m ²	2

Henrik fortæller, at der i dag findes klassespidsgattere i 6 lande i verden:
 - nemlig 8 i USA, 8 i Tyskland, 4 i Sverige, 1 i Canada og 1 i Norge – og resten herhjemme i Danmark

Der er i øjeblikket 5 klassespidsgattere på danske museer, nemlig to 26 m² M.S.J. Hansen, én 30 m² Utzon, én 30 m² Berg og én 45 m² Utzon

Godkendelsen af spidsgatterklasserne som "National Klassebåd" kom i fire tempi:

1927: 30 m² og 45 m²
 1933: 20 m²
 1935: 26 m² og 38 m²
 1936: 55 m²

Den største og den mindste klasse blev aldrig særligt udbredt; således blev der kun bygget to 55 m²ere og fem 20 m²ere.

At skifte båd

En af spidsgatterne, 38 kvadratmeteren Astral har fundet vej til Kiel i Tyskland. Den tyske ejer Jens-Peter Burmester erklærer her sin kærlighed til bådtypen

På noget ubestemt tidspunkt kom tanken om fremtiden på bordet – det var omkring 2004 eller 2005, da jeg havde sejlet gennem de danske farvande i mange somre. Min gamle jollekrydser Lille Ø havde tjent som hyggelig og stærkt sejlende fartøj i 20 år, og i de fleste farvande, som kunne besejles nemt med denne slags båd, havde vi været flere gange. Om ikke at sige, at det var blevet kedeligt – jeg måtte indse, at vejret var blevet hådere, end det havde været før, og især vejrets forandringer fra godt til dårligt



Maren og Jens er ved at rigge Astral af efter kapsejladsen med Københavnerne

var blevet hurtigere med vanskelige situationer til søs som følge.

Der var et par tilfælde, som gav blod på tanden i denne udvikling, og jeg havde ikke megen lyst til at prøve med uforsvarlige oplevelser, som det havde været f.x. på Eckernförde Bugt, da der kom kuling med krappe søer på et tidspunkt, hvor det på ingen måde kunne nydes... Nej, det er jo ikke sådan, at jeg er bange for alt for meget, men en jollekrydser var ikke mere en tilstrækkeligt sikker båd på Østersøen.

Da jeg havde været undervejs i de danske farvande i mange år, havde jeg forelsket mig i den mest danske bådtype nogensinde – spidsgatteren! Spidsgattere i alle størrelser hele landet rundt – én sødere end den anden! Og alle syntes at være sødygtige, velsejlende både. En spidsgatter skulle det være!

Et tilfælde kom til hjælp – jeg fik et nyt job med akquisition indenfor den danske industri, og det var en chance for at komme rundt i landet på en nem måde for at se på alle de spidsgattere, der var til salg. Og der var mange af dem. Ret hurtigt fandt jeg ud af, at det skulle blive en Utzon, helst på 38 kvm, altså en båd, kun lidt større end min jollekrydser i skroget, men med lidt mere plads, det dobbelte sejlareal og efter sigende meget sødygtig. Og så kørte jeg rundt, kiggede på flere og sejlede enkelte af dem til prøve. Alle, næsten alle, fine både. Det var svært at sige, hvilken var den bedste.

Så var der endnu en til overs, liggende i Bandholm på Lolland – da jeg så den, var det straks klart – denne fine båd skulle det være! Lidt skuffende var bådens aktuelle tilstand, med dens meget slidte lakering, manglende fenderliste, delvis gennemrustnede motordele samt... – men proportionerne var de kønneste, og jeg havde læst på internettet, at hun måtte have været ”en af de hurtigste spidsgattere i Øresundsregionen”. Der var ikke mulighed for at sejle den til prøve, selvom båden var i vandet – men jeg syntes, at det skulle ikke være nødvendigt.

Så besluttede jeg mig at overtage Astral såfremt det lykkedes at sælge min egen båd – noget, der skulle komme til at være et langvarigt eventyr...

For det første mødte jeg en virkelig attraktiv, ung kvinde, der ledte efter en erstatning for sin gaffelriggede

trøjolle på Elbe floden, som var blevet lidt for ”studentisk” og dermed ikke mere helt tidssvarende. Men lige da hun havde besluttet sig at købe Lille Ø og begyndte at glæde sig til dette, blev hun gravid – og syntes at en sådan båd var ikke noget til sin unge familie. Så kom nogle andre, der havde 10 og endnu flere tommelfingere, eller de havde ikke nogen erfaringer med træbåde, at det var slet ikke noget for dem, det kunne ses. Der var endog en fra alperne, der ville lagre båden hele året rundt på dens trailer, for kun at søsætte den for at sejle af og til her eller der. Et andet begreb for dette var ”mord” på båden. Mord på en særligt brutal måde. En 70 år gammel træbåd...

Jeg sendte flere interessenter bort – jeg ville ikke se båden og tilmed mit arbejde gennem 20 år ødelagt inden for to eller tre somre. Og så kom vinteren, en tid, hvor der ikke kan sælges både og snart kom foråret, tiden gik hurtigt og købet af Astral – om ikke at sige spørgsmålet om dens finansielle realisering – rykkede nærmere og nærmere. Forejeren og jeg besluttede, at jeg skulle starte med vinterarbejderne, når jeg havde lyst og mening til det, uden at salget var afsluttet. Efterhånden planlagte forejeren derudover at flytte bort fra Lolland samt ikke at tage båden med – jeg skulle overtage den eller ej.

Jeg gjorde vinterarbejderne i en uge i april måned og forejeren forberedte sin flytning – men jeg havde endnu ikke købesummen parat. Hjemme lå jo stadig min jollekrydser ventende på sin ny – stadig ukendte ejer. Jeg havde aldrig planlagt at danne et rederi, men så?

Et andet problem var motorens tilstand. Vi havde aftalt, at der skulle spørges på fabrikken, hvad reservedelene skulle koste, og denne sum blev fratrukket bådens pris. Svaret lød 7000 kr, og mit svar på dette var at lede efter en ny motor, som kostede det samme. Jeg fandt en Volvo, tilbudt for 7000 kr i nyopbygget stand, altså en encylindret diesel vs den gode gamle Marstal F2, båden havde endnu. Jeg tog til sælgeren af den valgte motor i Jylland, vi talte om, hvordan man kunne skifte fra en til anden motortype i båden og sælgeren, en klog mand som vidste meget om emnet, anbefalede ikke at skifte motortypen men istedet at skifte bare motoren, så at jeg kunne bruges hele installation i båden videre. Og selvfølgelig havde han bl.a. også en udmærket renoveret Marstal F2

→

stående i sit værksted. Købesummen: 7000 kr. Den blev til min ny motor – og en stor glæde op til nu...

Tilbage på Lolland måtte båden søsættes. Forejeren flyttede lige samme dag bort – han kunne ikke vente. Jeg sagde til ham: ”Hvordan kan jeg tage din båd, du ved, at jeg har endnu ingen penge dertil?” ”Ha, Jens,” svarede ham, ”det er ikke så svært – jeg har set, hvordan du har arbejdet på båden, du er den rigtige til den. I skal være tilsammen – tag båden hjem og sejle med den, og når du har solgt din gamle jollekryder, så mødes vi igen og du giver mig pengene.” Så gjorde vi det, han sejlede med færgen, jeg søsatte min nye båd, der var (utrolig nok) tæt, og sejlede mod Kiel. Herligt!

Da den gamle motor i båden ikke virkede, måtte jeg sejle for vind. En ukendt båd med ukendte, uvante egenskaber i ukendte farvande, jeg var ene med båden, men den hjalp mig på sin egen måde: Hun sejlede udmærket, stærkt, sikkert, nemt og godt på roret. Vi tog fra Bandholm nord om Langeland den første dag, og hen mod aftenen blev det mere og mere stille. Lidt over kl. 11 om aftenen, fuldmånden og stjernene skinnede fra den klare himmel, var vi foran Dageløkke, som lå endnu i mørken uden molefyr eller lignende. Jeg havde aldrig været i Dageløkke før – men nu skulle det være: Ukendt båd, ukendt havn, lige før midnat, ene og uden motor, kun for den svage vind, der kom fra søsiden.

Der var til sidst ikke så mange egenskaber af jollekrydseren, som jeg kom til at savne – bortset fra især dennes muligheder for at manøvrere under snævre pladsforhold.

På læns sejlede vi for forsejlet ind i Dageløkke Havn mellem molerne, og jeg kunne bemærke hvor tung 4,5 tons er sammenlignet den enlige ton, jeg var vant til! Forsejlet blev bjærget hurtigst muligt, så kom den næste opdagelse: Jeg var vant til at roret kunne lægges med næsten 90 grader – nu var der næppe 20 grader, som rorpinden kunne lægges, halveret til 10 grader af den agterud skrånende agterstævn! Det var rigtig godt, at havnen var endnu næsten fuldstændig tom! Så fik jeg plads nok til at manøvrere gennem pælerne indtil vi kom til at ligge i en boks – uden at nogen kom til skade eller båden blev toucheret... Men spændende var det alligevel!

Næste dag tog vi kun til Rudkøbing, vinden var for svag for den lange vej til Kieler fjorden. Da vi sejlede gennem Rudkøbing Løb, kom der en meget moderne sejl båd op med os og sejlede en lille smule stærkere end Astral gjorde det. Da båden var på lige højde med os, koblede jeg skrueakslen fra gearkassen, så at propelleren kunne dreje med – Astral accelerede lidt og den moderne båd var ikke mere hurtigere. Jeg hørte, at den anden styrmands kone kommenterede dette med nogen sjov, og styrmanden var ikke fornøjet om det – jeg sagde til ham: Ja, ja, den gamle Åge Utzon har tegnet hurtige både dengang..!

Jeg nåede til Kiel for første gang i midten af Maj måned, den nye Marstal kom næsten samtidig og var færdig ilagt en måned senere. For sent for at deltage i den dengang gennemførte ”Classic Week 2006”, men det kan jo gentages næste år, når det hedder ”Classic Week 2010”!

Det lykkedes efterhånden at sælge båden til nogen der planlagte at sejle med båden på vadehavet – noget en jollekrydser er udmærket egnet til.

Imidlertid fik Astral ved siden af sin ny motor, som bruges kun sjældent, nye fender- samt fodlister af gennemgående sapeli, den slidte lakering fornyedes fuldstændigt, nyere forsejl kunne findes, en ”pølsebod” til cockpitet kom til og meget andet grej, båden kan nu anses som komplet og smuk igen – men hvordan sejler den nu sammenlignet med de vante egenskaber med båden, jeg havde før?

Først og fremmest må siges, at der er større forskel, end jeg havde forventet.

Astral er min første kølbåd, alle andre gennem næsten 40 år havde været sværdbåde uden fast ballast. Træbåde har de også alle været, men spidsgatteren er – noget helt andet!

Man skal jo aldrig glemme, at der er mere end det dobbelte sejlareal og vægten er firedobbelt, selvom skroget er kun 20 cm længere og 30 cm bredere end før!

Jeg måtte vænne mig bl.a. til dens ror. Denne bådtype må sejles og styres helt anderledes end en let jolle. Båden skal være meget godt dvs neutralt trimmet, den må være kun meget lidt luvgirig, fordi de fleste kursændringer skal gennemføres med sejlene og skøderne. Det er jo næsten



Astral i frisk vind ved kapsejlad i Svendborg Sund

umuligt at falde af mod dens kæmpe storsejl, og for at anduve ved læmærket skal man bare hente storskødet i tiden – rorpinden kan næsten glemmes i dette sammenhæng! Båden giver den bedste fart, når den er sejlet på denne måde...

Der er den tårnhøje mast, hele 14,5 m målt fra

vandlinien, en trofast dansk groet gran, der stadig drejer sig med solen om dagen. Det er utrolig nok, men endnu bedre er at se, hvad den kan klare, når det blæser! Min jollekrydser havde to vanter på hver side, den øverste endog med salingshorn. Dertil kom forstag og selvfølgelig agterstag, og derudover en diamant i mastetoppen,



dvs en dobbelt jumperstag fremad med det samme til siden. Hele masten var ”kun” 10,2 m høj, måske noget spinkel men god nok til at overleve de 70 år.

Astral, som sejler stadig rundt med sin første mast, kender bare et dobbelt forstag og tre vanter helt uden salingshorn. Slut. Jo færre jo bedre, sagde Åge Utzon. Intet agterstag, dertil er bommen alt for lang, om ikke at tale om bagstag! De øverste vanter skrånere med 15 grader lidt agterud, men når det blæser på lens, er der faktisk ikke ret meget, der holder masten.

Som eneste forandring fik mastetoppen en vis forstærkning med et simpelt jumperstag – der havde

været næsten 5 m fra forstaget til toppen uden nogen form af afstivning. Toppen står nu langt bedre afstivet på kryds.

Men at afkorte bommen bare for at få mulighed til et agterstag – det kan jeg ikke forstille mig, selvom jeg savner agterstaget af og til især under kapsejlads, når de andre rejser sine spillere under hårdere vejr, end vi kan magte det – grundet den manglende afstivning agterud. Det er af og til en skam, men Astral sejler meget godt lige på kryds – der ligger dens chancer!

Det, som jeg havde læst på internettet, er sandt: Astral sejler stærkt, og den var en god bytte!

Et lykkeligt gensyn eller Gammel Kærlighed . . .

Af Gorm Boa, tidligere mangeårig lykkelig ejer af Astral, nu Nirvana

Ved afslutning af sommerturen 2009 stod min kone, Iris og jeg og kiggede på solnedgangen over Sundet fra nordmolen i Helsingør. Der blæste en fin nordvest og langt oppe ved Ålsgårdepynten kom en båd med spilet forsejl til syne.

Det var en træbåd, kunne jeg se på den lave fortrekant. Lidt efter kunne jeg se, det var en spidsgatter.

– Jeg skal tage meget fejl, hvis det ikke er Astral, sagde jeg til Iris. – Pjat, sagde hun. Det kan du ikke se på den afstand. – Og hvad skulle den også her. Den ligger i Tyskland.

Jeg løb ned og hentede kikkerten, og ganske rigtigt – det var gode, gamle Astral.

Jeg fandt en ledig plads i havnen ikke så langt fra, hvor vi lå og løb ud på molen i håb om, at de kom ind i havnen. Det gjorde de, og jeg fik hjulpet dem ind på pladsen.

Først da de havde fortøjet, kom jeg til at tænke på, hvad de mon har tænkt om »den gamle original«, der farer rundt på havnen.

Jeg præsenterede mig, og Jens sprang op på molen i et stort smil. Vi havde mailet lidt sammen om bådens historie. Han havde fundet mit navn i tilsynsbogen, og DFÆL havde formidlet en kontakt.

Jens og hans gast, Maren, blev inviteret over i Nirvana, hvor vi hyggede os i lang tid. Dagen efter var Iris og jeg ovre og se, at Astral har det virkeligt godt.

Vi blev eninge om, at Jens og Maren skulle sejle til København og deltage i Kjøbenhavnernes torsdagkapsejlads.

Og jeg skulle sejle med på kapsejladsen!

Vi afkortede vores sommertur, hvor vi ellers ville have sejlet lidt på svenskekysten. Men Astral lokkede mere. Sverige bliver, hvor den er.

Vi havde en rigtig fin kapsejlads, og jeg tror, at båden sejler bedre nu, end den har gjort i mange år. Og den har ellers altid været hurtig.