

Ny Utzon-konstruktion: Helsingør-jollen



Interview med Ingeniøren om det nye fartøj.

Mange sejlere kender ingeniør Utzons Aalborgjolle, der indtil nu er bygget i et antal, der ligger omkring de første to hundrede. Blandt sejlerne har man længe savnet en moderniseret "Aalborgjolle", og den kendte

konstruktør har nu afhjulpet dette savn ved at konstruere "Helsingørjollen", som vi her bringer tegningerne til samtidig med, at vi udspørger konstruktøren lidt om den nye konstruktion.

- Det nye fartøj minder i skroget en del om Aalborgjollen, bemærker jeg straks, da tegningerne er rullet ud på bordet.

- Ja, størrelsen og linierne i de to konstruktioner er meget nær hinanden, men Aalborgjollen er tænkt som øvelsesbåd for søspejderne landet over, altså for drenge, der skal have deres

første un-

dervisning, og den er derfor forsynet med luftkasser og let kølkonstruktion, så det er let at tage den på land. Helsingørjollen er derimod baseret på mere kyndige sejlere, den har permanent udenbords ballast og større dybgående og derfor også bedre krydsegenskaber. Men på trods heraf er båden dog grundgående, dens maksimale dybgående er kun 70 cm, derfor egner den sig også for farvande, der normalt ikke lader sig besejle med sejl fartøjer.

- Får det nogen betydning i vore farvande?

- Ja, det gør det rigtignok, der findes navnlig i vore talrige fjorde sejlere, der ønsker at sejle, ja også kapsejlad, men deres hjemsted ligger ved kyster med lavt vand og ofte med lang afstand til nærmeste havn. For dem har det betydning, at jollen er grundgående.

- Helsingørjollens rig er moderne?

- Ja, og enkel, til kapsejladts bør riggen være så effektiv som muligt, og sejlarealet er dog forholdsvis moderat, da båden har stor stabilitet og er så godt som sikker i alt vejr på grund

Bådportrættet, Helsingørjollen

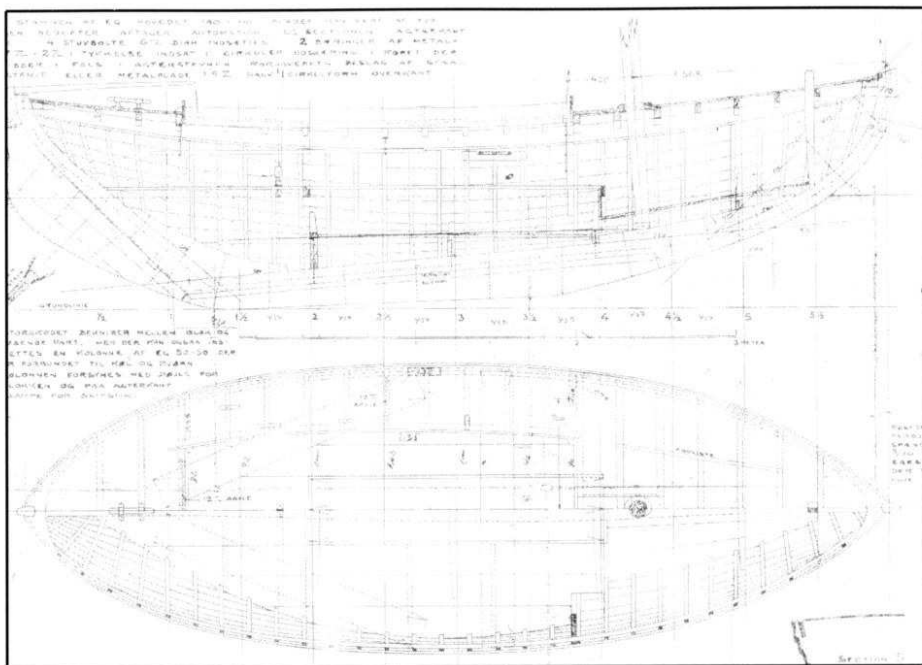
af den store sø-

dygtighed, som vi allerede har konstateret med Ålborgjollens linier og proportioner.

- De taler om Helsingørjollen som kapsejladtsbåd, men bliver det ikke noget for den unge tursejler?

- Ved konstruktionen har jeg også tænkt på den helt unge sejler, der længes efter et lille fartøj til langtur, som hans sparsomme kapital kan klare, derfor har båden fået en særpræget indretning. Tre personer kan sove side om side i langskibs retning. De to skråtofter agter har nemlig samme længde som trunken og passer i længde og bredde til at overdække den. I vindstille, når der skal ros, kan man placere den ene tofte tværskibs i dertil egnede spor under bjælkevæggen. Tofterne udfylder således tre formål. Presenning kan om natten anbringes over bommen og ud over kanterne.

- Men hvordan virker tofterne i



deres egentlige skrå stilling?

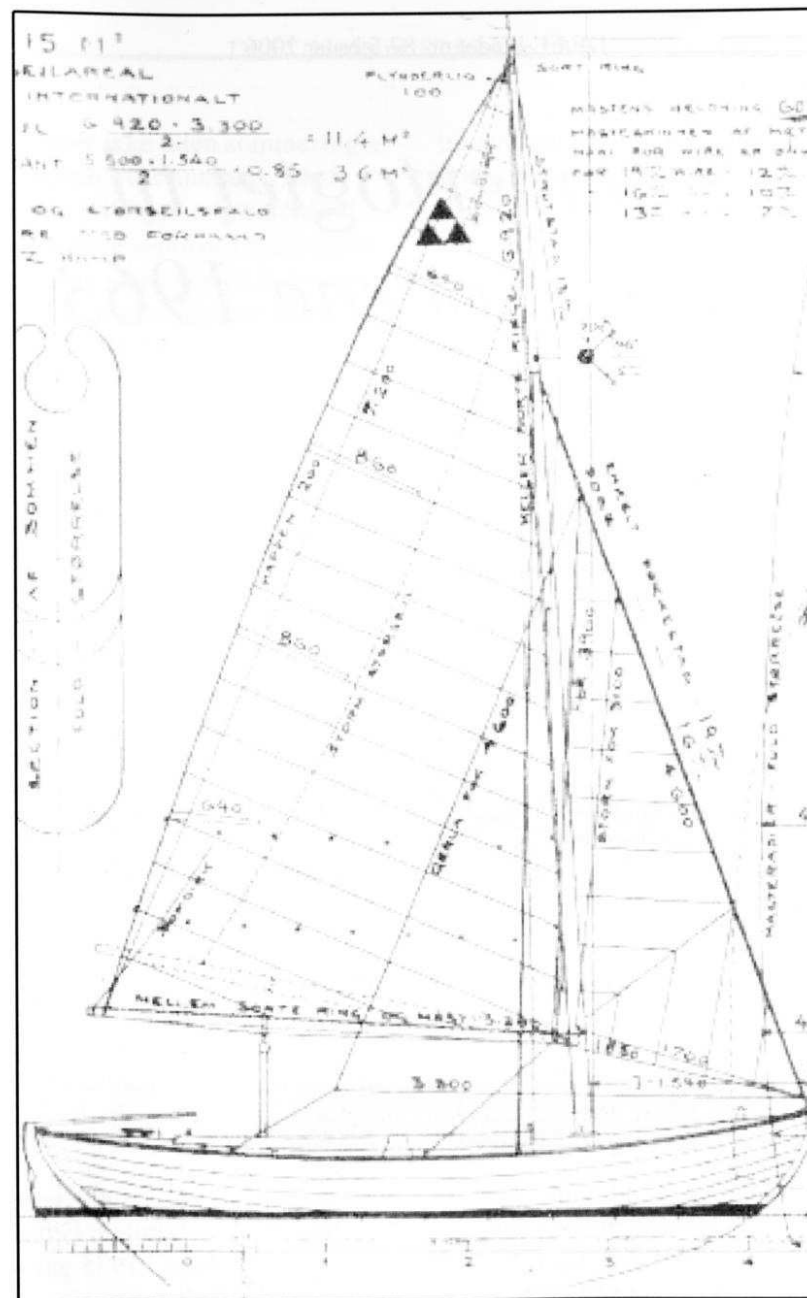
- Rorsmanden sidder under sejlskeden på skråtoften og har storskødet lige foran sig, og fokkeskødet på en klampe på dækket indenfor rækkevidde. Passagerer og besætning kan sidde på den højtliggende dørk med benene støttet nede i trunken, de sidder på den måde lunt og virker udmærket som ballast. Rorsmanden får uhindret udsyn, hvilket ikke er en ringe fordel i en lille båd, hvor det ofte er vanskeligt at kigge fremover for besætningen.

- De har med andre ord ønsket at opfylde flere færmål med

Helsingørjollen, ingeniør Utzon?

- Som kapsejlsbåd vil den være hurtigere end de fleste både i samme størrelse, og som øvelsesbåd vil den med de nævnte arrangementer være hensigtsmæssig. Det er mit håb, at afsavnet for en ensartet øvelsesbåd for vore sejlklubber må være afhjulpet med denne båd. Den er pure dansk af oprindelse, da den i mangt og meget er vor nationale kragejolle i forbedret udgave.

Artiklens tekst blev bragt første gang i *Sejl og Motor* 1946.



Kopi af Utzons originaltegninger med hans mange håndskrevne anvisninger kan bl.a. bestilles hos Marstal Søfartsmuseum, telefon 6253 2331.