



Da fuglene dominerede
kapsejldsbanerne



Kom til sommerstævne i Kerteminde



Ornitologi og den lille sejlsport

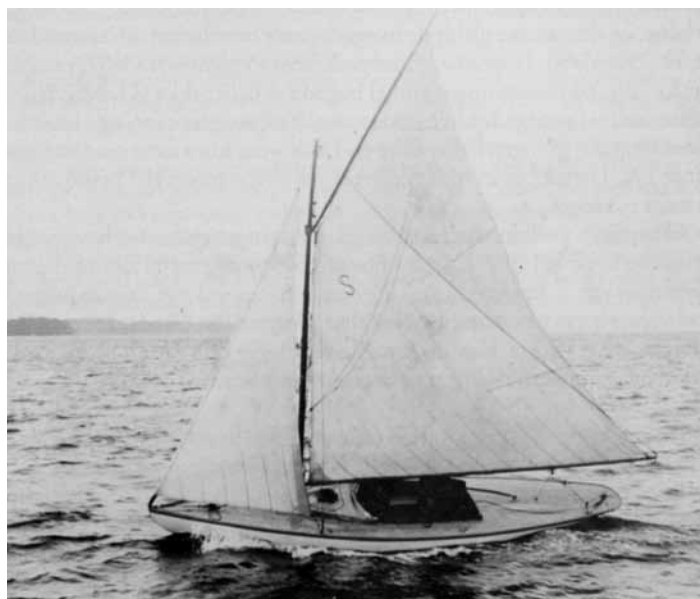
Carl Mangor, bestyrelsesmedlem i DFÆL, har skrevet denne artikel til "Klassiske Linjer" – medlemsbladet for den norske Klassisk Treseiler Klubb, der jo står for afholdelsen af Europe Weeek 2014 – se mere om bladet og foreningen efter artiklen

Billedet herover: Mågesejlads 1912

De danske sejlere fyldte ikke meget ved Europaugen i 1914. Hverken i størrelse, hvor der ikke var dansk repræsentation blandt 10-, 12.- 15. metere eller A klasse. Ej heller i antal, hvor de kapsejlende både dog havde følgeskab til Oslofjorden af en dansk eskadre af ikke-kapsejlende. På resultatsiden blev der noteret en dansk sejr for 6-metere uden kahyt med NURDIG IV, og endelig "HEIA (der) hævdede Ternernes ry, og tog Førstepræmien i sit Løb".

Her 100 år senere er det mest interessante måske denne korte sætning i "Sejlsport" fra den 23, juli 1914. Historien bag denne "Terne" og andre bådtyper med navne hentet fra havfuglenes univers, var indledningen til →

Længde overalt.....	7.22 m	Dybgående.....	0.84 m
Længde i vandlinje..	5.02 m	Deplacement.....	1.27 tons
Bredde.....	1.88 m	Sejlareal.....	24.33 m



en ny periode for lystsejladen i Danmark i årene omkring Europaugen 1914.

Ønsket med hele denne koloni af havfugle var skabelsen af en bådtype, hvor man for relativt beskedne midler

Ællingen

Tegnet af Alfred Benzon 1899

Halvmodel af ællingen "Vi" fra KAS, anskaffet som øvelsesbåd i 1900. Sammen med ællingen "Annie" var den øvelsesbåd for klubben frem til 1912.

kunne erhverve sig et fartøj, der kunne benyttes til kapsejlad uden at blive udrangeret efter ganske få år. Det var et ønske om fokus på sejlerens dygtighed frem for konstruktørens, og byggeprisen skulle ned; dels ved at benytte samme tegning og dels ved at have mulighed for serieproduktion. Tilbage i 1870erne blev der bygget 3 kragejoller efter den samme tegning. Ikke ud fra et ønske om jævnbyrdighed, men som en kopi af en båd der sejlede godt. I England var det dog det jævnbyrdige, der var i centrum med ideen om "One design".



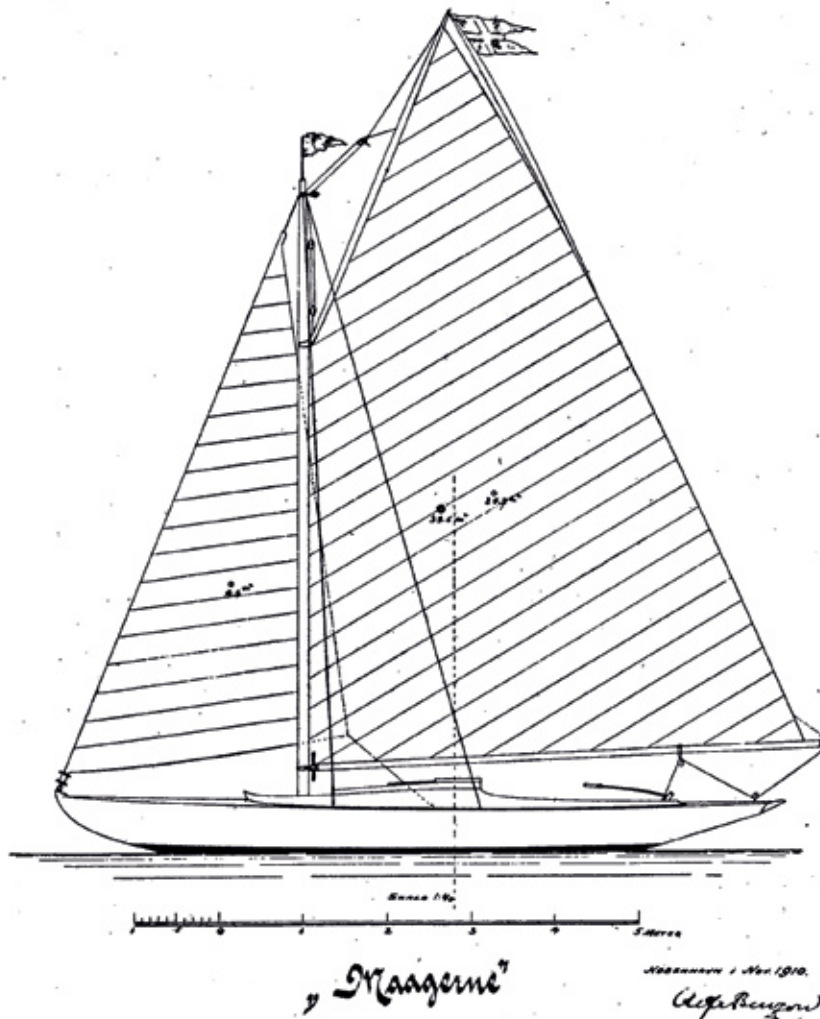


Alfred Benzon, 1855-1932

Mågen

Sejltegning af Mågen

Halvmodel af mågen "Knold" fra KAS. Den var sammen med de to andre måger "Tot" og "Maagen" øvelsesbåd for KAS frem til 1928.







*Side 8:
Mågesejlads 1965*

*Herover:
Mågesejlads 1926*

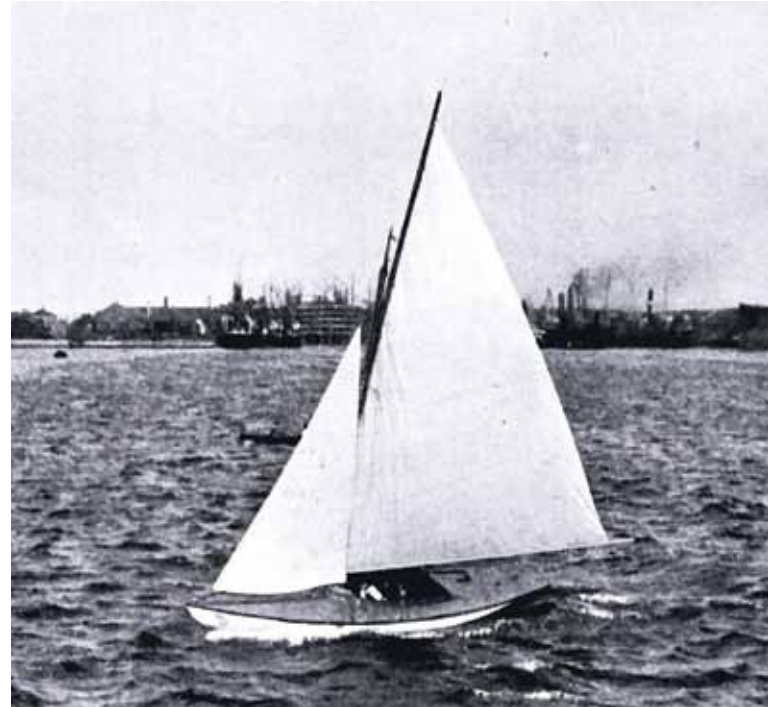
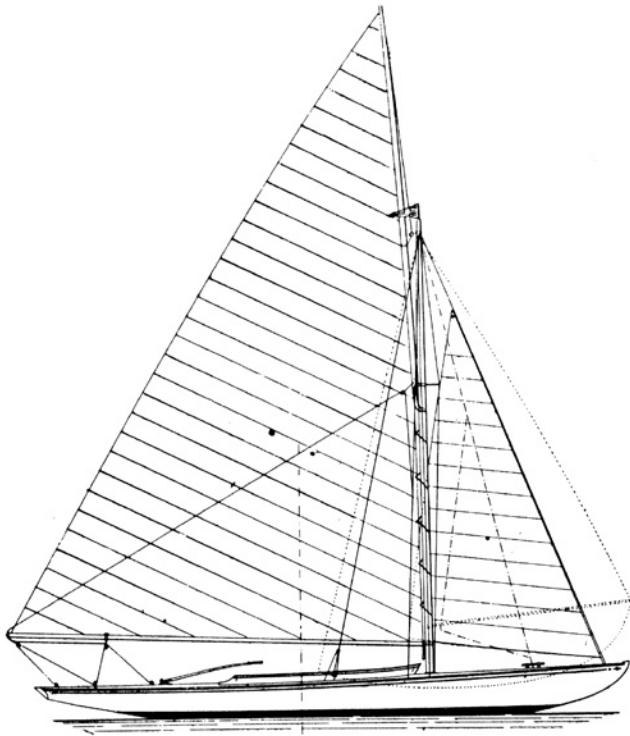
*Til venstre:
Mågen Moran
D 15 bygget 1921*

Disse bestræbelser kom også til Danmark, og i 1899 tegnede Alfred Benzon "Ællingen". En lille kutter på 7,22 meter og godt 24 m² sejl. Klassen måtte kun bygges i 12 eksemplarer. Herved sikredes det, at bådene ældedes synkront og at nybygninger ikke havde fordel. At bådene vitterligt var ens, bekræftes af en senere skildring fra en kapsejlads med 8 deltagende "Ællinger": efter 2 timers sejlads var alle 8 både i mål indenfor 20 sekunder.

Samme år tegnede Benzon endnu en entypebåd, "Ternen". Den målte 9,10 meter med et sejlareal på 43 m². Her måtte der kun bygges 6 fartøjer. Trods masser af lovord om klassen, fik den langt fra den samme succes som "Ællingen". Begrænsningen med kun 6 både holdt ganske vist ikke, men allerede efter 4-5 år var den lille bestand spredt til andre farvande end Øresund ved København, og klassens gik stille og roligt i sig selv.

Mens bestræbelserne om entypebådene lå lidt





Havlit

Halvmodel af havlitten "Nord", som hænger i KAS's klubhus. Den var tegnet af "det højt respekterede klubmedlem" kammerjunker Ado von Lindholm. De fire havlitter med navnene "Nord", "Syd", "Øst" og "Vest"

holdt længe som øvelsesbåde for KAS – helt til 1931, hvor dragerne slog igennem. I 1920'erne blev gunterriggen udskiftet med bermudarig.



stille, skete der store ting for klassebådene. I dansk sejlsportsterminologi var ordet "Internationalt" på den tid næsten identisk med Skandinavisk. Med R-reglens indførelse i starten af århundredet, blev legepladsen udvidet til hele Europa og USA. Dette gjorde det bestemt ikke lettere at være med rent økonomisk, så samtidig arbejdedes der under forskellige former med udviklingen af nogle andre klasseregler, Kvadratmeterbådene, hvor sejlarealets størrelse udgjorde inddelingen, kunne nok fremvise både mindre og billigere både, men stadig benyttedes hver tegning kun én gang.

Det gav vind i sejlene for ideen om entypebåden. Alfred Benzon var igen ved tegnebrættet og resultatet blev "Mågen". Det blev ikke bare hans største succes på den tid, men for bestræbelserne om en entypebåde i det hele taget.

"Mågen" var en kutter på 8,70 m overalt og 5,60 i vandlinjen, 2 meter i bredden og med 38,5 m² sejl. Byggematerialet var fyr på eg. Af hensyn til det ensartede havde Benzon med sine tegninger leveret en meget omfattende byggebeskrivelse, der ikke levede plads til improvisationer. Prisen for en Måge lå på mellem 12-1400 kr. Til sammenligning kostede Benzons 6-meter TITTIT fra samme tid 4300 kr.– uden konstruktionshonorar.

Med erfaringerne fra "Ællingerne" og "Ternerne" om begrænsninger i antallet, var "Mågen" ikke belastet i den retning. Tilladelsen til at bygge frit blev benyttet. Benzon offentliggjorde sine tegninger i november 1910 og allerede i januar 1911 var der 12 "Måger" i ordre: 6 hos Jacob Svendsen på Refshaleøen i København; en af disse for KDY til bortlodning blandt medlemmerne. Hos Jacobsen i Hellerup var yderligere 3 "Måger" i ordrebogen, og på et værft i Frederikssund ligeledes 3. Måneden efter offentliggjorde det engelske tidsskrift "Yachting Monthly" tegninger og byggebeskrivelse af "The Seagull".

Bag interessen for "Mågen" lå et større benarbejde fra flere sider. Allerede mens de første "Måger" endnu var under bygning, blev dens kvaliteter erklæret i sang. Vi kommer ind i 5. vers i "Mågesejlads" hvor en lille hvidmalet skude krydser på det tordnende hav for klodsrebet storsejl og fok:

*Fiskeren staar med sin Søn ved sin Hytte
følger i Kikkert dens dristige Færd
"Far! – blot han ej bliver Bølgernes Bytte
tror du, hun vil klare det østlige Skær"?
Faderen klapper hans solbrændte Kind,
gemmer sin Kikkert og åbner sin Laage
"Kom nu min Gut, vi kan rolig gaa ind,
Sejleren er jo en Maage".*

Da "Mågen" havde bevist sine kvaliteter, blev der sidst på sæsonen 1911 gennem Kjøbenhavns Amatør Sejlklub udsat en vandrepræmie, "Mågepokalen af 1911". Det første år hentede klubben selv pokalen hjem med en af sine både KNOLD, sejlet af Hr. W. Larsen.



Ternen
Sejltegning og linietegning





Måge i Københavns Havn

Det følgende forår byggedes der atter "Måger" på Refshaleøen. Ved sæsonstarten rundede Jacob Svendsen sin 10. "Måge". En af dem var bestilt af en svensk-amerikaner, der ville sejle i Danmark. En anden skulle videre til Roskilde Fjord. Også i Lillebælt var "Mågen" på vej. Hos Bechmann-Christensen i Kolding blev der i vinteren 1912-13 bygget et fartøj til hhv. Kolding og Assens.

Umiddelbart efter lanceringen af tegningerne til "Mågen" i 1911 fulgte endnu to konstruktioner som bud på entypebåden. Først fra A. Witt, der samme år bidrog med "Stormfuglen", en kutter på 30 m², og året efter Ussing, der tegnede en 25' fods kragejolle med 45 m² sejl ved navn "Svanen". Fælles for begge konstruktioner var, at ingen af dem opnåede egentlig interesse blandt sejlerne, samt at initiativet til fartøjerne kom fra den samme person, nemlig Frederik Preisler: Han var formand for Sejlklubben Sundet og ivrig debattør om klasser og måleregler.

Endnu en enkelt konstruktør nåede dog at gøre sig gældende i dette ornitologiske intermezzo i dansk sejlsport. Kammerjunker A.V. Lindholm præsenterede i 1912 sin "Havlit" En åben kutter på 8 meter med 31 m² sejl. Bådene var tegnet med et ønske fra Kjøbenhavns Amatør Sejlklub om en ny øvelsesbåd. Ved klubbens

standerhejsning i 1912 blev de 4 første "Havlitter" slæbt over havnen fra Jacob Svendsens Bådeværft og døbt ved sejlklubbens bro.

Den eneste af de nævnte typer, der dog for alvor formåede at besidde langtidsholdbarhed, var "Mågen". I 1913 stiftedes "Mågekomiteen" og i den forbindelse opstod der ønsker om ændringer. Bestyrelsen accepterede montering af et ekstra vant, men har derimod "ikke ment, at kunne tillade andre Forbedringer, da vi finder det urimeligt at paalægge dem Ekstraudgifter, der i god Tro har købt en Maage til den stipulerede Pris. Det bør ikke glemmes, at det er En-Type-Båden, der betinger "den lille Sejlsport", netop fordi Udgifterne er begrænsede og kan overses."

Denne erklæring var med til at siden typen sin homogenitet gennem de følgende årtier. Komiteen blev senere en egentlig "Mågeklub", der løb ud i et mindre stormvej, da man ville modernisere riggeren. Allerede lige før verdenskrigen var bermudariggeren blevet introduceret, og da den samme krig var overstået 4 år senere, tegnedes der stort set ikke fartøjer med gaffel- eller gūntherrig. Først i 1927 nåede Mågeklubben til enighed om at ændre til bermudarig med det fatale resultat, at den gamle rig var den nye overlegen. Efter 5 års diskussioner og eksperimenter enedes man i 1932 om en ny bermudarig, der passede til båden.

På det tidspunkt var "Den lille sejlsport" godt på vej i Danmark. Med indførelsen af NL-målereglen fra 1913 blev det generelt enklere at konkurrere forskellige bådtyper imellem. Kragejollen udviklede sig til at blive en spidsgatter, der havde mere plads på færre fod, sammenlignet med kutteren. NL-reglen sørgede samtidig for, at bredden ikke længere straffes så meget. Og ikke mindst: entypebåden slog for alvor igennem. Salanders lille Juniorbåd fra 1928 og Johan Ankers Drage fra samme år satte nye normer for udviklingen af bådtyper, der i tiden med træ som byggemateriale kulminerede med den fælles skandinaviske Folkebåd fra 1942.

HEIA er for længst gået til.

Men når Europaugen 2014 afvikles, vil det store antal af sejlede på Oslofjorden være et vidnesbyrd om, at "den lille sejlsport" var kommet for at blive.