



Skibe og både
af træ mødtes
på Øresund

Heto
historien om
en Springer



HETO

den første ejer

Af Kim Hyldig

En samtale med Herbert, som byggede, ejede og sejlede Heto fra begyndelsen

Maj måned 2017 overtager Jens og jeg springeren, Heto, og i efteråret 2017 har vi privilegiet både at sejle med og spise en fin frokost med Heto's bådebygger, Herbert.

Valg af bådtype

Herbert fortæller over silden, at planen egentlig var, at springeren skulle hedde d'Artagnan, men da Heto kom sent i vandet i forhold til de tre andre springere på Kastrup får den navnet Heto, efter Herbert og hans daværende kæreste Tove. (De tre andre bliver navngivet efter de tre musketerer, Athos, Porthos og Aramis. -red). Herbert og hans far har på det tidspunkt bygget flere både og joller til sejlads på Roskilde fjord og andre steder, og de er nu på udkig efter et større skib, der kan bruges til sejlads i Danmark. Egentlig er ambitionen at bygge en havkrydser fra Robert Jensen, men da tegningerne til den nye Spidsgatter designet af MSJ Hansen kan købes noget billigere til 150 kroner, bliver det Springeren, der bygges i "Sydkrogen" ved Statsbanerne.

Byggeriet godkendes

MSJ Hansen, der er kendt for at stille store krav til sine bådbyggere, accepterer at Herbert og hans far kan bygge skibet, efter MSJ's gode bekendte, snedkermester Nielsen i Maribo har sagt OK for håndværket. Herberts far, der er formand i Sejlforeningen "Enigheden", er kendt for at bygge joller af høj kvalitet og bliver i forhold til springeren også rådgivet af en lokal bådebygger (Godtfred) i Kastrup. Godtfred hjælper til på de 3 andre Springere, Atos, Portos og Aramis, og der er et tæt samarbejde omkring de 4 første Springere i Danmark.



Valg af træsorter og krumvokset spantetræ

Herbert fortæller stolt at Heto er "slow-build". Eksempelvis er alle spanterne baseret på krumvoksede egetræ. Spanterne er specielt valgt i de nordsjællandske skove, ved at Herbert og faderen lægger 1:1 skabeloner i masonit på de relevante træer og får dem fældet og skåret til, så de kunne få maksimal styrke i spanterne, da spanterne følger træets naturlige åretegning. Bordene er en længere historie. De er "frivilligt" lagt på plads. Herbert og hans far vil ikke "tvinge" noget på plads, hvis der er spænd i et bord, når det skal skubbes ind, så er det en "ommer". Derudover er alle bord skåret i smig, så de kan "holde sig selv". Når man bygger på den måde, tager det cirka en uge for hvert bord, hvilket også betyder, at egespanterne i løbet af de 4 år når at tørre godt ind, så båden ikke giver sig yderligere efter



bygningen. Bordene under vandlinjen er bormholmsk lærk, som er meget modstandsdygtig overfor råd, mens fribordet er kalmarfyr ligesom på en række andre spidsgattere.

Lave rufkarme

Heto har et lavere ruf end de andre springere, og vi er lidt nysgerrige efter at vide, om det er et bevidst, da de bygger skibet, så vi spørger Herbert, om det er en fejl, at ruffet på Heto er lavere end på de andre Springere.

“Nej, ikke rigtigt”, svarer Herbert, “Bilinga-mahognien, som vi køber til formålet får frostsprængninger, så det, du ser på Heto i dag, er faktisk de største brugbare stykker, vi havde. Så ruffet er 3 tommer lavere end på tegningerne. Derudover satte vi ovale køjer i, i stedet for de forventede runde. Det er vi jo nogle, der synes, ser



Herbert fortæller meget gerne om sin tid med Heto

lidt bedre ud end det oprindelige”, smiler Herbert mens han taler. Der er stor kærlighed til den gamle båd.

Masten har sin egen historie. Herbert fortæller, at de brugte 110 skruevinger under bygningen, og at den faktisk er hul indvendig.

Fra værktøjsmager til bådebygger

På det tidspunkt er der knaphed på materialer, så for at få adgang til de rigtige materialer bliver Herbert og hans far registreret som bådbyggere, hvilket også giver adgang til benzin til maskineriet og de rigtige kobberskruer og norske galvaniserede spiger til bord og spanter. Bortset fra for- og agterstævn, hvor spiger er erstattet af mønjedypede galvaniserede skruer. Bly var der heller ikke meget af i slut fyrerne, så familien må rundt til de københavnske VVS'ere for at samle blyør og andre VVS rester til omsmeltnings. Mere end halvdelen af den 1250 kg tunge blykøl er indsamlet på den måde.

Herbert, der er uddannet værktøjsmager fra forsvaret, fortæller, at de støbte blykølen omvendt, det vil sige med toppen (det flade stykke) nedad. Det betyder, at den flade, der skal ligge mod selve skroget er helt lige og ikke lider under at blyet “svinder” under afkølingen. At der så kommer lunger i kølens bund, kan man jo bare banke til senere.



Faktaboks:

Bordene er 22mm planker hvor man på den tid ellers brugte 1 tommer planker
Heto har haft 4 sæt ejere: Herbert, Aksel, Sune, Morten, Jens og Kim
Heto skulle oprindeligt have heddet d'Artagnan
Heto lå de første år på Langelinie ved bøj 30
I 1965/1966 blev Heto solgt for 65.000 DKK til Aksel Johansen i SSF
Den nuværende motor er en 14,5 HK Nanni



Konstruktionen udvikles

Vi har snakket en rum tid nu, og vi er godt i gang med øllen...

"Er der noget du fortryder ved Heto?", spørger vi Herbert. "Ja, hvis vi vidste, hvor svært det er at få lavet en pæn agterende på spidsgatteren, så havde vi nok investeret de 500 kroner, der skulle til for at få tegningerne til Robert Jensens spejlgatter. Vi måtte overtale MSJ hansen til at tegne et ekstra kantspant, så vi kunne få en pæn runding på skibet. Han var ikke meget for den ændring, men det kom så de andre springere til gode, da det ekstra kantspant kom med på konstruktionstegningerne til Springeren".

"Vil det sige, at du talte med MSJ Hansen?" "Nja, jeg var jo en ung mand, men MSJ Hansen besøgte byggeriet 2 gange for at se, om vi byggede hende godt nok".

"Spændende! Er der nogle ændringer i forhold til de oprindelige tegninger?" "Ja. Det viser sig at Heto er meget hård på roret, så vi flyttede mastehuset 3 tommer frem for at få en bedre balance i båden. Og det var jo vigtigt, da vi byggede Heto for at sejle om kap. Desværre skulle jeg sejle om kap med de andre skibe på NL



Det var en begivenhed, når en båd blev bygget. Mange fulgte med og »Sejl og Motor«, det daværende bådblad omtalte projekterne

målene, og da springeren aldrig bliver en stor en-klasse båd, så var konkurrenterne dengang typisk de slanke drager".

I form igen?

"Kapsejladts?" spørger jeg Herbert, "fortæl lidt mere om det. Jens og jeg er jo stadig ved at lære Heto at kende, og vi vil gerne have så meget fart som muligt i hende". Herbert griner: "Heto er en hurtig båd! Til sidst måtte jeg melde mig til sejladserne til sidst for at være sikker på, at de andre også meldte sig til stævnerne. Når Heto sejlede ud, så sejlede de andre hjem til havnen". "Nå, hvad synes du så, vi skal gøre for at få hende i form igen?" "Tja siger Herbert, helt i form kommer hun aldrig, så længe hun skal slæbe rundt på den dieselmaskine, den er for tung og skruen koster for meget fart. Og så skal i fjerne dækket! Al det teaktræ tynger hende i vandet".

Holdningen kan vi genkende fra en af Herberts gaster



Søsætningen af Heto. De tunge skinner blev flyttet rundt med håndkraft og beddingvognen blev ligeledes skubbet udelukkende med håndkraft

som vi mødte i SSF i sommer. Han fortæller at Herbert tømte Heto for al indhold og lagde det hele i varevognen, når han skulle sejle om kap, så hun kunne ligge så let i vandet som muligt.

I Heto er der et skærearbejde i ruffet indvendigt. Motivet er logoet fra Jyllandsugen, og er lavet af en af Herberts venner, der er billedskærer.

Overtro, tæt-på ulykke og springeren stækkes

"Fik I ellers sejlet noget, spørger Herbert interesseret. "Ja mon ikke, jomfruturen på 14 dage var sammen med de andre 3 springere. Det var en festlig tur, hvor Portos gik på grund i bøgestrømmen. Men det må man jo klare sammen".

Heto blev aldrig døbt og havarede ved Omø.

Heto har statistisk set haft sin del af mulige ulykker. Da Heto skulle døbes, fik ceremonimesteren et hjertestop på vej til skibsdåben. Svigerfar, der skulle stå for selve dåben nåede aldrig frem, og Heto er aldrig blevet



På grund





Der kan godt være højt til loftet i en Springer



navngivet ved en ceremoni. Det resulterede i, at Toves mor havde et noget anstrengt forhold til skibet.

Havariet ved Omø var på vej over Storebælt fra Fyn, hvor Herbert røg over bord i en storm, da han skulle på fordækket for at bjærge forsejlet. Efter 1½ times svømmetur i Storebælt i forsøget på at komme ombord igen, blev han endeligt "skyllet" ombord. På det tidspunkt var han og konen så udmattede, at de gik i kahytten for at blive der, indtil de ville blive skyllet i land sammen med Heto. Kystvagten i nærheden af Omø så godt, at Heto drev mod land, men antog, at Heto var forladt. Heldigvis ramte de den eneste strand i området, og den lille familie (Herbert, Tove og to børn på 1 og 5 år) kunne gå i land, da Heto var sat i strandkanten.

Da Heto senere blev bjærget, var der "kun" trykket et par bord. Hun må være solidt bygget. Efter den oplevelse forlangte Herberts kone, at der blev monteret en kraftig motor. Som Herbert stille bemærker: "Derefter var det slut med at vinde kapsejladserne. Hun mistede farten med den motor".



De nyeste ejere af Heto er også begejstrede for sejlegenskaberne