

**Runabåden er blevet
international historie**

Klassisk
TRÆBÅD

Nr. 123 · Februar 2015

PASSAT

LÆNGST MULIGT I EGEN BÅD

De første folkebåde

Trætjære, lidt opera og masser af håndelag

Interview med Mads Mikkel Olsen og Cecilia Lindwall, ejere af spidgatteren "Kuling" S 38, D 13, bygget i Jyllinge 1938.

Af Eva Noer Kondrup

– *Hvornår købte I "Kuling", og i hvilken stand var den?*
"Det var i august 2011, den stod udendørs på gårdspladsen på "Sauntegård" ved Hornbæk lige op ad en granskov. Den ene side var helt grøn af mos, den havde



stået utildækket 4 år, og ombord i bagbord kistebænk var der et bistade! Roret var sprækket, ruffet af masonit var helt blødt og kunne rives af med hånden.

Den havde stået på blød jord, og støtten i stævnen var muligvis sunket ned, ihvertfald gabte den en del mellem stævntræet og kølen.

Gårdejeren var en bådebygger, der havde fået "Kuling" som betaling for noget arbejde på "Marsk", nordisk krydser, dvs. af Bent Hindhede, der ville koncentrere sig om "Marsk". Han havde ellers gennem 9 år omhyggeligt sørget for søsætning af "Kuling" hvert forår.

Gårdejeren havde i mellemtiden taget motoren ud vha. en stiksav, så hele dørken var bare savet over, og motoren var væk. Skrue, aksel og gashåndtag var der dog.

Mast og rig lå i masteskuret i Hornbæk og det var renoveret og i tiptop stand inkl. løbende rig. Og rorpin-den skal også fremhæves som meget smuk! Apteringen var o.k. med fin mahogny, men dog lidt tresseragtig."

– *Hvordan griber man sådan noget an?*

"Det vidste vi ikke på det tidspunkt. Vi havde "Mumi", en relativt god folkebåd i fin stand og egentlig alletiders, hvortil vi lige havde købt nye sejle. Den havde vi også slebet ned, lakeret, været til bunds med bunden og kølen osv. og givet den ny mast. Imidlertid skete der det på vores sommersejltur 2011, tre uger i det sydfynske, hvor der var meget blæst og vi lå indeblæst flere steder, at vi fattede en beslutning. Ved de lange ture ville vi have noget, der var mere komfortabelt om læ og med indenbordsmotor, og så har jeg altid ønsket mig en båd med teakdæk."

For Cecilias vedkommende: "Når vi kun er to, er der også noget med sikkerhed, og når vi skal i havn, fx. i





Kuling tilbage på KAS-bådpladsen ved Svanemølleværket

Hundested og har sejlet 16 timer, så er der kun vi to, og så skal man klatre ud på agterdækket og starte på-hængsmotoren. Når bølgerne går højt, kommer skruen desuden ud af vandet.”

Mads: ”– Så havde Henrik Effersøe fra Svanemøllen, sagt, at der lå en gammel spidsgatter, som havde ligget i KAS. Den havde tilhørt Gunnar Elmue som var æresmedlem i KAS, og han havde sejlet Sjælland Rundt i den mange, mange gange, så den havde en lang historie. Henrik ønskede meget, at den blev reddet, så han spurgte, om det var noget?

Folkebåden blev solgt lynhurtigt til en mand i Kiel, jeg tror det var gennem den tyske folkebådshjemmeside. Så kom der en frisk yngre fyr, flymekaniker, han havde tomlet herop, han kom med en rygsæk, hvori der var en redningsflåde og en stor madpakke, han besøgte båden en halv dags tid, vi hentede benzin, næste morgen kl 5 sejlede han afsted til Kiel. Vi fik en pris hjem på det dobbelte af, hvad vi havde givet for folkebåden, så vi havde lidt arbejdskapital til at gå i gang med ”Kuling”.

Egentlig kunne vi have nøjedes med at skrabe bund og fribord af udvendigt og få lavet roret, men så fandt vi ud af, at vi ville skifte kølboltene, for når nu proppen var af, ville vi gå gennemgribende og grundigt til værks.



Erik Skovgaard beskæftiget med at fjerne de tærede kølbolte



Sikkerhed er vigtigt: at den helt grundlæggende er sikker at sejle med. Vi strippede alt indvendigt, udvendigt skrabe vi malingen.

Vi kendte ikke kølboltens tilstand, men de havde været 20 mm oprindeligt galvaniseret jern. Den første



Mads og Cecilia får også sejlet, mens Kuling bliver renoveret. Her er de på tur med Passat



“Kuling” pibetobak

Mads Mikkel Olsen har fået blandet sin egen pibetobak: “Kuling”
Indhold: 30 % latakia, 25 % mørk virginia, 35 % vanilie cavendish, 10 % rød virginia plus 20 ml curacao og en skvæt rom. Det er latakia, der giver tjærenoten. Silkegades tobaksblander, Davidoff i København, har opskriften i deres database, så der kan man bestille en dåse “Kuling”, hvis smag og duft er inspireret af den omtalte trættjære.



viste, at det var nødvendigt at skifte alle, de var nede på under 5 mm. Det var Erik Skovgaard, der skiftede boltene, og det har været ham, primært, der har stået for at fjerne de gamle: det tog en tre-fire måneders tid, hvor der hver dag blev banket og trukket. Nogen bankede vi ud, men de knækkede nemt indeni båden, så man måtte forsøge at trække dem ud, Erik lavede selv forskellige aftrækkerværktøjer, forsøgte alt muligt. Det, der tilsidst lykkedes, var bankemetoden, der er ikke brugt kopbor.

Jeg fik lavet nye rustfrie kølbolte, A4, altså af gevindstænger, efter mål fra de gamle, 7 i alt blev sat i. Så var der problemet med dødtræet/hæltræet, det havde det ikke så godt, selvom det tidligere var blevet repareret. Da kørte onkel John, Erik og jeg op til savværket ved Ølstykke og ledte efter lige det rigtige stykke, som var spejlskåret, og Erik lavede et nyt stykke, der passede.

Indvendigt er klodserne under bundstokkene også skiftet af Erik Skovgaard, inkl. gennemløbshuller og præparering med linolie.

Hele bunden blev skrabet ned til træet, her hjalp også Niels Laursen, træet var det fineste sunde kalmarfyr, som havde det rigtig godt.

Så gik vi i gang med at give linolie, koldpresset fra Københavns Farvehandel, en grundingsolie, raffineret, uden æggehviteoffer, og med de fineste molekyler, så olien trænger lagt ind. Der blev blandet lidt Hempitox i. Først udvendigt, alene dér gik der mindst 23 liter linolie!

Mads i gang med pensel og pibe

Så købte jeg i Sverige noget der hedder Båtsmörja, som jeg købte hos Claessons Trätjärä i Göteborg. Det indeholder 1/3 dalbrændt trættjære, 1/3 vegetabilsk terpentint og 1/3 koldpresset linolie. Det brugte jeg et par gange udvendigt. Og så har vi indvendigt også sølet den ind i det, alt aptering er pilleret ud, også cockpittet, det er simpelthen en åben vikingebåd nu...(!)

Vi har skruet alle bordene ind med nye skruer, og kølbordene er skiftet plus 2-3 andre, og det er jo mindre slemt... Mastesporet står på kølen og er nu udvidet til at hvile på 3 bundstokke, modsat før, hvor det hvilede på to. Det er lavet på værft: bundstokke, kølbord og mastespor. Plus at det er lykkedes dem at samle gabet mellem stævnetræ og køl.

Derudover har vi selv lavet nyt ruftag af plywood og epoxy samt nyt rør i plywood.

Løbende blev skidt og møg og gammelt kit krattet ud mellem bordene, for at de kunne spændes ordentligt ind til svøbene. Det blev rensset op med en lille savklinge.”

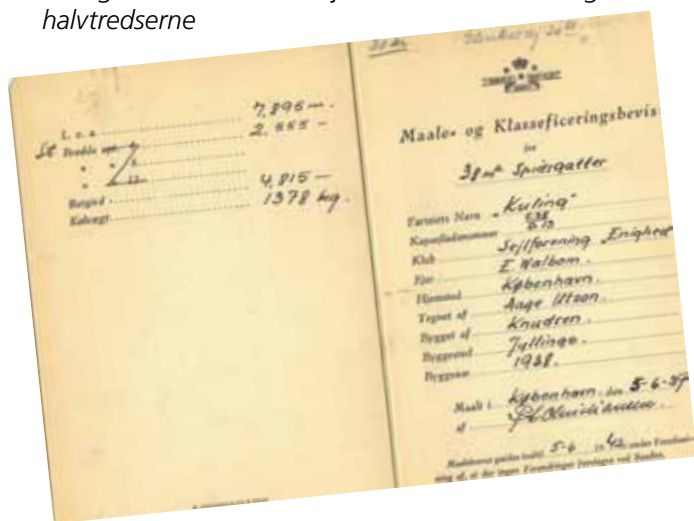
– I søsatte midlertidigt forrige år (2013), hvordan gik det for sig?

“Båden stod på beddingsvognen i et par døgn, vandet bare fossede ind, så satte den sig lidt. Da beddingsvognen skulle bruges af andre, besluttede vi at trække den





Kuling ved starten af en Sjælland Rundt i slutningen af halvtredserne



over på Mortens plads i Skudehavnen, altså: Morten Sørensen, Københavns Yacht og motorbådsværft.

Der var 2 pumper, der kørte hvert kvarter. Men den kunne holdes på pumperne, de fik strøm fra en elstander på broen. Ved siden af lå en husbåd, en venlig nabo, som lovede at holde øje, vi udvekslede telefonnumre: "Hvis der skulle være noget".

Næste morgen ved 6-tiden ringede min telefon, nej: der lå faktisk allerede en besked: "Hej, det er Niels, jeg ved ikke helt, hvordan jeg skal sige det her(...), men din båd er der ikke mere". Så gik jeg ind og vækkede Cecilia, med gråd i stemmen: "Kuling er sunket".

"Det var ganske dramatisk", siger Cecilia, "første spørgsmål var: har vi forsikring?"

"Så gik jeg ind og tjekkede forsikringspapirerne, fandt ud af, at det kun dækkede, hvis det er en sødygtig båd. Så skyndte vi os derned: der var bare en tom havneplads, Kuling lå nede på 6 meter vand. Så kunne vi se, at den nok hang i fortøjningerne, så nu var vi bange for klamperne, men den stod ret op og ned. Måske stod den ikke helt på bunden, men den var helt tom og dermed forholdsvis let.

Snart ankom Morten fra værftet og så på det. Vi funderede sammen på, hvordan vi skulle få den hævet. Mortens nabo Niller stødte også til. Så hentede Morten en lægte og lagde den resolut på tværs, og så en kædekran og en strop, som vi kunne få ind under "Kuling". Der var det vigtigt at finde balancepunktet!

Nu var det bare tilbage at trække lige så forsigtigt, og så alle de pumper i, man kunne finde, og få båden til at flyde igen.

Årsagen til hele miseren var: nogen havde taget strømmen fra pumperne, det viste sig at være en båd ved enden af samme bro, som ikke er med i el-ordningen, for han "bruger ikke strøm"(...) Han skulle ud og sejle i weekenden, og "skulle lige lade lidt på sine batterier"(...!!)

Takket være Morten og Nillers flotte og topprofessionelle lynaktion lykkedes det at hæve båden. Til alt held var der hverken motor, olie, batterier eller andet miljøfarligt ombord.

Da vi havde tømt båden for vand, var den til gengæld

helt tæt, så metoden kan i en vis forstand anbefales", slutter Mads lakonisk.

– *Hvad betyder bådens historie for jer? "Kuling" var fx. en vinder på kapsejlsbanerne... og den er tegnet af Aage Utzon...?*

"Rigtig meget", Cecilia fortæller, at "det er sjovt for mig som sanger, fordi Utzons søn jo har tegnet det berømte operahus i Sydney: og dét er jo ligesom spidsgattere, der er skåret over på midten og sat på højkant.

Og vi ved lidt om historien og om "Kuling"s to søstre, hvoraf den ene sejler i Seattle, "Victoria", og "Lise" i Kiel."

Mads fortsætter: "Nede i kahytten er der i et bord hugget: "maj 1938". Vi hører også fra mange, at "Kuling" havde en skibsklokke med en helt særlig lyd, Elmues svigersøn inviterede ofte på pandekager ombord, og så ringede han med klokken, når de var klar. Han kom desværre i den situation, at han måtte sælge båden på tvangsauktion i slutningen af 90'erne.

Om den gamle Elmue fortælles, at han var flagfetichist: hvis bådene i havnen lå med flag på efter kl. 20, indsamlede han dem personligt til senere afhentning. og der var stil over det: når de skulle sejle kapsejls, gik han op iført kokkehue og hvidt viskestykke med en bakkefuld Fernet Brancaer til gasterne.

Vi har også det gamle kompas, vi har fået tingene på Svanemøllen, folk sørgede for, at de blev fjernet før tvangsauktionen. Vi får også skibsklokken, når vi først er sejlende..."

– *Ja, hvad er tids-estimatet?*

"Vi tilmelder os DFÆL-stævnet i Helsingør i sommer. Det bliver muligvis uden rig og bare for motor, men med færdigt cockpit, dog måske kun med dørk og et par køjer om læ. Søsætning i løbet af sommeren, så vi kan deltage i stævnet. Da vi i sin tid startede, var jeg ledig i nogle måneder, så der kunne jeg hygge mig med at arbejde med det. Men med mit nuværende arbejde har jeg skullet rejse en del, så der har bådebyggeren måtte tage over. Han har da også på det seneste styrket agterstævnen og isat nyt stævnør med vandsmurt

akselpakning. Så vi kan snart isætte den gode, brugte Yanmar 2GM20, som jeg har fundet brugt og fået prøvekørt hos onkel John: den startede ved første gnist :-)"

– *Lige til slut: hvad er det med det der træbjære?*
"Det minder mig lidt om min barndom: fiskerihavnen oppe i Thyborøn, og så er der bare den der duft..."



Kuling blev hævet efter at have ligget på seks meter vand