



DFÆL·*bladet*

Nr. 106 december 2010

FOLKEBÅDE og bådfolk



Danmarks ældste folkebåd FD 2 "Gill"

Igennem mange år har der været en helt fast deltager ved DFÆLs sommertræf – nemlig lystfartøjsmuseets smukt vedligeholdte røde folkebåd FD 2 "Gill" fra 1941.

Her vil mere vakse læsere af foregående artikel straks tænke "Hov, hvordan kan der være en dansk folkebåd fra 1941, når nummer 1, "Peter Pan", var fra 1943?

Forklaringen er den, at "Gill" blev bygget i Sverige i en af de første store serier af folkebåde, der blev bygget på initiativ af velhavende støtter for den nye klasse – og så siden solgt til interesserede.

Den svenske forretningsmand, Herbert Dieden, der i øvrigt også var dansk konsul, havde straks bestilt en

*Jørgen Heidemann og Carl-Ove Thor
nyder sejladsen med Gill*



folkebåd fra den første serie på 26 både fra Sverre-Varvet i Göteborg, og efter sigende var det hans søn, der sejlede båden i de første år.

Da båden senere blev solgt til en dansk ejer, fik den – netop med henblik på dens meget tidlige byggeår – det ledige nummer FD 2, og kan nu bryste sig af at være Danmarks ældste folkebåd – 2 år ældre end den første danskbyggede. Du kan andetsteds i denne artikel læse om, hvorfor der fandtes et ledigt nummer så tidligt i rækken af danske folkebåde.

Båden har været gennem en del hænder gennem årene, siden den kom ud fra værftet i Göteborg, men den sidste ”almindelige” ejer, Hagberdt Knudsen, har sendt os en herlig beretning om sine år med ”Gill” fra 1982 til 1996, hvor han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlad. Her bliver båden omhyggeligt passet, så vi kan være sikre på at dette klenodie er sikret for eftertiden.

Hagberdts egen beretning fra 2001 om årene med ”Gill”

Jeg købte ”Gill” i 1982 af min kammerat Jan Munk Hansen, som er møbelsnedker. Jan købte båden i Roskilde af en Christensen, som havde den stående i sin have, hvad den bar præg af efter flere år på land. Jan blev frarådet af sin far, som selv var gammel sejler, at købe båden, da han mente, at det var en håbløs opgave at gå i gang med. Men Jan faldt for båden, da han er en type, der elsker udfordringer, så han købte båden for 9000 kr i 1971. Her blev alt maling brændt af, udvendig som indvendig, herefter blev den imprægneret i C-tox og genopmalet, og nyt lærred blev lagt på ruftaget, og nye plader blev lagt på dækket og samlingerne blev forstærket med glasfiberstrimler og malet, herefter kom der nye fenderlister og skvatlister. Jan tog desværre de gamle låger af og erstattede dem med dem der er nu; briksene har Jan også lavet.

Da jeg overtog Gill i 1982 for 34000 kr. uden at vide, at det var den ældste folkebåd, hvad jeg først fik at vide

”Gill” har i øvrigt fået plaketter for god bevaring i 1989 og 1993, altså mens den endnu var i Hagberdts eje.

Som tilføjelse til Hagberdts beretning kan man læse en lille beretning, som Hagberdt har modtaget fra en tidligere ejer, Otto Aabjerg, der sejlede ”Gill” i en årrække gennem 60’erne og 70’erne.

Kunne vi få fat på alle ejerne af bare denne ene båd, ville vi helt sikkert kunne stykke en helt fantastisk historie sammen, der viser den omtumlede tilværelse, som mangen en lystbåd har haft gennem årene. Elsket og svigtet, omhyggeligt passet, udsat for farer og besværligheder, hårde kampe på kapsejladbanerne, fantastiske ferieture og herlige hyggesejlads.

Det er værd at tænke over, når man møder en ”ganske almindelig folkebåd” – den ville sikkert kunne fortælle historier i dagevis, hvis den ellers havde et sprog.

efter et halvt år. Jeg arbejdede videre, hvor Jan slap, da det for mig forpligtede at holde båden sejlede i fin stand.

I starten kunne jeg ikke forstå, at båden tog meget vand ind, når den sejlede på kryds, så da båden kom på land blev bunden igen afrenset ind til det bare træ, og igen imprægneret i C-tox, naglerne blev gået efter, og nye sat i, herefter blev den genopmalet, og alle bordene under vandlinien fik Prof 10 i overlapningerne, kølboltene blev spændt efter. Fribordet blev fuldspartlet med diamant spartelfarve og genopmalet, det har holdt indtil nu, jeg har kun vandslebet ganske let, og genopfrisket med fortyndet emalielak fra Sadolin, da de har den pæneste postrøde emalielak. Jeg var nu spændt på om båden nu var tæt; den var blevet bedre, men ude ved mastesporet som lå direkte på kølsvinet skruet med franske skruer løb vandet stadig ind på kryds.

Jeg prøvede igen næste forår at spænde efter, og gik nu svøbene efter. Hvor de var knækket, blev de forstær-

→

ket, så nu mente jeg, at den var tæt. Men ak, båden var stadig utæt. I efteråret 1984, da båden skulle på land, fik vognmanden ikke rigtig fat under kølen foran, hvad resulterede i, at remmen fik fat i stævntræet i stedet for, og så kom chokket. Kølen gable ca. 5 cm foran, og rustvand løb ud, så nu var der kun en vej: Alle kølbolte skulle skiftes; det arbejde blev færdig i foråret 85. Vi havde haft hele kølen af, og gennemgået dødræet, som var OK. Nu kunne der ikke være mere, da båden skulle i vandet i foråret 86, mente jeg.

Men jeg blev klogere!

Ugen før at vognmanden skulle komme, knækkede toppen af roret, efter det var sat på Det viste sig, at det gamle egetræ var sort indvendig og var nærmest som muld. Det var et held for mig, at det ikke skete under sejlads, så jeg købte et nyt ror hos Brandt Møller i

Frederikssund for 4000 kr.

Nu skulle en god sejlersæson begynde, men vandet fandt stadig vej omkring mastesporet, så nu var jeg skakmat. Jeg sejlede med problemet indtil efteråret 92.

I sommeren 87 gik hulkehelen på den gamle mast, som var af oregonpine, i stykker. Jeg købte en ny hos Ulrik i Rungsted for 9000 kr. Så nu begyndte lommemerterne at brede sig. I mellemtiden havde jeg også måtte ofre nye sejl og spilerstage.

Da jeg skulle sejle fra Kastrup til Middelfart i 1990, havde jeg nær mistet Gill. Jeg sejlede over Køge Bugt i let vind og kom ind i Faxebugt, hvor vinden blev meget frisk, her opdagede jeg pludselig at vandet stod helt op til dørken.

Da jeg sejlede alene, fik jeg travlt med at pumpe samtidig med at holde båden på ret kurs. Så skete der



også det, at pumpen rev sig løs, så nu var der kun pøsen tilbage. Jeg havde kun et i tankerne, at komme ind til soldaterne ved Bøgestrømmen og sætte hende på grund i det rene sand der. Mine to kammerater, som var sejlet i forvejen i en Bandholm 27, lå og ventede på mig, da deres manifold lækkede, og de mente, at jeg kunne trække dem ind gennem soldaterne, da vinden var i vest.

Jeg havde ikke haft tid til at tænke på at løfte knoglen til VHF anlægget og kalde dem, så de var noget forbavset. Jeg fik den ene af dem over og hjælpe mig, så jeg trak også den anden båd, indtil han kunne sætte sejl igen, og vi nåede velbeholden til Nyord kl 2 om natten, hvor jeg havde en stærk hovedpine.

Næste dag blev Gill sejlet til Præsto til bådebygger Poul Hansen. Hvorfor vi kunne sejle den derover var, at så længe vi ikke havde sejlet oppe, tog båden ikke vand ind.

Det viste sig at der var brugt norske spir i de nederste kølbord i 1941, noget man gjorde den gang. Alle havde ellers sagt, at når båden er med kobbernagler er der ingen fare på færde, men man kan altså ikke bruge kobber i egetræ, så derfor.

Poul Hansen slog nye spir i og kalfatrede, noget Brandt Møller kritiserede. Han anbefalede mig at forstærke med rustfri skruer, så i foråret 91 blev de nederste kølbord forstærket med rustfri skruer ind i kølsvinet, fribordet i stævnen og agter fik også nye skruer i, så nu var den side af sagen i orden.

Jeg fik Mogens Hansen med mig ude at sejle i sommeren 92. Han fandt ud af, hvad der var i vejen med utætheden omkring mastesporet. Vi aftalte, at han skulle have båden hen, når den skulle på land. Det, der skulle laves var, at mastesporet skulle op og hvile på to nye bundstokke, så trykket blev fordelt. Svøbene ved røstjernene skulle også skiftes, samt to nye røstjern. Alle bordene blev gennemgået, og der kom to nye knæ under dækket i siderne ved masten.

Året efter blev der lavet to nye hylder i sider inde i kahytten, og kølen blev afmonteret igen og fuget om, ellers var alt OK fra Mogens' side, og det viste sig også at holde stik, for nu fik jeg problemer med støvmiderne.

Da Danmarks Museet for Lystsejlad's åbnede i 1996 på



Hagberdt Knudsen, som har passet "Gill" så omsorgsfuldt, indtil han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlad's.

Valdemar Slot, følte jeg, at det var en passende anledning for mig at stoppe. Gill havde jeg i forvejen testamenteret til museet, så vejen var ikke så lang.

Jeg er i dag glad for, at jeg har lavet den klausul, at båden skal være sejlede, så man hvert år har kunnet se båden ved DFÆL's stævne den anden weekend i juli måned.

Otto Aabjergs beretning

Jeg kan også fortælle lidt om båden i den tid, jeg havde den. Den havde ellers fået mahognyruf, men kistebænkene var lavet af massiv mahogni, men ret spinkelt lavet – som et skab med rammer og fyldinger, så en dag hvor jeg rigtig skulle hale ind i skødet og stemte fødderne mod kistebænk-siden, røg foden lige igennem, så jeg skiftede de smukke, men uhensigtsmæssige sider ud med mahognyfiner.

Båden var næsten tæt, da jeg fik den. Den havde i mange år ikke sejlet kapsejlad's. Man kunne se det bl.a. ved, at den havde tunge springmadrasser med jernramme. Men jeg sejlede den i al slags vejr, også havkap-



sejlads, og i 1965, tror jeg, i det meget stormende vejr Sjælland Rundt, fik båden lidt af et knæk – blev for øvrigt nr. 5. Men båden var mere eller mindre utæt efter den omgang. Mere eller mindre siger jeg, for det var kun i hårdt vejr. Jeg forsøgte selvfølgelig alt muligt for at gøre den tæt.

Dæk og ruf blev praktisk talt tæt, men jeg forstår nu, at det der virkelig var galt, det var tæring af kølboltene, især de forreste, som jo dengang ikke blev lavet af rustfrit stål. Trænger saltvand ind, så vil det i forening med egesyren hurtigt gøre det af med jernet.

Sagen om FD 2

Det kan nok undre, at Gill kunne få sejlnummeret FD 2, når den nu kom fra Sverige. Men båden var jo to år ældre end FD 1 ”Peter Pan”, så det var jo heldigt, at der var et hul i rækken, som den lige kunne sejle ind i.

I Sejl og Motors februarnummer fra 1943 findes en notits om en initiativrig bådebygger Gehring i Marstal, der, straks tegningerne blev tilgængelige, er begyndt at bygge en folkebåd – altså samtidig med at Børresen går i gang med ”Peter Pan”. Man har vel så reserveret sejlnummeret FD 2 til denne båd, men senere har det vist sig, at den aldrig blev klasset.

Jørgen Heidemann stødte på båden i Nyborg Havn, hvor den lå på land i en ussel forfatning – under navnet ”Røde Orm”. Han fik kontakt med Henning Blix, som havde skrevet en artikel om båden i Nyborg Sejlklubs blad i 1997, mens den lå velholdt og fin i havnen. Han fortæller, at båden blev bygget i 1943 i Marstal – af kalmarfyr på ask. Den blev altså bare 10 cm for lang og 3 cm for bred – og Blix gætter på, at det måske bare er fordi bådbyggeren har villet udnytte de dyre materialer fuldt ud. Som han skriver: Det vigtigste for ham [bådbyggeren] har været at bygge en god, solid båd.

Men det er altså sandsynligvis årsagen til, at båden ikke har kunnet blive klasset, for også dengang var man

Sjælland Rundt 1966 knækkede jeg masten – det ene vant knækkede. Det var på kryds lidt sydfor Stignæs. Den gamle mast var ellers en smuk kraftig (men sikkert også tung) oregonmast.

FD2 viste sig på trods af alderen at være hurtig og kunne dengang udmærket klare sig på kapsejlsbanerne. Mens sejlene var nye, fik jeg mange gode placeringer, især andenpladser. Engang blev det endog til en første plads og overalltsejr Hesselø rundt, i 1970.

ret strikse med, at klassebestemmelserne nøje skulle overholdes.

Så det meget lave sejlnummer har bare stået og ventet på at gamle ”Gill” kom til landet engang i 50’erne og kunne blive til FD 2....



”Røde Orm” som den så ud, da Jørgen Heidemann fandt den på Nyborg Havns oplagsplads. Det vides ikke, om båden er blevet gjort i stand – eller skrottet. Ærgerligt – båden er jo bestemt et folkebådshistorisk kuriosum...