

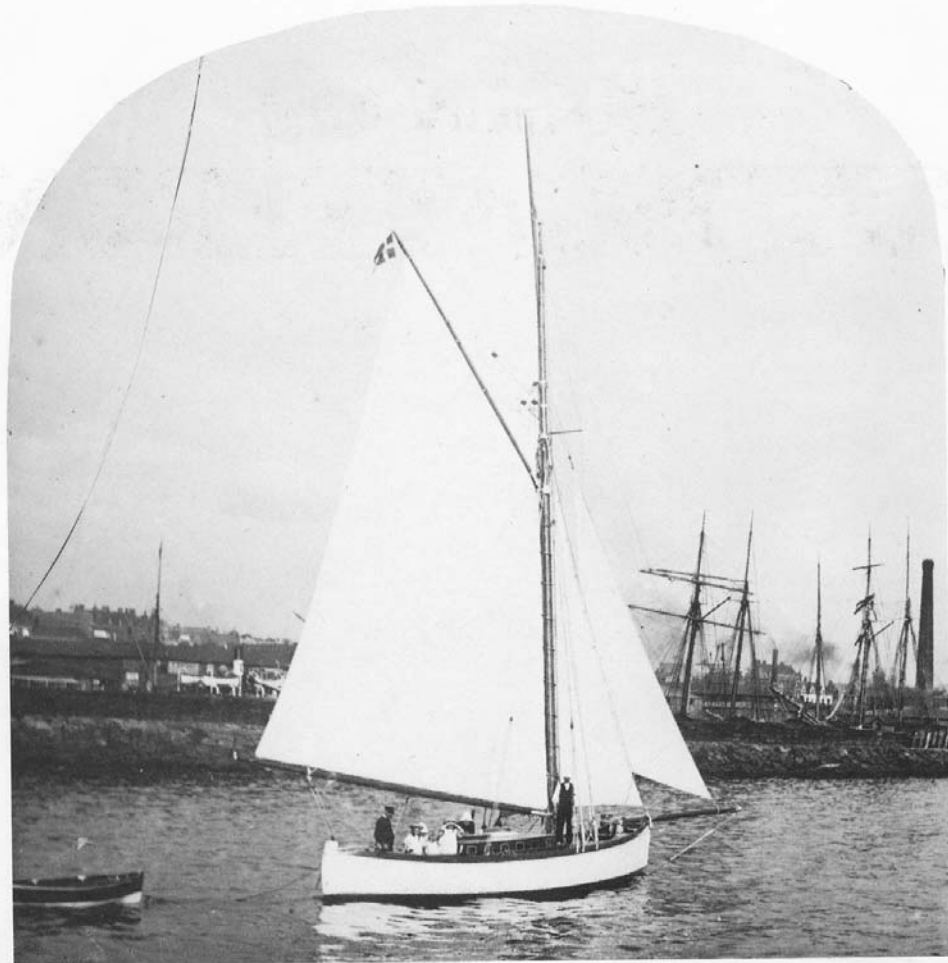
Bent Aarre, Jan Ebert m.fl.

BOGEN OM SPIDSGATTEREN



sejl og motor's
BOGKLUB

BOGEN OM SPIDSGATTEREN



Bent Aarre, Jan Ebert m.fl.

BOGEN OM SPIDSGATTEREN

sejl
og motor

BOGEN OM SPIDSGATTEREN

Medvirkende: Bent Aarre, Jan Ebert, Hans Steffensen, Jørn Utzon

Redaktion: Bent Aarre, Erik Korshagen, Per Hjort

Forlagsredaktion: Per Hjort

Farvefotos: Per Kjærbye, Henrik Hansen, Erik Holst, Erik

Korshagen og Per Hjort

Forside: Utzon-spidsgatteren »Agnete« fotograferet af Per Kjærbye

Copyright ©, 1983 Sejl og Motors Forlag

Sats: Sydsjællands Fotosats, Næstved

Farverepro: Scandicolor, København

Tryk: N. Olaf Møller, København

ISBN 87 88156 30 3

87 88156 34 6 (bogklub)

En del af bogens tegninger er gengivet efter kopier af vekslende kvalitet.
Da det har været det eneste tilgængelige materiale, har vi valgt at bruge det, selv
om gengivelsen kan være dårlig.

Indhold

Forord

Af Ebbe Wedell-Wedellsborg side 7

Spidsgatterens historie

Af Bent Aarre side 9

Spidsgatterens sejlegenskaber

Af Hans Steffensen side 48

Aage Utzon

Af Jan Ebert side 59

Georg Berg

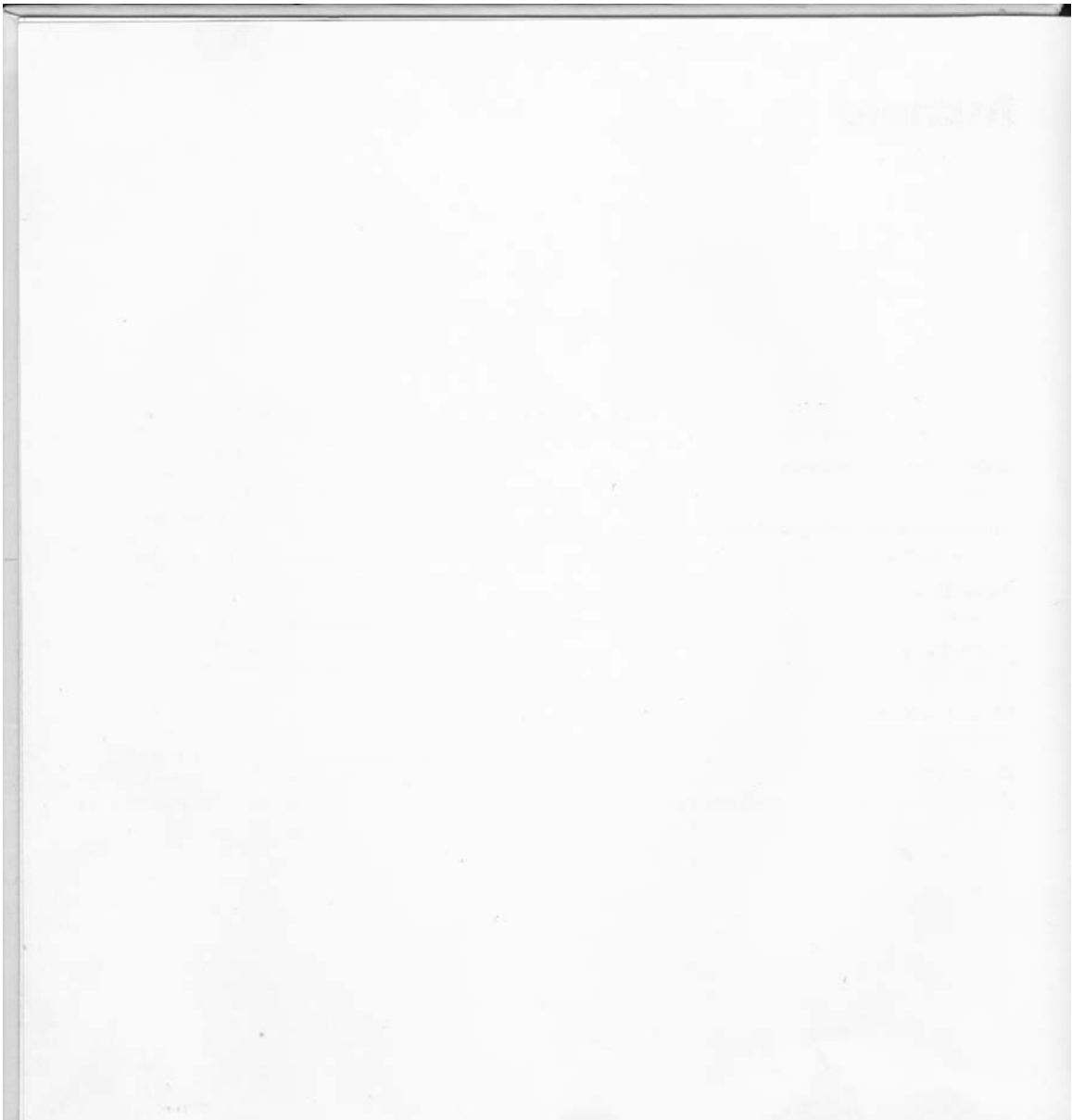
Af Jan Ebert side 81

M. S. J. Hansen

Af Jan Ebert side 94

Om min far

Fortalt af Jørn Utzon i en samtale med Bent Aarre side 102



Forord

Spidsgatteren har sit udspring i den klassiske danske kragejolle, der i så mange år dominerede billedet ved de danske kyster, og den er derfor en fortsættelse af en meget gammel tradition inden for dansk bådbygning.

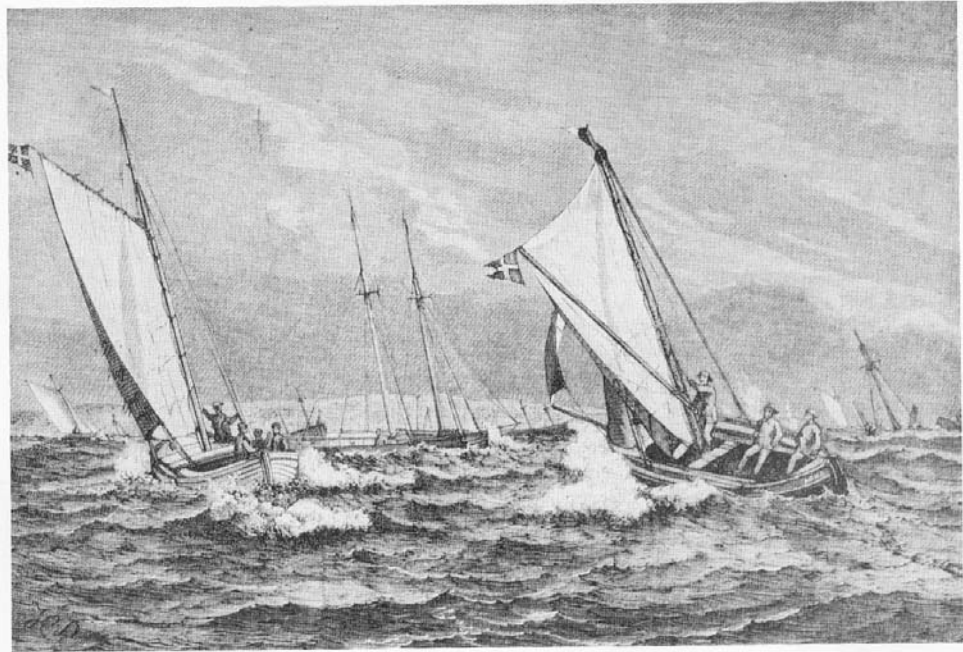
I over halvtreds år var spidsgatteren en del af det brede sejlsportsbillede, hvor det var den typiske familiebåd, der også med held kunne anvendes til kapsejlad. En af Aage Utzons sidste konstruktioner vandt i halvtredserne klasse IV i Skaw Race tre gange – et godt bevis på denne bådtypes alsidighed og levedygtighed.

Det er derfor prisværdigt, at Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer i samarbejde med Sejl og Motor har taget initiativet til at fastholde historien om spidsgatterne gennem denne bog. Den vil bidrage til at udbrede forståelsen for den tradition, der ligger bagved konstruktionen af de mange gode og harmoniske spidsgattere, som er bygget gennem årene.

Forhåbentlig vil bogen også give anledning til, at der bliver værnet endnu mere om den stadig store flåde af spidsgattere, som sejler i danske farvande.

Ebbe Wedell-Wedellsborg.

Formand for Kongelig Dansk Yachtklub.

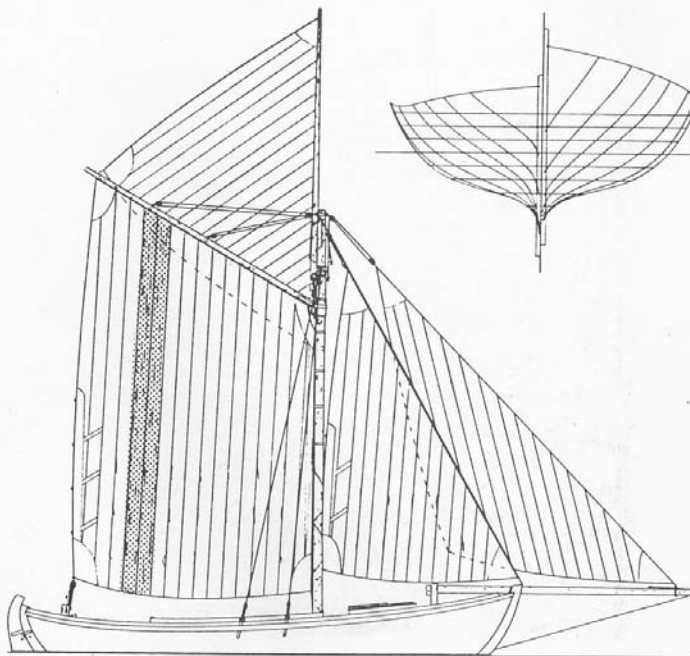


Spidsgatterens historie

Af Bent Aarre

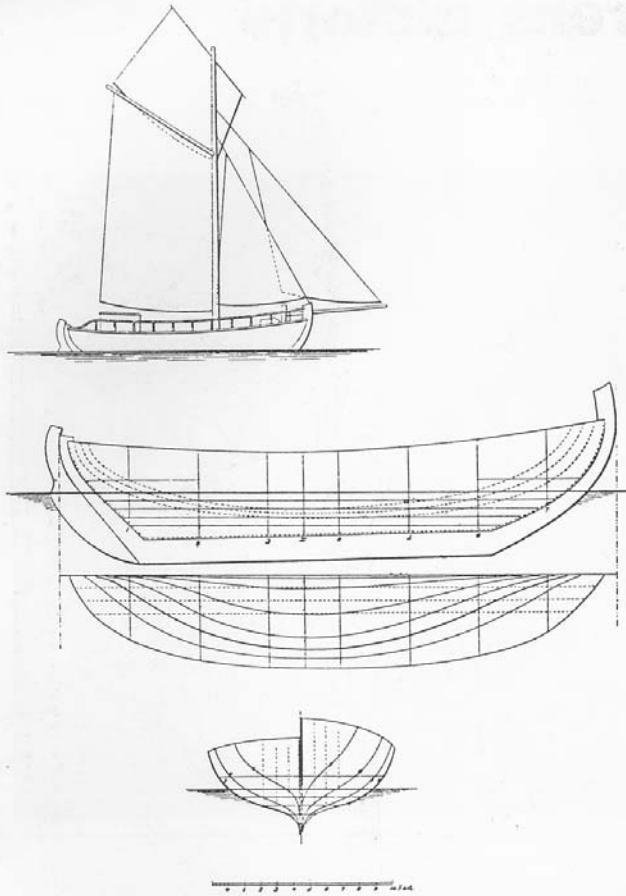
For at finde frem til historien bag spidsgatteren i Danmark må vi starte midt i forrige århundrede. I mange af vore kysthavne blev der bygget fiskefartøjer til brug i indre danske farvande. Yderligere blev der bygget servicebåde, f.eks. lodsbåde, kadrejerjoller og toldkrydsere. Typerne var gerne spidsgattede og klinkbyggede og fik ofte navn efter den lokalitet, hvor de blev bygget. Som fællesnævner kaldte man dem kragejoller i Østdanmark, smakker i Lillebælt og Østjylland, sjægter i Nordjylland (norsk oprindelse). Det er især kragejollen, der helt tydeligt er oprindelsen til den moderne danske spidsgatter.

Der er ingen, der ved, hvor ordet »krage« kommer fra, men jol-



På vej til kapsejls ved Nyborg i 1973. Tegningen er udført af Holger Drachmann til Illustreret Tidende og viser en gruppe fartøjer i Bøgestrømmen under eskadresejls fra København.

Lodsbåd bygget i Helsingør ca. 1866. Den er på 32 fod. Det ses tydeligt, at spidsgatteren har fellestræk med denne kragejolle. Det ses også tydeligt på spante-ridset, at der er slægtsskab med vikingeskibene. (Opmålt af Chr. Nielsen til Danske Bådtyper).



Bornholmsk laksebåd på 34 fod fra 1867. Den er tegnet af skibsbyggermester Eggert Benzon, Nykøbing Falster. Skønt tegnet som brugsbåd ville den have egnet sig som lystfartøj. Han tegnede da også mange kragejoller beregnet til lystsejlads. Hans både vandt mange kapsejladser og stor anerkendelse i sejlsportens barndom.

len beskrives sådan i »Dansk Marine-Ordbog fra 1852:

Kragejollen er et bredt, klinkbygget sejlfartøj, der er spidst til begge ender, fører en mast med sprydsejl samt en fok og en klyver.»

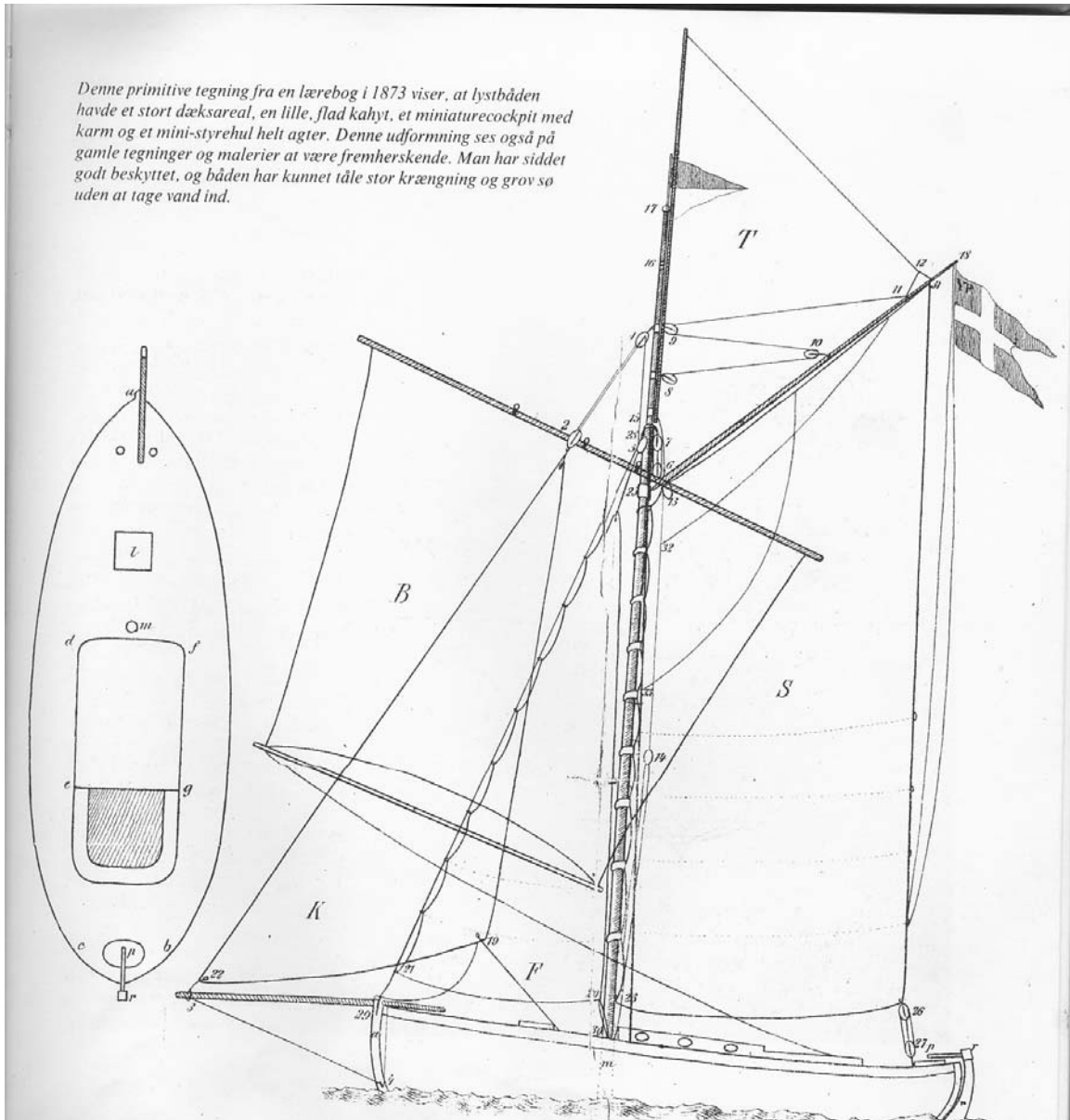
Senere kunne kragejollen udmærket føre mesan (papegøje). Storsejl med gaffel, men med løst underlig (uden bom) blev også hurtigt almindelig.

Den første kendte kapsejlad alene for kragejollertyper blev afholdt i Øresund 1858. Her blev det omhyggeligt bestemt, at kun både, der egnede sig til fiskeri, kunne deltage. At der på den tid eksisterede kragejoller beregnet for ren lystsejlads, er bevist derved, at to sådanne stillede op, men blev afvist af nævnte årsag. En af disse var bygget af skibsbygger Eggert C. Benzon, Nykøbing Falster.

Benzon kan man måske med en vis ret kalde Danmarks første »yachtkonstruktør«. Næsten alle kragejoller blev dengang bygget efter »gehør«, altså uden egentlig tegning, men Benzon både tegnede og byggede sine fartøjer. Derfor kan man måske også tillade sig at kalde Benzon for stamfaderen til den moderne spidsgatter. Hans både var frygtede på kapsejladsbannerne og var samtidig glimrende søbåde.

En af Benzons kragejoller, »Echo«, blev kendt i hele landet, da den som en af de mindste både klarede en stormflodsstorm i

Denne primitive tegning fra en lærebog i 1873 viser, at lystbåden havde et stort dæksareal, en lille, flad kahyt, et miniaturecockpit med karm og et mini-styrehjul helt agter. Denne udformning ses også på gamle tegninger og malerier at være fremherskende. Man har siddet godt beskyttet, og båden har kunnet tåle stor krængning og grov sø uden at tage vand ind.





Østersøen 1872. Utallige skibe strandede eller sank denne uvejrsdag. »Echo» var forøvrigt kravelbygget, så nu ved vi også, at denne byggemetode benyttedes på den tid blandt de almindelige klinkbyggede kragejoller.

Udenbords ballast

I slutningen af halvfjerdserne så man herhjemme de første både med udenbords jern- eller blyballast. For kragejollens vedkommende blev det mest almindeligt med en kombination af indenbords/udenbords ballast. At man i hvert fald i 1873 ikke kendte til udenbords ballast, kan man slutte ved at læse den første danske sejlhåndbog »Vejledning i Sømandskab«. Den var skrevet af navigationslærer Simon Hempel, og han brugte kragejollen som »øvelsesbåd« for læserne. Ballasten beskrives sådan:

»Ballasten bør aldrig lægges for nær ved enderne af et fartøj. I en båd på 25 fods længde bør der være mindst en afstand på 3 à 4 fod fra agterstævnen og 5 à 6 fod fra forstævnen til ballasten. Den bør

Den legendariske Lynæs-jolle har fået en renaissance. Denne smukke kragejolle er bygget i 1979 på Tom Jepsens bådebyggeri i Lynæs efter de gamle traditioner.

Kragejolle fotograferet under Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers træffestævne i Lynæs i 1982.



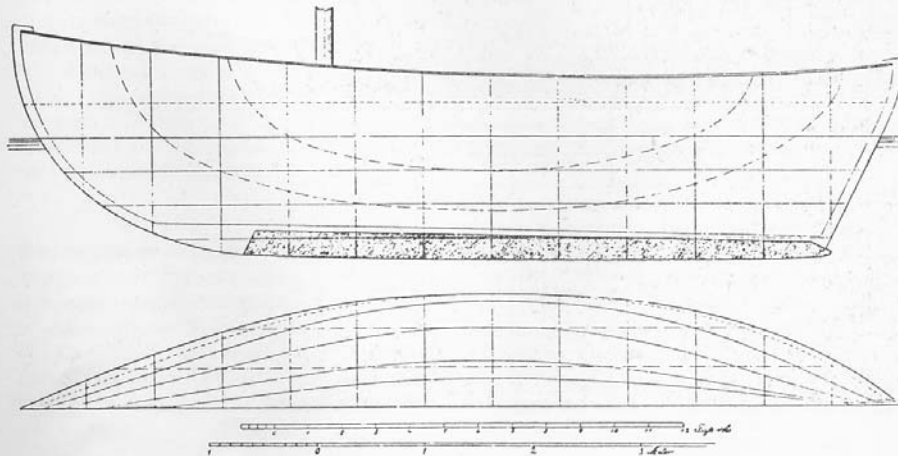
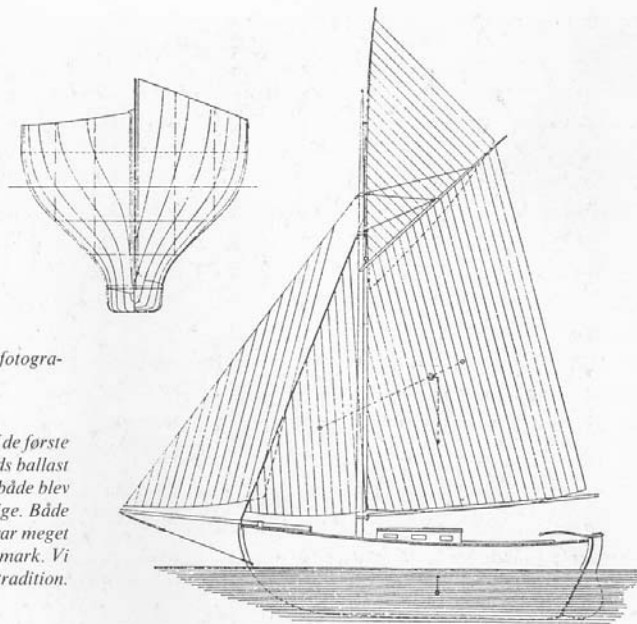


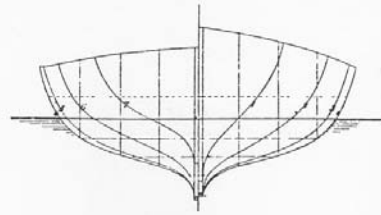
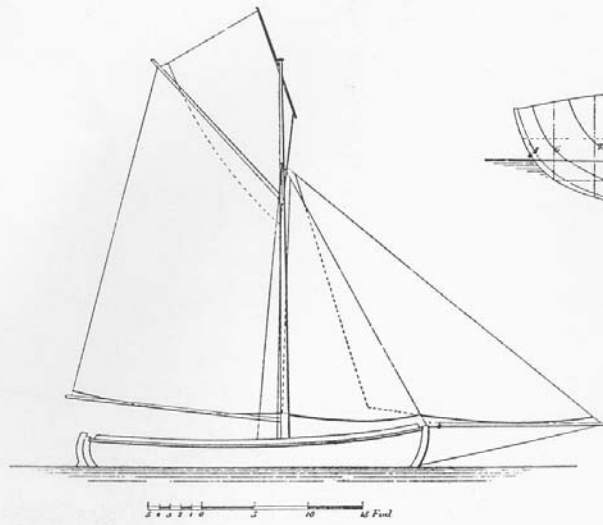
lægges så dybt ned i fartøjet som muligt, dog ikke gerne direkte på yderklædningen. Den spredes så vidt muligt i midten af fartøjet, hvor den forstøttes og surres fast, således at den ikke kan forskyde sig. I stedet for jern kan anbefales zinkaffald, der fås hos galvanisererne i firkantede stænger. Det er renligere og temmelig tungt.»

Den danske traditionelle kragejolle fik som lystfartøj alvorlig

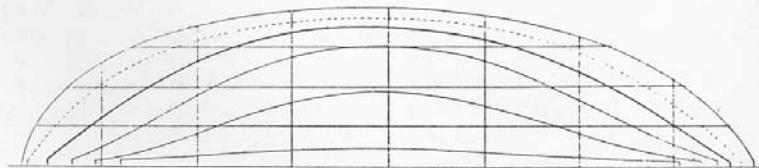
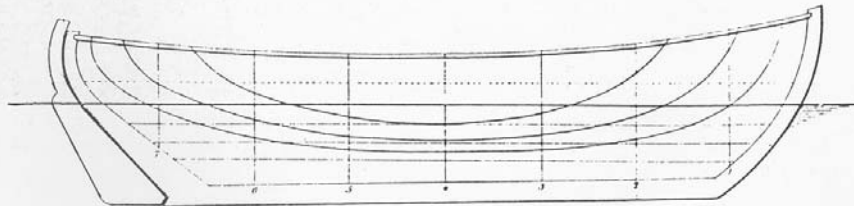
Farvebilledet viser en klinkbygget spidsgatter fotograferet ud for Jyllinge.

Sindingbåden »Else« på 27 fod fra 1888. Et af de første lystfartøjer, der udelukkende havde udenbords ballast var denne norske konstruktion. Sindings både blev meget populære i Danmark, fordi de var hurtige. Både denne type og senere norske spidsgatter typer var meget smalle og vandt aldrig senere indpas i Danmark. Vi foretrak i det lange løb vores egen tradition.





*Sildebåd fra Lynæs på 33 fod ca. 1880.
Lynæsbådene havde i mange år fint omdømme. De havde stor bredde og et rundt, fyldigt agterskib. Typen er moderniseret i årenes løb og bliver stadig bygget til entusiastiske sejlere.*



konkurrence fra de engelsk inspirerede kuttere, og det var disse og deres efterkommere, der i hvert fald på kapsejlsbanerne blev helt dominerende fra halvfemserne og op til vore dage. Kragejollen/spidsgatteren havde dog så mange venner, at den overlevede og stadig lever i bedste velgående.

Den danske spidsgatter hente en del inspiration udefra i slutningen af århundredet. Der var en efter den tids forhold avanceret norsk konstruktør ved navn E. A. H. Sinding. At han var foran sin tid ses af, at han allerede i 1870 havde boltet en jernkøl uden på en 18 fods båd. Dette skete f.eks. først i England 1875. Hans spidsgattere var mere slanke og dybe end de danske kragejoller. Da det viste sig, at hans både vandt kapsejlsbanerne, blev der bygget flere af dem i Danmark. Københavns Amatør Sejlklub lod f.eks. bygge to spidsgattere (kravel) i 1891 efter hans tegning. De blev benyttet som skolebåde i mange år. Vore senere spidsgatterkonstruktører har uden tvivl også hentet nogen inspiration i den legendariske norske konstruktør Colin Archer.

Den forfinede kragejolle

Mange af vore dygtigste sejlere i sejlsportens ungdom startede med at sejle kragejolle. Sejlsportsmanden Christian X startede sin karriere, da han var prins i 1897, med kragejollen »Emma«. Den havde

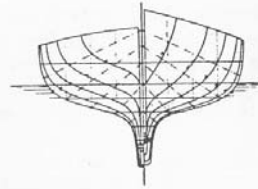
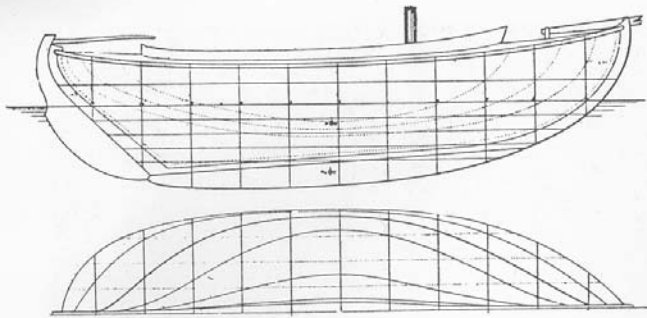


Frederikssundjollen »Spray«, der er bygget omkring år 1900, er stadig sejlede og bliver passet og plejet som en god turbåd for familien Helge Møller i Svendborg.

klyver, fok, sprydsejl og papegøje.

Danmarks bedste sejlere og rorsmænd fra omkring 1900 til 1930 var brødrene Valdemar og Christian Nielsen (begge var bagermestre i København). De var født og opvokset i Horsens. Deres første båd var kragejollen »Sva-

nen«. Båden var bygget af Brødrene Svendsen på Refshaleøen i 1891 og blev senere købt af Valdemar og Christian. De hentede båden og sejlede den hjem til Horsens. Denne tur kom til at vare ni døgn på grund af kontrær og hård vind. Ved Samsø bordfyldte bå-



Kragejolle fra 1909 tegnet af konstruktør A. Witt ved Orlogsværftet. Her er et uddrag af den originale tekst fra konkurrencen om denne båd: »Sejlkлубben Sundet ser det bl. a. som sin opgave at tilføre nye og værne om kragejollen. Derfor har klubben udskrevet en konkurrence for at finde en velegnet kragejolle. Denne prisbelønnede tegning viser en jævnfyldig båd med en vandlinie, der huler ind både agter og for som på de gode, gamle kragejoller. Kølen er givet en svag runding nedefter, således at større dybgående bliver omtrent midt på bådens agterste halvdel, hvilket i tilfælde af grundstødning hjælper til lettere at komme flot. Ballastkølen spidser stærkt til i begge ender, så bådens vageevner ikke derigennem svækkes.»

den, og de var nær ved at drukne. I Horsens var der stor opstandelse over den lange ventetid, og man sendte et par toldkrydsere ud at lede efter dem. Brødrene beskriver deres ankomst til Horsens sådan: »Vi kom hjem til fars øretæver og tre spalter i Horsens Avis».

Der var især to konstruktører, der bidrog til forfinelsen af kragejollen i begyndelsen af dette århundrede. Det var Jacob Svendsen, der havde et bådsværft (Brdr.



Københavns Amatør Sejlkлубs øvelsesbåd »Axel» tegnet af Sinding, Norge og bygget i 1891.



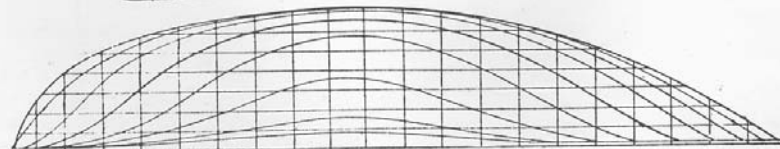
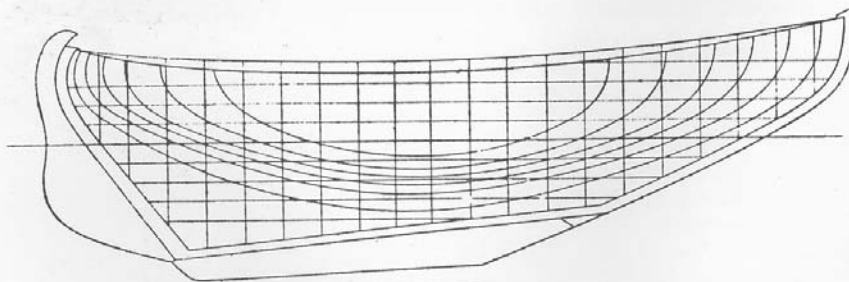
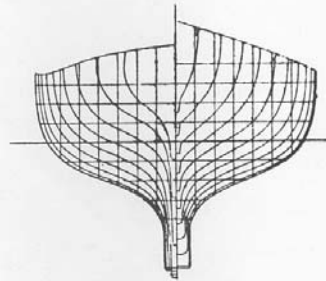
En anden af Københavns Amatør Sejlklubs øvelsesbåde fotograferet ud for Tuborg Havn i 1972.

Svendsen) sammen med sin brøder på Refshaleøen, og konstruktør A. Witt ved Orlogsværftet. Når man blader i gamle fartøjsfortegnelser, er disse navne almindeligt forekomne. Begge tegnede dog med årene langt flere kuttertyper end kragejoller/spidsgattere. Witt blev særligt kendt for sine SSA og SSB både i tyverne og vandt en konkurrence i 1909 om tegninger til en kragejolle, der skulle bruges som øvelsesbåd i sejlklubben Sun-

Kragejollen »Svanen« tegnet og bygget af brødrene Svendsen, Refshaleøen 1891. Sprydrig med topsejl og klyver. Man ser, at det endnu blev brugt at lave separat styrehul. Der er syet huller i sejlene, da man havde en teori om, at det gav mere fart, hvis man lod vindens tryk slippe om på sejlens læside. Denne teori blev hurtigt forladt, men havde en renæssance på spillere i 1930'erne.



Spidsgatteren »Eddar» på 21 fod, tegnet af G. Berg i 1920. Båden er kravelbygget, og man ser tydeligt, at Berg er meget tæt på klasespidsgatterens endelige udformning. Sejlerne var på dette tidspunkt i vildrede med, om man skulle vælge gaffel- eller bermudarig. Her har ejeren, K. Halby, ikke turdet bestille det nymodens. Båden blev bygget hos Jacob Hansen i Kastrup.



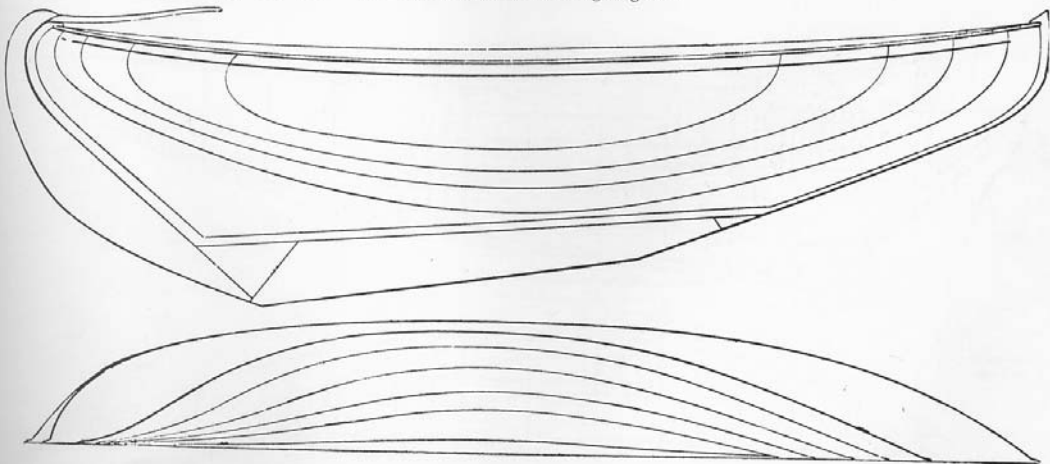
det. Jacob Svendsen tegnede for-
øvrigt også øvelsesbåde til Kjø-
benhavns Amatør Sejlklub, hvoraf
den første blev søsat fra hans eget
værft i 1914 og døbt »Freja». Den-
ne båd eksisterer stadig i bedste
velgående.

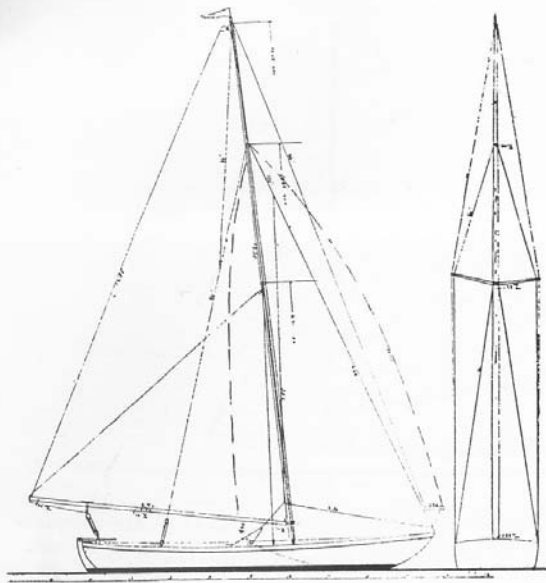
De tre store

I årene 1920 til 1950 havde den
danske spidsgatter sin glansperio-
de. Den blev mere og mere forfi-
net. Den var kravelbygget, blev
dybere og fik skåret mere og mere
undervandsskrog væk i stævn og
hæk (de blev underløbne). Dette
betød først og fremmest større
fart. Gaffelriggen forsvandt til for-
del for den mere effektive bermu-
darig. Kragejolle-betegnelsen for-
svandt fra disse typer, og man
kaldte dem udelukkende spidsgat-
tere. Det var pludselig ikke fint



Kragejollen »My Dream» på 19 fod tegnet af G. Berg i 1921. Skroglinierne er meget raffinerede, og båden er lige så smal som de tilsvarende norske typer. Dette må nærmest tilskrives et eksperiment, som ikke blev gentaget. Her ser vi bermudariggen dukke op, men det praktiske og effektive ved denne rig går tabt, da Berg har valgt en usædvanlig lang bom.



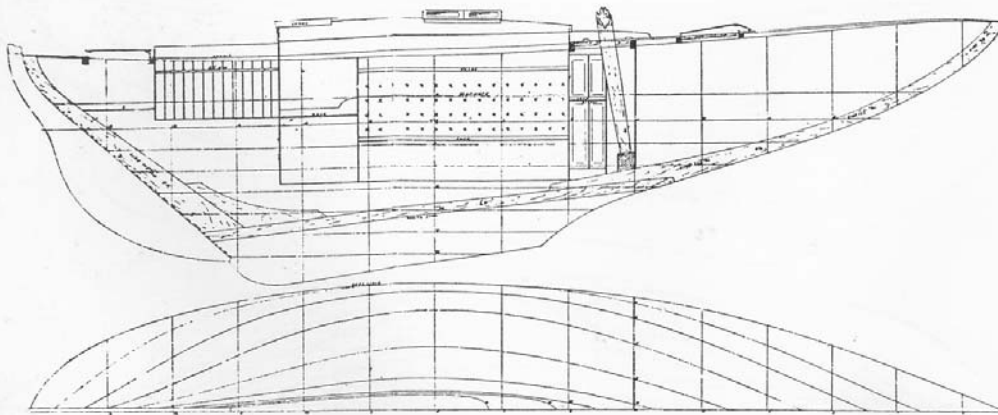


nok at have en kragejolle. Disse fik det på mange måder uretfærdige omdømme, at de var gammeldags, langsomme og besværlige at håndtere.

Men også spidsgatteren fik nogle image-problemer. Man regnede dem som andenrangs både, fordi de jo trods alt ikke var så elegante som de slanke kuttertyper. Men spidsgatteren var rummelig, en god søbåd og var ofte kutterne overlegne i fart på læns og halv vind.

Mens der var mange, der tegnede kuttere, var der kun få, der teg-

Den kendte norske konstruktør, Johan Anker, som først og fremmest er kendt for sine meter-både, har også tegnet spidsgattere. Denne 60 kvm. spidsgatter er tegnet i 1914. Den er betydeligt slankere, end de danske klasse-spidsgattere.

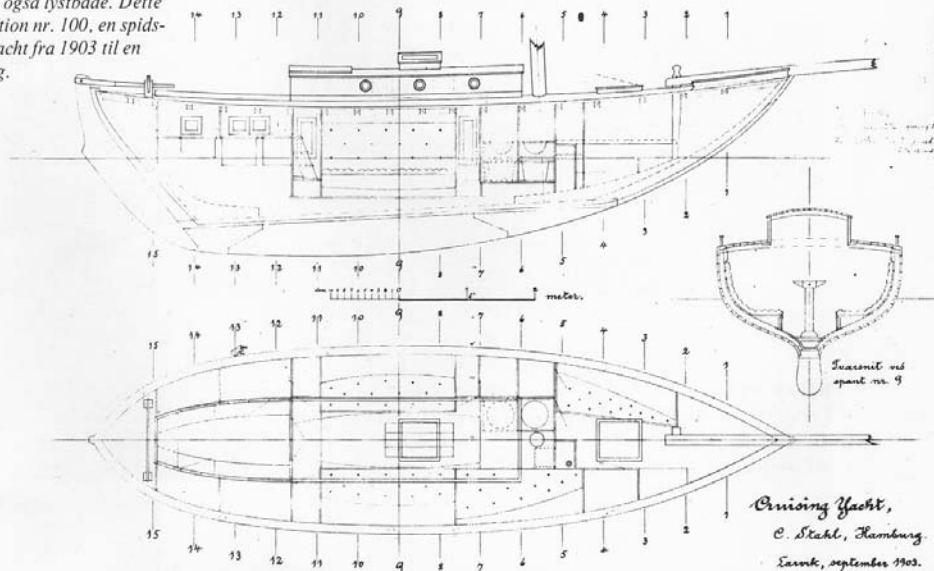


nede spidsgattere. Tre konstruktører blev helt dominerende som spidsgatter-udviklere.

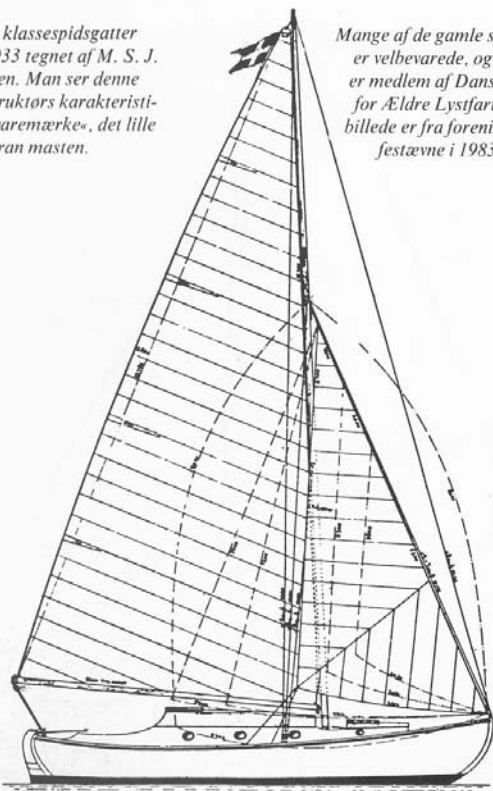
I 1914 hører man første gang om G. Berg. Han tegnede en klinkbygget, stærkt underløben spidsgatter med 28 m² ved navn »Kuling«. Desværre findes der ingen tegninger af denne båd. Den var på den tid særpræget ved kun at føre storsejl og fok med et højt sejlplan, men dog med en kort gaffel. Altså et overgangsfænomen til bermudariggen.

I 1918 tegnede Aage Utzon en 55 m² spidsgatter, der blev bygget i

Den skotsk-norske konstruktør, Colin Archer, udviklede spidsgatterne i en helt anden retning end de danske konstruktører. Hans kendteste både er de velsejlende lods- og redningsskøjter, men han tegnede også lystbåde. Dette er hans konstruktion nr. 100, en spidsgattet cruising-yacht fra 1903 til en kunde i Hamburg.



45 m² klassespidsgatter fra 1933 tegnet af M. S. J. Hansen. Man ser denne konstruktørs karakteristiske »varemærke«, det lille rufforan masten.



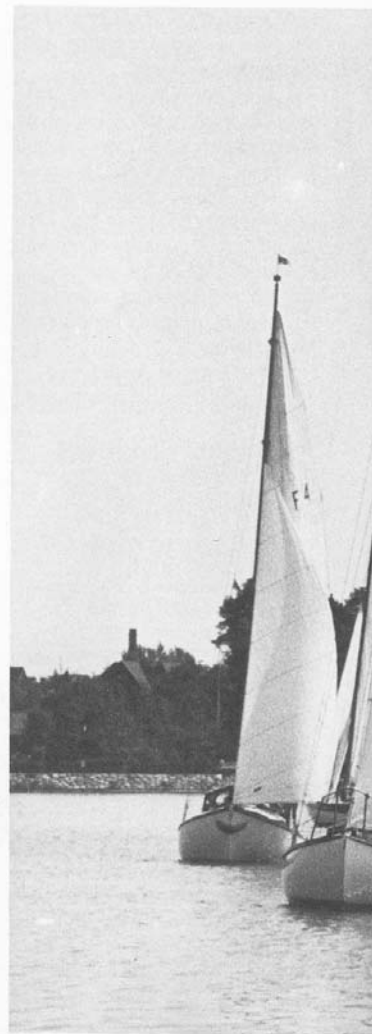
Mange af de gamle spidsgatter er velbevarede, og deres ejere er medlem af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer. Dette billede er fra foreningens træffestævne i 1983 ved Stege.

en serie på fire. Den kendteste var »Shamrock«, som hærgede kapsejlsbanerne i Østjylland. I tyverne kom den tredje til, nemlig M. S. J. Hansen.

Klasserne

I tyverne var der allerede så mange spidsgatter i forskellige størrelser, der sejlede kapsejls, at der

blev problemer med at sætte dem i løb sammen med kuttertyperne efter NL-målet (handicapregel fra 1913, nu afløst af Scandicap m.fl.). Mange mente ikke, at denne regel egnede sig for spidsgatter. På Sejlerdagen i 1924 fremkom ingeniør Schlüter, som repræsentant for Sundet med forslag om, at spidsgatterne fik en klasse for sig selv.







REGLER FOR BYGNING AF SPIDSGATTERE
 ALLE NYBYGNINGSTEGNINGER SKAL INDSENDES
 TIL DANSK SEJLERDAGS SEKRETARIAT FØR
 GODKENDELSE INDEBYGNINGEN AF BÅDEN
 PAAEGYNDEN. SAAFREMT TEGNINGERNE IKKE
 ER GODKENDT AF DANSK SEJLERDAGS FORRETNINGSUDVALG, KAN FAKTØJET IKKE ERHOLDE
 CERTIFIKAT SOM KLASSEBÅD. TIL KONTROL
 AF SEJLAREAL O.L. SKAL CERTIFIKATET FOR-
 NYES HVEKT 3 DE AAR. KONTROL OG MÅLING
 AF FAKTØJET SKAL FORETAGES AF EN AF DANSK
 SEJLERDAGS FORRETNINGSUDVALG ANERKENDT
 MÅLER. -

Med dette mente han, at de skulle sejle i egne løb efter en tillempet NL-regel.

Aage Utzon (dengang Ålborg) havde i nogle år haft lignende tanker, men hans idé var, at der skulle bygges til særlige størrelser spidsgattere, hvorefter disse kunne konkurrere på lige fod. I Jylland var interessen for spidsgattere særlig stor, og Aarhus Sejlklub førte ideen videre til Jydsk Sejlunion, som igen førte forslaget frem på Dansk Sejlertag (den senere Dansk Sejlunion). Dette skete i årene 1925/26.

I 1926 udskrev Jydsk Sejlunion med støtte af Sejlertagen en konkurrence om tegninger til en 30 m² og en 45 m². Den blev vundet af

henholdsvis Berg og Utzon. Vor gamle kending A. Witt fik andenpræmie. Efter at have udarbejdet nærmere regler, blev klasserne godkendt som national klassebåd i 1927. Bådene skulle bl.a. bygges af skandinaviske træsorter, og de måtte ikke have hul mast. Det forsøgte med negativt resultat at få Norge og Sverige interesseret i at være med.

Inden man kom så vidt, var der foregået endeløse diskussioner om emnet på Sejlertagene. Her er et par typiske kommentarer i uddrag:

»Spidsgatteren adskiller sig kun fra andre både ved, at agterenden er brutalt knebet ind, og når en mand forelsker sig i en sådan bag-

Godkendelse af 30 m² og 45 m² - spidsgatterne som klassebåde i 1927 betød, at tegningerne skulle indsendes til Dansk Sejlertags sekretariat og godkendes af forretningsudvalget, inden bygningen af båden. Dette er Aage Utzons håndskrevne orientering på en tegning til en 30 m² spidsgatter.

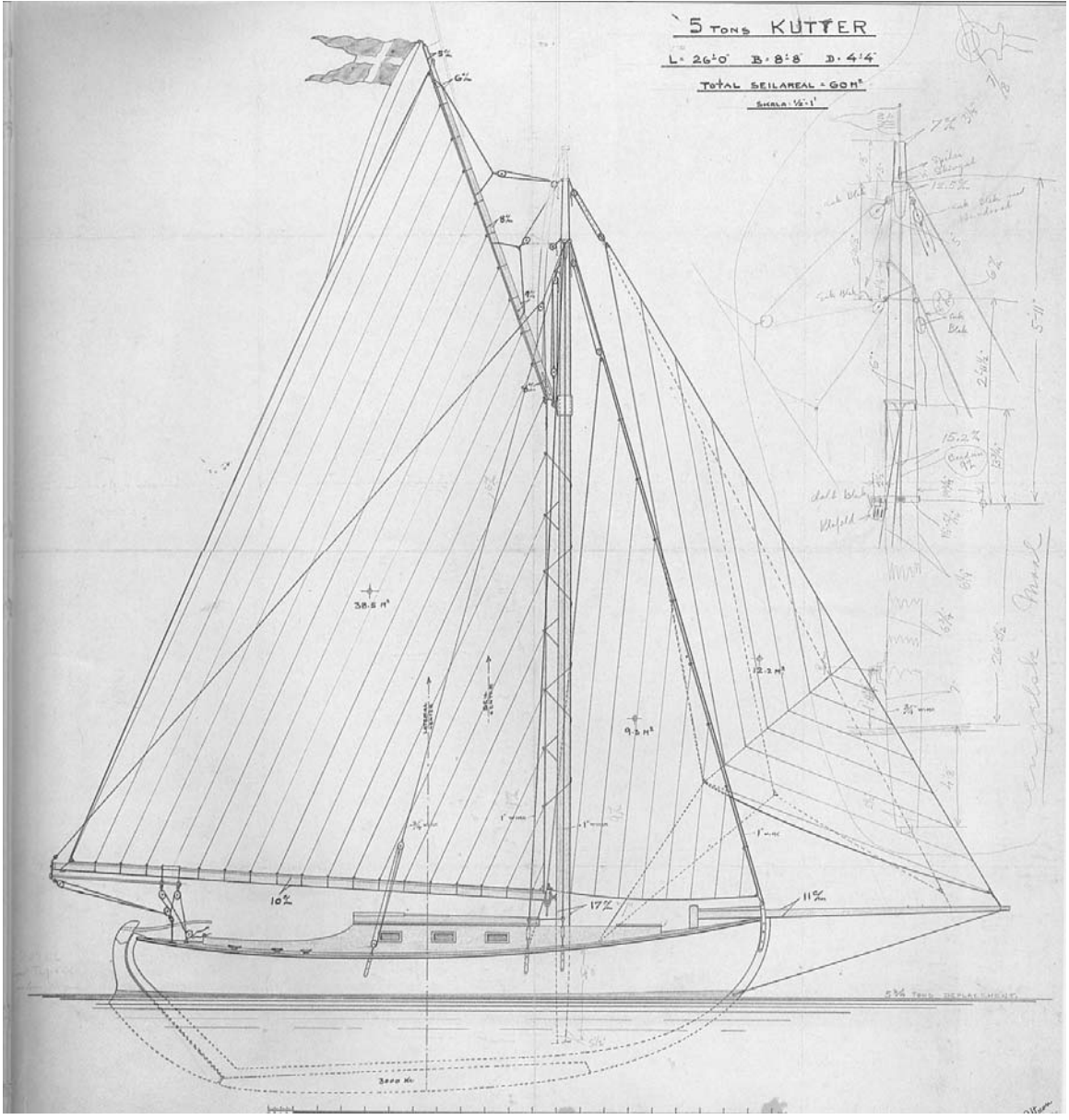
Tegningen til en af Aage Utzons allerførste konstruktioner fra 1918. Blyantsstregene er konstruktørens egne, og de illustrerer, at han hele tiden søgte at udvikle sine både.

5 TONS KUTTER

L=26'0" B=8'8" D=4'4"

TOTAL SAILAREAL = 60M²

Scale 1/8"=1'





del, må han bygge til de eksisterende klasser og ikke til en ny særlig spidsgatterklasse.

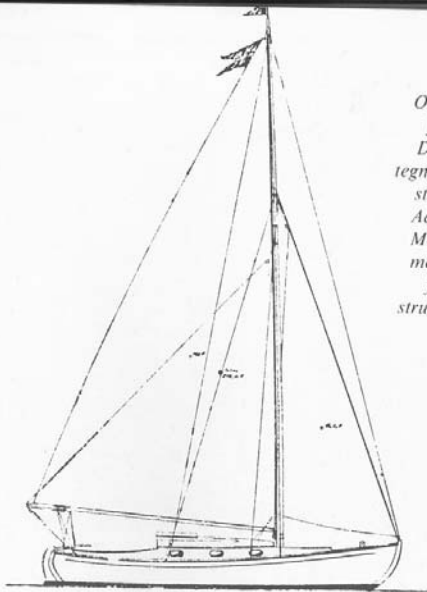
»En spidsgatterklasse vil gøre god gavn som afløser for alle de mange både, der ligger i provinshavnene, bygget efter tilfældige tegninger. Hvem kender ikke en eller anden båd, der går under oge-navne som »Sauceskålen«, »Flødekanden« eller »Kufferten«. Tusinder af både med lige så mange faconer, som deres antal er stort, det er dette byggeri. Dansk Sejlerdag ikke skal føle sig for stor til at tage under armen og rettede«.

Der blev nu stillet forslag om andre størrelser spidsgattere end 30 og 45. I 1933 fremkom et forslag om en lille 20 m² med kahyt, og der blev udskrevet en tegnekonkurrence. Denne blev vundet af Aage Utzon i 1934. En 26- og en 38 m² klasse blev vedtaget i 1935 og en 55 m² klasse i 1936. Den største og den mindste klasse blev dog aldrig populære. F.eks. blev der kun bygget to 55 m² spidsgattere.

Gode sø- og turbåde

Efter disse vedtagelser kom der for alvor gang i byggeriet jævnt fordelt på konstruktørerne Berg,

I forbindelse med Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers årlige træffestævner afholdes der kapsejladser, hvor nogle af de smukkeste, gamle, danske både konkurrerer. Her rundes et mærke i god ro og orden.



Også i USA var der interesse for spidsgatteren i 20'erne. Denne 20 fods spidsgatter er tegnet af den amerikanske konstruktør af dansk oprindelse, Aage Nielsen, Boston i 1926. Marconi-riggen var den gang meget avanceret. Senere blev flere af Aage Nielsens konstruktioner bygget i Danmark.



Et par spidsgattere på kryds ved Tårnbæk i 1937.



26 M² KLASSE - SPIDSGATTER

LÆNDE OVERALT ----- 6.680 Meter
 BREDE PÅ SPANT ----- 2.124 -----
 DYGANG (0,55 V.L. PRA FOR) ----- 1.080 -----
 STORSEJLET ----- 20 M²
 FORSEJLS Δ 10-85 ----- 6 M²
 TOTAL SEJLAREAL ----- 26 M²

MARLESTOK 1:30

MÅSTEN SKAL VÆRE MÅSIV
 AF SKANDINAVISK MÅLETRÆ.
 BYGGET OG BRANDEMET MÅST TILLADT.
 KRUM MÅST SÅMT RULKENLE IKKE TILLADT.
 SE SPECIALTEGNING AF MÅST.
 BOMMEN SKAL VÆRE MÅSIV
 AF GRAN ELLER OREGON PINE.
 BYGGET BOM ER TILLADT.

ALT STÆNDE GODS AF PRIMA-PRIMA
 GALVANISERET STAALWIRE.
 STORSEJLET INDVIES EVENTUELT
 WIRE I FORLIGET.
 GENAFKØLKE INDVIES WIRE I FOR-
 LIGET, EVENTUELT INGEN LØJTER.
 FLYNDER FOR FALD I GENAFKØLKE
 OG SPILER, EVENTUELT FLYNDER
 FOR FALD FOR ØVRIGE FORSEJL.

SPÆNDESKRUR
 METALHUS OG STAALSKRUR
 (30METER PÅ GRUNDNET)
 TIL 192 WIRE - 122 D.
 - 162 - 107 D.
 - 122 - 82 D.

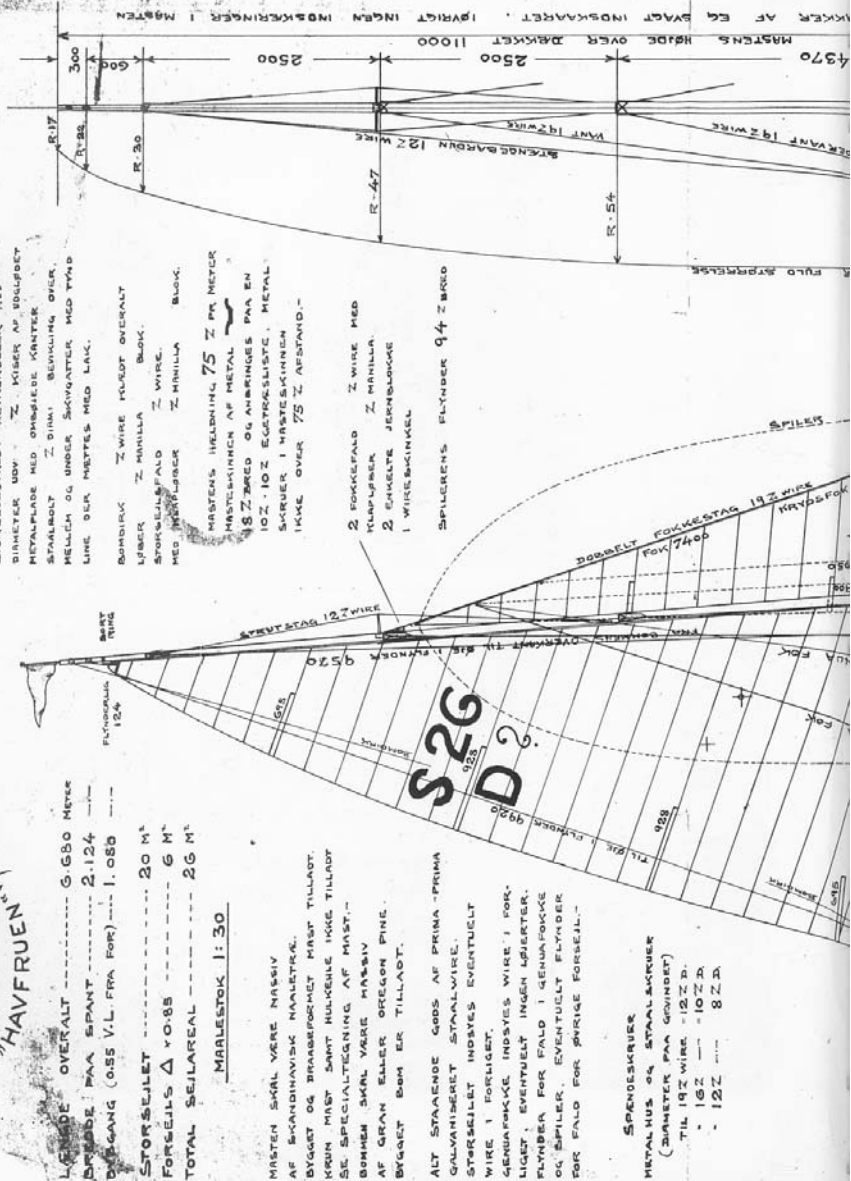
SKIKVÅRT FOR HENDOLDEVIS BOMDIRK OG
 STORSEJLSFALD. METALRULLER MED
 BIRHETER UDV. Z. KISER AF BOLLBET
 METALPLADE MED OMSLØDE KANTER
 STABILISERT Z DINEN BEHOLDING OFER.
 HELLEN OG UNDER SKOVGATTER MED TYND
 LINE DER MÆTTES MED LAK.

BOMDIRK Z WIRE KLEDT OVERALT
 LØJER Z MINILLA BLOK.
 STORSEJLSFALD Z WIRE
 MED HØJLØJER Z MINILLA BLOK.

MÅSTENS HEJLING 75 Z PR. METER
 MÅSTESKINNEN AF METAL
 18 Z BRED OG ANBRINGES PÅ EN
 102. 102 EGESTRELISTE. METAL
 SKRUR I MÅSTESKINNEN
 IKKE OVER 75 Z AFSTAND.

2 FORKØLFALD Z WIRE MED
 HØJLØJER Z MINILLA
 2 EMBELTE JERNBLOKKE
 I WIREBØKINDEL

SPILERSKENS FLYNDER 94 Z BRED



SPILER

DUBBELT FORKØLFALD 192 WIRE
 FORK 7400
 KRØJSEFOR

ØVRETAG 127 WIRE
 Ø 250
 Ø 124

S26

D?

Ø 250

Ø 124

Ø 102

Ø 82

Ø 62

Ø 42

Ø 22

Ø 12

Ø 6

Ø 3

Ø 1

Ø 0.5

Ø 0.25

Ø 0.125

Ø 0.0625

Ø 0.03125

Ø 0.015625

Ø 0.0078125

Ø 0.00390625

Ø 0.001953125

Ø 0.0009765625

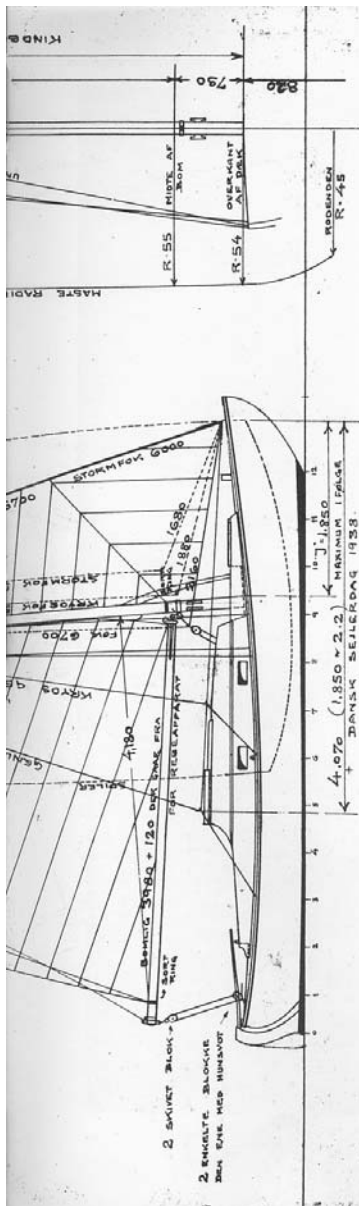
Ø 0.00048828125

Ø 0.000244140625

Ø 0.0001220703125

Ø 0.00006103515625

Ø 0.000030517578125



Et flot felt af spidsgattere formentlig fotograferet i slutningen af 30'erne.

Utzon og Hansen. Man vil altid kunne kende disse konstruktørers særpræg. Bergs både havde meget stort spring og var temmelig skarpe i for- og agterskib. Utzons var lidt buttede i stævnen, havde smarte linier og havde en meget smuk og effektiv facon på roret. M. S. J. Hansens både var kønne, lidt buttede og havde altid et lille ekstra ruf med skydekappe og køje som forluge. Dette gav naturligvis en bedre komfort i forrummet. I hans skroglinier er

bedst bevaret basistræk fra kragejollen.

Niels Benzon var en af de personer, der har betydet mest for dansk sejlsport (før ham, Alfred Benzon og før ham igen, Eggert Benzon). Han var formand for Dansk Sejlerdag og KDY i mange år. Han udtalte engang om spidsgatterne:

»Der er fra visse sider anket over, at klassespidsgatterne har for stor bredde i forhold til længden. Men da klasserne blev startet, ønskede man ikke kapsejladsmaskiner, men gode sø- og turbåde. De viste dog så fremragende sejleevner, at de ved de fleste kapsejladser var favoritter til de gennemgående præmier.

Konkurrencen mellem konstruk-

En 26 m² tegnet af Aage Utzon i 1935. Han yndede at forsyne sine tegninger med symboler til illustration af navnet. Her en yndefuld tegning af Den lille Havfrue.



26 M² KLASSE - SPIDSGATTER

LÆNDE OVERALT ----- 6.680 Meter
 BREDE PAA SPANT ----- 2.124
 DYGANG (0.55 V.L. FRA FOR) --- 1.080 ---
 STORSEJLET ----- 20 M²
 FORSEJLS Δ 40-85 ----- 6 M²
 TOTAL SEJLAREAL ----- 26 M²

MAALESTOK 1:30

MASTEN SKAL VÆRE MASSIV AF SKANDINAVISK NAALETRÆ. BYGGET OG DRABERFORMET MAST TILLADT. KRUM MAST SAMT HULKEHLE IKKE TILLADT. SE SPECIALTEGNING AF MAST. - BOMMEN SKAL VÆRE MASSIV AF GRAN ELLER OREGON PINE. BYGGET BOM ER TILLADT.

ALT STAAENDE GODS AF PRIMA-PRIMA GALVANISERET STAALWIRE. STORSEJLET INDSTYK EVENTUELT WIRE I FORLIGET. GENUAFKØKKE INDSTYK WIRE I FORLIGET. EVENTUELT INGEN LØRTER. FLYNDER FOR FALD I GENUAFKØKKE OG SPILER. EVENTUELT FLYNDER FOR FALD FOR SVRIGE FORSEJL.

SPENDESKRUE
 METALHUS OG STAALSKRUE
 (DIAMETER PAA GEVINDET)
 TIL 19Z WIRE - 12Z D.
 - 16Z - 10Z D.
 - 12Z - 8Z D.

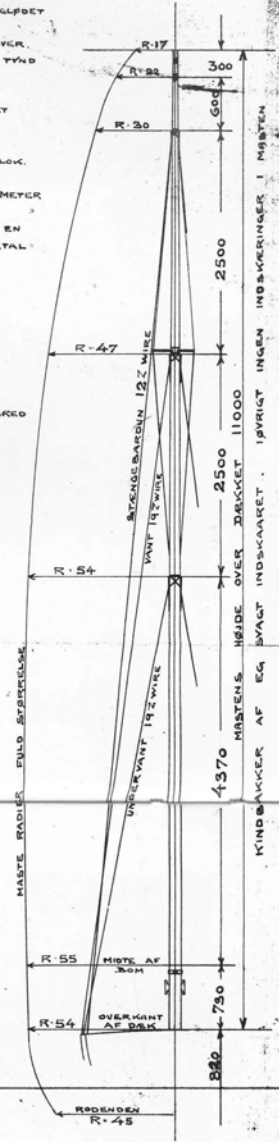
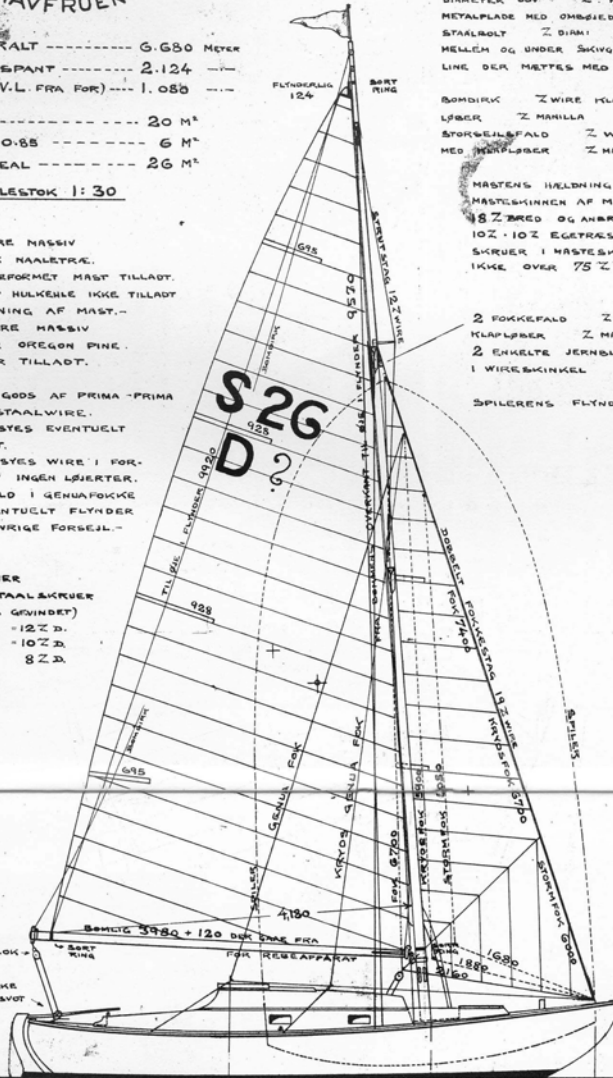
SKIVGAT FOR HENHOLDSVIS BOMDIRK OG STORSEJLSFALD. METALRULLER MED DIAMETER UDV. 2 KISER AF BOLLFØDET METALPLADE MED OMBJERDE KANTER STAALBOLT 2 DIAM. BENVINGLING OVER, MELLEM OG UNDER SKIVGATTER MED TYND LINE DER MÆTTES MED LAK.

BOMDIRK 2 WIRE KLÆDT OVERALT LØBØR 2 MANILLA BLOK. STORSEJLSFALD 2 WIRE. MED HØR-LØBØR 2 MANILLA BLOK.

MASTENS HÆLDNING 75 Z PR. METER
 MASTESKINNEN AF METAL 18 Z BREDE OG ANRINGERES PAA EN 10Z · 10Z EGETRÆSLISTE. METALSKRIVER I MASTESKINNEN IKKE OVER 75 Z AFSTAND.

2 FØKKEFALD 2 WIRE MED KLAPLØBØR 2 MANILLA. 2 ENKELTE JERNBLOKKE I WIREKINKEL

SPILERENS FLYNDER 94 Z BREDE



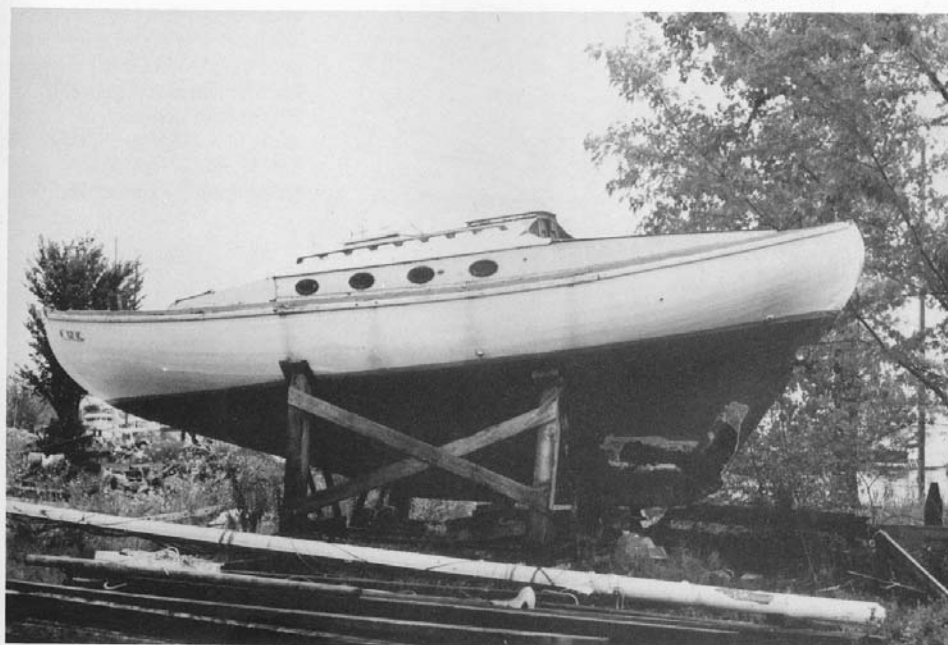
4.070 (1.850 + 2.2) J. 1.850
 MAXIMUM ISFØLGE
 DANSK SEJLERDAG 1938.



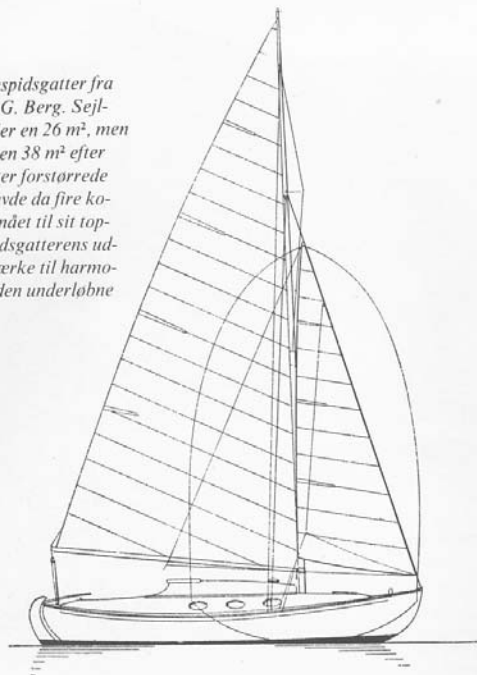
38 m² spidsgatteren »Skoal« tegnet af Aage Utzon og bygget i 1939 under navnet »Tovaritch«, sejmærke S 38 D 10. Det fremgår tydeligt af dette stemningsfulde nattebillede, at de canadiske ejere, Elisabeth og Robert Moss, har passet godt på den meget smukke båd.

Bob Pearson i Californien ejer denne 50 m² spidsgatter. Det menes, at den er bygget hos det forlængst nedlagte Ustrup værft i Vejle. Det lille ruf foran masten kan tyde på en Hansen-båd, men skroget ligner ikke hans design. Hvem har tegnet den og hvornår?

Umiddelbart efter sidste krig startede en kraftig eksport af mange af vore bedste både til USA og Canada. Der var penge at tjene, og mange kunne ikke stå for fristelsen. Hvordan disse både har det i dag, har vi kun få eksempler på. Men på denne side er et par stykker. Dana Jones i Dorset, USA, har erhvervet den spidsgatter, der vises herunder, og lader den totalt restaurere. Jones har taget et aftryk af byggepladen i håb om at finde ud af bådens type og historie. Det må være en tidlig 45 m² Berg spidsgatter, måske fra 1929-32, så vidt vi kan se.

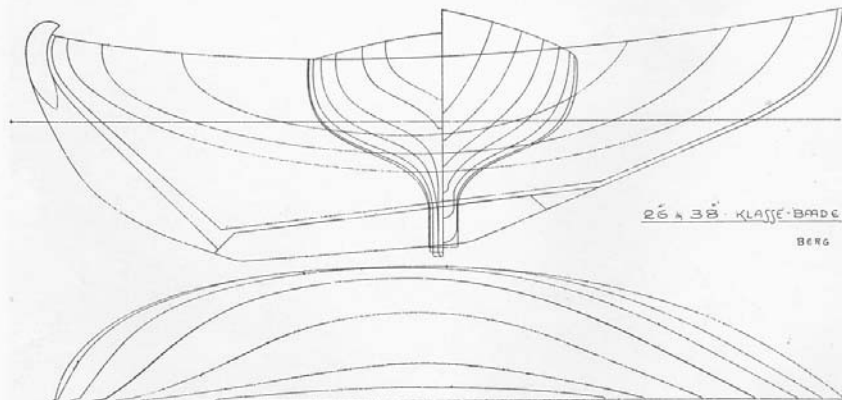


26 og 38 m² klassespidsgatter fra ca. 1936 tegnet af G. Berg. Sejltegningen forestiller en 26 m², men man kunne bygge en 38 m² efter samme tegning efter forstørrede mål – den store havde da fire koojer. Her er Berg nået til sit top- og endepunkt i spidsgatterens udformning. Læg mærke til harmonien i linierne og den underløbne stævn og hæk.



tøjerne om at konstruere gode, hurtige søbåde, der tillige var rummelige, har frembragt nogle dejlige fartøjer, som har vist sig fuldt ud at svare til forventningerne. Det bedste bevis for, at sejlerne er tilfredse med dem, er de mange nye både, der kommer til. Mange af spidsgatterne er hjemmebyggede. Dette har kun kunnet lade sig gøre, fordi konstruktørernes tegninger er meget samvittigsfulde, udførlige og praktiske.»

De sidste klassespidsgattere blev bygget i halvtredserne, og i alt er der bygget cirka 120 stk. Det lyder ikke af så meget efter forholdene i dag. Men for det første var der ikke nær så mange, der dyrkede sejlsport dengang, og for det andet blev der bygget i hvert fald lige så mange spidsgattere uden for de egentlige klasser. Især Berg

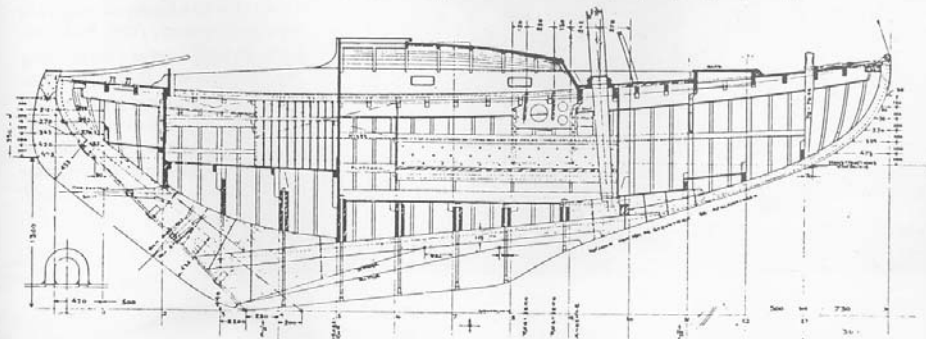
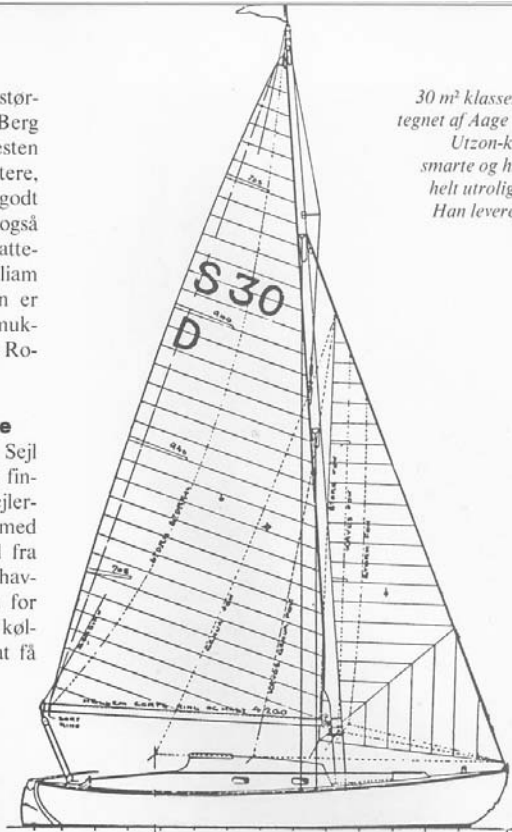


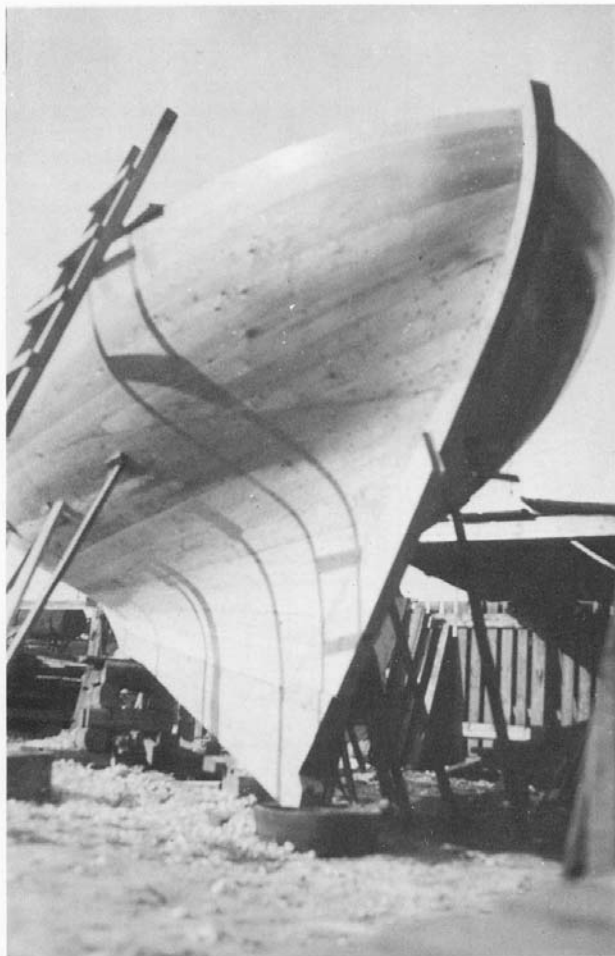
tegnede mange i alle mulige størrelser efter bestilling. Både Berg og Utzon beskæftigede sig næsten udelukkende med spidsgattere, medens Hansen ind imellem godt kunne tegne kuttere. Men også andre tegnede af og til spidsgattere. Poul A. Christiansen, William H. Jansen og Robert Jensen er nogle af disse. Nogle af de smukkeste eksempler må tilskrives Robert Jensen.

De sidste træspidsgattere

I 1951 udskrev Københavns Sejl Union en konkurrence om at finde frem til en klubbåd for sejlerskolerne. Her vandt Utzon med sin klinkbyggede Unions-båd fra 1952. Men for en gangs skyld havde han fejlet. Båden var alt for rank, fordi den havde for lille kølvægt, og den var vanskelig at få

30 m² klassespidsgatter fra ca. 1942 tegnet af Aage Utzon. Tegningen er en Utzon-klassiker. Hans både var smarte og hurtige. Tegningerne var helt utroligt godt gennemarbejdet. Han leverede fx altid tegninger på beslag i fuld størrelse.





36

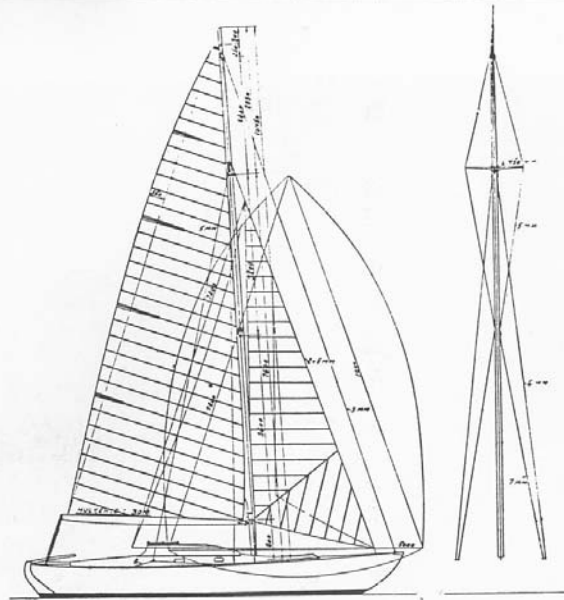
over stag. Der blev kun bygget syv af disse, men efter at kølene blev skiftet ud med nogle større, blev bådene acceptable. De er alle i privat eje i dag.

Bygningen af spidsgattere ebbede kraftigt ud mod halvtredsernes slutning. De gamle spidsgatterkonstruktører døde, og der var ikke andre, der kunne eller ville tage arven op. Den eneste, der stadig var i fuld sving ved tegnebrættet, var den ukuelige Aage Utzon. I 1953 tegnede han 30 m² spidsgatteren »Springeren«. Med et modificeret sejlareal kunne denne sammen med den senere »Sisu« måle ind til den daværende internationale målregel RORC. Disse både gjorde sig virkelig godt gældende i nordiske havkapsejladser.

I 1963 skabte Utzon »Lene«, der blev tegnet over en af hans ældre

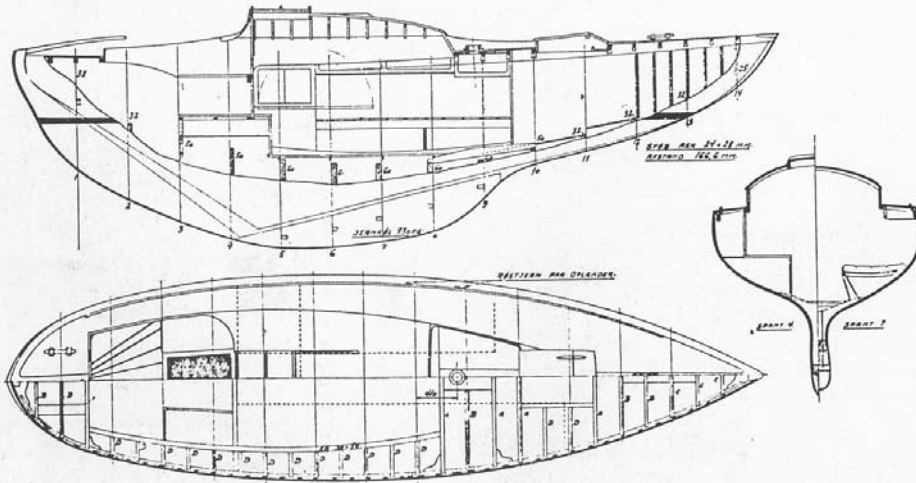
Der har været nogle få, der turde gå i gang med at selvbygge klassespidsgattere. P. G. Hansen fra Hvidovre arbejdede i sin fritid et år på at bygge sin egen Utzon 45 m² »Fant« (S45 D16). Den blev bygget udendørs i en have og blev søsat i 1948. Båden har aldrig skiftet ejer og eksisterer stadig i bedste velgående. Billedet på denne side viser båden netop klædt op. Det ses tydeligt, hvor smukke skulpturelle former, en spidsgatter har. Billedet på side 37 er fra den stolte jomfrutur i 1948.





24 m² spidsgatter «Stina» fra 1943 tegnet af Robert Jensen. Denne meget smukke og slanke båd blev bygget på bestilling hos Krog ved Skudehavnen i København til Kay Halby. Han havde gennem 40 år ladet bygge 30 både til sig selv – næsten hver gang små spidsgatter og hos forskellige konstruktører. Denne gang forsøgte han altså Robert Jensen.

Hansen-spidsgatter fotograferet under Dansk Forening for Ældre Lystfartøjs træffestævne i Stege i 1983.







45 m² spidsgattere »Fri«. Der blev bygget syv eksemplarer. Den blev gjort lidt længere over dækket, fik højere fribord, doghouse og ståhøjde i kahytten. Sejlarealet blev reduceret til 40 m² for at måle ind til RORC. Denne båd var den eneste af de dengang kendte spidsgattere, der gik ind i glasfiberalderen, idet den blev produceret under navnet »Sagitta 30« (30 fod) på Cadovius' værft Royal System Yacht Yard i Aarhus.

De nye spidsgattere

Efter en spidsgatterpause dukkede typen pludselig op igen i form af Spækhugger tegnet i 1969 af Peter Bruun i Espergærde. Peter Bruun lægger ikke skjul på, at skrogformen bygger på Utzons tegninger, men nu moderniseret med endnu mindre våd overflade og separat ror. Prototypen sejlede straks efter søsætningen Sjælland Rundt og fik en bemærkelsesværdig 3. plads.

Denne dejlige Utzon-spidsgatter »Eio II« fra 1936 blev eksporteret til Vancouver Island. Mon den findes endnu?

Utzon-spidsgatteren »Agnete«, som vandt Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers Harpunlog i 1982 under stævnet ved Lynæs.







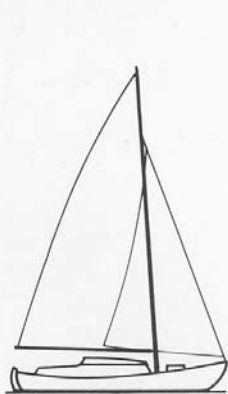
Dette foto af Utzon-30'eren »Naval« fra 1948, der viser båden splinterny ud for bådebyggeriet i Langeskov, taler sit tydelige sprog om, hvor smukt en spidsgatter kan formgives.

Spidsgattere side om side i Lynæs Havn under træffestævnet i 1982.

På den originale tegning står 35 m² IOR-havkrydser, men det gik helt anderledes, end konstruktøren havde tænkt sig, idet den blev en formidabel succes som dansk entypebåd. Typen sejlede i let og mellemluft fra alt og alle og fik derved et enestående renommé blandt sejlere. Det er tankevækkende, at der er produceret lige så

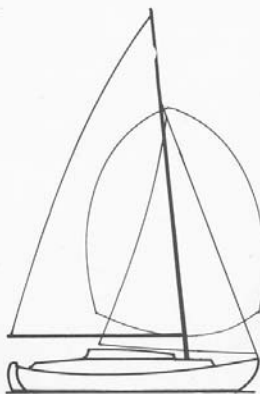
FØLGENDE MATERIALER SKAL ANVENDES OG ALT SKAL VÆRE PRIME KVALITET.
 ALT JERN OG STAAL GALVANISERES 300 TIKKE ZINKEN.
 HVOR FYR, LARK ELLER GRAN ER FORLANGT, SKAL DETTE VÆRE AF SKANDINAVSK
 OPRINDELSE. - ALLE MÅL OG DIMENSIONER ER FØRSTÅE MÅL -
 MÅL OG HØJDE 300 VEDT, MINIMUM 100, UNDFØLGENDE, KAN VÆRE 1/2 FETRE.
 BREDEDE SE AERLÅNING.
 STEVNE EG, REGLENE ANVISES FOR SIDERUGNING 80, BREDE FOR SPANTER
 145 HVILKET GIVER ET SPANTMÅL PÅ 110 2/3" DER ER MINIMUM.
 FOR FORMÅL SE IØVRIGT SPECIFIKATIONER.
 RUNDSTØKKE EG, ANLÆNGE INDENTOR 1/2 L MIDTSKIBS MÅLT LÅNGE SPANTET 500
 HØJDE OG SIDERUGNING I HINDTET 100 x 80 OG I ØST 1/2 L HØJDE OG
 SIDERUGNING 75 x 40. HØJDE OPLANGETS QVART NED TIL KØLENS KØR
 RUNDSTØKKE SPIDES I ØVERENDEN TIL SAMME TILKØRSE FOR DET
 SPANTS SIDERUGNING DEN FORBINDER. HVOR OPLANGETS IØVR. RØKKEK
 HOLT NED TIL KØLEN SVAR RUNDSTØKKE HAVD DEN FØRST SIDERUGNING
 VÆRE MINDET 8 GANGE SPANTHØJDE PÅ DET PANGELØSE NED.
 DER FØRDES INGEN RUNDSTØKKE PÅ FØRSTET OG AETREDE SPANT 24
 DISSE KAN ØFØRES SOM VÅNTSPANTER.
 SPANTER VÆLGROEDE SPANTER AF EG VED FØRSTERN SIDERUGNING 55 LFT 8x49
 ØVRIGE SPANTER SIDERUGNING 40 HØJDE VED KØL 32, HØJDE VED DEK 45.
 SPANTAFSTAND 500 SPANTENE TAPES I KØLEN.
 ØVRE EG, ASK ELLER AKASIE, 2 MELLIM HVERT SPANT TAPES I KØLEN 24-24
 ELLER VÆLVER, FYR ELLER LARK, MIDTSKIBS 130 x 30 VED ENDERNE 115 x 30
 LÅGNE I DÆKKEVÆLVER SKAL MINDET VÆRE EN SPANTDISTANCE OG BØLSES
 ØVERKANT. HVIS BLÅDVALK ANVENDES SKAL DER FØRDES UD MELLIM
 VÆGER OG RÅRØLT.

Aage Utzons angivelser af materiale, dimensioner m.v. var altid udførlige og pinligt nøjagtige. Her er hans materiale-specifikationer til en 30 m² spidsgatter.



S 20

Længde ca. 5,8 m
 Deplacement ca. 1,1 tons
 Byggeperiode 1936-48
 Antal ca. 4



S 26

Længde ca. 6,7 m
 Deplacement ca. 2,2 tons
 Byggeperiode 1936-49
 Antal ca. 18

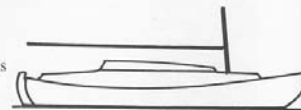
S 30

Længde ca. 7,2 m
 Deplacement ca. 3,1 tons
 Byggeperiode 1931-63
 Antal ca. 50



S 38

Længde ca. 7,9 m
 Deplacement ca. 3,5 tons
 Byggeperiode 1934-46
 Antal ca. 25



S 45

Længde ca. 8,5 m
 Deplacement ca. 4,1 tons
 Byggeperiode 1928-54
 Antal ca. 20

mange Spækhuggere, som der er bygget spidsgattere i glansperioden 1930 til 1950. Senere tegnede Peter Bruun Kaskelot, Grinde og Marsvin. Disse er også produceret i mange enheder.

Takket være det gamle bådebyggerhåndværks høje kvalitet findes de fleste træspidsgattere endnu og gør god fyldest som turbåde. De skal naturligvis passes og plejes for at klare endnu en periode, men det er dejligt at se, at der er stor forståelse for bevaring, og at så mange er tilsluttet »Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer«.

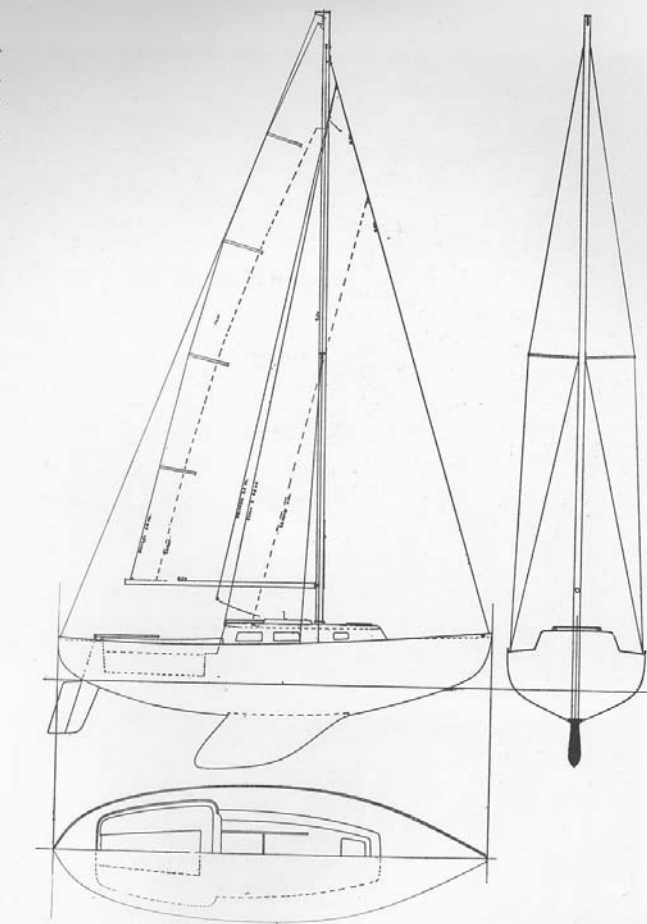
En sort plet i historien forekom lige efter Anden Verdenskrig, hvor mange lod sig friste til at sælge til USA. Det var ofte de bedste og kendteste spidsgattere, der blev byttet om med den attråværdige dollar. Men vi ved heldigvis, at flere af disse har gode ejere i dag, hvilket kan ses af de mange forespørgsler om spidsgatterens historie, foreningen modtager fra amerikanske sejlere.

Fortegnelse over spidsgatterne med omtrentlig angivelse af, hvor mange der blev bygget.



S 55

Længde ca. 10 m
 Deplacement ca. 6 tons
 Byggeperiode 1937-38
 Antal 2

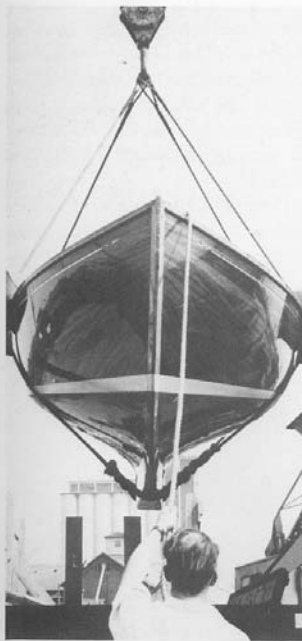


I Spækhuggeren videreførte Peter Bruun de gamle spidsgattertraditioner, men han ændrede kølen til en finnekøl. Det gav bedre højde og frem for alt betydeligt bedre løjtvæjrsegenskaber end nogen af de gamle spidsgattere kunne opnå. Der er efterhånden blevet bygget flere Spækhuggere end samtlige klassespidsgattere tilsammen.



Der blev ikke blot eksporteret ældre danske spidsgatter til USA fra slutningen af 40'erne og op i 60'erne. Der blev også bygget nye på danske værfter. En af de mest fremtrædende var Walsteds Baadebyggeri på Thurø, som havde mange amerikanske kunder. Herover en 18 fods spidsgattet jolle »Haydec« under bygning i 1947-48. Til venstre en 18 1/4 fods spidsgatter konstrueret af K. Aage Nielsen, Boston. På billedet til højre sættes den blankpolerede spidsgatter på en togvogn.

Det er også K. Aage Nielsen fra Boston, der har tegnet denne fyldige, spidsgattede turbåd, som søsættes hos Walsted på Thuro på det øverste foto. Det nederste foto er fra jomfruturen i Svendborg Sund.



Spidsgatterens sejlegenskaber

Af Hans Steffensen

Det, der gør sejlsporten så fascinerende, er, at en båds sejlegenskaber først og fremmest afhænger af, hvordan den bliver sejlet – og dette gælder såvel rorsmandens styring som besætningens trimning af sejlene.

Men når dette er sagt, bliver der nogle rent tekniske egenskaber tilbage, der er karakteristiske for hver enkelt båd og -type, som med rimelighed kan deles op i følgende:

- Sødygtighed
- Stabilitet
- Manøvreevne
- Fart

Sødygtighed

Spidsgatterne har med rette ord for at være særlig sødygtige både. Deres fiskerbåd-agtige facon, der er udviklet gennem århundreder – for ikke at sige i over tusind år i vore farvande, passer særlig godt til den ofte krappe sø, der opstår i Kattegat, Sundet og Bælterne. Den buttede krumning, hvormed

ethvert punkt på skroget møder den omgivende sø, giver en harmonisk bevægelse, og da der ikke, som på andre bådtyper, findes plane eller hule flader i klædningen har spidsgatterne den egenskab frem for andre bådtyper, at det er sjældent, at den »banker pæle ned«, et udtryk for de slag, der kan opstå mellem skrog og sø.

Den krumme form forlener også skroget med en betydelig styrke.

Stabilitet

I forhold til andre bådtyper er spidsgatterne brede, hvilket giver dem en god formstabilitet, som medfører, at de har en god evne til at bære sejl – også i frisk vejr.

Bredde-Længdeforholdet er dog ikke så stort som i nogle af nutidens moderne kapsejlsbåde, der på ekstrem måde udnytter mandskabets vægt til at skabe stabilitet med det resultat, at de har svært ved at rette sig op efter en kæntring.

Manøvreevne

Den gammeldags spidsgatter er langkølet, og skrogets harmoniske form medfører, at den normalt hverken er luv- eller lægdirig. Især på bidevindssejlsads sejler båden næsten sig selv, og man kan i lange perioder slippe rorpinden, mens man for eksempel bjærges et forsejl.

Denne udprægede fordel modsvares af, at de langkølede spidsgattere kræver større plads til vendinger og havnemanøvrer end de kortkølede både.

En yderligere fordel ved spidsgatternes ret store bredde er, at de er velegnede til indbygning af en rummelig aptering.

Hans Steffensens egen båd, berømte »Springeren«, som vandt Gotland Rundt samme år, den blev søsat. Hans Steffensen byggede den selv i tæt samarbejde med Aage Utzon.



Mærke	Bådens Navn	1. Sejlads Point	2. Sejlads Point	Point ialt	Præmie
1. Start Kl. 9.35					
S. 45-D- 9	Vagant	1	2 ¹ / ₄	3 ¹ / ₄	1. Præmie
S. 45-D-13	Alk III	2 ¹ / ₄	1	3 ¹ / ₄	
2. Start Kl. 9.40					
S. 38-D- 1	Bel Ami	1	5	6	2. Præmie
S. 38-D- 2	Ejo	1	0	1	
S. 38-D- 4	Neptun III	7	7	14	3. Præmie
S. 38-D- 9	Da-Capo	4	8 ¹ / ₄	12 ¹ / ₄	
S. 38-D-11	Rollo	1	1	2	1. Præmie
S. 38-D-13	Kuling	6	1	7	
S. 38-D-14	Pia	8 ¹ / ₄	6	14 ¹ / ₄	
S. 38-D-15	Lise	5	1	6	
3. Start Kl. 9.45					
S. 30-D- 2	Servo	9 ¹ / ₄	9 ¹ / ₄	18 ¹ / ₂	1. Præmie
S. 30-D- 7	Ibi	6	7	13	
S. 30-D-18	Diana	0	0	0	2. Præmie
S. 30-D-20	Nauja	7	1	8	
S. 30-D-21	Argo II	5	8	13	3. Præmie
S. 30-D-22	Øresund	3	5	8	
S. 30-D-27	Ekko	2	0	2	
S. 30-D-29	Ingo	8	4	12	
S. 30-D-31	Mutti	4	6	10	
4. Start Kl. 9.50					
S. 26-D- 4	Bras	3 ¹ / ₄	3 ¹ / ₄	6 ¹ / ₂	1. Præmie
S. 26-D- 7	Pelle	2	1	3	
S. 26-D- 8	Ellen	1	2	3	

Fart

Når en sejlbåd ligger i vindstille med sejlene sat, gør den ingen fart gennem vandet, fordi der ikke er nogen fremdrivningskraft og følgelig heller ikke nogen fremdrivningsmodstand.

Når der kommer vind, sætter båden sig i accelererende bevægelse fremover, og der opstår i samme øjeblik en fremdrivningsmodstand, der ifølge de hydrodynamiske love er proportional med hastigheden i anden potens: v^2 .

Hastigheden stabiliserer sig, når fremdrivningskraft og -modstand bliver lige store.

Heraf fremgår det, at det er lige

så vigtigt at have et skrog, der giver lille fremdrivningsmodstand, som at have et sejlplan, der giver en stor fremdrivningskraft.

Af stor interesse for sejlerne er det i øvrigt, at enhver båd har en maksimumfart, der er proportional med kvadratroden af dens vandlinielængde, ud over hvilken – når man ser bort fra »planing« – det praktisk talt er muligt at drive båden.

For en kapsejlsbåd, f.eks. en Drage, er det en erfaring, at hastigheden i knob ikke kan presses over $1,7 \sqrt{L}$ målt i fod, bortset fra »planing«.

For turbåde og spidsgattere er

Præmieliste fra en spidsgatter points-sejlads på Øresund i 1942. 22 spidsgattere til start var på det tidspunkt et meget stort felt.

den tilsvarende max. fart $1,5 \sqrt{L}$.

Måles farten i knob og længden i meter, bliver max. farten for en spidsgatter ca.

$$V = 2,7 \sqrt{L}$$

det vil sige for en 30 m² med $L_{Vj} = 7,1$ knob osv.

Den hydrodynamiske modstand R består i det væsentlige af følgende komponenter:

Gnidningsmodstanden R_f

Den bølgedannende modstand R_w

Den inducerede modstand R_i , der navnlig skyldes de påvirkninger, som en modgående sø forårsager.

Den totale hydrodynamiske modstand defineres herefter således:

$$R = R_f + R_w + R_i$$

Gnidningsmodstanden R_f

Når en båd gør fart gennem vandet, sker der det, at de vandpartikler, der er nærmest skroget, følger det og bevæger sig fremover med samme fart som båden.

De vandpartikler, der ligger lidt længere borte fra skroget følger – på grund af vandets gnidningsmodstand – til en vis grad med i



Utzon-spidsgatteren »Rollo« på et vådt kryds i 1980.

bevægelsen, men endnu længere borte fra skroget er der ingen fremadskridende bevægelse i vandet.

Det vandlag, der således mere eller mindre følger med i bådens fremadskridende bevægelse, kaldes »grænselaget«.

Jo tykkere dette grænselag er, jo større bliver modstanden. Grænselagets tykkelse reduceres ved, at sejlbådens bund poleres så glat som muligt.

Den teoretiske formel for gnidningsmodstanden er følgende:

$$R_f = C_f \times \varphi \times v_s^3 \times A$$

hvor C_f er en konstant, der afhænger af undervandsskrogets glathed, men også af bådens fart, og A er den »våde overflade«, hvilket vil sige arealet af undervandsskroget, der er i kontakt med havet.

For spidsgattere er der særlig grund til at hæfte sig ved faktoren A .

Da muligheden kom frem for at bygge spidsgattere i glasfiber, skabte Peter Bruun Spækhugger efter at have fået tilladelse fra

Aage Utzon til at anvende linierne fra hans 30 m²-konstruktion »Naval«. Peter Bruun udnyttede dygtigt glasfiberkonstruktionens fordele, således at mens han bibeholdt Utzons linier for selve den fyldige del af skroget, bortskar han alt dødtræet – den lange køl og stråkølen og udstyrede i stedet Spækhuggeren med en finnekøl og et spaderor. Herved reduceres den våde overflade betydeligt, og dette er den væsentligste forklaring på, at Spækhuggeren er en betydelig hurtigere båd end Utzons originale 30 m².



Bølgemodstanden R_w

Bølgemodstanden R_w illustreres af fig. 1, idet båden, for at forenkle problemet, antages at ligge stille, mens vandet strømmer forbi den med hastigheden v_0 .

Idet vandet møder modstanden fra bådens forstæv, reduceres dets hastighed til v_1 . Midtskibs bliver vandstrømmen v_2 hurtigere end såvel v_1 som v_0 , fordi bådens displacement trænger strømmingen omkring den sammen.

Agterude, hvor skroget har indsnævret sig, bliver strømmingen bredere og dens hastighed v_3 følgelig lavere ifølge de hydrodynamiske love (Bernouillis ligning).

Det er disse hastighedsændringer i vandstrømmen omkring båden, der forårsager bølgesystemet omkring den.

Hydrodynamisk forholder det sig således, at hvor vandhastigheden er lav, stiger trykket, mens det falder, hvor hastigheden er stor. Det er dette, der frembringer de kendte bov- og hækbølger.

Dannelsen af disse bølgesystemer opsluger energi, som kommer fra sejlenes fremdrivningskraft og reducerer bådens hastighed. Det er denne modstand, der benævnes R_w .

Tre søsterbåde Utzon-30'erne »Springerene«, »Brus« og »Tit-Tit« i close race i Bøgestrømmen ti timer efter starten på Sjælland Rundt i 1957. De sejlede alle tre for Helsingør Amatør Sejlklub.

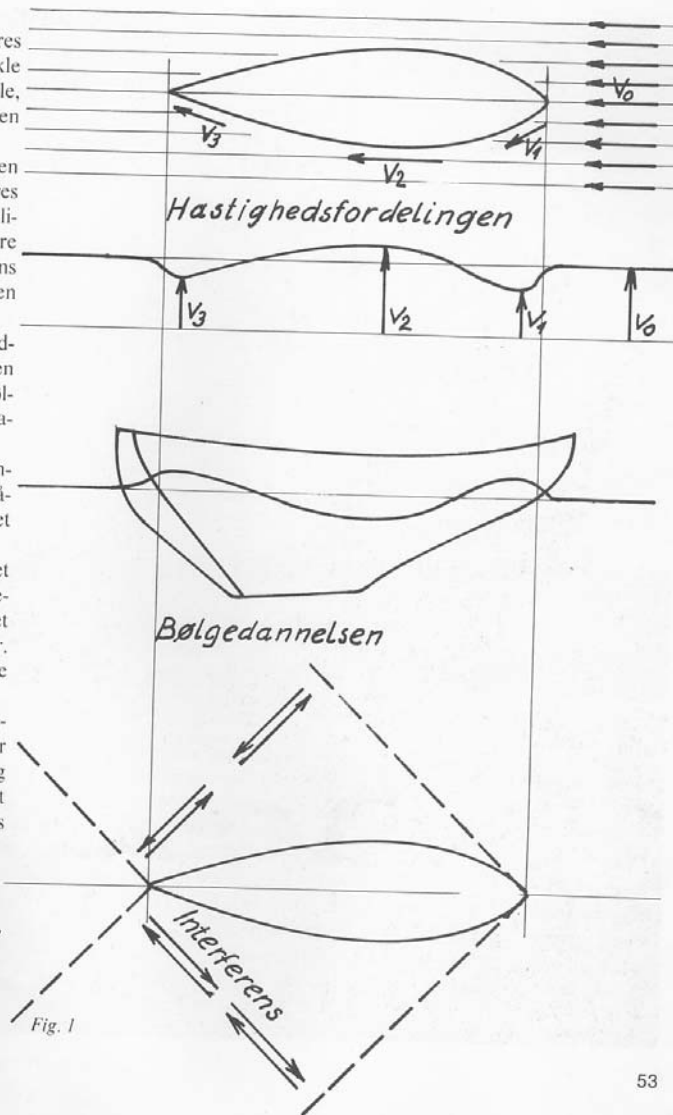


Fig. 1



»Springeren« starter i Skaw Race 1964 med ejeren Hans Steffensen til rors.

Interferens

Det er et meget interessant fænomen, at en båds bovølge og hækbølge interfererer, d.v.s. påvirker hinanden. Det afhænger af bådens linier og fart gennem vandet, om

disse bølgesystemer forstærker eller afsvækker hinanden.

I den situation, hvor hækbølgesystemets toppe udfylder bovølgesystemets dale, bliver det samlede bølgesystem afsvækket og modstanden R_w lille, hvilket giver optimal bådfart.

Hvis derimod bov- og hækbølgesystemet interfererer på en sådan måde, at de to bølgesystemers toppe og dale forstærker hinan-

den, danner båden et kraftigt bølgesystem. R_w stiger, og bådens fart bliver ringere. Erfaringer har vist, at hækbølgesystemet for en sejlbåd normalt er kraftigere end bovølgesystemet, og for at nå så nær som muligt til det idelle re-

På farvebilledet er Utzon-spidsgatteren »Rollo« på vej hjem til Thuro fra træffestævnet i Fåborg i 1980.





45 m² spidsgatter fotograferet under Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers træffestævne i Lynæs 1982.

sultat, at de to bølgesystemer op-hæver hinanden, må man først til-stræbe, at de bliver af samme stør-relsesorden.

Aage Utzon havde til fulde er-kendt dette hydrodynamiske prin-cip, og for at gøre hækbølgen så lille som muligt, udformede han sine agterskibe med meget slanke linier. Han måtte til gengæld, for at give sine både bæreevne, depla-cement, gøre forskibene fyldigere, hvilket gav en noget kraftigere bov-bølge.

Jeg tror, han havde denne teori fra sine studieår i England, for han omtalte den som: «cod head and mackerel tail».

Resultatet blev, at bov- og hækbølgesystemet blev af samme størrelsesorden, hvilket igen med-førte, at f.eks. hans 30 m² spidsgat-ter ved ca. 4 knops fart bogstavelig-talt ikke danner noget bølgesy-stem i det omgivende vand.

Dette er efter min mening den altovervejende grund til, at en Utzon 30 m² var de andre overleg-ne i fart.

Denne egenskab er gået i arv til Spækhuggeren.

Den inducerede modstand R_i

Den inducerede modstand er stør-re hos spidsgatterne end for andre bådtyper, og det er navnlig karak-

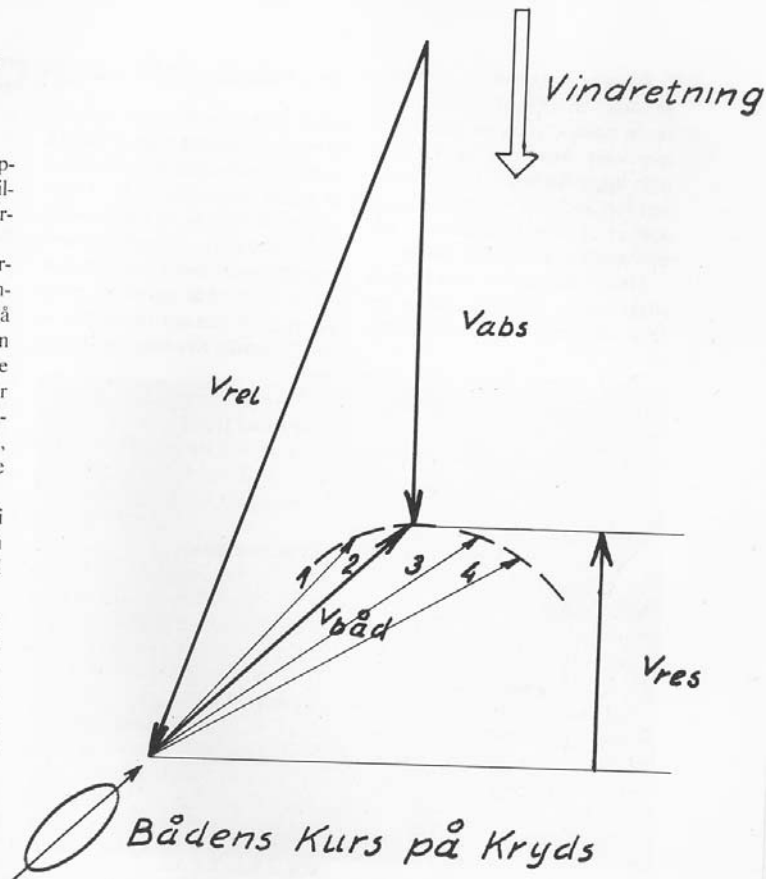


Fig. 2

teristisk, at de går helt i stå, hvis man på kryds søger at holde for stor højde i en modgående krap sø.

Figur 2 viser i et vektordiagram forholdene mellem vindretningen:

V_{abs} og dennes hastighed, bådens kurs og hastighed: $V_{båd}$ og den relative vindretning og fart: V_{rel} , altså den vind, man oplever, når man sidder i båden og krydser mod vinden.

Figuren forudsætter, at båden er blevet styret med den fordelagtigste højde (2), og de tyndere linier viser, hvad der vil ske, hvis man ligger for højt (1). Båden mister fart gennem vandet, og V_{res} , som er den resulterende fart, båden opnår mod vindøjet, falder.

Hvis man ligger for lavt (3 og 4) stiger farten, men V_{res} bliver for ringe på grund af den dårlige højde.

Den rigtige højde (2) giver størst V_{res} og dermed det bedste resultat.

Det er spidsgatternes relativt store bredde, der gør, at deres inducerede modstand bliver stor, og dette i forbindelse med den store, våde overflade medfører, at de skal tilføres flere hestekræfter. Det kan derfor ikke betale sig at krydse så tæt op til vinden som med en mere kortkølet og smal båd. Blandt inkarnerede kapsejlere fik spidsgatterne derfor ord for at være nogle »døde spande«, hvilket var både uretfærdigt og forkert, for når man blot sejlede dem lidt mere frit, opnåede de en konkurrencedygtig fart, og så snart der var stik på skøderne, kom deres evne til at bære et stort sejlareal i frisk vind til sin ret.

Måleregler

I spidsgatternes storhedstid var NL-reglen fremherskende i Danmark.

$$NL = \frac{L-B+2/3(\sqrt{S}+G)}{2}$$

Spidsgatterne målte fordelagtigt ind, idet såvel deres relativt store bredde B som lille girdmål G virkede med til at holde måletallet nede. I slutningen af 50'erne og begyndelsen af 60'erne blev da også Sjælland Rundts resultatlister helt domineret af Folkebåde og 40 m² spidsgattere, selv om der var såvel 6 m som Nordiske Krydsere og Drager med.

En undtagelse var dog 1961, hvor Aksel Holm med rekord-sejl-tiden på 34½ time i Dragen »Maj-Britt« slog den hurtigste spidsgatter med godt 4 timer i præmietid.

Havkapsejls

I 1950'erne begyndte interessen for havkapsejls at brede sig i Skandinavien, og det var navnlig i sejladserne Gotland Rundt og Skaw Race, at konkurrenterne mødtes. Til at begynde med sejlede vi efter den engelske RORC-regel, som i 60'erne blev samarbejdet med den amerikanske CCA-regel til IOR-reglen, hvis formel var

$$MR = \frac{0.113L \times \sqrt{S}}{B \times D}$$

$$+0.25L+0.2 \sqrt{S}+DS+FC$$

Det viste sig, at spidsgatternes skrog med den relativt lille længde og store bredde også målte godt ind i denne nye regel, og hvis man reducerede klassespidsgatternes sejlareal, så man undgik »penal-

ties«, var det – i hvert fald i den mindste klasse – muligt at gøre sig godt gældende i disse sejlads over for både, der var specielt konstruerede til RORC og IOR-reglerne.

Spidsgatteren i dag

Aage Utzon sagde ofte, at spidsgatterne er den danske nationale bådtype.

Da hans syn i alderdommen svigtede ham, og Peter Bruun fik lov til at bruge hans linier til Spækhuggeren, frydede det ham, at der hermed var lagt grund til en udvikling af mere moderne spidsgattere.

For os gamle 30 m² spidsgatter-entusiaster er det en fryd at se, hvordan forventningerne er gået i opfyldelse med store flåder af vel-sejlende Spækhuggere, Grinder og de øvrige moderne spidsgattere med hvalnavne.

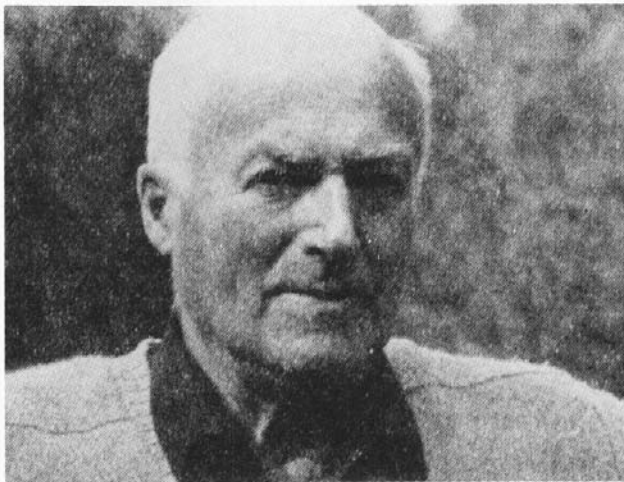
Aage Utzon

Af Jan Ebert

En strålende, men temmelig urealistisk plan om at starte en jordomsejling var årsagen til mit møde med Aage Utzon midt i 60'erne. Han havde netop fået offentliggjort sin seneste konstruktion, ketchen »Explorer« – alene navnet! Vi kunne ikke tænke os noget bedre at krydse verdenshavene med.

Mesteren boede i Bøsemagerstræde i Hellebæk, og huset skyldtes ganske øjensynligt ikke hans berømte søn, arkitekten Jørn Utzon. Det var lille, af bindingsværk med stråtag, kakkellovnsfyret og utæt, men huset lå pragtfuldt op til skoven. Når han ikke puslede med sine tegninger eller tumlede med koks og brændeknuder, gik Aage Utzon lange ture i skoven med sin hund.

Lægen havde spurgt, om han dog ikke blev forpustet af de lange traveture? »Næh«, havde den nogenogfirs-årige Utzon svaret. »Det er kun, når jeg løber!« Han fortalte selv historien med et lunt



Aage Utzon gengivet efter et portræt i *Sejl og Motor* på konstruktørens 80-års fødselsdag den 16. november 1965.

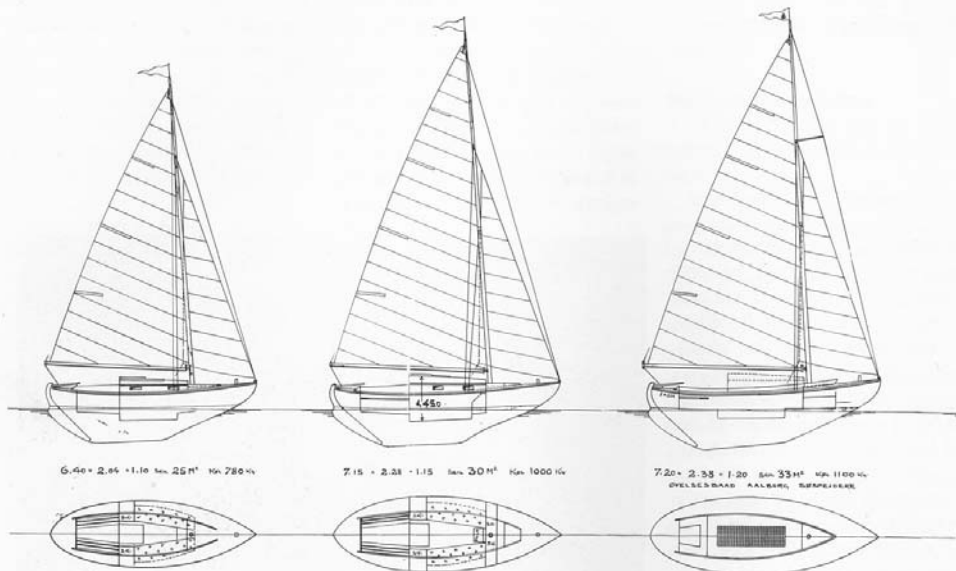
smil. Helbredet var perfekt, men desværre for tegnearbejdet var det begyndt at knibe med synet.

For øvrigt nåede jeg ikke at få sagt ret meget andet end ordet »jordomsejling«, så var Aage Ut-

zon allerede i tankerne på vej. »Skal I have piger med?« spurgte han. Det var ikke tanken. »Nå, men så skal det nok gå«. Han kunne et par festlige historier om piger og sejlsport, men det var ikke

UTZON - BAADE

AALBORG 1933



af en type, der vil vække begejstring i Kvindelig Sejlklub.

Udstyr til jordomsejleren blev noteret op, sejlene overvejet, forskellige ændringer i apteringen skitseret osv. Selv havde Aage Utzon aldrig været uden for Skagen, men hans viden om hav og sejlsads var nærmest overvældende.

Da pengemangel siden kæn-

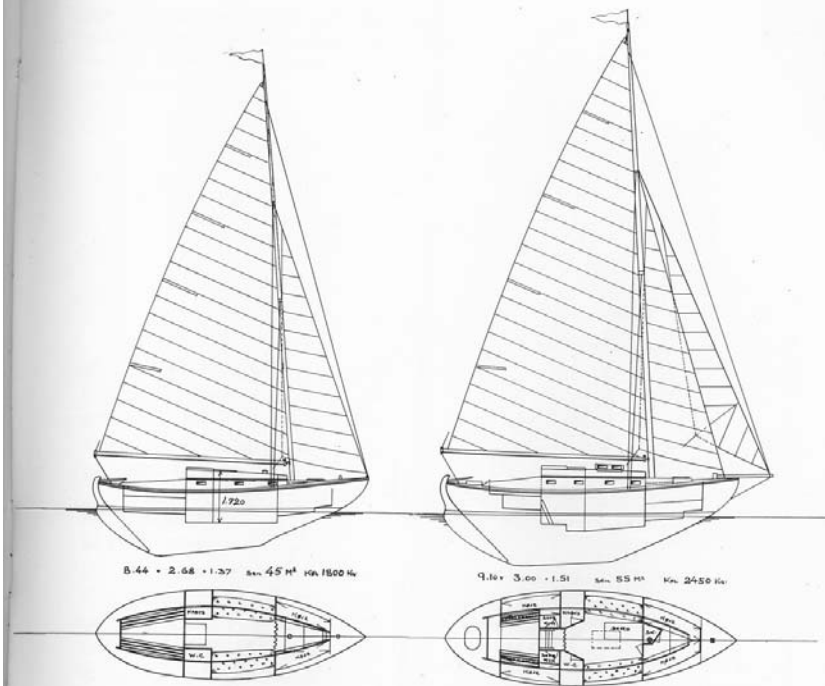
trede projektet, var det ikke blot en personlig ærgrelse. Vi følte ligefrem, at det var Utzons jordomsejling, der her blev opgivet. Så levende havde han interesseret sig for tanken.

Uddannet i England

Det var barndoms minder og naturglæde, der havde bragt Aage

Utzon til det lille hus i Hellebæk. Her havde faderen været forvalter, og under sine strejfture på egen hånd må drengen ofte være endt ude ved Kattegat eller måske inde ved Helsingørs livlige havn. I hvert fald havde Aage Utzon fra sin tidligste ungdom trangen i sig til at sejle. Som det interesserede og kreative menneske, han var,

Fem Utzon-spidsgatter fra 1933. De er tegnet af konstruktøren, der på dette tidspunkt boede i Ålborg, som en slags brochure over nogle af hans konstruktioner.



måtte han selvfølgelig også selv prøve at konstruere og forbedre, og det endte med en professionel karriere.

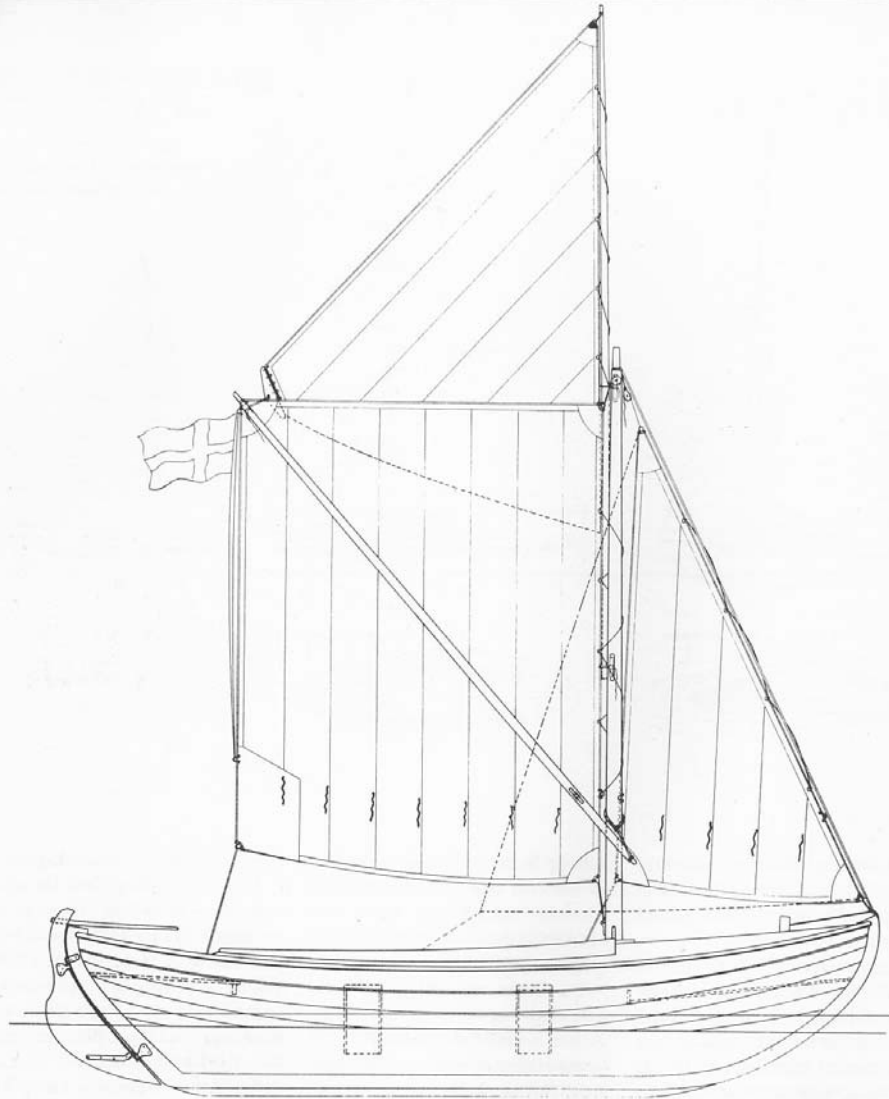
Aage Utzon fik uddannelse som Naval Architect fra Armstrong College, Newcastle. Derefter var han i en periode hos B&W, inden han flyttede til Ålborg og arbejdede en snes år for

Ålborg Skibsværft. Gennem årene har han gjort en række skibstekniske opfindelser, lavet forbedringer og i det hele taget bidraget energisk til skibsfarten.

De første sejlbåde forelå allerede omkring 1915. Dengang havde han endnu ikke fundet sin karakteristiske spidsgatter-stil, men tegnede bl.a. hækbåde og en en-

kelt konstruktion på knækspant.

Det var i Ålborg, han for alvor begyndte at interessere sig for spidsgatteren. På det tidspunkt var den ældre kollega G. Berg fra B&W vor førende spidsgatterkonstruktør, men Aage Utzon tog konkurrencen op. Bl.a. tegnede han i 1918 en spidsgatter til havnefogeden i Ålborg. Den hed



Aage Utzons tegning til den sødygtige, velsejlende og solide Ålborg-jolle, som tusinder af søspejdere igennem årene har sejlet i.

«Shamrock», var i de første år gaffelrigget og førte omkring 45 kvadratmeter sejl. «Shamrock» var meget hurtig og slog Berg-spidsgatterne.

Ålborg-jollen til sønnerne

Det var Utzon, der tog initiativet til at skabe spidsgatter-klasserne, og reglerne fra 1926 skyldtes for en stor del ham. Det varede ikke længe efter klasespidsgatternes fremkomst, før Utzons konstruktioner blev kendt som særdeles hurtige og velsejlende. Navnlig kom der til at stå ry om hans 38 og 30 kvadratmetere.

Selv sejlede Utzon i sine Ålborg-år en båd af Shamrock-typen, hvoraf der blev bygget i hvert fald tre.

Sønnerne Leif, Jørn og Erik var ivrige søspejdere, men klagede over, at spejderne manglede velegnede både. Det gav stødet til, at deres far tegnede den berømte Ål-



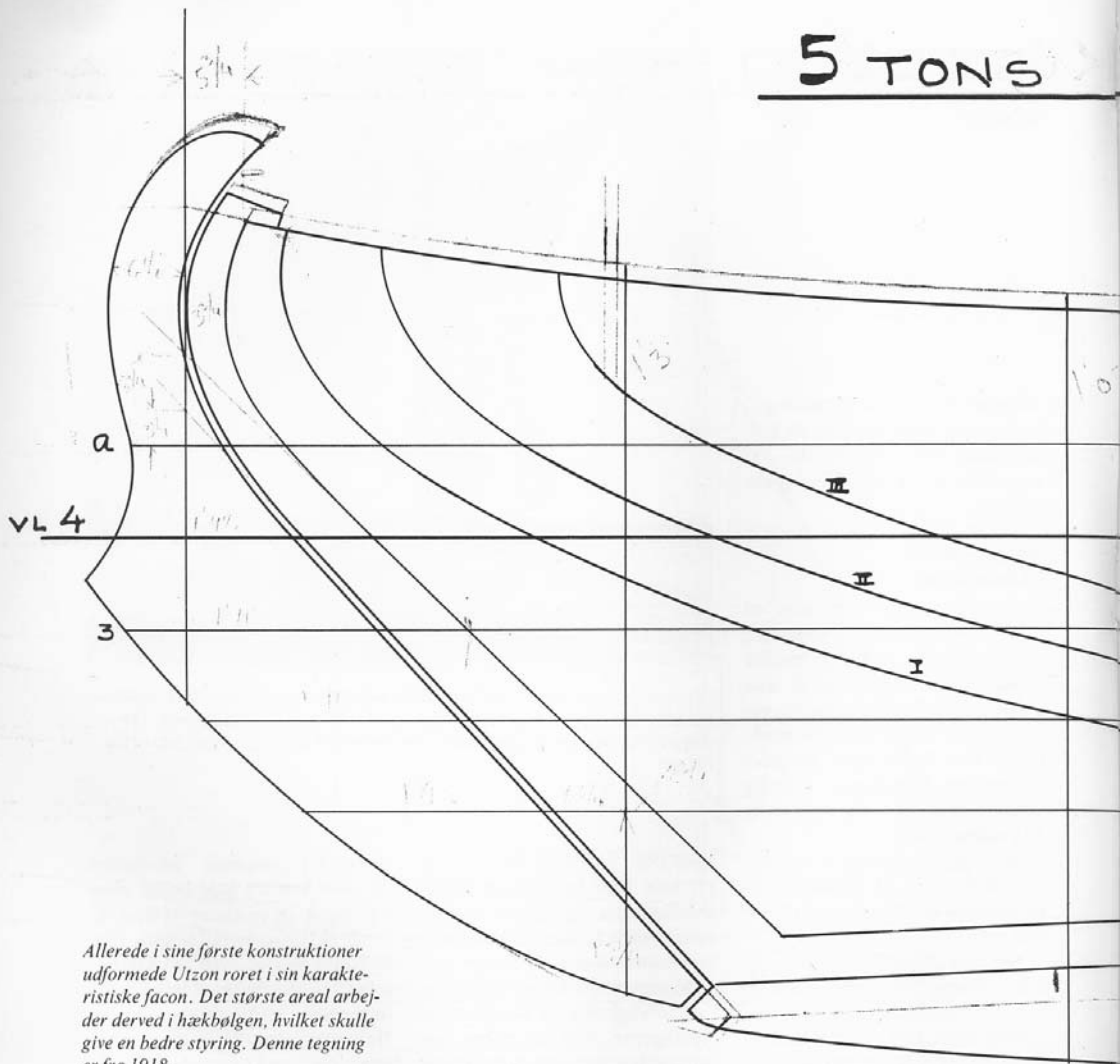
Utzons Ålborg-jolle blev i 1940 anerkendt som officiel øvelsesbåd for søspejderne. Utzon bevarede gennem hele livet en glødende interesse for ungdommen. Tegningerne til Ålborg-jollen blev stillet vederlagsfrit til rådighed. Dette foto er fra 1965.

borg-jolle. En pragtfuld klinkbygget jolle med fire årer og snydersejl. Sødygtig, velsejlende og gennem mange år søspejdernes obligatoriske øvelsesbåd.

Mange andre fik øje for jollens fortræffeligheder og spurgte efter tegningerne. Som en gestus over for ungdommen gav Aage Utzon

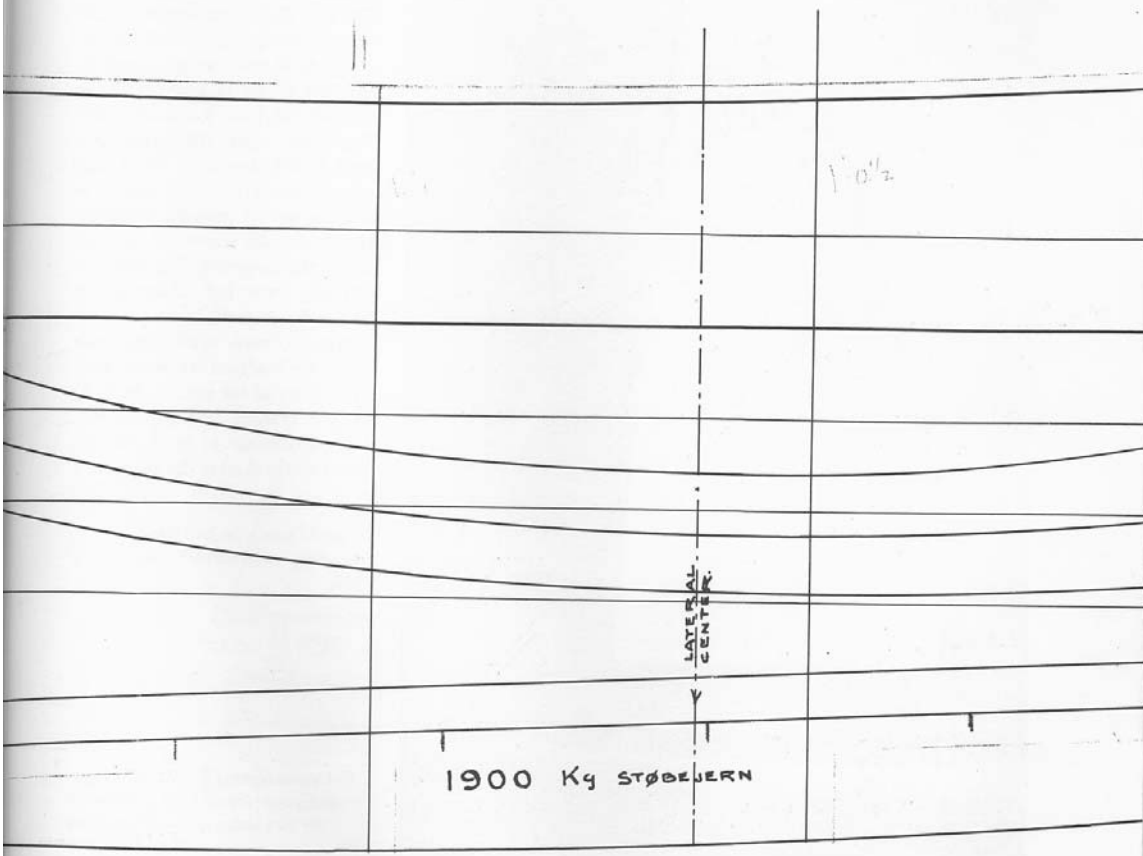
materialet følgende påtegning: «Enhver kan frit lade bygge efter tegningen, og en sådan vil blive tilsendt så længe forråd haves». Der er blevet bygget over 700 Ålborgjoller, og de fleste af dem sejler formentlig stadig. Senere kom Helsingør-jollen over de samme linjer, men med bermudarig.

5 TONS



Allerede i sine første konstruktioner udførte Utzon roret i sin karakteristiske facon. Det største areal arbejder derved i hækbølgen, hvilket skulle give en bedre styring. Denne tegning er fra 1918.

KUTTER L=26'-0" B=8'-8" D=4'-4"





Tegnede alle spant i naturlig størrelse

Aage Utzons tegninger var altid uhyre nøjagtige og professionelle. Hver eneste detalje var nøje beskrevet sammen med materiale-dimensioner og fremgangsmåde. Om det så var beslagene, forelå der specialtegninger i fuld størrelse lige til at overføre på metalpladen, det skulle skæres af. Købte man en af hans konstruktioner, fulgte der også afslagstegninger med i fuld størrelse. Afslagstegningen viser hver enkelt spants facon, og det er normalt bådebyggeren, som slår spanterne op efter en mindre byggetegning, men Utzon ville være helt sikker på, at båden blev korrekt.

Aage Utzons spidsgatter adskiller sig markant fra andre konstruktioner af for eks. G. Berg og M. S. J. Hansen. Navnlig det specielle Utzon-rør er let kendeligt. Mens andre skærer det øverste af

Utzon-30'eren »Nauja« i Bøgestrømmen under træffestævnet i Stege i 1983.

Utzons tegning til en 45 m² klasse-spidsgatter tegnet i 1927, samme år det blev vedtaget at indføre 30- og 45 m² klasserne.



30 m² spidsgatteren »Springeren» tegnet af Aage Utzon i 1953. Det viste sig, at denne båd var velegnet til havkapsejls. Når det lidt mindre indtegnede sejlsareal blev anvendt, kunne båden måle ind til RORC klasse IV.

roret ind i en krumning tilsvarende hækken, har Utzons ror en jævnt rundet agterkant, så rorbladet bliver bredest lige i vandlinjen. Herved arbejder det største areal i selve hækbølgen og skulle både bidrage til en effektiv styring og mindske rorets løftende tendens under krængning.

De første Utzon-spidsgattere havde medium overhang fortil samt skarpt stævntræ. Det sås også på den første af de to typer 30 kvadratmeter fra hans hånd (bl.a. »Lone», den senere »Abelone»). I 1938–39 kom en ny 30'er, »Naval» med ret kort overhang, foruden at selve stævntræet som noget helt nyt var afrundet til en såkaldt »soft nose». Denne stævn arbejdede han meget med lige siden, skønt den egentlig var affødt af klasse-reglerne. Man målte nemlig spidsgatternes længde overalt, så det gjaldt om at lave korte overhang og derved få en lang vandlinje.

Fra Ålborg-tiden stammer også den klinkbyggede, spidsgattede Klubbåd, som dog hører til Utzons mindre vellykkede. Der blev også lavet enkelte konstruktioner uden for klasserne.

Spidsgatter fotograferet under Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers træffestævne i Lynæs 1982.





Hans-spidsgatter fotografert i Sundby Sejl-Forenings havn. Her er i dag en af de største flåder af ældre spidsgattere. Bemærk det karakteristiske ruf foran masten.

40 m² spidsgatteren »Lene« tegnet af Aage Utzon i 1963 til RORC klasse III.

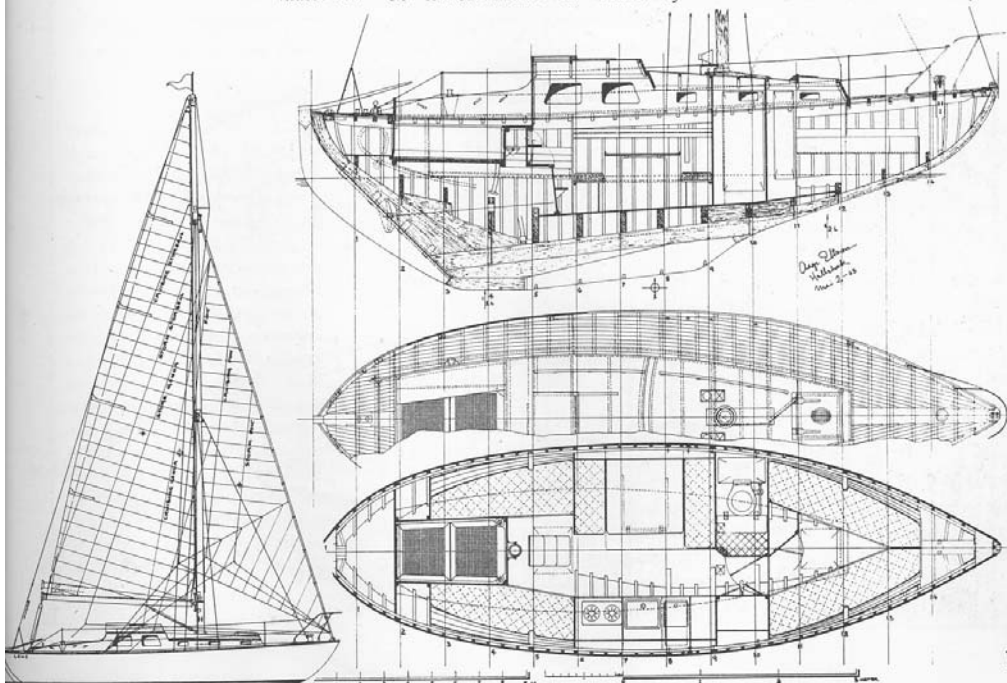
»Springeren« vinder berømmelse

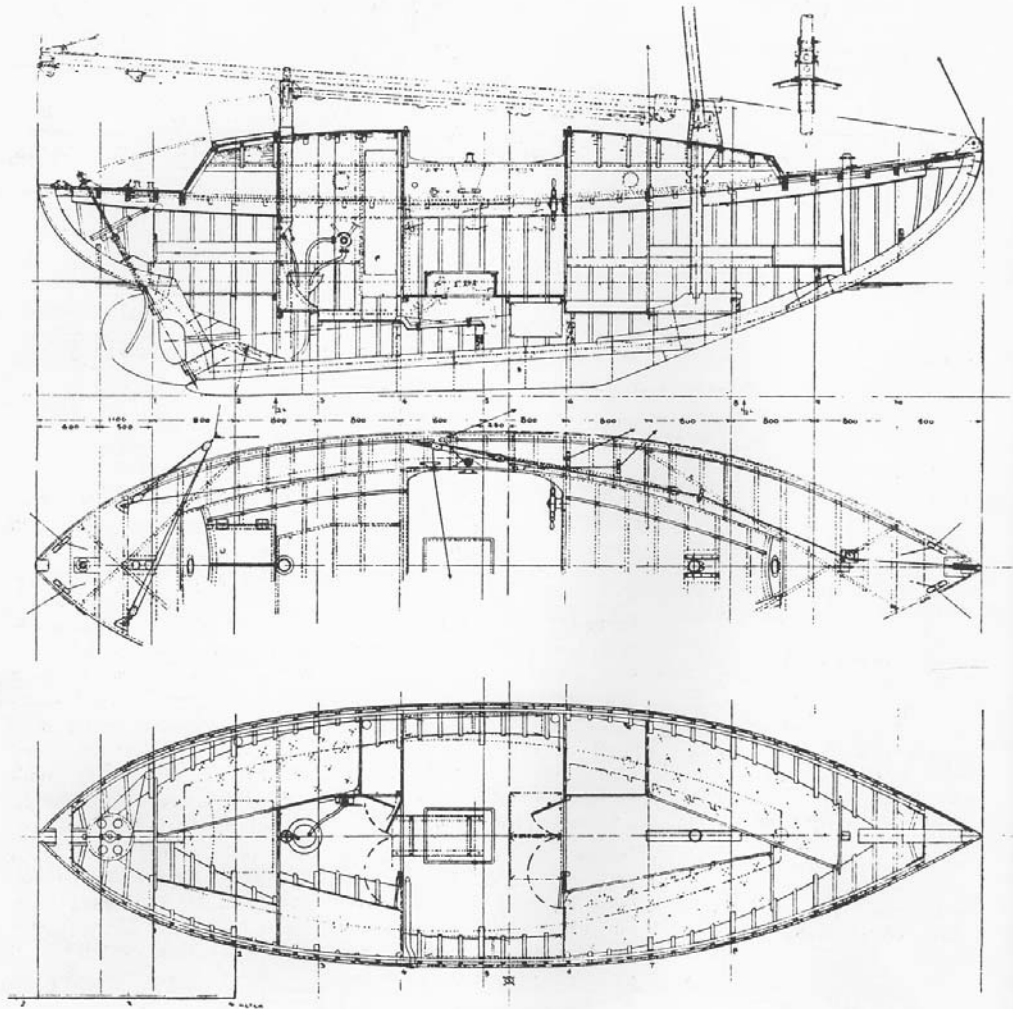
Fra Ålborg flyttede Aage Utzon til Helsingør og blev chef for værftets reparationsafdeling. Arbejdet sluttede det meste af hans tid, og 40'erne markerer et lavpunkt i hans bådproduktion. Han havde heller ikke tid til at sejle ret meget selv, så måske manglede der også inspiration.

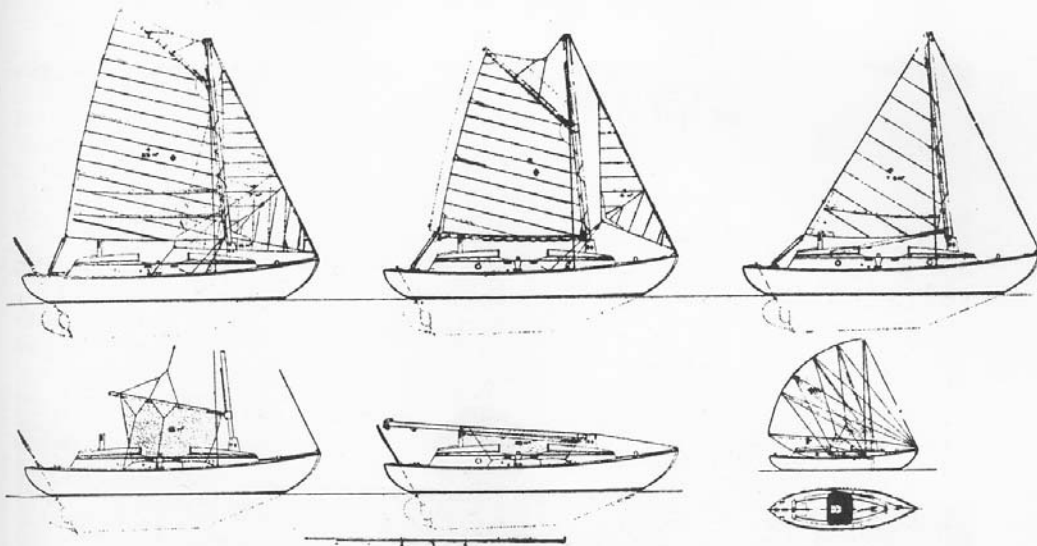
En af Utzons medarbejdere på værftet var ingeniør Hans Steffensen, som gerne ville bygge en båd til sig selv. Valget faldt på en 30 kvadratmeter af »Naval«-ty-

pen, men med mere moderne og rummelig overbygning. »Springeren« blev søsat i 1955, og allerede samme år blev Hans Steffensen overaltvinder på lille bane Gotland Rundt. Sejren vakte betydelig opmærksomhed, og senere skabte tre store sejre i Skaw Race ligefrem international berømmelse omkring båden. Utzons navn blev slået fast i den udenlandske sejlsportspresse, og han selv fik nye impulser.

»Sisu« blev efter Gotland-sejren tegnet over det samme skrog, men som en decideret havkrydser







Under pseudonymet Semester Kalle deltog Aage Utzon i 1953 i en konstruktions-konkurrence udskrevet af Svenske Kryssarklubben om et langtursforslag. Dommerkomiteen købte Utzons konstruktion, og det hedder i kommentarerne: »Styrelsen og komiteen udtaler sin påskønnelse af det interessante bidrag og sin beundring for det meget fuldstændige og usædvanligt veludførte konstruktionsgrundlag til forslaget.« Men man mente, at omkostningerne til denne båd ville blive større, end foreskrevet i konstruktionsbetingelserne og kunne derfor ikke give forslaget præmie. Båden er tegnet som en robust langtursbåd, hvor masten kunne lægges ned. Masten skulle være af aluminium, og storsejlet er uden bom.

med toprig. Adskillige er solgt til udlandet, enten som tegning eller færdig båd. En tredje båd over »Naval«s linjer bør også nævnes – »Brus«, som tilhørte nu afdøde rigermester Knud Hansen, Helsingør. Trekløveret »Springeren«, »Sisu« og »Brus« var meget hårde konkurrenter, ikke mindst Sjælland Rundt, hvor de skiftedes til at vinde spidsgatterløbet.

70 år – og flittig som aldrig før

Det var først, da Aage Utzon i en alder omkring 70 blev pensioneret og flyttede til Hellebæk, at han for alvor begyndte at arbejde som yachtkonstruktør. Hvor andre plejer at nyde deres otium, fik han sin

mest produktive periode – men det havde selvfølgelig også altid været hans kæreste hobby.

I hurtig rækkefølge kom dels nye konstruktioner, dels forbedringer og ændringer af gamle. Således dannede linjerne i den berømte kapsejler og Sjælland Rundt-vinder, 45-kvadratmeteren »Fri«, forbillede for en spidsgattet havkrydser »Hunter« med 50 m² toprig. »Hunter« gled videre over i »Lene«-typen, som i en periode omkring 1963–65 ligefrem blev seriebygget i mahogni. Derefter fortsatte båden i glasfiber som Sagitta 30, men blev af en eller anden grund ikke så hurtig som træ-forbilledet.

I »pensionist-årene« var det

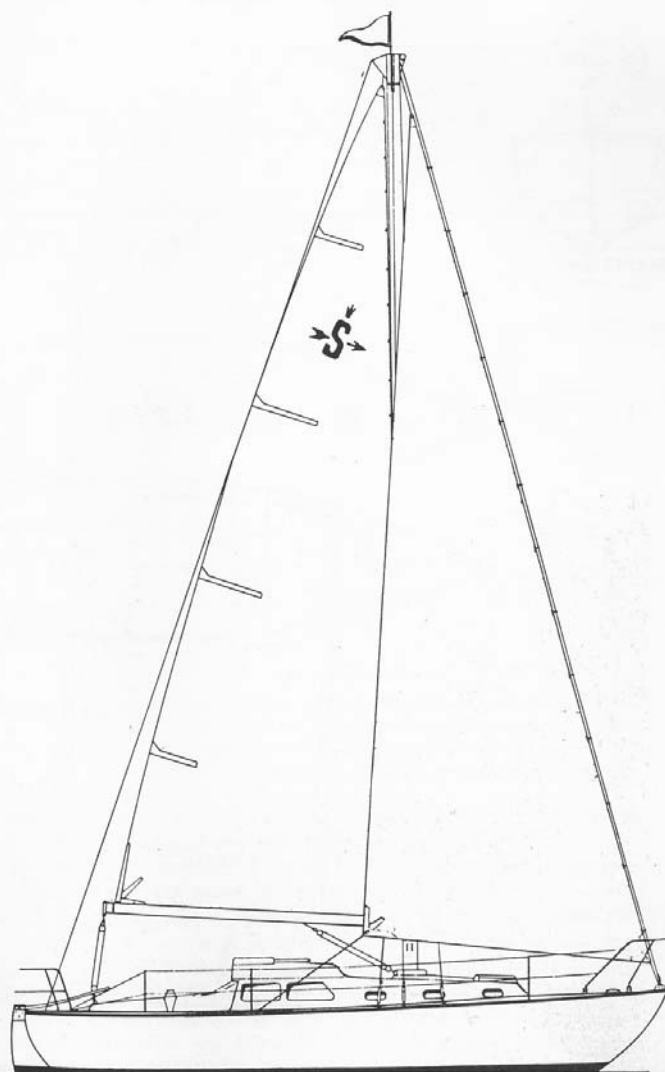


særlig de større både over 30 fod, der havde Aage Utzons interesse. Bl.a. deltog han i en af Yachting Worlds konkurrencer om en tur- og motorsejler. Hans konstruktion »Freebooter« fik prædikatet »Highly Recommended« og var med til at skaffe ham udenlandske kunder.

»Springeren« og Spækhuggeren

Træbådenes tid begyndte så småt at ebbe ud, og de sidste klasse-spidsgattere blev bygget i begyndelsen af 60'erne. Alligevel kom Utzon til at præge den nye tid, idet »Springeren« blev forbilledet for Peter Bruuns Spækhugger – alene navnet antyder familieskabet. Det skete i fuld forståelse med Aage Utzon, og den væsentligste forskel mellem de to både er Spækhuggerens korte køl – et eklatant eksempel på finnekølen

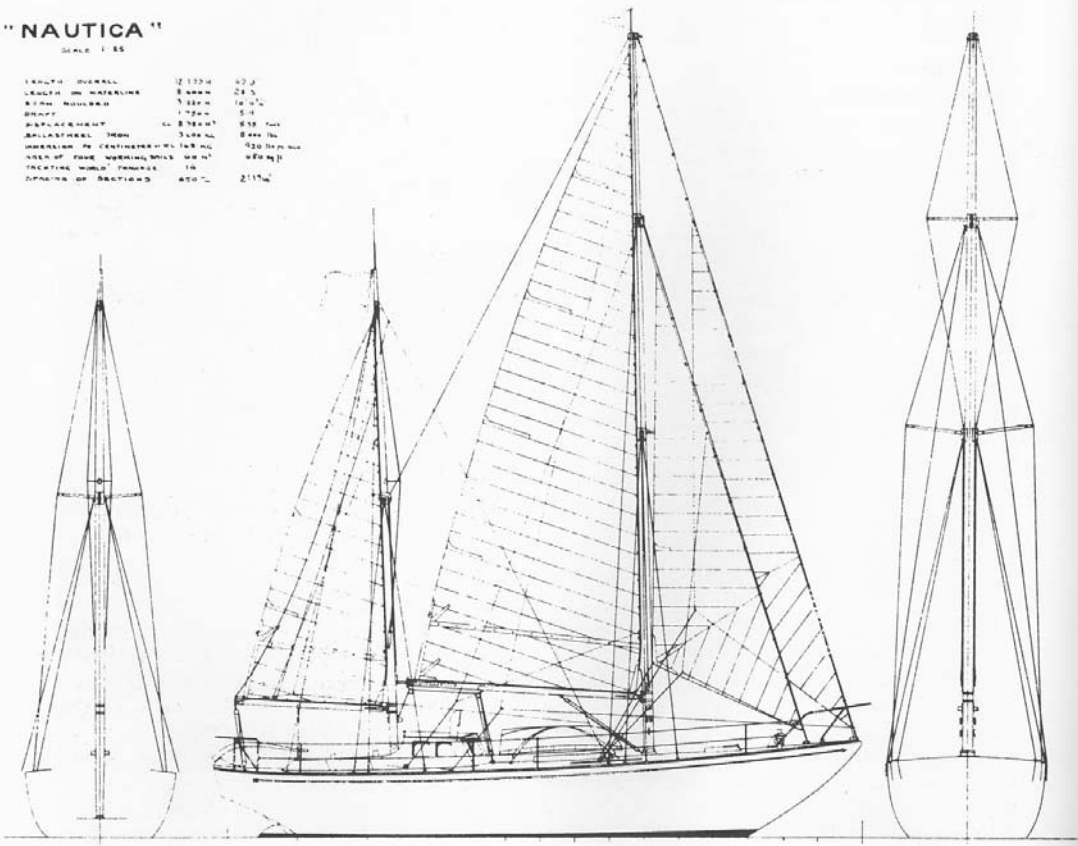
Aage Utzøn og Poul Cadovius står til venstre ved søsætningen af den første Sagitta 30 fra Cadovius' værf i Århus. Sagitta 30 blev bygget over Utzons Lene-type, men glasfiber-versionen blev af en eller anden grund ikke så hurtig som træversionerne. Til højre sejltegningen til Sagitta 30.

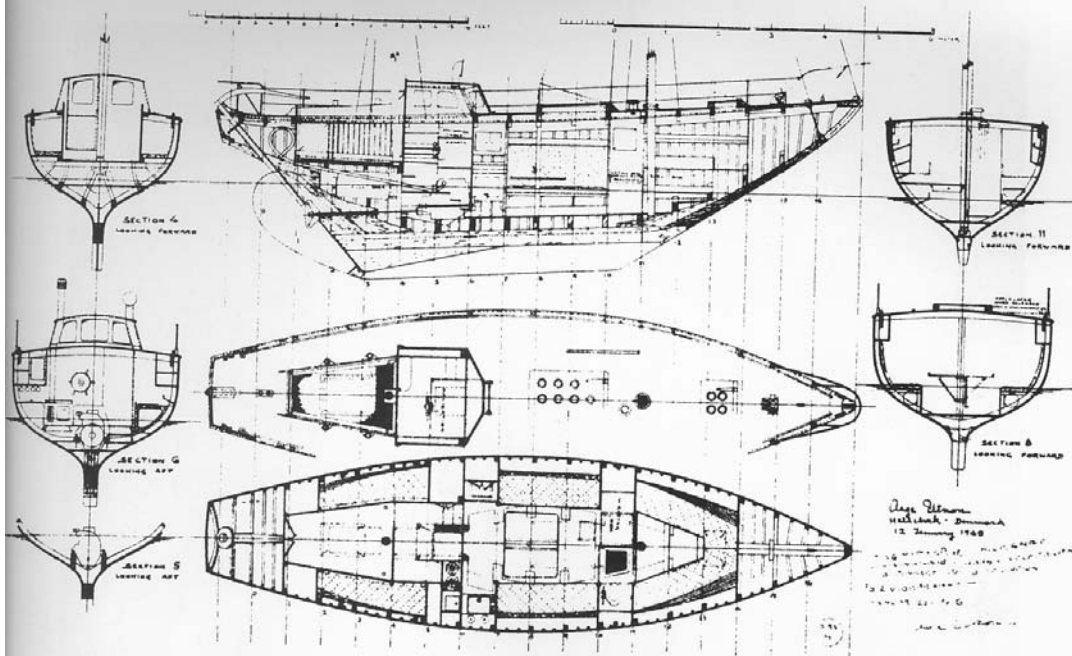


"NAUTICA"

SCALE 1/32

LENGTH OVERALL	21' 3 1/2"	65' 0"
LENGTH ON WATERLINE	18' 0"	54' 0"
BEECH HULL	18' 0"	54' 0"
DRAFT	1' 7 1/2"	5' 4"
DISPLACEMENT	12,000 LB	5,000 KG
BALANCE	3,000 LB	1,360 KG
WEIGHT IN CENTERLINE	12,000 LB	5,000 KG
WIND OF FOUR WORKING	12,000 LB	5,000 KG
TOTAL WIND FORCE	12,000 LB	5,000 KG
OPENING OF SECTION	450"	21' 3 1/2"





Utzons tegninger til platgatteren »Nautica«. Den blev tegnet ud fra »Explorer«, som på det tidspunkt var bygget i 12 eksemplarer. Undervandsskrog og indretning er det samme i de to typer, men »Nautica« er længere over vandlinjen.

fordele, idet Spækhuggeren er betragteligt hurtigere end forbilledet.

Januar 1965 signerede Aage Utzon tegningerne til »Nautica«. Det var en 38 fods ketch over de samme linjer som »Explorer«, men platgattet i stedet for spidsgattet og med mere udfaldende stævn. Han regnede med, at denne skrogform ville tiltale et engelsk

og amerikansk publikum mere end spidsgatteren. Begge versioner er i øvrigt bygget i pænt antal og sejler over det meste af verden.

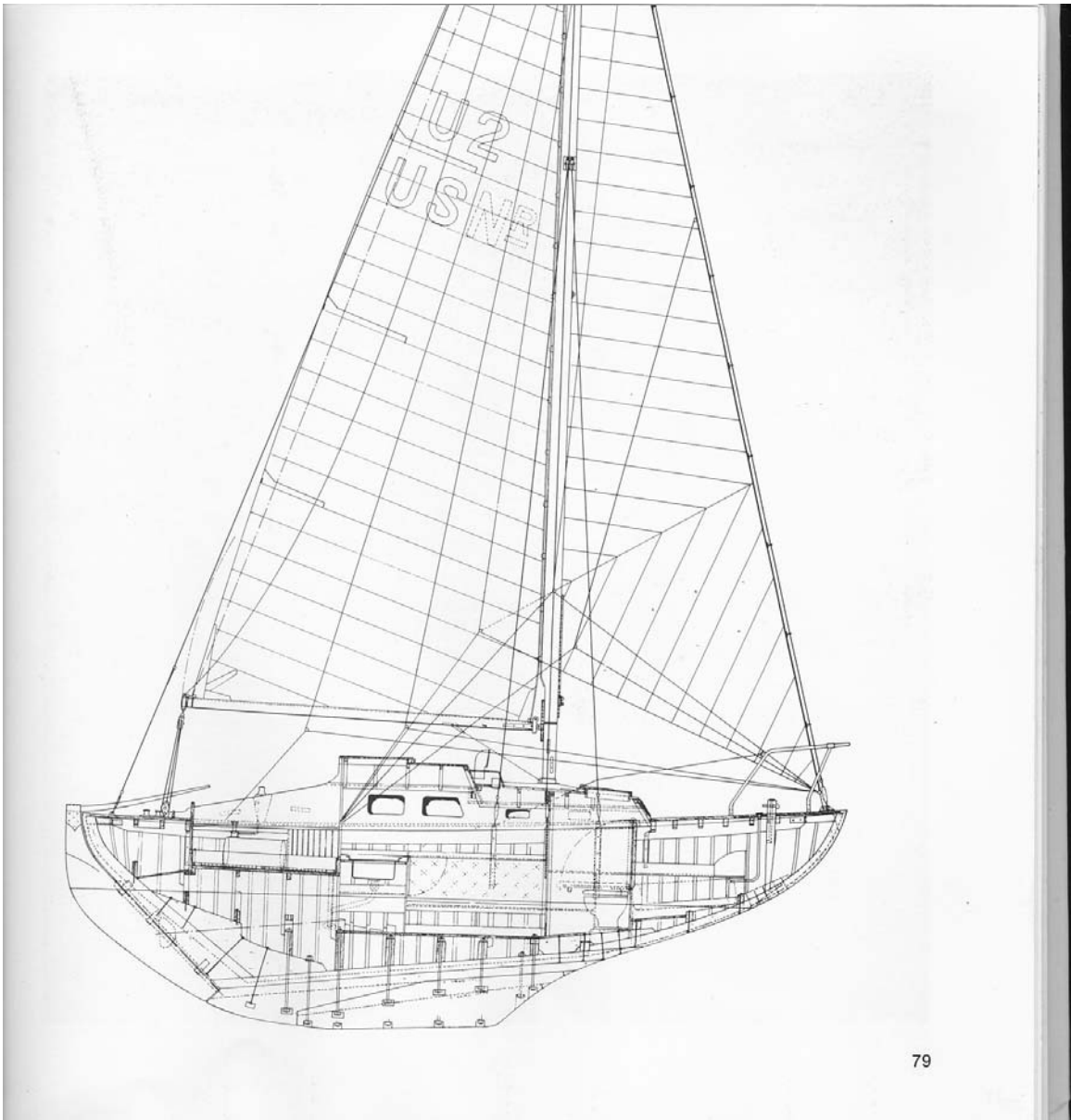
»Nautica« blev Aage Utzons sidste konstruktion. Herefter blev synet så svagt, at han ikke mere kunne arbejde tilstrækkelig nøjagtigt. Intellektet og humoren strålede imidlertid stadig, og in-

teressen for nye ideer og initiativer var usvækket.

På sin 85 års fødselsdag i november 1970 blev Aage Utzon stærkt fejret. Kort efter døde han, men navnet vil leve videre mange år endnu. Ikke blot som en betegnelse for nogle af vore fineste spidsgattere, men også som et minde om et usædvanligt menneske.



»Gi-Gi« er en 30 m³ Utzon-spidsgatter efter Naval-typen tegnet i 1957. Den er bygget af Olau Knudsen i perioden 1960-70. Under Sjælland Rundt 1983 opnåede den 3. bedste præmietid på lille bane, hvilket siger noget om spidsgatterens hurtighed. Øverst ses »Gi-Gi«s indre med den nuværende ejer Jesper Knudsen til højre. Dæksbjælkerne er lamineret træ. Til højre Utzons tegning til typen.





Georg Berg

Af Jan Ebert

Georg Berg var søn af apotekeren i Fåborg, men skibene i fødebyens havn interesserede ham mere end pilleglassene på faderens hylder. Han blev skibskonstruktør, og omkring århundredskiftet boede han i Flensborg og arbejdede på skibsværftet der. Dengang var sejlsporten – især i Tyskland – helt domineret af store kuttere og skonnerter, og hvis den almindelige borger havde båd, var det som regel en tillempet fiskejolle. Der blev dog også bygget rene lystbåde over typen, kendt som kragejollerne, og enkelte gale mennesker var begyndt at eksperimentere med fladbundede racere, forsynet med finnekøl, der foruden sluttede i en stor klump ballast.

Georg Berg i sin Ole-båd, som han sejlede rundt i hele landet i, selv om han var højt oppe i årene. Han sejlede rundt for at se til sine »unger«, som han kaldte de mange fartøjer, der var bygget efter hans tegninger.

Den type havde absolut ikke den unge ingeniør Bergs interesse, men kragejollen var han forelsket i. Det var en solid og sødygtig bådtype, men den kunne trænge til en modernisering. For eksempel var det mere elegant og sparede også en smule vægt i skroget, når de klinklagte bord blev erstattet af kravelbygningens kant-mod-kant. Desuden blev krydsegenskaberne bedre ved at fjerne noget af kølen fortil, men til gengæld gøre den dybere agter. Det gav også plads for et større og mere effektivt ror. Gaffelriggen var stadig den fremherskende, men unge Berg kunne se en fordel i at korte gafflen noget af, så storsejlet blev mere trekantet.

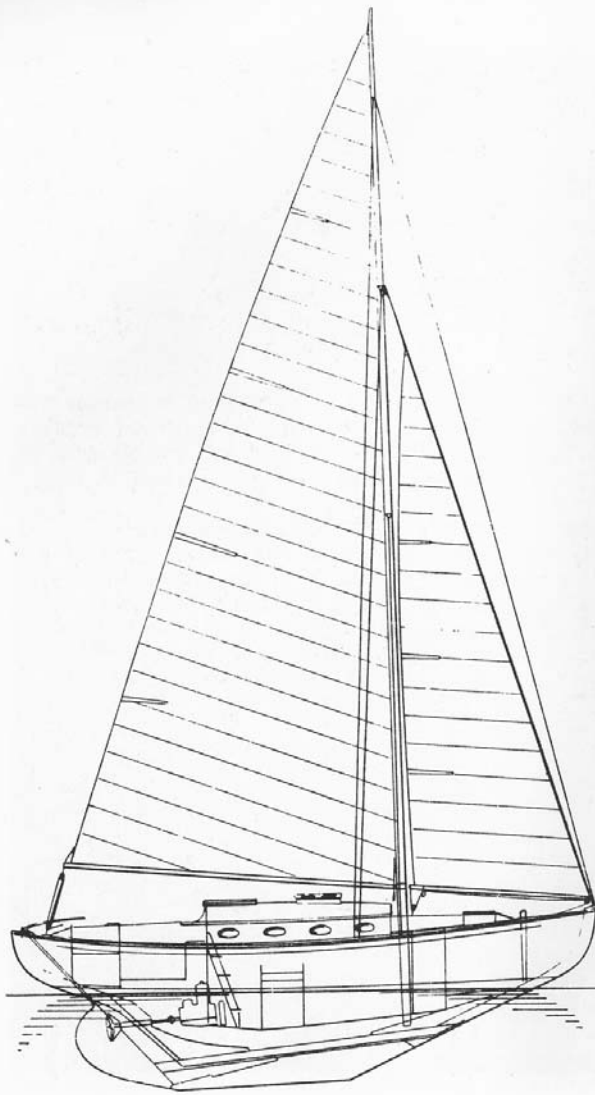
I 1914 blev der efter hans tegninger søsat en spidsgattet båd, »Kuling«, som fulgte disse ideer. Det vil ikke være helt galt at påstå, at denne båd blev et udgangspunkt for Danmarks nationale bådtype, spidsgatteren. I hvert fald var det i de følgende år G.

Berg, som var den førende konstruktør i udviklingen, og blandt andre Aage Utzon har senere erkendt gælden til ham.

Alle detaljer med

Fra Flensborg flyttede Georg Berg med hustru og børn til en lille lejlighed i Skånegade på Amager. Den lå i bekvem nærhed af hans nye arbejdsplads, konstruktionsafdelingen hos Burmeister & Wain. Den virkelige interesse gjaldt dog ikke så meget tegnestuen som det meget lille arbejdsværelse hjemme i lejligheden. Her arbejdede han flittigt på sine lystbåde og udviklede linjerne fra »Kuling« i to nye spidsgattere, »Pan« og »Ørn« på henholdsvis 40 og 65 kvm. I hvert fald »Pan« eksisterer endnu i bedste velgående.

En nevø til Georg Berg, fhv. tegnestueleder Erik Storch i Sønderborg, husker, hvordan han besøgte sin morbror i det lille kammer, som vendte ud mod gården. Han var meget omhyggelig med



sine tegninger og sørgede for, at alle detaljer trådte klart frem for bådebyggeren, der skulle arbejde efter dem. Ikke for ingenting var han vant til at tegne professionelt, så man nede i dokken kunne begribe, hvad meningen var. Desuden lavede han mange modeller for at se, om linjerne duede i praksis. En af disse modeller, en flot skonnert på 1 meters længde, er endnu i Erik Storchs besiddelse, og han har leveret en væsentlig del af oplysningerne til denne artikel. Selv gjorde Georg Berg nemlig intet ud af sit eftermæle, tværtimod.

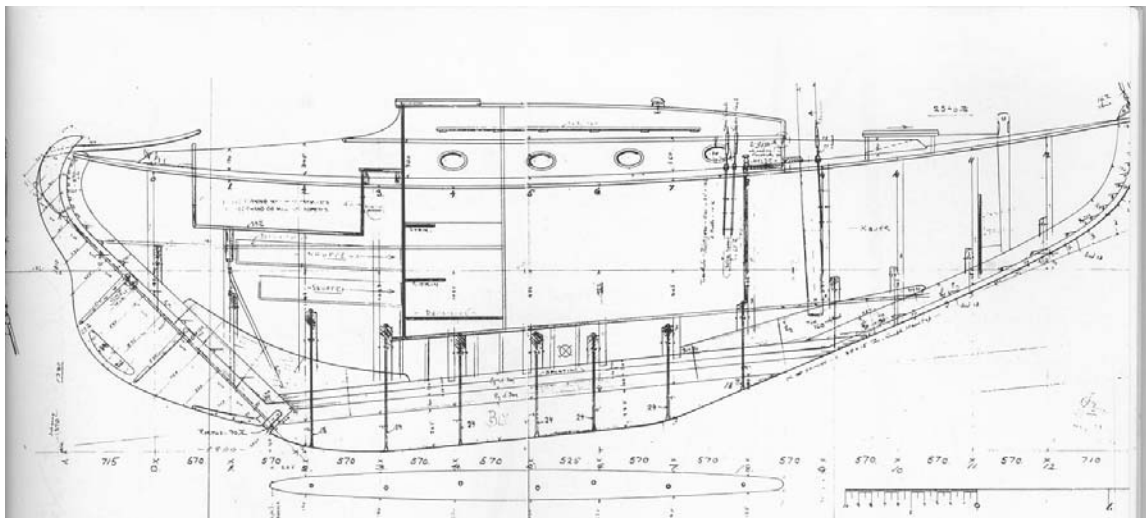
Som så mange andre mistede Berg sit arbejde hos B&W midt i trediverne, da værftet blev ramt af den almindelige krise. Til en vis grad blev det lykke i ulykke, for nu bar de mange flittige timer i det lille arbejdsværkse frugt. G. Berg var blevet et så kendt og velan-

*Berg-spidsgatter tegnet i 1945. Den er gengivet efter *Sejl og Motor*, hvor den får det skudsmål, at den viser Bergs ungdommelige forståelse for nutidens krav.*

En Utzon 38'er fotograferet under træffestævnet i Lynæs i 1982.



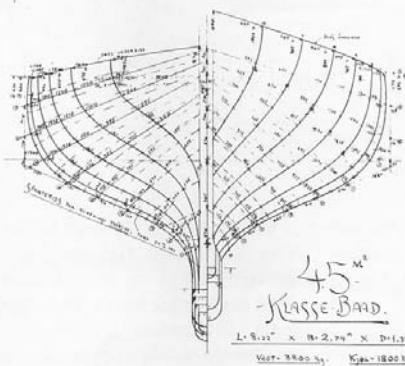




skrevet navn i sejlsporskredse, at han kunne leve af sine konstruktioner.

Ole-bådene

I dag er det spidsgatterne, og ikke mindst de forskellige klasespidsgattere, han huskes for, men Georg Berg var umådelig produktiv. Han skulle jo også leve af det og tegnede praktisk talt alt, hvad folk ville have: pladgattere, ketchriggede kuttere, motorbåde og en lidt speciel type turbåde med såkaldt kanohæk. Det er en spidsgatter, hvor hækken er gjort lidt



Utzon-spidsgatteren »Gi-Gi«. Her ses tydeligt den afrundede stævn, som er karakteristisk for de senere Utzon-konstruktioner.

Georg Bergs tegninger til en 45 m² klasespidsgatter. Tegningen er fra 1931.



En 20 m² Berg-spidsgatter tegnet i 1943. Den er beregnet til enmands-sejlads, og er forsynet med en rullefok på et træror på forstaget. Rorsmanden har sit eget styrehul i læ for en lille bro.

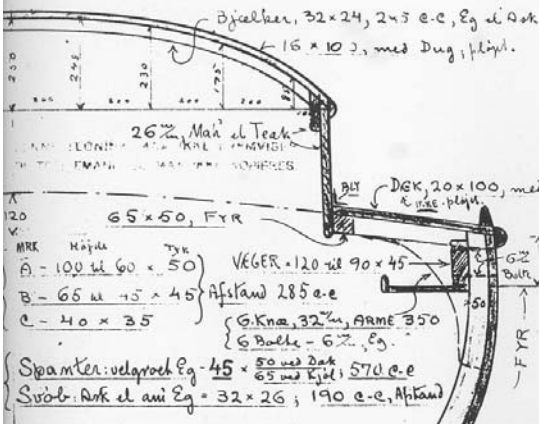
Bergs berømte Ole-båd. Den er kun udstyret med et storsejl på 16 kvadratmeter. Båden er 16 fod lang, og kølen er på 500 kg.



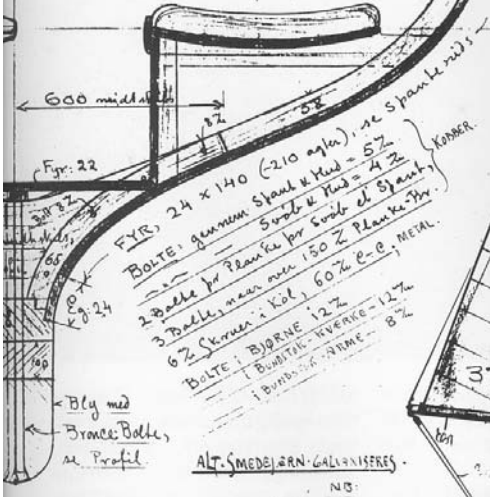
længere og spidsere, hvorfor rorstammen må føres op gennem dækket ligesom på en kutter. Navnlig i de sidste år før Anden Verdenskrig var typen populær blandt engelske og amerikanske sejlere, som Berg også solgte en del tegninger til.

Sidst i 30'erne flyttede Georg Berg til Skælskør. Her var hyggeligt og fredeligt, og så lå det lidt mere centralt for hans mange ture rundt til landets bådebyggere. Han havde nemlig indrettet det sådan, at om vinteren blev der tegnet, og om sommeren sejlede han

Gengivelse af blåtryk af en 45 m² klasse-spidsgatter. Bergs tegninger var altid rigt forsynet med tekniske oplysninger og dimensioner.

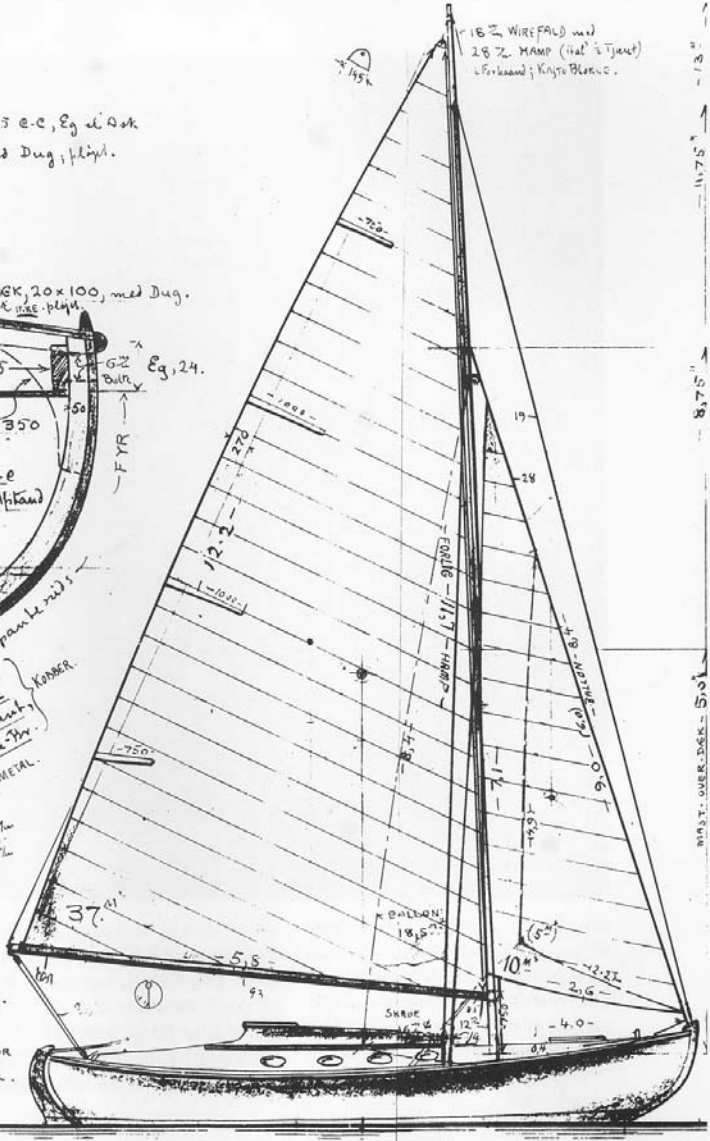


Bjælker, 32x24, 2x3 e-e, Eg el Ask
 ← 16x10, med Dug, fljkt.
 26% Mah' el Teak
 65x60, FYR
 DEK, 20x100, med Dug.
 VÆGER = 120 til 90x45
 Afstand 285 e-e
 6 Knae, 32% ARME 350
 6 Bolte - 6% Eg
 Spant: velgrod Eg - 45
 Svøb: Ark el au Eg = 32x26; 190 e-e, Afstand

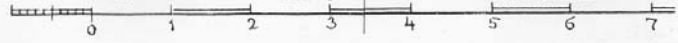


← 600 midalt
 Fyr: 22
 BOLTE: gummen Spant & Knae = 5%
 Svøb & Knae = 4%
 2 Bolte for Planker for Svøb el Spant
 6% Stærke i Køl, 60% e-e, METAL
 BOLTE: BJØRNE 12%
 i BORDTAVL: KVERNE = 12%
 i BORDTAVL: ARME = 8%
 Bly med
 Bronze Bolte,
 el Profil

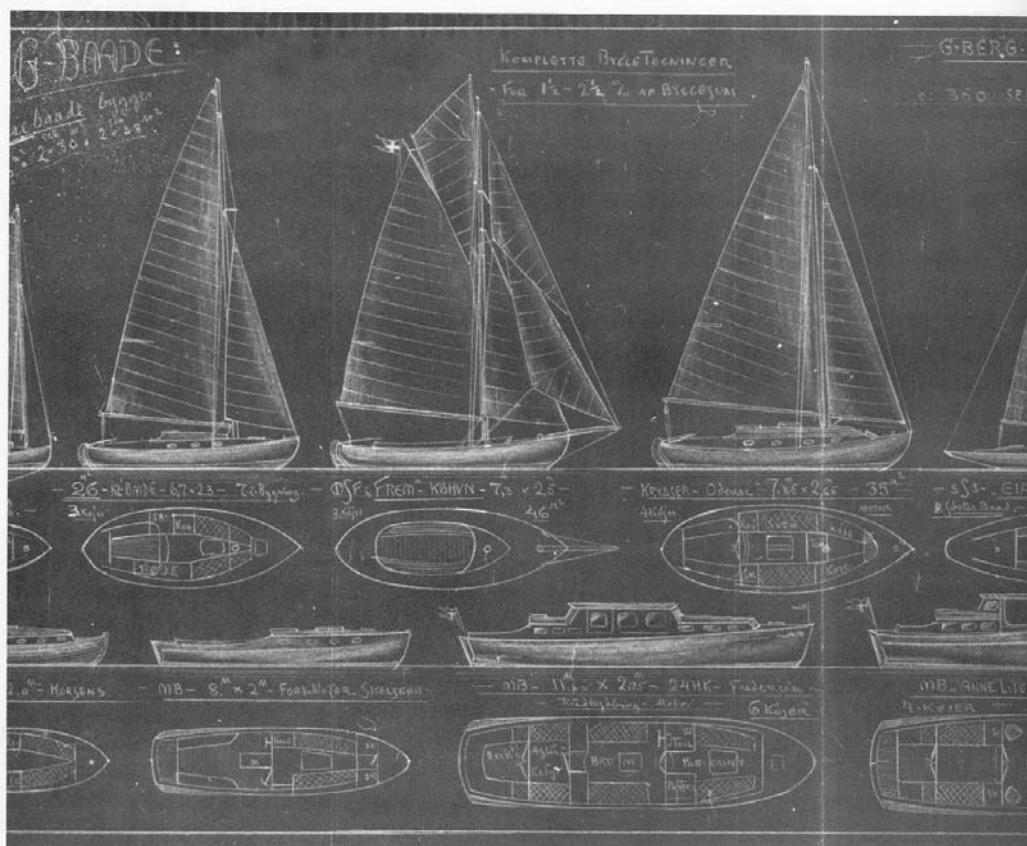
ALT SMEDJÆRN GALVANISERES
 NB:
 SEJL-MATERIAL
 FULD STÆRKE SEJL



16% WIREFALD med
 28% HAMP (ind i Tjæret)
 L Forhaand; Kiste Blønde.



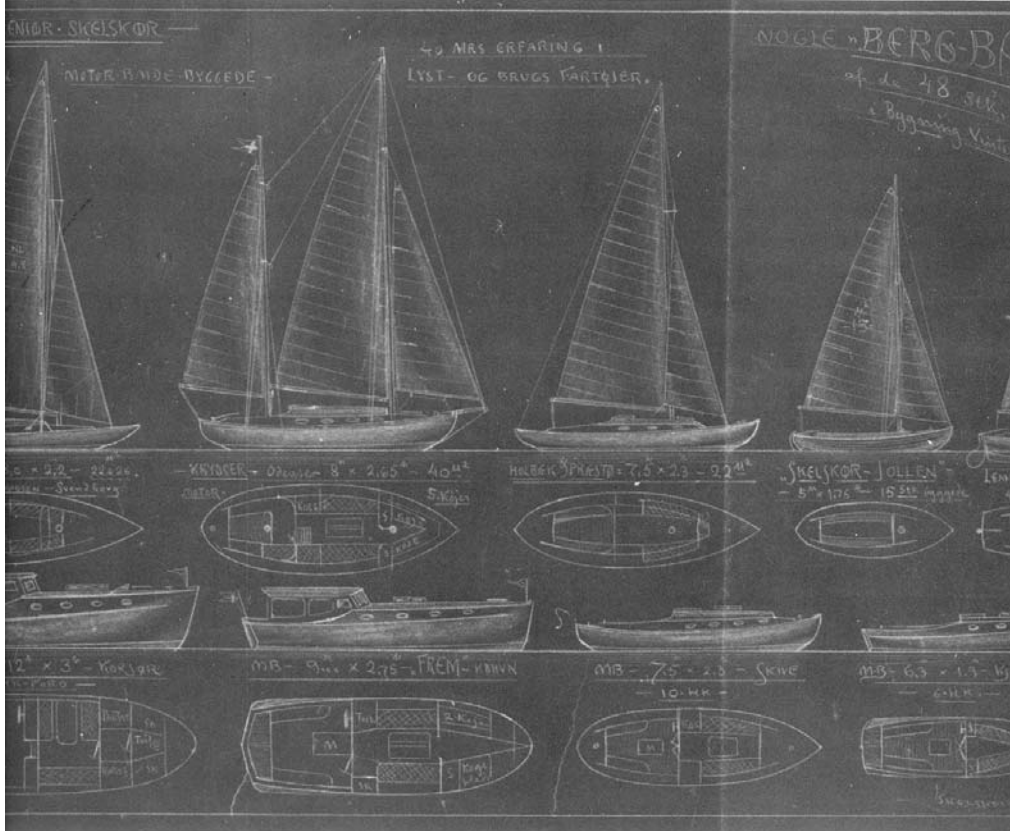
HAST. OVER DEK = 50'



Bergs egen præsentation af et udvalg af konstruktioner i januar 1939. Det fremgår heraf, at der i vinteren 38-39 er 7 stk. 26 m², 2 stk. 30 m² og 2 stk. 38 m² under bygning. I alt bygges der denne vinter 48 Berg-både - et imponerende antal.

ud til landets bådebyggere for at se til sine »unger«, som han kaldte dem. Erik Storch har været med på nogle af disse ture, men som regel sejlede Berg alene. Det krævede en ikke for stor båd, som var nem at håndtere, og han udvikle-

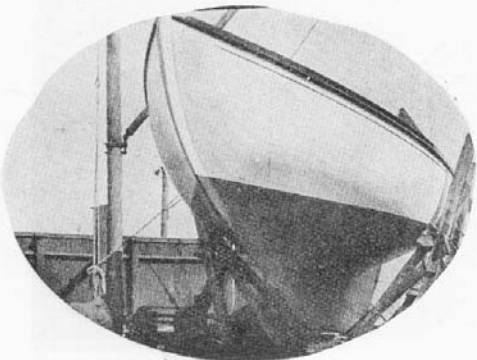
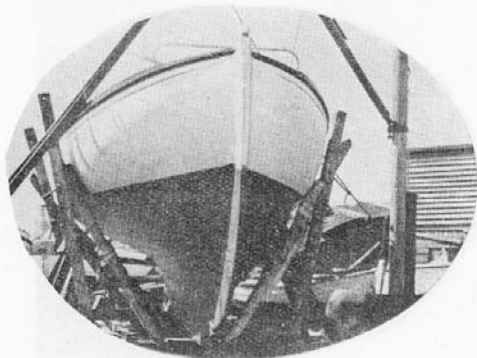
de derfor »Ole«-bådene. Det var små spidsgatter med masten stående helt fremme, så den ikke skulle rigges med forsejl, men kun førte et storsejl. Apteringen var spartansk, et par sejldugskojer og et eller to små skabe. En af de sid-



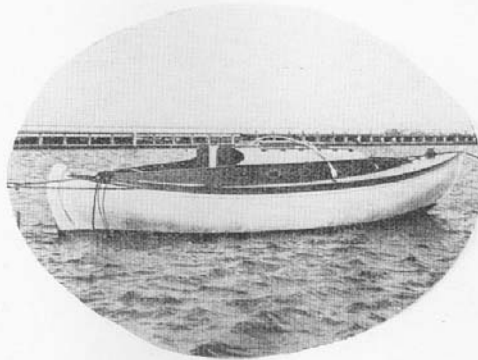
ste, som han kaldte »Bette Ole« (Ole var i øvrigt navnet på den yngste søn), var uden ruf, men havde en stor skydekappe, der kunne trækkes hen over cockpittet. Det var nødvendigt for at få plads til at bo i båden, men gav og-

så øget sikkerhed til søs. »Bette Ole« var kun 13 fod lang, men endnu da han var omkring de 80, gjorde Berg lange ture i den alene – bl.a. til Limfjorden, som han elskede højt. En af »Ole«-bådene (vistnok en lidt større forgænger)

sejlede han således non-stop fra København til Hals. Den var så fint trimmet, bl.a. ved hjælp af et blylod på roret, at han kunne gå til køjs på en del af strækket over Kattegat.



Berg var pioner, når det gjaldt eksport til USA. Denne 27 fods spidsgatter, som er gengivet efter bladet Sejlsport, blev i 1927 sendt pr. damper til Fr. Remington i New York. Båden blev bygget hos Jans i Dragør, søsattes den 2. maj 1927 og fik navnet »Nordig«. Mr. Remington havde forelsket sig i de Bergske spidsgattere under et besøg i Danmark i 1926 og fik året efter tilsendt sin egen Berg-båd.



Stor produktion

Aage Utzon, M. S. J. Hansen og Robert Jensen var kommet til, men endnu efter Anden Verdenskrig var Georg Berg det førende navn. Desuden var han den ene-

ste, som levede helt af sit konstruktørarbejde, mens de tre andre arbejdede til daglig som ingeniører. I september 1945 bringer Sejl og Motor således to af hans tegninger med følgende tekst:

»Landets mest kendte Sejlsports-Konstruktør, Ingeniør G. Berg, Skelskør, føder stadig Baade med ungdommelig Forstaaelse for Nutidens Krav og med en glødende Interesse og Ildhu for den Sejlsport, han har viet hele sin Livsinteresse. Berg har sendt os hilstaaende Tegninger af en Turbaad samt Planer over en ny Motorbaad«.

I den følgende tekst kommenterer Berg sine to »unger« og slutter

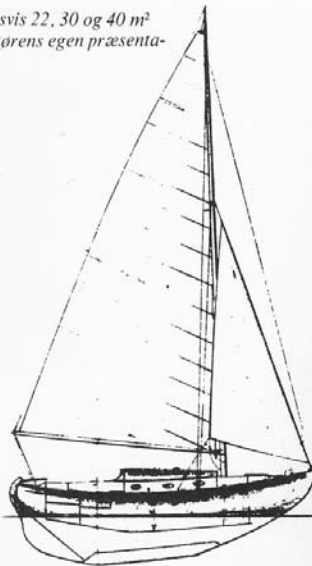


Spidsgattere fotograferet ved træffestævnet i Stege i 1983.

Tre Berg-spidsgattere på henholdsvis 22, 30 og 40 m² gengivet efter en kopi af konstruktørens egen præsentationstegning.



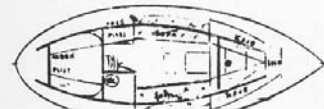
— 6' x 2' x 17' Sejl 22 m² - Køl 700 S -



— 7,1' x 2,4' x 1,27' - Sejl 30 m² - Køl 1100 S -



— 7,46' x 2,66' x 1,26' - Sejl 40 m² - Køl 1575 S -



med at nævne vinterens øvrige produktion: to 9 meter lange kuttere på 40 kvm til Jylland og en 30 kvm kutter til Svendborg. Elleve spidsgatter fra 33 til 26 kvm, alle efter individuelle ønsker, ingen klassebåde. Flere af dem med kanohek. Endelig er der »Morsomt nok 2 kraftige Søbaade for Esbjerg, som just ellers ikke hidtil har talt med blandt vore Lystsejlad-Byer«. En ganske imponeren-

de produktion, ikke mindst i betragtning af, at det var under krigen.

Sidste gang, Sejl og Motor præsenterer en ny Berg-konstruktion, er i juli 1954. Det er en 4,5x1,60x0,6 m »Ole«-båd med 10 kvm i det enlige storsejl, der skal kunne stå for luft indtil 6 m/sek. uden at rebes. Højden i kahytten er 1 m, og køjerne er af dug, »der er behageligere at ligge i end de sædvanlige

hyldekøjer«. Det oplyses, at båden vil kunne bygges for omkring 4.500 kr.

Brændte sine tegninger

Med årene blev Georg Berg lidt sær. Ikke som konstruktør, men rent menneskeligt. Hjemme i Skælskør levede han isoleret på sit arbejdsværelse og tillod kun allernådigst, at hustruen bragte hans mad ind. Om sommeren sejlede

han alene, til han var omkring eller måske over de 80. Altid iført en gammel skipperkasket og en islandsk trøje, der mildest talt havde set bedre tider. Det siges, at han til sidst måtte lade »Bette Ole« ligge i en sydfynsk havn og rejse hjem med offentlige transportmidler. Helbredet kunne ikke mere.

Sine sidste år levede han helt isoleret i det lille baghus, hvor arbejdsværelset lå, og en morgen opdagede familien, at han i natens løb havde brændt alle sine tegninger. »Der var ingen, der skulle arve noget efter ham, når han fik hjemlov«. Derfor eksisterer der næsten ingen originale tegninger fra Bergs hånd, kun den tids blåkopier, ofte meget falmede. Erik Storch har gjort et stort arbejde for at samle disse tegninger fra sin morbrors hånd og lave nye kopier af dem. Hans adresse er Svalevænget 11, Ulkebøl, 6400 Sønderborg, hvis der blandt læserne skulle være nogen, der har materiale liggende.

Georg Berg døde i begyndelsen af 60'erne, nær de 90 år gammel. Selv om han på det sidste gjorde sit til, at eftertiden skulle glemme ham, vil det forhåbentlig aldrig ske.

Berg anløber en havn i sin lille Olebåd. Båden er kun 4,5 m lang, og stor-sejlet er på 10 m². Han sejlede dette lille fartøj, til han var omkring 80 år gammel.



M. S. J. Hansen

Af Jan Ebert

Marius Sofus Johannes Hansen – bedre kendt som M. S. J. Hansen – var født i Nykøbing Falster 1891. Her blev han uddannet som bådebygger, men som ellers til at arbejde i næsten alle sine aktive år på Orlogsværftet. Han kom dertil som svend, blev bådebygmester, dokmester og overværkfører, foruden at han tog eksamen som ingeniør. På værftet var han kendt under sit andet fornavn, Sofus, og i 1946 modtog Sofus Hansen Holmens Hæderstegn for lang og tro tjeneste. Fem år senere blev han Ridder af Dannebrog, men det var ikke signal om en snarlig pension efter 40 års pligttopfyldende arbejde. Helbredet var fint, og Sofus Hansen blev på Orlogsværftet lige til 1961, hvor han som 70-årig blev pensioneret. Formentlig er det faldet sammen med hans 50 års jubilæum.

Gennem alle årene boede M. S. J. Hansen i Opdams Allé på Amager og var medlem af Kastrup Sejlklub. Her sejlede han de sene-

re år i en 26 kvm spidsgatter, han selvfølgelig selv havde leveret tegningerne til. Båden hed »Glory«, mens skipperen selv altid gik under navnet Mascot'en. Hvorfor er forlængst gået i glemmebogen.

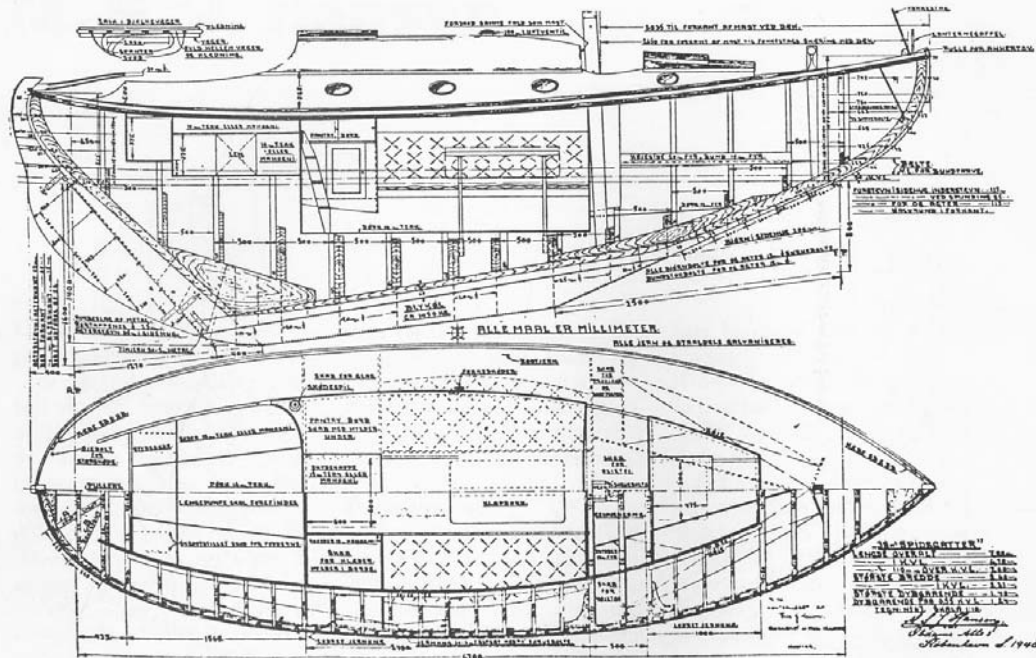
Perfektionist

M. S. J. Hansen var perfektionist. Samtidig kunne han være en temmelig bøs herre, der bestemt ikke var kammerat med hvem som helst. Bådebyggerne frygtede ham ofte, for han var selv håndværker til fingerspidserne og vidste præcis, hvordan tingene skulle gøres. Aldrig på den nemmeste, men altid den bedste måde, og hans krav til materialerne var ubønhørlige. Da en sejler i Dragør skulle have bygget en »Springer« efter hans tegninger (iøvrigt den sidste, som kom til at løbe af stabelen), var Koreakrigen brudt ud. Resultatet var tårnhøje priser på bly, og sejleren følte sig derfor tvunget til at erstatte den specificerede blykøl med jern. Det kostede imidlertid

flere besøg på Opdams Allé og kraftige overtalelser, før M. S. J. Hansen kunne gå med til denne forringelse og meget mod sin vilje lavede tegninger til en jernkøl i stedet.

Det var også sådan, at hvis en båd efter hans mening ikke var blevet bygget tilfredsstillende, vendte han ikke blot bådebyggeren ryggen. Hans modvilje blev ført videre over på den sikkert helt uskyldige ejer af båden, som han herefter undlod at hilse på. Til gengæld kunne han være særdeles hjælpsom og kammeratlig over for bådebyggere og sejlere, der levede

Spanterids til M. S. J. Hansens »byggetegning nr. 67« fra 1940 gengivet efter blåkopian. Den viser med al tydelighed, at M. S. J. Hansen var perfektionist og ikke overlod noget til tilfældighederne.



op til hans krav og forventninger. Så var han altid parat med råd og praktisk hjælp.

Det lille ruf

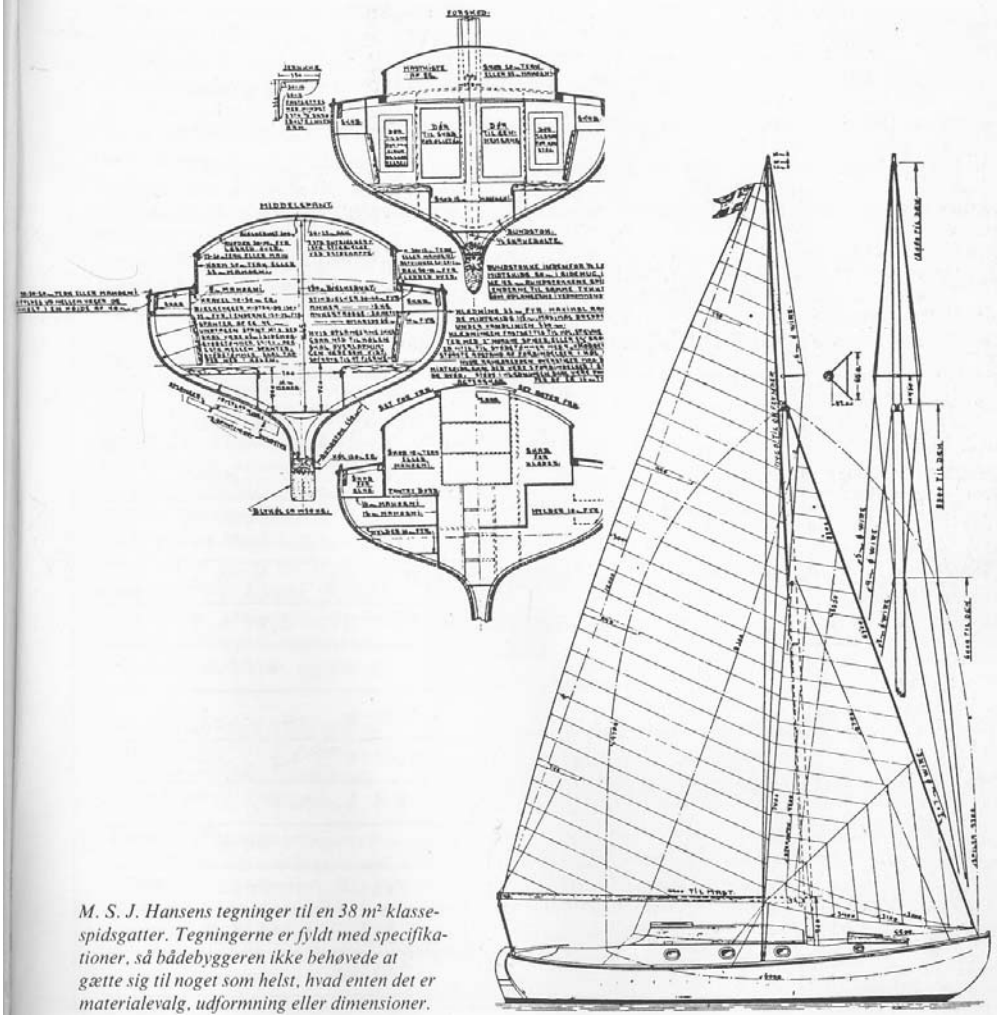
Det er ikke helt klart, hvornår M. S. J. Hansen tegnede sine første både, men det har formentlig været tidligt. Han slog dog først sit navn fast i forbindelse med klasse-spidsgatterne fra omkring 1930 og fremefter. I årene før krigen stod han lidt i skygge af G. Berg og Aage Utzon, men som bekendt er det

svært for en ny at slå igennem over for etablerede navne. De dygtige kapsejlere gik til Utzon, som havde ry for at tegne de hurtigste spidsgatter, og med de dygtigste folk ved pinden skulle de selv sagt også vinde.

Til gengæld fik M. S. J. Hansen hurtigt ry for at tegne de smukkeste både. Han indså hurtigt, hvor afgørende det er at give en båd det rigtige spring, hverken for meget eller for lidt, og med laveste punkt det helt rigtige sted, sådan cirka

$\frac{2}{3}$ mod agter. Et særkende for mange af hans konstruktioner, især fra de senere år, er også det lille ruf på fordækket. Det har siderne fælles med det store ruf, og han forlangte altid, at det skulle være en ubrudt planke, der løb hele vejen igennem, cockpitarmene medregnet. Et krav, der i høj grad kunne volde bådebyggerne problemer under og lige efter sidste verdenskrig, da der var mangel på gode materialer.

Omkring masten var der ikke



M. S. J. Hansens tegninger til en 38 m² klasse-spidsgatter. Tegningerne er fyldt med specifikationer, så bådebyggeren ikke behøvede at gætte sig til noget som helst, hvad enten det er materialevalg, udformning eller dimensioner.

REGLER FOR BYGNING AF 36 m² SPIDSGÅFTERE.

new building drawings shall be submitted to
 Alle Nybygningstegninger skal indsendes til Dansk Sejlerdags
acceptance before building of the boat
 Sekretariat for Godkendelse inden Bygningen af Baaden paabegyndes.
If drawings are not accepted by
 Saafrømt Tegningerne ikke er godkendt af Dansk Sejlerdags Forret-
then the vessel can not be accepted as a class
 ningsudvalg, kan Fartøjet ikke senere erholde Certifikat som Klasse-
boat. For control of the S.A. etc. the certificate must be
 baad. Til Kontrol af Sejlareal o.l. skal Certifikatet fornyes hvert
renewed every 3 yrs. Control of measurment of vessel (finished)
 3die Aar. Kontrol og Maaling af Fartøjet skal foretages af en af
must be made by a rep. from
 Dansk Sejlerdags Forretningsudvalg anerkendt Maaler.

	Minimum	Maximum
<i>length over all</i> Længde overalt L.o.a. <i>length measured 110 mm over known water line</i> Længden maalt 110mm over K.V.L.	7,60 m 24.94'	7,90 m 25.92'
<i>greatest beam</i> Største Bredde B. <i>beam at known waterline</i> Bredde i K.V.L.	0,85 % L.o.a. 21.2'	0,90 % L.o.a. 23.33'
<i>depth 100 mm measured from</i> Dybgaende paa 0,55 K.V.L. maalt fra <i>@ head</i> Forkant	0,85 x B. 6.83'	0,92 x B. 8.2'
<i>?</i> Fribordet F. paa Jo. <i>from aft edge of K.V.L.</i> Fribordet ved Agterkant K.V.L.	1,10 m 3.61'	1,30 m 4.27'
Spring. <i>shear</i>	0,50 m 1.64' (19 1/16")	0,65 m 2.13' (25 9/16")
Sejlareal <i>Sail Area</i> <i>sail plan height over deck</i> Sejlplanets Højde over Dæk <i>keel's bottomline shall be in straight line over</i> Kølens Underkant skal være retlinet over	3 1/3 % L.o.a. 9 15/16" - 10 1/8"	36 m ² 409 Sq. Ft.
Displacement D.	Fri. 1/3 K.V.L. 8.31'	Fri. 1/2 K.V.L. 12.96'
	2750 kg.	6,050 lbs.

gende tid blev der udarbejdet regler for 50, 40, 30, 25 og 15 kvadratmeter. Klasserne slog dog aldrig rigtigt an, måske fordi træbåde de følgende år blev dyre at bygge, men nogle blev det dog til. Klassens »flagskibe« blev et par smukke 40 kvadratmeter af M. S. J. Hansen.

Måske har det været arbejdet med kutterne, der fik Mascot'en ind på tanken om at forsøge med en længere og slankere spidsgatter. Det var ikke noget, klassereglerne tillod, men det var langt fra alle, der blev bygget til klassen, og navnlig Robert Jensen havde vist, hvor hurtigt og elegant det kunne gøres, når man glemte alt om reglerne og deres strenge krav om en kraftig, fuldspanet konstruktion.

Modernisering af spidsgatteren

Tanken om en modernisering af spidsgatteren var heller ikke fremmed for andre, og i foråret 1944 var M. S. J. Hansen klar med tegningerne til »Springeren«. I princippet var det en 30 kvadratmeter spidsgatter, men længden var øget med cirka 80 cm til 8,00 m, mens bredden kun var ca. 10 cm mere end sædvanligt, så slutresultatet blev en lidt længere båd i forhold til bredden. Riggeren var næsten et par meter højere end på klassebådene, men uden at øge arealet, idet navnlig storsejlet var slankere. Det lille, karakteristiske ruf på for-dækket manglede selvfølgelig ik-

ke. Studerede man linjetegningerne nærmere, ville man se, at navnlig hækken var anderledes og mere elegant end på traditionelle spidsgattere. I dækket var den forholdsvis afrundet og bred, mens vandlinjen selvfølgelig var trukket sammen ud mod roret. Bredden opefter var så udnyttet til at give båden lidt ekstra at hvile på under krængning – næsten som en kutter, der udnytter hækken til at give ekstra bæring og vandlinje på kryds. Det virkede meget moderne og elegant og skulle da også vise sig at give nogle hurtige både. Forskibet var takket være længden lidt skarpere end normalt og skulle også vise sig at give båden en fin gang i sø.

I Kastrup var der hurtigt tre interesserede sejlere, som på amatørbasis ville bygge den nye spidsgatter. I starten var perfektionisten M. S. J. Hansen ikke særlig stemt for det, men da byggeriet jo kom til at foregå så tæt ved bopælen, at han havde mulighed for at følge det næsten dagligt, gav han sin tilladelse. Det kneb med at skaffe de rigtige materialer, men projektet kom i gang, og et par år senere søsattes »Athos«, »Porthos« og »Aramis«. Bådene vakte berettiget opmærksomhed for deres udseende, deres fine krydsegenskaber og overlegne fart, særlig i let luft. Ret hurtigt kom der flere bestillinger på båden, og i alt er der bygget 9 »Springere«. Det lyder måske ikke af meget i dag, men i

de år steg priserne på materialer og arbejdskraft voldsomt, så nybygninger i det hele taget var ikke almindelige. Den sidste af typen blev søsat i 1956 fra Brdr. Thomsens værft i Kalundborg. Et af de ikke særligt talrige værfter, der fandt nåde for M. S. J. Hansens pertentlige holdning, og som i årenes løb nåede at bygge ikke så få af de cirka 160 både, han har leveret tegninger til.

I baggrunden er 45 m² Hansen-spids-gatter fotograferet under træffestævnet i Stege i 1983.



Om min far

Fortalt af Jørn Utzon i en samtale med Bent Aarre

Min far tegnede de første både i 1918 – det år, hvor jeg blev født. Det var Shamrock, en ret speciel spidsgatter, en elegant båd, som var en stor kontrast til datidens R-både og kuttere både i linier, rig og vægt. Der blev bygget 3-4 eksemplarer af den i Ålborg.

Han boede som dreng i Hellebæk og sejlede fra han var ganske lille og lavede modeller meget tidligt. Senere kom han i lære som skibsbygger i Helsingør. Hans interesse for både skyldtes ikke en påvirkning udefra, men kom af den interesse for naturen, som han havde fra ganske lille. Han var også jæger og færdedes helst i naturen. Samtidig var han fiks på fingrene, men dårlig i skolen – dårlig til at læse og skrive. Hans far støttede hans interesser, så han havde de bedste forudsætninger for at udvikle en selvstændig opfattelse af, hvad havet var, og hvad vinden var. Han færdedes dagligt på vandet som sejler og jæger.

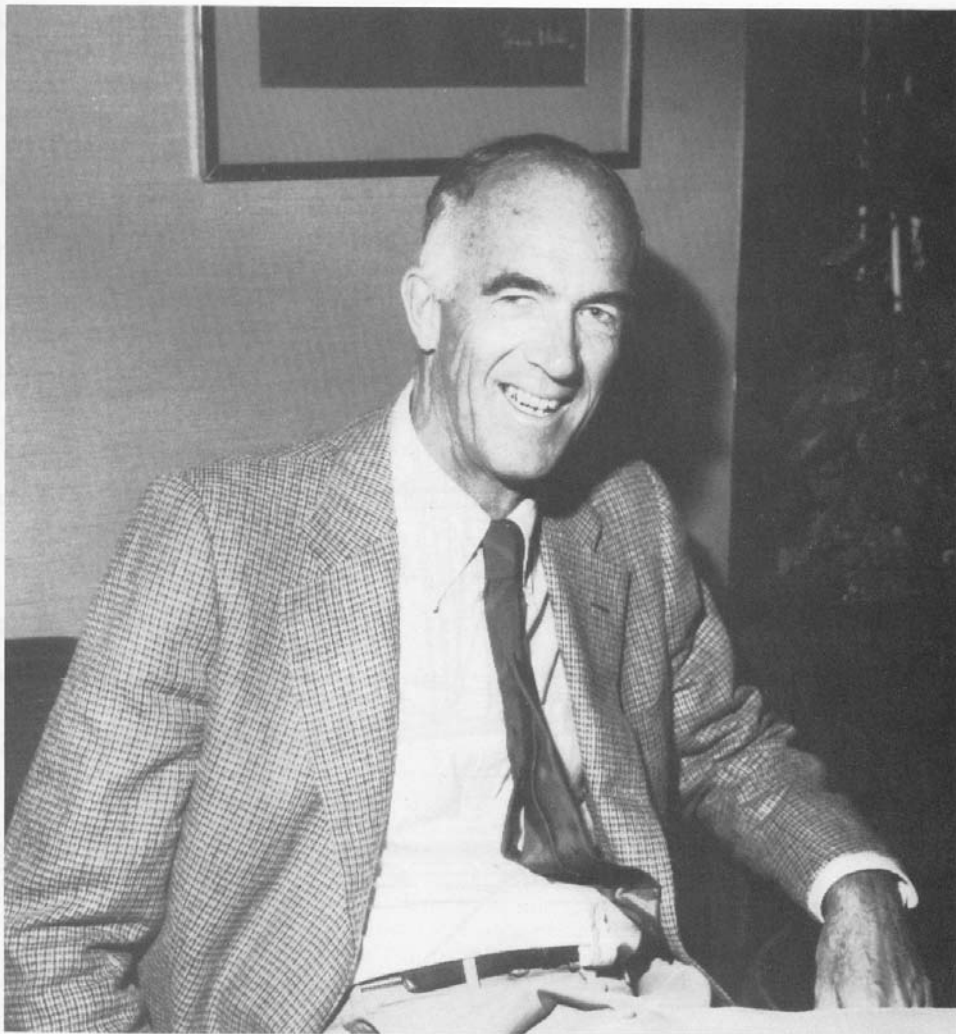
Helheden

Når han specielt interesserede sig for spidsgatter, skyldtes det nok, at han følte, at de med deres korte overhang kunne laves bedre. Han har altid interesseret sig for at ændre og forbedre. Det lykkedes ham at overtale nogle i Ålborg til at få bygget de første spidsgattere, og de blev faktisk succes med det samme. De deltog i kapsejladser på begge sider af Kattegat og vandt en masse præmier.

Han var professionel skibsingeniør, uddannet i England, og var direktør for Ålborg Værft, da jeg blev født. Han ville nok hellere have siddet i et team på en tegnestue og tegne linier og aptering. Han sagde til mig, at hvis jeg ville være skibsingeniør, så kunne jeg godt glemme den personlige udtryksform, men hvis man er yachtdesigner, så får man mulighed for at beskæftige sig med helheden. Det var det, han ville – han ville selv lave hele båden.

Hans både blev bygget hos bådbyggere i bl.a. Ålborg, Randers og Hobro, og om søndagen kørte vi ofte rundt til bådebyggerne. Her fik vi en fornemmelse af stemningen i værkstedet, indsnusede duften af høvlspånerne, og så spanterne stå der. Derhjemme husker jeg far liggende på gulvet, mens han lavede linietegninger i fuld størrelse. Senere fik jeg lov til at hjælpe ham. Det var spændende at se den måde, han arbejdede på. Det var uhyre professionelt. Han var aldrig tøvende, men vidste, hvad han ville.

Jørn Utzon. Faderens sans for naturen og de enkle former har haft stor betydning for hans arbejde som arkitekt.



Enkelhed

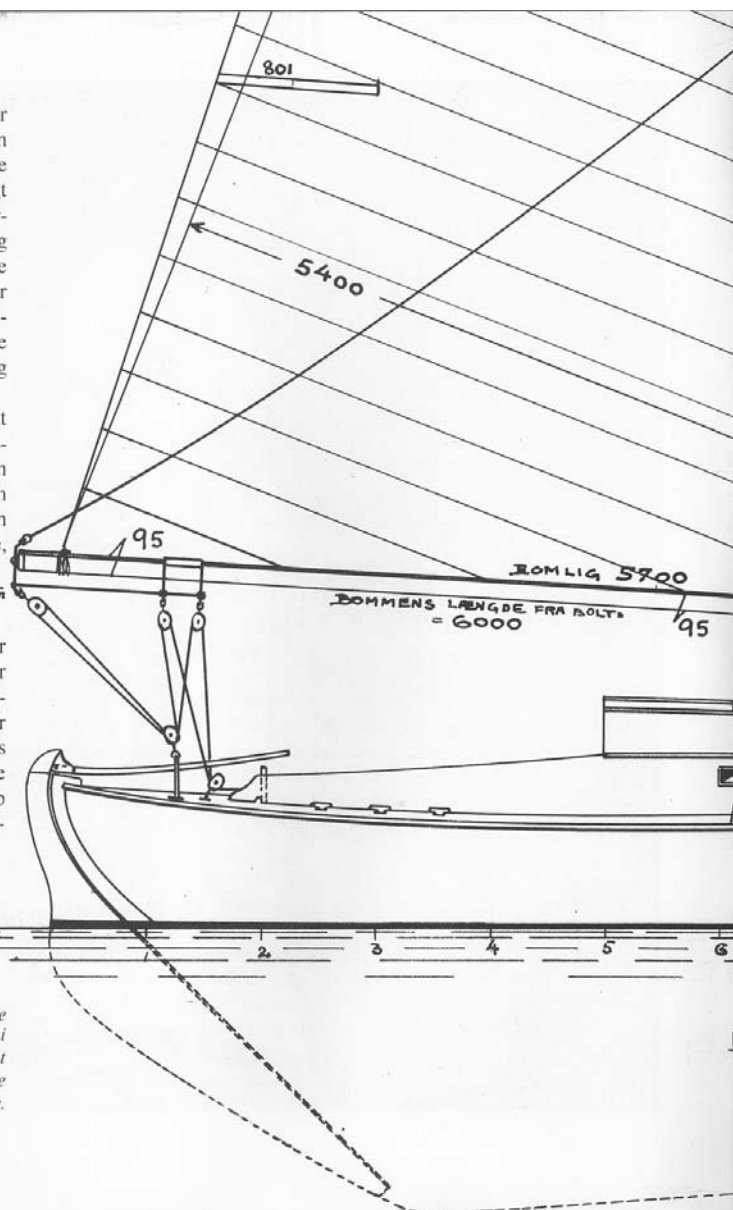
Fars tegninger og linietegninger var fremragende lavet, og han kunne det hele selv. Han tegnede alle detaljer fuldkommen tydeligt med snit i fuld størrelse. Det gjorde han, fordi han var lige så urolig for, om en detalje i stævnen ikke skulle blive rigtig, som han var for skrogets form. Han ville ikke risikere, at en bådbygger eller andre kom imellem hans opfattelse og det færdige resultat.

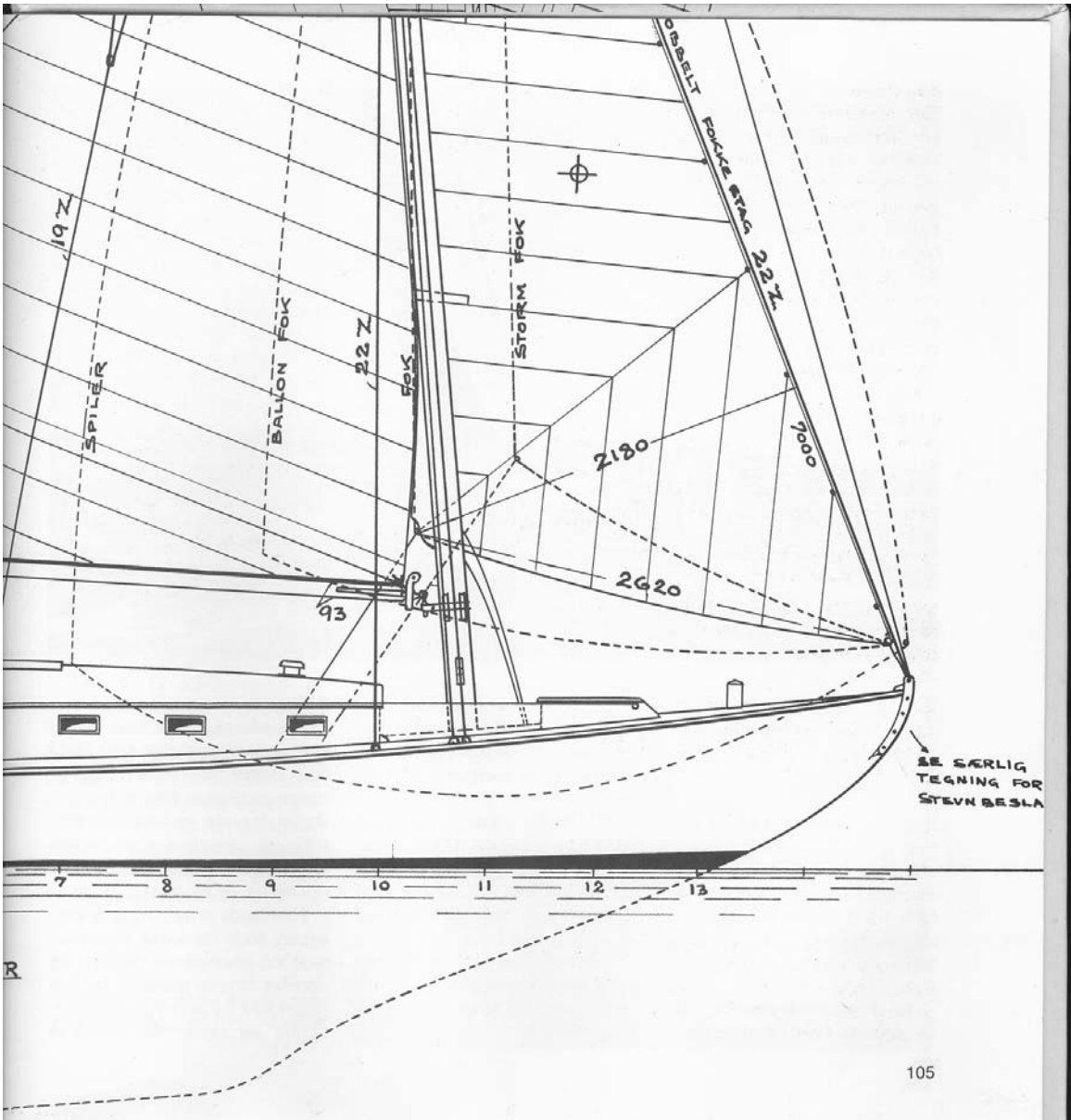
Han havde samtidig lyst til at forenkle og smide alle unødige detaljer væk. Det hænger sammen med hans forhold til naturen. Han brød sig ikke om at eje noget, men lærte af dyrene ikke at tage mere.

SE SÆRLIG TEGNING FOR LYRE ETC:

end han havde brug for. Derfor er hans både også ret nøgterne, når man ser nærmere efter. Hans rigge, cockpitarme og fenderlister er simple og enkle. Han nøjedes gerne med ét skødepunkt til alle forsejl, og i visse bådtyper helt op til 38 m² har han ikke anvendt sa-

45 m² spidsgatter tegnet af Aage Utzon i 1926. Den er her gengivet i sejltegningens naturlige størrelse. Det fremgår, at der er udarbejdet særlige tegninger for stævnbeslag, lyre m.v.







Spidsgatteren »Sisu» fotograferet på Sundet formentlig i begyndelsen af 60'erne.

lingshorn, men bare et par strutstag. Han kunne ikke få det enkelt nok. Tingeltangel på bådene interesserede ham ikke. Derfor er hans både fra den gode tid også uhyre elegante, fordi hver ting på båden hænger sammen med dens hovedform.

En af min fars tanker var, at der er elegante køer og elegante rå-

dyr, elegante fluer og elegante ænder – det elegante hænger ikke sammen med tyngde eller tykkelse, men er et spørgsmål om harmoni.

Han sagde engang, at når man laver både, så er det ikke centimeter, det drejer sig om, som ved et hus. I en båd kan en centimeter af en karm være helt håbløs. Det er et møbel, man laver, og samtidig et instrument for den, der trimmer og styrer den. Nogen har en fabelagtig evne til at få en masse ud af instrumentet.

Balance

Far gjorde ikke alene meget ud af at dimensionere rigtigt. Han lagde også megen vægt på at vælge de rigtige materialer. Han brugte forskellige slags træ og forskellige metaller og sørgede for, at tingene var i overensstemmelse med de materialer, de var lavet af.

Han sagde gerne, at det at konstruere både var kunst, hvor man med sin intuition ser en form og derefter bygger modeller og den rigtige båd for at bevise, at ens intuition var rigtig. Når båden er

færdig, kan man vurdere dens sejl-egenskaber. Så ser man noget nyt og kan begynde forfra med at forfine den. De fleste konstruktører kører med ét sæt linier livet igennem, som de til stadighed forfiner. Derfor har hver mand på en eller anden måde sit eget udtryk. Det gælder også de danske spidsgatterkonstruktører. Bergs både var hule i vandlinien forude og hule agterude og havde et meget stort spring. Det kan være, at det var, fordi Berg gik så meget ind for de spring, at far gik den modsatte vej. Han har ikke ét sted, hvor skroget huler – heller ikke agterude. Det er lige linier, og han går efterhånden væk fra den flade stævn. Han kunne lide den kraftfyldte form, han fik frem. Man har jo ikke på spidsgatteren noget til at balancere stævnen af med. Det ser derfor underligt uharmonisk ud med en stor stævn på en spidsgatter.

Berg og far konkurrerede jo, men far frygtede M. S. J. Hansen mere som konkurrent. Mens Bergs linier er meget rokokagtige, så er Hansens linier mere stive og fars sødmefyldte og bløde.

M. S. J. Hansen og min far korresponderede, da klassepidsgatteren blev lavet. Min far gik ind i det, fordi han gerne ville have krig

på kniven i en klasse frem for at sejle på NL-mål. Han drømte om, at en forfærdelig masse entypebåde sejlede inden for hver klasse.

Mange venner

Jeg har haft meget ud af de mange timer, jeg har tilbragt sammen med far. Han var en støttepille for mig og mine brødre i mange vigtige afgørelser i tilværelsen. For mig som arkitekt har det været ideelt at have haft tilknytning til et stort skibsværft, hvor man havde alle håndværksfag repræsenteret og arbejdede med store former. Da

jeg skulle lave operahuset i Sidney, voldte det mig egentlig ikke bekymringer at skulle omsætte skitser til 60 m høje, krumme flader, definere dem geometrisk og få dem bygget. Jeg havde set store skibsskrog som barn. Far hjalp mig med de store modeller, der skulle udføres. Han lavede træmodellerne, uden at det egentlig var blevet sagt. Efter et par dage stod de fine former på tegnestuen.

Far havde hele livet en tæt tilknytning til unge mennesker. Han var begejstret for at få dem ud i naturen. Derfor blev han også



Utzon 38'eren »Leila« fra 1939 fotografaret i flovt vejr på Sjælland Rundt i 1963.



Aage Utzon (t.v.) om bord i en af sine konstruktioner i 1967. Han er på dette tidspunkt 82 år. Synet er meget svagt, men åndsevner og humør er usvækket.

promotor for søspejder-bevægelsen. Han fik bl.a. nogle skibsredere til at forære spejderne både. Han følte selv, at han havde fået så meget ud af søen og kunne godt lide at have med unge mennesker at gøre. Ved hans begravelse var kirken fuld af venner, mange af dem unge i forhold til ham.

Det naturredige

Der kom en masse sjove menne-

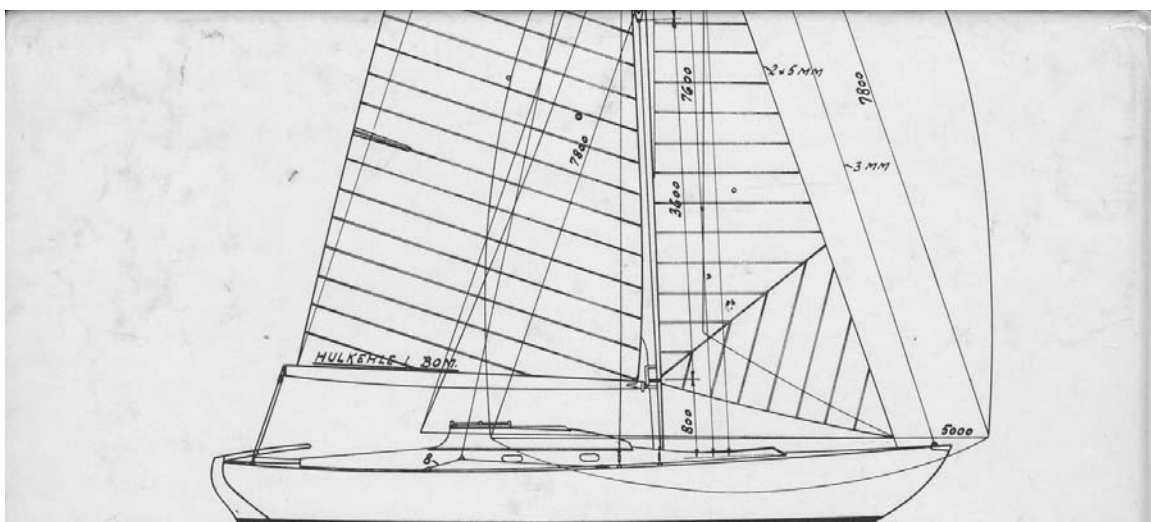
sker hos os, kaptajner, sejlsportsfolk og jægere. Der kom bl.a. forfatteren Knud Andersen, som far tegnede »Kap Horn« til. Han havde aldrig nogen penge, men var så charmerende, at han kunne få folk til alt. En gang, da han kom til middag, kan jeg huske, at mor spurgte ham: »Sig mig engang, Knud Andersen, hvor bor De egentlig henne?« »Atlantehavet er mit hjem«, sagde han.

Når far fik sådan nogle halvgale individer, som holdt sig uden for samfundet – men var pragtfulde mennesker – ind i stuen, så forærede han til højre og venstre. »Kap Horn« blev et meget flot skib, og det endte med, at Knud

Andersen fik et klaver skruet ned i bunden af båden.

Der ligger mange af fars både rundt omkring i verden, og der kom masser af breve fra folk, der roste hans både. I Australien sejler der en del Sagitta'er. En af min datters australske venner kom for nogle år siden til Danmark for at besøge hende og hendes mand. Han blev så betaget af det, far havde lavet, at han sagde, at han måtte have en af hans både, så da han kom tilbage til Australien, købte han en Sagitta.

Det, jeg har lært af far om både, er det naturredige og ligetil. Det gælder om at være uhyre ligetil også som arkitekt.



Ingen anden bådtype har som spidsgatteren præget dansk sejlsport gennem mere end et halvt århundrede. Bortset fra på kapsejlsbanerne, hvor de hurtige og sødygtige spidsgattere ikke holdt sig tilbage, har bådtypen alligevel ført en noget anonym tilværelse på trods af sin popularitet. Det var en folkelig bådtype, som ikke havde mediernes bevågenhed i samme grad som de mere forfinede kapsejlsbåde. Men spidsgatteren repræsenterer et stykke dansk kulturhistorie, højt udviklet konstruktør-snilde og bådebyggerhåndværk af fineste karat. Denne bog er det første større værk om den nationale danske bådtype. Den er blevet til i et samarbejde mellem Sejl og Motors Forlag og Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer. Bent Aarre fortæller spidsgatterens historie fra typens udspring i den spidsgattede kragejolle til glasfiberalderens Spækhugger. Jan Ebert skriver om de tre store konstruktørnavne, Georg Berg, M.S.J. Hansen og Aage Utzon. Hans Steffensen, der tre gange har vundet Skaw Race med sin spidsgatter »Springeren«, begrundet typens fremragende sejlegenskaber, og den verdensberømte danske arkitekt Jørn Utzon fortæller om sin far, Aage Utzon og hans både. Bogen er forsynet med et forord af Ebbe Wedell-Wedellsborg.