

Sejlkajakker i Danmark

Af

Svend Frandsen

Artiklens forfatter, Svend Frandsen, skildrer sejlkajakkens historie i Danmark med den indsigt og forståelse, der følger af, at han selv hører til idrættens aktive udøvere. Sejlkajakker blev især populære til tursejlad i 1930'erne – i en tid hvor masseproducerede billige joller endnu ikke fandtes.

Tilbøjeligheden til at spare på kræfterne til senere brug lærte allerede tidligt vore forfædre at sætte sejl på egen. Og aldrig så snart var dansken begyndt at bygge kajakker, før han satte sejl for at lette fremdriften. Det kan lyde som en flot påstand, men var faktisk tilfældet både i Lillebælt ved Fredericia og i Østersøen ved Allinge, hvor sejlkajakker udvikledes uafhængigt af hinanden – omend måske ikke helt uden påvirkning udefra, svenskerne var nogle få år foran os i »kanotidrott« og kan – uden at det blev registreret – have været set her eller der eller på billeder.

Kajakker som langtursfartøjer havde været sporadisk kendt nogle få forskellige steder i landet siden midten af 1800-tallet, i større eller mindre grad med sejlføring, de fleste efter inspiration fra engelsk side, da John Mac Gregor i London 1864 opfandt sin »Rob Roy«. Nærmere historisk gennemgang kan findes i Hellerup Kanoklubs 10-Aars Bog Kanosport 1931, s. 104ff.

Kajaksporten – med eller uden sejl – har yderst gunstige vilkår i alle de nordiske farvande inden for Skagen-Kristianssand. Det beskedne tidevand og den som regel korte afstand til lægigende kyst eller havn betyder, at man de fleste steder kan tage ud på vandet for kortere eller længere ture. Undtagelser er naturligvis lange, åbne kyststrækninger som de nordjyske og hal-



»Fænø« og »Caramba«, september 1958. *The »Fænø« and the »Caramba«, September 1958.*

landske kyster til Kattegat og Skånes til Østersøen. Desuden er mange store indlandssøer og en del større åer og elve meget vel-egnede.

Rent danske sejlkajakker udvikledes af to mænd, uafhængigt af hinanden og med både geografisk og tidsmæssig afstand: K.V. Palslev fra 1905 i Fredericia og C.A. Gornitzka i Allinge fra 1920. De var begge store skoledrenge, da de begyndte. I 1933 mødtes de i Hellerup Kanoklub, som blev deres fælles samlingssted i årene derefter. I samme klub var tillige arkitekten Peer Arp-Nielsen, som også konstruerede en velsejlende sejlkajak. Andre dansk konstruerede sejlkajakker er jeg ikke bekendt

med, men der fandtes en del svenske fra den meget produktive ingeniør Sv. Torell's hånd, Högborgs o.a. Allerede i 1910 kunne »Föreningen för Kanotidrott« fejre sit 10-års jubilæum. Men Sverige har da også, især omkring Stockholm, en helt utrolig skærgård med åben forbindelse til Mälaren, foruden al den anden skærgård og de andre søer. Men det er underligt, at denne tidlige svenske blomstring i så lang tid forblev upåagtet her i landet.

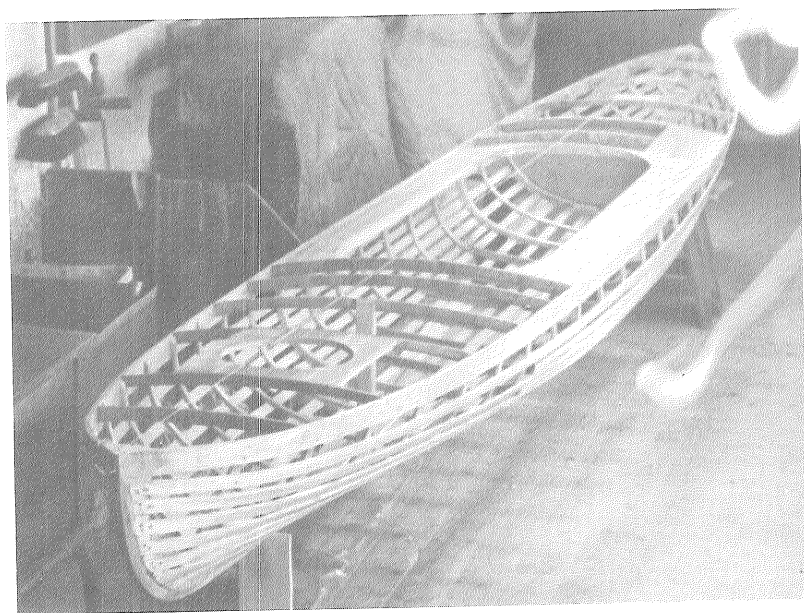
Sejlførende kajaker (eller kanoer) opdeles i tre hovedgrupper:

1. Kajaker med hjælpesejl ca. 2 kvm til brug i gunstig vind, ellers pagajes de.
2. Egentlige sejlkajaker, tomastede, med sænkekøl og faldror, pagajelige, 5-6½ kvm sejl.
3. Sejlkanoer, 1- eller 2-mastede, 7½ eller 10 kvm sejl, ikke pagajelige.

Kajaker, kanoer, sejlkajaker og sejlkanoer er betegnelser, som i mange år var ret upræcise. I begyndelsen – helt op imod 1930 – kaldtes ethvert sådant fartøj for en kano, som var spidst i begge ender, ikke var ballastet, roedes med ansigtet fremefter med en enkelt- eller dobbeltåre. Kanoens enkeltåre kaldes en padel, kajakkens dobbeltåre en pagaj. I løbet af 1930'erne blev ordet *kano* forbeholdt de åbne kanoer af kanadisk type og *kajak* de overdækkede af eskimoisk oprindelse. *Sejlkajaker* var tildels kajaker med hjælpesejl, men især de egentlige sejlkajaker, mens *sejlkanoer* var de store fartøjer med 7½ og 10 kvm sejl, hvorfra den internationale entypebåd har udviklet sig.

Emnet for denne artikel er gruppe 2, de egentlige sejlkajaker i Danmark. De blev mere udbredt her i landet end de to øvrige. Hjælpesejlskajakerne kunne hverken følge med de almindelige kajaker eller med de egentlige sejlkajaker, så de skulle helst være flere af samme slags i følge. Omkring 1940 fandtes i Bogense en klub næsten udelukkende bestående af en snes af disse. Sejlkanoerne fandtes ligeledes sporadisk, og indtil

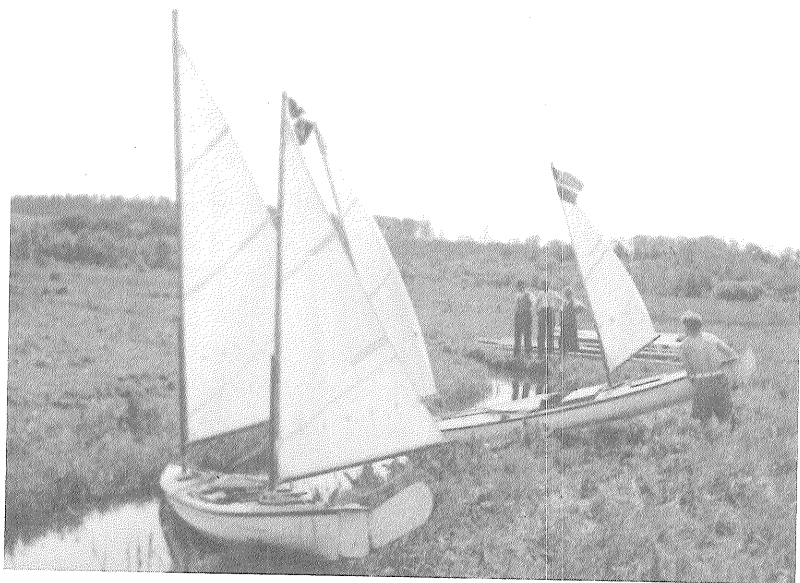
for en 20-30 år siden var en del samlet i Københavns Sejlklub. De var hurtige sejlere, men ikke til at tage på land i en snæver vending. – Ved en sejlkajak forstås i det følgende en særlig kraftigt bygget kajak, beregnet til at sejles og stadig pagajelig. Sejlkajakken er synkefri ved to vandtætte skot, som indeslutter mere end halvdelen af bådens længde i to vandtætte rum, der virker som sikre opdrifttanke, selv når de er pakket med bagage til langfart. Sejlkajakken har to master, til storsejl og mesan – i visse tilfælde også fok. Men rigningen kan være udført ret forskelligt. For at modvirke afdrift, når vinden er tværs eller foran for tværs, er indbygget en sænkekøl – og til styringen er monteret et faldror der, ligesom sænkekølen, kan hales op, når fartøjet kommer ind på grundt vand.



»Hval I« på bedding. *The »Hval I« on the slipway.*

Kajakker af enhver art var længe en hobby, både at lave og at bruge. Markedet var for spredt og fåtalligt til at brødføde en seriøsmæssig fremstilling, indtil enkelte bådebyggere i midten af 1920'erne fandt en nicheproduktion i den stigende interesse for dette lette enmandsfartøj og begyndte at seriebygge de mest almindeligt efterspurgte kajaktyper. Dette kom aldrig til at gælde sejlkajakkerne, som i langt højere grad blev et udtryk for individualisme i kajakporten. De er derfor alle hjemmebyggede.

Sejlkajakkerne kan komme frem alle vegne, hvor de kan få vand under kølen, og for overnatning på langture kan de lande på de fleste strande og behøver ikke søge havn. Fartøjerne ser spinkle og risikable ud, men faktum er, at de er utroligt velsejlende og sødygtige og har, til undren for ukyndige, en betydelig grad af sikkerhed. Et emne, som berøres senere.



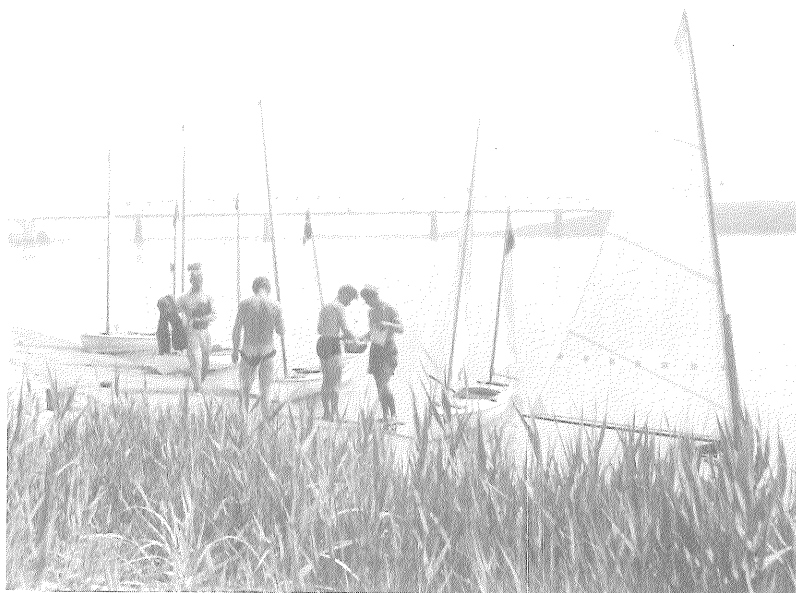
Stagvending i Mølleåen oven for Farum sø. *Tacking in the river Mølleåen above Farum lake.*

I løbet af 1920'erne og navnlig 1930'erne bredte denne idræt sig stærkt over hele landet og især i hovedstadsområdet, hvor det var de færreste beskåret at have bare en beskeden pram ved vandet, men hvor der dog fandtes havne med klubber med tilbud om bådeplads, oplæring, sikkerhed og sammenhold.

Sejlkajakkerne har især været benyttet som turbåde. En af forudsætningerne herfor var det store og tæt trafikerede net af skibsruter mellem København og provinsen. Så længe DFDS's planmæssige rutetrafik med afsejlinger 2, 3 eller 7 gange i ugen fandtes (suppleret af flere paketruter), var det enkelt og overkommeligt at rejse med sin kajak eller sejlkajak til en havn i provinsen og senere vende tilbage fra samme eller snarere en anden købstadshavn og i mellemtiden have set et udvalgt område af Danmarkskortet på nærmeste hold i skiftende vejr og belysninger, fulgt kysten, set hvad der gemte sig bag næste næs, pynt, eller hvordan der egentlig så ud bag kystlinien af den fristende ø derude. Nutidens udbredte privatbilisme åbner mulighed for andre transportformer – som regel dog nemmere for dem, der bor vest for Storebælt.

Studenter og andre lærlinge udgjorde dengang som nu et betydeligt islæt i kajakklubbernes medlemsskare, og det var ofte disse som særligt følte sig tiltrukket af sejlkajakken. Båden er jo overkommelig at anskaffe, den er hurtigt rigget til for en tur på vandet, og den giver sin udøver al den glæde, som findes i *at sejle* i så rigt et mål og på en sådan måde, som sejlere med større fartøjer næppe har mulighed for at fatte; i så høj grad er sejlkajakmanden eet med sin båd, med vind og sø.

Københavns havn, Sundet i hele sin udstrækning, men tættest langs kysten fra Dragør til Kronborg, blev tumleplads for kajakker og sejlkajakker fra kajakklubberne i det, som dengang hed Øresundskredsen og Københavnskredsen under Dansk Kajak Forbund. Men de fleste sejlkajakker fandtes i Hellerup Kajakklub, som jo var hjemsted for alle tre danske konstruktører af sejlkajakker: K.V. Palslev, C.A. Gornitzka og P. Arp-Niel-



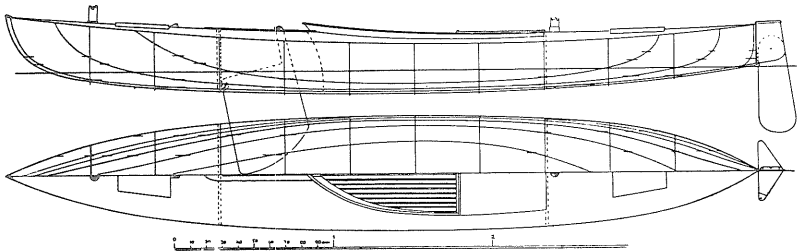
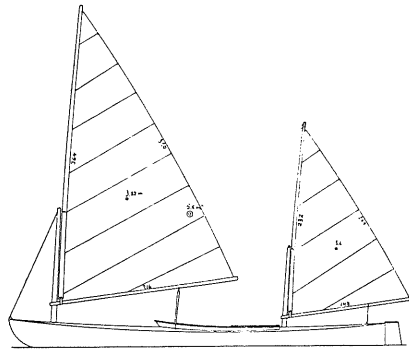
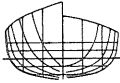
Frokostrast ved Snoghøj i Lillebælt. *A stop for lunch at Snoghøj in the Little Belt.*

sen, og det blev derfor også Kai Rasted's Boghandel i Hellerup, som fra midten af 1920'erne og til slutningen af 1960'erne ved siden af det almindelige bogsalg specialiserede sig i salg af tegninger af alle slags danske og svenske kajakker, kanoer, sejlkajakker samt byggevejledninger dertil – foruden til modelyachtbygning. I 1928 udgav Kai Rasted et tidsskrift TIL SØS, hvis faste medarbejdere var K.V. Palslev om kajak- og kanoersport og ingeniør Tage Blum om modelyachtbygning. Desuden var Rasted forlægger for Palslevs boglige byggevejlinger: *Vejledning for Kanobyggere – Kanoers Typer-Bygning-Brug* (1927) og *Kajakker og andre Kanoer* (1935) samt for Hellerup Kanoklubs *10-Aars Bog Kanoersport* (1931), en overordentlig alsidig og oplysende bog. Rasted udgav i tidens løb adskillige kataloger over sine tegninger, han var meget velorienteret og selv kajakmand.

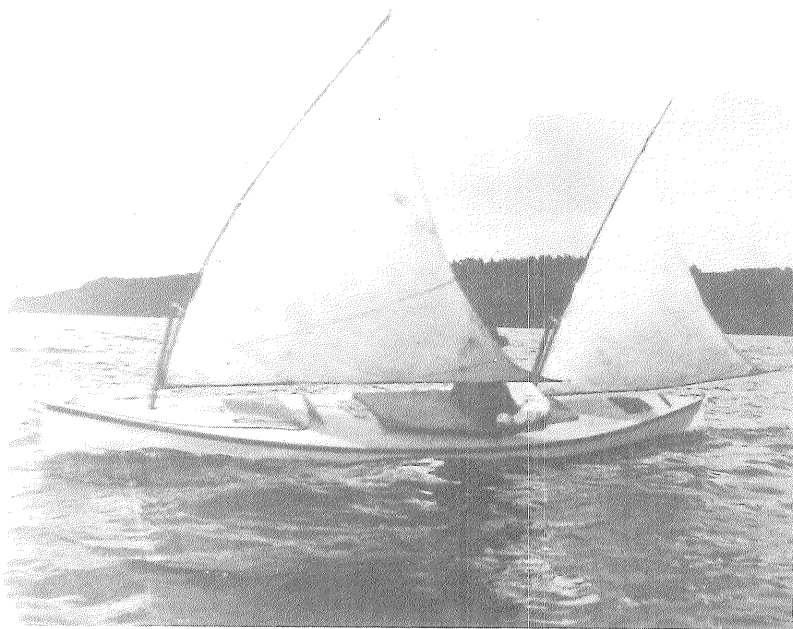
CARAMBA!

Sejlkajak

4,70 m 0,70 m Sejlkjøl 28 m²
Displacement 120 kg
København, Oktober 1933
W. Rasted



Postkort: Da saa at sige alle de Krav, der kan stilles til FRI, opfyldes ogsaa af RASK, der er billigere og hurtigere at bygge, er CARAMBA konstrueret for at forene disse Baades Stivhed med RITA's Krydseevne og derved overgaa dem alle. CARAMBA skulle saaledes blive en særdeles god Sejler og dog ikke for tung at pagaje hele Dagsrejser. De lukkede Rum indeslutter mere end Halvdelen af Baadens Længde. Trods Sænkekølen er der brugbar Soveplads i Sidderummet. Caramba bygges med hel Bordlægning og overtrækkes med Dug. RASTEDS BOGHANDEL, HELLERUP. The »Caramba«. A Sail-carrying Kayak. Postcard: More or less all the demands one can make on the »Fri« are also fulfilled by the »Rask«, which is cheaper and quicker to build. The »Caramba« is constructed to combine the rigidity of these two kayaks with the tacking ability of the »Rita«, and it thus surpasses them all. The »Caramba« should therefore be a good sailer and yet not be too heavy to paddle all day long. The closed compartments comprise more than half the length of the boat. Despite the centreboard there is sleeping space available in the sitting compartment. The »Caramba« is built with whole planking and then covered with canvas. — Rasted's Bookshop, Hellerup.



»Springeren II« i Viborg Nørresø 1916. *The »Springeren II« in Nørresø lake in Viborg.*

K.V. Palslev (1890-1986) boede som dreng i Fredericia, hvor faderen som officer i hæren gjorde tjeneste. Som stor dreng læste han tilfældigt i Victor Hansens »Illustreret Idrætsbog« fra 1890 et afsnit om kanosport (efter et tilsvarende som »Svenska Kanotidrottens Fader« kommandør Carl Smith havde skrevet i »Balcks Idrætsbog«). Sammen med en kammerat gik han som 15-årig i gang med opgaven, og den første båd blev taget i brug i oktober 1905 – det næste år var de allerede fem kammerater, som pløjede bæltet vidt og bredt. Der blev bygget flere, og der kom snart sejl på nogle af dem.

Det var begyndelsen. I 1910 tegnede og byggede han, 20 år

gammel, sin 12. nybygning, som han kaldte »Springeren«, en ribbebygget sejlkajak 4 m lang \times 65 cm med 3 kvm sejl fordelt med 2 kvm på storsejlet og 1 på mesanen, gunterrigget som alle de efterfølgende. Det var en velsejlende lille båd, som han gjorde mange og også lange sørejser med gennem en snes år.

I 1930 gav de mange års gode erfaringer med »Springeren« sig udslag i en noget større model »Rask«, 4¾ m lang \times 67 cm med sænkekøl og 5 kvm sejl, ribbebygget på bøjede spanter (svøb). »Rask« blev en efterspurgt model, ikke blot i Hellerup.

Den blev i 1933 efterfulgt af den bordlagte »Caramba«, også 4¾ m lang, men 72 cm bred, med lidt større sænkekøl og med 5½ kvm sejl, og som blev en lige så stor succes som »Rask«.

Palslev beholdt dog selv sin »Rask«, indtil han i 1946 tegnede



»Rask«. *The »Rask«.*



I billedets midte ses en »Caramba«-sejlkajak. De to andre er af »Skum«-typen.
In the middle of the picture there is a »Caramba« sail-carrying kayak. The two others are of the »Skum« type.

og byggede »Fænø«, en lettere modificeret »Caramba«, et fint sejlene fartøj, som kom langt omkring.

I 1934, året efter lanceringen af Palslevs »Caramba«, præsenteredes sejlkajakken »Skum« af et andet HK-medlem, Peer Arp-Nielsen for klubkammeraterne. Arp-Nielsen havde i forvejen svenskeren Sven Thorells konstruktion »Rita«, hvis smukke linier anes i »Skum«, som dog har et slankere, mere fiskeformet agterskib, og som med sit mere firkantede midter-spant er gjort betydeligt stivere end den meget ranke »Rita«.

»Skum«s sejlføring var et totalt brud med den hidtil benyttede gunterrig: Stående master med bermudarig, stormasten med vant og forstag rykket lidt mere tilbage fra stævnen for at give plads til en genuafok. Stormasten står med en hængslet tap

i en fod på fordækket, forstaget forlænget henad dækket til betjening fra cockpittet, så det skulle være muligt at lægge og rejse masten til søs. Mesanmasten stående i et mastehul bag cockpittet. Med denne fordeling af sejlarealet er opnået både et lavere sejlcenter og en optimal udnyttelse af sejlfladen, alt i alt den hurtigste sejlkajak i sin størrelse.

»Skum« blev da også snart en efterspurgt model og viste sig på langture at være lige så sødygtig som andre sejlkajakker. Den er $4\frac{3}{4}$ m lang \times 72 cm og med 6,4 kvm sejl med rullerebning på storsejl og mesan.

I de selvsamme år foregik der også noget interessant på Bornholm. Carl Aage Gornitzka, f. 1907 i Allinge, fik i 1920, 13 år gammel, ved en ældre ven interesse og smag for kajakker. De byggede i løbet af få år flere kajakker – og i 1923 sås de første med firkantede sprydsejl. To år senere var flåden i Allinge vokset til et dusin kajakker.



C.A. Gornitzka ved Allinge omkring 1923. *C.A. Gornitzka at Allinge around 1923.*



C.A. Gornitzka ved den kajak, som han byggede i 1928. *C.A. Gornitzka by the kayak which he built in 1928.*

I 1928 tegnede og byggede han (det var hans bygge-nr. 7) den kajak, som han rigtig ville bruge til langfart. Den målte 5 m × 72 cm og havde 2 sejl og fok på tilsammen 4¾ kvm og fik navnet »Bornholm«, hvidmalet med Dannebrogstander på hver side af stævnen. Byggemåde: Ribber på bøjede spanter, ingen sænkekøl.

Og langfart blev det til. Som arbejdsløs typograf kunne han dengang gå på valsen, berejse hele Europa og undervejs hæve sin beskedne understøttelse, og denne ordening satte ham i stand til at gennemføre langturen over alle langture: En fiskerbåd satte ham over Østersøen, og fra Kolberg sejlede han i »Bornholm« ad floder og kanaler til Elben – med pramskipperhøjælp op ad den stride Elb-strøm til en overbæring til Donau, og ad Donau hele den lange, brogede vej (utilsigtet, men helskindet gennem vandfaldet Jernporten) og ud til Sorteha-



»Hval I« – tomastet. *The »Hval I« – a two-master.*

vet. En vældig rejse, som er beskrevet i hans bog »Med Kajak gennem Europa – fra Østersøen til Sortehavet« Gornitzkas Forlag, Allinge 1930, i alt ca. 4000 km uden større uheld. Hjemreisen skete som dæksgut på s/s »Torvanger« af Bergen, som netop lastede korn i Ismail til Hamborg. Her lå en dansk damper »Rita«, som tog sejlkajakken til København, og med Bornhol-

merdamperen nåede han hjem 20. november 1929 på 6 månedersdagen for afrejsen.

Med »Bornholm« gjorde Gornitzka adskillige ture, under sejl og med sidebordsmotor, bl.a. til Isefjorden, Kullen og Blekinge og til Bornholm (han var i mellemtiden flyttet til København). Men under en østenstorm på Bornholm blev den slået til vrag.

Gornitzka var i 1933 blevet medlem af Hellerup Kajakklub. I 1940 tegnede og byggede han sin næste båd, stadig på ribber og bøjede spanter, en sejlkajak på 5 m × 80 cm. Den holdt god bredde over dækket, som til dels skjulte dens gode vandlinieplan. Den første rig var et firkantet sprydsejl og fok, men da den 1942 fik tomastet rig, som de andre sejlkajakker, viste den sig at være meget velsejlende. Båden blev kaldt »Hval«.

I 1945 tegnede og byggede han sammen med klubkammeraten Poul Thuesen to »Hval«er, bordbyggede og særdeles gennemtænkte. Ingen liner på dæk ud over storesejls- og mesanskøder. Masterne stod uden vant og stag i deres messingrørsforede mastehuller, sejlfold var ført gennem de hule master og under dæk til cockpit, rorophaler ligeså.

Stormastens hulrum udnyttedes også på anden vis: Et stykke (vel $\frac{3}{4}$ m) over dækket gjordes på forkant et hul ca. $\frac{1}{2}$ " bredt og 2" langt forsynet med en vindfangerkrave, som sørgede for frisklufttilførsel til det forreste lastrum.

Under krydserhækken, som gav plads for et cirkulært juk, var det delvis ovale ror ophængt, og rorlinerne var altså ligeledes ført under dæk.

Sænkekølen udgjorde vel $\frac{3}{5}$ af en cirkel og var placeret lidt foran midten af cockpittet og midt i det samlede lateralplan. »Hval II« blev derfor den første sejlkajak med et neutralt lateralplan, altså let på roret mod de andres store luv Gerrighed, i »Hval« var det altid let at stoppe og tænde piben – den blev på kursen.

Med »Hval II« gjorde Gornitzka mange mindre og større ture, Fyen rundt omtrent, de sønderjyske kyster, de sydfynske



»Hval II«. *The »Hval II«.*

og de sydsjællandske, Sundet naturligvis på alle leder og kanter, for ikke at tale om Skåne rundt til Kristianstad, og om de bornholmske farvande, som den har trafikeret livligt, siden den i begyndelsen af 1980'erne blev fast stationeret ved sommerhuset uden for Allinge, sidste gang i 1985.

Gornitzka er imidlertid en flittig kajakroer, ud fra Hellerup såvel som fra Allinge. Hans sidste store tur var i 1982, da han og hans dattersøn i almindelig kajak roede fra Göteborg ad Göta-kanalsystemet og de store søer ud til Østersøen og ned til Kalmar – ca. 600 km og passage af 60 sluser.

Kapsejladser har kun i mindre grad interesseret sejlkajakfolkene, dertil var deres både for forskellige: Mens »Hval« og »Skum« var hurtige i større grad end »Rask«, »Caramba« og »Fænø«, havde »Skum« fordelen som bedste bidevindsejler. »Hval« var hurtigst på vendingerne under kryds og også hurtigere med vinden agten ind, mens »Rask«, »Caramba« og

»Fænø« med deres gunterrig var lidt langsommere i vendingerne og holdt knapt så god højde på bidevind. Og med vinden agtenind var »Skum« langsommere med sin lavere rig og en fok uden stor trækraft.

Derfor indførtes skiftesejladserne til den årlige klubkapsejlad: Deltagerne byttede både, indtil alle havde sejlet i alle både, den samme trekantbane rundt. Det var både retfærdigere og morsommere for alle.

Langturene, feriesejladserne har været strejft nogle gange i de foregående afsnit og var jo også et væsentligt element i hele interessen for sejljakkerne.

Hvordan teede disse forskellige typer sig da, når de tog ud sammen på langfart? Stort set godt. De fulgte pænt ad, som det blev så tydeligt demonstreret på den store tur fra Odense vest om Fyn til Svendborg. Der var 2 »Rask«er, 2 »Skum«er og 1 »Hval«.

Under kryds og pagajning fra Enebær Odde til Agernæs og Æbelø var »Rask«erne ikke de hurtigste under krydset, men nok de letteste at ro. Fra Bogense gennem Lillebælt til Kolding Fjord var det magsvejr, og der var godt følgeskab – hvad der også var resten af vejen. Generelt kan siges, at de 2 »Rask«er var en smule langsommere og måtte sejles mere opmærksomt.

På en anden tur med 1 »Rask«, 1 »Caramba« og 1 »Fænø« gjorde det samme indtryk sig gældende.

En tur, som udgik fra Hellerup over Saltholm til Skanør med 1 »Hval«, 1 »Fænø« og 1 »Caramba« med den hensigt at gå syd om Skåne til Simrishamn el. lign., men på grund af vedvarende østenvind blev til en ren Øresundstur i stedet, viste »Hval« sig med sin større bredde under alle forhold som den hurtigste – især på en hård sejlad for stormsejl fra Løddeå munden til Landskrona.

Sejljakken er i hovedsagen en enmands turbåd, velegnet til sejlad i de fleste farvande inden for Skagen for et vilkårligt antal deltagere i følge. Den findes i flere og meget forskellige ty-

per. En sammenfattende karakteristik af disse sejlkajakker vil være nærliggende, og det kan næppe gøres bedre end ved et citat af K.V. Palslevs artikel 1981 til Hellerup Kajakklubs 60-års jubilæumsskrift:

»I »Skum« og »Hval« er riggen logisk formet efter formålet: Bedst mulig fremdrift, idet der er taget hensyn hertil på to måder: Sejladsen er fordelt således, at sejlcentret ligger lavt, hvorved opnås, at det fulde sejlareal kan bæres længst muligt, og der er sørget for så megen forkant som muligt. Den forreste del af et sejl er den virksomste, især under bidevindsejlad. Det er så heldigt, at de to hensyn opfyldes ved en og samme foranstaltning: Arealets fordeling på tre sejl. Der er rullebomme, så man altid kan føre så nær det fulde sejlareal, som omstændighederne tillader.

Den opnåede bedst mulige fremdrivning har dog sine ulemper. Det tredje sejl, fokken, er i søgang ret utilgængeligt, og det kræver en høj mast og ikke en stump som gunteriggens undermast. For at kunne lægge masten, når det er nødvendigt eller for at bjerge fokken, står masten på dækket med fodled, vanter og stag, helt afhængig af disses pålidelighed. Det er således ikke svært at få skuden klædt af til at tage en dravat, men mindre behageligt at rigge til igen, så længe søen er urolig.

På »Hval II« bruges normalt ikke fok. For at få den ønskelige megen forkant er sejlene skåret høje og bæres af lange master, der fri for farthæmmende vant og stag står i et mastehul og derfor er vanskelige at lægge eller rejse i søgang, selv om »Hval«s størrelse og stivhed giver manden stor bevægelsesfrihed, også på dækket. Men man er sikker på, at masten bliver og fungerer i det mindste så længe, som skipperen ønsker det.

I »Rask« m.fl. er riggens princip: Driftsikkerhed. Det kræver enkelthed og menes opnået ved en tomastet gunterrig: Lave master og sejlene lidset til lange spir, der hejses eller hænges på de lave master. Prisen for den opnåede driftsikkerhed er: Mangel på fok og nogen ulejlighed af de lange spir, når de ligger på dækket. En vigtig sikkerhedsanordning er en »hals« (halsbarmline) til

storsejlet, der hindrer bommens gaffel i at slippe masten. Sker dette, er der stor mulighed for, at sejlet vælter hen over mastetoppen og således ikke kan fires ned«....

»Sænkekølen er i alle undtagen »Hval«erne anbragt så langt fremme, at fodstyringen kan anbringes ved dens agterkant, og at man kan ligge udstrakt med begge ben på samme side af sænkekølskassen. Denne placering af sænkekølen er for forlig og gør bådene meget luvgerrige. I »Skum« flytter sænkekølen sig et stykke agterefter, når den går ned, og i »Fænø« kan den flyttes et lignende stykke, når den er nede. I »Hval«erne er den derimod anbragt ca. 1 m længere agter, så at båden er fint afbalanceret og holder sin kurs, selv om man slipper roret i længere tid ad gangen. Men prisen er betalt ved, at manden ikke kan komme ned og sidde der, hvor hans plads burde være ved pagajning, og han kan ikke komme til køjs uden først at tage den dertil indrettede »skede«-sænkekølskasse ud – altså i land.

Det nyeste i »Hval« er dog to formindskede sænkekøle, så at begge de to nævnte ulemper undgås. Ganske vist har »Hval« vist sig – lastet på sommerferietur – at være en ganske forbløffende luvholder uden sænkekøl, men det er dog indtil videre et spørgsmål, om en eller to så lavtgående sænkekøle yder nok i sø, også når båden ikke er lastet.

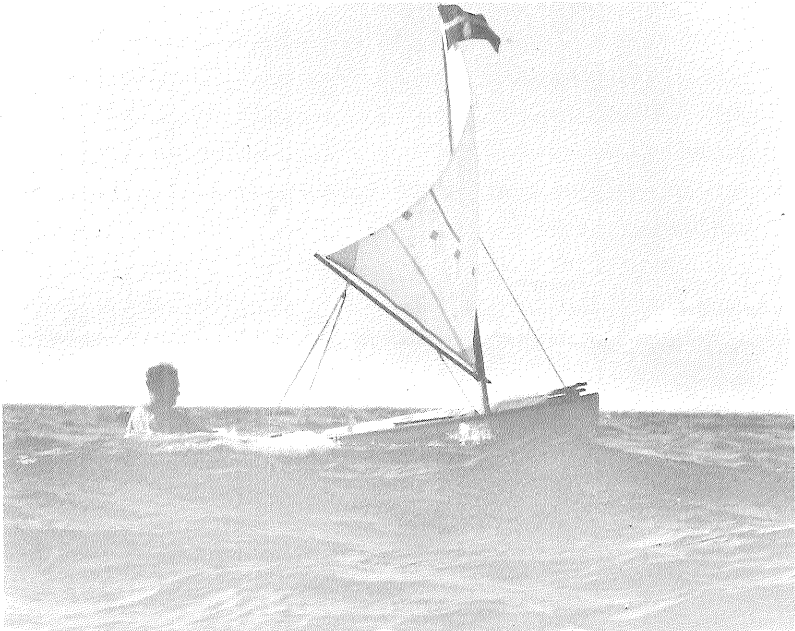
Ror er også forskellige. Medens de andre på gammeldags vis har roret på agterstævnen, har »Hval«erne krydserhæk med roret under stævnen, de er altså fri for de sårbare yoke og styreliner på dækket.

Det er meget interessant for konstruktører og brugere af sejljakker at tumle med de problemer, som foreningen af det størst mulige antal af de svært forligelige værdifulde egenskaber, som man gerne vil have samlet i een båd, byder – om muligt uden at tage tilflugt til ting, der er indviklede og upålidelige. Når man vil bedømme, om den ene båd er hurtigere end den anden, må to afgørende forudsætninger være i orden: Nemlig at manden kan sejle, og at sejlene virkelig er første klasses og står godt. En mangel

af den ene eller den anden af disse henseender udelukker alle chancer for et godt resultat.

For at et sejl skal virke bedst muligt bidevind, skal det have nogen bug fortil og flade ud agterefter. Hjemmesyede sejl lykkes undertiden, men ellers er kun den bedste sejlmager god nok.

--- Jeg har set en »Skum«-skipper fumle i minutter med en split til bommen, set en stormast dejsse i søen, fordi en vantskrue knækkede, set en sejlkajakmand arbejde i mere end en time for at få et vådt storsejls forlig til at glide i mastens hulkehl. Alle disse og flere ting er i afgørende strid med grundloven for alt i en sejlkajak, nemlig at skipperens vilje er IKKE et »hvis det måtte være belejligt« – MEN at havari på ror og rig må simpelthen ikke finde sted!«



For stormsejl i det sydfynske øhav. *Under storm sail in the South Funen archipelago.*

Vedrørende rebning af gunterriggen nævner Palslev den ringe tilbøjelighed, der er til at rebe sejlene ned. Og det er jo rigtigt, behovet opstår som regel ved friskende vind, mens man er til søs, og med gunterriggen kan man let og hurtigt dreje op i vinden, tage mesanen ned, rulle den sammen, stikke den hen ad fordækket, gøre den fast og sejle videre. Frsker vinden yderligere, kan manøvren gentages, idet storsejlet tages ned og erstattes af mesanen, der sættes som stormsejl på stormasten. Under disse manøvrer hales roret op, og den lidt for forlige sænkekøl har her den fordel at sørge for, at man bliver liggende vindret. – Under samme forhold rullerebes storsejlene på »Skum« og »Hval«.

Som følge af diskussioner om rigningstyper fik en i 1943 nybygget »Caramba« som sin første rig en ren kutterrig: Stormasten placeret på agterkant af sænkekølskassen, støttet med vant og stag, fok på 1½ kvm og storsejl på 4 kvm med rullerebning i bombeslaget – ingen mesan. Den blev en uforlignelig letvejrsejler, meget fin på bidevindsejlad og kryds, let i vendingerne – men skipperen måtte dukke sig bravt for at føre bommen over til den anden side. Og sejlcentret lå for højt, så der måtte rulles 3-4 omgange på bommen, længe før andre tænkte på at rebe.

Det kom til at knibe at følge med de andre, undtagen i let vejr, og så fik den storsejl og mesan efter »Caramba«s ordinære sejlplan, men dog med stående rig som »Skum« og »Hval I«.

Skipperen var dog ikke helt tilfreds, et par år senere skiftede han masterne ud med gunterriggen, som han kendte fra den »Rask«, han havde først. Det må anses for at være en subjektiv vurdering, eksemplet bringes for at vise mulighederne, og at kutterriggen var den ringeste, mens de to andre er så godt som ligeværdige.

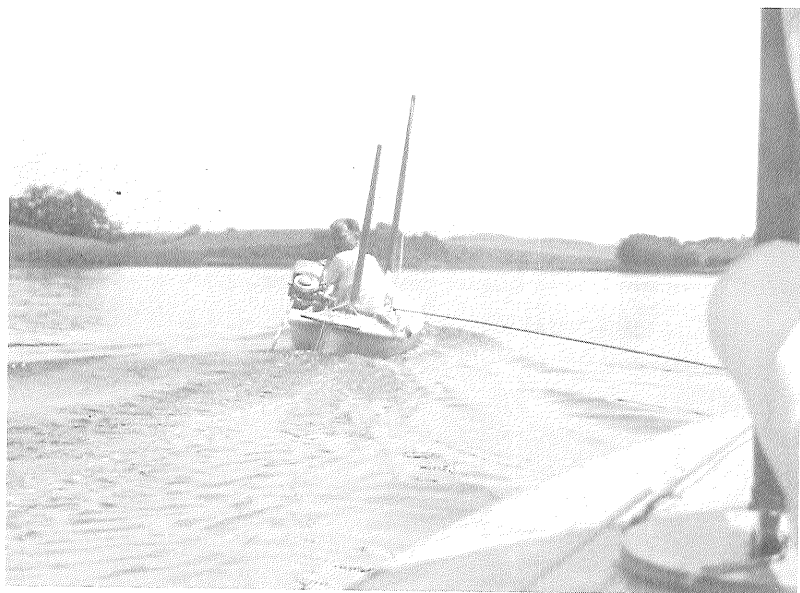
Til weekend- og langtursbrug har det til overnatning i sejljakken været almindeligt at medbringe et kajaktelt, ca. 2 m langt, ca ¾ m højt og i samme bredde som bådens midterspant. Det hænges op over cockpittet i faldene til den stående rig eller



Kajaklejr. *Kayak camp.*

med mesanguntermasten som indvendig teltstang, storsejlsfaldet forefter. Fastgøring med kroge eller tryklåse til rælingslisten. Hvis man kan affinde sig med den begrænsede plads, har man fordel af uafhængigheden af teltpladsens bundforhold. Rullestens- eller sandstrand er ligeså anvendelige som en blød, fugtig eng eller et nøgent klippeskær, blot man sørger for en stabil afstivning med et par gode håndsten under begge ender og under bundlisterne – kajakteltet fylder minimalt i bagagen.

Sidebordsmotor har været en god hjælp på adskillige langture, den fylder lidt ekstra i sidderummet, men kan som regel finde plads forude under dæk, når den ikke er i brug. De larmer mere eller mindre, de lugter af benzin og olie, og da de som regel er lavet til brug i ferskvand (tyske floder og søer), må man være opmærksom på tilsætning af kølesystemet. Men de kan være en god hjælp i vedvarende vindstille eller modvind, og man kan nemt have en eller flere kammerater på slæb.



En sidebordsmotor kan sagtens slæbe et par kammerater. (Mjelsvig, Als). *A lateral motor can easily tow a couple of friends. (Mjelsvig, Als).*

I det foregående har det været nævnt omtrent som en naturlov, at sejlkajakker er enmandsfartøjer. En passager kan da medtages på længere eller kortere ture, men har det ubekvemt om bord og bliver let afkølet. En vis undtagelse er Gornitzkas ret brede sejlkajakker, der har lidt bedre plads at røre sig på, og som så at sige altid havde en sidebordsmotor med for hurtigere at kunne overstå strækninger med kontrær vind.

I hovedstadsområdet – som stort set i hele landet – er sejlkajakernes rolle i søsporten overgået til sejljollerne, og det er forståeligt ud fra de ændringer, der på mange områder er indtruffet i løbet af de senere år.

Imidlertid synes interessen for sejlkajakkerne påny at øges i provinsen, hvor man har de gode farvande så nær ved, at transportproblemet er minimalt. Det er jo en pragtfuld fornøjelse at

besejle de jyske fjorde, Lillebælt, det sydfynske øhav og Storebælt. Variationerne er mangfoldige, ja uendelige når man medtager vejrets skiftende luner. – Et sjældent syn sås f.eks. engang ved anduvning af Halk Hoved i Lillebælt, klinten var fra øverst til nederst og i betydelig bredde som overhældt med højrrød farve. To sejljakker skurede mod stranden, for dette måtte undersøges nøjere – det var ingen øjenforblændelse, klinten var tæt dækket med røde valmuer i fuld blomst.

I sejljakken er man tættere på vandet og nærmere vinden end i andre fartøjer, i magsvejr daser man roligt afsted, i frisk vejr stilles fordringer til afbalancering af vindtrykket, så man føler sig som rytter på en havhest og eet med sin båd, som springer frem over bølgerne. Det kan blive vådt – og det må man klæde sig efter. Men glæden over sejladsen, glæden over den rene naturoplevelse er intens.

Hvordan får man nu begyndt, hvis man får lyst til at sejle sejljak?

Det er jo ingen risikabel sport for den, som kan – men for begynderen og den uvante er det nødvendigt at lære kunsten, og det går da lettest, hvis man kan finde nogen at lære den hos.

Spørg derfor i kajakklubberne. Det er under alle forhold en fordel at lære at ro kajak først, at finde ud af at gerere sig i et lille, smalt fartøj. Klubbernes sikkerhedskrav vil også være et godt hjælpemiddel til at undgå uheld.

Sikkerhedskravene i de organiserede kajakklubber er de samme for sejljakker som for kajaker: Ingen må tage ud alene, før både svømme- og kæntringsprøve er aflagt for klubbens bestyrelse, inden da må det nye medlem kun tage ud sammen med et erfarent medlem og kun inden for en begrænset afstand fra klubben og fra land. Godkendt redningsvest skal altid medføres om bord – og iført i tidsrummet 1.10-1.5. Svømmeprøven er på min. 600 m over åbent vand. Kæntringsprøven skal vise, at medlemmet efter en kæntring selv er i stand til at rejse sit fartøj på ret køl, komme om bord i det og føre det videre.

Hvis en god, brugt sejlkajak ikke findes, kan man bygge sig en ny – og dermed lære sit fartøj at kende så at sige fra bunden. Kopier af K.V. Palslevs konstruktioner kan fås hos Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg eller Dansk Kano og Kajak Forbund mod betaling af omkostningerne. Tegninger af »Skum« kan formentlig fås hos P. Arp-Nielsens arvinger. Der forefindes ingen tegninger af »Hval« – mens skabelonerne endnu eksisterede blev de anvendt til bygning af fire både og er siden gået tabt.

Få på biblioteket byggevejledninger såsom K.V. Palslevs bog: Kajakker og andre Kanoer, Kai Rasteds Boghdl. Hellerup 1935, eller Kanoer og Kajakker, Odense Kanoklubs Værft, Odense 1938/1941.

Endvidere kan nævnes følgende litteratur:

Med Kajak gennem Europa, Gornitzkas Forlag, Allinge 1930.
Kanutidrott 1910 og 1925, Föreningen för Kanotidrotts 10- og 25-års jubilæum.

Kanosport, Hellerup Kajakklubs 10-Aars Bog 1931, Kai Rasteds Boghdl.

Kano- og Kajakidræt, Om Sejladsen i Sø og Strøm, Odense Kanoklub 1935.

Kanoer og Kajakker, Odense Kanoklubs Værft 1938/41.

Sommerferie i Blekinge Skærgård, Gornitzkas Tryk, Allinge 1938.

Kano og Kajak, J.Fr. Clausens Forlag 1961.

På Sø og Å, 18 langture i kano og kajak, udsendt i anledning af Dansk Kano og Kajak Forbunds 50-års jubilæum den 5.3.1971.

Sail-Carrying Kayaks in Denmark

Summary

The author of the article, Svend Frandsen, outlines the history of sail-carrying kayaks in Denmark with all the insight and understanding that one can expect of a person who is himself a kayaker.

The sports of canoeing and kayaking gained ground a little earlier in Sweden than in Denmark. The extensive Swedish skerries and her many great lakes favoured the sport of canoe-sailing while sailcarrying kayaks in particular became popular in Denmark in the 1920's, 30's, 40's and until the sailing dinghies took over. Danish sail-carrying kayaks were developed by K.V. Palslev from 1905 onwards in Fredericia, and by C.A. Gornitzka in Allinge from 1920. In 1933 these two met each other at the Hellerup Canoe Club, where the third Danish kayak constructor, an architect called Peer Arp-Nielsen, was also a member.

Sail-carrying kayaks were used especially as touring boats and the extensive network of domestic shipping routes which existed at the time gave excellent opportunities for new points of departure and new experiences.

Not least on the basis of his own experience the author discusses the advantages, disadvantages and sailing qualities of the various constructions.

Finally it can be added that the Danish Maritime Museum has copies of K.V. Palslev's constructions if one should wish to build a sail-carrying kayak oneself.