

Af Svend W. Carlsen
Fotos: Find Clausen

Masser af højde og fart



Er Steen Kjølhede og Ylva med i en distancekapsejlads, er resultatet næsten givet på forhånd. De kommer først i mål. Svend W. Carlsen tog til Vejle for at se nærmere på den sejrige båd.

Den sagnomspundne YLVA var en skøn, men skrap og rapkæftet dame, som ingen kunne styre, før salig Harald Blåtand tog hende til hustru ... derefter blev der til gengæld - efter Steen Kjølhedes udsagn - »masser af både højde og fart«.

Tandlægekunsten er nok højnet siden hine krigeriske dage, og Steen har efter min foreløbige, men grundet min hovedprofession kvalificerede undersøgelse, ikke antydning af blåt skær over sine fortænder. Trods dette handicap sejlede han sin gamle træ-

Ylva, som i øvrigt nu nyder et velfortjent otium - passet og plejet af en ung bådebygger på Sydsjælland - til en utrolig række sejre. I sejladsen omkring flere eller færre, større eller mindre øer ved man efterhånden, at kommer Steen Kjølhede ikke først rundt, så er Ylva slet ikke på deltagerlisten.

Den historiske karakteristisk af den skønne dame passede sikkert godt på den første skærgårdskrydser med sin lille afstand mellem køl og ror og det smalle for- og agterskib, men

glasfiberversionen er rettet netop på disse punkter til et fuldendt harmonisk fartøj, legende let at sejle, føjelig og tilgivende ukyndig behandling uden at miste fart og temperament.

Sejlegenskaber, udseende, konstruktionsmetode, byggemåde og -sted samt salgsform er i fuldendt harmoni, og efter god dansk bådebyggertradition er det lykkedes at lade egen personlighed og indstilling til sejlads komme til udtryk i den færdige båd. Dette er dog en sejlsportsskribents halv-filosofiske eftertan-

ker. I virkeligheden startede det hele kun for sjov.

Morsomst når det går stærkt

Bådebyggeren Steen Kjølhede - uddannet hos Børge Børresen, der, er almindeligt anerkendt som værende mellem de tre fineste træskibsværfter i verden, havde samtidig med olympiadedeltagelse i Finn-jolle og konstante internationale topplaceringer i OK, nået at opbygge en eftertragtet produktion af lynhurtige, lette lækre OK-joller og træmaster. Resultatet var, at hans kone Anni var alene med sønnen Troels 2 1/2 af dennes 4 første levemåned på det lille husmandssted i bakkerne ved Brejninge. Ylva I blev så bygget efter Kiel-olympiaden beregnet til fælles familiefornøjelse og i det fælles lå selvfølgelig også, at et konkurrenceidrætsmenneske naturligt nok synes, at det er morsomst, når det går stærkt. Det kunne også være sjovt at se, hvor stærkt en klassisk - på billeder beundret skærgårdskrydser, barneårenes drøm af en båd - ville kunne sejle, hvis man udformede undervandsskroget efter nyere hydrodynamiske principper.

Steen allierede sig så med sin lærekammerat fra Børresen, Hans Jacobsen, som havde læst videre til skibssingeniør.

Resultatet er velkendt. Det blev sjovt, kom til at gå stærkt, og familien fik dejlige ture med Bogense, Æbelø og Endelave som foretrukne mål. Anni, der selv er juniorbåds-uddannet, kunne i stedet for kajtilværelsen ved de store jollestævner nyde at være med til at vinde Fyn Rundt.

De mange timer ved roret på distancesejladserne blev brugt til at gennemtænke forbedringer, og da William Jensen kom og spurgte, om han måtte låne tegningerne til Ylva, fik han alle de nye tegninger og beregninger mod at brødrene Max og Steen Kjølhede, som er sammen om produktionen, måtte lave form over det færdige skrog.

Der er indtil nu leveret 6 »Ylva«-er, og K'et i sejlet, som skulle stå for »Karat«, står nu for værftet. Man kan ikke ustraffet vinde så meget. Navnet hænger ved.

Arskapaciteten, når Kjølhederne fremstiller skrog, køl, ror og overbygning, mens Oluf Jørgensen i Kolding sørger for dæk og

Trods den lille bredde er det selvlysende cockpit lige så stort som på en gængs IOR-båd.



De lange, slanke skroglinjer giver perfekt sporing under spilersejlad (øverst).

Ylva er i forbløffende overensstemmelse med Steen Kjølhedes personlighed og livsindstilling (i midten).

aptering, er 6-8 stykker, hvis Steen skal kunne leve sin normale tilværelse med god tid til distancesejladser, olympiadedeltagelse som reserve og bådebygger plus en afslappet sommertur. Der kan dog sagtens blive tid til at fremstille flere skrog for selvbyggerfærdiggørelse, hvor en pris på 35.000 må være noget af det mest attraktive på markedet.

Der bliver formodentlig ikke tid til at fremstille mange OK-joller mere, netop på et tidspunkt, hvor hans joller besætter de fleste fremskudte placeringer i verdensmesterskabet. Det, der startede for sjov, er blevet et godt levebrød.

36 mm tyk ved kølen

For at bevare arbejdsglæden og et hyggeligt forhold til køberne har Kjølhederne ud fra deres erfaringer med OK-jollerne, hvor man selvsagt er tvungen til at gå meget snært på tolerancerne, valgt at dimensionere meget kraftigt og at undgå sandwichmateriale i en sådan grad, at det fornemmes som materiale-spild. Klædningen er 18 mm med overlappning i bunden giver det 36 mm ved kølboltsålen, og da denne er hele 22 cm på det bredeste sted, og har 7 kølbolte, forstår man bedre Steens ro, når han på vej ud af den nygravede Brejninge Havn stille bad mig om at holde godt fast, når vi ramte et par sandbanker under ud- og indsejling.

Der er ikke en knagelyd i skibet, og vandets brusen langs skrog-siderne når kun dæmpet ind.

Med samme omhu har man fastlamineret dæk og skotter, og den ekstra vægt har øjensynligt ikke hæmmet bådens fart. Med den lille produktion er der også mulighed for at give tid til en fuldstændig afhærdning i formen, og det ses tydeligt på finish'en.

Dæk og cockpit er udført i plywood over laminerede bjælker, som sammen med træ- og korkgarnering indvendigt giver et rigtigt sejlskibspræg uden at man - bortset fra dæklisten for elektricitetsrørene - er forfaldet til at lave kulisser. På Steens båd er der i stedet for vinylkork til en merpris af ca. 10.000 kr. lagt et smukt teakdæk, som svarer godt til hele bådens stil.

Alt er enkelt og funktionelt, men

Fort sættes næste side

Fortsat fra forrige side

med den lille hovedbøjning for den traditionelle sejlbådshygge, som gør, at man virkelig trives.

Let at sejle

Der var 10-12 sek/m og krap sø fra NØ over Vejle Fjord, da vi bumbede havnen ud. Rebet store og lille genua. Med en bredde på 2.29 m og 57 % ballastandel svarende til 1700 kg af deplacementet på ca. 3 t havde jeg ikke forventet nogen særlig begyndelsessivhed, og det passede fint, at den krægede godt ud over revlerne, men jeg blev overrasket ved at opdage, hvor stor indflydelse længden har på slutstabiliteten.

Med sejlføring svarende til maksimumfart vil jeg skønmæssigt tro, at krængningen er 4-6° større end på min egen bredmavede IOR-båd med samme deplacement (Elvstrøm 32). På grund af den mindre bredde (2.29/3.07) løftes kølen ikke ud af vandet, og den med vandlinjen følgende større skrogefart giver tilsvarende mere lift på kølen. Alt i alt skulle højden blive den samme, dog fik jeg en fornemmelse af, som Steen bekræftede, at det bedre kan betale sig at gå fuld fart frem for at pine højde.

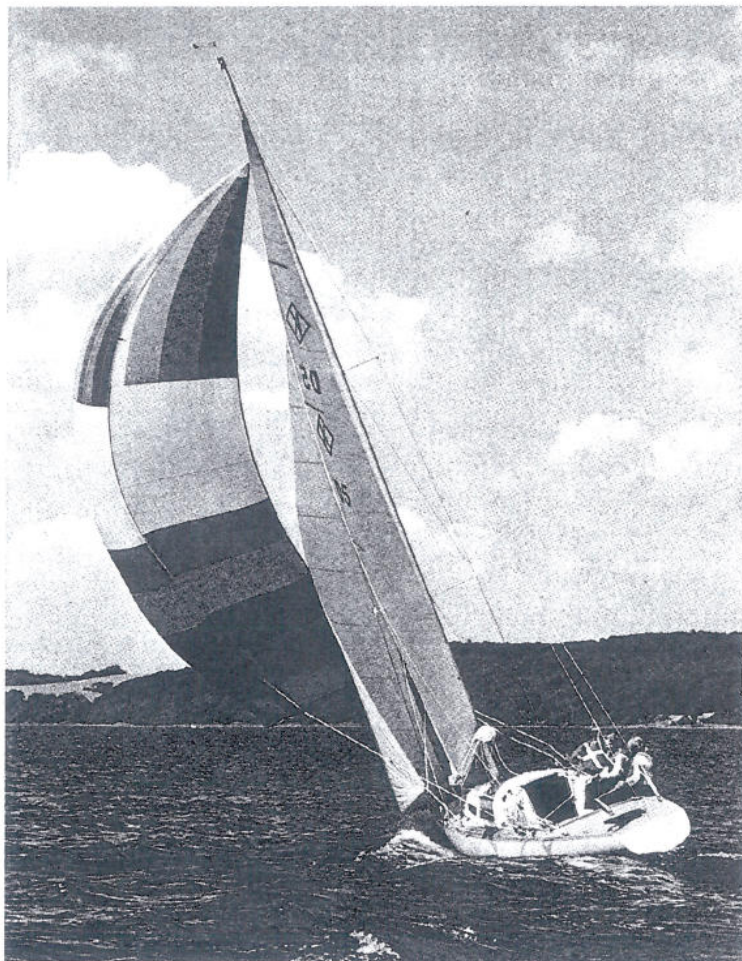
Specielt i let luft vil skroghastigheden p.gr.a. den lille våde overflade give en uvant stor ændring af den relative vindretning, men altså også en tydelig følelse af at »skabe sin egen vind« - et velkendt fænomen fra flerskrogsbåde.

Hvis disse teoretiske overvejelser får det til at lyde som om det kræver ekspertise at sejle en Ylva kan jeg trøste med, at det er så enkelt, at en almindelig familie efter aflagt sejlørskoleprøve vil have det betydeligt lettere og få uendeligt meget mere sejlerglæde end i langt mindre såkaldte familiebåde.

Det lange opskud kræver dog en forudseende skipper, som til gengæld kan redde de fleste situationer p.gr.a. en venderradius på kun 1½ gange vandlinjelængden. Når et balanceror er anbragt rigtigt og med rigtig fordeling af rorstammen, er det uovertruffent.

De fleste vil føle sig trygge med en lille indenbords motor, hvad skroget og indretningen også er forberedt til. Et forsøg med påhængsmotor med vippebeslag til en brønd er så godt som opgivet. Utroligt nok føles de 12,06 m eller ca. 40 fod ikke på nogen måde skræmmende, men derimod pragtfulde at se hen over, og det

Fortsættes side 57

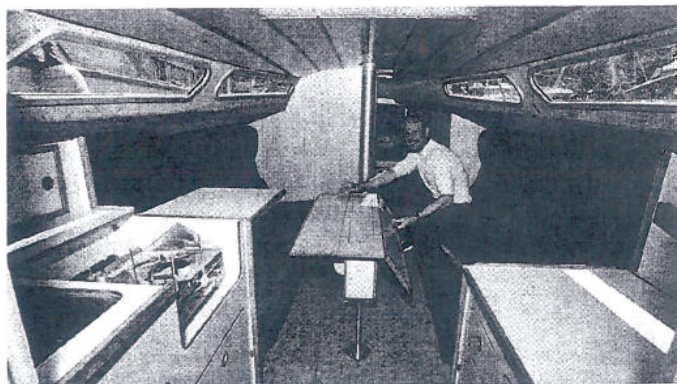


Spilerskøder med indhal og fald trukket til cockpit giver fornøjelig spilersejls for en familie (øverst).

Man sidder godt på kanten og savner ikke søgelænderet (nederst).



Fra kapsejls ved men, hvordan et kortbord skal fungere (øverst). Ved at trække hynderne helt i borde opnås forbløffende pladsforhold (nederst).



fornemmes bare dejligt at konstatere farten og kursstabiliteten med den fint afstemte tendens til at søge vinden ved alle normale krængningsvinkler. Selv på hård skæring med spiler slap roret ikke sit greb i vandet. Fribordshøjden med et pænt spring til 97 cm i stævnen var tilsyneladende tilstrækkeligt til at undgå dykning i søerne og sikre en tør båd, men vejrforholdene under opholdet i Vejle var næsten for perfekte, og selv en trænet besætning ville nok være glad for en pulpit og lidt søgelænder i rigtigt havvejr. Til almindelig sejlads er de velanbragte gribelister dog fuldt tilstrækkelige, og 4-årige Troels er et godt eksempel på, at vane og opdragelse er sikkerhedsmæssigt mere effektivt end de mest udspekulerede søbårne kravlegårde.

Ylva II er under alle forhold let og i balance på roret. Den anvendte rorbøsning klemte dog en anelse p.gr.a. for kort øvre konus. En detalje, som formodentlig er let at rette.

Spilersejls med 12 knob på fladt vand er en sejlsportsmæssig nydelse, specielt når man som her kan sidde uanstrengt og snakke, mens man tordner af med vandet sprøjtende langt til siderne.

Riggen er enkel, og der er tænkt alle de rigtige tanker, - men der forestår et lille stykke arbejde med at perfektionere hver enkelt detalje, således at disse funktioner fuldt ud kommer til at svare til bådens øvrige præg.

Mens vi krumbojede plukkede jordbær oppe ved det lille husmandssted midt i skoven med udsigt over Vejle Fjord og Anni's og Steens ko diskret mu'ende efter vand, fik jeg den samme afspændte fornemmelse, som jeg havde følt med Ylva's rorpind i hånden. Da forstod jeg, hvorfor Kjølhederne spøgende nægter at sælge mere end én båd til hver, og hvorfor de ikke ønsker at lade sig presse ind i storproduktion med tilsvarende stort administrationsapparat.

Ylva mangler ståhøjde og er lidt smal, men ved pantry'et står man under skydekappen, og køjerne er trukket helt i borde med hynder op af klædningen.

Ved at nøjes med 4 gode køjer har man et pragtfuldt cockpit og god stuveplads.

Ligesom Steens egen livsform et godt udtryk for begrænsningens kunst - og så er der altså masser af højde og fart.

Pris for færdig båd fuldt sejlklaar incl. ankergrej, fortøjninger, fændere og fuld sejlgarderobe, Genua I, II, III, storsejl og spiler er kr. 144.818,00 + moms. ■