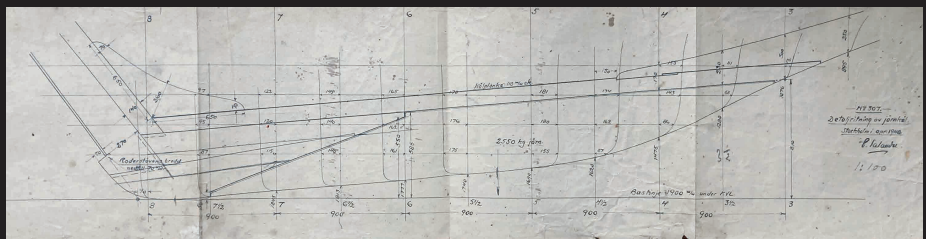
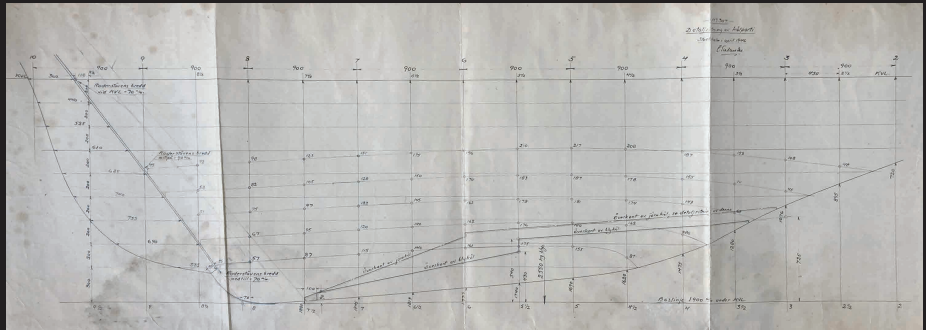
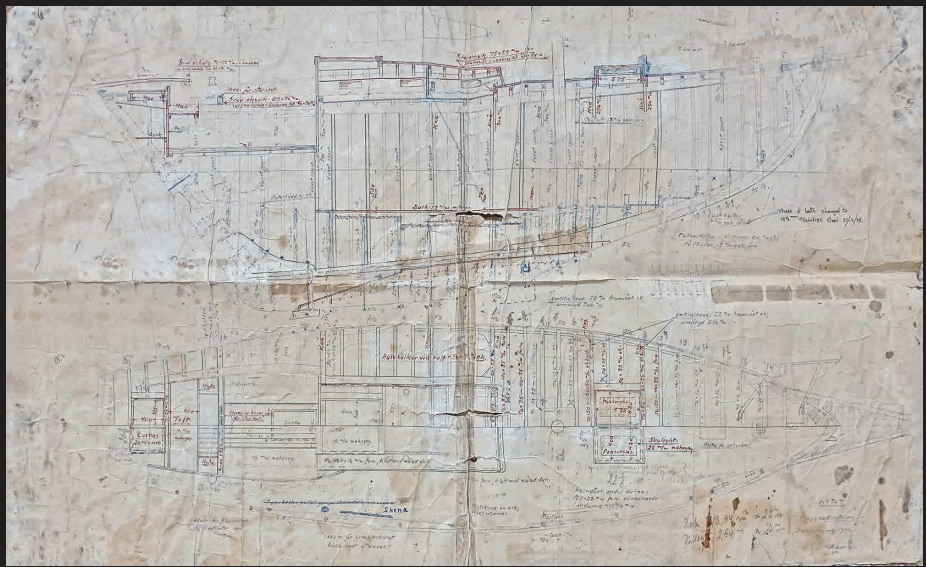
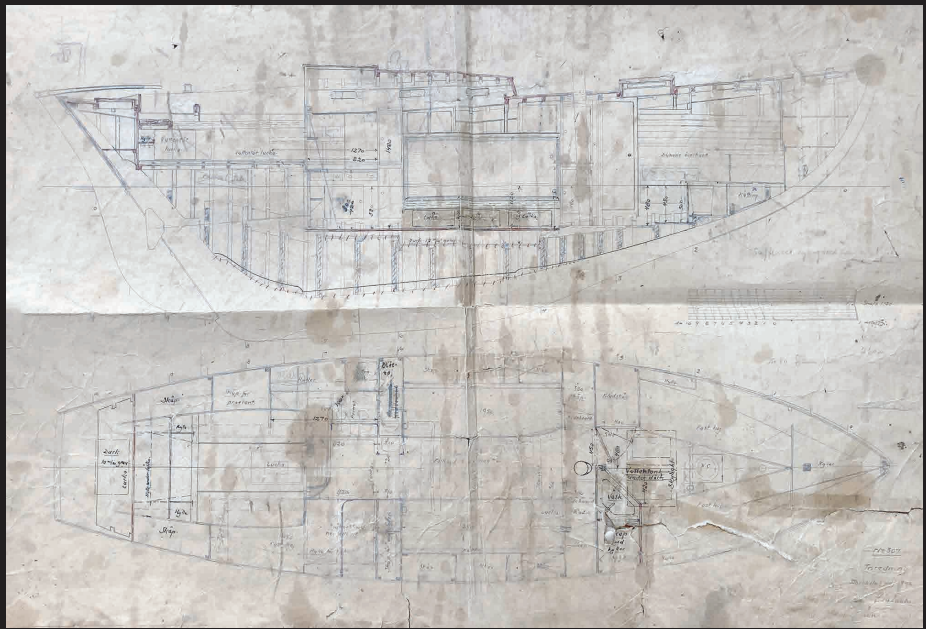
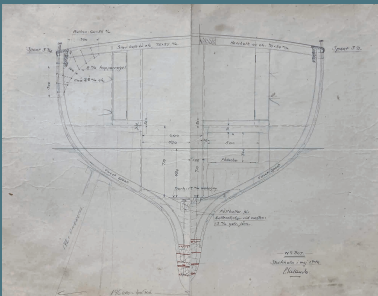


Original handdrawn construction plans with design notes and comments from the yard and client. Photo documented 2020.

N^o 307.
Sackholm i maj 1946.
P. Salander



Design n°307 - Erik Salander

The well documented historical articles in yacht magazines - v Danish / Scandinavian Yacht Magazine - Sejl & Motor, Yachting World and in Andreas Laursen's classic book about Danish Yachts through 100 years.

Sejl og Motor



1. udgave 1918-1924 TIDSSKRIFT FOR DANSK SEJL- OG MOTORBÅDSPORT 16. udgave 1971-1974

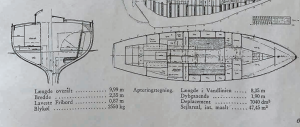
Erik Salander

tegner Turbaad til dansk Sejler

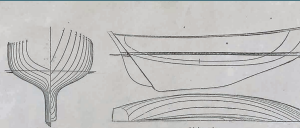


I SEJL OG MOTOR handlede Eriks konstruktion om en dansk turbaad der blev brugt til at transportere og sælge fisk. Den havde en motor og en sejlmaskine. Den blev brugt i Danmark og i Norge. Den blev brugt i Danmark og i Norge. Den blev brugt i Danmark og i Norge.

NÅR man betragter danske turbaad, er man ikke i tvivl om, at konstruktionen er lavet af træ. Det er en af de grunde, at den er så let og hurtig. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine.



Langhals turbaad 3,50 m, Apogee turbaad 3,50 m, Langhals turbaad 3,50 m, Apogee turbaad 3,50 m



Spærrig turbaad 3,50 m, Længde turbaad 3,50 m, Apogee turbaad 3,50 m, Langhals turbaad 3,50 m

Danske Sejleres nye Færdige til Brænde Remmer, som kan gaa Langs og have en Motor og en Sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine.

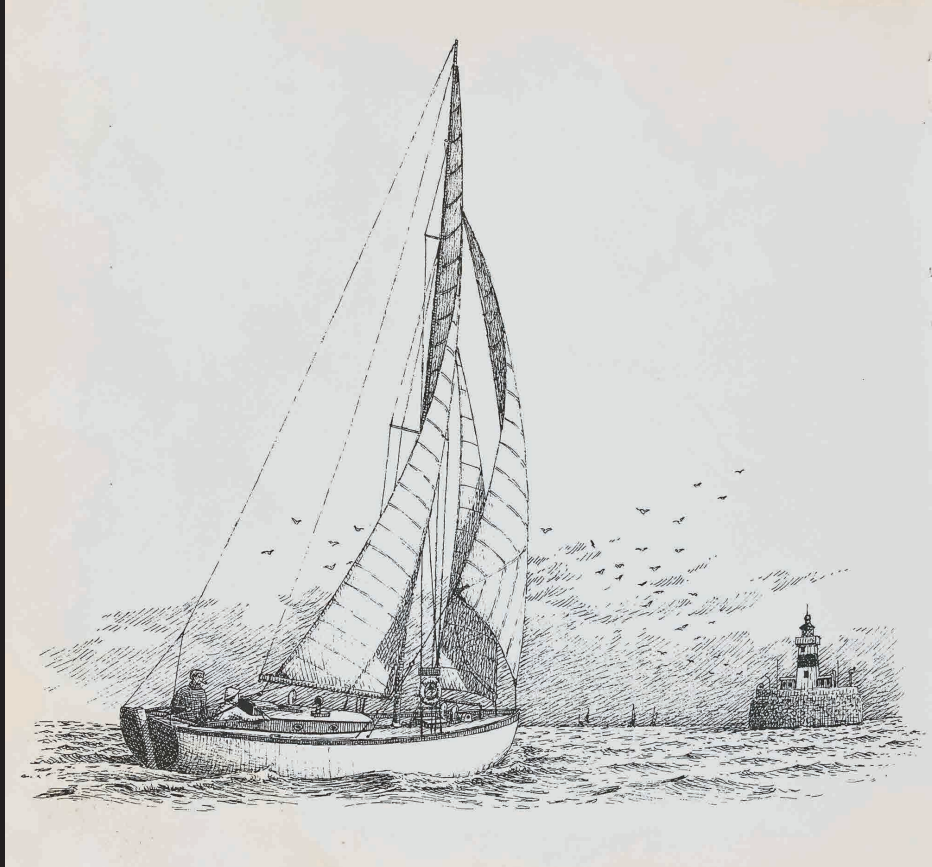
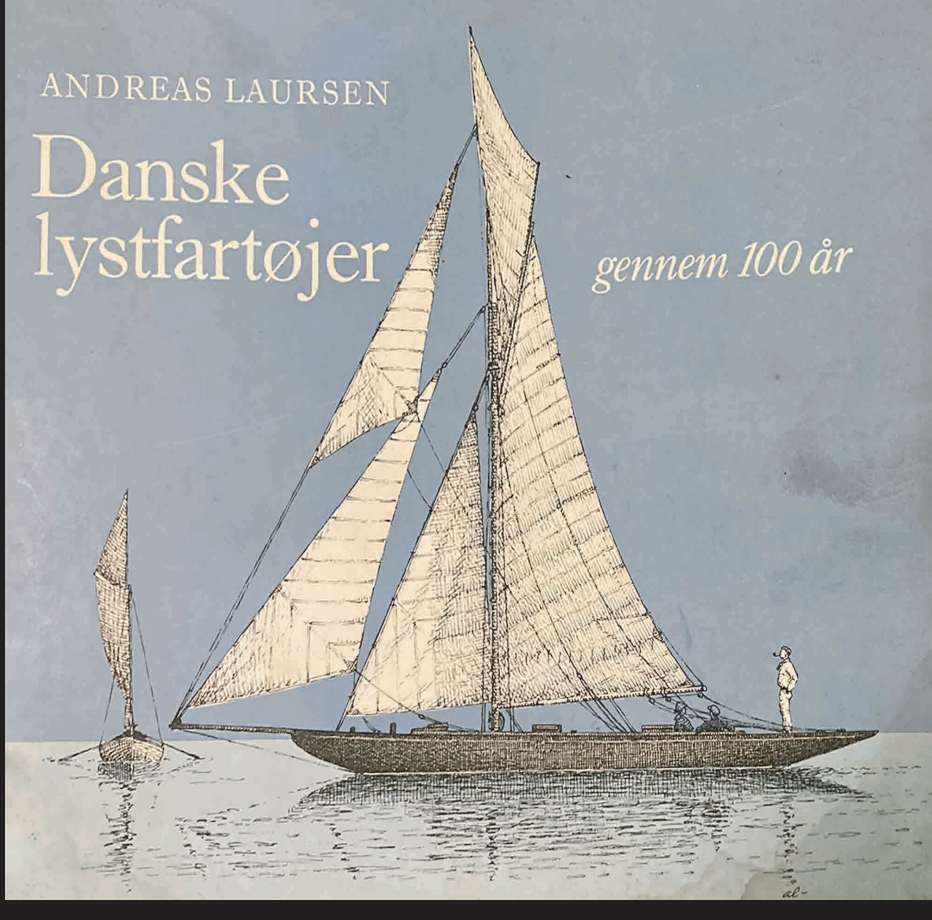
Æresfuld skandinavisk Deltagelse i engelsk Konstruktionskonkurrence. Yachting World udgiver i Sommer en Konkurrence om at bygge en turbaad på 10 Fod eller Thirteen Meter. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine. Den er lavet af træ og har en sejlmaskine.

A. SLAABY-LARSEN

ANDREAS LAURSEN

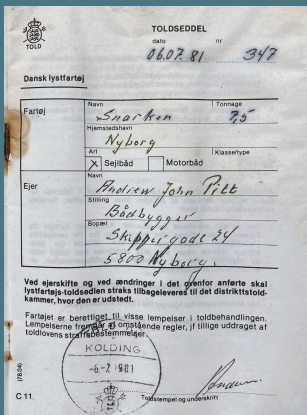
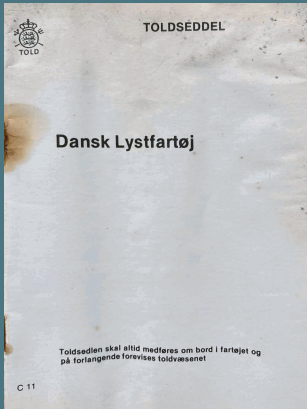
Danske lystfartøjer

gennem 100 år

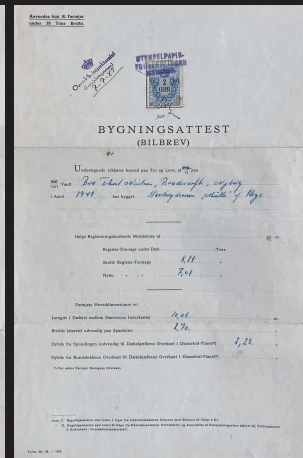
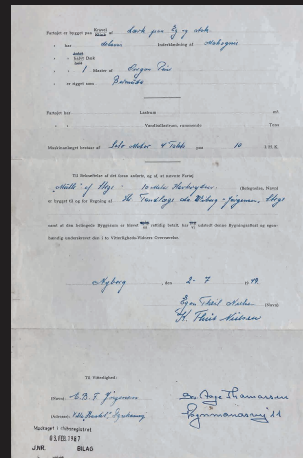
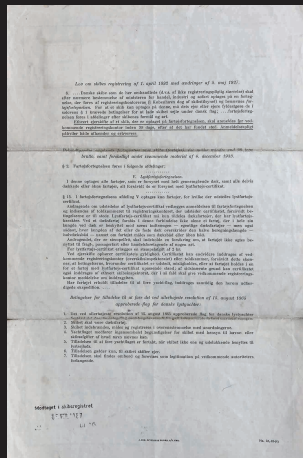
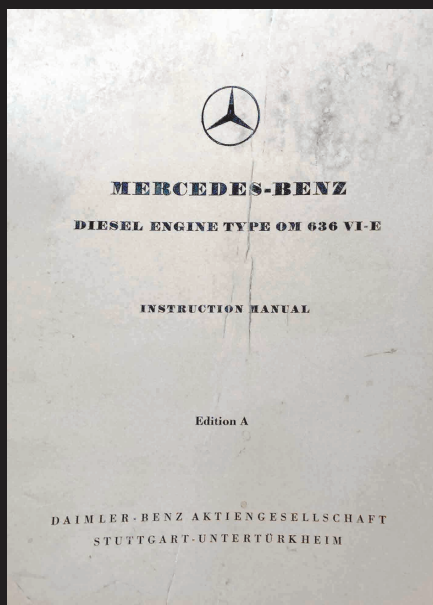
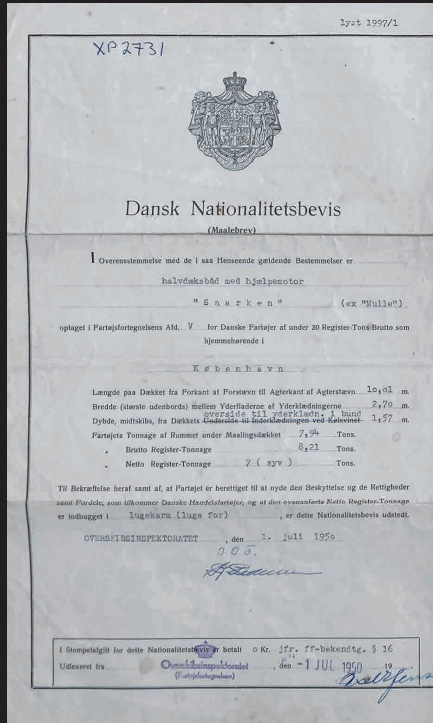


Design n°307 - Erik Salander

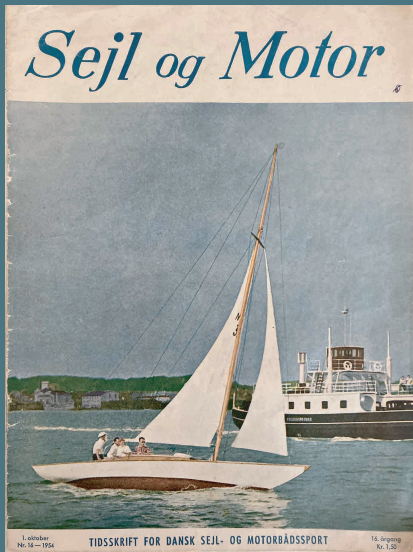
Full documentation for contracts, VaT, Nationality, Yacht Register, Engine, various gear & equipment



p06



The yacht sailed around England & Scotland in 1954 - This is well documented in the Danish / Scandinavian Yacht Magazine - Sejl & Motor, through several articles through out the years.



I sejlboer. Nr. 10 - 1954. TIDSSKRIFT FOR DANSK SEJL- OG MOTORSPORT. 16. Udgang. Nr. 1.53

Erik Salander tegner Turbaad til dansk Sejler

En SEJL- OG MOTOR turbaad konstrueres som en særlig type af turbaad, der er beregnet til sejl og motor. Den er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport.

Denne turbaad er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport. Den er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport.

Langsids: 10,00 m. Afsættelse: 10,00 m. Længde: 10,00 m. Bredde: 3,00 m. Højde: 2,00 m. Vægt: 1,00 t. Pris: 100.000 kr.

Engelsk Konstruktionskonkurrence

En konkurrence om konstruktion af turbaad til dansk sejl og motor sport. Den er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport.

Denne turbaad er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport. Den er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport.

Langsids: 10,00 m. Afsættelse: 10,00 m. Længde: 10,00 m. Bredde: 3,00 m. Højde: 2,00 m. Vægt: 1,00 t. Pris: 100.000 kr.

A. SLAABY-LARSEN

Design og konstruktion af turbaad til dansk sejl og motor sport. Den er bygget af træ og har en særlig konstruktion, der gør den velegnet til dansk sejl og motor sport.

Langsids: 10,00 m. Afsættelse: 10,00 m. Længde: 10,00 m. Bredde: 3,00 m. Højde: 2,00 m. Vægt: 1,00 t. Pris: 100.000 kr.

p05

Med „Snarken“

RUNDT ENGLAND

AF ERIK DRESCHER

„Sejl og Motor“ bringer i dette og de følgende numre den af KDY i år præmierede langfartsberetning. Den er i flere henseender lidt ud over det sædvanlige. Det er en sejlads på 2.120 sømil gennem farvande, som danske sejlere kun sjældent får lejlighed til at besøge. Forfatteren og skibperen er den kun 20 år gamle Erik Drescher, som netop er rykket til KDY's seniorafdeling fra juniorafdelingen.

Beretningen er tilegnet den første formand i KDY's cruisingudvalg, arkitekt Gerhard Køppe.

Da „Snarken“ kom på land i efteråret 1952, var det ikke for at stå gemt og glemt det næste halve år. Den skulle udrustes med henblik på en langtur til Skotland, en tur, der i det hele taget krævede omhyggelig forberedelse, selv om den vigtigste betingelse for en god gennemførelse sejlads på forhånd var oplyst, fordi besætningsproblemer allerede havde løst sig selv. Mine forældre skulle være min besætning.

For at få et arbejdsgrundlag gik vi i gang med at finde en passende rute til Skotland, hvor det selvfølgelig var vestkystens skærgård, der lokkede. I håb om brugbare vindforhold planlagde vi at sejle ud gennem Kieleskanalen, derfra videre over Nordsøen til en af de to kanaler gennem Skotland, ud på vestsiden, rundt i skærgården og hjem gennem den anden kanal, over Nordsøen til Skagerrak og Kattegat. Eller, hvis chancen mod al forventning skulle vise sig, fra Kieleskanalen sønden om England, gennem det Irøke Hav og en del af den skotske skærgård til den kæneste og nordligste af kanalerne, den Caledoniske, og også i dette tilfælde hjem norden om Skagen. Vejen gennem Pentland Firth lod vi ude af betragtning.

Tirsdag den 23. juli 1953 er de uhyre omfattende forberedelser lige ved at være forbi, og vi kommer nok af sted en gang i løbet af aftenen, eller snarere natten.

Meget er sket i den senere tid. Skibstilsynet har ændret fartøjshjemmelen, og forsikringen er udvidet. Den 3. juni blev båden afmagnetiseret ved Lynetten, og for et par dage siden undersøgte vi kompassets deviation. Til det sidste har vi arbejdet med udrustningen, og i går og i dag er der gået en stadig strøm af forsyninger om bord, 260 l petroleum og benzin, 150 l vand, proviant, personlig bagage og meget andet.

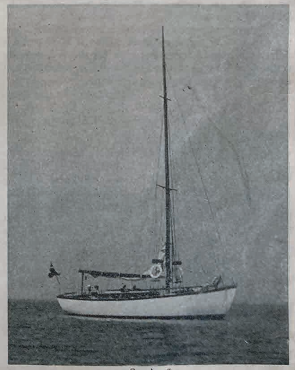
„Snarken“'s dimensioner og indretning.

Snarken, der har været genstand for al omhu og nu skal være vores hjem i ca. 6 uger, er et sejl fartøj med hjælpemotor, plattagat, konstrueret af Erik Salander og bygget 1949 af Ibse Nielsen i Nyborg med 28 mm lærkebordplading på og og ask. Bådens dimensioner er længde overalt 9,99 m, længde i vandlinjen 8,40 m, største bredde 2,73 m og største dybgående 1,95 m. Deplacementet er 8 tons, brutto register-tonnage 8,21 og netto register-tonnage 7 t. Irenkelen vejer 250 kg og den indenbords blyballast 500 kg. I „Sejl og Motor“, 1947, nr. 3, side 65-66, er aftrykt tegninger til et søsterfartøj

(der er dog enkelte mindre afvigelser i Snarkens konstruktion).

Pladsen om læ er udnyttet på følgende måde: Forrest er meget bekvemt forrum med ståhjude; her er w.c., håndvask, to køjer og plads til sejl, ankerkæde m.m. Derefter kahyt med to brede køjer. Agten herfor om styrbord en hundekøje og bagbord pantry. Endelig opgang til cockpit og helt agterude agterrum til forsyningsgrej. Desuden et flertal rummelige skabe, skuffer og andre stuvrum fordelt over hele skibet. Alt på hovedtrekkene en traditionel opretning, der imidlertid er gennemtrank i mindre detalje og giver mere rummelighed og bevægelsesfrihed, end man venter sig i en båd af denne størrelse.

Snarken er bemudda-kutterrigget og har et internationalt målt sejlareal på 47,45 m², hvilket dog er forøget,



„Snarken“.



„Snarken“'s pantry, sovekahyt og forrum.

etter at en løs klyverbom er kommet til. Der kan føres storejil (30 m²), som kan forvandlede ved klyverbom (til 22 eller 16 m²), krydsfok på peterbom (10 m²) og klyverbom (15 m²). Vi medfører også genaufok (34 m²), stormstovser af ljungrørstypen (16 m²) og stormfok (9 eller 6 m²). Specielt til denne tur har vi anskaffet endnu en stormfok af meget svær dug (3 m²), der også i givet fald kan bruges som stabilisator agter i forbindelse med den ligeledes nye drivpose, der har kvadratisk åbning.

Mastepoeret hviler på 5 bundstokke, og masten er 14 m høj over dækket. Den er effektiv og sikker afstivning og har f. eks. dobbelte undervanter og dobbelte mellemvæb. I den løbende rig er der bl. a. reservestovsejlsfald med tilhørende spil.

Hjælpe motoren er en 4-cylindret, 4-takts „Solo“ motor på 1800 cm³ og udvikler 10 HK ved 1000 omdrejninger pr. minut. Brændstoffet er benzin ved start og traktorpetroleum under gang. Den kan give båden en fart af 5½-6 knob gennem roligt vand.

Todelt presenning som selvløsende cockpit.

Snarken er bygget med henblik på lavsejlsled og har da også vist sig velegnet til formålet. Dog er der to svage punkter, der har givet anledning til lidt angstelse. Cockpit'et er nok selvløsende, men temmelig stort og forsynet med flere lemme, der kun med vandfaste strimler kan lukkes fuldstændigt tæt, og endvidere er nedgangen til forrummet lavet som skylykt, ganske vist med pænslags og beskyttet med tremmer, men afgjort en stor svækkelse af dækket. Vi var klare over, at der måtte gøres noget, men det skulle helst være sådan, at vi stadig i beskyttede farvand havde den store fordel af et rummeligt cockpit og et lyrt forrum. Problemet er nu for cockpit'ets vedkommende løst sådan, at vi kan overdække den midterste del med tværskibe planker, på undersiden forsterket med messingskinner, og derefter bringe en todeligt presenning, der knappes vandtæt på ydersiden af cockpit'rammen og dækker hele cockpit'et, hvorefter den dannes to poster i de ikke plankede dele af den agterude til rosmænd, der ser kompasset gennem en

plexiglasrude, og en forude ved nedgangen til kabyrten. Hvis af poserne har afslået til et 2 tommer lænsvær. På den måde får vi, når vi ønsker det, to 100% tørre, selvløsende afdelinger, hvis samlede rumindhold er ca. 3/4 m³, halvdelen af hele cockpit'ets. Skylykter sikrer vi ved oven på den sædvanlige presenning at anbringe to trapplader, der fastspændes med hver sin svære jernbøjle til fokkens løb og til et gennemgående beslag i dækket foran. Jernbøjlerne giver samtidig en fast forankring af skylykters opstående dele.

Af udrustningen, der jo til en tur som den planlagte nedvendigt bliver meget omfattende, kan iøvrigt nævnes: en 9 fods slæbøjle, der også kan føres surret i beslag på dækket, ankerstiel, 2 patentdræg på 24 og 12 kg med 75 m kæde, plovanvær på 10 kg med en stump meget svær kæde og 25 m nylontruss, tovværk til forfortøjning og forhaling (alt ca. 130 m) og 10 fendere. En af bly- og bærerne under dørken er gennebobret for hurtig at kunne fites ud på ankerkedden, hængende i en wirestop. Endvidere er der bådsmandstol samt værktøj og materialer til alle de reparationer og fornyelser, der kan tænkes at blive påkrævede; der er f. eks. reservestøjildug, -tøvskrue og -wire i de vigtigste dimensioner, ekstra vandskrue, sjekler og blokke og grej til tørring af lægaker.

Skibspateket svulmer af moderne medikamenter

Vi har taget i betragtning, at Nordøens salte vand er stærkt tørrende, at slitage ved dagensjads hurtig kan gøre sig gældende, og fremfor alt at en til tider fuldstændig og langvarig afskæring fra landforjeds ressourcer mangedobler de almindelige krav til forjeds udrustning i enhver henseende. — En ting som skibspateket svulmer stærkt op ved nøje gennemgang af kravnene og tillægger i nu for cockpit'ets vedkommende de senere års udvikling af medicin gennem aureomycin, penicillin og andre hjælpemidler har sat selv lægmand i stand til at kurere mange alvorlige infektioner som lunge- og halshalsbetændelse og ikke mindst blodforgiftning anderedes hurtigt, end før i tiden den dygtigste læge kunne gøre det.

Redningsmateriel består bl. a. af 3 redningskrans, 4

Design n°307 - Erik Salander

Pictures 2010 - 2020



p02

Design n°307 - Erik Salander

Snarken drawing n°307 of **Erik Salander**. One the later yachts, designed by the famous Swedish naval architect in 1946v. A great deep sea cruising yacht designed to the Thames measurement rule as a 10 tonnage yacht.

This is a beautiful classic yacht, with traditional details, kept in original conditions.

Snarken has a well documented history via several articles in yacht magazines, original drawings, sales and custom papers etc. The yacht has been sailed around England & Scotland in 1954 - documented in the Danish / Scandinavian Yacht Magazine - Sejl & Motor, Yachting World and in Andreas Laursen's classic book about Danish Yachts through 100 years.

A true classic, eye-catching, Cruising yacht in general & structural sound conditions - surveyed by yacht constructor in 2017
But in need of a good overall scrub. Contact seller.

Price negotiable - Asking 16000 €

Seller's contact info

Name: Benny Jensen
Phone: +45 5099 8401
Contact person by email Address: bbj@elvis.dk
Vesterbo - Copenhagen - Denmark

General Yacht Information.

Overall Length: 11,3 M / 37' ft
Hull Length: 10,2 M / 33,46' ft
Waterline: 8,35 M / 27,4' ft
Beam: 2,7 M / 8,85' ft
Draught: 1,90 M / 6,2' ft
Displacement: 7,5 T
Engine: 42hp Mercedes-Benz OM 636 VI-E Diesel
Gear: Renk WHF 11 Gearbox
Berths: five Berths in Two Cabins
Sail: Bermudian Sloop Rig 47,47 m² / 155,7 sq ft
Mast: Oregon Pine - Height 15 M / 49,2' ft Owl
W original bronze & Stainless fittings. Survey 2018
Hull - 28mm / 1,1 inch Larch planking on Oak & Ash
Interior - Mahogany
Original drawings from Erik Salander

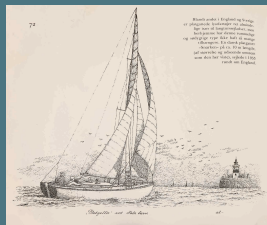
The yacht is Located in Copenhagen - Denmark.

Designer: Erik Salander

Builder: **Theil Nielsen** - Nyborg Boat Yard
Year Built: 1949
Location: Denmark

List of additional equipment and maintenance info.

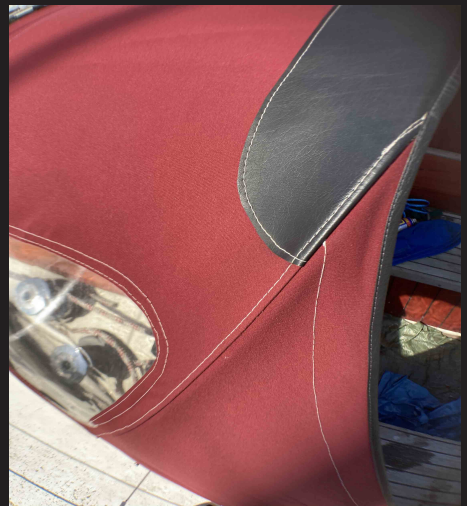
Engine - fully renovated in 2000.
All sea cocks renewed and replaced with Conbraco Bronze fitting in 2005
All external wood is treated with Ocelan in 2005 (topides and spars included)
Sails is in very good conditions. Profurl on outer forestay, pistolhanks on inner forestay jib, New UW protection on furling genova
New Custom made canvas, sprayhood, & Genova UW shield - burgundy red
Newer Cabin Upholstery in great condition.
Winches is replaced with new Babarossa selftailing winches.
Solar panel 50W
Raymarine gp4000 autopilot
Raymarine Combined log- echosounder
Standart Horizon chartplotter
Sailor VHF RT 2048
Vintage dragging log
2 x CCR with 80m / 262' ft anchor chain + electrical anchor winch system
remote control included.
Refleks Type 66M heating stove installed
Tayler Stove with new dobble burner - Paraffin
40 L Refrigerator with external Danfoss bd35F compressor
(compressor capacity - 105 L)
Lavatory Sea toilet - Jabsco + 20L holdingtank
Water capacity total 400 L in 5 tanks.
Fuel capacity total - 150 L in 3 tanks.
Electrical wiring is replaced with 2,5 SQ gauge for internal system
and 16,0 SQ gauge for external connections.
Keel is renovated , sandblasted and epoxy treated with 12 layers in 2014



p01

Design n°307 - Erik Salander

Pictures 2010 - 2020



p02 A

Design n°307 - Erik Salander

Pictures 2010 - 2020



p02 B