



# *Klassisk* **TRÆBÅD**

Nr 154 forår 2023

★ De første registrerede både

★ Sommerstævne

★ Generalforsamling

★ Tom Jeppesen portræt

På sommertur med Georg Berg



## Nr 154, forår 2023

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer  
Udkommer 4 gange om året.

### Redaktion og annoncer

Preben Rather  
bladet@defaele.dk  
2175 2070

### Tryk

Step, Svendborg

### Annoncepriser

Medlem: Gratis for 1/2 side med foto og tekst. Værdi: 1.200,- kr. Bringes i to numre.

Ellers samme priser for alle:

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

Forhandlerannoncer:

Kontakt redaktionen.

### Hjemmeside

www.defaele.dk. Annonce på hjemmeside gratis i 6 måneder, når der annonceres i bladet.

### Næste nummer

Deadline 28. april 2023.

### Medlemsoplysninger

Husk at du kan se og ændre dine medlemsoplysninger på hjemmesiden. Er du flyttet, har du fået ny e-mailadresse eller har du solgt eller købt et fartøj? Hop ind på hjemmesiden og del dine ændringer med os.

## Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen

*Formand*

Bygaden 72

4305 Orø

2298 1674

formanden@defaele.dk

Ole Olsen

*Næstformand*

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

2087 2400

strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen

*Kasserer, sekretariat*

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Anja Kiersgaard

Strandgade 15A

4230 Skælskør

5055 9367

anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen

*Redaktør*

Ladby Longvej 29

4700 Næstved

2175 2070

bladet@defaele.dk

Jørgen Heidemann

*Suppleant*

Peter Hansen

*Suppleant*

## Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved Dorthe Christensen.

2010 7141

medlem@defaele.dk

## Lokale initiativer

### Ø-Havet, Sydfoyn

Carl Mangor

5058 1055

c.mangor@gmail.com

### Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe

4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

### Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen

2298 1674

post@simonhansen.dk

### Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen

2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

### Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen

2087 7936

torben@thorsvej9.dk

www.skibslaug.dk

### Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen

6160 1479

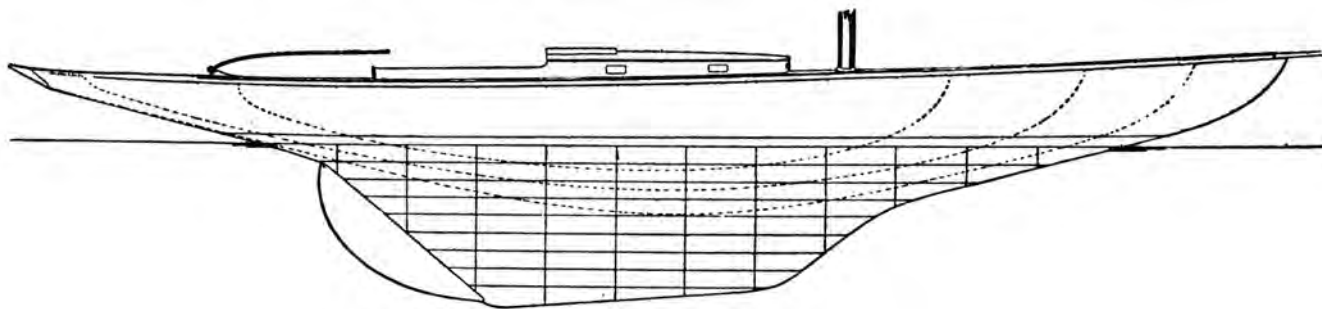
asgerbrodersen50@gmail.com

### Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i Helsingør, www.mfs.dk/hal16/

# Indhold

<i>De 18 første registreringsbeviser</i>	4
<i>Med Georg Berg på sommertur</i>	8
<i>Bådebygger Tom Jeppesen</i>	23
<i>Den sidste SCR er sejlet</i>	32
<i>Lillebælt Værftet 25 år</i>	38
<i>Ebbes Bådebyggeri, anmeldelse</i>	40
<i>Sommerstævne i Helsingør</i>	44
<i>Nyt fra foreningen og kalenderen</i>	46
<i>Generalforsamling</i>	47
<i>Annoncer</i>	48
<i>Krydsord</i>	55



**Billedet på forsiden:** En stille og smuk aften, Københavnske Træsejlere på kapsejlads. Foto: Kim Hyldig.

# De 18 første registreringsbeviser

*I slutningen af 2022 fik vi endelig sendt Registreringsbeviser ud til de første fartøjsejere. Det er stort, både for DFÆL og for ejerne af de fine og klassiske fartøjer. Redaktionen har derfor besluttet, at vi i fremtidige numre af Klassisk Træbåd vil bringe en liste over de fartøjer, som aktuelt har modtaget et bevis.*

*Tekst: Preben Rather Sørensen*



## **Abelone**

Koster konstrueret af Sven Abrahamsson. Bygget i 1950. Abelone blev præmieret for god bevaring i 2005. Ejet af Folmer Teilmann siden 2002.

## **Anja**

45 m<sup>2</sup> Georg Berg spidsgatter fra 1927. Bygget på Gustafsson & Söners Skeppsvarv, Landskrona i Sverige. Ejet af Kaare Sørensen siden 1989. 1999 præmie for god bevaring og Harpunloggen i 2012.



## **Anna Lisa**

Bygget ud fra tegninger af den unge Olle Enderlein i en serie af tre skrog fra samme værft. Modelnavn findes ikke, linjer og dimensioner minder meget om den senere "Ballerina", som blev bygget i et større antal i 50erne. Ejet af Lars Vestergaard Christiansen siden 2011.



### **Ellida**

Klinkbygget kragejolle bygget som halvdæksbåd. Bygget på HP Hansens Bådebyggeri i Nykøbing Falster i 1909. Ejet af Peter Folke Olsen siden 1997.



### **Frigg**

Kystkrydser fra O. W. Dahlstrøms hånd. Bygget i Stege i 1947. Har været præmieret med både vandrepokalen (2017) og Carita loggen (2018). Ejet af Carl Mangor siden 1986.

### **Gi-Gi**

Utzon 30 m<sup>2</sup> Sisu spidsgatter designet af Aage Utzon i 1959 og bygget af ejerens far i 1960-1970 i Virum. Ejer af Jesper R. Knudsen siden 1983.



### **Gl. Sussi**

Motorbåd bygget i Norge i 1947 af den meget anerkendte konstruktør Richard Furuholmen. Modtog DFÆL præmiering (Skruen) i 2013. Ejet af Marian og Ken Aagesen siden 2009, netop solgt til ny ejer.



### **Mayflower**

Yawl fra 1957. Konstruktør Åke Ameen, Stockholm. Bygget af Åke Améen og Johan Mejdal, lidt udenfor Stockholm. Bygget som en 8:10 version af Sparkman & Stephens sejlskib Dorade. Ejet af Hans Henrik Lichtenberg siden 2021.



### **Micka**

Motorbåd (snipa) bygget af en ukendt tømmer i Halmstad. Micka kom til Danmark i 2018, hvorefter Lone restaurerede båden. Ejet af Lone Schrøder Weiland siden 2019. Modtog Skruen i 2022.

### **Nina Swell**

Knud H. Reimers Swell båd fra 1956. Bygget på Odense Både og træskibsværft.

Har modtaget flere priser fra DFÆL gennem tiderne

Ejer at Hans Bach siden 1988.



### **Pepita**

55 m<sup>2</sup> Berg spidsgatter bygget på Marinus Møllers Bådeværft, Skælskør i 1936. Pepita har modtaget adskillige præmieringer. Senest Harpunloggen i 2015. Ejet af Peter Hansen siden 2017.

### **Scherzo**

Folkebåd bygget hos Th. Lind i Middelfart 1967. Fik præmiering for god bevaring i 2002 og 2022, og Caritaloggen i 2009. Ejet af Jørgen Heidemann siden 1992.



### **Out Skerries**

Hillyard 12 ton spidsgatter konstrueret af David Hillyard, Littlehampton i England. Bygget 1966. Ejes af Jens Aage Jensen siden 2010.



### **Juli**

Havkrydser bygget som den sidste i serien N/C-kryssare, som blev designet af Carl Eric Ohlson.

Bygget hos Hermansson og Kobel i Orust, Sverige i 1976.

Ejet af Benny Andersen siden 2022.

### **Strix**

Ketch bygget hos Brandt-Møller i 1977. Konstruktionen er udført af Oscar Brandt-Møller, og er den sidste af i alt 4 næsten ens motorsejlere bygget fra 1964 til 77. Model og linjetegning samt dæksplan-tegning og snit er håndtegnet, også af Oscar Brandt-Møller.

Ejet af Ole Ingvor Olsen siden 2016.





## Sølve

Bygget hos Knud Heller i Kastrup i 1955 og konstrueret af E. Vind-Hansen i 1954. Kutterrigget havkrydser. Fik Harpunloggen i 2022 og præmiering for god bevaring i 2007. Ejet af Ole og Karin Toft Jacobsen siden 1998.



## Thalatta

Vampire 24 (Yawl) fra A. Slåby Larsen.

Bygget hos Kober i Nyborg 1960. Blanklakeret med teakdæk. Ejet af Lars Rønsholt siden 2020.



## Undine

55 m<sup>2</sup> Klassepidsgatter bygget på Lilleøværftet i Korsør i 1937 og konstrueret af Aage Utzon.

Modtog i 2021 Harpunloggen. Ejet af Ebbe Andersen siden 2016.



## Sådan får du et Registreringsbevis

Du kan få et bevis til din båd, hvis du er medlem af DFÆL, og din båd er optaget i fartøjsregisteret med opdaterede og efterprøvede oplysninger.

På foreningens hjemmeside er forløbet beskrevet grundigt, og der er en "knap" som du kan tilmelde dig på.

A black and white portrait of an elderly man with white hair and a mustache, wearing a dark sweater over a white collared shirt. He is standing outdoors in front of a wooden fence and trees. The text is overlaid on the image.

***På sejltur med  
Georg Berg***

*"For mig er Den lille Baad uden Motor Idealet"*



# 1000 sømil midt på sommeren

*Af Carl Mangor*

*Illustrationer fra Den  
Danske Lods 1925*

*København, Lørdag  
den 13. Juni lettes fra  
Lystbaadehavnen Kl.  
18, i Aftenbrisen og  
sønden Vande naas  
Dragør Kl. 20; saa i Soveposen.*

*Søndag den 14. Juni: Kl. 3,15 sættes fuld Sejl i frisk V.  
N. V., ved 3-Kost tørnes 3. Omgang paa Bommen —  
Stevns i Sigte.*

Det var skibingeniør Bergs første notater i logbogen over sin sommertur i 1931. Ikke over store oceaner



*Stevns Fyr.*

som den samtidige Knud Andersen i "Monsunen" eller andre, der i gedigne fartøjer besejlede den norske vestkyst. Blot til den fjernere ende af Limfjorden i en 16 fods jolle med 16 kvadratmeter sejl. Og hjem igen. Ene mand. Beret-

ningen blev offentliggjort i Dansk Sejlblad over nogle måneder op mod årsskiftet samme år.

Kl. 5 om morgenen den 14. juni frøs han bravt. Det var hundekoldt i Køge Bugt, og olietøjet måtte udenpå fiskertøjet, for at han kunne holde varmen. 3 timer senere lå han under Stevns. Temperaturen var steget,

men vinden var væk. Den kom igen ved 10-tiden, i første omgang fra sydvest og senere skiftende.

Varmen var intens over Faxe Bugt midt på eftermiddagen. Den lille spidsgatter åd sig roligt gennem Bøgestrømmen. "Lygtepælene" og "4-kostene" rundede han sammen med både lyst- og fragtbåde. Kl. 18 var Kalvehave tværs, og vinden er omme i sydøst. Berg satte den lille spiler, holdt syd om Tærø og efter 16 timers sejlads kunne han fortøje ved Skåningebroen på nordsiden af Bogø. " - herlig Sommeraften, men dygtig vejrtræt" var Georg Bergs kommentar til dagens sejlads.

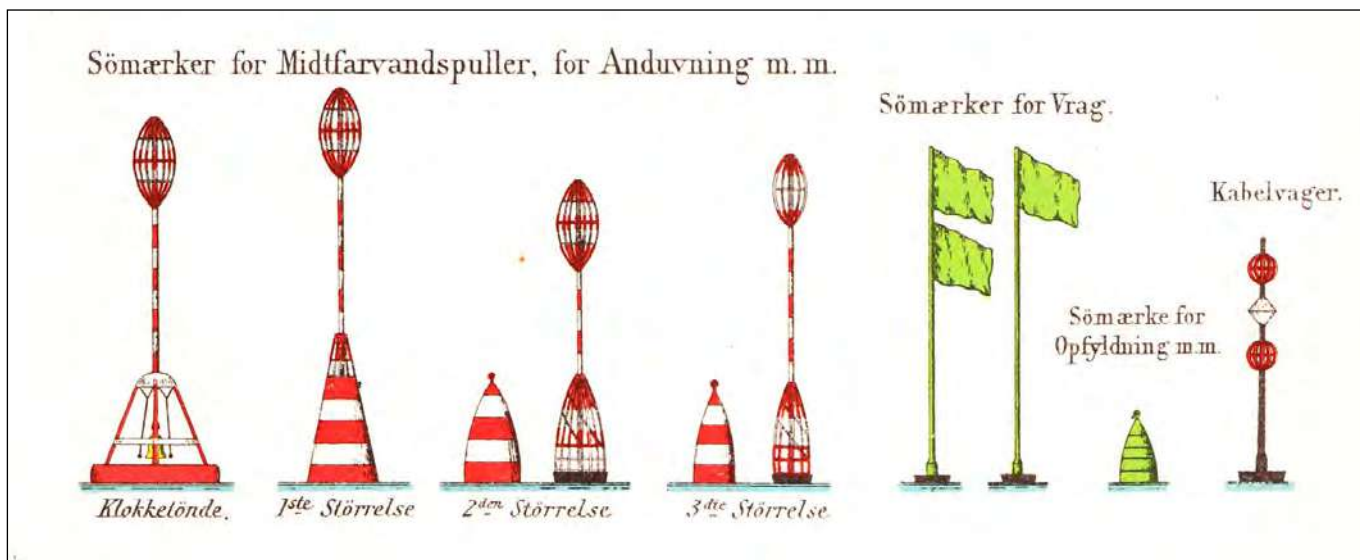
### Skibsingeniør Georg Berg

Der findes ikke store mængder af vidnesbyrd om Georg Andreas Ludvig Sorvad Bergs liv. Født i Faaborg

i 1873. Gift med Meta Nielsigne Berg og far til Svend Dan, Sigrid, Erik Johannes og Ole Gunnar. Skibskonstruktør med bopæl i Skånegade, København S. Ved siden af sin ansættelse på Burmeister & Wains skibsbyggeris tegnestue var han - siden tiden omkring 1. verdenskrig - manden bag tegningerne til en lang række lystbåde, spidsgattere især. Kriseårene omkring 1930 resulterede i en fyreseddel for Georg Bergs vedkommende. Det gav mere tid til egne konstruktioner – og til sejlture, der ikke var begrænset af ferieloven.

Det er den korte udgave. Men læsning af hans notater fra sejladsen i 1931 giver et rigere billede af manden bag de hundredvis af lystbåde, der har taget afsæt på hans tegnebord.

Det var ikke hver dag under Limfjordsturen, at Berg var ved roret i 16 timer. Men sejladsen på 10-12-14





### *Masnedø Sund.*

timer var ikke usædvanlige. Og at lægge fra ved solopgang var om ikke reglen, så dog nok det foretrukne.

Næste morgen blev klokken dog 5, før han efter en morgentur langs stranden stod ud fra Bogø i regn og kuling fra sydøst. Et ønske om nyt oilskinstøj fik ham ind til Orehoved. Der var ikke noget at få, så sejladsen gik videre til Masnedø. Vinden var efter den overståede handel øget, men Berg gik ud i Storstrømmen og krydsede over mod Gåbense, hvor han kastede anker tæt på land. Ankeret holdt ikke. Jollen drev, og han måtte sætte lidt sejl for at nå et mindre bolværk ved færgehavnen. En lokal tolder gav en hånd med og inviterede tillige på kaffe. Senere fik han en *"lun Bondesøvn, mens Uvejret raser hele Natten."*

Inden afsejling næste dag var der tid til at røgte rejserusser sammen med toldereren og fortære indholdet før turen gik videre. Vejret var smukt, og det blev en fin sejlads langs Knudshoved, Glænø og Stigsnæs, inden jollen gled ind i Skælskør Fjord, og der blev fortøjet hos en ven ved en privat bro.

### **Less is more**

Dagen efter var der en lille hyggetur på Fjorden med lokale venner, og her glædede Georg Berg sig over synet af 3 6-MeterR-Både. En bådtype der lå langt fra Bergs eget fartøj. Kun på breddemålene er en sammenligning mulig. Alle andre ligger vidt fra hinanden.



*Borreby, Skælskør.*



Bergs lille spidsgatter, "Ole", var kun ca. 5 meter i længden, 1,8 i bredden og med en dybgang på 90. cm. Sejlareal: 16 m<sup>2</sup>. Alligevel har "Ole", som Berg har opkaldt efter sin yngste søn, alt hvad man har brug for:

*"om Læ to rigelige Sejldugskøjer og god Siddehøjde, Plads for 14 Dages Proviant og Ferskvand; Passager og Fører sidder begge lunt resp. i Nedgangskappen og i Styrehullet"* skriver han selv i indledningen til sommerens sejlads året før i den samme båd og i selskab med sønnen Ole.

*"For mig er „Den lille Baad uden Motor" Idealet" fortsatte han "den personlige Indsats plus Charmen ved at kunne tage vort kære, ustadige Vejrligs Luner, saadan som de byder sig, er Langturens egentlige Tiltrækning. Uafhængig af fremmed Hjælp, Dag efter Dag at være ét med sit lille Skib og Søen, hvile og spise, naar det er stille, og gaa paa, naar Vinden er god, eller endnu bedre: slaas Slag i slag med vor gamle Ven Sydvesten.*

Torsdag den 18. juni var det slut med selskabeligheden. Klokken halv fire om morgenen gik det ud ad fjorden i svag luft, men først kl. 18 samme aften havde han krydset Storebælt og fortøjet på Fynssiden ved Romsø Sund.

Den følgende dag blev der taget revanche. Atter afsejling kl. halv fire men med jævn vind fra syd-sydøst.

Spileren blev sat og Samsø var i sigte efter et par timer. Vinden øgede: Ballen, Stavns Fjord og Vejrø gled forbi. Det var hundekoldt, og han slap heller ikke for en haglbyge. Hjelm og Jernhatten blev noteret tværs hhv. kl. 12 og 13.30, inden Georg Berg bjergede spileren lige udenfor Grenå Havn kvart i fire.

### En konstruktør og hans både

Følgende dag var han atter under sejl kl. halv fire. I svag vind og gammel sø vuggede han nordpå i selskab med Grenås fiskerflåde. På kryds under nordsiden af Djursland mødte han en ankerligger. "Wendelboe", en lille spidsgatter han selv tegnede tilbage i '27. Med sit tågehorn fik han blæst ejeren ud af køjen, og de tilbragte en times tid i hinandens selskab.

Det fortælles, at Berg fandt stor glæde i at holde øje med sine tidligere konstruktioner, når han kom rundt i de danske farvande. Året før havde han lagt ud på sommerturen fra Roskilde, og allerede da han passerede Frederikssund, så han på værftet 3-4 Islandskuttere stå i spant efter hans tegninger. Bare få sømil senere i Lynæs lå "Oles" større og ældre bror, Ørn, en 65 kvm. spidsgatter, og nogle dage senere ved Fænø i Lillebælt

*"klapper vi paa Siden „Bjørn" af Odense, som lige har,*



Romsø Sund.



Hjelm.

*paa Tur, banket Koldingenserne og hjemført Pokal og 1. Pr. Da det er første Gang, jeg ser min Tegning paa Vandet og faar en fin Modtagelse af Ejeren med Familie, far vi jo en Aften ud at det trods en Del Træthed, mens min Dreng er henrykt for en rask Tur i „Bjørn"s Slæbejolle pr. Paahængs. Flere andre Spidsgatter beses under Bøgene; saa tørnes der ind efter et Glas i "Bjørns" rummelige Kahyt." (Bergs logbog 1930)*

Det har nu heller ikke svært for Berg at møde sine konstruktioner, når han rundt om i landet. Han var usædvanligt produktiv. Selv om han tog sig den frihed at sejle op mod 1½ måned i 1931, var hans konstruktioner godt repræsenteret på de danske værfter den følgende vinter:

3 15 kvm. spidsgatter, 2 i Horsens og 1 i Skive  
2 22 kvm. spidsgatter i hhv. Horsens og København  
3 30 kvm. spidsgatter i hhv. Nykøbing M., Bogense og Kastrup  
35 kvm. spidsgatter i Randers  
2 40 kvm. spidsgatter i hhv. København og Odense  
45 kvm. spidsgatter i Frederikshavn  
50 kvm. spidsgatter i Thisted  
55 kvm. kutter i Svendborg  
Sammenlagt vurderet til et salgstal på 70-80.000 kr.

At Bergs lystsejls også kunne være økonomisk indbringende bliver illustreret af en oplevelse, han havde året før under et anløb på Korshavn, Fynshoved. Fra nabobåden "Gækken" blev han mødt med et:

*"Naa, det er nok en lille Bror til Bjørn"! (En ikke ukendt Odense-Spidsgatter efter „Ole"-Skipperens Tegning.) Det kunde jeg ikke løbe fra og med Løfte om en Tegning en ny 24" Kragejolle sluttede en fornøjelig Aften. (Bergs logbog 1930)*

### **Kuling i Langerak**

Oppe ved Djursland hakkede "Ole" videre i nordvestenvinden, men oppe under Estruplund Kirke syd for Randers Fjord var Berg blevet mør. Han kastede anker og nød en fri-eftermiddag med mad og læsning i køjen.

Søndag morgen kl. 5 rullede han 5 omgange på bommen og bjergede ankeret. Holdt nordpå i et forhindringsløb mellem en masse garn. Vejret stod med regn og byger. Han ankrede, men en fisker hjalp ham ind til en "urimelig" lang bro. Her fortøjede han tidsnok til først at nå i kirke og senere indtage frokosten på den lokale kro.

Næste morgen var der afsejling kl. 3. Kuling fra vest, så "Ole" dansede rundt. Først mellem lange rader af garn langs den jyske østkyst og senere mellem de mange sandbanker, der udgør Hals Barre. Allerede kl. halv 7 krydsede han i vind fra vest-nordvest og modstrøm ind gennem Langerak. Anstrengelserne krævede en pause, og han gik i land ved Mou Bro. Regnen silede ned. Da solen vendte tilbage med opklaringen gik det atter mod vest. Vinden øgede og til sidst var "Ole" rebet ned til 4 kvm. Han søgte land på sydsiden af Langerak og kastede anker på knap en meter vand ved en hage, hvor Lindenberg Å løber ud i fjorden. Berg kravlede i køjen for at hvile, men kun for at mærke, at "Ole" huggede i den bløde

bund. Efter en time lå den på 30 cm vand, helt krænget over. Han var så småt indstillet på at skulle tilbringe natten i siddende stilling, da der pludselig lød en banken på "Ole".

Ude på fjorden i en kåg stod en ørredfisker. Ustrup hed han og var en ordentlig kleppert. Inde fra land havde han i kikkert fulgt med, og han spurgte, om han "ville af?" Der blev takket ja og efter en halv times

arbejde med talje, anker og håndspage var "Ole" let og blev forhalet ind i åmundingen. Aftenen sluttede under hyggelige former i fiskerhjemmet med stegte ål og spejlæg.

## Midsommer

Den følgende dag var det midsommer. Vejret var stadig ikke til at være på fjorden i, så Berg og fiskerfamilien brugte formiddagen sammen, og efter frokost blev konstruktøren afhentet af familie fra Aalborg til fælles fejring af Sct. Hans.

Så vendte vejret. Onsdag tog han først den korte tur ind til Aalborg med en gast ombord; senere aftentur på fjorden med, hvad Berg fandt, for mange mennesker ombord. Næste morgen var der afsejling kl. 9, hvilket han mente var "alt for sent", men vinden var med, i hvert fald til en begyndelse.

*" Ved Middag svigter Østen og Ulvegabets stridde Modstrøm tvinger »Ole« agterover, mens Kostene vrider sig af skadefro Grin i Strømmen. "*

Der var er en pæn vestlig

*Hals Barre Fyr.*





trafik af motorgaleaser, og "Ole" blev prajet af "Maagen", om han vil have en ende? Georg Berg var ikke sen til at takke ja, og den lille spidsgatter blev grundigt fortøjet til galeasen med et solidt bildæk som fender. Han nød sejladsen over den blanke fjord: over Løgstør Bredning, forbi Fegge-Klint, Thisted Bredning og Vilsund i måneskin, inden der ved midnat blev kastet anker i Tæbring Vig på vestsiden af Mors.

Den følgende morgen Berg gik i land med skipperen fra "Maagen" for at finde modtageren af lasten, 80 tons briketter fra Lübeck, hvorefter losningen i 3-4 kåge kunne begynde. Det blev aften før Berg rullede 4 omgange på bommen, krydsede de få sømil tværs over Vilsund og ankrede i Gudnæs Vig. Lørdag bød på en kort sejlads nordpå igen til Thisted, hvor "Ole" blev fortøjet ved siden af den 45 kvm. store Utzonspidsgatter "Holiday", inden han skyndte sig til stationen for at tage toget for at besøge voldstedet ved Sjørring.

### **Godt selskab i Vilsund**

Søndagen var kold og havgusen så tæt, at Berg måtte benytte kompas for at orientere sig. På det smalle

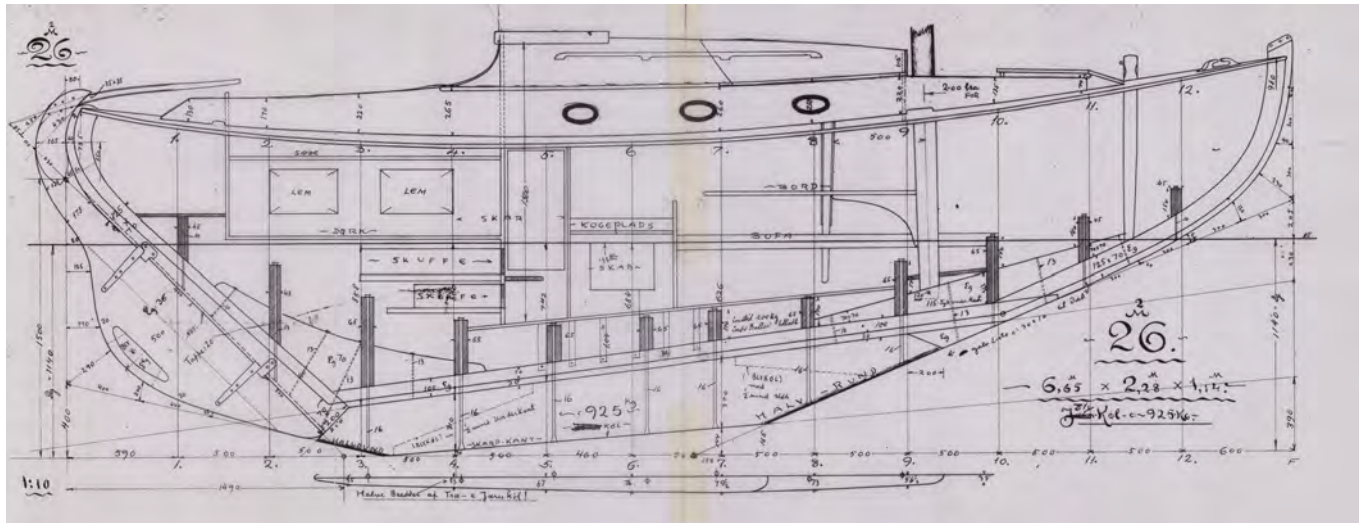
stykke ved Vil Færgested, mødte han galeasen "Maagen" der skulle hjem til Fuur for at holde søndag. Utzonbåden "Holiday", som Berg havde ligget ved siden af om natten, kom til syne nordfra: Det tændte noget i Berg, så han satte spileren og gjorde i lang tid sit bedste, inden den store spidsgatter overhalede den lille "Ole". Bådene ankrede i fællesskab ved Tambo Sund og de to besætninger fik nogle eftermiddagstimer sammen.

Mere selskabelighed fik Berg senere, da han for natten fortøjede i en krog i bunden af Oddesund havn. Først med nogle unge fiskere, der var voldsomt betagede af den lille københavnerjolle; og senere en lille fiskefamilie med et par børn, som han sent på aftenen næsten måtte jage fra borde efter at have delt sin sidste chokolade med dem.

### **Strabadser på Nissum Bredning**

Næste morgen skulle han over Nissum Bredning. Med 4 omgange på bommen arbejdede "Ole" sig mod vest, både vind og strøm var imod og søen krap. Da det også begyndte at regne i stride strømme, ankrede han 3





timer senere under de høje klinter nord for Nørre Nisum. Frokosten blev indtaget om læ, men da vinden gik mere nordlig, måtte Berg ud på Bredningen igen.

*”7-8 Omgange paa Sejlet og saa til Søns mens Tid er; det blev nok den værste Tørn paa hele Turen, den op til Rønnens høje Trekost-Vager, Slag i Slag i en vild Spø. Endelig kan jeg bære af med tværs Vind paa Lemvig; godt at have klosrebet i Tide, i denne Kastegyngte er det ikke til at røre sig fra Pladsen, endsige gaa forud at rebe. »Ole« løber med Topfart over og gennem Søen, mens Skipperen, næsten blindet af Søens Slag, søger at orientere sig udfor Vinkelhagen. Trods Kampen med Vejret maatte jeg dog beundre den smukke Indsejling; hvor ligger Lemvig prægtigt mellem skovklædte Højder, badet i Sol og Kuling.”*

Allerede dagen efter gik turen østover igen. Den foregående aften havde Berg tilbragt sammen med ejeren af lystbåden ”Harriet” ved både middag og biltur til

Thyborøn, og denne formiddag kvitterede Berg ved at hjælpe med at laste ”Harriet” for langtur med en mindre jolle. Derefter afsejlede begge fartøjer godt rebede ned, men den rumskøds sejlads bragte dem hurtigt til østsiden af Thyholm, hvor de ankrede for natten.

### Berg i al beskedenhed

Onsdag den 1. juli lettede begge fartøjer kl. 6. Det var stille, men de rundede begge Jegind Tap og gik mod nord. Derefter skiltes deres veje: ”Harriet” mod Thisted, og ”Ole” mod Styvel, hvor en ung dreng i en kåg hjalp Berg i land. Her besøgte han Hvidbjerg Kirke, inden sejladsen igen kl. 15 gik gennem Salling Sund til Nykøbing, hvor ”Ole” blev fortøjet bag det brede agterspejl af ”Klaudine Kirstine”.

*”Ole” diskuteres af den lokale Sagkundskab” skriver Berg, ”Er det ikke en Berg-Baad?” spørger pludselig en Tilskuer. »Jeg skal spørge ham, naar jeg naar Køben-*

## SÖMÄRKER I SMAAFARVANDE



Naar Sömærkerne for Sturbords Side, Bagbords Side og Andvorning i Smaafarvande skal ses paa lang Afstand, kan Hovedfarvands-Sömærker af 3<sup>de</sup> Størrelse benyttes.

Rispræk. Kvist. Halmpræk.  
(Anvendes i Baadeløb, samt i indre Løb til enkelte Smaahavne).

havn», svarer jeg; Manden ser mistænksom paa mig -- noget »fordækt« er der jo sikkert ved baade Jollen og Skipperen. Jeg fylder Ferskvand ud for Toldboden og tørner ind.”

Georg Bergs håndtering af episoden med tilskueren, der spørger ind til båden, afspejler et gennemgående træk i skildringerne fra såvel 1930 og 1931. Konstrukøren fremstår som et meget beskedent og ydmygt menneske. Han udtrykker generelt en udpræget solidaritet overfor de medmennesker, han møder under sejladsen. Alle opfattes som venlige og imødekomende. End ikke når de grovæder hans sidste chokolade, kaster det en vrissen bemærkning af sig.

Hans lille båd, den store natur og en række venlige mennesker, hvis kølvand han krydser, er hans store glæde. Oplevelser af naturen både til vands og til lands beskrives udførligt i optegnelserne fra begge årene.

Kosten ombord gør Berg ikke megen omtale af. Han

fortæller, at han koger vand, skaffer osv., men de 14 dages proviant, han erklærer at have plads til, lyder der ikke noget om. Et par gange spiser han ude på hhv. en kro og et lokalt hotel. I begge tilfælde på en søndag og efter endt kirkegang. Han værdsætter i høj grad de gange efter fysiske strabadser, hvor han kan hvile i en rigtig seng, men livet ombord er uovertruffet:

”Saa luller vi blidelig i Søvn af den ringe Dønning - taknemlige for Dagen og Livet. ”

### Sightseeing på øerne

Næste morgen var vinden næsten omme i syd, så efter et kort kryds for at kunne slippe Nykøbing, var der en fin agten for tværs mod Fur. I sin iver for at se øen så godt som muligt, tog Berg grunden neden for fyret. Længere omme på nordsiden ankrede han og gjorde landgang ved hjælp af en ung stenfisker.

”Disse elskværdige Landsmænd! Hvor jeg holder af

dem," skrev han, da manden undskyldte meget, at han ikke havde tid til at vente og kunne bringe ham ombord igen. I 3 timer gik Berg rundt i de lyngklædte bakker op til 70 meter over havet.

Hans søstøvler var ikke til megen nytte, da han igen skulle ombord på "Ole". Allerede halvvejs ude ved jollen nåede vandet ham til halsen, men til hans held grundede det op længere ude. "En alvorlig Advarsel mod Letsind", konstaterede han. Ovenpå anstrengelserne tog han en lur for anker i Færker Vig og vågnede til støvregn. Lettede og inden han fortøjede i Frederiks den VII's Kanal ved Løgstør, var det øsende regn uden ophør.

Efter et besøg og "en rigtig Bondesøvn i en Menneskeseng" lettede Berg mod øst for en frisk søndenvind. Han nød Aggersund med køer og enge, hvor lærkerne sang. Varmt blev det også, så Berg satte pris på at eftermiddagen kunne tilbringes i en kølig stue hos en gammel ven i Nibe.

### **Blandt familie og kollega i Aalborg**

Søndagen var ikke hviledag. Berg lettede kl. 4 for at være til fødselsdag i Aalborg samme eftermiddag. Vind

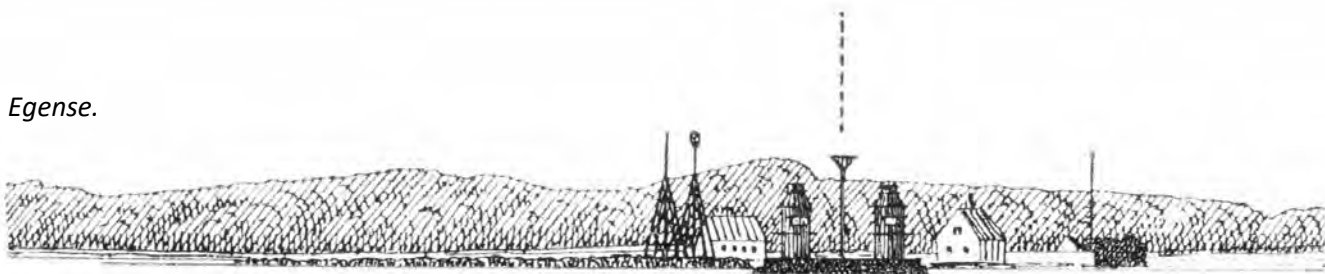
er der ikke, så han roede de første 3 timer, inden der endelig kom lidt brise fra øst. Fremme ved Allborg nåede han at tage "Grunden lige vest for Lystbaadehavnen til stor Moro for de lokale, og er snart los igen." Nu er fjordsejladts ofte forbundet med lettere grundstødninger og i dette tilfælde var "Ole" da også hurtigt flot igen. Logbogen viser Berg som en habil sejler, der håndterer diverse vanskeligheder med stor sikkerhed. Alligevel forekommer der grundstødninger ad flere omgange. Nogle er nævnt, flere følger. Måske fristede "Oles" ringe dybgang til at risikere grundstødning, og i kombination med Bergs nysgerrighed og trang til at komme tæt på, må det i sagens natur ende sådan.

Efter en familiedag gik det videre tirsdag. I første omgang dog kun lige til øst for broerne, hvor han gjorde landgang og aflagde besøg hos sin kollega Aage Utzon. Der måtte krydses ud gennem Langerak, men sidst på eftermiddagen nåede han til Lindenberg Å, hvor aften og nat igen tilbragtes hos fiskeren Ustrup.

### **Lav barometerstand**

Næste dag blev det kun til en kort sejladts. Et stærkt faldende barometer tvang "Ole" ind til Hals. Og det var

Egense.



ikke den eneste. En større fiskerflåde havde ligeledes søgt havn, så mens barometeret dykkede til 728, blev der læst, spist og sovet om læ, mens regn og hagl trommede på dækket.

Efter en nattesøvn var barometeret stigende og kulingen moderat. Det var ikke uden vanskeligheder at komme fri af Vejdybet. Fem gange tog "Ole" grunden, inden der kunne lægges en kurs på kompasset mod Fornæs. 8 timers sejlads til Grenaa.

En kuling gik hen over landet. Berg blev lørdagen over i Grenaa og benyttede muligheden for at bruge tiden med familie og venner på Mols. Søndag 12. juli var naturen stadig imod. Nok lagde vinden sig, men "Ole" måtte slås med modstrøm, svag vind, gammel sø og varme. Det blev kun til nogle få sømil, før Berg fortøjede ved en gammel bro. Inde på land regerede FDF. Der var både sang og lejrball, men efter kun 2 Timers urolig søvn, stod "Ole" ud i måneskinnet. Kl. halv tre blæste det igen. Kuling fra øst, så han rullede 3 om-

gange på bommen med Jernhatten tværs. Ved Hasensør blev der mere slæk på ned mod Sletterhage Fyr. Bommede ved Mols Hoved kl. 8.30, mens regnen begyndte at styrte ned, så den næsten kvalte den høje sø. "Ole" blev overhalet af en fiskekutter, hvis skipper gav et slæb til Knebel. "En brutal men hurtig tur", skrev han, 7 knob ret op mod vinden. Ankrede halv elleve, hvilede resten af dagen – og natten med.

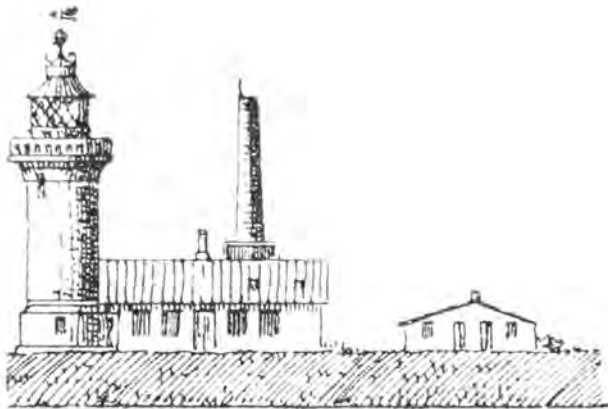
Vinden var gået fra øst til sydøst den følgende morgen, dog ikke mere end Berg kunne sejle for spiler til Aarhus. Provanterede og gik i aftagende vind mod Norsminde for Natten.

### Indenskærs til Horsens

Onsdag den 15. juli lettede Berg kl. 4. for sydgående. Det blev til et par timer i Hou inden han gik videre mod Gylling Næs. Der er ikke meget vand. Men sejladsbeskrivelsen omtalte to træer, der skulle holdes

*Fornæs fyr ved Grenaa.*





*Sletterhage Fyr.*

over-et, før han kunne runde næsset. Der var da heller ingen grundstødning, så han fortøjede ved fiskerens bro ud for hovedgården på Gylling Næs og tilbragte aftenen og natten hos bekendte i land.

Det elskværdige værtskab gjorde, at han ikke lettede før frokost den følgende, hvor han luskede gennem det uafmærkede løb mellem Alrø og Hjarnø - og uden grundstødning - kom ind i Horsens Fjord.

Det blev til et par dage i Horsens, bl.a. i selskab med redaktøren fra Dansk Sejlerblad, hvis redaktion havde til huse der.

Bergs sidste uge til søs startede lørdag den 18. juli. Vind var det småt med, så fra Horsens og ud gennem fjorden var det en stille ro- og sejltur i morgendis. Snaptun, Ashoved og endelig Juelsminde. Til sidst og i

silende regn kunne "Ole" lægge sig til rette ved siden af "hjemme" fra sejlklubben Frem. Om natten måtte han op for at lægge anker ud i havnen, da det igen blæste voldsomt op. Denne gang fra nordvest.

### **På slæb**

Vinden aftog mandag og "Ole" lettede fra Juelsminde. Til gengæld flovede det så meget, at Berg fik en ende hos en tysk fragtbåd. Om det er "Oles" lidenhed, eller om der var andre normer i 1930'erne skal være usagt, men set med nutidens øjne er det bemærkelsesværdigt, at erhvervsfartøjer tilbyder sin assistance overfor lystsejlerne. På denne sejlads skete det ikke mindre end 3 gange for Berg. Alle på erhvervsfartøjernes foranledning. Denne gang var det et ordentlig slæb. "Ole" hang på helt ned til Sønderborg. Umiddelbart efter at have passeret Christian Xs bro lod tyskeren trossen gå og var væk, mens "Ole" blev lagt til kaj i Sønderborg.

Allerede fra Aalborg har logbogsnotaterne en tendens til at blive kortere og kortere. Om Berg var skrivetræt, eller Dansk Sejlerblads redaktør havde behov for at afslutte beretningen står hen i det uvisse. En udvikling der kun blev mere udtalt i den sidste uge til søs, hvor han virkelig indskrænkede sig. Notaterne er meget korte og omtaler næsten kun hvorfra og hvortil dag for dag.

*"Tirsdag den 21. Juli paa Dybbøl og i Graasten og Rinke-næs. Letter i stiv Kuling om Eftermiddagen, og naar Søby paa Ærø i en ren Piber af Vest Kl. 10 Aften" var dagens hændelser reduceret til.*

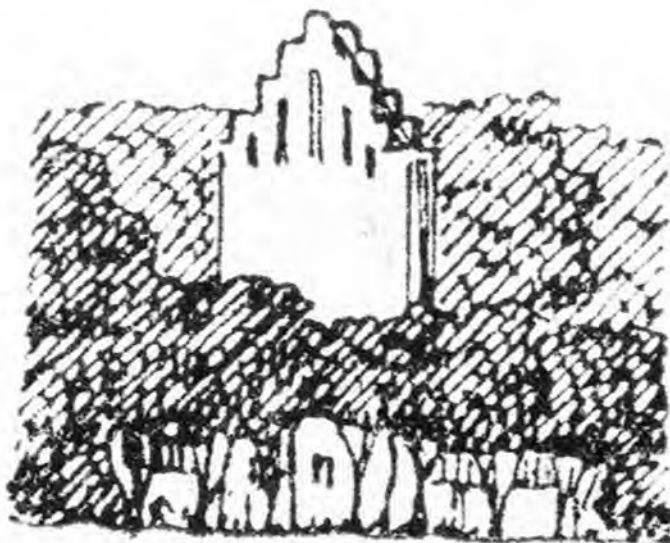
## Hjemad for alvor

Efter en regnvejrsdag i land gik det torsdag den 23. juli forbi Drejø, gennem Svendborg Sund, Skårupøre Sund og til Lohals. Dagen efter gik det videre over Smålands-vandet til en nat i Kalvehave.

Lørdag 25.juli. Turens sidste sejlads. *"i frisk V. N. V. til København, ialt en lige saa interessant som anstrengende Tur paa ca. 1000 Sømil, —»Turen var Kampen værd«!*"

Georg Berg var ikke færdig med at sejle. Nogle år senere indløb følgende telegram til Dansk Sejlerblad:

11/7 35. »Kongen", Oslo, ombord i „Julie" af Hellerup (7½ m x 2 2/3 m x 36 m<sup>2</sup>, 1,75 m Højde i Kahyt). En liden Hilsen til „D. S.". Kbhvn., Wiken (3 Dages N.Wester), Falkenberg, Marstrand, Uddevalla, Grebbe-stad, Strømstad, Lysekil, Dynekilen (undskyld Uorden!), Halden, Hangö, Oslo haaber at tage Ruten herfra: Kragerö, Lyngör hjemad. 5 HK Motor meget gavnlige i Skærgaarden. Bestilt: 16 m lang Spidsgatter for Malmö-Matador og en Del mindre do. Det trykker endnu ikke de 62 Aar at være ene „Navigatør" fra 3½-4 Morgene til Kvæld. Med hjertelig Sejlerhilsen. Berg



Højerup gl. kirke, Stevns.

Sejladsen til Norge var i lånt båd, men af egen konstruktion. Ideen om småt men godt, forfinede Berg yderligere i 1954. Her tegnede han sin "Bette Ole". En spidsgatter på bare 13 fod, han sejlede i sine sidste år.

Tilbud på 8,10 m L x 3,00 m x 1,40 m D. Lynæs båd

Løbs. på eg.  
Blykøl 1500 kg.  
Sylt lacan brøn  
Rig golv fern  
Beslag — —  
Dob. leah. m. for  
Mast og rundhals  
Ror skandeb. og  
90,000 + man



## Bådebygger Tom Jeppesen og Lynæs båden "Tejsten"

Af Jan Mogensen

Artiklen bringes også i TS-bladet

**Vi skriver februar 1976...**

Vi har taget en fridag, en fridag der kommer til at forandre vores liv. Vi er kørt igennem Frederikssund og

skal videre op til Lynæs. Her skal vi møde en bådebygger for første gang i vores liv, som stadigvæk er ungt, Ulla er 20, og jeg er 22 år. Vi har i nogle år gået med drømmen om egen båd, og nu synes vi, at tiden er inde til at tage de første skridt. I går fandt vi i telefonbogen en bådebygger i Lynæs, Tom Jeppesen. Bare et

navn, vi kendte ham ikke, men fik en aftale i dag. Vi har ingen forventninger, men han bygger Lynæs-joller i træ, og det er det, vi går efter – godt nok mere end en jolle, en båd med dæk og ruf. Vi ved godt, hvordan den skal se ud. Den skal ikke have for meget spring, et lavt fribord, bred og rund i agterskibet, det øverste bord skal nærmest gå vinkelret ind i agterstævnen. Bordforløbet skal være smukt fordelt hele vejen op, dog med undtagelse af de første bord i bunden. Kort sagt en rigtig Lynæs-dæksbåd, der kan klare Kattegats bølger, så vi kan komme ud til Hesselø, Anholt, Læsø og alle de andre øer med fugle og sæler, ud hvor himmelen er høj. Det er det, Ulla og jeg skal sammen, og meget mere.

### **Inde på Tom Jeppesens værksted**

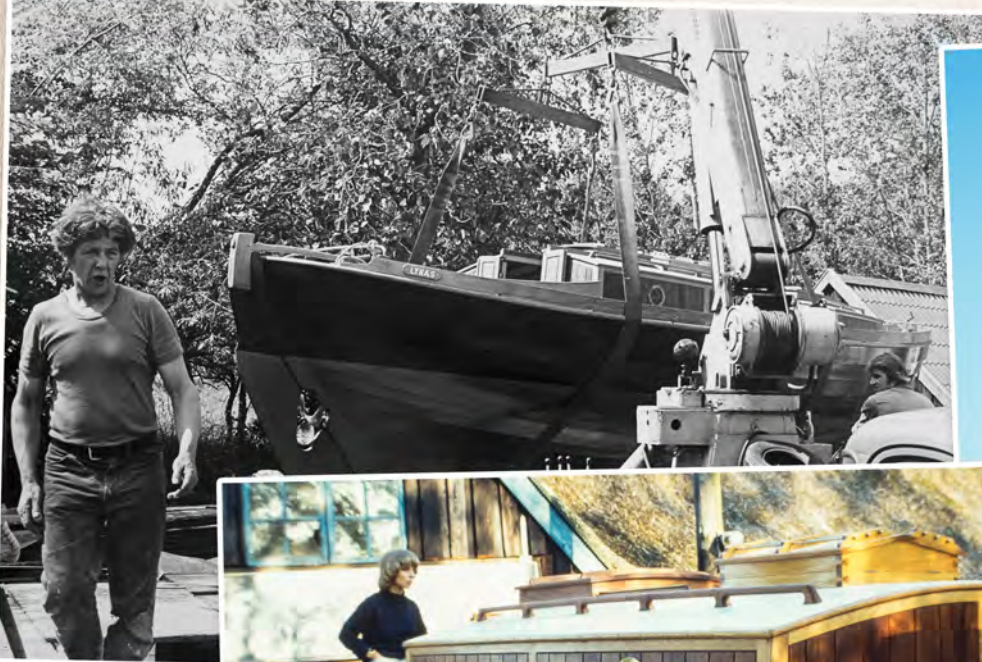
Vi kører ind på en pikstensbelagt gårdsplads, en trelænget gård på Frederiksværkvej i Lynæs. Det er så her, Tom Jeppesen bor og har sit værksted. Men hvordan griber vi det an? Kan han opfylde vores ønsker? Er han en dygtig håndværker? Der er mange spørgsmål. Uden for værkstedet står en nybygget 30-fods klinkbygget fiskerbåd, så størrelsen er ikke noget problem. En spændstig mand med kraftigt, mørkt hår kommer os i møde ovre fra stuehuset. Vi hilser og går ind på værkstedet, falder hurtigt ind i en hyggelig snak. Jeg er selv håndværker (modelsnedker), så vi har en fælles forståelse for materialer og muligheder, uden at vi skal belære hinanden om noget. Værkstedet er i den ene længe på gården, stort nok til den 30-fods fiskerbåd, som nu står udenfor, for at blive bygget færdig, for styrehus var der trods alt ikke plads til. Der er gang i en bekkasinovn, men det er begrænset, hvad den kan

varme op i det uisolerede værksted. En stor båndsav, tykkelseshøvl og en lang arbejdsbænk i hele den ene side er de mest dominerende i rummet, ud over håndværktøj, skabeloner, skruetvinger, beslag, dunke og høvlspåner. Tom er meget ungdommelig, når man tænker på, han er lige så gammel som vores forældre. Der er noget fremmed over ham, det mørke udseende, det kraftige hår og den buede næse. Han interesserer sig også for os, spørger ind, men måske ikke så mærkeligt, for det kan jo være, han skal bygge en båd til os. Selvfølgelig skal han leve af det, men jeg tror ikke, han er ligeglad med, hvem han bygger både til, for han giver jo også noget af sig selv, hver gang han bygger en båd.

### **Et tilbud på et stykke kvadreret papir**

Efter et stykke tid på værkstedet går vi over i stuehuset og hilser på Toms kone Camilla. Vi sætter os i stuen ved et plankebord af egetræ. Jeg tror, Tom fornemmer, hvad det er, vi tænker. Han henter to små fotografier frem af en båd, han byggede sidste år – to billeder, han efterfølgende har fået af ejeren i Ålborg. Båden er 26 fod og hedder "Mary". Begge billeder med sejl – et sort/hvidt, hvor man ser båden bagfra, og et farvebillede set fra siden. Ulla og jeg kikker måbende på billederne. Wow, det er jo de billeder, vi går med inde i hovedet! Det er næsten uvirkeligt, men også en stor forløsning. I går kikkede vi i telefonbogen, i dag står vi i Lynæs, sammen med manden der kan realisere vores drømme. Vi er ikke i tvivl. Udførelsen af den 30-fods fiskerbåd og disse to fotos – ikke meget, men nok til, at vi er overbevist. Vi kikker på hinanden og ved godt, hvad vi hver især tænker. "*Vores nye båd*



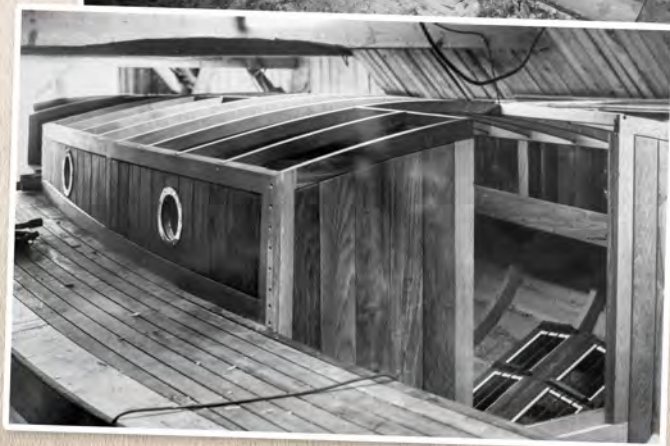


Søsætning af  
"Tejsten" - Tom  
Jeppesen .

skal være en 26-fods Lynæs-dæksbåd bygget af Tom Jeppesen". Der er bare et lille men. Vi vil gerne selv lave ruf, cockpit og aptering på båden. Men det er Tom med på. Han kan nemlig bedst lide at lave skrog og dæk. Alt det andet snedkerarbejde er ikke det sjoveste for en bådebygger som Tom Jeppesen.

Inden vi kører tilbage til København, laver Tom Jeppesen et tilbud, skrevet på et stykke kvadreret papir lige

ved hånden. Tilbud på 8,10 m l x 3,0 m b x 1,40 m d - Lynæs-båd. Lærk på eg, blykøl 1500 kg, brune dacron-sejl ca. 50 m<sup>2</sup>, rig og beslag galvaniseret jern, dæk teak med gummi, mast og rundholter gran med masteringe, ror skandæk og opstående eg kr. 90.000 + moms. Vi får også lov til at beholde de to billeder af "Mary", som er med til at fastholde vores drømme et år frem, til Tom begynder at bygge.



*Bygning af "Tejsten" - Tom Jeppesen .*

### **Bygning af en Lynæs-dæksbåd**

Tom begynder på vores båd først i november 1976. Vi besøger ham en gang om måneden under bygningen, første gang da køl og stævne er rejst. Det er altid hyggeligt at komme til Lynæs. Først står vi ude på værkstedet sammen med Tom og ser på arbejdet på båden. Senere går vi over i varmen til Camilla og drikker kaffe. Nogle gange har vi hjemmebagt kage med. De er altid

glade for at se os, og det er gengældt. Vi betaler båden a tre rater: første rate ved indgåelse af aftalen i august, anden rate, når båden er klædt op, og tredje rate ved levering. Tom bruger skabeloner, når han klæder båden op, i stedet for lodsnor. Det gør, at han har meget mere styr på den tilsigtede facon på båden. Bordene nittes sammen med en stribe 3M-gummi imellem, noget nogle bådebyggere gør, og andre ikke gør. Dæk-

ket er et bjælkelag af egetræ med teak på plywood, med gummi i nåderne. Han støber selv blykølen, som vejer 1500 kg. Sidst i april er Tom færdig med skrog og dæk, og jeg begynder at montere rufsider, ruftag, skylight, skydekapper, døre og cockpit-karm, som jeg har lavet på modelsnedkeriet på Christianshavn. Samtidig laver Tom opstående, stødliste og ror i egetræ, mast

og rundholter i gran, inden båden søsættes mandag den 13. juni 1977. Det er en stor og ubeskrivelig glæde for os at se "Tejsten", som båden nu hedder, ligge i Lynæs Havn. Weekenden efter prøvesejler vi med alle fire sejl sat, og Tom afslutter arbejdet. En uge efter, en tidlig lørdag morgen den 25. juni på min 24-års fødselsdag, sejler vi "Tejsten" til København, nærmere



*Tejstens interiør. Tejst i strandtræ lavet til Tejstens senere ejere Eva & Per Makwarth*

bestemt Wilders Plads, Christianshavns Kanal. 12 timer for sejl i en tom båd, kun med nogle rå interimistiske lærkeplanker som dørk i cockpittet. Nu begynder arbejdet med at aptere "Tejsten", som først skal være helt færdig til næste sommer. Men efter to måneders arbejde er der lavet kistebænke og dørk i cockpittet og to brugbare køjer og et halvfærdigt pantry, så vi kan tage på tre ugers velfortjent sommerferie midt i august. Vi sejler først til Lynæs, op til Tom. Ulla skriver i logbogen:

*"Vi gik op til Tom. På vej derop, kom han kørende på knallert. Han skulle ned og hilse på os. Han kørte tilbage, og vi fik en hjertelig velkomst med et varmt håndtryk. Da vi kom ind på værkstedet, så vi Toms nybygning, "Tejstens" lillesøster, fuldstændig magen til, bare mindre, 21 fod. Han havde klædt den op og sat det midterste spant i. Tom bød på kaffe med madder. Her gik så det meste af dagen. Da kl. var 15:30, gik vi på havnen og så på "Tejsten". Efter aftensmaden kom Tom igen. Vi skulle have stillet motorens tomgang, og efter meget klogsnak og håndfiduser tog Tom hjem."*

Vi sejler videre til Sejerø, Anholt, Grenå, Odden Havn m.m., inden vi igen er tilbage på Christianshavn og bygger "Tejsten" færdig.

### **Tom var en slags far**

Mødet med Tom og Camilla blev et venskab for livet, ikke kun i relation til båden "Tejsten" men i alle livets henseender. Jeg tænkte tit på, at jeg godt kunne se Tom som en far, men det kunne han jo ikke være, for han var en ven, selvom der var en generation imellem os. Ja, fridagen, vi tog, da vi kørte til Lynæs og mødte Tom, ændrede vores liv.

Efter "Tejsten" var færdig, og vi have sejlet og boet i den i tre måneder, flyttede vi til Hundested i 1978. Jeg begyndte at arbejde som bådebygger på Molich Bådeværft, og Ulla begyndte på kontoret på Hundested Motor- og Propeller Fabrik, så det hele blev meget maritimt, og nu i en mindre provinsby.

### **Fællesskabet omkring Tom Jeppesens både**

I slutningen af 70'erne og i 80'erne var flere af Toms gaffelriggede dæksbåde hjemmehørende i Lynæs Havn. Tom ejede selv én af dem: "Tøsen" på 21 fod. Der opstod en naturlig samhørighed blandt ejerne af Toms både.

Vi oprettede en forening med flere aktiviteter hvert år, som kapsejladser, længere sommerture, weekendture og fester. Et år sejlede tre både til Flensborg, hvor vi deltog sammen med "Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer" i fejringen af byens 700-års jubilæum, samtidig med at der blev afholdt "Cutty Sark Tall Ships Race". Andre gange fulgtes man på dele af ens sommertur eller tog en weekendtur ind i fjorden. Et par af dem, der havde en dæksbåd af Tom, havde også en af hans joller. Dem var der også aktiviteter omkring. Det foregik sammen med en anden forening, som hed "Limfjords Kompagniet", som bestod af 12-fods joller, også bygget af Tom. De kom ikke fra Limfjorden, men havde tradition for flere sommerture deroppe. Jollestævnerne med Toms joller foregik i området omkring Kignæs og Dyrnæs i Roskilde Fjord.

Alt foregik altid i en hyggelig og afslappet stemning, mange gange med frokost på Dyrnæs og stegte ål lørdag aften hos Kaj og Bente i Kignæs. Tom Jeppesen del-



Øverst: Jollestævne på Dyrnæs med Tom med regnjakke i midten. Nederst: "Maren" "Tejsten" og "Johan" i Bramsnæs Vig - Til højre: "Johan" og "Mary" i Isefjorden.

tog også i disse aktiviteter. Han var jo nærmest ene og alene årsag til dem, og det må have glædet ham at se den begejstring, hans både gav deres ejere. For det er ikke altid lige nemt at leve af et håndværk, der kræver så meget tid på grund af alt det håndarbejde, der ligger i faget. Det er bestemt ikke blevet lettere i dag, da timer tæller endnu mere. Det går som for så mange

andre håndværk, desværre kun tilbage. Tom Jeppesen dør i 2002, 80 år gammel.

### Bygger Lynæsjolle

I 1979 bygger jeg en 14-fods Lynæsjolle hos Tom til en tysk kunde, selvfølgelig med kyndig bistand fra den øvede bådebygger. To år senere tegner og bygger jeg

en 9-fods Lynæs-jolle hjemme i vaskekælderen, med brug af båndsav og tykkelseshøvl på Molich bådeværft, hvor jeg arbejder fra 1979 til 1985. I 1989 er jeg med til at genopstille Hjortspringbåden på Nationalmuseet. Nordeuropas ældste plankebyggede fartøj, der stadig står som dengang. De sidste 20 år er jeg selvstændig kunsthåndværker med "Fugle i Strandtræ" inden jeg går på pension i 2018. Jeg bor stadigvæk i Hundested sammen med Ulla.

"Tejsten" sejler stadigvæk og er 45 år, nu hjemmehørende i Egerfnørde, Tyskland. Vi glæder os meget over alt det der bliver gjort for at bevare træskibene, og over alle de træskibe, vi ser rundt omkring i havnene. Vi tænker derfor med stor glæde tilbage på tiden med Tom Jeppesen og "Tejsten".

## Bådebygger Tom Jeppesen

*(Dele af teksten i dette afsnit er af Bente Tomsen og Kaj Madsen)*

Tom Jeppesen er født ind i bådebyggerfaget. Hans far havde O. Jeppesens Værft i Frederikssund, og Tom Jeppesen fik sin oplæring i faderens værksted sammen med broderen Jørgen Jeppesen. Men i en tidlig alder rejste han hjemmefra og arbejdede i sine unge år, som var præget af 1930'ernes og verdenskrigens nøjsomme kår, på mange forskellige værksteder rundt i landet, hvor der var arbejde at få. Senere arbejdede han i en længere periode på Holmen i København.

I 1962 flyttede Tom Jeppesen til Lynæs, hvor han først arbejdede sammen med bådebygger Viller Bovin i Sø-

lager og senere begyndte sit eget bådebyggeri, som han drev ene mand, til han i begyndelsen af 1990'erne gik på pension. Her kom Tom Jeppesens livsværk til at ligge. Her byggede han brugsbåde og lystbåde, som hviler på den århundredgamle Roskilde Fjord- og Isefjord-tradition, som allerede eksisterede i Lynæs. Tom Jeppesen udviklede og forfinede traditionen. Fra hans værksted søsattes 110 træbåde, fra små åbne joller til større dæksbåde. De er alle bygget af de bedste materialer med lærk og eg som de foretrukne træsorter. De er klinkbyggede og rundgattede og bjerger sig sikkert på vandet. Alle er præget af Tom Jeppesens uovertrufne æstetiske sans og hans kompromisløse krav om kvalitet – samt evne til at udføre arbejdet i den rigtige håndværksmæssige standard.

Fra midten af 70'erne og til midten af 80'erne byggede Tom Jeppesen flere smukke gaffelriggede dæksbåde: Fire styk på 26 fod – "Mary", "Tejsten", "Maren" og "?" – og to på 21 fod – "Tøsen" og "Johan". Den sidste af disse umiskendelige "Tom-både" var den lille 18-fods "Anna Torp". At eje eller have ejet en Tom Jeppesen-båd medfører optagelse i et særligt broderskab. Ejere af Tom Jeppesen-både kan tilbringe timer med lovprisning af de unikke egenskaber, de gennemtænkte detaljer og den gedigne kvalitet, deres både har.

Tom Jeppesen har på fornem vis videreført den tradition, som i midten af 1800-tallet blev grundlagt med Frederikssundjollen. Det er ikke alle forundt at efterlade sig så stort et livsværk, som han har gjort. Takket være bådebyggere som Tom Jeppesen lever træbåds-traditionen fra Roskilde Fjord og Isefjord videre.



Øverst: "Slejpner", måske Tom Jeppesens sidste jolle, og Damjollen "Nessie". Nederst: 30-fods fiskerbåd.

August 2007: Museets flagskib, 1-ste generations 7meter R "RUNA" fra 1910 (konstr. Knud Degn og Gerhard Rønne) møder den tyske 2- den generations 8meter R "FEO" fra 1927 (konstr.Ch. Nicholson)  
Foto: Bent Lyman



Svendborg Classic Regatta

**Den sidste SCR er sejlet**



Af Jørgen Heidemann

Med ærgrelse må det nu - 25 år efter regattaens oprettelse – berettes, at kredsen omkring denne årlige sejlertradition i det sene efterår 2022 var nået til den konklusion, at den tilslutning, der igennem de senere år havde været noget vigende, ret brat var aftaget i en grad, så deltagelsen slet ikke stod i et rimeligt forhold til ressourceindsatsen.



Deltagerantal for se allerførste år haves ikke præsent. Dog: i 2003, da stævnetraditionen var ret ny, var der tilmeldt godt 200 både. Men det havde den særlige årsag, at det var en del af "Classic Week", som med internationalt islæt strakte sig over en hel uge og også rummede DFÆL's sommerstævne, juniorbådenes 75 års jubilæum og fejring af Svendborgs 750 års byjubilæum samt 2 daglange distancekapsejladser.

Langt, langt flere deltagende både end noget andet år, hverken før eller siden.

Men ellers, som det ses, relativt stabilt mellem ca 40 og 66 indtil for ganske få år siden.

### 2022 blev skæbneåret

I 2022, da man havde sat mindste-antallet til 25 både, var der medio juli kun tilmeldt 16 !

Følgelig aflystes 2022-regattaen – så få både berettigede ikke til indsats af ca 30 personer på vidt forskellige opgaver samt brug af Maritimt Center som samlingslokaler og af Svendborg Museums fhv. toldkrydsjagt "VIKING" som dommerskib + enkelte andre fartøjer (mærkebåde o. lign.)

Og nu er så "øksen faldet" : regattaen er nedlagt.

### Den gang det hele begyndte

Hele regattatraditionen begyndte som "spin-off" efter en vellykket eskadresejlad i 1997 ved indvielsen af Danmarks Museum for Lystsejlad på Valdemars Slot / Taasinge.

Slottets ejer, Niels baron luel Brockdorff, benyttede lejligheden til at samle byens borgmester, formanden



for Svendborg Sunds Sejlklub og repræsentanter for det nyindviede museum til en lokal kreds, der tilsammen primo august 1998 indledte denne tradition under navnet "Classic Yacht Regatta Denmark".

I agtelse for den kendte Svendborg-bådkonstruktør og værftsejer Sophus Weber kaldtes banesejladserne på Lunkebugten "Sophus Weber Race"

I tiden efter det store 2003-stævne blev kredsen af bagvedliggende partnere udvidet til at omfatte et samarbejde imellem Svendborg Amatør Sejlklub, Svendborg Sunds Sejlklub, Thurø Sejlklub og Rudkøbing Sejlklub, Danmarks Museum for Lystsejlad og DFÆL: Indtil for få år siden også Maritimt Center og Svendborg Marineforening.

Stævnet fortsatte indtil nyligt ophør under det navn, vi nu kender: "Svendborg Classic Regatta" og med en meget betydelig succes i en årrække, hvor der var "gang i den" på Lunkebugten med Sophus Weber Race og et summende leben i Maritimt Center morgen og aften.

### **Tilbagegang, levetidsforlængelse og ophør**

Med ovennævnte, stærkt mindske tilslutning på det allerseneste var beslutningen om traditionens ophør såvel forudsigelig som på én og samme tid både tung og nem – men nu var der fornuftigvis intet mere at gøre.

Der var i de forudgående år – og med held – gjort en hel del bestræbelser på at levetidsforlænge traditionen ved (som et pragmatisk kompromis) at inkludere

deltagerbåde lidt udenfor (= yngre end) den oprindelige målgruppe.

De første år, disse deltog, var det som såkaldte "temabåde", hvor temaet år for år var afvekslende bådklasser, som eksempelvis Molich 10-meter, Peter Bruun-både (Marsvin-Spækhugger-Grinde), Thurø 33, Ylva samt Bianca 27 (sidstnævnte sejlede dog ikke kapsejlads, men var en samlet gruppe, der deltog i årets "Tur-regatta").

Temabådernes kapsejlads blev under navnet "Bent Aarre Cup" afholdt separat efter DH-mål, på en op-ned bane i Lunkebugtens vestside, mens træbådene "Sophus Weber Race" fortsat blev sejlet efter>NNL-mål på en helt traditionel trekantbane midt på Lunkebugten.

Alle afsluttede hver sejladsdag med en distancekapsejlads fra Dommerskibet midt i Lunkebugten med målgang i sundet nær Svendborg.

Desuden åbnedes i kategorien motorbåde for andre end de traditionelle af træ, idet der igennem nogle år var et pænt fremmøde af Botveds hurtigtgående "Coronet"-motorbåde.

Med tiden blev konceptet forenklet, så alle sejlede samme trekantbane, men forskellige løb, idet de tilkomne nyere typer blev henregnet som "Moderne Klassikere", indregnet med>NNL-mål, selv om de formelt set er udenfor det, som denne regel omhandler. "Moderne Klassikere" var glasfiber- og plywoodbåde fra den første del af disses æra, defineret som konstrueret senest 1970. Det kom især til at omfatte vel-

**Svendborg  
Classic  
Regatta**

**25 år**

*NK D 33 "Juvel", blev forlæg  
for stævnets logo .*



*Som deltager såvel i official-rolle for DFÆL og  
lejlighedsvis også som kapsejler vil jeg gerne  
på alles vegne takke alle d velvillige  
hjælpsomme mennesker, der hver på  
sin måde bidrog til, at der lige efter  
sommerferien skete noget godt  
i Svendborg og på Lunkebugten...*  
*Jørgen Heidemann*



definerede 1-typebåde (Juniorbåde, Folebåde og Knarr'er).

De allersidste år samledes alle både, traditionelle klassikere og moderne klassikere, i fælles løb for at gøre det mere interessant for de "moderne" at være med på lige fod.

Der var dog alene forbeholdt den bedst sejlene af de traditionelle træbåde at kunne vinde vandretrofæet "Sophus Weber Pokalen", som var doneret til regattaen af Tove Gether, niece til den svendborgensiske sejler og nøgleperson Sophus Weber, der i 1896 havde

vundet pokalen til ejendom.

Trods alle disse velmente tiltag for at udvide deltagerkredsen, gik det desværre fortsat tilbage med tilslutningen. Det har nok flere forklaringer:

Antallet af sejlklare klassikere er generelt aftagende, de tilgængelige ressourcer og sponsormidler er utilstrækkelige til at matche det, der tilbydes ved f. eks. nordtyske stævner, og lokalt er man måske ikke tilstrækkeligt kapable til at løfte til et internationalt ni-



*En æra forbi: en gang var der optaget langs Jessens Mole med mange lyse træmaster – også mange flere end her.*

veau, så kræsne udenlandske gæstedeltagere på det sidste måske har kunnet føle sig lidt forsømte. Men, mens der var god tilslutning, har der været mange gode stævner, med deltagelse af meget forskelligt, typemæssigt såvel som nationalt. Flotte at skue, såvel ved Jessens Mole som på Lunkebugten og i sundet.

- Lige fra Hansa-joller og Juniorbåde og op til 8- 10- og 12-meter R-både og alt muligt derimellem, bl.a.:
- Spidsgattere
- Havkrydsere og andre turbåde af ret forskellige

størrelser

- Enkelte skærgårdskrydsere typer o. lign.
- Folkebåde, Knarr'er og
- Nordiske krydsere, hvoraf en enkelt, NK D 33 "Juvel", blev forbillede for stævnets logo – jf. foto. Især dansk og tysk, men iblandt også svensk, hollandsk, irsk og engelsk deltagelse har stævnet nydt godt af.



*Af Jørgen Heidemann, tekst og foto*

Onsdag 4 januar 2023 fejredes 25-året for, at Middelfart Skibs- og bådbyggeri, der havde været drevet erhvervsmæssigt på stedet siden 1855, blev overdraget til foreningen Lillebælt-Værftet, etableret af Lillebælts Smakkelaug, Middelfart Museum og Fredericia Museum.

Herom nærmere i Klassisk Træbåd, nr 145.

I sin driftsmæssigt nye form har værftet nu i 25 år i den mørke, kolde årstid dannet ramme om nybygning,

vedligeholdelse og istandsættelse af mindre træfartøjer, lystbåde såvel som hidtidige brugsfartøjer hvor ca 25-30 frivillige har mulighed for at holde liv såvel i fartøjerne som i deres bådbyggerfærdigheder.

Når foråret går på hæld, indstilles disse arbejder, og bådene flyttes ud af værftshallen, der omdannes til kulturhus i sommermånederne.

Dér, hvor vi samledes ved vort sommerstævne i 2008 (og såmænd også i 2002).

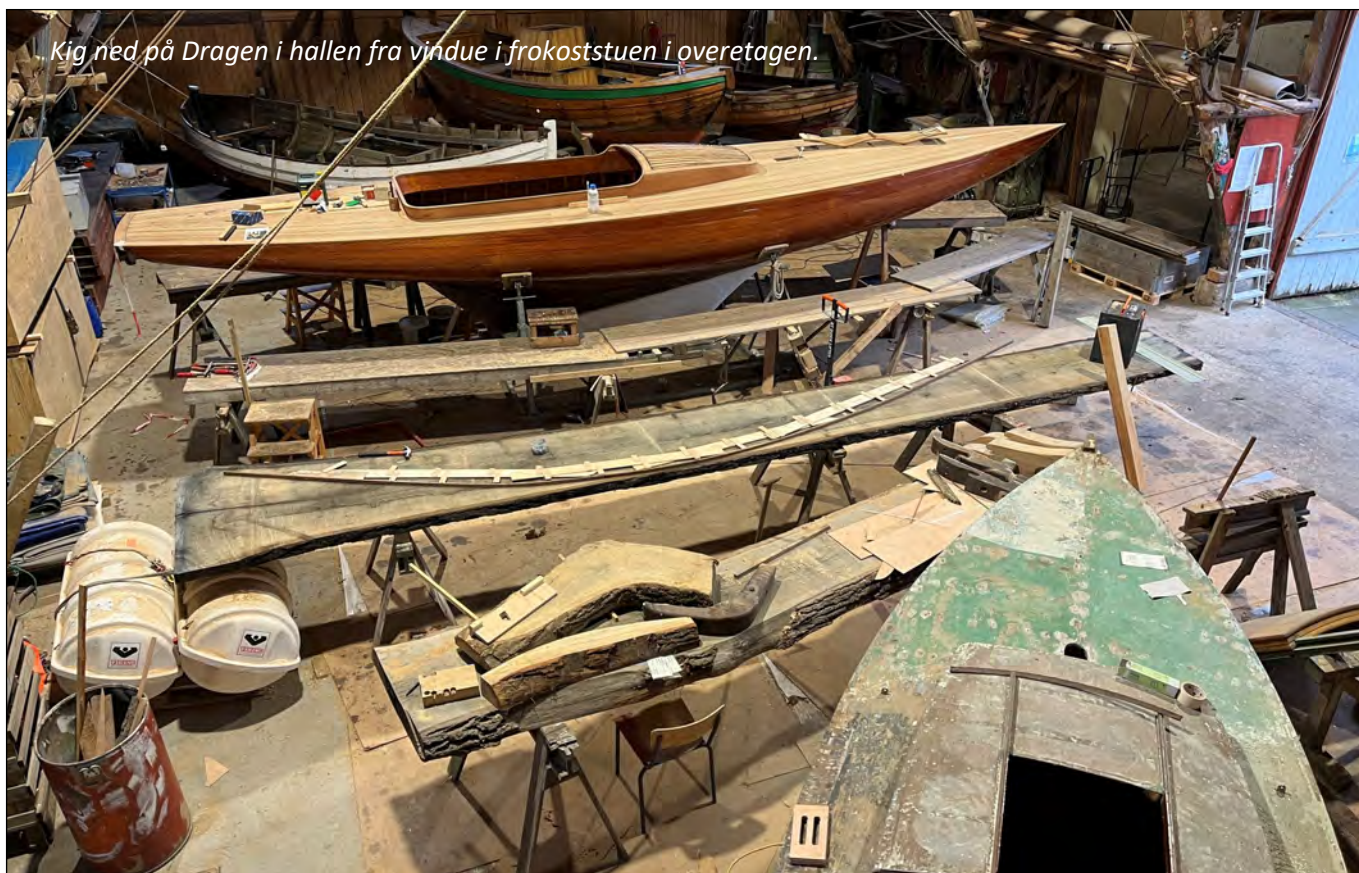
Jubilæms- eller fødselsdagen blev markeret med åbent hus og sammenkomst for venneforeningens medlemmer, som havde lejlighed til at bese igangvæ-

rende opgaver. På lystbåd-siden omfatter disse videre arbejde på at gennemrenovere Børresen-dragen DEN 419 fra 1962 samt – snart fuldført – at istandsætte Aalborg-jollen "Arsuk".

Knarr'en DEN 21, der forrige år næsten var færdigrenoveret, fandt 2022 ny ejer i Aarhus og i samme efterår er i stedet tilkommet Helsingørjollen "Amanda", som er doneret af dens hidtidige ejer i Svanemøllehavnen.

Den trænger til en lille omgang "kyndige hænder", der forventes at gøre den sejklar i foråret. I hovedtræk:

Fribord skræbes i bund og genlakeres, belægning på dæk og ruf rives af og ny dug pålægges i epoxy. Desuden føres forlænget cockpit tilbage til oprindelig længde.

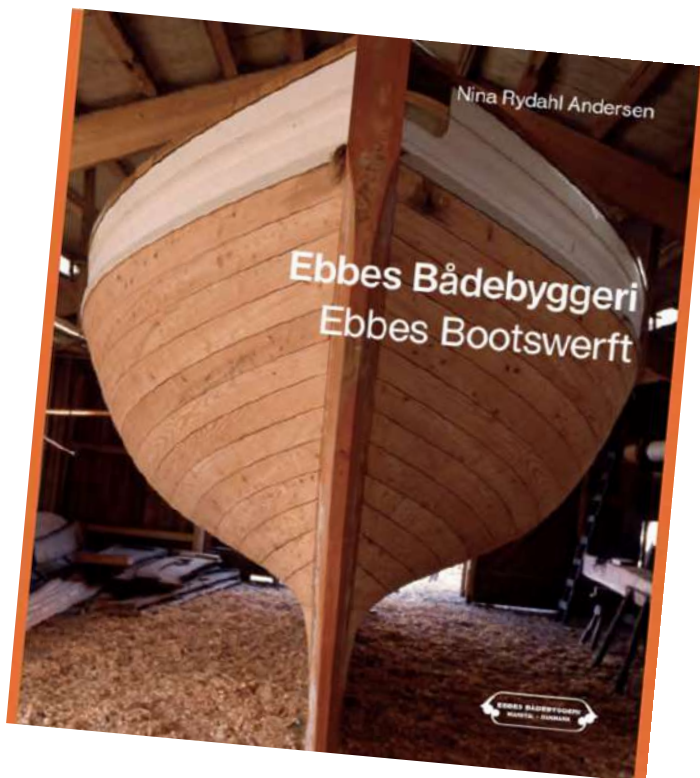


# Udenfor tid – men på rette sted

Af Carl Mangor

Et farvel i til arbejds-markedet er for mange også et farvel til et fag. Den kunnen, der har bragt smør på brødet i et langt arbejdsliv, bliver for mange pakket væk. Fra den ene dag til den anden er de unikke evner og gamle rutiner en overstået verden, der kun sporadisk bliver vækket til live gennem bakspejlet.

Men så er der Ebbe i Marstal. Han kunne have gjort som de andre. Alderen var der. Hans værft var kommet på nye hænder. Og oppe i den anden ende af øen ligger Danmarks smukkeste beliggende golfbane. Men så fandt han den største classespidsgatter, det overhovedet var muligt at opdrive. Gemt væk under en presenning i over 15 år på et værft i Gilleleje. Aage Utzons 55 kvm'er fra 1937. Hjembragt til Marstal gav Ebbe



Bogen om Ebbes Bådebyggeri.  
Forsidefoto: Kai Greiser.

”Undine”, hvad der skulle til for at få dens storhed tilbage. Historien om ”Undine” er det sidste kapitel i Nina Rydahl Andersens bog ”Ebbe Bådebyggeri” udgivet af Marstal Søfartsmuseum i 2022. Undertitlen er ”Ebbes Bootswerft” – og med god grund. Al tekst er i sin fulde ordlyd oversat til tysk.

Ebbe Andersen blev uddannet bådebygger hos Frede

Mortensen i Præstø. Ønsket om eget værft trak allerede i læretiden. En sejltur til Marstal i sin selvbyggede Helsingørjolle fortalte ham, at byens herlighedsværldi var høj og ejendomsprisen lav, så efter endt værnepligt i 1972 indledte Ebbe et nyt liv i Marstal. Først på Marstal Træskibsværft mens han sonderede terrænet, og senere fra en landejendom et par kilometer fra byen, hvor ”Ebbes Bådebyggeri” havde sin start. Bogen ”Ebbes Bådebyggeri” er en personlig beretning om det lille værft. Datteren Nina Rydahl Andersen fø-





*Ebbe Andersen i værkstedet.  
Foto: Michael Müller.*

rer pennen og redigerer Ebbe Andersens fortællinger. I sin opbygning er bogen både logisk og stringent. Med udgangspunkt i først nybygningerne og senere renoveringsprojekterne får vi et indblik i glæder, udfordringer som Ebbe, familien og folkene omkring bådebyggeriet i øvrigt gennemlever.

”Det kunne ikke passe, det hele skulle være i plastik” var Ebbe Andersens holdning, mens han de første år så småt fik sit bådebyggeri op at stå. Med sine ambitioner skabte han en lille anakronisme, der levede sit eget liv i Marstal og omegn. Aktiviteterne i sig selv adskilte sig ikke nævneværdigt fra hvad bådeværfter på Ærø og i resten af landet havde gjort i generationer; nemlig at forsyne et lokalområde af en given størrelse med både. Nogle kunder havde selv en tegning med. Nogle købte, hvad værftet lå inde med, og atter andre trak på bådebyggerens ekspertise for at fremme personlige ønsker ved fartøjet. Det ganske særlige ved Ebbes Bådebyggeri var, at det foregik en generation eller to for sent. Som hvis Damernes Magasin var genopstået ved siden af Hennes & Mauritz. Interessen fra sejlere, der ønskede andet end stangvarer, var stor nok til at have nybygninger i ordrebogen. Alene billedsiden er værdifuld. Bogen er fornemt illustreret fra start til slut. Adskillige fotografier har leveret stof, der præsenteres i alle størrelser lige fra små vignetter i marginen til dobbelte sideopslag. Samtlige

*Ebbe og datteren Nina.*

nybygninger fra værftet har fået sin egen profiltegning i bogen. På dobbeltsider i folde-ud-format præsenteres fartøjerne med den fornødne data.

Som nævnt får ”Undine” det sidste kapitel i bogen, men måske kan der allerede tilføjes et nyt. En af værftets nybygninger er kommet hjem til Marstal, og Ebbe er med i gruppen af frivillige, der tager sig af jagen ”De fire Brødre”. Forhåbentlig vil det ikke sluge mere af hans tid, end at han sammen med Gerda stadig har tid til at være på vandet, så vi andre får mulighed for at kunne glædes over at se ”Undine” dukke op i horisonten.

*Ebbes Bådebyggeri*

*Nina Rydahl Andersen*

*Marstal Søfartsmuseum 2022*

*312 sider, 150 kr.*



*Ebbe og datteren Nina,  
den gang barn, nu  
bogens forfatter.*

*Foto: Kai Greiser.*

## Frigg skal sælges

Tegnet af Tore Herlin 1931, 5 både bygget i alt, Frigg som den eneste bygget i Danmark, Nakskov 1960. Båden er i meget sund stand, helt tæt, næsten ny 30 hk Beta maskine, gode sejl. Veludstyret.

Længde 8,65, bredde 2,47, dybgang 1,46, sejlareal 43 kvm. Bådens historik er fuldt beskrevet, og den er stort set original. En meget tryk og velsejlende båd, også i hårdt vejr.

Herlin tegnede bådtypen på bestilling af Svenska Kryssarklubben som en decideret langtursbåd. Frigg har de sidste 25 år været ejet, plejet og sejlet af Linda og Benny i Hørby, men Benny gik bort i vinter, og derfor skal Frigg sælges.

Frigg er grundigt beskrevet i Klassisk Træbåd nr 144, hvor konstruktørens originaltegning også vises.

Frigg står nu på land på Tuse Næs ved Holbæk.

Pris 60.000,- kroner.

Henvendelse til Linda Hansen, tlf 29704333,

mail: [lihbpe@gmail.com](mailto:lihbpe@gmail.com)



# Sommerstævne

## Helsingør 13. til 16. juli

*Af Simon Bordal Hansen*

Alt tegner til, at foreningen kan invitere til sommerstævne i Helsingør. Og centrum for stævnet bliver den smukke museumshavn direkte op mod Kronborg og byens historiske havnefront. Så sæt kryds i kalender.

Når vi tager et lille forbehold, så er det fordi, vi i skrivende stund ikke har fundet det hold, som skal være stævnets sekretariat. Altså de 2-3 personer, som har styr på det praktiske i samarbejde med vores lokale part, som er Hal 16.

Vi har en aftale med såvel Helsingør Havn som med Hal 16, så mon ikke vi også kan finde nogen, der vil være med til det praktiske i tæt samspil med foreningens bestyrelse? Du må meget gerne læse dette som et jobopslag!

### **Flydebroerne er vores**

Den gamle værfts- og færgehavn er ikke så lige til at fortøje i, lige bortset fra de fine nye flydebroer inde i

havnen. Vi har aftalt med havnen, at det er der, DFÆLS stævnefartøjer skal fortøje, og havnen har lovet, at broerne nok skal være ledige, når vi ankommer.

Flydebroerne støder direkte op til et stort og smukt brolagt område, hvor der er cafe i forbindelse med Helsingørs bibliotek og kulturhus, og så ligger Søfartsmuseet også her, spektakulært bygget ned i værftets gamle flydedok.

Stævnets toiletter, bad og den slags— findes dels forholdsvis tæt på i biblioteket, dels i forbindelse med Hal 16. Egentlige badfaciliteter skal man gå lidt længere for, de er nemlig ved lystbådehavnen, Helsingør Nordhavn.

### **Følg med og læs stævnenyt**

Vi udsender nyhedsbrev om stævnet, ligesom der løbende kommer nyt på hjemmesiden. Følg med!

Ind til videre er formanden kontaktperson for stævnet, [formanden@defaele.dk](mailto:formanden@defaele.dk)

*Helsingørs historiske havn ligger i meget smukke omgivelser.*

*Foto: Øresund Paa Langs*



Bad og tolitter på Helsingør Nordhavn.

Flydebroer, hvor stævnebådene skal ligge.

Bibliotek, kulturhus, toiletter og Hal 16.

Ind- og udsejling.

## DFÆL Nyt fra foreningen

### Kampagne for det nye Registreringsbevis

I løbet af foråret slår DFÆL på tromme for de nye registreringsbeviser, som fartøjerne kan få, når de er optaget i foreningen.

Ebbe Andersen i Marstal fik overrakt det alle første bevis, og den begivenhed tog vi fotos af. Medier, andre maritime foreninger og organisationer med flere har så fået pressemateriale om registreringsbeviserne.

Indsatsen er et led i foreningens arbejde for at skabe et kendskab i branchen til de klassiske bådes nye identitetspapir. Vi håber det kan slå igennem både i markedet hos bådmæglere, forsikringsselskaber og i forhold til de mange, der er optaget af at tage hånd om den maritime kulturarv.

Klassisk Træbåd havde sendt redaktør Preben og skribent Simon afsted til Marstal på en iskold vinterdag. Heldigvis havde Ebbe og Gerda ikke bare varm kaffe på kanden, men serverede nybagte Ærø-pandekager. En lokal specialitet, som man ikke kan få for mange af.

Så begav vi os ud i Ebba bådhal, hvor smukke Undine har sit vinterhi, og Preben tog de professionelle bille-



der, medens Simon forevige-  
de fotosessionen. Arbejdet med  
regbeviserne står især Pre-  
ben og Dorthe, forenin-  
gens kasse-  
rer, for.

*"Nå, Ebbe, kan du ikke lige klatre op i  
båden, så kommer Preben og tar et  
presse-foto af dig og registrerings-  
beviset..."*



# Invitation til generalforsamling

**25. marts klokken 13, Odense Sejlklub**

*Bestyrelsen byder velkommen til generalforsamling i DFÆL. I år holder vi den hos Odense Sejlklub, hvor vores lokale træsejlere er værter.*

## **Frokost og papirer**

Selve generalforsamlingen begynder klokken 13, men fra klokken 12 er der en let frokost, hvis du har tilmeldt dig. Ved generalforsamlingen byder vi på kaffe. Tilmelding til frokosten sker via foreningens hjemmeside, [www.defaele.dk](http://www.defaele.dk).

På hjemmesiden kan du også læse og hente de dokumenter, som generalforsamlingen skal arbejde med:

- Dagsorden
- Beretning
- Aktiviteter til det kommende år
- Regnskab og budget
- Forslag til ændring af vedtægter. Bestyrelsen foreslår, at vedtægterne ændres, så det er muligt at vælge flere end 5 medlemmer til bestyrelsen.

## **Dagsorden**

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab samt næste års budget, der udsendes til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer. På valg er Anja, Preben Sørensen og Dorthe Christensen. Anja genopstiller ikke, bestyrelsen foreslår Jørgen Heidemann valgt som nyt ordinært medlem.
8. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter. Peter Hansen fortsætter. Jørgen Heidemann vælges som ordinært medlem vil Thorbjørn Joest Andersen gerne vælges som ny suppleant.
9. Valg af revisor/revisorsuppleant. Ove Juhl genopstiller som revisor og Henrik Hansen som suppleant.
10. Eventuelt.

## DFÆL

### Nyt fra foreningen

#### Styr dig selv og dit fartøj!

Husk at du altid kan ændre dine kontaktoplysninger eller postadresse på hjemmesiden.

Fik du for eksempel ikke sidste nyhedsbrev? Eller udebliver Klassisk Træbåd? Så kan det skyldes at vi har forældede informationer i vores register.

Er du flyttet eller har du fået ny mailadresse? Har du solgt din båd, eller købt en ny? Eller har du nye billeder fra sidste sommers sejlads i Limfjorden?

Alt sammen informationer, som du selv kan styre på defaele.dk. Log ind med dit brugernavn og din adgangskode og gå om bord i mulighederne.

Fakta: Godt 10% af medlemmerne har ikke opgivet en e-mailadresse til DFÆL. Det betyder at de går glip af god og vigtig information, når vi udsender nyhedsbreve med jævne mellemrum.

#### Abonnement på TS-bladet

Husk at du stadig kan få Træskibssammenslutningens blad, TS-bladet leveret i postkassen for kun 200,- kroner om året.

Det er resultatet af en aftale mellem DFÆL og TS, der kom til på initiativ af DFÆL i 2020. Forudsætningen er, at du er medlem af DFÆL.

Sådan gør du

Hvis du vil benytte medlemstilbuddet, sender du en mail (medlem@defaele.dk) til foreningens kasserer, Dorthe Christensen. Så sender hun dig en opkrævning på de 200,- kroner. Når den er betalt, får du TS-bladet

#### Dejlig spidsgattet motorbåd

Velholdt spidsgattet trækkutter, klinkbygget i lærk på eg. Dæk af Bangkokteak.

Bygget 1976 hos bådebygger Isaack, Store Okseø, Flensborg Fjord.

Mål:

L: 6,39 B: 2,10 D: 0,50

1 cylinder SABB diesel 1976, 8-10 HK ved 1800 omdrejninger.

Nyrenoveret med ny foring, stempelringe og selvstarter

Meget udstyr følger med, blandt andet en ophalervogn og en næsten ubrugt kaleche. Som det ses af billederne er der en lille kahyt med to køjepladser. Ligeledes er der på dækket 4 opklappelige stole og motorinddækningen anvendes som pantry.

Båden har bragt familien Uldahl mange gode stunder på vandet. Den står for øjeblikket i Styding tæt ved Vojens i en tør lade.

**Prisforslag: 10.000 DKK**

Kontakt Vicki Uldahl på: v.uldahl@tdcadsl.dk





de næste fire ordinære numre, og så skal du betale igen, hvis du vil holde bladet fortsat.

De to foreninger afregner indbyrdes, og på den måde sikrer vi, at det fine tilbud kun kan bruges af de to foreningers medlemmer.

TS spændende medlemsblad har fokus på brugsfartøjerne, og medlemmer af TS får samme tilbud om at modtage Klassisk Træbåd.

## Problemer med Klassisk Træbåd?

Det sker, at Klassisk Træbåd ikke når frem til enkelte af vores medlemmer. Og det er også sket, at bladet enten er gennemblødt eller itu. I så fald må du meget gerne kontakte Medlemssekretariatet på mail: [medlem@defaele.dk](mailto:medlem@defaele.dk) eller ringe til kasserer Dorthe Christiansen på +45 2010 7141.

## Åben Båd, Skælskør søndag 14. maj

Kom og se Per Stenbøgs fine båd og hør Per fortælle om sine planer om langtur i "Isabella". ISABELLA er en spidsgattet, langkølet havkrydser på 36 fod, bygget på Brandt Møllers Bådebyggeri i 1976.

Per Stenbøg har ejet ISABELLA siden 2007 og de har sammen sejlet ca. 13.000 sømil, blandt andet til Kanarieøerne, Acorerne, Britiske øer, og Bornholm og de Baltiske lande foruden mange dejlige ferieture herhjemme i indre Danske farvande.

Arrangementet finder sted i klubhuset på havnen og ombord på båden.

Der er plads til ca. 30 personer - først til mølle. Mere info i næste DFÆL-nyhedsbrev. Tovholder og tilmelding: Anja Kieraard, [anja@kiersgaard.eu](mailto:anja@kiersgaard.eu)



The advertisement features a background image of a boat being hoisted by a crane at a dock. In the top right corner, there is an inset image showing several orange boat parts, with a watermark for 'Maritime Woodcraft' and a logo. The text on the right side of the advertisement lists services: 'YACHT SERVICE', 'SEJLMAGERI', 'BÅDOPBEVARING', '32 TONS KRAN', and 'DIESEL / BENZIN'. A large circular logo in the foreground contains the text 'HCC BÅDEVÆRFT Marstal'. At the bottom, the address 'H.C. Christensensvej 2 \* 5960 Marstal', website 'www.hccb.dk \* info@hccb.dk', and phone number 'Tlf. +45 62 53 21 27' are provided.

**YACHT SERVICE**  
**SEJLMAGERI**  
**BÅDOPBEVARING**  
**32 TONS KRAN**  
**DIESEL / BENZIN**

**HCC BÅDEVÆRFT**  
**Marstal**

**H.C. Christensensvej 2 \* 5960 Marstal**  
**www.hccb.dk \* info@hccb.dk**  
**Tlf. +45 62 53 21 27**

# DFÆL Tovholderne

## Formand

Simon Bordal Hansen  
formanden@defaele.dk

## Næstformand

Ole Olsen  
strixole@outlook.dk

## Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen  
medlem@defaele.dk

## Redaktion blad og web

Preben Sørensen  
bladet@defaele.dk

## DFÆL's fartøjsregister

Preben Sørensen  
preben@rather.dk

## DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor  
c.mangor@gmail.com

## Bådtællingen

Simon Bordal Hansen  
formanden@defaele.dk

## Yachtloggen arbejdsgruppe

Dorthe Christensen  
dorthe.erik@hotmail.dk

## Københavns Havn projekter

Kim Hyldeg  
kimhyldeg@icloud.com

## NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann  
jhe.hjem@wespeed.dk

## Skibsbevaringsfonden

Simon Bordal Hansen  
formanden@defaele.dk

## Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen  
strixole@outlook.dk

## Sommerstævne 2023

Bestyrelsen  
formanden@defaele.dk

## Fartøjsvurdering

Ole Olsen  
strixole@outlook.dk

## Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen  
formanden@defaele.dk

## Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe  
belami36@yahoo.dk

## Chilitest

Ole Olsen  
strixole@outlook.dk  
Jørgen Heidemann  
jhe.hjem@wespeed.dk

## Registreringsbeviser

Preben Sørensen  
preben@rather.dk  
Dorthe Christensen  
dorthe.erik@hotmail.dk

# DFÆL, foreningen Kalender

25. marts 2023

## Generalforsamling

30. marts 2023

## Bestyrelsesmøde

28. april 2023

## Deadline Klassisk Træbåd nr. 155

6. juni 2023

## Klassisk Træbåd nr. 155 udkommer

13. til 16. juli:

## DFÆL Sommerstævne, Helsingør

5. september 2023

## Deadline Klassisk Træbåd nr. 156

2. oktober 2023

## Klassisk Træbåd nr. 156 udkommer



## "KORSAR" ...

9,50 x 2,73 x 1,50m

KORSAR Leder efter en ny, kærlig ejer til en klassisk yacht med ubestemt alder men med en lang historie...

Alderen er beviselig indtil 1912, hvad der var før er uklart. I 1920 satte en dampbåds-kaptajn fra Hamborg skibet på grund ved Sæby i Danmark i en østenstorm og opgav skibet lidt senere. Skibet blev solgt som strandgods, hvorefter der fulgte en omskiftelig periode rund i Danmark med nogle ejerskifter, restaurering og reparationer, indtil skibet blev købt af mig i 1991 som noget af et brag.

Fra 1992 til 1998 fulgte en omfattende restaurering, blandt andet på Christian Johnson-værftet i Egersund. Skroget er af stål og er ligeledes blevet restaureret. Interiøret, som desværre ikke længere er originalt, er lavet af en tømrermester og er praktisk, elegant og stabilt.

Skibet er gaffelrigget og har et samlet sejlareal på 60m<sup>2</sup>. Det har en indbygget BUHK DV 20 motor med 20 hk og en ca. 120 l tank.

Skroglængden er 9,5 m, -bredden 2,73 m, og masthøjden 11,5 m over dæk. Dybgangen på 1,5 m giver dig også mulighed for at søge efter skjulte bugter.

En dobbeltkøje i stævnen og to enkeltkøjer i salonen giver en hyggelig soveplads. Salonen har te klapbord. Optimus-komfuret med 2 flammer i en praktisk kabys.

Et navigationshjørne med ekkolod og Fluxgate kompas lader dig finde den rigtige vej, om natten våger ekkoloddet over din søvn. Der er opbevaringsplads nok til udstyret. Det (manuelle) lænsesystem giver sikkerhed, en brønd med elektrisk pumpe sørger for tørre fødder under sejlads, hvis der skulle komme vand indenbords.

Overbygningen er lavet af eg i stil med den gamle overbygning, Oregon-fyrdækket er en fryd for øjet. Et rummeligt telt sikrer et behageligt ophold selv i regnvejr.

At sejle båden er rigtig sjovt, den ligger hurtigt på „siden“, men så er det stabilt og nemt at styre. Jeg har lavet mange, mange fine ture med den, men nu er det tid til at sige farvel.

Der er vist "reparationsefterslæb", så KORSAR tænger til en kærlig en hånd inden den sættes til vands igen, men projektet er rimeligt overskueligt og kan klares af en erfaren håndværker.

Der medfølger omfattende materiale om bådens historie, og enkelte reservedele.

**Prisidé: 8.500,- € / 63.000,- DKR**

Kontakt: [ulidoelle@gmail.com](mailto:ulidoelle@gmail.com), eller mob: +49 162 1003480





- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

---

📷 Skibstegneren

📘 @skibstegneren

✉ skibstegneren@gmail.com

📞 61 10 8780

📍 Kronborg 10 A  
3000 Helsingør

---



## Helsingørjolle til salg

Her ser vi to af Utzons mindste konstruktioner. En Ålborgjolle og en Helsingørjolle. Helsingørjollen er til salg. Det er nok den yngste i landet. Bygget i 1994 i Marstal af udsøgte materialer og af høj håndværksmæssig standard. Alt udstyr. 2 stel sejl : Nyborg sejl inkl. genua (alder ukendt, ok stand). Et nyt stel sejl. Resen/OK sejl. Desuden udstyret med spiler. To sovepladser.



**Pris 38.000.**  
 Henvendelse  
 Jakob Guhle,  
 tlf. 61771668

**EPIFANES**  
 Yacht Coatings



### HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte polyurethane maling kan nu fås i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskryvelig hård og spejlglat højglans overflade som vil skinne i årevis.



*"The Professional's Choice"*



#### Fugning

TDS primer fri SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



#### Limning

TDS serie af monterings- og spartelepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



#### Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggene overflader.



#### Værktøj

Special udviklet TDS værktøj, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til om-fugning.

**WEST SYSTEM**  
 BRAND

*Professionel epoxy til bådfolket !*



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt  
 Luft, Land & Vand.

## Velbygget 38 m2 spidsgatter

L/B/D: 28'; 2,15;1,65; 5,6 ton; Motor: Yanmar Diesel 20hP; Bermuda-rig Skrog er fyr på eg, renskrabet i 2021 og behandlet med linoliemaling. Originalt dæk i lærk. Ruftag i Oregon pine med glasfiber udvendigt. Cockpit og rufsider er i mahogny. Rufsider og dæk er behandlet med coelan.

Interiør: 2 køjer i kabine og 2 i fore peak. Pantry med 2 gasblus, vask, indbygget vandtank og køl. Dieselfyr. Navigation, autopilot og vhf. Sejl er relativt nye. Der er tre størrelser forsejl og en gammel spiler. Bådvogn og vintertelt (Dancover) kan medfølge.

Bygget på Nakskov Værft af Johan Larsen i 1938.  
Kan ses i Skælskør. **Pris-idé: 70.000 kr**

Kontakt: Klaus Gerhard Hansen:  
Klaus.hansen@os.dk, +45 2172 2251



## SUZETTE søger kærlig aftager

S/Y SUZETTE, 36' ketch tegnet af Paul Molich efter Sparkman / Stephen's linjer. Velsejlende og sødygtig havsejler. 5 køjer, fuld ståhøjde.

Pga kronisk sygdom må jeg indse at jeg ikke vil være i stand til at varetage vedligehold af denne smukke og bevaringsværdige båd. Jeg har en bådbyggeres besigtigelsesrapport der bekræfter, at båden grundlæggende er sund og meget bevaringsværdig, one-off Molich design, bygget af bådbygger Larsen, Vejle i 1958.

Jeg er jo begyndt på udskiftning af 4 bord med frostsprængning, men vil ikke kunne gøre det færdig. Jeg har fjernet det første bord og konstaterer at død-træ og spanter er helt sunde.

Selv har jeg 500.000 investeret i båden, inkl. nye

sejl, men jeg ved at markedet for træbåde er i bund og har mine forventninger tilpasset. Båden ligger i Lynetten.

<https://www.facebook.com/yachtSUZETTE>

Kontakt: jmholde@gmail.com eller telefon 6163 2329  
Michael Holde, DFÆL medlem 1045.



## KRYDS og TVÆRS I træbåd

PÅ LIMFJORDEN, HEDDER DE OGSÅ SJÆGTER	LAND	RÅT 2	STEDORD	ØSTBLOK-LANDE	GAMMEL KARAKTER	HVOR ER VI?	DAMPER	HÅND-VÆRKER	TOLD VED ANKOMST	EGNE	WIRE	KAN MAN OPGI	3
1						2							
FAST BØJEFORTØJNING						FLADFISK KAGEFYLD				APPARAT JAG			TEMA
SYD-DANSKER					SEJLKL. SUNDET STEDORD	7	GREAT DANE		6	ULV			
KASKET			CIFFER	HJEM			GERT KARLSEN BEGREB			STÆNGER JAG			
LED	3		4		SJØV					5	PAR SÆRLIG		
					5			4					
HURTIG MASKINE		KØRETØJ	GLÆDER		YACHT-FLAG					REAUMUR SJÆL	REB Ø		
STÆVNE		RIDDER SPIDS		OPNÅ KOST-BARE		SPORTS-MAND MANDENS					LYS SAGN-LAND		
SKO-MÆRKE	1				STOF-LAS REGISTER								INGEN-TING
MIDE					9	ORDRE KORT		LADY		ILD-STEDET			
SES GRØN SAG		VEDGÅ								FUGL			
		FRANSK BY					TRANSPORT-MIDDEL						

- Hvad hedder riggen på en optimistjolle?
- Meget anstrengende aktivitet på vandet
- Hvem har komponeret Europahymnen?
- Kjøbenhavnske Træ-Sejlere
- En der handler uden penge

Navnene på indsenderne bliver samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning. pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod blandt de rigtige svar om præmien, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

**Altså:** du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Gorm

### Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet, der beskriver træsejlerens bekymring, til gormboa@icloud.com inden 10. april 2023.

Husk navn og adresse

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
1	2	3	4	5	6	7	8	9



*Kjøbenhavnske Træsejlere, torsdagskøpejladsen.  
Nogle af fartøjerne runder Middelgrunden, og Kim  
Hyldig skyder et billede fra springeren Heto.*