

# *Klassisk* **TRÆBÅD**

Nr 155 sommer 2023

- ★ Den gang der var koste
- ★ Sommerstævne invitation
- ★ Nordiska Båtar, bogværk
- ★ UNDA i vandet igen





## Nr 155, sommer 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

### Announcepriser

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 5. september 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

Jørgen Hedidemann

Skovbakken 22, Skt. Klemens

5260 Odense

4098 0402

Jhe.hjem@webspeed.dk

Preben Rather Sørensen

*Redaktør*

Ladby Longvej 29

4700 Næstved

2175 2070

bladet@defaele.dk

Thorbjørn Joest Andersen

*Suppleant*

Peter Hansen

*Suppleant*

## Medlemskab

Mail/ring sekretariatet ved

Dorthe Christensen.

2010 7141

medlem@defaele.dk

## Lokale initiativer

### Ø-Havet, Sydfyn

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

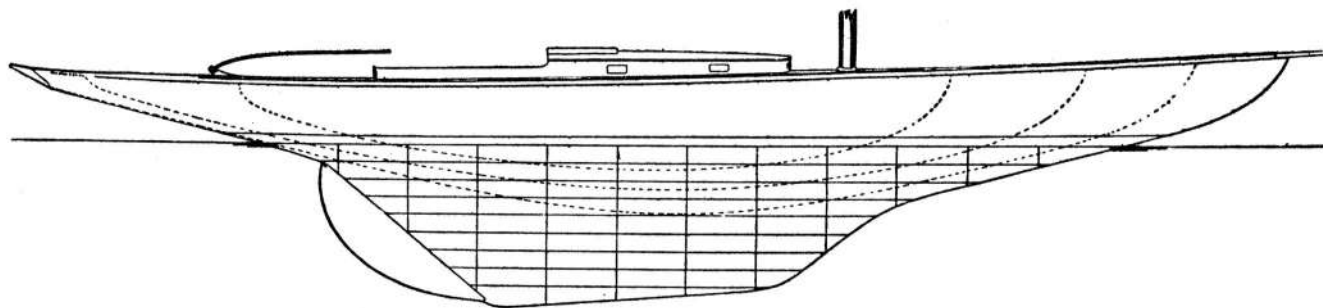
asgerbrodersen50@gmail.com

### Hal 16, Helsingør

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

# Indhold

<i>Nye registreringsbeviser</i>	4
<i>Invitation til sommerstævne</i>	6
<i>UNDA svømmer igen</i>	9
<i>Nordiska Båtar</i>	16
<i>Mænd i blåt</i>	26
<i>Kost, Tønde, Prik</i>	30
<i>Nyt fra foreningen og kalenderen</i>	42
<i>Krydsord</i>	47



**Billedet på forsiden:** Glory, M.S.J. Hansens berømte båd. Billedet bringes også inde i bladet ved artiklen om farvandsafmærkninger. Billedet er kopieret fra en forside på Sejl og Motor.

# Nye registreringsbeviser

*Siden sidste blad har vi modtaget syv nye anmodninger om registreringsbeviser, og vi fornemmer, at vi er ved at komme godt i gang med arbejdet. Tag endelig kontakt, hvis dit fartøj også skal tildeles et bevis – vi samler ansøgningerne sammen, kvalitetssikrer oplysningerne og udsender dem løbende. Kig forbi hjemmesiden ([defaele.dk/](http://defaele.dk/) registreringsbevis) eller send en mail til [register@defaele.dk](mailto:register@defaele.dk) – så er du i gang.*

*Tekst: Preben Rather Sørensen*



## Jason

Aage Utzon spidsgatter fra 1923. Jason er udstyret med 10 kw el-motor og fik i 1985 plaketten for god bevaring. Ejet af Henrik Johansson Petersen siden 2021.

## Karen

26 m<sup>2</sup> klassespidsgatter konstrueret af Georg Berg og søsat 1939. Karen er præmieret for god bevaring i både 1981 og 2018. Ejet af Søren Voigt siden 2015.



## Alatola

Havkrydseren Alatola sejles af et båd-fælleskab fra Skibby og er bygget i 1927 hos Stephen Brds., Stockton, Californien. Længde: 17,5, bredde: 4,05 og dybgang 2.4 m.

Læs mere på [alotola.dk](http://alotola.dk)



### **Ventus**

Privat bygget Øresundskrydser fra 1948 efter konstruktion af Robert Jensen. Fik plakette for god bevaring i 1988, 1992 og 2010.

Ventus er i øvrigt til salg – se annonce på defaele.dk

Ejet af Peter Blumensaadt siden 2011.



### **Malusi**

En motorsejler af typen sejlsnekke, bygget på Brdr. Jørgensen Skibs- og bådebyggeri, Lohals i 1982. Ejet af Birger Bredkjær Pedersen siden 2006.

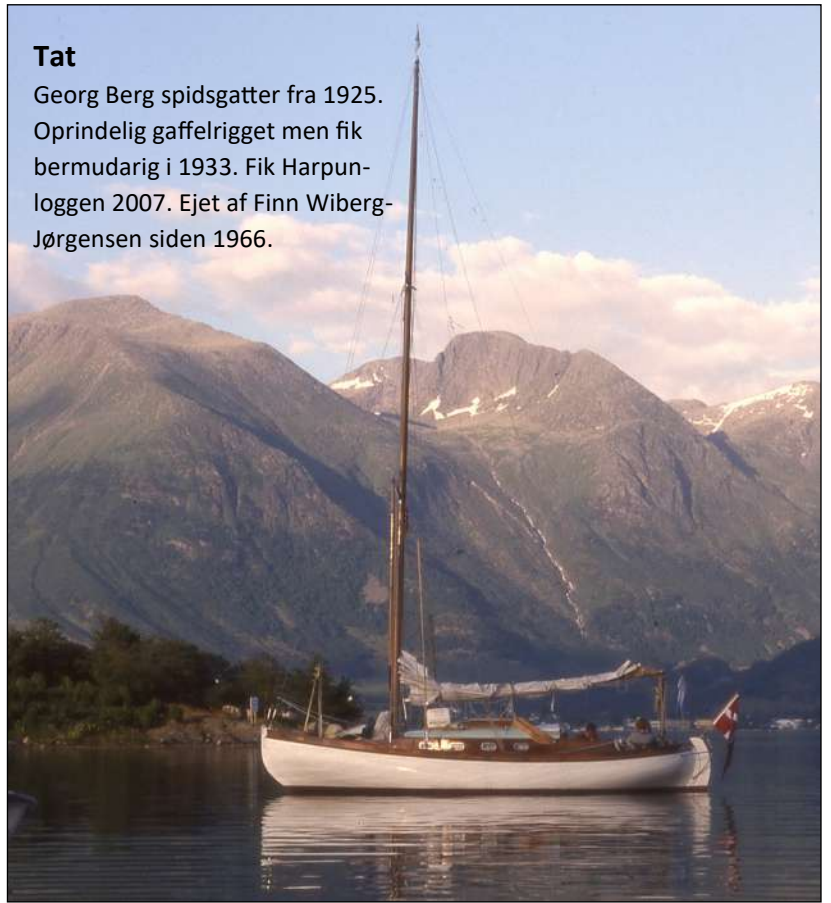
### **Rinda**

45 m<sup>2</sup> klassespidsgatter konstrueret af Georg Berg og bygget på Søby Værft i 1935. Har været i familieeje indtil 2020. Udstyret med el-motor. Ejet af Jørgen Boots siden 2020.



### **Tat**

Georg Berg spidsgatter fra 1925. Oprindeligt gaffelrigget men fik bermudarig i 1933. Fik Harpunloggen 2007. Ejet af Finn Wiberg-Jørgensen siden 1966.



# Invitation til sommerstævne i Helsingør 13. til 16. juli

*Velkommen til DFÆL's sommerstævne, som vi holder i samarbejde med Hal 16—træbådscenteret i en af de gamle værftshaller.*

*Det bliver et stævne med en blanding af gode traditioner og nogle tydelige forandringer. Så læs invitationen grundigt!*

## **Prisen er meget anderledes**

I år skal du betale 600 kroner for dit fartøjs deltagelse. Og kun det. Ikke noget med betaling for hver person i båden. Hvis du vil deltage i stævnet uden at have båd med, skal du betale 100 kr.

## **Du skal servicere dig selv**

I år må alle deltagere hjælpe til med det praktiske. Der er ikke et hold hjælpere, som sørger for det hele. Du kan derfor på stævnet melde dig til en eller flere opgaver.

## **Lidt mere primitivt....**

Toiletter og især bad er ikke så nemt, som vi ofte er vant til. Der er toiletter flere steder—ved Hal 16 og inde i kulturcenteret. Bad derimod er på lystbådehavnen, Helsingør Nordhavn. Så en rask spadsertur eller en tur på foldecyklen.

## **Ny måde at få forplejning**

**Morgenmaden** sørger hver deltager selv for, men vi spiser sammen (alle der har lyst). Du tager også selv kop, tallerken og bestik med. Akkurat som når du er på sommertur.

Frokost og aftensmad, også festmiddagen lørdag, sørger du selv for—også spisegrej. Vi spiser sammen i Hal 16.

**Grill om aftenen** er mulig alle aftener, når vores grillhold sørger for at tænde op. Altså fra torsdag til og med lørdag (hvis der er interesse for der det).

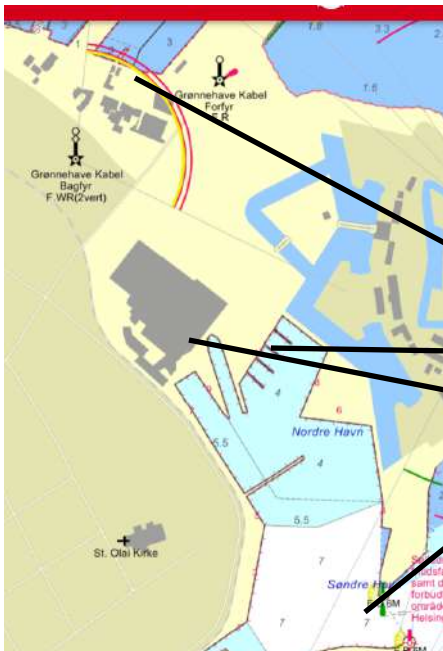
**Baren er åben** det meste af tiden. Den står frivillige fra Hal 16 for.

**Festmiddagen lørdag.** Her foreslår vi, at vi køber vores mad på det store madmarked, der holder til i en



*I en af hallerne på værftet, nabo til Hal 16, holder et meget spændende madmarked til. Her kan man købe såkaldt street-food fra alverdens lande og til virkelig overkommelige priser. Spis på stedet eller tag det med.*

*Her kan du købe mad under stævnet, og lørdag til festaftenen er det nemt at gå ind og finde en god ret, og så tage den med ind til den fælles middag i Hal 16.*



Bad og toiletter på Helsingør Nordhavn.

Flydebroer, hvor stævnebådene skal ligge.

Bibliotek, kulturhus, toiletter og Hal 16.

Ind- og udsejling.

værftshal lige ved siden af Hal 16. Her er et hav af forskellige spændende madboder, hvor du for en billig pris køber et færdigt måltid. Men du kan også hente mad ude i byen eller kokkerere noget selv.

Festmiddagen begynder med, at vi mødes i Hal 16 og sammen går ind på madmarkedet og køber ind. Maden tager vi med tilbage til Hal 16, hvor der er pyntet til op til fest.

Så spiser og hygger vi sammen ind til ca. 20.30, hvor vi så bruger en halv time på præmieuddelinger.

Resten af aftenen er der hygge og samvær, og der er ikke organiseret musik etc. Festlige indslag står deltagerne selv for.

### **Kapsejlads både fredag og lørdag**

Der er én kapsejlads fredag aften og én eller flere kapsejladser lørdag. Mere detaljerede planer meldes ud i god tid. Jørgen Hediemann og Thorbjørn Joest Andersen er tovholdere.

### **Bådvurdering med begrænsning**

Vores vurderingsansvarlige vil forsøge en ny model, hvor der er loft for, hvor mange fartøjer som kan blive vurderet. Og samtidig vil lærlinge fra bådebyggeruddannelse blive inviteret med til at deltage i vurderingsarbejdet. Mere detaljerede planer meldes ud i god tid. Ole I. Olsen er tovholder.

### **Arrangementer undervejs**

Stævnet byder på flere forskellige aktiviteter for dig, der ikke skal ud at sejle om kap eller bare har lyst til noget andet. Detaljerne er ikke på plads i skrivende stund, men bl.a. et prøv-selv-kursus om en ny måde at

nådlime med Hal 16's formand Henrik Burchardi, en rundvisning i den centrale by med byplanarkitekt Sara McKinley om hvordan klimatilpasning og middelalderhus kan hænge sammen. Besøg på værftsmuseet og på Søfartsmuseet, tur over til Kronborg og meget mere er i skitsebogen. Detaljer kommer i god tid før stævnet.

### **Skrappe krav til skipperne**

Vi holder til i den historiske havn og fortøjer langs 4 flydebroer ud for det gamle værft, der nu er kulturcenter.

Men havnen er også færgehavn og stærkt trafikeret. Så man må ikke bare sejle ind og ud.

Skipper skal i god tid kalde havnen og aftale ind- eller udsejling. Det foregår over radio eller mobiltelefon.

Alle deltagere får instruktioner i god tid før stævnet.

Og reglerne skal følges.

### **Tilmelding og betaling**

Du melder dig til via hjemmesiden [defaele.dk](http://defaele.dk). Der får du også besked om betaling og andet.



# UNDA svømmer igen



*Her set under kapsejladser ved Aarhus i 1915 med rebet storsejl og stormfok. Og med den oprindelige gaffelrig. Senere er den – som så mange andre – omrigget til bermuda-rig.*

*Af Jørgen Heidemann*

For træsejlere i hovedstadsområdet er det nok velkendt, at Werner Hansens eneste 8m R-båd, UNDA fra 1914, i lange tider har ligget i Christianshavns Kanal og ventet på, at nogen ville få den på fod igen.

En stor opgave !

Men så, for 7 år siden, tog Jørgen Sunke, Ylva-sejler i Kerte-

minde, et initiativ, som nogle syntes – nå ja: ”håbløst”; for der var alt for meget at gøre noget ved.

Men UNDA – undtagen dens afmonterede betonkøl, som var et levn fra dengang, den vist under WW1 mistede sin blykøl – blev hentet til en landbrugshal på Kerteminde-egnen og Jørgen påbegyndte et kæmpestort renoveringsarbejde, som det ville føre alt for vidt at berette om her.

Der har været gjort mange overvejelser over, hvordan dette og hint skulle gribes an, kyndige folk er rådspurgt og der er eksperimenteret med forskelligt.

### Grundig hjemmeside

Det er grundigt beskrevet igennem mange faser på bådprojektets hjemmeside [www.unda.dk](http://www.unda.dk).

Resultatet af de ca 7000 timer, som Jørgen anslår at have lagt i renoveringen, kom ud i dagens lys, da den blev søsat i Kerteminde Marina 4 april i år.

Her lidt spredte snapshots fra dagen og fra hallen ugen forinden samt fra efterfølgende "åben båd" præsentation Påskedag, da der vankede megen og velfortjent anerkendelse.

Det blev et tilløbsstykke: Birgit og Jørgen havde vist ventet omkring 30 personer – der kom ca 10 gange så mange, så de var nær "væltet" !

Når I ser billederne, må I gerne have i bevidstheden, at Jørgens plan var ikke at gendanne en museumsbåd minutiøst ud i alle detaljer, men en solidt rekonstrueret, elegant båd med tydelige rødder fra fortiden, men nutidigt indrettet.



*For fra og till agter er der nu 13,07 m.  
Den oprindelige hæk fandtes ikke mere og ingen tegninger, så Jørgen har forlænget forhåndenværende skrog og "gendigtet" en krum afslutning "pr. gefühl"*



*Det i forvejen ikke ubetydelige overhang agter vokser drastisk i perspektivisk fortegnning, når fotografen vælger sit standpunkt... eller hvis dette er det praktisk mulige på stedet.*

*Endelig: ude i det frie i den herligste aprilsol lige udenfor den fhv. løsdriftsstald.*





*Næsten helt nede – så kommer "YF'en" på plads.*

*Helt nede – flyder præcis som den skal! Rekonstruktion af køl / vægtfordeling synes vellykket. Nyt ruf – meget lavt i h.t stilsikker anbefaling fra Walsted. Der er lige netop ståhøjde nedenunder.*



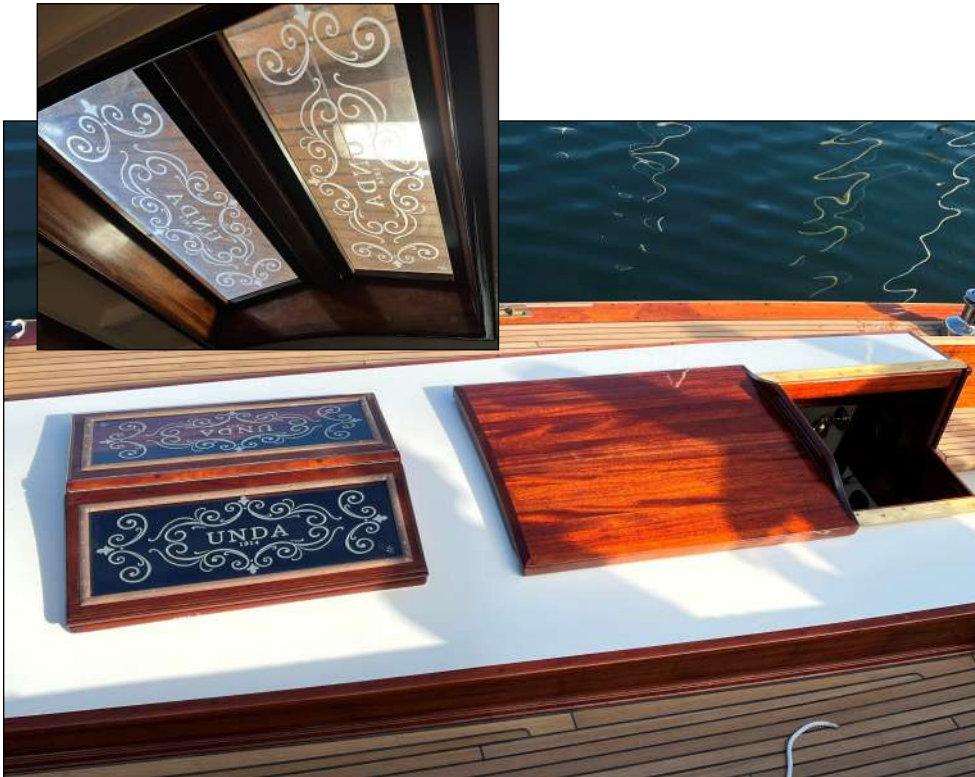
*Det første, vi møder nede om læ, er i styrbords side et blanklakeret kortbord i mahogni med kompasrose som indlagt intarsia-arbejde.*

*Til bagbord pantry og et rum forberedt til køleskab.*





2 gode køjepladser / sofaer i "salonen" og kig videre ud imod forrummet med mere plads. Her er lidt smalt – båden blev jo skabt til kapsejls, kun 2,22 m bred.



Fint ovenlys fra skylights med glasslebne motiver, efter forlæg af kreativt barnebarn.

8 METER R

UNDA

*Nu kommer gæsterne snart.  
Så skal der  
"flages festligt  
over toppen"*



# De Danske Lystfartøjers udvikling gennem 70 Aar

*Af Hans Boesgaard, 1939*

**M**ed god Føje kan 1866 betegnes som dansk Sejlsports Fødsels-Aar. I dette Aar afholdtes nemlig de to første Kap-sejladser i Danmark paa fuldt sportsligt Grundlag, og i Forbindelse med den første af disse Sejladser, ved Nyborg den 2. Juli, stiftedes under Navnet »Dansk Forening for Lystsejlad« (senere, fra 1891, »Kongelig Dansk Yachtklub«) den Forening, der skulde blive Moderklubben for dansk Sejlsport. Den anden af de nævnte Kapsejladser i 1866, ved Aarhus den 29. August, har Interesse som den første internationale Kapsejlad i dansk Farvand, idet der deltog Baade under engelsk, norsk og svensk Flag.

Men selv om 1866 regnes som Udgangspunkt for dansk Sejlsport, fandtes der naturligvis ogsaa før dette Aar Lystfartøjer i Danmark, og der har ogsaa været holdt

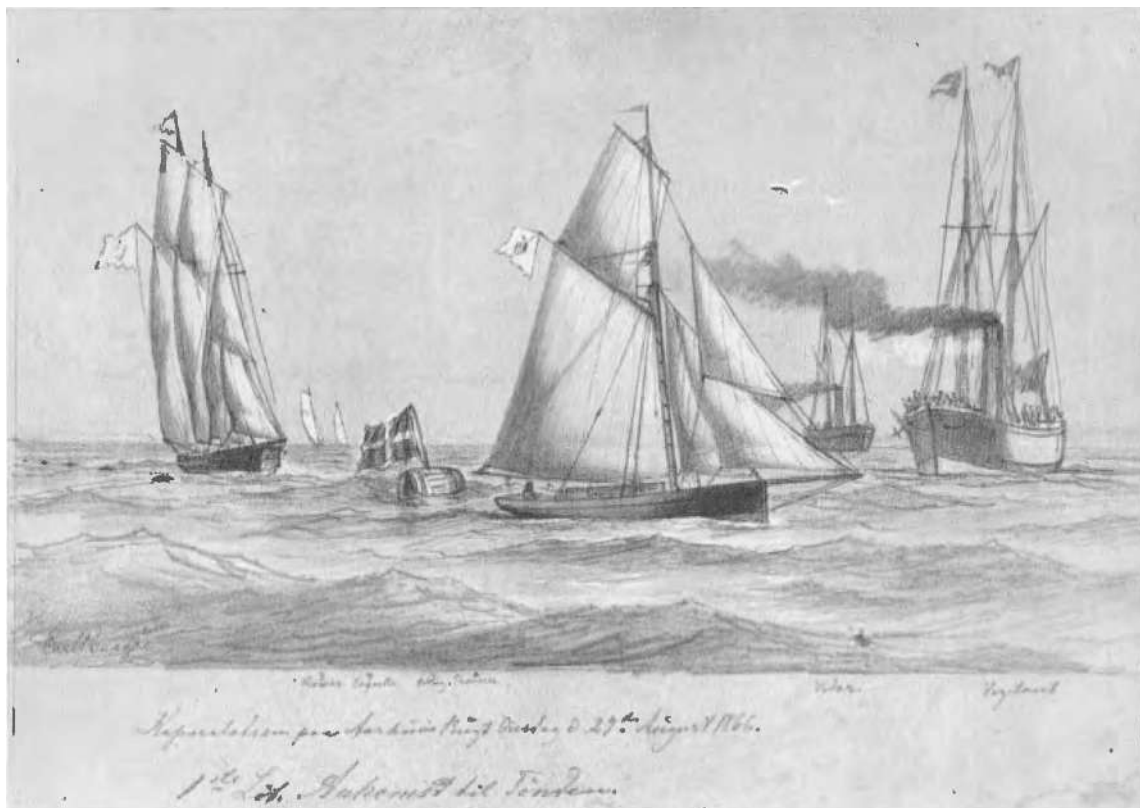
Kapsejladser. Den største af disse var foranstaltet af »Foreningen til Søfartens Fremme« og afholdtes, med anselig Tilslutning, i Øresund den 26. Juni 1858. Den er ikke uden historisk Interesse. Men allerede af den Grund, at der som Deltagere kun kunde være Tale om Baade af den »nationale« Type, egnende sig som Brugsfartøjer - en Bestemmelse, der blev haandhævet saa strængt, at en af de anmeldte Baade, Cosak, maatte udskydes, »fordi den kun egnede sig til Lystfartøj«. – allerede derfor har denne Sejladsejlsportslig set nærmest Kuriositets-Interesse.

Det er dog værd at erindre, at der blandt Navnene paa Konstruktører eller Byggere af deltagende Baade findes to, der skulde blive af Betydning for Udviklingen af dansk Lystfartøjs-Konstruktion og -Bygning, nemlig Bonnesen, København, og Eggert Benzon, Nykøbing Falster.

**BØGER**

**NORDISKA BÅTAR**





*Den første internationale Kapsejls i danske Farvande fandt Sted paa Aarhus Bugt den 29. August 1866.*

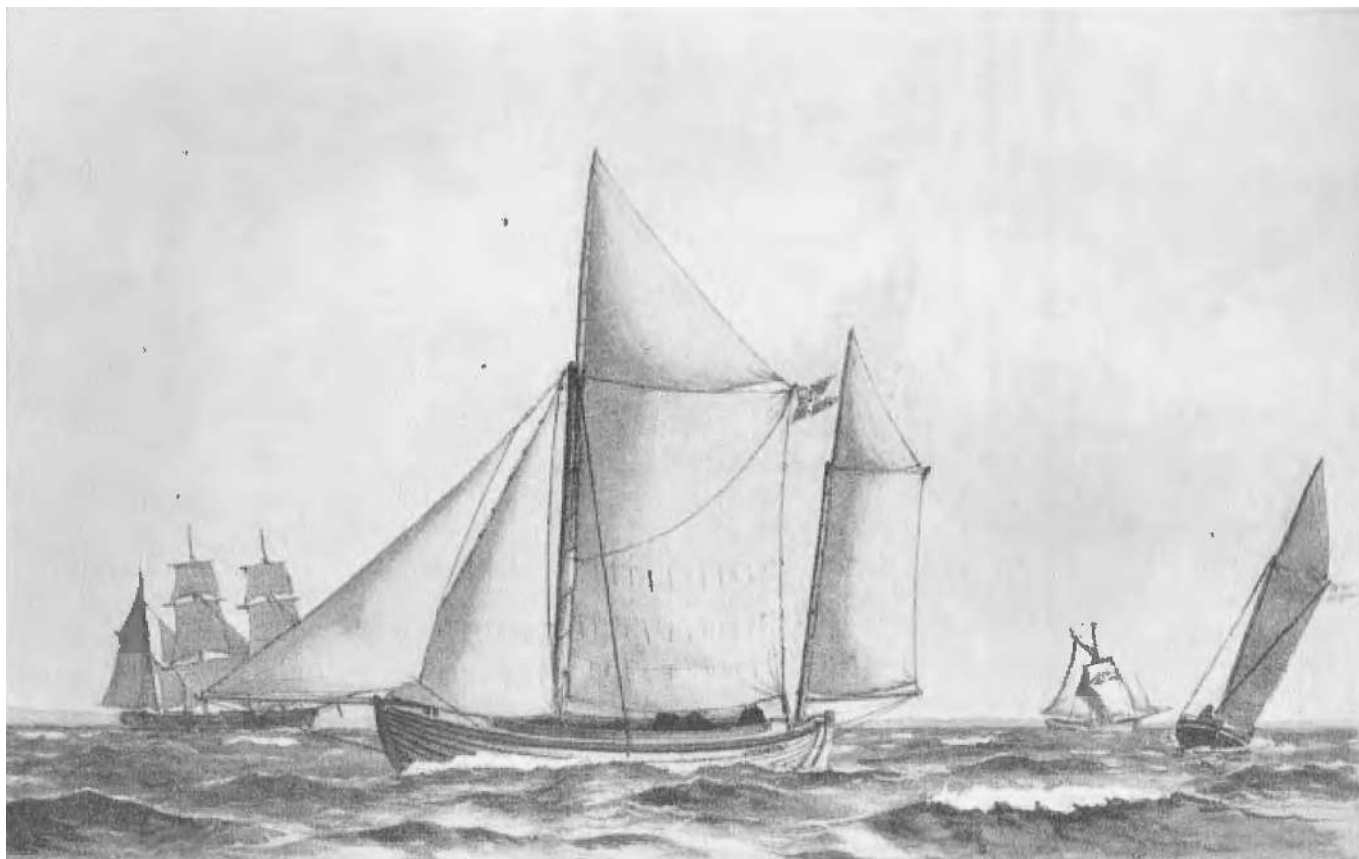
Redaktionen er kommet i besiddelse af bøgerne 'Nordiske Båtar Del I & II'. Bøgerne blev udgivet af Lindfors Bokförlag i 1939-40 og indeholder en række artikler, primært på svensk om brugsbåde og både til rekreation og sport. For læsere af Klassisk Træbåd er der specielt et par artikler, som måske kan have særlig interesse.

I kommende numre vil vi (gen)udgive en række artikler om de danske og nordiske lystbådes udvikling fra midten af 1800tallet og frem til tiden før den sidste

verdenskrigs begyndelse. Denne periode var det primært bankdirektører, konsulere og kongelige, der drev med lystsejls, og det var primært gennem kapsejls. Til gengæld blev der eksperimenteret og udviklet mange nye bådetyper, som lagde grunden til det, der siden skulle blive en mere tilgængelig sport som samlede unge og ældre til samvær og sport.

Første artikel slår tonen an – vi skal 150 år tilbage i tiden.

*Redaktion: Preben Sørensen*



*Halvdæksbaad fra 1875 af Kragejolle-type. Det firkantede Sprydsejl er endnu meget populært i Danmark særlig i Farvandene Syd for Fyn og paa Jyllands Østkyst.*

### **Nationale Typer**

De Lystfartøjer, der før Organiseringen af Sejlsporten i Danmark fandtes i danske Farvande, var i Hovedsagen af national Type, til dels med Islæt eller Impuls fra Udlandet, særlig England, Norge og Sverige. Den navnlig i Øresund dominerende nationale Type var Kragejollen, en fyldig Baad med udfaldende, afrundet Boug og spidsgattet; med temmelig høj Køl, afrundet jævnt op

efter baade for og agter; klinkbygget. Rigningen: én Mast med sprydsejl (rektangulært) løst trekantet Topsejl med Stage, bred Stagfok, løs Klyverbom, undertiden Mesan, »Papegøje«. Indenfor Kragejolle-Typen forekom Varianter, saaledes Isefjords (Frederikssunds) Baaden, med højere Straakøl og stærkere indknebet Middelspant. I Bælterne, navnlig i Lillebælt og Farvandet Syd for Fyn, var Smakkejollen næsten eneherken-

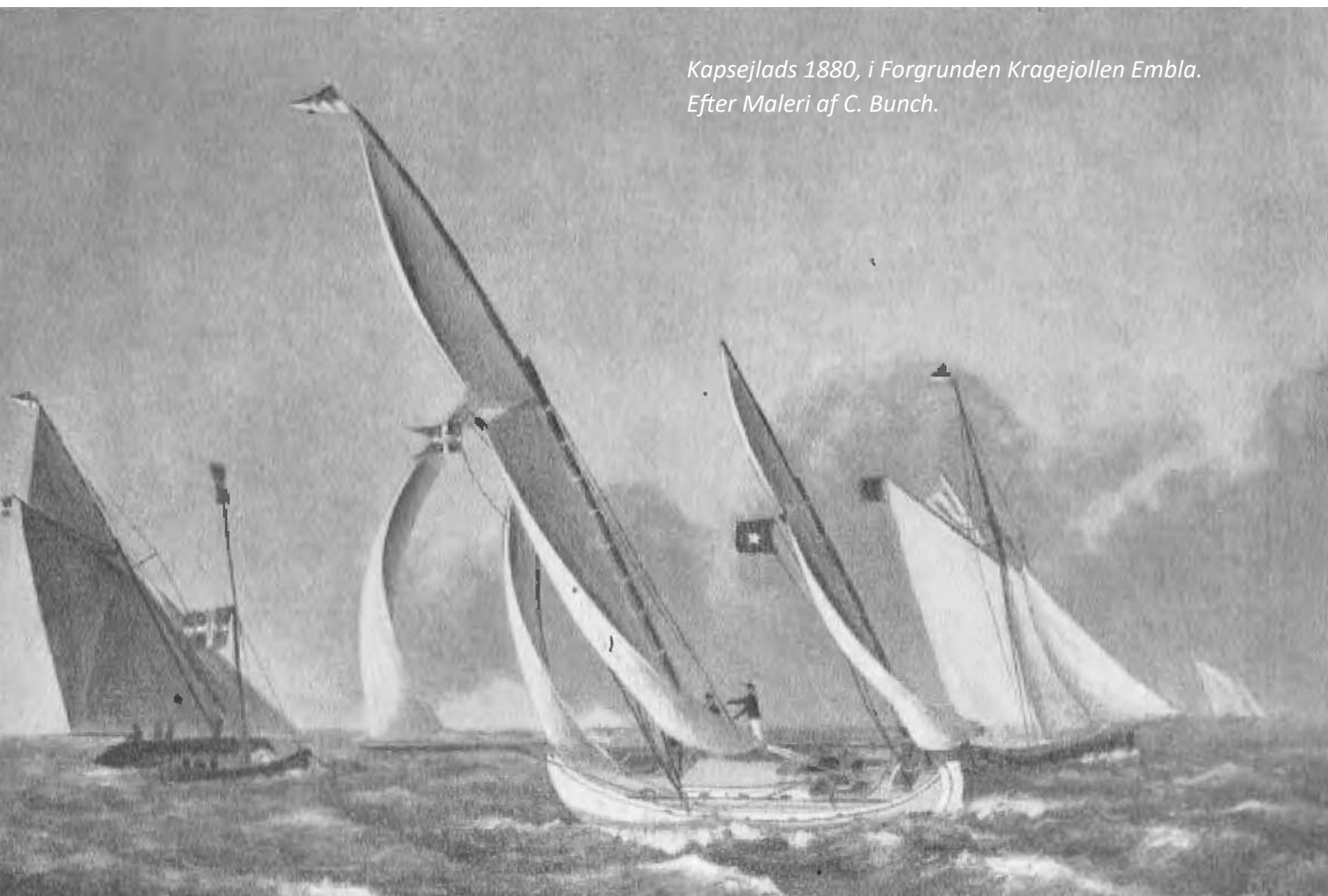
de, – en let Baad, i Bygning spinklere og mere elastisk end Kragejollen, spidsgattet og forsynet med to, i sjældnere Tilfælde tre, lavere Master med Sprydsejl. I Limfjorden, navnlig i dens vestlige Del, var den fra Norge hentede Sjægt den hyppigst forekommende Type.

Baade af alle disse Typer anvendtes – mere eller mindre tillæmpede – som Lystfartøjer. Enkelte Steder, saasom i Farvandet ved Svendborg, vandt tidligt Lugger-Sejlet, »Latiner-Sejlet«, Indpas, og individuel Smag, Erindringer fra Ophold i Udlandet og lignende kunde

naturligvis give sig Udtryk i Valg og Indretning af Lystfartøjer. Omkring Midten af det 19. Aarhundrede er den »engelske« Kutter – ligestævnet, hækbygget, oftest krael, rigget med Gaffelsejl, Stang og Saling – ikke mere sjælden i danske Farvande.

### **De første Kuttere**

I de første Aar efter at dansk Sejlsport havde tonet Flag, fremkom adskillige af disse Kuttere, flere af dem af anselig Størrelse. De var langkølede, havde lige Stævn, undertiden endog lidt udfaldende,



*Kapsejls 1880, i Forgrunden Kragejollen Embla.  
Efter Maleri af C. Bunch.*



*Kutter bygget 1869 og i Udseende lignende de engelske Bristol-Kuttere. Nogle af disse Kuttere eksisterer endnu.*

»Panserstævn«, næsten lodret Rorstamme, kantet Hæk, lavt Fribord, høj Skandseklædning, firkantet Ruf, var ofte udstyrede med Salutkanoner; var efter den Tids Fordringer og Begreber godt indrettede og saa ret statelige ud under Sejl. Men i det Hele var Typen ikke særlig tiltalende.

Enkelte, der var tegnede eller byggede af dygtige Konstruktører og Bygmestre, maa dog betegnes som gode og forholdsvis hurtige Fartøjer. Blandt de bedste var

Caroline, 13 Yachttons, hvis Konstruktør og Bygmester, »Mester« Benzon, var en betydelig, fremsynt, i sit Fag og sin Kunst levende interesseret Mand, i mange Henseender forud for sin Tid. Caroline var et ganske kønt Fartøj med gode Forhold og rene Linjer og hævdede sig i en Aarrække som en af de hurtigste danske Kuttere. Den var iøvrigt en af de første danske Yachter med en betydelig Del af Ballasten udenbords, under Kølen. Eggert Benzon var ogsaa den første, der i Danmark anvendte Lidsning af Storsejlet til Bommen.

Blandt Carolines nærmeste samtidige var »store« Echo, bygget 1875 af Eggert Benzon til Hofjægermester Emil v. Holstein-Rathlou, som med den foretog en Langfart til Middelhavet, helt op til Constantino-pel. Omtrent samtidig tegnede og byggede iøvrigt Eggert Benzon en 88 Yachttons-Skonnert, Tumleren, til Hofjægermester E. A. P. Benzon, som med den foretog et endnu længere Togt end Echos, nemlig til Sydamerika og op ad La Plata-Floden.

### Kragejollerne

En vis, ogsaa propaganda-mæssig, Betydning for Sejlsporten kan ikke frakendes denne Tids Kuttere. Men det rent sportslige Tyngdepunkt, Kapsejladsen, blev efterhaanden i stigende Grad forlagt til Øresund, hvor Kragejollerne af Middeltørrelse, i Hænderne paa ivrige og dygtige Sejlsportsmænd, i Tidsrummet fra Slutningen af 1870'erne indtil omkring Slutningen af 1880'erne var næsten eneherkende paa Kapsejladsbanerne.

Disse Baade, der vel nok kan siges at repræsentere den nationale (stedlige) Type i mere eller mindre forædlet eller forfinet Ud-gave, hvad enten de var tegnede af en Konstruktør eller ligefrem ud-gaaede fra Baadebygger-Værkstederne med mere eller mindre Benyttelse af de fra Fædrene nedarvede Skabeloner – rettet til ved et Par Strøg med Skarøksen her eller ved lidt Paalæg hist – disse Dæksbaade og Halvdæksbaade var oftest Kutterne af tilsvarende Størrelse overlegne.

Sejlmagerne hævdede ogsaa dengang, at man kunde

faa et Sprydsejl til at staa bedre bidevind end et Gaffelsejl. Det var i disse Aar navnlig Baadene fra N. H. Nielsen, Skovshoved, der var førende, men ogsaa fra en anden Skovshoved-Baadebygger, Rybel, fra Svendsen, Snekkersten, Albeck paa Amager og flere andre udgik fine Kragejoller.

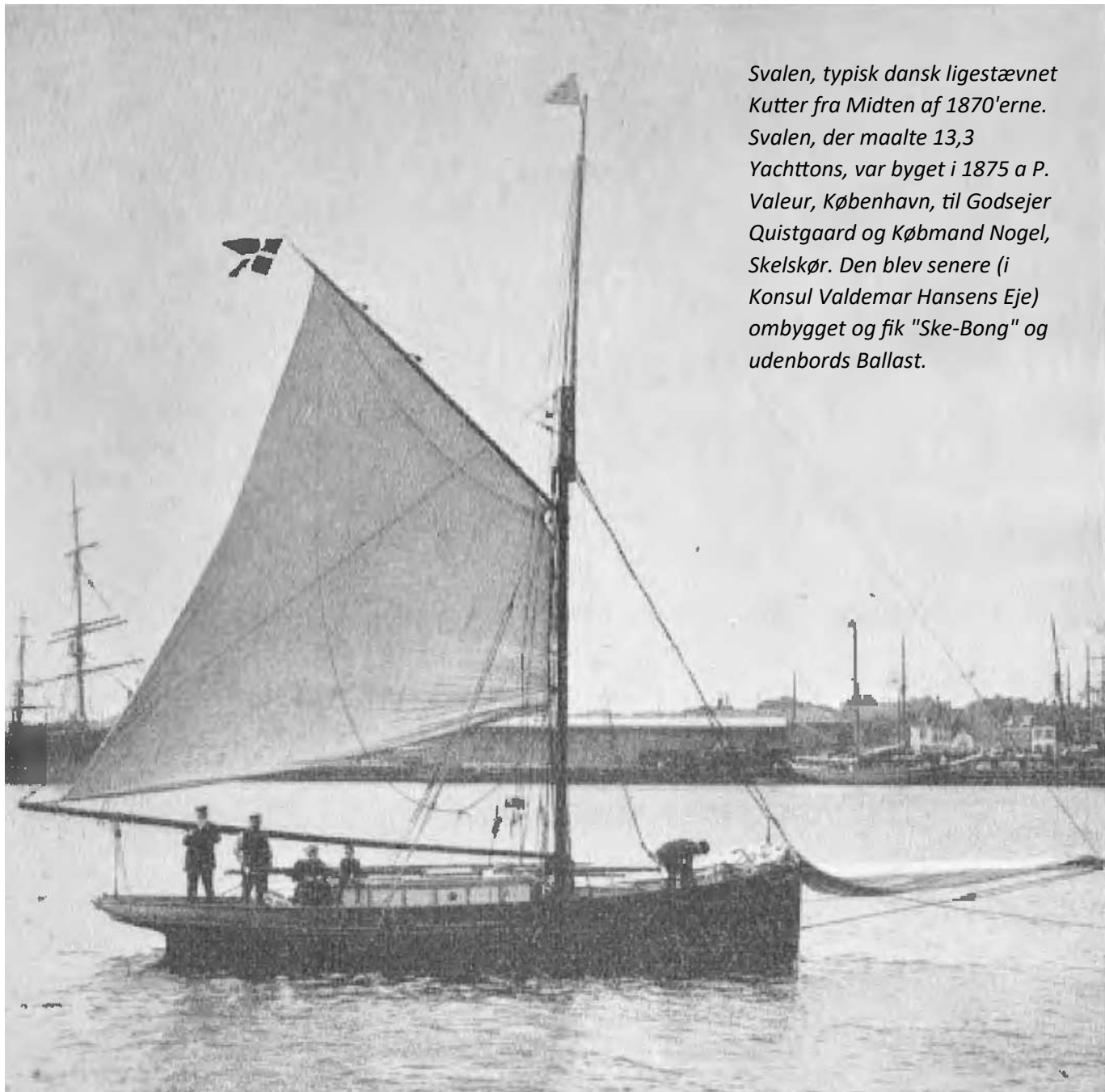
### Den norske Sinding-Type

De smalle Baade, med hele Ballasten eller det meste af den i Kølen, tonede imidlertid nu frem ogsaa Nord fra med den norske Sinding-Type. Det var spids-gattede, gaffelriggede Baade, oftest med Ballast-Kølen af Jærn, i enhver Henseende deres hækbyggede engelske Slægtninge jævnbyrdige.

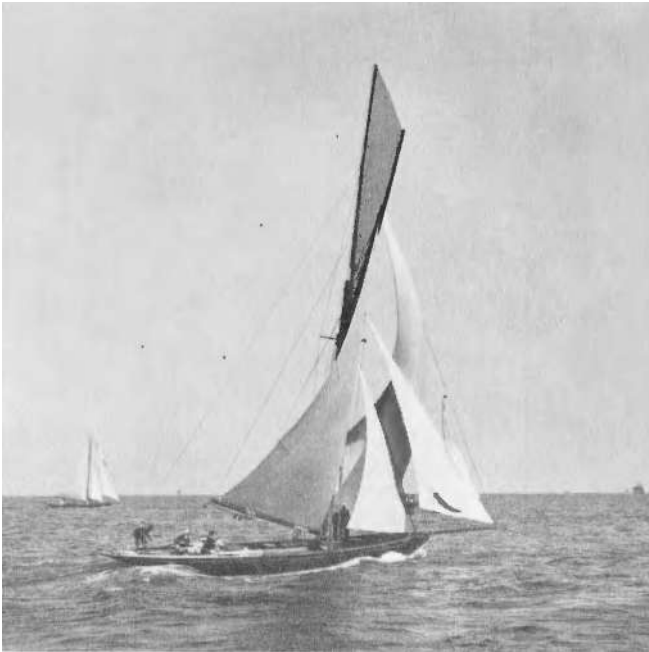
### Glorianas Efterfølgere

Og hermed er vi ført op til det Tidspunkt, da saa vel de danske Kragejoller som de norske Sinding-Baade – der nu alle var gaffelriggede, med Storsejlet lidset til Bom – faar en farlig Rival Vest fra i Herreshoffs »Gloriana-Type«. Den melder sig med stærkt udfaldende Forskib med afrundede Linjer, Hæk (i Begyndelsen ret indkneben), større Bredde og noget mere Figur-Stivhed, kort Køl og meget bortskaaret deadwood, følgelig stor Manøvrerings-Evne.

Typens første Repræsentant her var den af Alfred Benzon tegnede Mabel (5 Y. T.), bygget hos Lautrup i 1892, en uskøn men hurtig Baad med meget spids Hæk og stærkt Spring, og denne efterfulgtes i de nærmeste Aar af en Række mere eller mindre nærbeslægtede, saasom Vedet (4,7 Y. T.), vistnok Kammerjunker A. v. Lindholms første Forsøg som Konstruktør, Svend-



*Svalen, typisk dansk ligestævnet Kutter fra Midten af 1870'erne. Svalen, der maalte 13,3 Yachttons, var bygget i 1875 a P. Valeur, København, til Godsejer Quistgaard og Købmand Nogel, Skelskør. Den blev senere (i Konsul Valdemar Hansens Eje) ombygget og fik "Ske-Bong" og udenbords Ballast.*



*Kutter fra 1895. Rigger med det svære Topsejl er meget karakteristisk for 1890-Tallets Baade. En veludhallet Kutter fra denne Tid havde 3 forskellige Topsejl foruden et Par større eller mindre Topklyvere (flying jibs) ofte indtil 4 forskellige Klyvere og et Par Fokke.*

sens Gloriana (2,9 Y. T.) og Primula (3,5 Y. T.), Marie Louise (2,6 Y. T.), T. Vangs Darling (4,5 Y. T.), Leif (4 Y. T.), tegnet af Alfred Benzon, Anakonda (3,5 Y. T.), tegnet af Lindholm, Alkyrien (4,7 Y. T.), tegnet af Kommandør Bonnesen, den smukke dansk-svenske Gazel-

len (8 S. T.), tegnet af Albert Anderson, bygget hos Svendsen, Refshaleøen.

Paa et Tidspunkt, da Skellet mellem Kapsejler, racer, og Turbaad, cruiser, mere og mere begyndte at gøre sig gældende, opfyldte de fleste af disse Fartøjer i Hovedsagen de Krav, der kunde stilles til begge Kategorier.

### **Bulbkøl-Baade**

Men ogsaa denne Type – det »moderne Gennembrud's« Baade – mødte allerede henimod Slutningen af Aarhundredet paa Kapsejladsbanen en farlig Rival i bulb keel-Baaden, den rendyrkede racer, der allerede i nogen Tid havde været under Udvikling i England og Amerika.

Inden vi gaar nærmere ind paa Omtalen af denne Type, skal blot kort nævnes Fremkomsten af Clipper-Stævnen, som dog aldrig her i Landet fik synderlig Tilslutning. Som Repræsentanter for den lille Gruppe af Baade med fiddle-stem kan nævnes Kammerjunker Lindholms Urania, tegnet af Colin Archer, Prins Valdemars Tumleren (tegnat af Lindholm), Sophus Webers Bel-ami, og, noget senere, den store Yawl Galathea (73,6 S. T.), tegnet af E. Benzon og bygget hos Lautrup til Stamhusbesidder Grandjean, samt de to store Skonerter fra Sophus Webers Værft, Gamle Hestehauge ved Svendborg, Gæa, oprindelig med Sænkekøl, og Hera.

Som ovenfor nævnt var imidlertid bulbkeel-Baaden – Baaden med et Minimum af Undervands-Skrog og med Kølen erstattet af en Staalplade, paa hvis Under-

**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**

kant Ballasten var fastgjort i Form af en af lang cigarformet Blyklods – dukket op paa danske Baadværfter og paa danske Kapsejlsbaner.

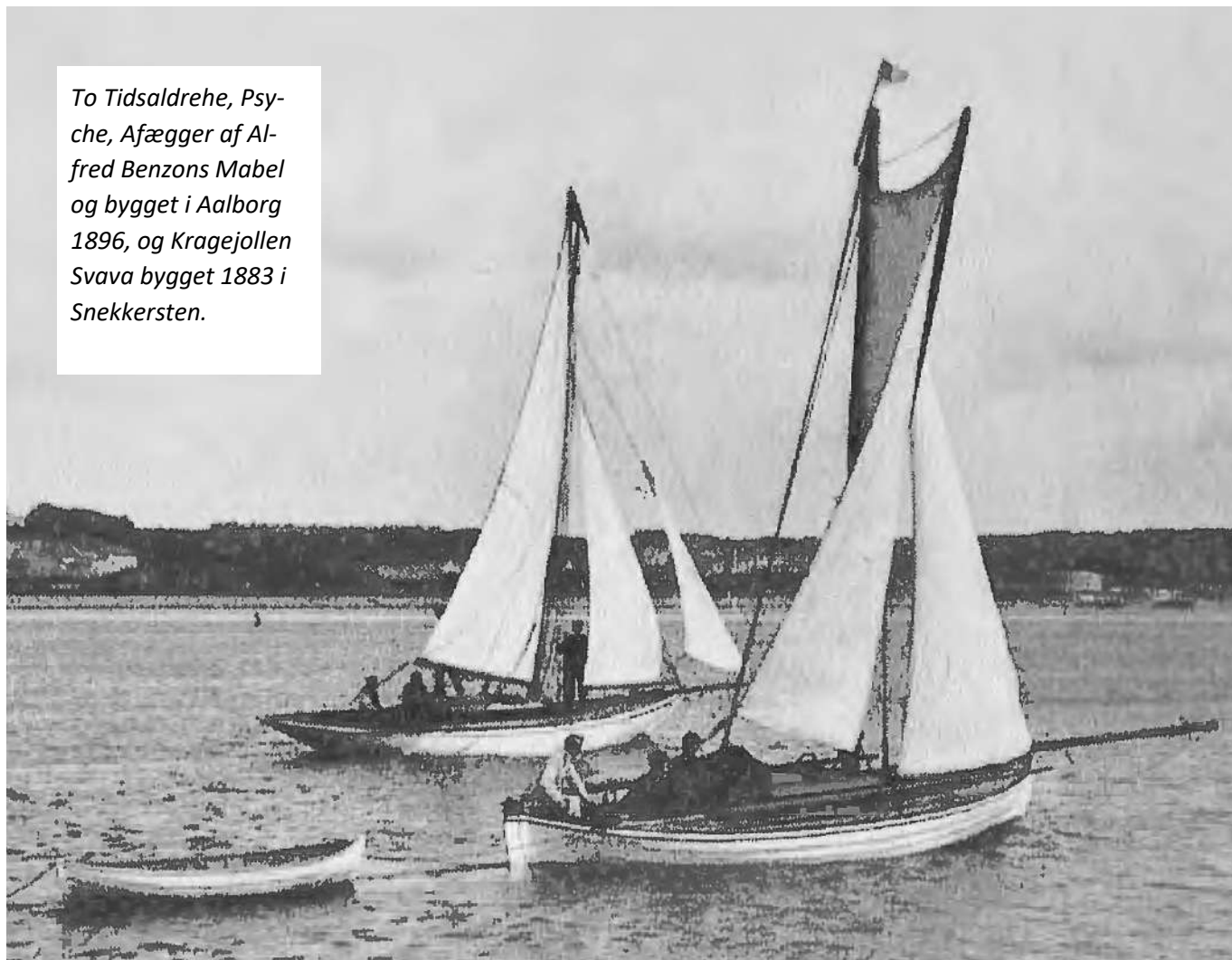
Oprindelsen til Bulb-kølen kan søges mindst et Ti-Aar længere tilbage i Syd-England og i Amerika. I Danmark holdt Typen sit Indtog med den lille Go-on fra Brødrene Svend og Jacob Svendsens Værft paa Refshaleøen. Go-on (1,65 Y. T.), der var bygget som Udlovningsbaad til Kongelig Dansk Yachtklub, virkede overbevisende ved sin Hurtighed og blev snart efterfulgt af en Sværm af samme Type, hovedsagelig dog af ret moderat Størrelse.

I de nærmest herefter følgende Aar kommer endnu nogle Bulbkølsbaade saasom Kammerjunker Lindholms interessante, meget smalle Gulnare, men Typens Blomstringstid herhjemme var ret kort. Den afløstes snart af en nærbeslægtet Type, der nærmest maa kaldes Finnekøls-Baade, idet Bulben var mindre udpræget og Fartøjets Bordklædning ført længere ned. Til denne Kategori kan henføres bl. a. Embla (11,8 S. L.), en meget hurtig Baad, bygget hos Sophus W eber til Lensbaron Holck, Holckenhavn (væsentlig for at slaa den tyske Baad Olly), Khaki (8,9 S. L.), bygget hos Sophus Weber til Direktør Fr. Hegel, Nirwana (6,8 S.L.), tegnet af Frederik Hegel til Direktør Vett og mange andre. Alle hurtige Baade, men lidet egnede til Lystsejlsads.

Kapsejleren havde nu skilt sig helt ud fra »Krydseren». At Bulbkøls-Baaden, sine mindre heldige Egenskaber til Trods, har Betingelser for at afgive



*To Tidsaldrehe, Psyche, Afægger af Alfred Benzons Mabel og bygget i Aalborg 1896, og Kragejollen Svava bygget 1883 i Snekkersten.*



ypperlig Sport i dertil egnede Farvande, fremgaar dog tydeligt nok af den overordentlige Succes, som en lille Udgave af en beslægtet Type, »Star-Baaden», henimod en Menneskealder senere skulde faa i næsten alle Sejlsports-Lande.

#### **Flere artikler**

Vi fortsætter artiklerne fra Nordiska Båtar i de kommende numre af Klassisk Træbåd. I første omgang yderligere to artikler om lystfartøjer i Danmark, og derefter kigger vi på Sverige og Finland.

# MAEND I BLÅT

*Motorbåden Ove på vej tilbage i lod.*



*Af Carl Mangor*

Den gang, der for alvor stadig var værfter i Danmark, verserede en historie om en værftsdirektør, der viste en reder og potentiel kunde rundt på sit skibsværft i forbindelse med en større ordre. Undervejs spurgte rederen blandt andet ind til hvor mange, der arbejdede på værftet? "Cirka halvdelen" lød svaret.

Det kunne der grines meget af, men virkeligheden var, at danske værftsarbejdere var nogle af verdens mest effektive. Og når man i dag besøger den tidligere rørsmedje på det nu lukkede Svendborg Stålskibsværft, er der ikke langt til den hedengangne værftskultur. Det myldrer med mænd i blå. Ganske vist er kedeldragten

fra Svendborg Værft erstattet med en anorak med logo fra Danmarks Museum for Lystsejlads, men den afmålte gangart og det kompetente håndslag er det samme.

Jeg kom forbi en formiddag i starten af april. Bådebyggerne emeriti Poul Tom og Hans Emil havde lige afsluttet den fælles morgensamling, og jeg fulgte med på en guidet tur rundt i hallen. På vej gennem værkstedsområdet og ud i udstillingsområdet, var der pludselig brug for alle mænd. Motorbåden Ove har hen over vinteren gennemgået en større reovering. For at lette arbejdet for gamle rygge og slidte knæ, har den været lagt over på den ene side og skulle nu tilbage i lod. En større arbejdsstyrke blev hurtigt trommet sam-





*Knarr'en Tortue matslibes inden den endelige lakering.*

men til henholdsvis at løfte og holde igen til den balancerede.

Da bukkene var på plads, kunne vi fortsætte over i udstillingsområdet, der er om vinteren lægger kvadratmeter til museets sejlene del. Her er 5 af museets fartøjer tæt på søsætning.

- Søløven, M. S. J. Hansens lille 26 kvm. klassespids-gatter fra 1937, er en af de gamle i museets regi. Bygget hos Viggo Hansen i Kastrup med klassenummer D5. Sikker deltager i den nu nedlagte Svendborg Classic Regatta.

- Endnu en Hansen-spids-gatter er ved at være klar.

Nemlig hans egen klinkbyggede Glory. Den gennemgik en større renovering af køl, bundstokke og nedre bord for få siden.

- Museets yngste og mindste båd i søen, Aalborgjollen Peder Most, er allerede klar. Den er gået i arv fra Svendborg Museum. I en 40 fods container, hvor den ene langside var fjernet, stod bådbygger Jacob Guhle Larsen og byggede båd og talte bådbygning på havnen i Svendborg. Jollen blev søsat i 2007 og er en tilbagevendende deltager ved det traditionsrige "Øhavet Rundt" i uge 30.

- På Knarr'en OD 55, "Tortue", er det blanke fribord

ved at blive slebet med sandpapir med fine korn. Lakken står fint allerede og skal bare lige mattes inden de afsluttende lag.

- Museets nyerhvervede 4.4'er er også stort set søklar. Bygget på knækspant og i krydsfiner blev bådtypen hurtigt populær. Tegningerne blev lavet af skibskonstruktør på Svendborg Værft, Bjørn Jensen, der senere stod bag Impalaen.

Så snart de 5 fartøjer er på vandet, skal gulvet klares op og fejes. Pladsen skal bruges til en af sommerens store udstillinger: Bruun-bådene. Museet fortæller historien om far og søn, Peer og Peter Bruun og deres konstruktioner fra flipperjollen til Kaskelotten. Spækhugger nr. 1, der skabte sensation ved Sjælland Rundt i 1969, vil være at se sammen med Flipperjolle, Megin og en større plancheudstilling om såvel konstruktører som fartøjer. I dagene 7. til 9. juli vil der tillige være et stævne i Svendborg Havn for de aktuelle både.

Gennem nogle år har Svendborg Museum benyttet Lystfartøjsmuseet til at præsentere lokal maritim historie. Dette år vises en udstilling om de maritime uddannelser i historisk perspektiv.

Begge udstillinger vil være åbne fra sidst i maj.

På vej ud lægger vi lige vejen forbi en gammel kending: 6-meter R-båden Cutty. Mere presserende arbejdsopgaver har gjort, at renoveringen af den gamle kapsejlsbåd i perioder har været sat på pause. Men der sker no-

get. Den nyligt afdøde jollesejler og bådebygger Poul Oddersborg nåede at få sat et nyt agterspejl på plads, og dæksbjælkerne er skåret op og står foran at blive høvlet ned på tykkelse. Indvendig er skroget stor set helt rensat op, så det kan blive overfladebehandlet inden dækket bliver lagt. På en 6-meter kræver det mere end lange arme, hvis der først skal males ude i stævnen og hækken, efter dækket er lagt.

Klokken er efterhånden henad 12 og de to bådebyggere har også andre og mere presserende opgaver. Men da vi hilser af er det til ordene fra en tredje museumsaktivist: "Så har der allerede været 11 besøgende. Og klokken er sgu ikke en gang 12."

Det er da meget godt. På en ganske almindelig tirsdag i starten af april.



# Kost Tønne Prik

## - og hvad var der mere..?

*Jørgen Heidemann har ledt efter fakta om sømærker og den slags, sådan som det var i lystbådenes ungdom. Og en række sejlere har hjulpet ham.*

*Redaktion Jørgen Heidemann*

*Hovedartikel Per Hansen*

### **Et par Forord af Jørgen Heidemann først**

Inden vi giver ordet til Per Hansen:

Jeg lånte sidste forår et gammelt nummer af SEJL og MOTOR fra 1972, der på forsiden havde et billede, som måske allerede den gang var "antikt"

Dette billede er interessant på 2 måder:

Først gav det mindelser endnu længere tilbage, til 40'erne da jeg som dreng fik sommerferiesejlture med

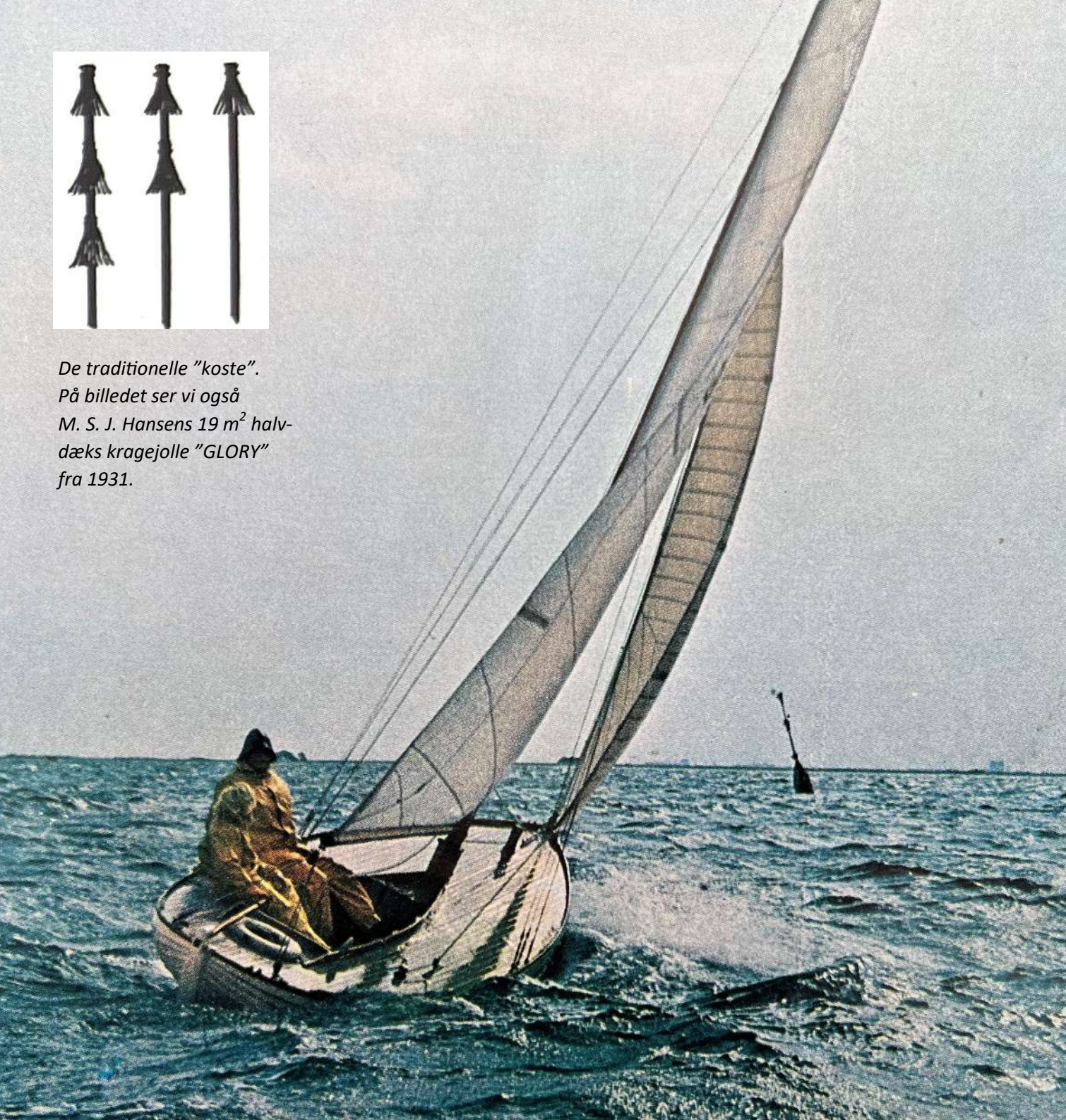
Morfar og husker – lidt vagt - synet af rækker af koste langs det gravede sejløb ind til Nakskov. Nået derud, blev vandet mørkt, gys i barnesjælen i respekt for det dybe vand! Sådan så sideafmærkninger ud i tiden før de grønne og røde bøjer i h.t. IALA-reglerne. Og dernæst viser det M. S. J. Hansens 19 m<sup>2</sup> halvdæks kragejolle "GLORY" fra 1931 - nu sejlede museumsbåd i Svendborg – og som han sejlede med indtil han i 1936 fik sig sin 26 m<sup>2</sup> klassespidsgatter af samme navn, S 26 D 13. Begge hans egne konstruktioner.

Novel: Få iblandt os har sejlet iblandt riskoste – hvad jeg selv har oplevet derude den gang, er forblevet i erindringen men utydeligt siden 1949, da det var slut med sejlture på Nakskov Fjord. Men: hvad brugte man i det hele taget tidligere ?

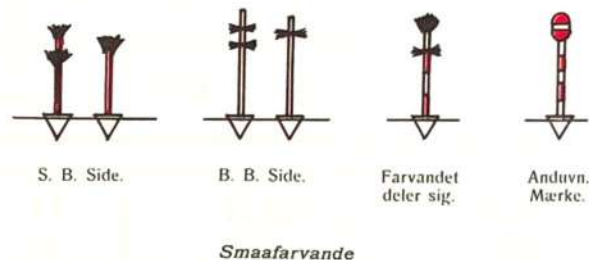
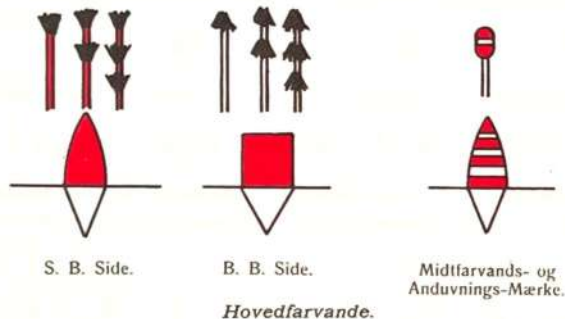
Det måtte vi have hjælp til og var så heldige – få dage efter at have efterspurgt det i forrige nummer – at få løfte om det fra Per Hansen i det nordjyske. Ved Limfjorden.



*De traditionelle "koste".  
På billedet ser vi også  
M. S. J. Hansens 19 m<sup>2</sup> halv-  
dæks kragejolle "GLORY"  
fra 1931.*



Per har sejlet siden sin grønne ungdom for mere end 60 år siden og haft mange både. Det har han skrevet om et par gange før: i nr 141 om et langt liv som lystsejler med 10 forskellige både og lidt som erhverv, i nr 146 specielt om den seneste båd, juniorbåden "MARY" og i nr 147 om "HAN HERRED HAVBÅDE", hvor Per også er aktiv.



## Og nu får Per ordet:

### Per om Per

Jeg er årgang 1945, har altid sejlet, først med mine forældre. Jeg købte min første båd, da jeg blev konfirmeret, og har haft båd siden.

Jeg tog duelighedsbevis i 66 og er siden blevet yachtskipper. Har undervist kommende yachtskipper og til duelighedsbevis i mange år. Jeg har været censor i 30 år.

Min lystsejlad er gået fra Christiansø i øst til Thyborøn i vest. Oslo fjord i nord og Flensborg i syd.

Jeg har i 3 år været skipper på en 30 BRT sejlførende

gammel Nordsø kutter, vi sejlede med unge mennesker, som skulle væk fra kammeraterne og ha' nogle nye venner i livet. Vi sejlede i hele Skandinavien.

I min gamle sejlklub skelnede vi mellem dem, der havde set en hvid halmprik, og de andre ! (*afskaffet 1965, J. He.*)

### Pers fortælling om afmærkning

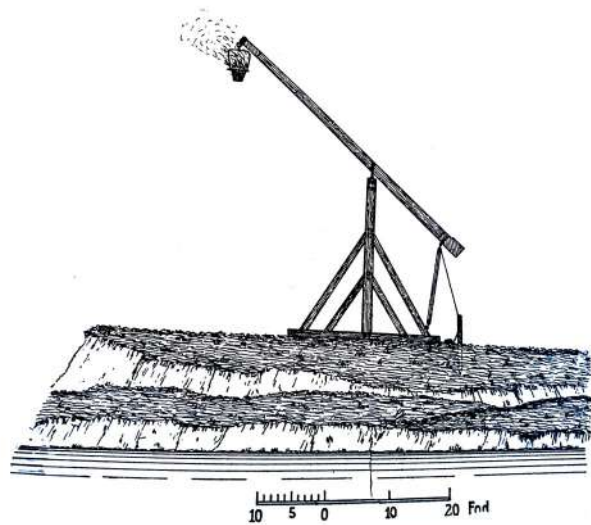
Nu om dage har vi alle GPS, det er jo ret nemt. Det er på mange skærme, også på telefonen, vi er aldrig i tvivl om hvor vi er, når det virker! Husk også at kikke på virkeligheden, den er lige uden for båden!



Vi kender alle de forskellige afmærkninger, der i dag leder os på vej: røde, grønne, gule, sorte og sribede, nogle med lys, alle med refleks i forskellige farver.

Det har ikke altid været så let. Engang var søkortene ikke ret gode, der var kun ganske få fyr. De første fyr i danske farvande kom på kongelig befaling i 1560, da Frederik d. 2. befalede, at der skulle oprettes fyr på Skagen, Anholt og Kullen. Det gjorde sejladsen gennem Kattegat lidt sikrede.

Der blev også lagt tønders ud i Øresund, ved de farligste steder. Så kunne man sejle gennem de danske farvande fra Skagen til Falsterbo. Fyrene var brændefyr, hvor der var bål, så om natten kunne man sejle efter lyset og om dagen ledte røgen på rette vej.



Flydende sømærker har man brugt, sikkert siden tidernes morgen. Der er gennem tiden gjort forsøg med forankrede tønders på farlige steder, men det har ikke været nogen organiseret udlægning. *(bl.a. fandtes omkring år 1200 et sømærke ved Falsterbo, J. He.)*

Først omkring 1800 kom der lidt system i det, idet statsmagten begyndte at organisere en ensartet afmærkning.

*(En nøgleperson i denne udvikling var kommandørkaptajn Poul de Löwenörn, der blev udpeget til chef for søopmåling og afmærkning. J. He.)*

Det udviklede sig gennem 1800 årene til et ensartet system i de danske farvande, det var hovedsagelig kompasafmærkning, som vi kender i dag. Andre lande udviklede også deres systemer, det kunne være ret forvirrende. Ved sejlads gennem Øresund havde man en blanding af det danske og svenske system. Det var temmelig utilfredsstillende!

*Et vippefyr, men ikke det i Skagen*

*(I den nordøstlige udkant af Skagen by er der på en lille bakke eller klittop rekonstrueret et bål-fyr af omtalte art i form af et vippefyr, dog med en metalkurv til et kulbål. J. He.)*

I 1889 blev der i Washington afholdt en international søfarts konference, hvor man bl.a. prøvede at blive enige om et internationalt afmærkningssystem. Det lykkedes ikke!

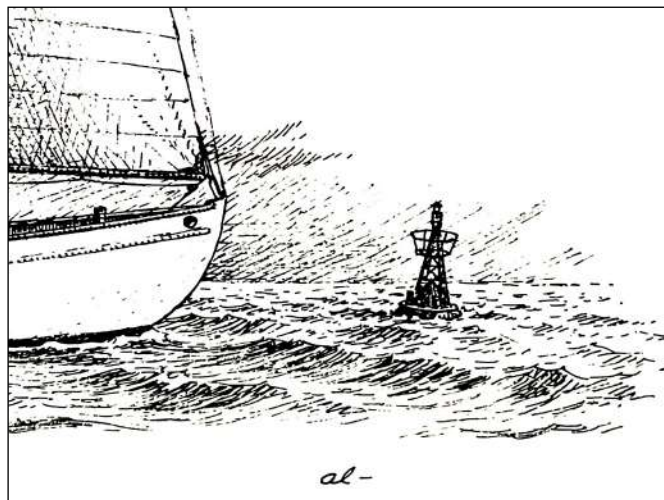
I 1896 blev der i Danmark vedtaget et system med sideafmærkning, som ses på tavlen fra 1946. Et-, to- og trekoste var stager med risknipper, enten opadvendte eller nedadvendte. I de mindre farvande anvendtes også halmvisker, som var på tværs af stagen.

Som afmærkning ved anduvning fandtes der også klokke-tønder. Der stod bl. a. en ved starten på den gravede rende over Løgstør grunde, det var en tønde med en klokke hvoromkring der var ophængt knebler, som ramte klokken når tønden duvede i søen. I dag står den på Limfjordsmuseet og bimler kun, når man skubber til den!

Omkring 1900 blev det også muligt at lave lystønder, de var forsynede med gaslys. De blev holdt i gang ved hjælp af både, der regelmæssig forsynede dem med gas. Det har sikkert været ret besværligt!



*I Randers findes denne klokkebøje opstillet på land.*



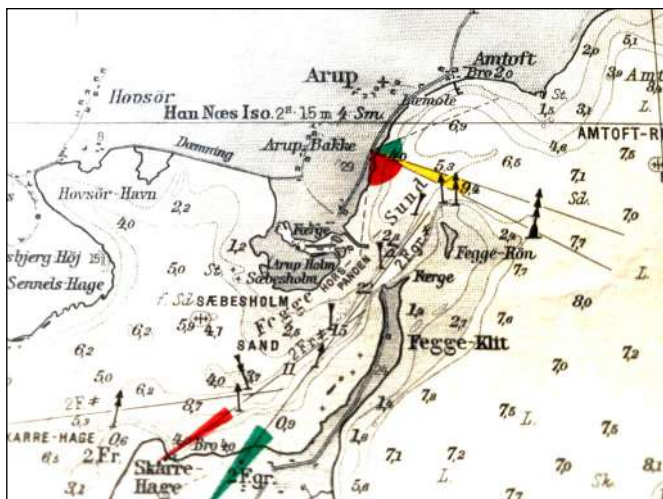
*En lystønde, i Andreas Laursens streg ("Danske Lystfartøjer")*

I 1898 var der udlagt 15 gaslystønder i de danske farvande. Men så sent som først i 1960'erne stod der i renden ind til Nykøbing Mors pæle sat ned i fjordbunden langs med sejlrunden, de var forsynet med en petroleumslampe, som blev tændt af en mand i en jolle! Jeg har aldrig set dem tændt. Måske fordi de skulle vejlede jernbanefærge. som sejlede mellem Glynøre og Nykøbing, og de kun var tændte i mørke vinteraftener. Jeg ved det ikke!

### **Hvordan blev de forskellige koste brugt?**

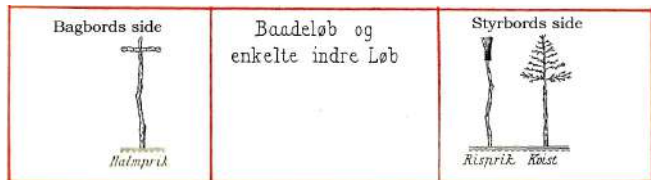
Et sejlløb var afmærket med koste med en top, på den ene side med nedadvendte koste og opadvendte på den anden side. Ved knæk på sejlrunde kunne der stå en to kost. Tre kosten stod tit i åbne farvande ved

landløse grunde.(og blev ligeledes anbragt ved begyndelsen og afslutningen af et sammenhængende sejløb. J. He.)



Jeg har jo trådt mine sejlerbarnesko på Limfjorden. Jeg husker ved indsejlingen til Feggesund fra Løgstør bredning, stod der først en tre-kost, så en to-kost. Så var man inde i sundet, hvor der var sideafmærkning med et-koste.

De mindste afmærkninger var tit stukket ned i fjordbunden, f.eks. ind til Nibe, de blev kaldt prikker.



Det gamle system fungerede tilfredsstillende i mange år, dog med småjusteringer, den største var i 1965, hvor de hvide koste og halmviskene forsvandt. Herefter skulle man have sorte nedadvendte om SB og røde opadvendte om BB.

I 1978 var man endelig blevet enige om et internationalt system, IALA, som gradvist blev indført over hele verden i løbet af de næste tre fire år. Det er som sagt det, vi har i dag.



Med dette maleri af en jagt for udadgående med en rød kost om BB og en hvid prik om SB, siger vi :  
**Tak til Per for beretningen!**

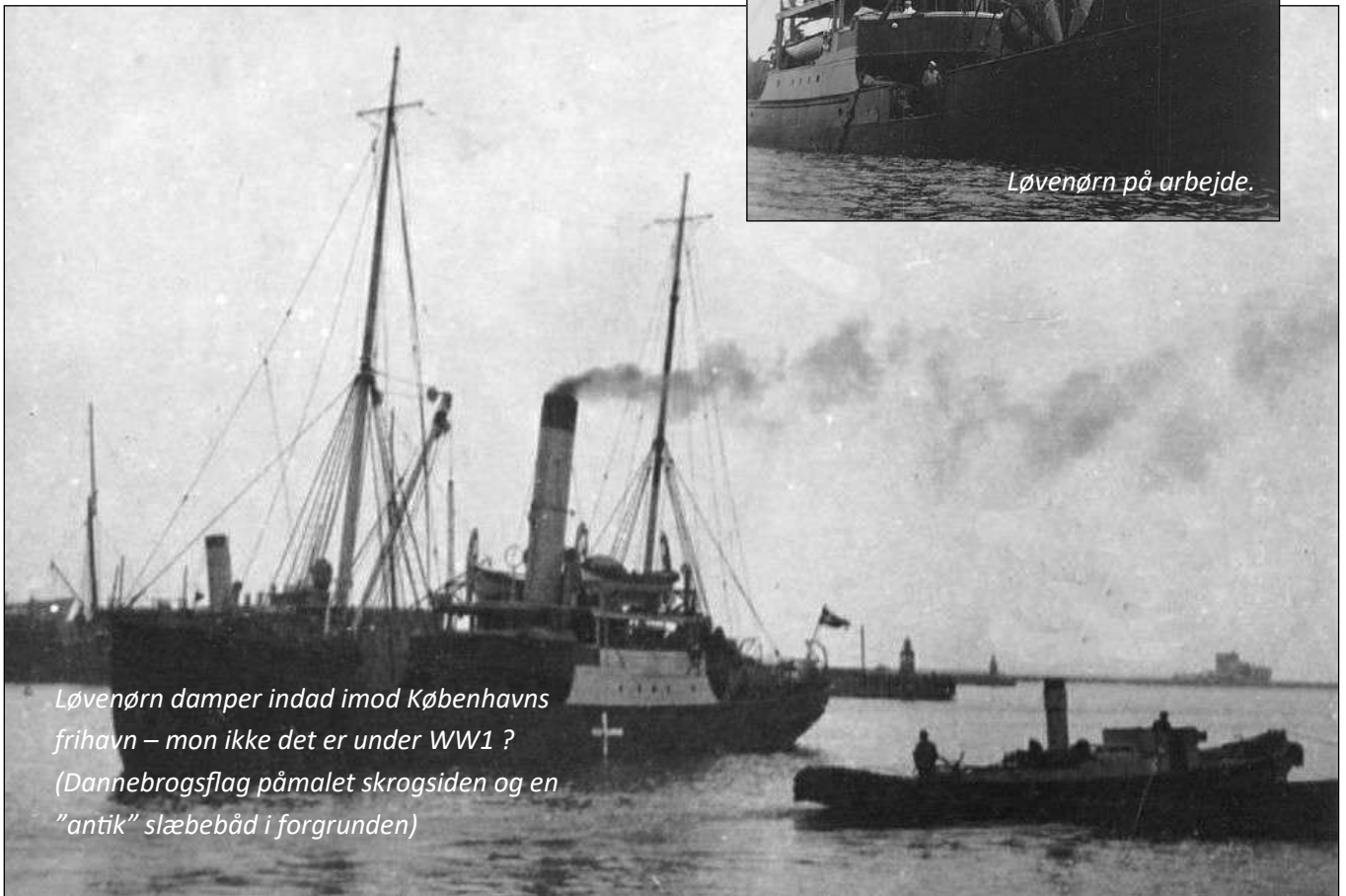
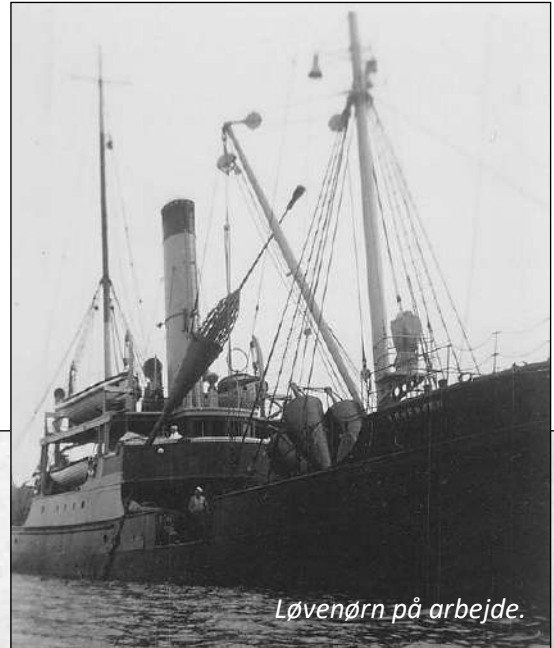
### S/S Løvenørn

Ovennævnte pioner indenfor dansk søafmærkning, kommandørkaptajn Poul de Löwenörn, har lagt navn til flere af Fyr- og Vagervæsenets inspektionsskibe.

Følgende viser det af dem, jeg selv har set ved kaj i Næstved, da jeg som skoledreng havde mine næsten daglige ture på havnen ca 1946-49.

Det var vistnok det tredje af det navn, og er siden blevet efterfulgt af flere andre. Det blev bygget 1910 og var i drift så længe, at det først blev ophugget ca. 1959.

Meget karakteristisk med sin – selv efter datiden – meget høje skorsten.





### Da Indadgående blev vendt

**Finn Johannesen** har sendt et par snapshots med koste fra Svendborg Sund, hvor han er vokset op og fik sin båd "PUK", som han stadigvæk har og sejler med fra Holbæk.

Finn bemærker, at retning for indadgående er vendt i forhold til søkortet (nuværende søkort, J. He.) . Det er



fordi det sted i Svendborg Sund, hvor "fremadretning" skiller nu (ved værftet), tidligere lå ved Svendborg Sunds vestlige grænse, udfor Lehnskov Pynt.

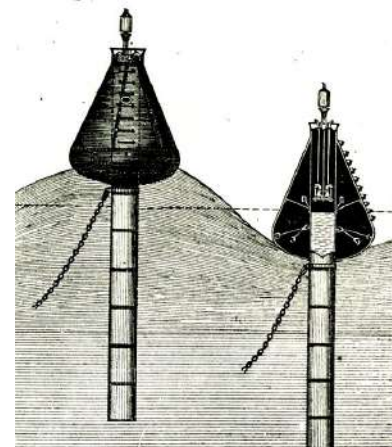
Det viser sig, at det blev ændret i forbindelse med IA-LA-systemets indførelse.

Tilsvarende er sket andre steder i landet. I h.t. Per Hansen bl.a. i Limfjorden, hvor grænsen blev flyttet fra en linie vest for Løgstør til broen i Aalborg.

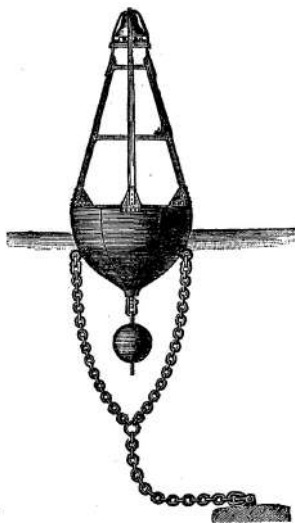
### Fløjtetønder, klokkebøjer m. v.

Som nævnt har der været brugt bøjer og andet, som udsendte lyd.

Her et par sjove, meget antikke, illustrationer af en fløjtetønde, der virkede ved, at der blev pumpet luft ind og ud ad et rør, når bøjen bevægedes op og ned mellem bølgetop og bølgebund, samt af en lidt anden type klokketønde end den udstillede i Randers, men også fungerende ved hjælp af bølgebevægelserne.



Fløjtetønde.



### Klokkebøje.

Pluk fra en gammel artikel i Fyns Amts Avis: "... Klokkebøjen er i familie med sine yngre slægtninge sirenen og fløjtetønden. Ofte havde den lys."

Kombinationen lys og klokke var dog ikke særligt heldig, da klokken krævede bevægelse mens lyset jo helst

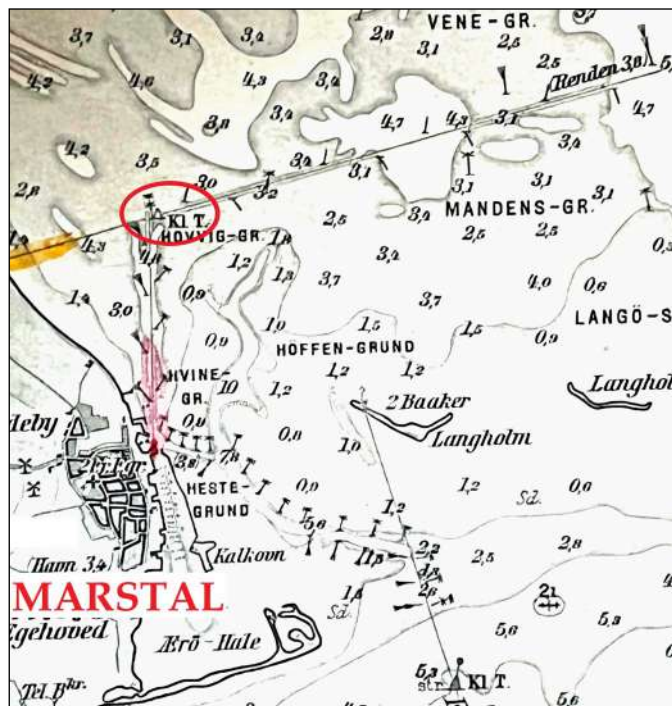
skulle være i ro. Af samme grund blev lys- og klokketønderne udskiftet med lys- og fløjtetønder. Det skete omkring 1900. I 1918 var der kun fem lys- og klokketønder i de danske farvande, bl.a. i Storebælt og Øresund.

"Det var egentlig fjollet at afskaffe klokkebøjerne. Jeg tror nok, at de primært var sat op for dampfærgernes skyld". Det fortæller Erik Kromann, der er leder af Marstal Søfartsmuseum.

"Da disse lydløse skibe blev erstattet af mere larmende motorfærger, var der måske ikke så meget mening med klokkerne, men døsstødet fik de, da radarerne blev rigget an. Der blev ikke tænkt så meget på de mere ydmyge søfarende".

Erik Kromann har i sine righoldige arkivalier i Marstal haft et par gamle søkort fremme fra 1922 og 1943.

heraf fremgår, hvor bøjerne blandt andet var at finde i Det Sydfynske Øhav. Der stod f. eks. en klokkebøje ved anduvningen til Marstal Havn nordfra, dér hvor renden øster fra drejer hårdt bagbord over imod syd ind ad damperrenden til Marstal..."



### Koen der brølede, når tågen lagde sig

Jeg erindrer fra min tid som reserveløjtnant ved Kystradar Korsør / Flådestation Korsør lyden af "Koen" kort udenfor havneindløbet. Den udsendte i usigtbart vejr ideligt sine brøl!

Januar 1962, kort før min tjenestetid var udstået, var meget diset. Så jeg tænkte, at dér kunne man kun bo,



### Kirsten og den gamle båke

Kirsten Lund har ejet den harpunlog-præmierede halvdæks Utzon-spidagatter "PINGVINEN", og hun har sendt os en tegning af et meget karakteristisk sømærke på en klittop lige udenfor Højen (Gammel-Skagen).

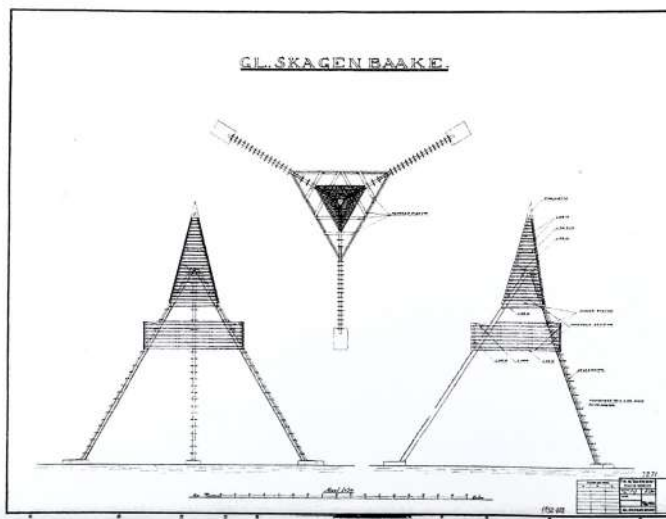
I årene 1884-85 blev er på 23 lokaliteter langs vestkysten opsat denne slags op til 12 meter høje båker, alle af forskellig udformning, så søfarende ude fra havet blot af formen kunne orientere sig om, hvor langt op ad kysten de havde fået landkending.

Der er nu 11 tilbage af dem, fredet af Skov- og Naturstyrelsen i 1997.



hvis man enten var døv eller evnede at fortrænge lyden fra bevidstheden – ellers måtte man blive vanvittig eller flytte

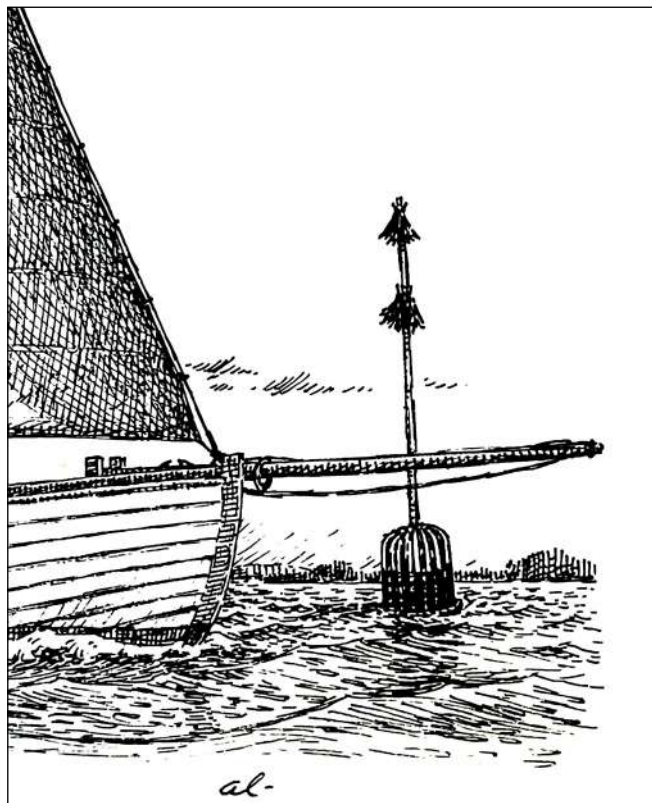
*Fyrbåken "Koen" har gjort sin nytte. Og er bevaret på land.*



Fra mit eget familiealbum kan jeg supplere med dette, af forbåken i en ledefyrslinie på øen Enehøje udfor

Nakskov fjord. Det leder til anduvning gennem et krogget sejløb fra Langelandsbæltet omkring grunde ind til fjorden. Det er min mor, der som 24-årig stod på toppen dér i 1932 .... Derfor dette foto!

Og Morfar og hans bror har en overgang ejet Enehøje.



*"To-kost om bagbord – vi drejer med løbet!"*

**Tak for jeres bidrag, og en lille opfordring...**

Mange tak for de fine bidrag til fortællingen om de gamle sømærker! Og nu en opfordring:

Mon der er nogen derude, som kunne tænke sig at tage stafetten op og skrive mere om f. eks fyrtårne, fyrskibe, båker og lignende?





- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

---

 Skibstegneren

 @skibstegneren

 skibstegneren@gmail.com

 61 10 8780

 Kronborg 10 A  
3000 Helsingør

---

## Generalforsamling i Odense

Den 25. marts holdt foreningen generalforsamling i Odense Sejlklub.

Der var fint fremmøde, og en udramatisk dagsorden blev afviklet. Anja Kjærsgaard takkede af fra arbejdet i bestyrelsen efter adskillige års aktivitet, og i stedet blev Jørgen Heidemann valgt. Jørgen var suppleant, og derfor blev der behov for at finde en ny suppleant.

Thorbjørn Joest Andersen blev valgt.

Foreningens bestyrelse ser derfor sådan ud:

Simon Bordal Hansen, formand.

Ole I. Olsen, næstformand.

Dorthe Christensen, kasserer.

Preben Rather, redaktør.

Jørgen Heidemann., ordinært medlem.

Peter Hansen, suppleant.

Thorbjørn Joest Andersen, suppleant.

Bestyrelsen havde foreslået en vedtægtsændring, så der frem over kan være flere bestyrelsesmedlemmer end 5. Det blev vedtaget.

Det blev også vedtaget, at forslag til behandling på generalforsamlingen blot skal være bestyrelsen i hænde seneste 3 uger før generalforsamlingen.

Formanden fortalte i sin beretning om foreningens

arbejde med at udvikle registreringsbeviser, og at de første beviser var delt ud til en lille snes fartøjer. Samarbejdet med Skibsbevaringsfonden om at afprøve fondens vurderingssystem for bevaringsværdighed blev også drøftet, og bestyrelsen har sammen med fonden sat gang i et lille projekt, hvor en håndfuld fartøjer prøves vurderet efter fondens model. Projektet skal så vise, om der er behov for at justere i fondens model.

Kassereren præsenterer regnskabet, og der er en god balance i foreningens økonomi. Dog var kassereren lidt bekymret for medlemsudviklingen, som ser ud til at være stagneret, måske endda med en lille tilbagegang. Kontingentet blev besluttet uændret.

Generalforsamlingen drøftede foreningens sommerstævner, og bestyrelsens efterlyste tilkendegivelser om, hvad den især skal prioritere i forhold til stævnerne. Her var anbefalingen, at stævnerne især skal være et sted, hvor det er muligt for deltagerne at få snakket sammen.

### Tag dine sejlerbøger med til stævnet

På DFÆL's sommerstævne i Helsingør 13. til 18. juli er der også boder, hvor du kan sælge de gamle bådbøger, som du alligevel ikke får kigget i.

Du kan også tage stumper og grej med! Forhåbentlig får vi et rigtig godt maritimt loppemarked, hvor stævnegæsterne og folk fra Hal 16 kan gøre gode handler. Du kan benytte DFÆL's facebookside til at lave forhåndsreklame for det, som du gerne vil sælge på stævnet. Så stiger sandsynligheden for, at du kommer at med dine varer.

## Stor interesse for DFÆL's facebookside

Mere end 2.200 personer er medlemmer på foreningens facebookside. Hver uge kommer flere til, og det er hidtil lykkedes at holde en rigtig god tone på siden, så alle bådnerder kan trives og nyde det meget forskellige indhold.

Hvis du ikke kender siden, så søg efter DFÆL inde i Facebook. Du skal være medlem for at slå op på siden, og det bliver du ved at anmode om det inde fra siden. Så går der sjældent mere end et par timer, før du er lukket ind og kan lave opslag og kommentere andres. Velkommen ombord!



## Øresund på Langs

Igen i år er der kapsejls for klassiske lystbåde og brugsfartøjer. Det er i dagene 11. til 13. august, og du kan se mere på Hal 16s hjemmesiden, Hal16.dk.

**EPIFANES**<sup>®</sup>  
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 ubeskrivelig 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 spartelexoxier, 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 værktøjer, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til om-fugning.

**WEST SYSTEM**<sup>®</sup>  
BRAND

*Professionel epoxy til bådfolket!*



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt  
Luft, Land & Vand.

# 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

6. juni 2023

**Klassisk Træbåd nr. 155 udkommer**

13. til 16. juli:

**DFÆL Sommerstævne, Helsingør**

5. september 2023

**Deadline Klassisk Træbåd nr. 156**

11. til 13. august

**Øresund på Langs, kapsejlad**

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 vrag.

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 tømremester 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



## Velbygget 38 m2 spidsgatter

L/B/D: 28'; 2,15;1,65; 5,6 ton; Motor: Yanmar Diesel 20hP; Bermudarig

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



## Både på kryds og på tværs

	<b>1</b>	UDTALLELSE	<b>2</b>	MORGENSTUND	... TEST		KOKOSTOVVÆRK	ISTANDSÆTTELSE	BEHOLDER			BESKED	<b>3</b>	RUSS. PIGE	LETTER	SVENSK TRÆSORT	STYRESYSTEM
MERIDIAN							<b>1</b>				SEJL DYKKER-FLAG						
TRÆSORT						SELE		<b>2</b>		STORT LANDOMRÅDE							
		»BEGRO-NING« PIGE									POLIT. REKLAME KURS						BEKYMRER
EJESTED-ORD	<b>3</b>			ENS	BIBEL-NAVN REAL LIFE				<b>4</b>	JYSK STEDORD SKØNÅND		FLOD					
ITALIENER					BETAL							MÅL	TÆLER				TANGO
HAVFRUE						NATRIUM		<b>5</b>		UTÆT BÅD	<b>6</b>			DRENG			
GLO						DRIK						LEGETØJ		PIGE			
					SPILDT	<b>8</b>			STJAL				MÅL			BIL-MÆRKE	KOMME AN PÅ
FOSFOR		TYSKLAND GR. GUD	<b>9</b>	SKABER	PIGE PIGE							VAND					ITALIEN LAVER
BY					STANDARD		FORFATTERINDE MÅL				NORSK KOMM. REKLAME			OMRÅDE			
REGNSKABS-ORD			55 KVM SPIDSGATER							OS				<b>10</b>			
NORRØN							<b>7</b>	LAG									

Gorm

**1** Undervands-længdesnit

**2** Havn: 56° 01,4' N 10° 15,8' E

**3** Harpunlogvinder 2015

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.

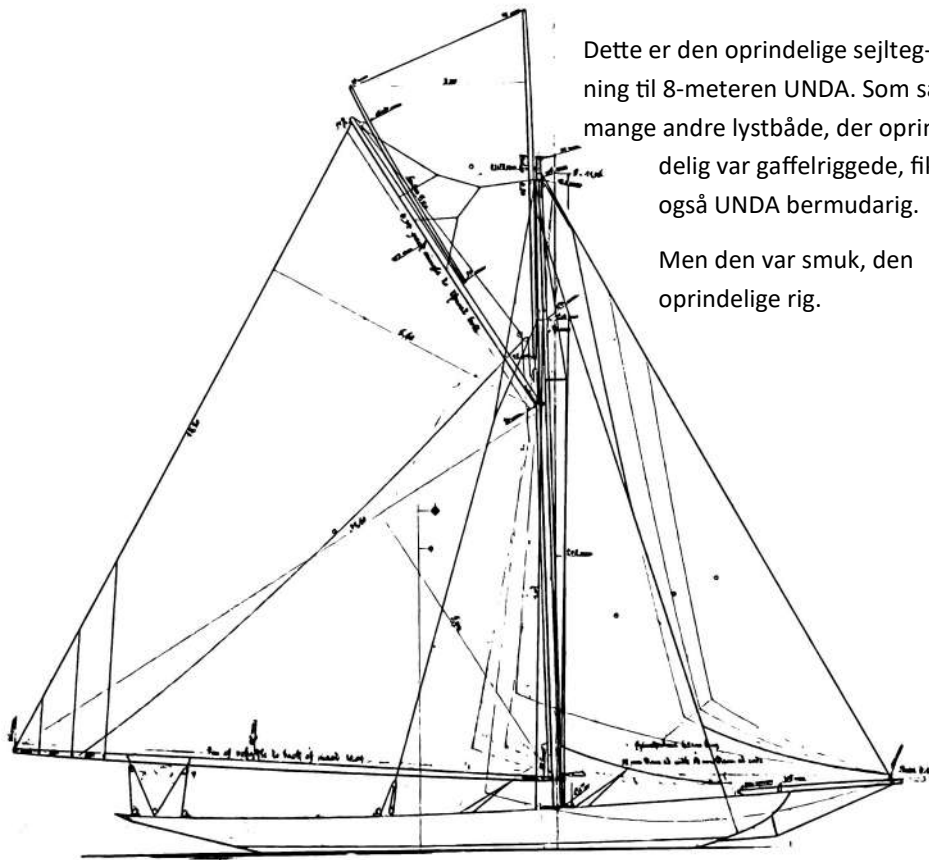
**Altså:** du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

## Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. august 2023.

Husk navn og adresse

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Dette er den oprindelige sejltegn  
ning til 8-meteren UNDA. Som så  
mange andre lystbåde, der oprin-  
delig var gaffelriggede, fik  
også UNDA bermudarig.

Men den var smuk, den  
oprindelige rig.