

Spidsgatteren Skarven

Moderne/klassisk

Kulturhavn

Nye medlemmer

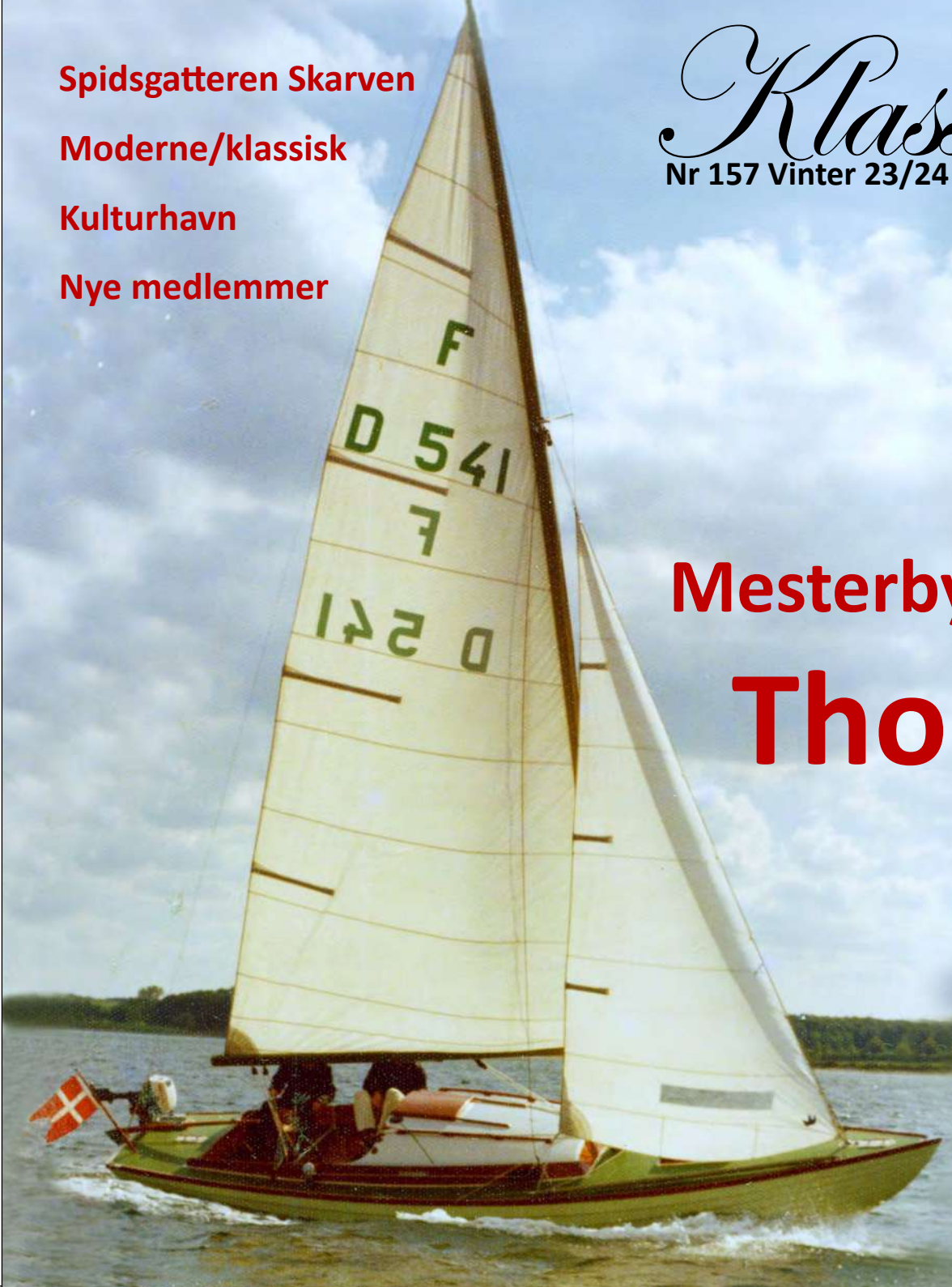
Klassisk
Nr 157 Vinter 23/24

TRÆBÅD

Mesterbyggeren

Thorkild

Lind





Nr 157, vinter 2023-24

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer, 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 5. februar 2024..

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 sekretariat 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 medlemmer</i>	4
<i>Bådebygger Thorkild Lind</i>	6
<i>Nordiska Båtar, del 3</i>	16
<i>Middelfart Maritim Kulturhavn</i>	24
<i>Bådebyggeren er til klassisk og moderne</i>	28
<i>Skarven, turene og tonen</i>	34
<i>Nyt fra DFÆL</i>	40
<i>Annoncer og kalender</i>	42
<i>Krydsord</i>	47

Billedet på forsiden: Folkebåden Tibbe, bygget af Thorkild Lind, Middelfart. Tibbe blev senere brugt til at lave støbeform til glasfiber-folkebådene.

Nye medlemmer bydes velkommen i foreningen!

Så vidt det er redaktøren bekendt, ophørte velkomsten til nye medlemmer at udkomme på tryk i Klassisk Træbåd en gang i 2018. Måske fordi der var pladsmangel i bladet. Det er der sådan set stadig og heldigvis!

Men nye medlemmer i vores forening er jo dejligt og derfor skal der lyde et **kæmpe Hip, Hip HURRA!** For alle jer der ankom i løbet af 2023.

Fremover vil listen blive bragt i vinternummeret.

Fartøj	Navn	By	indmeldt
Rory The Reaper	Martin Deleuran Jensen	Rødvig	marts 2023
Out Skerries	Mette & Søren Andersen	Ikast	maj 2023
Kathrine Maj, Kyllingen, Mathilda	Foreningen FABLE	Ebeltoft	februar 2023
EASY	Rasmus Nygaard	Tisvildeleje	februar 2023
Casja 3	Thomas Makholm	København	juli 2023
Smalhans	Christian Alexander Bertram	Allerød	oktober 2023
Viking	Jan Storm	Odense C	oktober 2023
Monsunen	Palle Helbo Frisk	Feldballe	november 2023
	Emil Brandt jensen	Allerød	januar 2023
	Tamsin Fabricius	Samsø	februar 2023
	Henrik Sjølander	Svendborg	marts 2023
	Jørgen Dyrberg Holm	Præstø	marts 2023
	Niels Peter Rygaard	Aarhus V	april 2023
	Bådlaug af 2023 v. Jesper Nybo Andersen	Roskilde	april 2023
	Christian Alexander Bertram	Allerød	oktober 2023
	Kim Lau Hansen	Værløse	oktober 2023



HETO har mistet Herbert

Jeg deltog i september i vores sejlerkammerat Herberts bisættelse. 97 år blev han.

Herbert byggede Heto sammen med sin far i fra 1944 - 1949, og solgte Heto i 1967 til Axel for 42.000 kroner..

Herbert, der var en meget passioneret sejler brugte altså 1/4 af sit liv på Heto, og det synes jeg at man kan fornemme, når vi er på båden.

Vi har været privilegeret med, at Herbert var med på sidelinien de seneste år,- både ombord og på bådpladsen, hvor vi snakkede vedligehold og ikke mindst hvordan vi skulle sejle Heto mest effektivt. Når vi dag-sejlede på Øresund vendte vi ofte ved høje Skodsborg, så Herbert fra sit køkken og med søkikkerten kunne se og gerne kommentere, om vi havde strammet skøderne.

Herbert vil altid være med os på Heto, og det forpligter jo til at holde linolien frisk og sejltrimmet optimalt.

Tak for et godt sejlerkammeratskab.
Kim Hyldig og besætningen på Heto

Bådebygger Thorkild Lind

Vi har gennem tiden bragt artikler om de konstruktører, som på papiret skabte vore både.

Nu prøver vi også at beskæftige os lidt med dem, der omsatte konstruktørernes visioner til sejlene fartøjer. Af bådebyggere var der langt flere, end der var konstruktører. Så vi kommer nok ikke "hele vejen rundt", men lægger her ud med, hvad Lillebæltsværftets formand, Jens Lautrup, har skrevet om Thorkild Lind, som byggede bl. a. min båd og er en blandt et mindre antal danske bådebyggere, der har bygget et meget stort antal af denne type og i velrenommeret kvalitet.

Forord ved Jørgen Heidemann

Thorkild Lind, født 18/10 1925 - død 21/5 2005, blev udlært bådebygger på Middelfart Baadebyggeri, Havnegade 98 i Middelfart



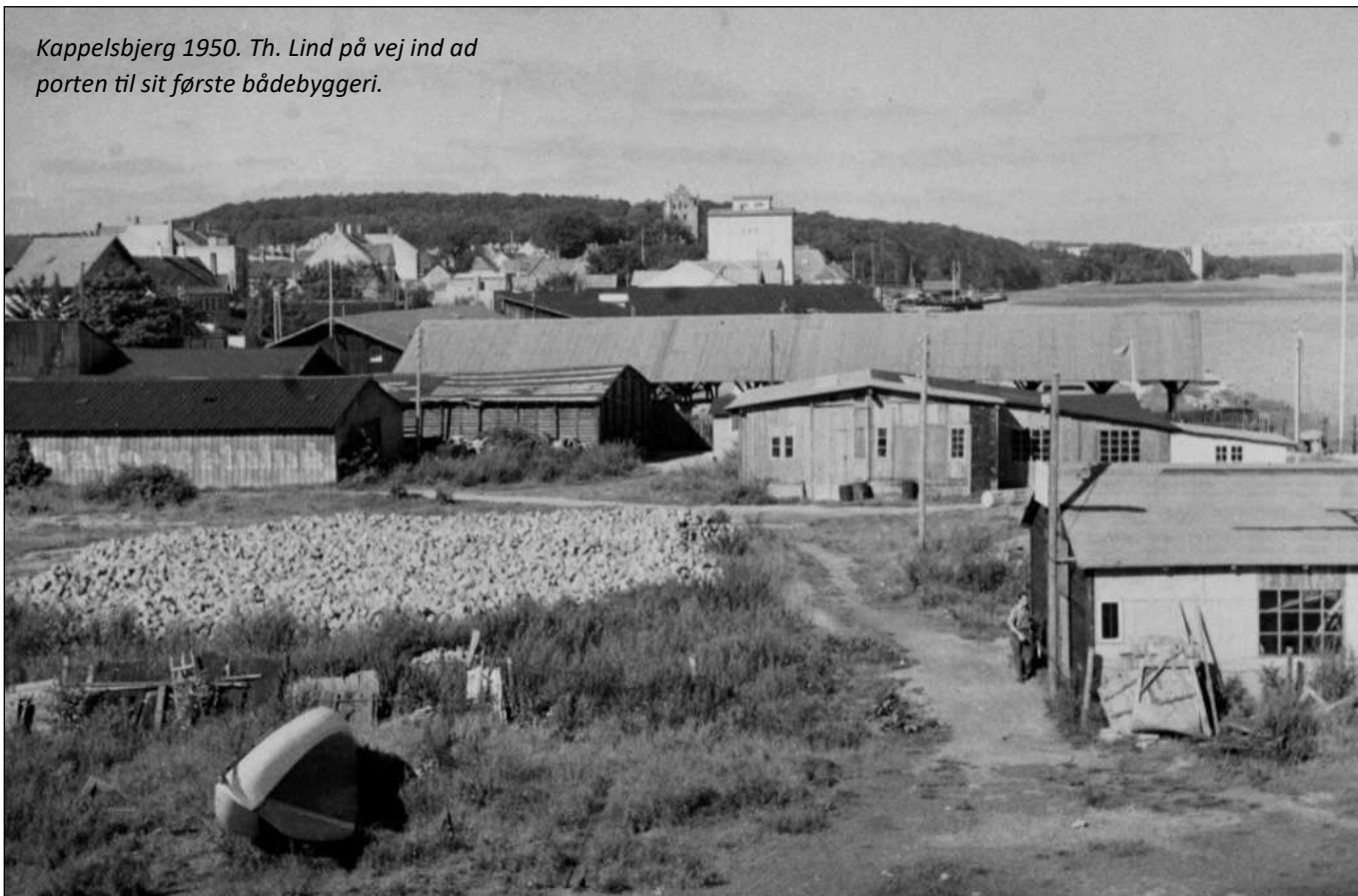
**De skabte
vores både**

Fortællingen om Thorkild Lind er skrevet af Jens Lautrup

Linds første båd byggede han sammen med en kammerat i læretiden. Det var kort efter læretiden i i Hotel Melfars restaurant, der - efter tyskerne havde forladt den - var mere egnet til bådebyggeri end til restaurant, mente Thorkild. Udover Thorkild og kammeraten var også en række af byens øvrige bådebyggere rykket ind i lokalerne, hvor de byggede joller og større både.

Efter sin læretid på Middelfart Baadebyggeri rejste Thorkild til Stockholm, hvor han arbejdede som bådebygger og hvor han blandt andet var med til at bygge en række store sejl- og motorbåde. Thorkild gav senere i livet udtryk for, at det var en dejlig tid i Sverige. Han vendte dog alligevel tilbage til fødebyen, hvor han i 1949 etablerede sit eget bådebyggeri på Kappelsbjerg i Havnegade og blev nærmest nabo til det bådebyggeri, han erhvervede sig knapt ti år senere. Ret hurtigt specialiserede han sig i bygningen af Finnjoller og Folkebåde. Den første Nordiske Folkebåd blev leveret i

Kappelsbjerg 1950. Th. Lind på vej ind ad porten til sit første bådebyggeri.





*Linds første Nordisk Folke-
båd D 113 "JANE" stod
færdig i 1950*

1950 til Peter Ravn i Fredericia og fik klassenummer D 113. I 1959 eksporterede Thorkild den første Folkebåd til Tyskland, hvor den fik nummer G 9.

Udover Finnjoller og Folkebåde blev der blandt andet også bygget fiskejoller og en Starbåd, som var bestilt af skibshandler Ejnar Christensen, Fredericia.

"JANE" har det godt hos en ung tysker. Vi så den i år til "Klinker Cup" i min havn 4-5 aug. / J. He.





Starbåden "LEISE" foran værkstedet. Båden, der senere, nemlig den 29 juni 1952, blev landskendt, da Ejnar Christensen sejlede den olympiske ild over Lillebælt i den.

På et tidspunkt i 1952 opgiver Thorkild sin selvstændighed og kaster sig ud i arbejdet som tømrer, hvor han blandt andet er med til at lave forskalling i forbindelse med genopbygningen af Fredericia Teater, der i 1945 blev udsat for schallburgtage. Den nye teaterbygning stod færdig i 1956.

Fredericia Teater under genopbygning 1953-56.



Omkring 1957 vender Thorkild tilbage til bådebyggeriet, idet han får arbejde hos bådebygger Svend Peter Bang Hansen i Havnegade 8. her var han blandt andet med til at bygge en kraelbygget folkebåd til USA: Da båden stod færdig den 30. december 1957, blev den sammen med Svend Peter Bang Hansen og medarbejderne fotograferet af den lokale fotograf K. Ølund.



Kraelbygget folkebåd klar til levering fra Svend Peter Bang Hansens bådebyggeri den 30. decembe 1957.

Fra venstre: Fritz V. Kristensen, Kurt Andersen, Erik Breving, Kurt Bruhn, Th. Lind, Svend Peter Bang Hansen, Leo Nielsen samt to drenge, der havde deres gang på værftet.

Det skulle vise sig at være det sidste foto af Bang Hansen, idet han samme nat på dramatisk vis blev myrdet af en af sine ansatte, bådebygger Erik Breving, der ved samme lejlighed slog sin kone og stedsøn ihjel i forbindelse med et planlagt forlis på Lillebælt. En anden bådebygger, Torben Hansen Bebe, menes også at være myrdet ved samme forlis, men er aldrig blevet fundet. Denne dramatiske hændelse bevirkede, at Thorkild atter blev selvstændig, idet han overtog værftet og gav det navnet Th. Lind Yacht og Bådeværft.



Th. Lind Yacht og Bådeværft 1961.

ikke.

Mesterskabet blev som bekendt sejlet hjem og båden blev Ove og Claus Hjorts og fik navnet "Helle". Siden blev det til blandt andet 8 Danmarksmesterskaber, 5 guldpokaler og 7 Kieler-Woche sejre.

Samlet set har Lind's folkebåde vundet 8 danske mesterskaber, 11 guldpokaler og 12 Kieler-Woche.

Brugte erfaring fra kapsejlads

Thorkild Lind var selv ivrig kapsejler og havde et fantastisk øje for design og godt håndværk, hvilket resulterede i nogle nærmest unikke træfolkebåde, som blev meget populære og som også den dag i dag er efterspurgt på brugtbåds-markedet. Udover at det rent håndværksmæssige var i top, så viste bådene sig at være hurtige på kapsejladsbanerne, hvilket naturligvis også gjorde Lind bådene attraktive.

Dem mest vindende af dem alle var D 431, som Thorkild tilbage i 1965 byggede til sig selv og gav navnet "Tibbe". Et navn, han havde hentet fra tegneseriefiguren "Tibbe Tusindfryd". På daværende tidspunkt var brødrene Ove og Claus Hjort på udkig efter en afløser til deres gamle Lind båd "Helle" D 269. De to brødre havde fået et godt øje til "Tibbe", men Thorkild var ikke interesseret i at sælge den allerede. Brødrene gav ikke sådan lige op, og efter en række yderligere forsøg skar Thorkild igennem og aftalte med dem, at hvis de sammen med ham i 1966 kunne vinde Danmarksmesterskabet i båden, så kunne de købe den, ellers

Den nye folkebåd Tibbe, glasfiberversionens moder

En anden af Thorkilds berømte både stod færdig i april 1969 og fik klassenummer D 541 og navnet "Tibbe".

Dengang var Thorkild uden tvivl ikke klar over, hvilken betydningsfuld rolle "Tibbe" senere ville få for bådtypens fremtid.

For efter et par gode år med "Tibbe" på kapsejladsbanerne landet over, solgte Thorkild båden i april 1971 til den senere så kendte folkebådsentusiast Erik Andreasen fra Kerteminde.

Erik havde virkelig øje for bådens kvaliteter og i lyset af, at produktionen af nye træfolkebåde var dalende, puslede han og sejlervennen Poul Ankjær Jensen allerede i 1972 med planer om at bygge folkebåden i glasfiber. Inden de to sejlervenner for alvor gik i gang med projektet, havde de spurgt Thorkild Lind og Børge Børresen om det var noget for dem, hvilket det hurtigt viste sig ikke at være.

Efter at have luftet deres innovative forslag på Dansk Folke-

Den nye Tibbe fra 1969.



bådsklubs generalforsamling i Snavstun i 1972, stod det klart, at tiden ikke var helt moden. Men det slog ikke de to initiativrige folkebådssejlere ud, de arbejdede ufortrødent videre med planen, og i 1975 gav generalforsamlingen sit samtykke, og arbejdet kunne gå i gang.

I samarbejde med bådebygger Lind blev "Tibbe" tørret ud, slebet og pudset, så den kunne bruges som model til selve glasfiberformen, som blev lavet af LM Glasfiber i Lunderskov. Efterfølgende kom "Tibbe" tilbage til Lind for atter at blive gjort sejklar. Den første glasfiberfolkebåd, der fik nummer D 625, forlod formen i 1976.

Båden blev apteret af Thorkild Lind, der også sammen med en række af klassens øvrige topsejlere var med til at teste den på kapsejlsbanerne rundt i landet det år.

Den officielle godkendelse af folkebåden i glasfiber gav Skandinavisk Sejlerforbund i 1977. Siden da er der kommet omkring 1.100 glasfiberbåde ud af formen, som "Tibbe" stod model til.

Mange hundrede folkebåde

Gennem tiden færdiggjorde Lind 27 glasfiberfolkebåde med bl.a. aptering, teakdæk og træoverbygning. I perioden fra 1949 til 1974 blev det til omkring 190 træfolkebåde, hvoraf 69 var til det danske marked og stort set det samme til det tyske marked, resten blev eksporteret til Belgien, England, Sverige og USA. Det var bl.a. til USA Lind leverede sin første folkebåd med teakdæk. Det var i 1960 til Robert Lockness i Los Angeles.

I 1960'erne, hvor det gik rigtigt stærkt, kunne 5 gode bådebyggere bygge en folkebåd på 5 uger.



Thorkild Lind i snak med denne artikels forfatter omkring nybygningen D 837 i 1982

Efter 1974 byggede han kun nogle ganske få stykker, nemlig D 837 i 1982 og G 686 i 1990. Opgaven med bygningen af D 837 blev besværliggjort af, at han selv for år tilbage havde ryddet op på værftet og i den forbindelse havde brændt sine gamle folkebådsskabeloner.

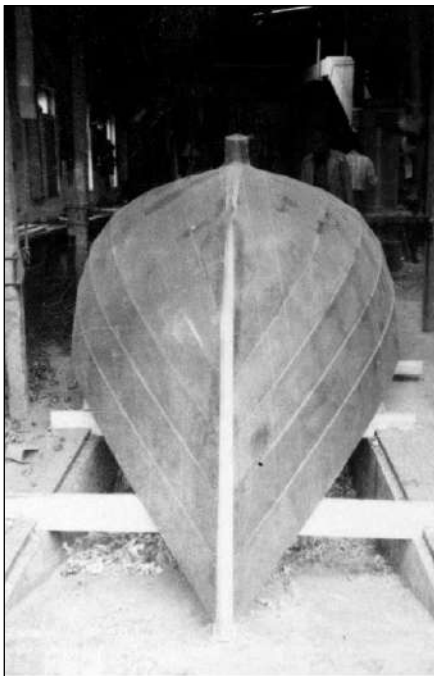
Løsningen blev, at Thorkild fik lov til at gennemmåle Ejnar Christensens Lind-båd D 594, der på daværende tidspunkt stod vinteropbevaret på Lystbådehavnen i Fredericia.



Impala 28.

Som et supplement til folkebådsbyggeriet fik Thorkild i 1970 Bjørn Jensen, Svendborg, til at tegne den rundspantede Impala 28 efter skitser, som han og vennen Vagn Møller havde lavet.

Det blev en velsejlende lille havkrydser, som også blev præget af godt bådebygger håndværk, idet overbygningen blev lavet med mahognikarme og glasfiberbelagt ruftag. Støbnin-gen af skroget foregik på LM Glasfiber, hvorefter det blev forsynet med et finerdæk, belagt med glasfiber eller teak. Der blev lavet en hel del Impalaer, men båden fik aldrig, som Thorkild selv udtrykte det, hans store interesse, hvorfor han omkring 1978 solgte formen og rettighederne til ingeniør Aage Løvig i Fredericia.



Pluggen til glasfiber Duetten blev lavet over dette skrog, som bådebygger Poul Christensen byggede i sin sommerferie i 1974.

højere enhed. I marts 1974 præsenterede Lind så sejlsportspressen for den nye konstruktion, Delta, der var med finnekøl og havde folkebådens længde på 7,64 meter men var 35 cm bredere og 500 kg lettere. Prototypen, der var klinkbygget i finer, blev godt modtaget.

Konstruktionen ændrede dog hurtigt navn fra Delta til Duet, som var mere betegnende for Lind og Møllers samarbejde. Planen var, at prototypen skulle bruges som model for glasfiberudgaven, men det viste sig at blive for omfattende. Derimod blev pluggen støbt over endnu en træudgave af Duetten, som en af Linds medarbejdere, Poul Christensen, samme år byggede til sig selv, og som han i løbet af sommerferien havde nået at planke helt op. Det var LM Glasfiber, der stod for selv støbningen af Duetten, og det første glasfiberskrog kom ud af formen i foråret 1975. Der er blevet produceret 56 Duetter til det danske marked og et ukendt antal til Tyskland og Canada.

Ikke mere at forbedre på folkebåden

En af årsagerne til, at Thorkild ikke var interesseret i selv at starte produktionen af glasfiberfolkebåde, skyldtes uden tvivl hans planer omkring Duetten. Allerede i 1972 opstod de første tanker til en ny konstruktion. På det tidspunkt var han nået dertil, hvor han mente, at det var svært at finde på nye ting at forbedre på folkebåden.

Så Thorkild og vennen Vagn Møller gik igennem nogen tid og puslede med tegningerne til et godt alternativ.

Med tanker på folkebåden og den hollandske Waarship gik det hele op i en



Solo, Linds egen båd

Omkring 1978, da Duetten var godt i vej, begyndte kreativiteten og skabertrangen atter at indfinde sig hos Thorkild. Denne gang blev det til en ca 8 meter lang kavelbygget sejlbåd med finnekøl.

Båden fik en udvendig klædning i spruce-lister, der var skåret op af det træ, som oprindeligt var tænkt til folkebåds-master. Inderklædningen blev lavet i 10 mm mahogni. Denne gang var det Thorkilds helt eget design, hvorfor han passende gav bådtypen navnet Solo. Den blev kun bygget i det ene eksemplar, som han og ægtefællen selv sejlede i gennem en årrække.

Bygger på ny folkebåd i træ

Den 1. december 1983 solgte Thorkild Lind sit bådbyggeri til tømrermester Bent Lund. Thorkild fortsatte på værftet som ansat, og stod blandt andet for bygningen af en træfolkebåd til en tysk kunde fra Flensborg. Resultatet blev en flot hvis folkebåd med blanke karme, teakdæk og hvidt ruftag.

Båden, der fik nummer GER 686, blev søsat i Flensborg i 1990, hvor den meget betegnende fik navnet "Last Minute".

Solo blev bygget efter den nye teknik med listelimning. Lind tegnede den selv og brugte Silverspruce, som oprindeligt var købt ind til folkebåds-master.



Thorkild Lind, midt i billedet, deltog i dåben af "Last Minute" i Flensborg i 1990. Og – som det ses – høstede han roser for sit arbejde.




- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

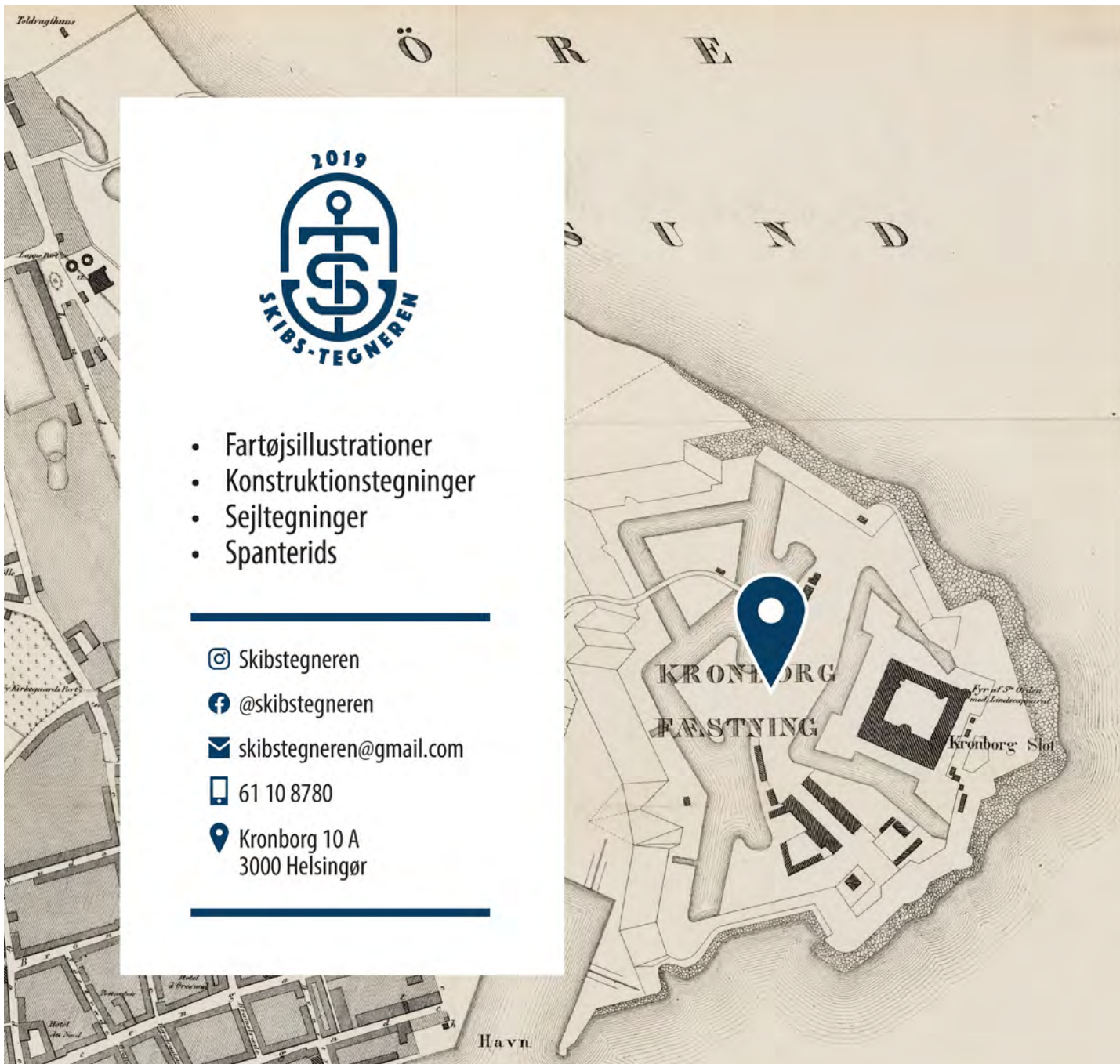
 Skibstegneren

 @skibstegneren

 skibstegneren@gmail.com

 61 10 8780

 Kronborg 10 A
3000 Helsingør



De Danske Lystfartøjers udvikling gennem 70 Aar

Af Hans Boesgaard, 1939. Del 3.

Som Følge af den forhaandenværende Trang til billige Fartøjs-Klasser vandt de i Sverige yndede og stærkt udbredte »Kvadratmeter-Klasser« (Skærgaards- krydsere) nu Indpas ogsaa i Danmark ved Siden af de internationale Klasser. For Kvadratmeter-Baadene fastsattes Byggebestemmelser og et Mindste- deplacement; iøvrigt var Sejlarealets Størrelse (22, 30, 40 Kvadratmeter o. s. v.) omtrent den eneste Begrænsning. Et specielt dansk Udslag af Kvadratmeter-Bevægelsen blev i 1918 Oprettelsen af en »lukket« (i Antal begrænset) Klasse, X-Klassen. Formålet hermed var at skaffe Klassens Medlemmer god Sport for en billig Penge, men Klassen havde ikke synderlig Held eller Levedygtighed – i Modsætning til andre Entype-Klasser. Materiellet var for middelmaadigt.

N. L.-Reglen

Af Hensyn til de mange uensartede Baad-Typer, som de forskellige Maale- regler efterhaanden skabte, og hvorved det blev yderst vanskeligt at sammen- sætte rimelig ensartede Starter, vedtoges paa en af Kongelig Dansk Yacht- klub

i Forening med en stor Del Provinsklubber sammenkaldt »Dansk Sejler- dag« en af Alfred Benzon foreslaaet Maaleregul – en »Opsamlings-Regel« – den saakaldte N. L.-Regel, der siden (med nogen Ændring) har været benyttet som et Slags Fællesmaal for samtlige Baadklasser og Typer.

K. D. Y.'s Byggeforening

I Efteraaret 1916 stiftedes en Institution, som skulde faa stor Betydning saa vel for dansk Yachtbygning som for dansk Sejlsport i det Hele: »Kongelig Dansk Yachtklubs Forening til Bygning af Sejl-Yachter.« Foreningens Formaal var at tilføre K. D. Y. danskbyggede Fartøjer og at fremme dansk Sejlsports Deltagelse i internationale Pokal-Sejladser. Og dette er gennem Aarene – i det Hele med Held – søgt gennemført dels ved Bygningen af en Række Far- tøjer til internationale eller skandinaviske Klasser og dels ved Udskrivning af Konkurrencer for danske Konstruktører om Tegning af forskellige Klassebaade. Det første Fartøj bygget til Byggeforeningen var 7-Meter S-Baaden Pioner, tegnet af Alfred Benzon; i 1918 byggedes (paa Orlogsværftet) 8-Meter S-Baaden Ariadne, tegnet af A. v. Lindholm, i 1919

Ragna, SSA-Baad, konstrueret af O. Dahlstrøm, bygget 1923 til K.D.Y.'s Byggeforening, købt af Direktør O. Sundø, København. Vinder af Sandemannpokalen i 1925. De to Klasser af de "sydskandinaviske" Entype-Baade, en aaben og en Kahyts-Baad, var moderate og velsejlende, om end ikke særlig hurtige.

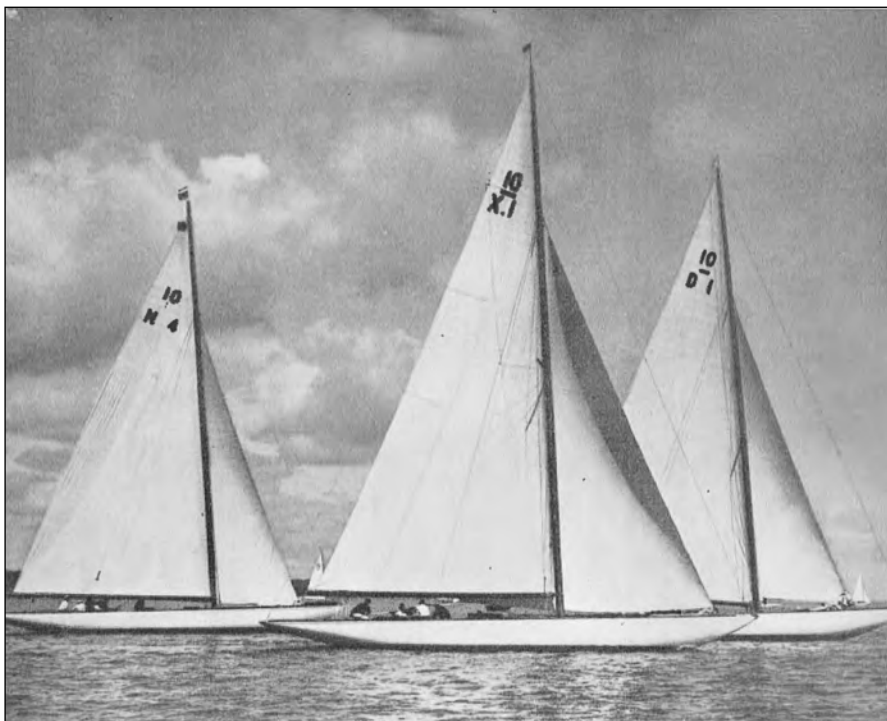


Her følger tredje og sidste artikel om lystbådenes barndom. De to foregående blev bragt i Klassisk Træbåd, nr. 155 og 156. Artiklerne blev første gang udgivet i 'Nordiska Båtar Del I & II', udgivet af Lindfors Bokförlag i 1939-40.

I denne sidste artikel om sejlbådene i Danmark møder vi sejltypene som for alvor gør lystsejladts til en sport, der ikke kun henvender sig til eliten.

Redaktion: Preben Sørensen

udskreves Konkurrence om Tegning af en 30 Kvadratmeter og byggedes en saadan, Sindbad, efter Tegning af Aage Jensen, i 1920 udskreves Konkurrence af en 6-Meter R-Baad og i 1921 byggedes to saadanne, Vagabond, tegnet af A. Witt, og Briand V, tegnet af O. W. Dahlstrøm. Senere er hovedsagelig bygget 6-Meter R-Baade – dog er der ogsaa bygget til den nordiske 2 2-Kvadrat meter Klasse og sydsandinaviske Klassebaade. Disse, de sydsandinaviske Klassebaade, fremkom i 1922 efter Bestemmelser, vedtagne paa Dansk Sejlerdag, og Klassen deltes i Type A, aabne Baade, og Type B, lidt større Kahytsbaade. Det er forholdsvis korte, stive Baade, som maaske kunde have fortjent mere Udbredelse, end Tilfældet har været. I 1923 lod K. D. Y.'s Byggeforening byg-



ge og bortlodde _to af den mindre Klasse, tegnede henholdsvis af Dahlstrøm og L. Sperling, Paa Indstilling af Københavns Amatør-Sejlkklub oprettedes der i 1928 af Type B en Entype-Klasse, til hvilken Klubben bestilte to Baade, en til Øvelsesbaad for Klubbens Medlemmer og en til Bortlodningsbaad.

En af de Kvadratmeter-Klasser, der – for en Tid – skulde faa mest Betydning for Dansk Sejlsport – var den, nærmest ved Impulser fra Finland i 1925 dannede Nordisk 22-Kvadratmeter-Klasse, til hvilken ogsaa K. D. Y.'s Byggeforening byggede Fartøjer i 1926, 1927, 1928. Ved Begyndelsen af 1930-Aarene var det en meget populær Klasse, men her efter kastede Interessen sig over andre Klasser, saaledes

den, paa privat Initiativ fremkomne, Nordisk Krydserklasse (5½ Meter-Baade), Kahytsbaade lidt mindre end de internationale 6-Meter Baade, med modereret Sejlareal; i det Hele gode og sødygtige Baade.

Repræsentation i Udlandet

I de Kredse af danske Sejlere, der gennem Deltagelse i internationale Pokal-

N 4, Rollo, konstrueret 1928 af Johan Anker, X.I, Novena, konstrueret 1929 af Ch. Nicholson, DI, Rita V, konstrueret 1926 af Johan Anker til H. M. Kong Christian X.

kampe, Teamsejladser o. lign. har særlig Tilknytning til Udlandets Sejlsport, beholdt stadig 6-Meter R-Baadene Føringen – med Svingninger i Antal og i Interesse – og saa vel ved Stævner i hjemligt Farvand, med Tilslutning ude fra som ved Fremmøde i udenlandsk Farvand (jævnlig i Middelhavet, i nordfransk, ja endog i nordamerikansk Farvand) gjorde de danske Seksmetere baade kvalitativt og kvantitativt ret god Fyldest. Ikke mindst H. M. Kongens stadieg Del-



6 M R-Yachten Kitsita II konstrueredes af Knud H. Reimers og byggedes 1935 til Lensbaron Carl Juel Brockdorff. Kitsita II er en af de mest vellykkede danskkonstruerede Seksere i de seneste femten Aar og var Finalust om Guld-Pokalen 1935, opnaaede udmærkede Resultater i Kiel, Hankø, København og Sandhamn samt var dansk Repræsentant om Entonner-Pokalen saa sent som 1938 og var da en af de bedste af de deltagende Baade.

tagelse i Seksmeter-Kampene i Middelhavet, sidst med Kongens egen Baad Dan III bygget efter Tegning af Amerikaneren H. Whiton, bidrog til at holde Interessen for denne Klasse levende.

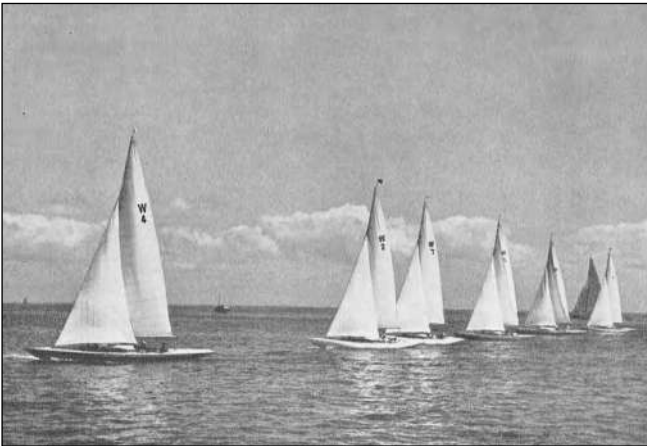
I de øvrige R-Klasser var Tilslutningen stadig ringe og omfattede i flere Aar egentlig kun tre 10-Metere, H. M. Kongens Rita V og Skibsreder Marius Nielsens Elmari, begge byggede i Norge, samt Minister Wessels engelske Novena. De større R-Klasser var overhovedet ikke repræsenterede i Danmark, og 8-Meter Klassen var i en Aarrække kun markeret ved en Baad. Efter Verdenskrigens Afslutning var S-Reglen bleven vedtaget med en enkelt Ændring og gjaldt indtil 1934, da en ny international Maaleregul, noget forskellig fra S-Reglen og den oprindelige R-Regul, som tidligere nævnt blev vedtaget. Den nye Regul adskiller sig saaledes fra de umiddelbart foregaaende ved at »G« (Girden) helt blev fjernet.



Spidsgattere starter i Fælleskapsejladsen Faaraaret 1939. Nærmest Bojen to 38 Kvadratmeter Spidsgattere.

Nyere Entype-Baade

Imidlertid var der ved Udgangen af 1920'erne dukket en lille Baad-Type op, som skulde vinde almindelig Udbredelse, og som – i Forening med de nu stærkt avancerende »Spidsgattere« – ved Pris og Størrelse særlig henvendte sig til den sejlsportslige Ungdom og det bredere Sejlerfolk. Det var de af Ingeniør Johan Anker tegnede Dragebaade. Disse hækbyggede Smaabaade, med 20 Kvadratmeter Sejl, lille Ruf, i det Hele velsejlende, handige og forholdsvis hurtige, vandt meget hurtigt stor Udbredelse.



W-Baade i Kapsejlad. W-Baadene - i Øjeblikket 15 Stkr. - har i det sidste Par Aar vundet megen Yndest, særlig blandt Medlemmer af K.D.Y.

I 1931 gjorde den i flere Lande meget udbredte saakaldte Star-Klasse, smaa Finnekøls-Baade, byggede paa Knækspant, uden Kahyt, 26 Kvadratmeter Sejl, et lille Fremstød i Danmark, idet der paa privat Initiativ byggedes 5 Baade af Typen paa Nordbjærgs Værft i København. Typen vandt dog kun ringe Til- slutning her, og medens den blomstrede mange andre Steder, f. Eks. i Amerika, har den staaet i Stampe her i Landet.

Ganske anderledes Fremgang skulde »Spidsgatteren« faa. Typen var, for Skrogets Vedkommende, den gamle Øresunds-Kragejolle, »forfinet« – men ikke altid forskønnet – mere underløben, med Ballasten i Kølen, næsten altid kraelbygget, bermuda-rigget. Dens Tilhængere roser den for dens gode Egenskaber som Søbbaad, dens Rummelighed m. m. I Løbet af faa Aar fik Typen tilkæmpet sig en meget fremtrædende Position i dansk Sejlsport, og med Dansk Sejlerdags Godkendelse dannedes der efterhaanden 6 Spidsgatter-Klasser (efter Sejlarealet): 20-, 26-, 30-, 38-, 45-, og 55-Kvadratmeter. To Konstruktører er særlig kommet i Forgrun-



6 Meter Ça va, konstrueret 1938 af E. Wedell-Wedellsborg, bygget hos Nordbjærg, København.



Dana, 6 Meter, konstrueret af Morgan Giles, bygget 1927 i England til Direktør Valdemar Graae. Billedet viser Dana under en Kapsejlad ved Cannes 1930 med H. M. Kongen ved Roret.

den ved Fremstillingen af Spidsgattere, Berg, København (senere Skelskør) og Utzon, Aalborg (senere Helsingør). Bergs Spidsgattere kendetegnes særlig ved deres store Overvandsskrog med stærkt Spring og meget bukkede Linjer i For- og Agterskib, medens Utzons Baade er mere strakte og slanke. En kendt Utzon-Baad er den til Langfareren og Digteren Knud Andersen tegnede Kap Horn (14 R. T.).

Af Knud H. Reimers internationalt udbredte 20 Kvadratmeter Tumlaren er bygget nogle Baade særligt i Odense og Svendborg, ligeledes flere af Reimers 30 Kvadratmeter Albattross. Begge Baade er slanke hurtige Spidsgattere af norsk Type, og er endnu ikke godkendte af K. D. Y. som Klassebaade.

Medens Spidsgatterne var næsten eneherkende (dog med Islæt af Drager) i de fleste af de københavnske Sejlklubber med Undtagelse af Kongelig Dansk Yachtklub og Københavns Amatør-Sejlklub, dannedes der i 1936 paa Initiativ af Sejlere indenfor K. D. Y. en Entype-Klasse af mindre Hæk-



Doriana, Moderfartøj til Direktør W m Vetts forskellige Sekserere og velkendt ved de forskellige Kapsejladcentre i Skandinavien og Middelhavet, ejes nu af Skibsreder I. Lauritzen og er saaledes stadig Moderfartøj til en Sekser.



Ragna IV, Danmarks første Langtursyacht konstrueret af O. Dahlstrøm efter de moderne Principer som engelske og amerikanske Konstruktører har skabt.

baade, efter deres Konstruktør, Arkitekt, Baron Ernst Wedell-Wedellsborg kaldet W-Baade. Til denne Klasse byggedes i første Omgang 8 Baade. Og efter at Klassen i to Sæsoner havde vist sin Eksistens-Berettigelse paa Kapsejlsbanerne og Baadene deres gode Egenskaber: relativ Hurtighed og Sødygtighed og Handighed, samtidig med at de er kønne og fikse, kunde Klassen i Sæsonen 1939 møde frem med et næsten fordoblet Antal Baade, alle med Undtagelse af 2, ligesom de første 8, byggede paa Nordbjærgs Værft (nu Nordbjærg & Wedell). W-Baaden har en Vandlinje-Længde

af 6½ m og 25 Kvadratmeter Sejl. En mindre, moderne Entypebaad er den af Knud H. Reimers konstruerede 18 Kvadratmeter Sundbaaden, som introduceredes af Sejlklubben Sundet og hvoraf 7-8 Baade er bygget i København, Nakskov og Svendborg samt Præstø.

En særlig dansk, meget sødygtig cruising-boat er Runabaadene, hvoraf vi har 6-7 Stykker, tegnede af Arkitekt G. Rønne. De er stærke, 4-6 tons store Fartøjer med forholdsvis stor Dæksbredde, helt lukkede med selvlæsende Cockpit og oprindelig Gaffelrig. Adskillige af disse Baade har krydset Nord-søen i haardt Vejr.

Nybygninger i de Senere Aar

Blandt større danske Nybygninger fra det sidste Ti-Aar kan sluttelig nævnes to Skonnerter, Doriana (69 R. T.), der i 1929.-1930 byggedes paa Kristian Andersens Værft i Frederikssund til Direktør Wm Vett efter Tegning af Kammerjunker A. v. Lindholm og Baron Ernst Wedell-Wedellsborg, og Ragna IV bygget i 1937 paa Andersens Værft i Faaborg til Direktør O. Sundø, København, efter Tegning af Arkitekt O. Dahlstrøm. Begge Skonnerter er udprægede Langfarts-Fartøjer, og Doriana, der ifjor blev solgt til Skibsreder Ivar Lauritzen og nu fører Navnet Jill, har gjort mange Rejser til og i Middelhavet, medens Ragna IV bl. a. har været paa et Togt til Nord-Norge.

Endnu bør nævnes en dansk Nybygning, Kutteren Rita VI til H. M. Kongen. Fartøjet, der er tegnet af Baron Ernst Wedell-Wedellsborg og bygget paa Nordbjærgs Værft, er forsynet med Hjælpemotor og er paa Størrelse omtrent med en 10-Meter Baad til R-Klassen (med lidt kortere Overhang). Den byggedes som Afløser af Kongens norskbyggede 10-Meter Rita V, der i Efteraaret 1936 gik til Grunde ved en ødelæggende Brand paa Københavns Yacht- og Motorbaads-Værft, hvorved bl. m. a. ogsaa 10-Meteren Novena, og dermed den danske 10-Meter Klasse, blev tilintetgjort.

Den danske Sejlsport og dansk Yachtbygning har gennem-

gaaet mange Omskiftelser og ofte haft ret trænge Kaar. Da Automobilismen tog Fart, mente mange, at nu var Sejl-sporten slaaet ud, og ofte har økonomisk Nedgang, Valuta-Restriktioner o. a. beredt den Vanskeligheder. Men baade Sejl-sporten og Yacht-byggeriet, en national Idræt og et nationalt Erhverv, har dog stedse formaaet at hævde sig, og saaledes vil det forhaabentlig vedblive at være til sene Tider. Digtets Strofe om Dansken, der »husvant plasker til Sø», maatte gerne i endnu højere Grad, end det i Øjeblikket er Tilfældet, komme til at svare til Virkeligheden.

*

Vesta, der var det sidste Fartøj, der byggedes af den meget dygtige Yachtbygger Chr. Laurtrup, er endnu i god Form og anvendes af Ejeren Wm Vett, som Moderskib for hans

Glæd dig til næste nummer af Klassisk Træbåd, hvor vi tager fat i et andet hjørne af lystbådenes barndom. Vi bringer artiklen 'Motorbaade i Danmark' fra 1940, skrevet af Grosserer Ludvig Svendsen, som især var kendt som ihærdig jagt- og lystfisker entusiast. Og manden bag Jagt- og Lystfiskermagasinet i København.



Middelfart Gl. havn udpeget til maritim kulturhavn

Skibsbevaringsfonden er initiativtager til kulturhavnsprojektet i Middelfart. Fondens sekretariatsleder, John Walsted, fortæller her om baggrunden og ideen.

Tekst fra "Blokken", Lillebæltværftets blad

Traditionelle havne er under afvikling

Over hele landet ser vi i stigende grad havnefronter blive inddraget i byfornyelsesplanen. Især boligområder, men også byggerier til de såkaldte liberale erhverv, trækkes helt frem i forreste linje, helt ud til kajkanterne. Det forandrer kaj- og havneområderne fra det, de i sin tid var skabt til, nemlig anløb af skibstrafik, håndtering af gods over kaj og til at huse de mange relaterede maritime erhverv, som f. eks. værfts- og smedeindustrien, til i stedet at være moderne bydele med tilhørende spejlbassiner (havnebassinet) og i bedste fald flisebelagte rekreationspassager for gående trafik langs kajen.

Disse transformationer markedsføres oftest som havneudvikling, men er for den sejlene kulturarvs vedkommende i virkeligheden at betragte som havneafvikling. Sagen er jo, at skibene ikke længere levnes den plads og de forhold, som er nødvendige for at varetage skibets tarv. Ofte er skibene heller ikke videre velkomne i havnen, når nye karréer og blokke skyder op langs bolværket. Lidt af et paradoks, al den stund at flotte historiske skibe ofte er photoshoppet ind i salgsmaterialet, når boligerne skal afsættes.

Med skibe i havnen følger jo også trafik over kajen. Der skal

lastes og losses grej og gods om bord og det kræver adkomst langs kajerne.

Skibene rigges rigges til om foråret og rigges ned om efteråret. Vedligehold sker løbende året igennem, hvor der hamres og bankes, mobilkraner arbejder og tankvogne ankommer til bunkring. Folk arbejder om bord og til tider både larmer og støver det.

Alt sammen er det med til at skabe liv på havnen og give den stemning og atmosfære, der netop kendetegner en havn, og som trækker folk til.

Indtil privatlivets fred sætter en stopper for udfoldelserne. Så må skibene vige og finde andre steder at klargøre. Og her begynder det langsomt, men sikkert, at knibe. For hvor søger man hen, når de traditionelle havne med kajplads til skibene, beddinger og plads til klargøring ved kajen forsvinder ?

Den maritime kulturhavn

For at imødegå tendensen må der værnes om de eksisterende havne. Derfor søsatte Skibsbevaringsfonden sidste år Maritim Kulturhavn-projektet, der har til hensigt at fokusere på og fremhæve de tilbageværende havne og byer, der stadig formår at rumme de historiske skibe – med alt hvad deraf følger. Det er byer, som stadig aktivt værner om den sejlene kulturarv, og hvor de historiske skibes tilstedeværelse anses for at være en ressource for byen. Disse havne kan og bør udpeges som Maritim Kulturhavn.

Projektet sigter på at gå i dialog med kommuner over hele landet og gøre opmærksom på vigtigheden af at bevare



Klassisk Træbåd har fået lov til at låne en artikel fra BLOKKEN, Lillebæltsværftets kvartårlige blad, som i efterårsnummeret 2023 bringer en rigtigt god nyhed:

*"Ved velkomstarrangementet på første dagen af årets **Fyn Rundt for Bevaringsværdige Træskibe** afslørede Middelfarts borgmester, Johannes Lundsryd Jensen, at Middelfarts Gl. Havn nu - som landets første - var udpeget som **Maritim Kulturhavn**.*

En nyhed, som vakte stor begejstring blandt de fremmødte træskibssejlere, og som betyder endnu en fjer i hatten til både kommune og de mange gode frivillige kræfter, som holder liv i den gamle industrihavn..."

At passe på den maritime kulturarv, er en central opgave for DFÆL. Lystbådene er en vigtig del af denne kulturarv. Initiativet med Maritime Kulturhavne kommer fra Skibsbevaringsfonden. Et godt initiativ som DFÆL støtter.



eller udvikle havne, som er velegnede til at huse de historiske skibe, men også for at kunne udvikle det potentiale, der kan være i at indtænke historiske skibes tilstedeværelse i den fremtidige byplanlægning.

I samarbejde med kommunerne vil fonden fokusere på hvilke forhold, der gerne skal være til stede, for at kunne tiltrække eller bibeholde de historiske skibe i havnene. Til det formål er der udarbejdet en pjece, som i tekst og billeder beskriver emnet nærmere. I flere af landets byer arbejdes

der allerede aktivt for at bevare havnene eller dele af dem på en måde, som tilgodeser den maritime kulturarv. Ikke bare skibene, men også beddinger og maritime håndværksvirksomheder i området bevares til gavn for sagen.

Gl. Havn i Middelfart

Et godt eksempel på en sådan havn er Middelfart Gl. Havn, hvor mange bevaringsværdige og historiske skibe i dag har hjemme, og hvor værftet fra 1855 stadig er i fuld vigør. Som andre steder i landet stod også denne havn i fare for at mi-

ste den helt særlige atmosfære og det spændende miljø, som værft, skibe og den daglige trafik til og fra havnen foranlediger. Hvis ikke aktive ildsjæle tilbage i 1980'erne havde kæmpet for bevaringen af havneområdet, ville hele værftsområdet i dag have været erstattet af kystnære kontorbygninger eller det, der er værre. I dag har stedet udviklet sig til at være et særdeles aktivt og attraktivt centrum for både frivillig og professionel fartøjsrestaurering med et hav af forskellige kystlivsaktiviteter. Ikke mindst takket være opbakningen fra Middelfart Kommune.

Vi har derfor meget at takke foreningen bag Lillebæltsværftet for, som i tæt samarbejde med kommunen og byens museum så mulighederne i at bevare stedet. Det er ingen hemmelighed, at idéen til Projekt Maritim Kulturhavn er fostret på Gl. Havn i Middelfart under vore mange besøg på stedet. Forholdene gør det muligt både at drive erhverv, i form af værft, chartersejls og butiksdrift, at sikre uddannelse af nye håndværkere, at drive et stort foreningsarbejde, at tage imod skoleelever og ikke mindst være hjemhavn for mange bevaringsværdige skibe. Listen af herligheder er lang og det er vanskeligt ikke at lade sig begejstre. Stedet emmer ganske enkelt af aktivitet og atmosfære, og det trækker mange besøgende ned til havnen. Både lokale fra området og tilrejsende turister.

I Middelfart Kommune er man bevidst om stedets potentielle og de anstrengelser, som gøres for at bevare det. Derfor tog kommunens ledelse også godt imod Skibsbevaringsfondens opfordring til at indgå et samarbejde om at udpege Gl. Havn til Maritim Kulturhavn. Derigennem fremhæves stedet som den attraktion og kulturhistoriske perle, det vitterligt er. Det samme gør kommunens aktive rolle i at bevare den sejlske kulturarv. Det fortjener de mange frivillige, som driver stedet, erhvervsdrivende og kommunen. For det er lige nøjagtigt det, der skal til, hvis vi fortsat skal kunne bruge, opleve og nyde synet af de historiske skibe i årene fremover.

Samarbejdet imellem kommunen og fonden er indgået i form af en såkaldt partnerskabsaftale, hvori en hensigtserklæring er underskrevet af parterne. Ifølge denne bestræber kommunen sig på for sin del at værne om og bevare området, som det p.t. forefindes, at sikre forhold på havnen, som gør det muligt fortsat at bevare historiske skibe på stedet.

Herunder også at fortsætte frihavnsordningen for TS-skibe, der anløber havnen for et besøg. For fondens vedkommende er opgaven bl.a. at fremhæve stedet som et eksempel til efterfølgelse i andre byer og at agere sparringspartner for havnens ejere.

Nu er Gl. Havn i Middelfart ikke det eneste sted i landet med et så åbenlyst kulturhavnspotentiale. Derfor håber vi med vores kampagne at kunne inspirere andre byer og havne til en lignende indsats og lade bevaringen af bygningsarv og historiske skibe gå hånd i hånd med fremtidens byudvikling.

Arbejdet er godt i gang. Flere kommuner er kontaktet, og vi tager hjertens gerne imod henvendelser fra alle andre, der måtte have interesse i at indgå samarbejde om udpegnings af andre havne fremover.



MARITIM KULTURHAVN

Bådebyggeren der er til klassisk og moderne

Tekst Simon Bordal Hansen, foto Ole I. Olsen

På en gammel gård uden for Tølløse, omtrent der hvor Vest-sjælland begynder, holder Jesper Strandberg til. Her bor han og familien, og her har han indrettet sit bådebyggeri. Ole og jeg fyldte kaffe på termokanden og satte kursen mod Tølløse en råkold novemberdag. Vi var blevet nysgerrige. Hvem var han, ham Jesper, og hvad havde han gang i?

Bygger OK-joller til hele verden

Et par opslag på nettet havde afsløret, at Jesper Strandberg har ry for at være en af verdens bedste byggere af OK-joller. Hans topmoderne både sælges over hele verden. Knud Olsens konstruktion fra 1957 har vist sig at være langtidsholdbar, og OK-sejladserne er tilmed i vækst på trods af allehånde moderne sejlmaskiner. Men så ser vi også billeder af Jesper, der kapsejler i sin egen folkebåd, og minsandten om der ikke også er et, hvor han renoverer en gammel Finnjolle. Altså en mand, der udfolder sit håndværk på hele skalaen fra klassisk til moderne. Og oven i købet kan leve af det.

Bådebyggeri i staldbygningerne

Det myldrer ikke med arbejdsfolk, da Jesper byder os indenfor. Han arbejder nemlig alene her i bådebyggeriet, næsten da.

”Min kone er en god hjælper. Hun er med, når vi tager OK-joller ud af formen. Og så er hun en ekstremt nidkær kvali-

tetskontrollant. Men selve bådebyggeriet står jeg selv for”, fortæller Jesper.

Den gamle gårds staldbygninger passer godt til Jespers bådprojektet. Et rum er helliget OK-jollerne, et andet kan rumme større kølbåde. I et tredje holder maskinværkstedet til.

En kølbåd til ræs

Vi begynder inde ved kølbåden. Den står nemt tilgængelig, kølen er på plads nede i en grav. Elisabeth, står der uden på den sortmalede sejlbåd. Med det åbne cockpit og det lave ruf, er man ikke i tvivl om, at her har vi en kapsejler fra begyndelsen af 1990'erne. Båden er tegnet af bådebyggeren Poul Brøker fra Holbæk til Jespers far, Bjarne Søeborg. Bjarne er tømmer og ivrig kapsejler, og han satte selv skotter i, byggede kahyt og lagde dæk på båden. Så på den måde kom den diagonallimede Brøker 28 til verden, og den viste sig at være en meget skarp kapsejler. Nu 30 år senere, er Jesper så i gang med at forlænge bådens liv.

Den gang båden var ung, var meningene om de moderne trækonstruktioner mildest talt delte. De meget stærke og stive både var betydelig lettere end konkurrenterne i glasfiber, og i nogle vejrlig næsten umulige at slå. Der var til gengæld ikke meget tro på, at den slags både kunne holde i det lange løb, og øgenavnet til 1890ernes hurtige, fladbundede kapsejlerbådede kom i brug igen: Flyvepap. Det var fra den gang, inden regelstyringen tog magten over bådkonstrukti-

Jesper Strandberg er i gang med at renovere en Brøker 28. Den er bygget af træ og epoxi for 30 år siden. En ualmindelig velsejlende kapsejler, og på trods af mange år uden godt vedligehold, er båden absolut sund. Der er ikke råd eller limslip nogen steder.





Ole og Jesper diskuterer det nyt teakdæk, lavet af lister fra gamle parkbænke.

Han faldt over en stabel teakstave, der har siddet på nogle parkbænke fra 1950erne. Og stavene viste sig at være teak af aller bedste kvalitet. Så de blev høvlet til deres nye opgave som cockpitdæk. Det er tydeligt at ideen om at genbruge det gode træ passer Jesper godt.

Ole og jeg har tit diskuteret, om en træbåd bygget på denne måde kan holde lige så længe som en traditionel træbåd. Ole

nen, og der blev eksperimenteret med lette skrog, flade bunde og smalle finnekøle. Helt anderledes end de traditionelle langkølede, solide og tunge sejlbåde. Og meget, meget hurtigere. Den gang var det dog så som så med holdbarheden, længe før de moderne limteknikker kom til verden. Ole og jeg vil gerne vide, hvordan sådan en letbygget båd har det efter 30 års mishandling på kapsejlsbanerne. Hvordan har det diagonallimede skrog klaret det? Hvad med køl og skotter? Hvad med dækket?

Kan diagonallimede træbåde holde?

”Jamen båden er overraskende sund”, siger Jesper. ”Jeg har ændret lidt på skotkonstruktionen omkring masten, ikke fordi den var i stykker, men fordi jeg gerne ville fordele kræfterne fra masten bedre”.

På dækket i det åbne cockpit har Jesper lagt massiv teak.



Det diagonallimede skrog støttes af skotter, her et billede frem mod området ved masten.



Skabt til en besætning på tre eller fire, der sidder godt på dækket.

har selv en gang bygget den lange slank sejlboat Duo efter samme metode. Duo er stadig aktiv og i lige så god stand, som da den var ny, mener Ole. Og Jespers projekt med den 30 år gamle Brøker 28 viser, at hvis arbejdet er udført ordentligt, så er byggemetoden med træfiner og epoxylim lige så holdbar som et traditionelt træbyggeri.

Vi var begge nede i den lave kahyt for at kigge på området omkring masten. Og det ser umiddelbart meget sundt ud.

Er det overhovedet en træbåd?

Jespers Brøker 28 er bygget af træfiner, der er limet sammen med epoxy, medens skotter og karme er lavet af krydsfiner, der jo også er sammenlimet finer, bare ikke med epoxy som lim.

I miljøet omkring klassiske både, regnes denne måde at bygge med træ ikke som klassisk. Dette på trods af, at metoden går tilbage til årene omkring 2. verdenskrig. Og krydsfinerbåde var almindelige fra 1950'erne. Her blev det som eksempel tilladt at bygge den populære Snipe sejljolle i krydsfiner. Den var oprindeligt bygget af massivt træ.

Men hvad med både som Brøker 28? Når Ole og jeg snakker om både af den type, siger vi tit *moderne træbåd*. Det er, som de fleste hurtigt kan se, lige så upræcist som udtrykket "ældre lystbåd". Nogle af de førende bådværfter i Europa definerer træ-epoxy som et kompositmateriale. Både bygget på denne måde støbes jo ikke i en form som glasfiberbåde, men klædes op omkring en skrog-skabelon, lige som man kan bygge traditionelle træbåde. Meget indlysende valg til en-af-en-slags projekter som Jespers Brøker 28, men ikke til et seriebyggeri. Her er den støbte båd hurtigst at bygge og det mest økonomiske valg.

OK-jollen er en levende klassiker

Da Knud Olsen tegnede sit bud på en god ny sejljolle kunne han nok ikke vide, at jollen med årene ville blive den mest populære kapsejladsjolle i Danmark. Heller ikke at jollen ville blive taget vel imod i store dele af verden. I dag er det stadig den største aktive jolleklasse i Danmark, og den er stor i flere af vores nabolande.

Jesper bygger jollerne på bestilling. Klassereglerne åbner for, at man kan eksperimentere med både materialer og stivhed og elasticitet. Og det har Jesper benyttet sig af. Resultatet er velsejlende og efterspurgte joller i en ekstremt høj kvalitet, hvis man skal lytte til hvad sejlerne selv siger og skriver.

Jesper viser jolleværkstedet frem, og det er præget af omhyggelig orden. Ruller med forskellige typer dug hænger på række på væggen, på reoler og rulleborde står epoxy og forskelligt værktøj. Forme til dæk og skrog står klar til at blive brugt, og grej til vacuumsug er parat.

Lidt senere ser vi på en ny jolle, Jesper har bygget.

"Dækket er uden farvepigment, så du kan se ned gennem støbelagene, og der er bare ingen som helst luftbobler eller steder, hvor vævet ikke er gennemvædet", siger Jesper og ser godt tilfreds ud på sådan en fagmandsagtig måde. Den jolle glæder han sig til at vise frem ved stævnerne.

”På tide at vi nytænker, hvad ældre lystbåde er...”

Jesper er vokset op med lystbåde som en del af hverdagen. Og hans far, Bjarne, har altid været optaget af de lange, slanke både. Ved DFÆL’s sommerstævne i Frederiksværk deltog Bjarne med skærdgårdskrydseren Skum. Og han vandt da også stævnets kapsejlads. Med som gast var bl.a. Jesper, der selv sejler klubræs i en folkebåd.

”Jeg kan ikke forstå, hvorfor vi ikke åbner os i forhold til de mange lystbåde, der er kommet til, siden DFÆL blev stiftet i

Jesper ved en af de nye OK-joller.



sidst i 1970erne. Den gang definerede man *ældre lystbåde* som noget, der var fra før midten af 1960erne og som skulle være bygget som i rigtig gamle dage. Men det er altså 50 år siden den grænse blev sat. Jeg synes det er tosset, at vi ikke også forstår, at der er mange andre nyere klassiske lystbåde. Vi er jo mange der er vokset op med Spækhuggere, Bianca 27ere, Ylvaer, BB10meter og mange andre fine både. De er da helt klart også en del af det vi forstår som ældre lystfartøjer,” siger Jesper.

Der er ingen tvivl om, at Jesper tæller Brøker-båden med i sin opfattelse af, hvad lystbådene kulturhistorie omfatter. Brøkerbåden og med dem flyvepaptidens genkomst, en hilsen fra den moderne tids pionerer til 1890ernes bådebyggere, nytænkere og kapsejlere.

Classic Week 2024



Åbenrå - Dyvig - Høruphav - Kappeln - Kiel

Tyske Freundeskreis Klassische Yachten inviterer alle, der har lyst til at krydse gennem de smukkeste syddanske farvande og Kieler Bugten med de smukkeste træbåde, til et ni dages arrangement med hygge og samvær på begge sider af den dansk-tyske grænse.

Tursejlads, musik, kapsejlads, foredrag, rundvisninger - en tidsrejse! Vær med fra 15. til 23. juni 2024!

I næste nummer af Klassisk Træbåd vil arrangementet blive omtalt i detaljer

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



Skarven, turene og tonen

Af Simon Bordal Hansen

For næsten 50 år siden kom spidsgatteren Skarven ind i Eriks liv. Mere præcist var årstallet 1974. Og det var begyndelsen på en lang stribe af ferieture i de nordiske farvande. Det skal vi høre mere om.

Vi er hjemme hos Erik i det hyggelige rækkehus i Søborg. Båden er for længst kommet på land og står i sit vinterhi inde på sejlklubben Frems plads ved Svanemøllehavnen, her hvor Skarven har hørt hjemme i mere end en menneskealder.

Og hvor mange havnegæster har ikke måttet standse op for at kigge på den velproportionerede spidsgatter med de meget smukke farver. Ikke bare Hempelvidt fribord, som de fleste andre har, men en smukt brudt hvid i perfekt harmoni med det hvide ruftag. En hilsen fra en tid, hvor farveskalaerne var mere i kontakt med de traditionelle pigmenter. Og dét er noget, som Erik ved meget om. Men lad os lige gemme den del lidt.

For nu skal vi kigge blleder. Erik har hentet fotoalbums og en CDrom med formentlig mange hundrede billeder af Skarven, tænker jeg. Men nej, for godt nok er Skarven med på nogle af fotografierne, men det er oplevelserne på turene, som er forevigt. Alt det smukke og spændende, som Erik og hans ægtefælle fik lov til at se og være ved.

Skarven på Göta Kanal, en af de rigtig gode ture, som Erik nyder at tænke tilbage på.

Erik siger det sådan: ”Kapsejlads har egentlig aldrig haft min interesse. Vi ville have en båd, som vi kunne tage på gode ture med. En solid og sødygtig båd der også kunne sejle.”

Ekstra bly på kølen

Så da Skarven kom til salg, var det ikke svært at træffe en beslutning. Ægteparret blev ejere af en 45 kvadratmeter klassespidsgatter, konstrueret af navnkundige M.S.J. Hansen og bygget hos den lige så anerkendte bådebygger Karl Thomsen i Kalundborg i 1935.

Båden var i nogenlunde god stand. En tidligere ejer havde planer om af få højere mast og endnu større sejlareal, og fik tegnet en ombygning, hvor der skulle lægges 200 kg ekstra bly i kølen til at opveje den nye rigning. Men projektet nåede kun til det ekstra bly, og da den del af ombygningen var



på plads, valgte ejeren at beholde riggen. Erik fik renoveret en del af bådens bund, fordi et besøg hos bådebyggeren bekræftede, at noget af træet ikke var helt sundt. Det havde Erik fået mistanke om, da han skrabe de båden helt i bund og skulle male ny blymønje på.

Så på den måde Skarven blev et godt udgangspunkt for Eriks vedvarende fokus på at holde båden i absolut god stand. Og det er ikke forkert at sige, at bådens ydre er et godt udtryk for dens indre.

At male en båd

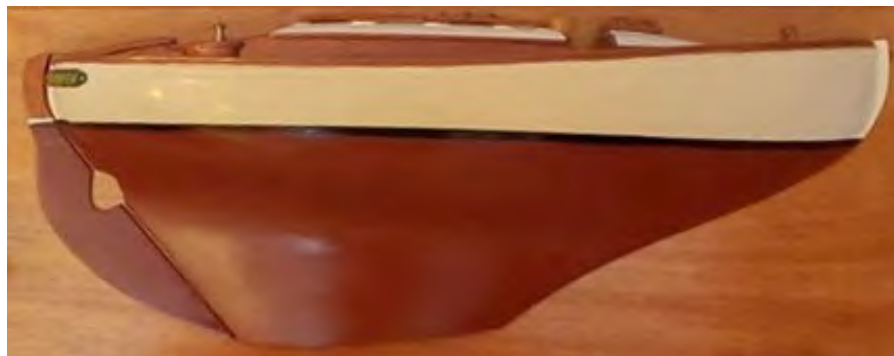
Så kig på Eriks halvmodel af Skarven. Den har præcis de farver, som Erik har brugt på båden gennem alle år. Han vidste, hvad han gerne ville se på. Ikke så mærkeligt måske, når man nu en gang er fagmand. Erik er nemlig maler.

Derfor har han i alle år tonet farverne selv, sådan som alle malere gjorde det førhen, lige fra den gang maling var kogt linolie med et ægte pigment og måske en smule tørrelse, og hver malermester havde sine egne blandinger, altså af pigmenter. Men Erik er ikke på den måde linolie-mand. Han bruger den bedste akrydmaling, han kan få fat i, og den toner han så selv.

”Jeg har været meget glad for en god vinduesmaling,, der er på alkydoliebasis, endelig ikke akryl. Det er den, jeg bruger

på fribordet, tonet sådan som jeg nu en gang kan lide det”, fortæller Erik.

Så det er ikke de kendte marinemalinger, der har tiltrukket Erik. Han brugte det bedste af det, han kendte fra hverdagen i faget. Og på en måde fører han traditionen videre fra tiden, da Skarven kom til verden. Den gang var nogle af de mest benyttede malinger og farver på især spidsgatterne nemlig de samme, som var populære og moderne hjemme i køkkenerne. Det, nogle kalder spidsgattergrøn, er det samme som køkkengrøn. Og den fine cremefarvede i lysere og mørkere udgaver, gjorde sig også på køkkenskabene. En god linoliemaling kunne bruges både ude og hjemme. Den samme erfaring som Erik har benyttet sig af..



Kigger man så nærmere på Skarvens fribord, står den smukt uden hverken grove penselstrøg eller nuprede rullespor. Hvordan kan det gå til?

Eriks svar er ikke overra-

skende, at man skal være omhyggelig med penslen. Det samme gælder den årlige lakering.

Eriks håndelag med at male og lakere Skarven har fået mange andre bådejere i havnen til at spørge ham til råds. Både om teknikker, om valg af materialer og ikke mindst om at tone rigtigt.

”Jeg kan huske en mand, der havde fået blandet en sort, der



På tur gennem Göta Kanal. Skarven trygt fortøjet i aftenlys ved Brosundet, Karlsborg. Og et meget karakteristisk for Eriks billedsamling. Her er det ikke kun båden, der er øje for, det er båden i sine omgivelser. Den store oplevelse.

så bare ikke var rigtig sort. Den havde et blå skær. Vi kiggede på den, og så sagde jeg: Nu skal du se, den skal lige have nogle dråber rød. Jeg dryppede to eller tre dråber i malingen og rørte om. Mens vi kiggede blev den kul sort. Jeg tror nok han syntes, det var lidt af et mirakel. Men det er nu ikke svært at tone, hvis man ved, hvad man skal...”

Den gode turbåd og den fine præmie

Erik har været medlem af sejlklubben Frem i 52 år. Før han fik Skarven, havde han en lille klinkbygget spidsgatter. Og det var faktisk Eriks hustru, der helst ville have træbåd, den gang da de besluttede at finde en større båd til turene, som de drømte om. Så Skarven var et ret godt valg for dem, både fordi den havde den rigtige størrelse og fordi, det var en træbåd.

Turene gik mange steder hen, men især da Erik var gået på efterløn, blev der tid i kalenderen til at være afsted i lang tid på én tur. Den til Sverige og op gennem Göta Kanal er én af dem. Eriks album med turbilleder dokumenterer da også godt, at der blev brugt meget tid til at se nærmere på de steder, som sejlturen kom forbi. Kirker, slotte, småbyer, museer og smuk natur.

Det var også på én af turene at Erik kunne mærke, at hans hustru ikke var rask. Men minderne er der stadig, og det gode skib Skarven bliver passet og plejet som altid. I sommers deltog Erik og Skarven i DFÆL's sommerstævne i Helsingør, og det blev faktisk Skarven der vandt stævnets fineste udmærkelse, Harpunloggen.

SKARVEN, S45 D3

Type 45 kvm spidsgatter

Konstruktør M.S.J. Hansen

Bygget 1935 hos Thomsen, Kalundborg

Længde 8,75 m

Bredde 2,85 m

Præmieringer:

2023: Harpunloggen

2013: For god bevaring

2009: For god bevaring

1994: For god bevaring

1990: For god bevaring

Ejer Erik Vrønding Nielsen

”Det er nu ikke så svært at tone maling, hvis man ved, hvad man skal...”

*Göta Kanal. Godt fortøjet igen,
med alle slusefenderne ude. Tid til
en lille pause, splitfladet er på,
og det sejlede ægtepar er gået i land
for at se på stedet.*



DFÆL

Nyt fra foreningen

UDEBLIVER BLADET?

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 eller ringe til kasserer Dorthe Christensen på +45 2010 7141.

GENERALFORSAMLING 16. MARTS

Har du allerede nu fået sat 2024 kalenderen op i kabyssen, kan du allerede nu sætte kryds den 16. marts. Her inviterer bestyrelsen til generalforsamling, som denne gang vil blive afholdt hos Københavns Amatør-Sejlkлуб (KAS) i Svanemøllen. Der vil blive udsendte indkaldelse i næste nummer af Klassisk Træbåd og i et kommende nyhedsbrev, så sørg for at din mailadresse er opdateret på hjemmesiden.

SOMMERSTÆVNERNE

Den 8. november udsendte vi et spørgeskema via nyhedsbrevet. Spørgsmålene omhandler vores sommerstævner, fordi bestyrelsen har brug for at blive klogere på, hvordan fremtiden skal se ud.

Foreløbig har 61 besvaret vores spørgeskema om sommerstævnerne.

Bestyrelsen vil behandle svarene mere indgående på bestyrelsesmødet i december. Men et hurtigt kig i besvarelserne viser overvejende positive svar i forhold til afholdes af stævner. 98% har overvejet at deltage og 77% har deltaget tidligere. 85% vægter samværet med andre medlemmer højest, 62% det faglige og 52% at

stævnet ikke er for langt væk. Favorittidspunktet er mellem uge 26 og 29 (44%) mens uge 30 til 34 er næstbedst (18%).

SKIFT DIN STANDER

En bådstander holder sjældent mere end et år eller to. Det er et hårdt liv at være hængt op under et sallingshorn i al slags vejr.

Hvis du vil sikre dig en vårfriks stander til foråret, skal du kontakte Dorthe i vores Medlemssekretariat. Det gør du nemmest med en mail til medlem@defaele.dk

NY FORMAND

Som vi skrev i det seneste nummer af Klassisk Træbåd, går vores formand, Simon Bordal Hansen, af i forbindelse med generalforsamlingen i marts. Så foreningen skal finde en ny forperson. Simon vil dog gerne blive ved med nogle af de opgaver, han har brugt tid på hidtil, f.eks. at layoute bladet.

Samtidig ser det ud til, at resten af bestyrelsen gerne fortsætter. Derfor er der et stabilt hold til at lede foreningen og passe opgaverne, uanset behovet for at få flyttet formandskasketten over på et nyt hoved.

HORSENS ER ET GODT BUD

Både Horsens og Kerteminde Sejlkлубber vil gerne være værter for DFÆL's sommerstævne i 2024. Desværre havde Kerteminde ikke ledig plads i den del af juli, hvor stævnet plejer at være. Det har Horsens, og vi mødes med sejlkлубben inden jul for at aftale arrangementet nærmere.

Horsens Sejlkлуб har en lang og spændende historie. Klubben blev dannet i 1879 og var den første i landet til at få en ungdomsafdeling. Det skete så tidligt som 1914. Sportslige resultater har det heller ikke skortet på med blandt andet en hel stribe OL-medaljer.

Horsens Sejlklub var først med en juniorafdeling, her forevigtet i 1914. Og hvis alt går vel, kan vi invitere til DFÆL's sommerstævne 2024 i Horsens.

Billedet er hentet fra Horsens Sejlklubs hjemmeside.



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 ubeskrivelig hård og spejlagtig 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 værktøjer, 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.

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

Københavns Havn projekter

Kim Hyldig
kimhyldig@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 2024

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

Registreringsbeviser

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

DFÆL, foreningen Kalender

4. december 2023:

Klassisk Træbåd nr. 157 udkommer

11. december 2023:

Bestyrelsesmøde

5. februar 2024:

Bestyrelsesmøde

16. marts 2024:

Generalforsamling 6. juni 2023 hos
KAS, København

15. til 23. juni 2024:

Classic week

Juli 2024:

Sommerstævne og vi forventer, at
det skal holdes i Horsens.



VICTORIA

Spidsgatter 38-43m², tegnet af Berg. Loa 7,84 m, Bredde 2.87
Velsejlende spidsgatter fra 1933, samme ejere de sidste 35 år.
Glasfiber på dæk og ruf. Total renoveret 10 hk Bukh, nyere stor-
sejl. Renoveret El, køjer, kahyt m.m.
Båden sejler rigtig godt og har været i Skotland/Polen, Stockholm
og meget mere.
Salgspris: 30.000kr. 28937271 eller th@harritsorensen.dk



Køn og velsejlende 26 m² Berg Spidsgatter fra 1937



Kalmar fyr på eg og ask.
2 køjer.
Diverse sejl og udstyr
Marstal motor fra ca. 1972
Nye rustfri kølbolte, kølplanke mm
Ligger i Roskilde.
Pris 25.000 DKK
Henvendelse Michael:
spidsgatter@hotmail.com



Reimers Tumlar, SNIPA

Snipa er bygget i 1947 i Oslo og træsorterne er pitch pine på eg. Loa. 8,0 m Br. 1,80 m Dybgang 1.60 m. Som det ses på billederne, en smal og dyb båd. Der er indenbords 3 HK Marstal motor samt Optimus komfur. Snipa kom ikke i vandet i år, men sidste sæson var vi ude at sejle.

Da vi overtog båden i 2003 skiftede vi dækket (lærred på marineplywood). Vi fik også skiftet bagbord kølbord. I 2021 fik vi skiftet styrbord kølbord, cirka halvdelen af 3. bord styrbord samt kalfatret styrbord side. Så overordnet set, er det min opfattelse, at der meget godt træ i båden.

Når det er sagt er der også noget der trænger. Masten ville have godt af en omlakering, lærredet er ved at være modent til udskiftning, og ruffet trænger til en tur med en eller anden form for beklædning og lakering. Motoren er det noget siden vi har haft startet, og det kræver nok en reovering, af en eller anden grad, at få den i gang igen.

Båden står på land i Køge hvor den kan seses. Vi sælger båden fordi vi har fået andre interesser, og derfor ikke kan afse den tid der nu skal til for at have træbåd.

Til båden hører.

En del forskellige sejl (ingen er nye)

2 storsejl, 1 stormfok, 2 forsejl, 2 mellem genuaer, 1 stor genua, 1 spiler, 2 ankre, 3 fendere, Cockpittelt.

Et solidt telt i jern med presenninger. Er par hynder og pøller, 2 flag, 1½ planke bordtræ + diverse alle mulige småting til båden kan følge med ved interesse. Nødblus.

Pris 10.000

Kontakt:

Ole Horsbøl

Telefon: 30-26 34 55

E-mail: ole_horsboel@hotmail.com



Knud H. Reimers "Blue Peter", 28' platgatter WANDA

Lidt højtravende – tales der om, at man som ejer af et klassisk fartøj, kun har det til låns..!? Så efter 16 gode sæsoner er det nu, jeg skal slippe WANDA's fortøjninger, og lade en ny ejer få fornøjelsen af et historisk dansk / svensk lystfartøj.



Bygget på Orust, Sverige 1959. To svenske ejere og jeg er siden 2007, den tredje danske ejer.
Kravelbygget i hvidmalet mahogni på askesvøb. Glasfiber dæk.
8,60 x 2,44 x 1,43 m. Deplacement ca. 4,3 tons.
Storsejl og rullegenue ca. 42m²
Ekstra stor- og forsejl kan medfølge.
Skal tilpasses.
Volvo Penta MD2010, 2 cyl, 10 HK, 320 timer
Dieseltank ca. 15 l
Vandtank ca. 40 l.
Mahogni aptering. Højde i salon 1,75 – 1,70 m. Pantry m. vask og ORIGO dobbelt kogeblus. 2 køjer i salon. Klapbord. Bøjle garderobe til bb og trådkurve til stb. 2 køjer i forkahyt samt kemisk toilet.
2 ankere. Kæde. 4 fendere. Mange fortøjninger. Cockpit presenning og – telt. Badestige. Klapbord i cockpit. Selvstyrrer. 12v køleboks. Redningsveste. Sejlerveste.
Båden ligger sommerklar i Træskibshavnen i Aarhus.
Pris: 97.000,- kr.
Kontakt Kurt Wilkens. +45 22 38 72 05.
kurtwilkens47@yahoo.dk

Peti krydser

Bådtypen Peti er forstuediet til den meget kendte og velbyggede Bianca 27 - og båden, der er navngivet Peti, udbydes nu for salg.

Båden står for tiden på land under tæt preseningshus.

Båden er tæt og er løbende blevet vedligeholdt af ejer siden 1988. Bådkonstruktør: Svend Åge Christensen.

Bådeværft: Stige Ø Bådebyggeri, Odense.

Byggeår: 1959

Byggemateriale: Mahogny på eg. Længde: 8.62 m. Bredde: 2.3 m. Dybgang: 1 m. Deplacement: 3.5 t.

Rigtype: Bermuda. Sejlareal: 38 kvm. Storsejl, genua, krydsfog og spiler medfølger.

Der er indenbords motor, Volvo Penta VP MD 2010/MS 10L -A som er sat i fra ny i 2005.

Storsejl, genua, krydsfok og spiler medfølger, samt preseningshus til cockpit og storsejlscover i god stand .

Det dancover telt som båden står under følger også med.

Findes her i DFÆL's fartøjsregister: <https://defaele.dk/fartoejsregister/peti>










Skal ses.

Pris-idé: 50.000 DKK. Prisen er til forhandling.

Henvendelse skal ske til Susanne Clod -Svensson på mail: susclod@gmail.com eller telefon 26809081.



På kryds og helt ude i tovene

	FOR-HAND-LINGER	DAME-DUFT	DANSK VOKAL	SMÆK	PIGENS	HÅRDT GUMMI	GITTER		LUFT		RIGNNINGEN	GENSKABE	UMODENT BARN	PRIKKER	TOV 96	TØR
	1							→	→							KLAR KULØR
	TO ENS		LYD		4					ØVELSER						
	GL. POL. PARTI		MUSEUM					2				2				UNDERST
	VÆSKE								LYD	KATTEPOTE						
FIGLE							MÅL			LANDSDEL				HØJDERYGGEN		
	UDBRUD		PIGENS							AFLAGRING				SSB-BÅD	3	
			SCOOP						TIDSRUM	DRENG				RYLEN		
	GRAT				SKÆRM	VANDLØB				T.VOKAL	PIGE			100 ÅR		
	BOMULDSTRÅD					VÆSNER					ITALIE			3 ENS		MÅL
FRHAVN			1				FIRBENET DYR	IYSK BY	PIGE					KNØB		DANS
				BY	KEDELIGT				PLØK							
		TIDSRUM			LANGS									FREMMEDE		
	FORTØJNINGEN										SY LØST			STORBY		
		UDBRUD	5	3						KVINDELIGT UVÆSEN		6		STOFSTYKKE		

Gorm

- 1** Hvad gør dem, der bestemmer?
- 2** Gammelt sømærke i styrbord side af små løb
- 3** By for enden af en lang fjord

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. januar 2024.

Husk navn og adresse

1 2 3 4 5 6

I bladet fortæller vi om moderne OK-joller. Her er en ældre af slagsen, DEN 15, malet af Ingo Griem.

