



**Nyt tilbud om
forsikring**

Alle er på mærkerne ved starten i Helsingør

De smalle, de brede og de fæle

Sommerstævnet i Helsingør oplevet af Carl Mangor

Pludselig dukker Kronborg frem bag pynten. Lettere sløret i modlys og smådis. Det er ikke uden en vis tilfredsstillelse, jeg kan kikke på søerne bag os og konstatere, at vi alligevel nåede frem. Sygdom, trafikuheld, ingen vind og for meget vind til trods. Årets sommerstævne er lige om hjørnet. Ganske vist er vi i rigelig god tid, men meteorologerne har lovet endnu mere luft de følgende dage, så det er godt at være fremme.

Slottet ligger foran os med sine spir og tårne. Selvom der blot er tale om noget så kort som en sommerferie, og jeg i virkeligheden er på vej ud og ikke hjem, ligger det ligetil at falde ind i de nationalromantiske verselinjer med "Kronborg om styrbord igen".



Vixen med internordisk besætning

Skulle man være i tvivl om industrialiseringens udfasning i Danmark, bærer indsejlingen til Øresund sit tydelige præg. Den symbolske storhed, der for bare få årtier siden kendetegnede de gamle søkøbstæder med skorstene, siloer og kraner, er forsvundet. Der ser ud som om Helsingør er blevet photo-shoppet. Fortidens gitterværk af værftskraner, der i sin tid næsten syntes at omkranse Kronborg, er væk. Ser man bort fra masteskoven i Helsingørs Nordhavn, er der næsten en slående lighed med de motiver, som marinemaleren Eckersberg skildrede for snart 200 år siden.

Samme Nordhavn er vores destination. Helt inde i bunden, ved sejlkubbens hus, er der gjort plads til en lidt upåagtet del af Danmarks flydende kulturarv. Nogle lakerede, mange hvidmalede og enkelte i andre farver. De smalle, de brede og de fæle er kommet til Helsingør.

Med vand i jakkelommerne

Der var egentlig ikke flere pladser tilbage umiddelbart i nærheden af klubhuset, og de fæle var begyndt at lægge sig ind ved de nærliggende stikbroer. Og alligevel lå der pludselig en ny mast i forreste række. Kækt placeret på et rødt skrog, der netop kunne klemmes ind, hvor der ikke syntes plads. Det var Vixen.

Vixen er en Mälär 22, og det var i Vesterås på Mälären, lige vest for Stockholm, Anja Kiærsgaard hentede den for et par år siden. Ikke langt fra Erikssons Varv i Strømnes, hvor den blev bygget i 1930, som Gustaf Estlanders sidste konstruktion. Til dato er der bygget 141 Mälär 22ere – de to for nylig og i glasfiber, så klassen lever stadig.

"Båden er faktisk i ganske god stand" fortæller Anja, "der er ikke områder med råddenskab og andre dårligheder. Det er konstruktionen, der er svag".

De lange og slanke både var i fokus i 20'erne og 30'erne. Resultatet blev nogle meget smukke fartøjer, men også konstruktioner der var noget udsatte, når man samtidig begrænsede tømmerets dimensioner til det højest nødvendigt for at holde vægten nede. Vixen er

omkring ni og en halv meter i længden, og ikke mere end 180 cm i bredden. Ingen spanter, kun bygget på bundstokke og svøb. Den vejer halvandet tons, hvoraf næsten halvdelen ligger i kølen.

Vixen er våd at sejle i. På det højeste sted er fribordet 49 cm, men på grund af den svage konstruktion, trænger der også en del vand ind under sejlads i frisk luft.

Det er ikke håndværket fra Eriksson der fejler noget. De tre første både i klassen, hvoraf Vixen er nummer tre, er bygget på hans værft, og de eksisterer stadig. 1'eren godt nok på museum, Sjöhistoriska i Stockholm, mens nummer to sejler på en sø ved Berlin.

Det er Anjas ambition, at sikre konstruktionen så meget, at Vixen kan modstå sejlpresset. På sigt skal der monteres forstærkninger, der tværskibs og langskibs kan holde det lange slanke skrog på plads.

Det er næsten altid iført sejltøj under sejlads med Vixen. "Der kommer hurtigt vand på dækket, og da der kun er meget lidt bæreevne i forskibet, står det ofte hen til masten." Efter endt sejlads er det ikke kun Vixen, der må lænses. Vandet skal også ud af jakkelommerne. Den reagerer utroligt hurtigt og kan snurre rundt på en tallerken. "Der kræves svar hele tiden, og der er tale om stor sejlgælde", siger Anja.

Vixen har mest været benyttet til dagture og kapsejlad i Københavnsområdet. Den er nu hjemmehørende i Skælskør, så når skroget er rede, skal den også ud på længere distancer.

Kolonihaven

Lige ved siden af, tæt ved stævnetelt og klubhus ligger Modesty. Anders sidder og kikker ud under kalechen, der er åben i begge sider. Der er brugt masser af mahogni, og bådens linjer er så klassiske, at Modesty kunne høre hjemme i en tegneserie med Tin Tin. Det er nærmest lidt dagligstueagtigt at være ombord, når man selv er vant til at krybe og i bedste fald kravle rundt nede om læ. Modesty føles umiddelbart bredere end de 2 meter og 38. Der er saloner for og agter og et rummeligt cockpit. Mens bygerne går og kommer, er der læ og (næsten) tørt ombord på Modesty. Et par steder står der en lille



Modesty fungerer som et smukt, flydende kolonihavehus med havudsigt

skål til at opsamle nogle dråber vand, der finder vej gennem dækket og ned på skipperens køje.

Det tager Anders Rugaard dog roligt. Det har været meget værre. Han hentede den nu 50 år gamle motorbåd på Väneren i 2007. Den var ikke i speciel god stand. I starten måtte han holde igen med maskinkraften for at vandet ikke skulle sejles ind mellem nådderne i skroget. Efter en systematisk renovering, hvor Anders lagde ud med fyrretræsklædningen under vandlinjen, arbejdede han sig op til mahognien, som fribordet er lavet af og er nu nået op i dækshøjde. I cockpitet er der i år lidt ekstra god plads. Her er der allerede fjernet store dele af den gamle aptering, så der er gjort klar til den kommende vinters arbejde.

Han betragter Modesty lidt som en kolonihave til søs, og da han bor tæt på Langelinjahavnen, hvor den er hjemmehørende, er der ikke mange dage om ugen, hvor han ikke bruger tid ombord.

Også om vinteren er den Anders' modstykke til en arbejdsdag, hvor computeren er det foretrukne arbejdsredskab. Båden står i en hal, og så snart den er på land, begynder arbejdet. Men ikke med projekter der er for





Taja har det allerbedst med frisk vind

store. De skal kunne klares inden sæsonstart.

Anders har trukket godt på sit netværk til at bistå med hjælp til renoveringen, men han løser flere og flere opgaver selv. Nu hvor han efterhånden kan se enden på arbejdet med skroget, rejser der sig nye udfordringer: en Volvo Penta MD 19, der har brug for lidt flittige hænder.

I overensstemmelse med kolonihavelivet i Langelinje-havnen er Modesty velegnet til selskabelighed i de københavnske kanaler og naturligvis sejladser på det nærliggende Øresund. Til næste sommer skulle Anders gerne kunne sidde i sit nye cockpit og nyde udsigten til de andre Fæle i Svendborg havn.

Læreår mellem ØK-linere

Fra læen i Modesty skyndte jeg mig gennem regn og blæst til det telt, der var rejst til de fælles arrangementer. Åbningstalerne bød på pæne og opbyggelige ord fra de fæles Catja og Helsingør Kommune, og da byens Shantykor begyndte at underholde, glemte jeg næsten, hvordan blæsten ruskede i teltdugen.

Den lille kuling var dog ikke til at skjule, da åbningsarrangementet var overstået, så den åbne grill blev henlagt til klubhusets altan. Her kunne man let fristes til at leve et liv som bolværksmatros. Ude for enden af lystbådehavnen byder Sundet konstant noget at se på, og i høj-

sommertiden kan man, siddende i den samme stol og uden at skulle dreje hovedet ad led, være vidne til først solopgang til højre del af synsfeltet og solnedgangen i det venstre mange timer senere. De Fæle trængtes om grillen og befandt sig tilsyneladende godt til rette under de milde vejrforhold inde i huset.

Næste dag var der om ikke milde, så mildere, forhold udenfor. Det var blæsende, men tørt. Hen under aften var det regulært opholdsvejr, og de fæle tog teltet i brug til aftensmaden. Her sad jeg ved siden af John fra Svanemøllen. Han sejler med Taja, som jeg lå ved siden af sidste år i Kerteminde. John er nok ny hos De Fæle, i fem år har han sammen med en kammerat haft platgatteren Taja.

Ny eller ej, så er han vokset op med træ. Hos søspejderne i Utzons Aalborgjoller. Som 12-årig lå John og de andre og plaskede rundt i 10-meterbassinet ved ØK-kajen i Københavns Nordhavn. Det kunne af og til være lidt drabeligt, når jollerne fik riggen filtret ind i de store skibes fortøjninger.

Efter endt læretid henlagde John sejladserne til handelsflåden, og søspejderne blev lagt lidt på hylden. Men på afstand fulgte John og andre gamle søspejdere med. Både da Troppen fik nye faciliteter i Skudehavnen, og senere ved den sidste flytning til den nye Svaneknop yderst i Svanemøllehavnen i 2000.

I en Supero 24 tog John igen livtag med aktiv sejladser: det blev til besøg i store dele af Danmark, ikke mindst de fleste af fjordene på den jyske østkyst og også Gøtakanalen.

På et tidspunkt kunne de gamle spejderkammerater fra 1950'erne dog ikke nøjes med at se til fra sidelinjen. De kastede sig over sejladserne med Søspedernes gamle Måge, Chresten K. Forårsklargøringen har længe været deres værk. Når det er overstået deltager de i torsdagskapsejladserne med de københavnske træsejlere.

Og så i 2011 blev det Taja, og dermed også De Fæle. "Jeg er rigtig glad for de fæles arrangementer. Efter den første gang i Svanemøllen fik jeg blod på tanden", fortæller John. Udover det hyggelige samvær, er det også en øjenåbner. "Jeg har tit været i Helsingør, men med den guidede tur der var arrangeret i år, så jeg helt

nye ting. Det samme var tilfældet med vægterens rundvisning i Kerteminde sidste år”.

John har ellers nået at se lidt af hvert på de få år med Taja. Både sammen med sin kone og med en kammerat, men også meget alene: ”Jeg kan godt lide at være ombord alene. Og jeg har ingen steder, jeg nødvendigvis skal hen. Bare stå op om morgenen, og så se hvor man kommer hen i dag”. Limfjorden, Bohuslän og Blekingeskærgårde helt ud til Utklippan har John & Co. Besøgt. Alligevel er Taja sat til salg. ”Det arbejde tager jo nogle timer, hvor der kunne sejles i stedet for”, konstaterer han nøgternt.

Et lille stykke Sverige

På broen lige overfor mig lå en af de smalle, motorbåden Orion. Det lange, lave og slanke skrog er næsten ligeligt delt mellem den overdækkede kahyt og det rummelige cockpit. Den er så svensk, at man næsten føler sig hensat til skærgården bare ved at sidde ombord. Et fartøj der gennem generationer hurtigt og sikkert har kunnet bringe Stockholmere ud til semesterstugan eller måske til den lille bro ved Sandhamn, hvor familien så kunne lade sig indlogere på badhotellet.

Konstruktøren er Carl Gustaf Petterson, der tegnede en del motorbåde ud fra samme koncept. Han var noget udskældt i samtiden, fordi det blev anset for værende på



kanten af det uforsvarlige at sejle rundt i en så smal og spinkel konstruktion uden egentlig køl. For at lukke munden på kritikerne, sejlede han fra Stockholm, syd om Sverige og op langs norskekysten til Nordnorge.

Peter har haft den de sidste 7 år, og er godt i gang med at rette op på de skavanker, det 100 årige skrog har. Især svøbene er udsatte. Netop der, hvor krumningen er størst, har de tendens til at gå til, så Peter har skiftet omkring 60 % af dem, og det kan godt blive til flere.

Renoveringen har også efterladt mere synlige tegn: et vindspejl, der på et eller andet tidspunkt er tilføjet båden, er fjernet igen, ligesom Peter er i gang med at renovere den forreste del af cockpittet, bid for bid. Den lille kahyt rummer et par køjer, og har desværre været lukket så godt inde, at råddenskab har haft gode kår i den indelukkede luft. Peter har derfor som noget af det første forbedret ventilationen om læ.

Maskinen er næsten ny, eller i hvert fald fra 1960, en Albin med 24 HK. Den var lidt af et problem, for Peter kunne ikke finde nogen, der brød sig om at rode med en 50 år gammel benzinmotor. Ved et tilfælde faldt han over en svensker, der havde arbejdet på Albin, og har med tiden kikket ham så meget over skulderen, at han nok vil kunne vedligeholde den selv.

Orion har i dag fundet sig til rette i et andet vand, der dog også passer fortrinligt til konstruktionen. Den er hjemmehørende i Langeliniehavnen, så Peter kan mange af ugens dage lige tage et smut forbi på vej hjem fra arbejde og drive en tur igennem Københavns kanaler. Ikke sådan at den ikke kommer på de større vande: Peter gjorde sidste år turen til DFÆLS stævne i Kerteminde i et noget friskt vejr, og har da også været Sjælland rundt. ”Den ligger faktisk godt i vandet, så det er rimeligt uproblematisk”, slutter han.

Orion fremtræder nu helt original efter at vindspejlet er blevet fjernet



Lille Lisbeth

Lørdag var det kapsejlads, og jeg havde Lasse og Simone fra den lille spidsgatter Lisbeth med. Der var rigeligt at se til, så vi fik ikke spist så meget undervejs, men tilbage i Nordhavnen riggede Simone hurtigt en lille nudelret til. Den indtog vi ombord i Lisbeths cockpit, hvor et telt kompenserer for de beskedne forhold nede om læ, og det giver rigelig ly for vejr og vind.

Det viste sig, at Lasse selv havde en finger med, da Lisbeth blev bygget først i 70'erne. Hans mor blev gift med en bådebygger fra Helsingør Værft, Ludvig Andersen. Han havde tidligere bygget to spidsgatter og en jolle med sænkekøl. Da han fik ansættelse på Orlogsværftet, kom han til at arbejde for den navnkundige M.S.J. Hansen, og efter aftale med mester selv, byggede han en spidsgatter efter Hansen-tegninger, dog med nogle lidt mindre mål. Kølen blev strakt i en drivhus på Gl. Kirkevej i Kastrup, og senere flyttedes det halvfærdige skrog til Vestermarie Alle i Tårnby. Her gik Lasse så Ludvig til hånd, når de kogte planker skulle ud af svedekisten og tvinges på plads over spanterne.

Efter søsætningen i 1973 var Lisbeth rammen for ægteparrets ture på Ørensund, især med Snekkersten, Ludvigs barndoms havn, som mål.

Både Lasses mor og Ludvig Andersen gik bort med kort tids mellemrum for 25 år siden. Lisbeth lå på land i Snekkersten og var til salg. Køberne holdt sig væk, så Lasse sprang til. Han overtog Lisbeth og sejlede hende hjem til København. Og her fornægtede de to år på land sig ikke. Der blev arbejdet grundigt med pumpen ned gennem Øresund.

I første omgang lå Lisbeth i Sundby Sejlforening, men på en tur Sjælland rundt i sommeren '93, mødte Lasse en sejler på Sejerø, der gjorde ham opmærksom på Kastrup Broforening. En lille upåagtet havn lige syd for det gamle glasværk. Ved hjemkomsten lagde han til ved



Lille Lisbeth byder ikke på lige så meget komfort, som den byder på sejlgæde

broforeningen. Der var netop plads til Lisbeth, og det har der været siden. Lasse var senere med til at stifte Sejlklubben Rundingen.

Her, hvor sølvbryllupstiden nærmer sig, lægges der så småt op til en skilsmisse mellem Lisbeth og Lasse. Efterhånden kunne han godt tænke sig en lille smule mere komfort, Det knap 5 1/2 meter lange skrog og de to meter i bredden levner ikke er meget plads for to voksne mennesker, og yngre bliver de jo

heller ikke. Trods størrelsen er selv længere sørejser ingen umulighed med Lisbeth. Med god tid og fornuftig planlægning er har Lasse udover turen rundt om Sjælland også krydset Storebælt og Kattegat. Lundeberg, Fyens Hoved, Århus og Randers har været besøgt med det lille fartøj.

Isefjordens Frigg

Ved kapsejladsens sidste lange ben hjem fra Ålsgårde, fulgtes vi længe med Frigg fra Hørby, og det var tydeligt, at den tunge båd rullede velbehageligt i søerne ude fra Kattegat.

Frigg fra Hørby er en robust sag. Det lille bovspryd og den store fok gør, at den umiddelbart virker større end sine 8,65 meter. Konstruktøren er svensk, Tore Herlin, men den bygget hos Egon Nielsen i Nakskov i 1960.

Under kapsejladsen lørdag havde Benny sat genuaen, så der var godt med kvadratmeter til at bringe Frigg i fart i den friske vind. Benny og Linda købte den i 1997. De så den første gang ved et besøg i Jyllinge Havn, og da de igen kom forbi året efter, og den stadig lå og var til salg, blev der en handel ud af det. Det var ellers tæt på, den var røget til Holland, hvor et andet hold købere var timer fra af skrive under.

Benny startede hos Søspejderne i en alder af 12, og

sideløbende med at passe sejladser med dem, købte han som ung en glasfiberbelagt skærgårdskrydser fra 1920. Den blev brugt flittigt både til tur- og kapsejladser frem til købet af Frigg.

Den første længere tur efter købet i 1997 gik til Thurø Bund, hvor Søspejderne holdt deres årlige sommerlejr. Herefter har der været god omgang i de danske farvande; Limfjorden og Randers Fjord, som mange sikkert har til gode at besøge. Den sommer, hvor der bliver tilstrækkeligt med ferieuger, skal Frigg op igennem de svenske kanaler og hjem over Østersøen.

Benny er tømrersvend, men den relativt unge båd har ikke krævet de helt store arbejder. Den var noget luv-gerrig, så den blev udstyret med et mindre bovspyd. Det hjalp ikke meget, hvorefter Benny sidste år flyttede masten 15 cm. frem, og så skete der noget.

Den robusthed vi betragter på vej ned mod Kronborg, bekræftes af Benny: "Vi kunne måske godt bruge lidt mere maskinkraft, men vi føler os altid trygge ombord"



Frigg er en trofast deltager ved stævnerne



Verner Vestergaard deltager i stævnerne som gæst på Mälär 30, TRIO

Spilergæsten

Afslutningsfesten blev afholdt på Toldkammeret. Det medførte en hyggelig travetur forbi det nye Museum for Søfart og byen nye bibliotek. Sommeren var pludselig blevet en kendsgerning, og der var trængsel om bordene i Toldkammerets gårdhave. Ved middagen havnede jeg ved bord, hvor et – måske – lidt atypisk de fæle-medlem også slog sig ned. Verner Vestergaard fra Kerteminde. I "Havets Motionister", Dansk Sejlunions store medlemsundersøgelse fra 2015, nævnes det, at der i Danmark ikke er tradition for, at de mange gæster har medlemskab af sejlklubberne. Det er heller ikke mit indtryk, at gæsterne udgør nogen stor del af de fæles medlemsskare, men nogle er der. Og en af dem er Verner, med status af Spilergæst på Mälär 30'eren Trio.

Tilbage i 70'erne lagde Verner ud i Danboats lille tre-kølede 18 fods båd. Med diverse udskiftninger til større både undervejs havnede han igen i en lille båd, KDY 15 m²eren. Den var ikke ligefrem bygget af træ, men dog en klassiker, og Verner bestred formandsposten i en lang periode. Formand er Verner stadig, dog af den mere selvbestaltede slags. I 3GF, Globale Gæsters Grønne Fagforening, er han en meget dedikeret talsmand for forbedring af gæsternes forhold ombord.





Ved festen på Toldkammeret ses til venstre Thorbjørn, der netop har købt ny båd, den smukke yawl Rosa. Til højre Cecilia og Mads Mikkel, der købte Thorbjørns 45 m² spidsgatter Ursa og afhændede deres 38 m² projekt, Kuling, der er kommet i nye gode hænder

Advarsel til sejlere om sommerstævner

Og så skulle vi jo hjem på et tidspunkt. Både fra festen i Toldkammeret og fra stævnet i det hele taget. Men så kan man jo glæde sig over, at der er stævne igen til næste år. Her vil det nok være passende af bringe en advarsel: Deltagelse i DFÆLs sommerstævne har vist sig at være stærkt vanedannende.

Efter at have gennemgået samtlige deltagerne ved de ti sidste sommerstævner (2006 til 2015) viser det sig, at der på mere end 60 % af de deltagende fartøjer har været mandskab, der har haft trang til at deltage på ny. Eller sagt på en anden måde: flere end hver anden "der bare lige skal prøve", er allerede her på vej til at udvikle en vis afhængighed.

Der ser heller ikke ud til, at der opnås noget, der ligner et mætningspunkt ved at deltage i sit andet sommerstævne. Ud af de i alt 145 forskellige deltagende fartøjer er der ganske vist ca. 30 hvor trangen er aftaget så meget, at de demonstrerer evne til at holde sig væk. Men der er stadig mere end fire ud af ti, der møder op til deres tredje stævne.

Her begynder langtidsvirkningen så at slå igennem:

omkring hver femte af de i alt 145 (hhv. 21 % og 17 %) er på dette tidspunkt så hårdt ramt, at de må deltage på femte og sjette år.

Findes der noget håb, eller vil der for specielt udsatte ikke være nogen vej uden om at deltage i DFÆLs sommerstævne år efter år? Jo, det gør der faktisk. Der er det formildende aspekt, at ingen har været med i alle ti år. De hårdest ramte, og her er der tale om 4 %, har været med ni gange, så i et vist omfang kan man sige, at der findes vej ud af afhængigheden. Desværre udtrykker tallene ikke noget om, hvorledes de oplevede fraværet.

På den baggrund vil jeg se frem til at møde en masse vanemennesker i Svendborg til næste sommer.

Og forhåbentlig en række nye, hvis de tør.

Festaftenens højdepunkt var sædvanen tro uddeling af plaketter og bevaringspokaler.

Årets absolut værdige vinder af Harpunloggen, blev Pepita, som tog dommerne med storm, med sin helt utrolige originalitet, og fantastisk flotte stand. Viben lå ved den samlede pointtælling kun 2 point fra Pepita. Dommerne ærgrede sig derfor over at Harpunloggen

ikke kunne deles, for Viben havde ligeledes været en værdig vinder, men måtte "nøjes" med en plakette for god bevaring. Zenta modtog en plakette, med anerkendelse for stadig at være sejlene med sine 106 år på bagen. Zenta havde tidligere på dagen vist sig ganske aktiv på kapsejlsbanen. Også Strix modtog plakette med begrundelse i de gennemførte moderniseringer, som var foretaget for at sikre ejeren glæde ved båden. Orion, som tidligere har modtaget Skruen, modtog ligeledes en bevaringsplakette for at føre motorbåden endnu tættere på sine originale linjer, til trods for at denne ændring medfører mindre komfort ombord. Skruen uddeltes ikke i år.

Beklagelse

Bestyrelsen bringer hermed en beklagelse over, at der i sejlsbestemmelserne ved sommerstævne 2015, ikke var noteret at resultatberegningerne udførtes efter tid/tid principet i stedet for tid/distance, som NNL reglen foreskriver.

Er du interesseret i at læse mere om T/T, T/D, så klik ind på DFÆLs hjemmeside, hvor Jørgen Heidemann har skrevet et indlæg, der beskriver de to beregningsmetoder.

Bestyrelsen

DFÆL kapsejls

Dato	11/jul/15
Sejls	DM træbåd 2015, Helsingør

Opgjort efter "Tid-på-tid" metode



1.ste start

1.ste sejls

2.den sejls

Samlet resultat

1. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Taja	Spejlgatter		5,1	4421	4492	1	6853	6964	1	2	1	11456
Nina Swell	Swell-båd	OS 31	4,9	4600	4600	2			3 / if	5	2	

2. løb

Gi-Gi	30 m2 spg.	D 16	5,0	3855	3886	1	5964	6012	1	2	1	9899
Skjald	38 m2 spg.	EX 38	5,3	3993	4120	2	6894	7114	2	4	2	11234

3. løb

Fant	45 m2 kl-spg.	S45 DEN 16	5,3	4003	4131	1	6255	6454	1	2	1	10585
Bombus	45 m2 spidsg.	S45	5,4	3993	4151	2	6281	6530	2	4	2	10681
Marie	Kutter	H 87	6,5	3785	4238	3	5945	6656	3	6	3	10894
Rosa	Molich Atl. Cru.	MAC 1	7,5	3731	4424	4	5699	6757	4	8	4	11180
Frigg	Spidsgatter	142	5,5	4371	4578	5	6703	7020	5	10	5	11598

2.den start

4. løb

Carita	Målar 30	M 57	6,8	3428	3908	2	5120	5837	1	3	1	9745
Trio	Målar 30	M 30 DEN 51	6,8	3398	3874	1	5205	5934	2	3,01 ^{*)}	2	9808
Frigg	Kystkrydser	D 7	5,4	4060	4221	4	6205	6451	3	7	3	10672
Mila	Zephyr kystkr.	Z S5	6,5	3915	4383	5	5884	6588	4	9	4	10972
Vixen	Målar 22	3	5,3	3861	3984	3			7 / is	10	5	
Zenta	8 m R	DEN 1	6,4			7 / dis			7 / dis	14	6	

^{*)} tillæg 0,01 for at korrigere pointlighed

Mindste præmie-tid: 9745



