

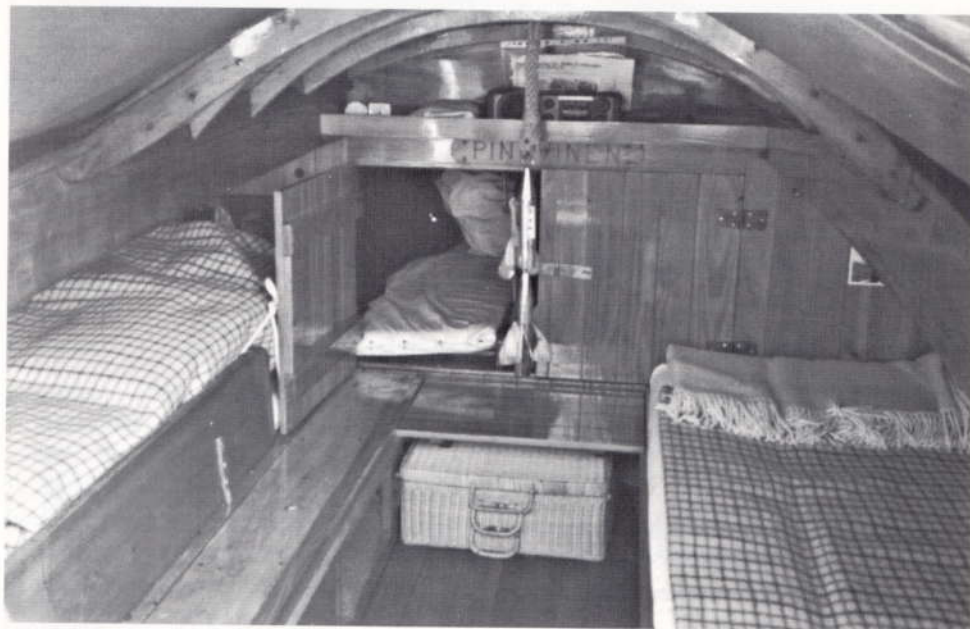


også adskillige hyggelige timer med vin, øl og whisky. Næste morgen blev vi inviteret over på Sindbad, men det blev ikke vildt, de fleste var til sodavand.

Ved middagstid forlod vi Sindbad og Omø, kurs Rønne. Først en masse timer med kryds, så ingen vind og motorsejlads fra Guldborgsundbroen til Rønne. Undervejs passerede vi selvfølgelig en masse bøjer og fyr, men syd for Møns Klint skulle der være en fyrbåd, mente Henning, indtil han flere timer senere, måtte konstatere, at den stod, der jo ikke mere for den havde han lige set i Æbeltoft! I Rønne kom der tåge og vi blev et par dage på Bornholm, til sidst ville vi dog afsted til Christiansø, så vi følte os frem og fandt den skønneste perle, der er altså dejligt!

Mens vi var på Christiansø vendte vinden om til vest og vi skulle altså hjem. Så vi sejlede fra Christiansø kurs Kerteminde, da vi efter 6 timer endnu ikke havde nået Bornholm, besluttede vi at gå ind i Rønne istedet, det tog så 9 timer Christiansø - Rønne. Vi sov satte lidt af besætningen af på en færge, handlede og satte så kursen Kerteminde. 160 sømil og 28 timer senere lagde vi til i Kerteminde. Og hvem ventede på at tage revance i havnen? Det gjorde Dageløkkens Peter, så først mange øl og mange timer senere kunne vi tørne ind.

Hanne Nielsen



Harpunlog-vinderen "Pingvinen" blev bl.a. udtaget for sit skønne indre, og da jeg hørte at mange beklagede, at de ikke kunne se båden indvendigt, bringer jeg her et billede heraf, men det er i sagens natur ikke det samme som selv at se, men den er altså flot.



Harpunlogvinder - PINGVINEN

Pingvinen er en halvåben spidsgatter bygget af Berg i 1949. Berg var 75 år, da han tegnede denne båd, som blev bygget til skibreder Knud Lauritzen hos John Madsen i Strandhuse ved Svendborg. Prisen var dengang 12.000 kr.

Båden er 7,5 meter lang, 2,75 bred og har en dybgang på 1,3 meter. Pingvinen er bygget af lærk med svøb af ask, bundstokke, spant af eg og med blykøl på 800 kg.

Bådens nuværende ejere er Kirsten og Poul Lund som købte båden i 1967. Med til båden hørte de originale tegninger, tilsynsbog fra 1949, storsejl af bomuld fra 1949 med Lauritzens bomærke, signalfalg i bomuld fra 40'erne og oprindelige petroleumslanterner i kobber.



Museet flytter
over sundet

Et liv med Pingvinen



Sejlglæde og træbåds kærlighed

Af Stig Ekblom

Kirsten Lund har efter 48 oplevelsesrige år med "Pingvinen" overdraget sin fine Berg-spidsgatter til Svendborg Museum. "Pingvinen" har spillet hovedrollen i Kirstens lange og superaktive sejlerliv – men flere andre både har spillet med og gør det fortsat

*"Pingvinen" med de flotte røde dacronsejl
poserer i 1995 for Bådnyts fotograf Henrik
Hansen*





Piratjollen var ikke ligefrem i god stand, da Poul og Kirsten overtog den i 1963. Men det var, hvad der var råd til, så de gik i gang med at gøre den sødygtig. Bland andet med et nyt dæk



Ung lykke i Piratjolle. Poul ved roret og en 19-årig Kirsten klarer fokken



Med piratjolle og telt til Bøgeskoven på Stevns – her lærer man nøjsomhed...

Kirsten og Poul Lunds vej ind i sejlerlivet gik gennem en piratjolle, som de havde i Kastrup Jollehavn i årene 1963-64. Jollen viste sig at være noget rådden, og trods deres store indsats for at renovere den, sank den efter en sejltur med telt til Bøgeskoven på Stevns. Så de kiggede sig om efter noget andet.

Større og sundere båd, "Toto"

De fandt en lille slank 17 m² spidsgatter af tumler-typen, tegnet af Robert Jensen og bygget på Kroghs bådewærft i Stubbølbgade på Nordhavnen. Den havde et åbent ruf, og der var ingen køjer. Så et par madrasser, stuvede ude under fordækket, blev lagt ned på dørken, når det var sovetid – og det fungerede fint gennem 3-4 år.

"Toto" var tæt og velsejlende, men båden var lille og ikke så betryggende at sejle ud på de større vande med. Og da parret havde gennemløjet det sydsjællandske og sydfynske, havde de fået lyst til nye udfordringer – ja de drømte endda om en tur til Skotland eller Shetlandsøerne.



Den yndige Robert Jensen-tumler "Toto" ligger sejklar





*Poul Lund styrer stolt det nye skib Toto.
Under billedet er skrevet: "Nyt "Skib" Toto. 17 m² tumler
spidsgatter."*



Kirsten ved roret i "Toto" – med Seagull'en på agterdækket.



*Kirsten har sat det lange ben forrest for at hente benzin
til den besværlige seagull – 1965*



Motoren vil ikke starte, Faxe Ladeplads



"Toto" på vej på land i 1966. Under billedet står skrevet: "Se hvor blank !"





Poul tegnede mærkatet som kendetegner Pingvinen

Gammelt foto af "Pingvinen", sikkert sejlen i Svendborg Sund. Skibsreder Knud Lauritzen bestilte båden og sejlede med den her i mange år, til sønnen Ole overtog den.

Farvel til "Toto"

I 1967 hørte de, at "Pingvinen", som de udmærket kendte i deres hjemhavn Hellerup, var sat til salg af Ole Lauritzen, som havde sejlet i den sammen med sine forældre og søskende siden den blev bygget. De blev fyr og flamme, den var svaret på deres drømme.

De fik fat i Ole Lauritzen, men kun for at konstatere, at båden var solgt. Det standsede dem nu ikke, de opsøgte den nye ejer i Humlebæk og bad ham så mindeligt om at sælge den, at han forbarmede sig og lod dem købe den – han nåede kun at eje båden i 14 dage...

"Toto" blev solgt, og den sejler den dag i dag – så vidt Kirsten ved – i Frederikssund eller Frederiksværk.

Simple sailing

"Pingvinen" er en halvåben spidsgatter, bygget i 1949 hos bådbygger John Madsen i Strandhuse ved Svendborg efter tegning af Georg Berg. Den var bestilt af skibsreder Knud Lauritzen.



Kirsten har mængder af fotoalbums fulde af billeder fra familieliv – ikke mindst i bådene. Og Poul har haft et godt øje til Kirstens charme – her i 1969



Så skal der sejles – i ny stor båd. Kirsten ved roret i "Pingvinen" 1968. Bemærk de smarte dæksæder – helt fri for komfort har båden da ikke været...

"Pingvinen" har et åbent ruf i stil med dragen, og det altid været rigeligt for Kirsten.

"Den var jo en stor båd, syntes vi, og den havde alt, hvad vi havde brug for".

Bådens første ejer, skibsreder Knud Lauritzen, sejlede båden i mange år. Både han og hans kone var tilhængere af det, vi vel i dag kalder "simple living" – hun var datter af en af spejderbevægelsens ledende kræfter – så bådens åbenhed og primitive apering var lige efter deres hoved. De var med Kirstens ord "antimaterielle – de ønskede spejderlivet til søs".

Korrespondancen mellem Knud Lauritzen og bådebyggeren, som Kirsten har fået fat i, viser, at der ikke skulle spares på noget. Båden skulle bare bygges i de bedste materialer – og kraftigt. Så klædningen er 5/4" lærk på askesvøb og egespant – og kølboltene er i

rustfrit stål – en sjældenhed i de år. Prisen blev 12.000 kr – bestemt ikke billigt for den tid.

"Pingvinen" fik bermudarig, og Bergs oprindelige konstruktion blev modificeret noget, idet der blev lagt 20 cm dødtræ mellem køltræet og kølen, så båden i stedet for en dybgang på 110 cm kom op på 130.

Familien Lauritzen sejlede gennem mange år lange sommer- og weekendture med deres fem børn (!) og klarede sig fint med det der var – noget der vist kunne vække til eftertanke i dag

Naturens komfort

Kirsten siger: "Nutidens sejlere er af en helt anden støbning end dem, der startede med en piratjolle"

Med vore dages komfortkrav synes det helt uforståeligt at kunne klare sig med en halvåben båd, men med hendes og Pouls opfindsomhed og snilde blev betingelserne ombord i "Pingvinen" optimale.

En presenning over det store cockpit gav masser af indenbordsplads i havn.





Boreas-motoren fik hele tiden vand i cylindrene – det gav mange timers bixen i ubekvemme stillinger

En skuffe med primussen kunne trækkes ud fra bagbords køje og lægges på listerne mellem køjerne – og endda tages ud i cockpittet for at lave mad der.

Kirsten har syet en masse vandtætte lærredsposer til tøj og proviant – de er syet på mål, så de passer til de rum, de ligger i.

”Nogle dunke med vand – en spand til nødtørft, det er hvad der behøves. Vi lavede bål på stranden til at lave mad på, og vi badede i regnvandssøerne på skærgårdsøerne. Det var livet”, siger Kirsten.

Tursejlads

Mange års herlige sejlture i ”Pingvinen” fulgte. Sommer-turene kunne godt vare op til to måneder, og de gik ofte til Sørlandet eller til Bohuslän. Første stræk kunne gå op til Anholt – og så bestemte vejret, hvor turen så gik hen, videre nordpå over Læsø og Skagen til Norge – eller lige over til den svenske skærgård.



Simple Living: Hårvask i Ærøskøbing Havn

”Der er pragtfulde steder begge steder – så mange dejlige oplevelser at finde...”, fortæller Kirsten.

Kapsejlads har aldrig været en del af familiens aktiviteter, glæden ved tursejladsen har været altoverskyggende.

”Vi har prøvet en enkelt gang, men det kunne vi slet ikke finde ud af. Vi kendte jo slet ikke reglerne, og det sagde os heller ikke det mindste...”

Færdigheder versus teknikaliteter

Kirsten betoner, at det ikke er alt det ”nautiske udstyr”, der giver sikkerhed – tværtimod, det giver nærmere risiko for at svække på netop sikkerheden.

”Det drejer sig om at føre bestik, holde udkig og udvise sund fornuft. Herunder at holde orden ombord, så man også kan finde alt i mørke. Når vi har sejlet over Skagerrak, har sikkerhedsudstyret bestået af et par nødraketter, redningsveste og en halvt oppustet gummi-båd.”

Kirsten udstråler stor sejlerviden og kompetence – uanset at hun aldrig har taget sejlerkurser af nogen art. ”Vi har lært os alt fra begyndelsen i jollen – men min

første mand var ud af gammel søfartsfamilie fra Fanø og har med sin far pjasket rundt i båd helt fra lille, så helt uden forkundskaber har vi jo ikke været.”

Til at begynde med sejlede parret ”Pingvinen” helt uden motor, men det var svært at klare at skulle passe fuldtidsjob, når vinden svigtede. Derfor anskaffede de sig en påhængsmotor, men den virkede aldrig, når den skulle. Så i 1971 fik de installeret en indenbords Boreas totakts benzinmotor på 8 HK – med snorestart – men den led evigt af, at der trængte vand ind i motoren.

Kirstens mor blev træt af deres besværligheder og gav dem penge til en ”rigtig” motor i 1990. Så fik båden en encylindret Yanmar diesel på 9 HK. Den har virket fint siden, og den er vel nok det mest tekniske, der har været i båden...

”Smil” – et kort intermezzo

”Pingvinen” lå i Hellerup havn til 1970, hvor parret flyttede til Skovshoved – ganske tæt ved havnen. De havde held med at få båden med, så de havde den lige ved hånden.



Kvinde med eget værksted. Da Poul døde i 1996, skæmte Kirsten galgenhumoristisk med sine veninder om at indrykke en kontaktannonce: ”Enke med egen skruestik søger sejlerbekendtskab...”



Bjergemærset – eller redningskransen – blev repareret for en formue hos Ebbes værft. Ovenover ligger rorpind og diverse grej til båden så fornemt lakeret som nogen professionel maler ville kunne...





"Smil" – den ellers så smukke båd af Corsair-typen, som Kirsten og Poul kun ejede i ganske kort tid

I 1973 arvede Poul nogle penge, og så faldt parret for fristelsen til at købe noget mere komfortabelt.

De faldt over "Smil" – en flot båd af typen Corsair, konstrueret af Slaaby-Larsen. De købte den for 76.000 kr. og satte "Pingvinen" til salg.

"Smil" stod på land i Rudkøbing, så parret drog dertil og lå i telt, mens de gjorde båden klar.

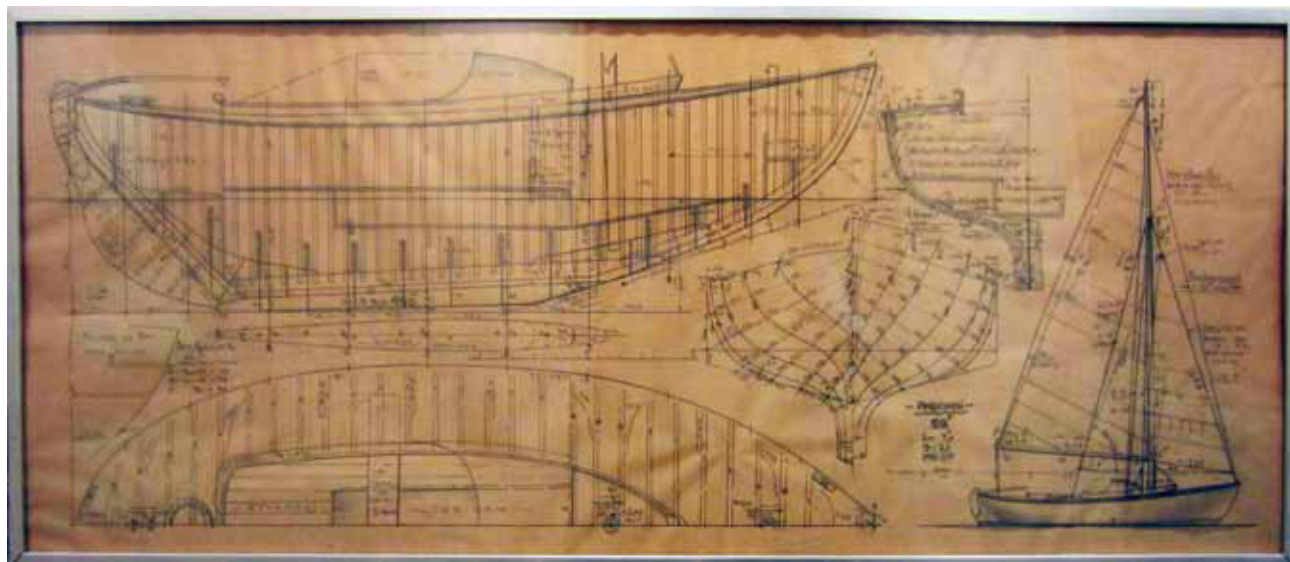
To venner var med på hjemsejlingen, og selv om der var noget så nymodens som ekkolod ombord, bød turen på grundstødning – og meget andet godt. Men da de kom hjem til Skovshoved, var det gået op for dem, at de overhovedet ikke ville af med "Pingvinen" alligevel. I familiealbummet med billedet af den smukke "Smil" står der skrevet: "Sejlede ikke halvt så godt som Pingvinen"

Så "Smil" blev sat til salg igen, og køberne til "Pingvinen" måtte gå forgæves.

Nyt besætningsmedlem

I 1974 fik parret til deres overraskelse en datter, Sofie. De troede ellers ikke, de kunne efter 11 års ægteskab. Hun

Kirsten har Georg Bergs oprindelige tuschtegninger til "Pingvinen" hængende på sin væg i kælderen. Det er en sjældenhed at kunne se mesterens egen hånd, da Berg jo i sin alderdom brændte alle de tegninger, han selv havde liggende.





Kirsten viser stolt de originale petroleumslanter af kobber til opsætning på lanternebrædderne i riggen. De kommer selvfølgelig med til museet. Bemærk den lækre sejldugspose, de bliver opbevaret i, også under sejld. Båden er fuld af Kirstens hjemmesyede sejldugposer til alle mulige formål

kom med i "Pingvinen" lige fra spæd – og var med på de korte og lange ture hver sommer i mange år. Hun kan sagtens sejle og har taget duelighedsbevis i KDY, men hun brænder altså ikke nok for sagen til at ville overtage "Pingvinen".

Mastekvaler

Et enkelt år måtte de nu finde en anden måde at komme af sted på – nemlig 1987, hvor Nordbjærgets værft brændte – og her gik "Pingvinen"s mast til.

Så blev det en sommertur med aluminiumsbåden "Skarven", og det var da også spændende.

Nu måtte en ny mast bygges, og det blev en hel odysse i sig selv. Poul Lund, som var arkitekt, havde



Den fine petroleumsprimus i den fine pantryskuffe, som kan stå på listerne mellem køjerne eller tages ud i cockpittet

tegnet et nyt fokkegods i børstet rustfrit stål, så det lignede det gamle galvaniserede, dog lidt mere moderne i funktionen.

Den første mast blev lavet hos Molich, men den var helt forkert i forhold til den gamle. Den blev forkastet, og opgaven blev overdraget til Brandt Møller.

Men allerede da den nye mast fra Brandt-Møller kom kørende forbi Kirsten og Pouls hus på en lastvogn sammen med en folkebåd og dens mast, kunne Kirsten se, at den var helt gal. Den var jo ikke længere end en folkebåds mast – der var blevet målt forkert.

Nordbjærg forlængede så masten – det var nemlig under dæk, den manglede et stykke. Og næste sæson kunne de drage af sted på deres lange ture med "Pingvinen" igen.

Under fremmede himmelstrøg – uden Pingvinen

I 1990 – uden for den danske sejlsæson – tog familien til Caribien og sejlede med i aluminiumsbåden "Skarven" i 2-3 måneder. En begivenhedsrig tur – ikke mindst da de ved starten befandt sig på en mole i den kulsorte tropenat ved Columbus' første landingssted, uden kontakt med besætningen på båden, de skulle sejle med. Men "Pingvinens" besætning var ikke sådan til at slå ud.



De fik nogle franskmænd til at sejle sig ud til den danske båd, der lå for svaj ude i bugten – helt mennesketom. Kirsten vidste, hvor nøglen plejede at ligge, så de låste sig ind og lagde sig til at sove. Besætningen var gået helt vild af tiden, så de kom først ud til båden klokken 2 om natten – men derefter kom tingene i orden, og de fik mange dejlige oplevelser på turen.

W5

Det er altså ikke ukendskab til andre typer, der har fastholdt Kirstens begejstring for "Pingvinen"s egenskaber. Udover oplevelsen med "Smil" og langturen med "Skarven" har hun også sejlet meget med en af hendes venners W-båd, der jo er en meget slank og meget hurtig kutter, tegnet af Ebbe Wedell-Wedellsborg.

Men sejlglæden sammen med "Pingvinen" har altså overskygget alt.

Harpunloggen 1995

Ved DFÆLs sommertræf i Dageløkke blev parrets omhyggelige pleje af "Pingvinen" honoreret med Harpunloggen. Ikke så underligt, når man også ser båden i dag.



Kirsten viser stolt de fornemt udførte røde dacronsejl, der er syet i Lyngør



Kirsten ved W5 "Tumleren", bygget i 1936 på Nordbjærge Værft

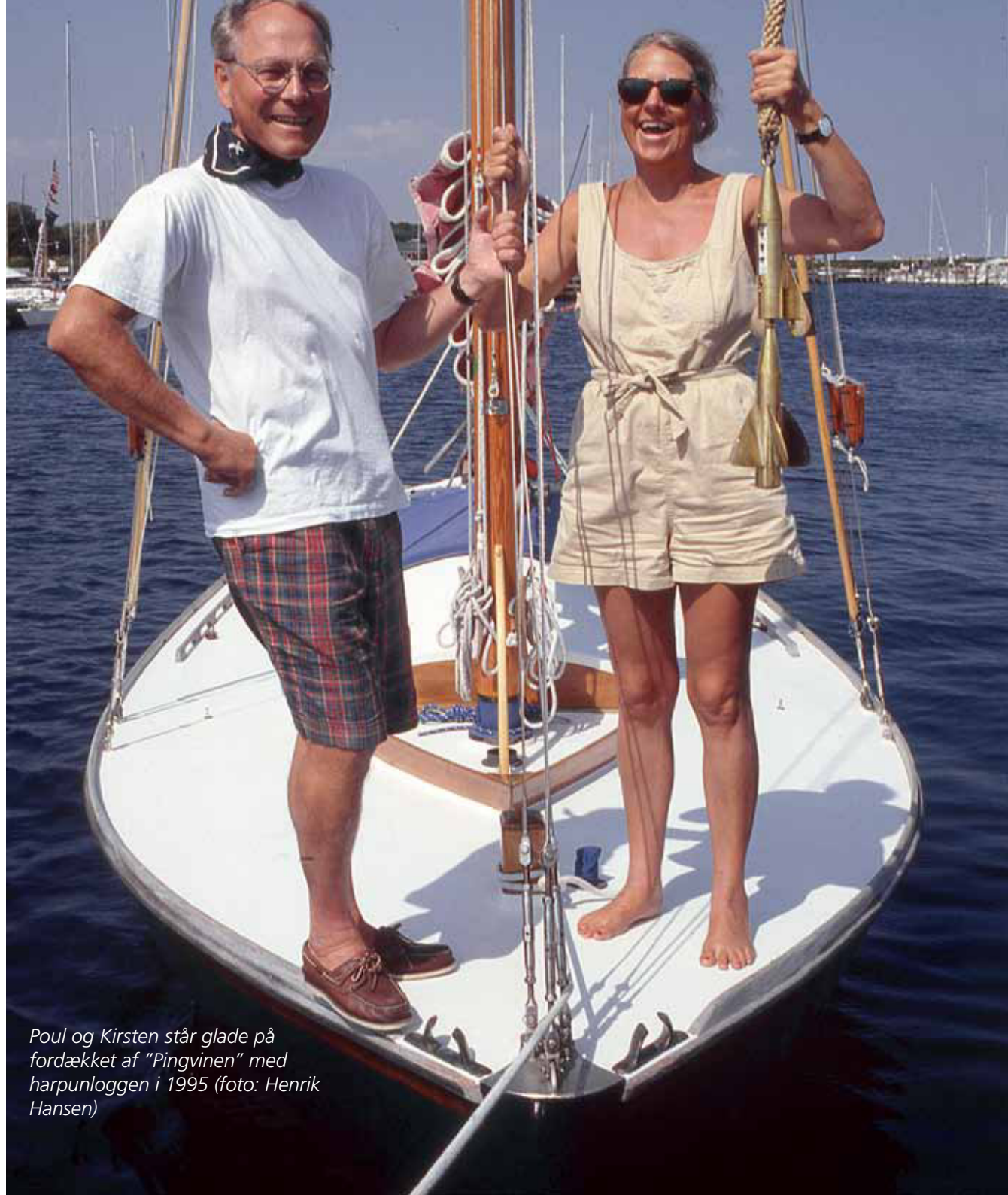
Alt på båden skulle være perfekt og så oprindeligt som muligt. Et eksempel er bådens gamle redningskrans, der var blevet noget miserabel. Kirsten sendte til den til Ebbes Værft i Marstal, hvor den blev ombetrasket med lærred – håndsyet – og fik nyt 3-slået tovværk om. "Det kostede 2.500 kr – jeg kunne have købt 7 helt nye i Harald Nyborg for den pris", siger Kirsten. Men sådan er det. Man smider ikke noget brugbart væk – det er der nok af i samfundet i dag.

De sejlede i mange år med de fine røde dacronsejl, der fulgte med båden, men for nogle år siden måtte Kirsten bide i det sure æble og bestille nogle nye. Jeg så mig godt omkring, men det eneste sted, jeg kunne få det rigtige, var i Lyngør i Norge. Det skulle være med syede øjer og læderbeslåede barme, og det kunne de lave – og så i det rigtige materiale.

Kvindelig handlekraft og håndlag

Kirstens mand Poul Lund led af cancer siden 1968, men det gik op og ned med hans sygdom. Når han fik kemo-terapi, blev han syg – engang fik han det så slemt, at Kirsten måtte sejle båden hjem alene fra Æbelø ved Fyn, hvor de havde ligget for anker om natten.

Poul døde ikke af sin sygdom, men ved en ulykke i 1996, og Kirsten spredte hans aske på Sundet fra



*Poul og Kirsten står glade på
fordækket af "Pingvinen" med
harpunloggen i 1995 (foto: Henrik
Hansen)*



*På KAS's bådplads i foråret 1968 – Kirsten i kedel-
dragt – en påklædning hun har optrådt med på
havnene utallige gange siden...*



Kæk sejlerpige – Kirsten ved roret i "Pingvinen"

"Pingvinen". I de næsten 20 år efter har Kirsten passet båden selv:

"Længe har jeg jo været den eneste kvinde på havnen med kedeldragt og sandpapir i lommen..."

Hvert år har vi smurt båden indvendigt med en blanding af lampeolie og fransk terpentiner, og det har jeg fortsat med.

Men for nogle år siden trængte båden til kalfatring, og det fik værftet lov til at udføre.

"...noget skal udføres af professionelle. Det skal jo nødig gå som med "Martha", der sank i Kattegat på grund af en forkert udført kalfatring", siger Kirsten.

Intervieweren har hertil at bemærke, at det lakarbejde, jeg har set, lever fuldt op til professionel standard. "Pingvinen" har hvilet trygt gennem alle årene i Kirstens erfarne og kyndige hænder.

"Pingvinen" på museum

Nu kommer dette jo så til at slutte, for Kirsten har foræret båden til Svendborg Museum, som med glæde har taget imod den:

"Jeg har ikke sejlet så meget med "Pingvinen" i de senere år, fordi jeg sejler rigtigt meget med min nye Poul i hans store motorsejler, så nu er tiden inde. Men årene med "Pingvinen" har givet så mange glæder – og det er sejlgleden, det kommer an på – ikke komforten."

Alle gamle fartøjsbeviser og skibspapirer kommer til museet, og alt gammelt udstyr ligeledes. De oprindelige kobberlanterner til petroleum kommer også med.

Bådens oprindelige bomuldssejl hænger i Skovshoved Sejlklub, men de skal også af sted til Svendborg sammen med "Pingvinen".

"Så er der nogen, der ligger inde med nogle gamle bomuldssejl til erstatning, vil sejlklubben være glade for at modtage dem", siger Kirsten.

Kirsten har i øvrigt lovet at komme over til Svendborg i nogle dage og hjælpe med at rigge båden op.

Bevar kulturarven

"Ligesåvel som at bevare smukke ældre bygninger – så vi kan se deres fine detaljer – skal vi også betragte skibene og bådene som kulturarv. Danmark er en søfartsnation, og vi skal vise, at vi er ordentlige mennesker, der vedligeholder tingene – at det ikke bare er noget med at smide ud."

Således slutter Kirsten et interview i Danmarks Radio



"Pingvinen" skinnende og smuk – og klar til at komme i vandet – Bergs linier fornægter sig ikke – maj 1992





af i 2007 – og det har hun til fulde opfyldt, både som ejer af "Pingvinen" og som giver af båden til brug og bevaring hos Svendborg Museum

Efterskrift:

Jeg vil gerne udtrykke min glæde og stolthed over at have fået lov til at tilbringe tid sammen med Kirsten Lund og med de mængder af spændende stof, hun har lånt mig. Jeg er imponeret og glad over at møde så rigt og kompetent et menneske – og jeg må da også indrømme, at jeg har fuld forståelse for det nærmest overvældende antal af Poul Lunds tydeligt forelskede fotos af sin hustru i de mange familiealbums, jeg har fået lov til at kigge i.

En artikel her i bladet kan kun give et ganske lille indblik i alt det, Kirsten har oplevet og står for. Den snyder læseren for den pragtfulde oplevelse, det er at

Udsigt til de andre deltagere i DFÆL-træf – set gennem bådens stolte bjærgemærs

møde Kirsten "live".

Der har været tale om at kalde nogle af DFÆLs forskellige ildsjæle ud til foredrag om de mange facetter i livet med træbådene. Vi kunne måske starte med at lokke Kirsten til at komme til sommertræffet i Svendborg og med "Pingvinen" ved sin side at fortælle om deres liv og indretten sig sammen under de særdeles enkle forhold.

Kirsten har utroligt meget at dele ud af – på festligste vis og så i fuld fart.

Stig Ekblom

"Pingvinen"

28 m² spidsgatter, bygget 1949

Konstruktør: Georg Berg

Værft: John Madsen, Strandhuse ved Svendborg

Længde: 7,50 m.

Bredde: 2,75 m.

Dybgang: 1,30 m.

Vægt: 3000 kg

Blykøl: 800 kg

Materialer: Lærk på ask og eg

Motor: Encylindret Yanmar Diesel

Køjepladser: 2 i cockpit og en snæver under fordækket. Man kan dog hænge dørken op på lister på køjesiderne i cockpittet og lægge en madras på – så er der 3 gode køjepladser udover den under fordækket.

Udstyr:

Oprindelige petroleumslanterner i kobber
Storsejl i bomuld

Tilsynsbog fra 1949

Signalflag fra 1940'erne

I modsætning til Bergs typiske spidse stævne har "Pingvinen" en mere buttet og bærende stævn op mod dækket, men skarpere i vandlinien.

Mere typisk for Berg er den enkle rig: Ingen strut eller salingshorn – kun forstag og vanter – og ingen agterstag



"Betta Dan"

En søsterbåd til "Pingvinen" blev bygget et par år efter i Nyborg, nemlig "Betta Dan", der skulle sejle i rederiet J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved ved Svendborg. Den var helt åben, og i modsætning til "Pingvinen" fik den gaffelrig, som traditionen er for skolebåde – helt op til vore dage. Utallige søfolk har under deres uddannelse sejlet med "Betta Dan", der vistnok sejler i Svendborg Sund endnu.



Svendborg Museum glæder sig til at modtage "Pingvinen"

Af Stig Ekblom

"Her får vi endnu et dejligt bidrag til Svendborgs maritime historiefortælling", siger Niels Valdersdorf Jensen. Den er bygget her, er knyttet til Kogtveds Søfartsskole gennem dens mangeårige ejer Knud Lauritzen, der jo også sejlede den i Svendborg Sund gennem de mange år. Den rummer så mange fine indretninger og så meget originalt tilbehør, hvilket taler ind til noget af det, vi som museum har særligt øje for: Det levede liv i lystbådene.

Det er meningen, at "Pingvinen" skal udgøre en del af museets sejlene fartøjer bla. sammen med den tidligere toldkrydsjagt "Viking", der i mange år sejlede som lystbåd i de nordiske farvande, var ejet af "Mølle-Marie", Marie Petersen fra Svendborg gennem 68 år.

Først skal "Pingvinen" lige tilbageføres helt til sin originale fremtræden, bla. med omlægning af dækket til lærredsdæk. Men forhåbentlig kan vi få "Pingvinen" at se på vandet, når vi kommer til Svendborg for at deltage i Sommertræf 2016.

"Viking" blev bygget i 1897 som krydstoldjagt og siden gennem mange år har sejlet som lystyacht for Marie Petersen fra Svendborg Dampmølle.

Niels Valdersdorf fortæller i øvrigt, at Svendborg Museum vil lave en udstilling i den store gamle værtshal, som museet for lystsejls flytter ind i. Anledningen er 150 års jubilæet for KDY og Svendborg Sejlklub, og de vil særligt belyse menneskene i og omkring lystbådene – det levede liv i bådene – også for at vise de forandringer, der gennem årene er sket med hensyn til ejer- og besætningsforhold, familiedeltagelse, sociale forandringer og meget mere.

Deltagerne i Sommertræffet i Svendborg kan vist roligt se frem til mange store oplevelser...

