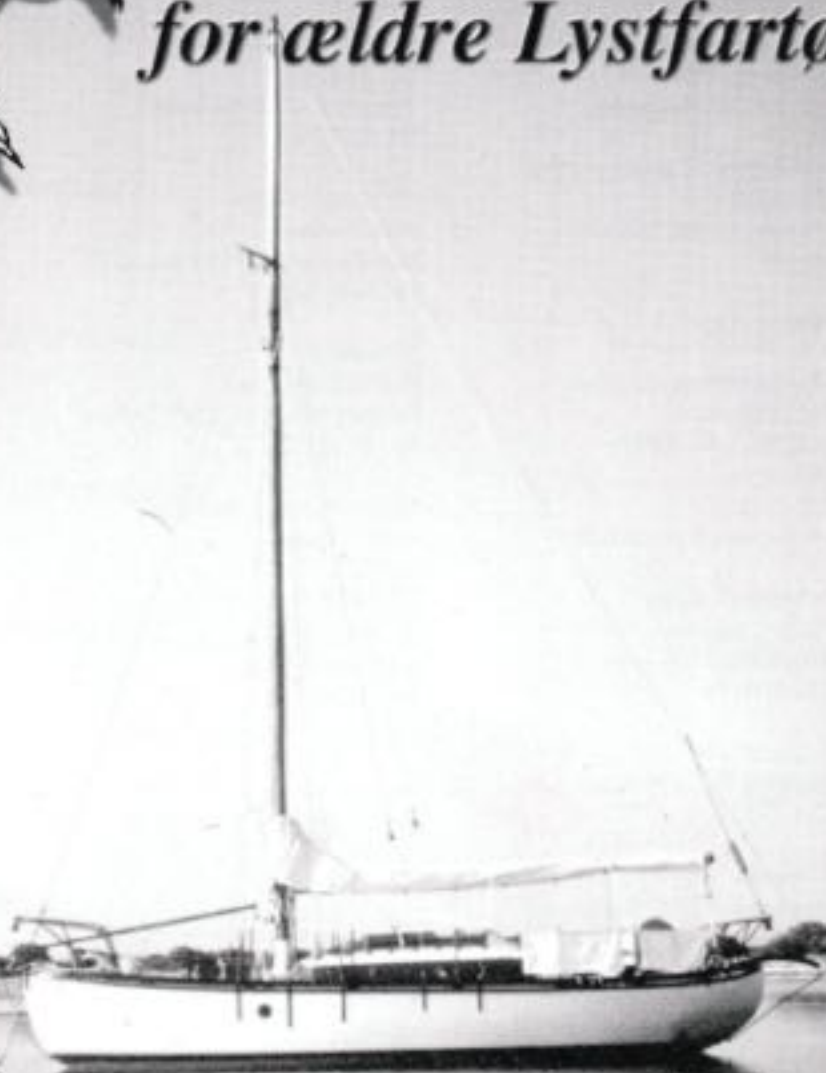




Dansk Forening for ældre Lystfartøjer



**Bladet udgives af
Dabsk Forening for
Ældre lystfartøjer
C/o Birte Molbech
Holstrebrogade 4 3.tv.
2100 København Ø**

*Telefonisk henvendelse skal ske til
Bestyrelsesmedlemmerne og til Birte
Molbech kan om økonomiske
forhold.*

Bladet udkommer 4 gange om året.

Redaktion og layout: Michael
Christensen

Tryk: Deslers Bogtryk

Redaktionelt stof og annoncer:
Michael Christensen
Radbyvej 56, 5600 Fåborg
Tlf. 6268 1894
E-mail:
marc.christensen@get2net.dk

Bestyrelsesmedlemmer:
Knud Isager, formand
Strandvejen 10, 7120 Vejle
Tlf. 7581 6051

Jørgen Jørgensen
Smedekærvej 38, 2770 Kastrup
Tlf. 3251 4432

Ole Heilmann,
Vesterløkken 23, 2700 Brønshøj
3860 2457

Ove Juhl,
Præstøvej 19, 4771 Kalvehave
Tlf. 53788631

John Knudsen,
Maden 14, 8210 Århus V.
Tlf. 8615 0246

Lokale initiativer:
"Kort 112"
Århus bugt-området
John Knudsen
Maden 14, 8210 Århus V.
Tlf. 8616 0426

"Skarøksen" Næstved
Kaj Albertsen
Yrsavej 3, 4700 Næstved
Tlf. 5373 0841

"Ø-havet", Sydfyn
Mads Lillholdt,
Ramsherred 25, 5610 Assens
Tlf. 6471 1216

"Storebælt"
Fini B. Rasmussen,
Kertemindevej 16, 5800 Nyborg
Tlf. 6536 2020

"Kjøbenhavnske træsejlere"
Jørgen Jensen
Hesseløgade 22 Irv
2100 Kbh Ø
Hjemmeside:
www.boatbuilder.dk
Tlf. 4043 4741
E-mail: boatbuilderjensen@get2net.dk

Vurederingsfolk:
Hans Emil Petersen, Svendborg
Tlf. 6221 3373

Visti Kruse, Ringkøbing
Tlf. 9732 1801

Knud Johansen, Friderikshavn
Tlf. 9842 2572

Arne Borghegn, Græsted
Tlf. 4839 0821

Johannes Hebel, Årøsund
Tlf. 7458 4314

Indhold

CYRD 2001

Side 7

"Tertius"

Side 9

"Hiawatha"

Side 12

Turberetning

Side 15

Historisk beretning

Side 18

NNL-regelen

Side 24

Annoncepriser

Annoncetekst og materiale sendes til adressen i kolofonen, betalingen foregår ved giroopkrævning, som udsendes når bladet er udkommet. Hvis du ønsker annoncen indsat på dfæl's hjemmeside anføres det i teksten.

Bagsiden: 1000 kr.

Helside: 600 kr.

Halvside: 400 kr.

En trediedel side u. billede: 200 kr.

Smaaannoncer (u. billede) 1/6 side: 100 kr.

(max. Handelspris 2500 kr.)

Kalenderen

Sommerstævne:

12.-15. Juli 2001 i Præstø

Classic Yacht Regatta Denmark:

9.-12. August 2001 i Svendborg.

Kont.pers: S.J.Weimann 6220 1648

E-mail: foska@post.tele.dk

Ø-havets stævne:

24.-26. August 2001, Korshavn på
Avernakø

13. Veteranskibsregatta:

23.-26. August i Laboe

Stævnets rigtige navn er Classic Yacht Regatta Denmark eller blot CYRD.

CYRD 2000 er finansielt støttet gennem EU's Interreg II pulje, der har til hensigt at fremme kulturudveksling og samarbejde på tværs af landegrænser. I samarbejde med den tyske K.E.R.N.-region (Kiel – Eckernförde – Rendsburg – Neumünster) har region Fyn skabt et større kulturudvekslingsprojekt med en række af fynske kultur og turisme-institutioner som bærende kræfter. CYRD 2000 er deltager i dette Interreg-samarbejde.

Ved årets Classic Yacht Regatta Denmark, der fandt sted i dagene 10. – 13. august, havde næsten 70 både fundet vej til Svendborg Havn. I solskin og frisk brise afvikledes der 3 sejladser på Lunkebugten ud for Valdemars Slot på Tåsinge. På en "op-og-ned-bane" konkurrerede 52 fartøjer i Sophus Weber Sejladserne om det Weber'ske Trofæ, medens de resterende både sejlede med i Regatta Touren. Efter sejladsernes afslutning lørdag, gik turen til Valdemars Slot på Tåsinge hvor et besøg på Danmarks Museum for Lystsejladser efterfulgtes af præmieuddeling og sejlermiddag i slottets Nordre Længe. Stævnet sluttede officielt ved midnatstide hvor sundbåden "Helge" lagde til ved anløbsmolen på Valdemars Slot og fragtede stævnedeltagerne tilbage til havnen i Svendborg. Alle betegnede stævnet som meget vellykket og planen er at gentage arrangementet i 2001 i dagene 9. – 12. aug.

Reportager fra årets Classic Yacht Regatta Denmark findes bl.a. i KDY's klubblad Sejlsport (nr. 4 -

september 2000), i Bådnyt (nr. 10 - oktober 2000) og i dette blad. Planlægningen af stævnet 2001 er færdig og vi regner med at kunne sende invitationer ud til alle DeFæle-medlemmer snarest. Allerede på nuværende tidspunkt har 12 både meldt deres ankomst, lige fra Juniorbåde til Seefarts-kreuzere. Stævnet arrangeres i fællesskab af Svendborg Sunds Sejlklub og Danmarks museum for Lystsejladser og sejladserne kommer ligesom sidste år til at foregå på Lunkebugten.

Ved sejladserne sejles der efter NNL-regelen og i den forbindelse vil vi meget gerne opfordre alle som har planer om at være med i år til at få målt jeres båd til NNL. Vi kan ikke nå at måle deltagerne ved ankomsten til stævnet. Derfor: Tag så mange mål på jeres båd som muligt inden i sætter den i vandet. De resterende mål tages når båden så er sat i og har ligget lidt. Målene sættes i ind NNL-måleskemaet som i kan finde i bladet hvor der også findes en fin målevejledning eller få det tilsendt enten fra Københavnske Træsejlere eller Danmarks Museum for Lystsejladser. Hvis du indsender målene til Københavnske Træsejlere udsteder de et målebrev til dig for kun 50 kroner. Det er en kæmpe hjælp til stævnearrangørerne når du fremsender tilmeldingen sammen med et NNL-målebrev.

Vi tør ikke garantere deltagelse i kapsejladserne for dem der møder op uden NNL-målebrevet. Yderligere information om sejladserne og stævnet får du hos:

Svend Johan Weimann

Tlf: 62 20 16 48

Stævnets rigtige navn er Classic Yacht Regatta Denmark eller blot CYRD. CYRD 2000 er finansielt støttet gennem EU's Interreg II pulje, der har til hensigt at fremme kulturudveksling og samarbejde på tværs af landegrænser. I samarbejde med den tyske K.E.R.N.-region (Kiel – Eckernförde – Rendsburg – Neumünster) har region Fyn skabt et større kulturudvekslingsprojekt med en række af fynske kultur og turisme-institutioner som bærende kræfter. CYRD 2000 er deltager i dette Interreg-samarbejde.

Ved årets Classic Yacht Regatta Denmark, der fandt sted i dagene 10. – 13. august, havde næsten 70 både fundet vej til Svendborg Havn. I solskin og frisk brise afvikledes der 3 sejladser på Lunkebugten ud for Valdemars Slot på Tåsinge. På en "op-og-ned-bane" konkurrerede 52 fartøjer i Sophus Weber Sejladserne om det Weber'ske Trofæ, medens de resterende både sejlede med i Regatta Touren. Efter sejladsernes afslutning lørdag, gik turen til Valdemars Slot på Tåsinge hvor et besøg på Danmarks Museum for Lystsejladser efterfulgtes af præmieuddeling og sejlermiddag i slottets Nordre Længe. Stævnet sluttede officielt ved midnatstide hvor sandbåden "Helge" lagde til ved anløbsmolen på Valdemars Slot og fragtede stævnedeltagerne tilbage til havnen i Svendborg. Alle betegnede stævnet som meget vellykket og planen er at gentage arrangementet i 2001 i dagene 9. – 12. aug.

Reportager fra årets Classic Yacht Regatta Denmark findes bla. i KDY's klubblad Sejlsport (nr. 4 -

september 2000), i Bådnyt (nr. 10 - oktober 2000) og i dette blad. Planlægningen af stævnet 2001 er færdig og vi regner med at kunne sende invitationer ud til alle DeFiele-medlemmer snarest. Allerede på nuværende tidspunkt har 12 både meldt deres ankomst, lige fra Juniorbåde til Seefarts-kreuzere. Stævnet arrangeres i fællesskab af Svendborg Sunds Sejlklub og Danmarks museum for lystsejladser og sejladserne kommer ligesom sidste år til at foregå på Lunkebugten.

Ved sejladserne sejles der efter NNL-regelen og i den forbindelse vil vi meget gerne opfordre alle som har planer om at være med i år til at få målt jeres båd til NNL. Vi kan ikke nå at måle deltagerne ved ankomsten til stævnet. Derfor: Tag så mange mål på jeres båd som muligt inden i sætter den i vandet. De resterende mål tages når båden så er sat i og har ligget lidt. Målene sætter i ind NNL-måleskemaet som i kan finde i bladet hvor der også findes en fin målevejledning eller få det tilsendt enten fra Københavnske Træsejlere eller Danmarks Museum for Lystsejladser. Hvis du indsender målene til Københavnske Træsejlere udsteder de et målebrev til dig for kun 50 kroner. Det er en kæmpe hjælp til stævnearrangørerne når du fremsender tilmeldingen sammen med et NNL-målebrev.

Vi tør ikke garantere deltagelse i kapsejladser for dem der møder op uden NNL-målebrevet. Yderligere information om sejladserne og stævnet får du hos :

Svend Johan Weimann
Tlf: 62 20 16 48

Stof til eftertanke for enhver træbådsejer

Og du kan få endnu mere at vide!

En tankevækkende artikel i det norske »Båtmagasinet« 5/94 beretter om et interessant langtidsforsøg. Igennem ét år fulgte redaktionen 10 lak- og imprægneringssystemers holdbarhed og egenskaber på forskellige træsorter uden at røre prøverne. Testen, der

både blev foretaget i salt- og fersk vand, viste, at de træprøver, der var behandlet med Epifanes og havde fået fem lag lak med mellemslibning, som foreskrevet af virksomheden, var uberørte af det lange ophold i vandet. Bedste opnåede prøveresultater blev opnået med Owatrol, Benar og Epifanes. Den Epifanes-behandlede træprøve var imidlertid den mindst slidt og havde bevaret det



tykkeste lag lak. Hvis man kan tale om en hemmelighed bag disse kendsgerninger ligger den i Epifanes maritime baggrund. Ud over Danmark og England er der stort set ikke andre lande i verden, der har så gamle søfartstraditioner som Holland og Epifanes er et hollandsk kvalitetsprodukt udviklet af producenten i tæt samarbejde

med Den Kongelige Hollandske Marine. Alene på grund af marinebutikkernes ønsker om en "høj omsætningshastighed" omkring et "smalt" produktsortiment, har Epifanes besvær med at trænge ind på det danske marked. Det er meget synd for de danske sejlere, men opgiv ikke af den grund!

Ring til importøren i Danmark.

Epifanes
BÅDEBYGGER HANS FOKDAL, HF
MARINE

Bagergade 2-4, 5700 Svendborg 6220 1312

Tertius er en meterbåd, ingen tvivl om det, men når det er sagt må jeg forsøge at præcisere hvilken slags det er. Som det fremgår af teksten fra "Sejlsport" i 1906 er båden en kutter på nærved 10 sejllængder og altså ikke bygget til R-regelen, som jo også først blev til på konferencen i London 1906. Her er det som stod i "Sejlsport" i 1906

"En nybygning"

Vi er i det glædelige Tilfælde at kunne bringe Meddelelse om en Nybygning, der sikkert vil betyde en smuk forøgelse af den danske lystsejlerflaade. Rederiet "Charles Olsen m. fl." har nu kontraheret med Anker og Jensens Værft i Asker ved Kristiania om bygning af en Baad i stedet for "Norma", som Rederiet har solgt til

Häradshöfding Ljungmann i Helsingborg. Nybygningen bliver en Cruiser paa tæt op mod 10 Sejlmeter, efter Ingeniør Joh. Ankers Tegning. Målene er 14,4 Mtr. o. a. 8,80 Mtr. i v. L., 3 Mtr. Bredde og 1,85 Mtr. Dybde. Den skal selvfølgelig have norsk Veritas Certificat, bygges af Mahogni, og vil i alle Maader blive en Langfartsbaad, saa god som den kan skaffes fra Jensens snart berømte Værft. Overingeniør Roshouw har venligst paataget sig som Inspektør at følge Tilblivelsen fra Kølen lægges, til Rederne - om alt gaar vel - i Maj 07 henter Skuden." Siden har "Susanne", som den kom til at hedde, haft flere ejere og navne inden den i 1991 blev købt af KFUM-spejderne i Thisted.

9 meteren "Tertius"

KFUM-spejderne i Thisted blev grundlagt i 1964, og gennem årene er gruppen vokset støt og roligt og omfattede i 1980 ca. 150 medlemmer. Gruppen kaldes også "Niels Juels Gruppe", kaldt op efter den gamle søhelt Niels Juel, som trådte sine barnesko i Thy i nærheden af Hanstholm.

Sammen med en del unge i gruppen følte lederne efterhånden behov for at udvide aktiviteterne til at omfatte søspejderarbejde. I 1981 fik man mulighed for at få en gammel kystbåd ved navn "Sejr" til låns eller leje af etnologen Thomas Højrup. Køben-

havn. "Sejr" blev bygget i Klitmøller i 1931 af skibsbygger Mortensen, og var en kystbåd med åbent styrehus og rorpind. Denne båd havde vi fornøjelse af i 4 år, hvor båden klarede sig fint med den én-cylindrede Hundestedsmotor, som skulle startes med tændpatron og trykluft. Betingelsen for lejermålet var at båden skulle vedligeholdes og være i orden efter Thomas Højrup's anvisninger - vi havde herefter båden på meget lempelige lejevilkår. Problemet var, at vore unge efterhånden gerne ville have en rigtig sejlbåd ud af det, men "Sejr" måtte på ingen måde bygges om, den



skulle bevares som den kystbåd, den var. Så skete der det, at man fra statens side i 1985 gav ophugningsstøtte til gamle fiskefartøjer, som herefter godt måtte sælges. Vi fik mulighed for at købe en kystbåd, hjemmehørende på Lild Strand, til en rimelig pris, og i slutningen af sommeren 1985 sejlede vi hjem til Thisted med "Nordvest". En tur ned langs kysten til Thyborøn, og herfra op gennem Limfjorden til Thisted. Vi havde en idé om, at båden kunne bygges om

og rigges til med sejl. Som tiden gik fandt vi dog ud af, at dette var og blev en ret problematisk drøm, (en kystbåd ville aldrig kunne blive til et særlig godt sejlskib) og efter 6 års ejerskab, besluttedes det at sælge igen. Da havde "Niels Juel", som båden var blevet døbt, foretaget mange spændende og dristige togt, bl. a. deltaget i KFUM-spejdernes landslejr ved Holbæk i 1990. I gruppeledelsen så vi på gamle sejlbåde i Københavns havn, i Roskilde og flere andre steder. Vi havde hjælp af en erfaren lystsejler Ole Klemme her fra Thisted, som også var skibsbygger og som havde været vores rådgiver gennem alle årene.

En dag i 1991 fandt vi så båden "Siesta" i Marselisborg Lystbådehavn, og vi var bare solgte. Her var båden, som kunne tilgodese alle vore behov. Vi døbte båden "Tertius", opkaldt efter én af Niels Juels slagskibe i Køge Bugt, og i denne båd fik vi alle vore drømme opfyldt. Den stillede store krav til os, hvad vedligehold og bemanding angik, og gennem årene har rigtig mange unge brugt mange timer på at gøre "Tertius" klar til den nye sæson, med vedligehold og rengøring, slibning og



båden tog vand ind. Vi besluttede i 1994 at udskifte stævnen, hvilket også medførte, at vi følte os nødsaget til at skifte seks spanter samt en del borde. Egetræspanterne

maling. "Tertius" er bygget i maghony og lærk på eg.

Siden KFUM-spejderne overtog "Tertius" i efteråret 1991 er følgende arbejder blevet professionelt udført med hjælp af bl. a. bådebygger Ole Klemme. Den gamle benzinmotor blev straks udskiftet med en ny Mi t-zubitzi dieselmotor (43 hk). Derefter investeredes i nyt storsejl og spiler. Den gamle træbom blev udskiftet med en ny i aluminium. Nyt radio- og navigationsudstyr. Efter nogle års forløb blev det konstateret at stævnen (kraftigt egetræ) havde et brud, hvor

blev fremstillet i lamineret egetræ, hvilket i virkeligheden gjorde dem endnu stærkere. Stævnetræet måtte vi samle i to stykker – vi kunne ikke skaffe så stort et stykke egetræ i eet stykke. Der blev ved samme lejlighed isat nye rustfrie røstjern. Hele dette restaureringsarbejde tog ca. eet år. Det var med blødende hjerter, at vi senere belagde hele ruffet, som jo ellers består af maghony, med glasfiber. Vi gjorde det i erkendelse af, at vi nok ellers ikke kunne få ruffet tørt.

Juniorbåd "Beat" fra 1961 sælges.

Er i fornuftig stand, med nyt dæk og ruf belagt med glasfiber. 2 stk. ældre stel sejl, motorbeslag samt anker & padler. Har stået på land de sidste par år.

Kan afhentes for 5000 kr.

Troels Aggersbo Tjørneparken 28, 4690 Haslev

Tlf. 5631189

"Hiawatha" finsk kystkrydser

Ruben Lönnberg, min farfar, købte Hiawatha den 12.7.1945 i Björneborg (Pori på finsk). Jeg selv har sejlet i Hiawatha siden sidst i halvtredserne; nydt skibet og den finske Skärgård. En stor del af mine sejladskundskaber har jeg fra farfar og Hiawatha. Efter farfars død i 1974 blev hun solgt og havde, så vidt vides, mindst tre ejere. Ingen af dem gjorde nogen større indsats for at holde hende ved lige. Et lærredsdæk blev lagt og en Mercurypåhængsmotor, 3 hk, anskaffet, da farfars gamle Archimedes nok var blevet for antik (brugt blev den sjældent under farfars tid, da den var – mildt sagt – upålidelig).

Efter et fantastisk detektivarbejde fandt min far Hiawatha en januaraften i 1984. Hun stod i en af Helsingfors mange lystbådehavne og vi fik værftsejer Enochson, som havde hjulpet farfar med Hiawathas vedligeholdelse, til at kigge på hende. Han gik rundt og stak i skroget med en kniv og var helt benøvet over i hvilken god stand skibet befandt sig. Heldigvis var hun til salg, det blev aftalt at Enochson skulle hente Hiawatha til foråret, når det blev lidt varmere, og gøre hende sejlklareså vi lige kunne komme færende og sejle

hende til Danmark. Blot have ingen tænkt på, at da Enochson gik rundt og stak i træværket var det minus tyve grader udenfor!! den historie endte med at vi, efter afhentning af Hiawatha gik på grund så grundigt, at hun blev taget på land ved Ekenäs og fik lagt glasfiber om skroget og lov til at overvintre der.



Igen ved hjælp af min far, fik vi fat i Harald "Affe" Alftan 81 år. Han var tidligere journalist med al slags sejladssom hobby og blev ofte brugt som statistisk ekspert og han kunne heldigvis huske Hiawatha. Det er fra ham jeg har nedenstående oplysninger. Desværre døde han i en alder af 88 år i 1993 og tog en masse viden med sig. Harald "Affe" Alftan var trods ordblindhed fra barndommen, senere stær på venstre øje og totalt blind på højre, en meget respekteret sejlsportsjournalist på Hufvudstadsbladet. Hiawatha er konstrueret af Paavo Kristian Husgafvel (24.1.1884 – 1.10.1954) til den amerikanske 6.0 m-klassen i.h.t. reglerne fra 1903. Hun blev bygget i 1906 i Summa på Brd. Seppäläs værft, som dengang var kendte bådebyggere i Kotka og omegn. Indskrevet i Helsingfors Segelsällskap: Ejer P.K. Husgafvel. Max. længde 9,0 m, l.i.v. 6,76 m. sejlareal 54,67 kvm., displacement 2,82 t. Kapsejlet i den amerikanske 7,5 m-klassen 1906 – 1907 med respit mellem skibene. Middelgode resultater, bl.a. to II priser. Flyttede i 1908 til den finlandske 55 kvm-særklasse (en variant af Skärgårdskrydserklassen) med større fremgang, idet hun her både fik første og anden priser. Deltog i 1911 i NJKs 50 års jubilæumssejladssog uden at gøre sig særligt bemærket. 1921 omrigget til bermuda-sluprig m. triangelformet storsejl + fok = 45 kvm. Helt ombygget af S. Asplund i Vasa; skroget forlænget med 1 m., fribordet forhøjet med mindst ét bord, helt nyt dæk og riggen moder-

niseret til ca. 33 kvm = konverteret kystkrydser. I 1912 solgte Husgafvel hende til aktuarie Onni Lönnrot, Helsingfors Segelsällskap og overgik se-



nere til Suomalainen Pursiseura. 1912 – 1921 Oplysninger mangler. Ejer Birger Gerdman, solgt i 1923. – 1936 Oplysninger mangler. 1936 – 1945 Ejer søkaptajn Aksel Lundberg, Björneborgs Segelförening, nummer i sejlet 97. I 1945 Indregistreret hos Sjöbjömanar, Helsingfors. Ejer Ruben Lönnberg. Max længde 10,5 m., l.i.v. 7,20 (senere ændret til 7,40 m.), bredde 2,35, dybgående 1,40, displacement 3,5 tons, sejlareal 30,3 kvm. (senere ændret til 32,0), nummer i sejlet 46. Fra farfars logbøger har jeg følgende oplysninger: Agterpartiet forlænget med 80 cm., skroget forhøjet med 2 bord. Dæk, kahyt og indretning, nye. 180 kg. bly i kølen. Spiler 35 kvm. anskaffet. 1954 – 1955 Cockpit selvflæsende, pantry på bb side på klædeskabets plads. Nyt storsejl og fok 22,1 + 11,4 kvm. = 33,5 kvm. Masten forlænget med 1245 mm, dvs. højde



værft i Årøsund. Da lærredet fra dækket blev fjernet kunne man uden besvær stikke en hånd igennem træværket. Hun fik en gennemgribende renovering, bla. et nyt teakdæk, alle luger fornyet, ræling og cockpit samt kistebænke blev ført tilbage til deres oprindelige udseende i 1945. Farfar havde på sine gamle dage svært ved at gå og havde derfor åbnet kistebænke til alle sider. Derved kunne han nemmere nå de ting han skulle bruge. Hiawatha er desuden udstyret med nyt storsejl, fok, genua, stormfok samt spiler. Hele riggen blev også udskiftet da den gamle fik en mere og mere rød farve under sejladsen over Østersøen... på vores vej til Hiawathas nye hjemland, Danmark. Hun er nu – for det meste – udstyret med tre Skibshunde.

Christina Gottlieb

over vandlinien 12,93 m. Køl af bly, 1530 kg. 1969 Masten repareret pga. råd i det øvre salingsbeslag, således at hele toppen ned til det øverste salingshorn blev fornyet. Efter mange eventyr fik vi i 1985 sejlet Hiawatha til Danmark. Under rejsen blev Mercury påhængsmotoren skiftet ud med en Johnson 6 hk. Hiawatha blev taget op på Heebølls



Til veteranstævne i Svendborg med JUVEL D 133 af Falsled.

I august 2000 startede man på Veteranstævne i Svendborg. Carl Bisgård og undertegnede deltog i Carls 5,5 m Nordiske krydser "Juvel." Vi mødte kun 9 både, men alligevel syntes vi det var en mægtig god ide, og et fortræffeligt stævne, så vi aftalte at sejle derned igen i 2001.

Vi aftalte at starte onsdag aften før stævnet. Carl havde nogle ting der skulle ordnes inden vi kunne komme af sted, så kl. blev 1900 inden vi kom ned til båden og fik rigget til. Vores plan var at overnatte på Lyø. Vi kom omsider af sted, det blev en fin tur, men med for lidt vind, så vi ankom først til Lyø ved 22.00 tiden. Vi har aldrig motor med i "Juvel", så vi havde lidt opskud til at

komme i havnen. Der var selvfølgelig fyldt til bristepunktet, men vi fik alligevel en plads udenpå et par tyskere inderst i havnen. Jeg må jo indrømme, at i sammenligning med min dejlige folkebåd, Påfuglen, er Juvel lidt primitiv. Godt de lyse nætter ikke helt var forbi, ellers havde vi aldrig fået lavet mad. Det foregik ved lommelygtens skær, stegte koteletter med rødvinssauce, det er vi vant til i folkebådsregi. En dejlig middag,

med rimeligt med rødvin og så på køjen.

Torsdag morgen vågnede vi tidligt og efter morgen toilette og opvask, satte vi kursen efter Svendborg. Vi startede ca. kl. 09.30, med en meget spids bidevind, men det kan krydseren fint klare, så vi kunne holde Svelmø trille op. Efterhånden som vi nærmede os Trillen rummede vinden, så det endte

med vi kunne blive på samme ben helt til Svendborg. Vi havde en fin fin sejltur.

Ankommet til Svendborg trafikhavn, lagde vi os uden på "Hiawatha" fra Koldingfjord. Lige efter os ankom Maria og Ove Juhl fra Kalvehave i nordisk krydser "Joane" og lagde sig på siden af os. Ved vores ankomst var der kommet en del både, men ellers

kom de anløbende lidt efter lidt, og til sidst var alle forventninger overgået, vi blev omkring 65 i alt fra små spidsgatter til 12 metre, samt en del Tyske meterbåde. Torsdag aften spiste vi i båden, og ellers var der foredrag ved nogle trækskibseksperter fra Brede og Roskilde mener jeg. Vel nok en lidt for videnskabelig gennemgang omkring det med skibsbevaring. De træbåde vi sejler i skal kunne bruges på en efter vor tid fornuftig måde, det



kan ikke være meningen, at alt skal føres tilbage til den tid da båden blev søsat. Det udvendige ja, men om læ må det være, så det fungerer efter de behov man har i dag. Fredag startede med fælles morgenmad i et af lokalerne på havnen, et dejligt og rigeligt morgenmåltid hvor man måtte tage til kapsejladsen så man kunne holde sulten fra borde. Så var det bare at få båden rigget og komme ud på Lunkebugten. Der var god vind ca. 8-10 sekundmeter fra sydvest. Startlinien lå ca. ude ved Thurekosten, og var dejlig lang. Vi fik en god start og skulle jo slå Maria og Ove i "Joane". Jeg kunne forstå på Carl, vi revanche til gode. De havde imidlertid fået en tredje mand ombord, så vi havde lidt mere at se til, især da vi skulle sætte spiler. Når jeg er med, er det altid de andres problem med sådan en klud, det har vi heldigvis ikke i folkebåden. Carl blev forgast, og jeg klarede styringen. Det gik ret udmærket, men jeg må nok sige, at da vi lå ved slagmærket kom 12 meteren lige klods ca. 4-5 meter fra vores hæk, så er den godt nok rimelig stor, man får lidt af et sug i maven, men det er et flot syn. Vi klarede os fint i fredagens sejlads, og vandt dem begge, vi kunne godt mærke på "Joanes" besætning, at ikke var alt for godt, men vi klarede det med et par glas rødvin. Om aftenen var der mad i lokalet vor vi også fik morgenmad, en dejlig skipperlabskovs, der var desværre for lidt af den, så nogle fik intet, og måtte vente på en anden menu, men vi havde det hyggeligt, det har man for øvrigt, når man er sammen med ligesindede. Vi er heldigvis alle bidt

af en gal træbåd. Efter middagen kunne man enten gå i byen eller ned i bådene og hygge sig med vennerne vi valgte det sidste, og havde en fin aften.

Lørdag morgen var vejret og vinden som om fredagen, dog måske lidt mere skiftende luft. Der kom ind imellem nogle byger. "Joane" gik fra os på første ben. Vi havde nogle vind-spring, på vore krydsben, hvor de var mere heldige, så jeg mener, de tog os i første sejlads. Men så fik vi dem i anden start, det var en mægtig sejlads, på spilerbenet indhentede vi "Svanen" og kom desværre ind i deres læ, men efter vi fik lagt lidt skæring ind på vores kurs kom vi fri af dem. De store både vi sejlede sammen med føltes godt nok lidt enorme når man sådan kommer på klods hold af dem. Så gik turen hjem igen gennem sundet, kryds hele vejen. Vi havde en dum oplevelse, da vi lå på kryds fra hjørnet ved Mårødder over mod Troense, her kom en motorbåd sejlede ned mod os, jeg holdt min kurs og holdt øje med motorbåden. Han fortsatte med kurs direkte mod os og jeg tænkte, nu må han da snart falde af men fan' me', han blev ved. Så endelig, da vi begyndte at ændre kurs faldt han af. En gang imellem tænker man på hvordan de har fået tilladelse til af bevæge sig på vandet.

Vi var meget betaget af det knarrfeldt der var med i kapsejladserne. For det første er det et meget elegant og harmonisk skib. For det andet sejler de fantastisk godt, det er altid dejligt at sejle sammen med smukke skibe, og dygtige sejlere.

Efter kapsejladsen var der middag på

Valdemar Slot, det glædede vi os meget til. Vi blev transporteret derud i bus, i god tid så vi kunne nå et besøg på det fine lystfartøjsmuseum. Jeg skulle som altid hen og se Piratjollen der ligger der. Min første båd var sådan en. Vi havde nogle dejlige oplevelser i den.

Så var der middag i hestestalden. Vi kan ikke andet end rose arrangørerne af hele arrangementet, både regattaen og det efterfølgende, det var et formidabelt godt stykke arbejde sejlkлубben havde gjort.

Baronen på Valdemar Slot og John Walsted kan heller ikke roses nok for deres initiativ og arbejde med Regattaen.

Det blev en dejlig aften, maden var rigelig og god, vinen rimelig og

billig, stemningen høj og sejlturen hjem gennem sundet med Helge flot, klar himmel og måneskin, det var en meget smuk tur, og en god oplevelse og afslutning på nogle dejlige dage. Søndag kom med flot vejr og ingen vind. Men vi skulle hjem. Carl sagde at arbejdet kaldte, ak ja, det arbejde tager meget fritid. Nå men vi riggede til og prøvede på at komme ud af havnen, det tog vel nok en halv time

at komme ud til sundet, og oh ve og skræk, der var ingen luft og modstrøm. Vi forsøgte at stævne strømmen, men gled baglæns. Gode råd var dyre, men så kom der en ketch imod os. Op med et kvajl tov, og minsandten, han tog kurs over til os. Det var

en amerikaner, han spurgte om vi skulle ind i havnen, men vi fortalte vi ønskede at komme med ud af sundet. Det var vi velkommen til. Vi kastede en ende over, og havde en fin tur tid til Lehnsskov. Her satte han kurs mod Ærøskøbing. Det var ikke lige der vi skulle hen, så vi fortalte dem, vi skulle mod Fåborg. Samtidig havde Carl hentet den ene af de flasker rødvin vi havde vundet i



kapsejladsen, den ville vi give for turen, de afslog, men omsider gav de sig. Det var meget morsomt at se og høre dem, da de fik flasken over, etiketten var jo en sejlkлубben havde fået lavet, med en optimist jolle, den var de meget betaget af. Vi fik lidt vind. Jeg gik om læ og fik mig en på øjet, og vågnede først da vi var tæt på Svelmø. Vi havde måttet krydse hele vejen. Her slap luften op igen, men

heldigvis kom der en tysker, vi fik tovet frem, og fik et lift til Avernakø havn, her ville de ind. En Dansk båd tog os med til Kyø og vi måtte igen ligge og drive uden vind. Carl blev irriteret, og begyndte igen at snakke om arbejde mandag morgen. Jeg måtte trøste ham så godt jeg kunne, men det hjalp intet, han hidsede sig mere og mere op. Nå, men hvad gør den kloge mand så, ned og undersøge om der er mere proviant, men nej, intet. det eneste jeg fandt, var en lille pose kartofler og én flaske rødvin. Jeg skrællede kartoflerne kogte dem og serverede dem for os sammen

med rødvinen, det hjalp en smule, humøret steg, og minsandten, der kom også lidt luft. Vi fik gang i båden og efter at have slidt og slæbt med pagajen på skift nåede vi Faldsled kl. ca. 22.

Vi havde haft en herlig tur, med nogle dejlige dage i Svendborg i selskab med nogle af vores skønneste træski-be.

Vi kommer igen næste år.

Med sejlerhilsen

Gunnar Kristensen "Påfuglen" FD 59
Faldsled

Redaktionen modtog denne spændende beretning som fra Torben Holm som, selvom han betegner sig selv som polyestersejler, må have et hjerte af træ:



Til Foreningen til bevarelse af ældre danske lystfartøjer.

Jeg kiggede lidt på jeres hjemmeside, under 30m2 Spidsgattere og fandt her min onkels gamle båd D25 Heady, det fik mig til at tænke lidt over at bådene er registreret, men historien bag dem er der snart ingen der kender.

Niels Larsen min morbror er født 10-6-1916 i Korinth på Sydfyn han døde i Hollywood Florida her midt i januar 84 år gammel og så er der kun min mor tilbage, af den oprindelige besætning hun er 80 år gammel.

Niels Larsen kom efter endt skolegang i lære som blikkenslager i Odense, hans senere svoger Valdemar Christensen kom også i lære hos den samme mester året efter.

Valde var senere i livet en kendt person inden for organisationsarbejdet i Dansk sejlfunion og i mange år kasseret/ formand i Odense sejklklub. I medens der stod i lære byggede de sammen med flere andre kajakkere og dyrkede i nogen tid kajaksporten. Her har de nok på Fjorden set at det var nemmere at sejle med sejl, så i 1935 købte de sammen en 18-19 fods kragejolle "Jes" en skarpt bygget underløben jolle med høj nokket gaffelrig. Det var dog ikke nok for dem så i 1937 besluttede de 2 sammen med en kammerat, at de ville bygge tre 30m2 spidsgattere. Det skulle være Berg-både derom var der ingen tvivl, så de tre cyklede til Skælskør for at få en tegning. Berg var meget hjælpsom han solgte 1 tegning med ret til at bygge 3 både. På trafikhavnen i Odense var der nogle store træskure, Skællehuse kaldtes de, de benyttedes til opbevaring af formalede Østersskaller som der dengang og til op i slutningen af 50'erne gravedes en masse af på Odense fjord. Skallerne var såkaldte Hønseskaller, et kalktilskud til Høns. I et sådant skur lagde de nu kølene til de 3 både. Skurene var utætte og uden elektricitet, de havde ingen mekaniske hjælpemidler ud over en cykelbåndsav, et fastmonteret cykelstel hvor der på baghjulet er monteret en båndsavklinge, så hvis der er en der træder godt i pedalerne kan en anden save i emnet. Træet til bådene blev valgt hos den lokale tømmerhandler sat til side og hentet på cykel når der var brug for det og penge til det. Så kunne de forarbejde disse materialer og så hente nok et stykke træ når

det var færdigt.

Med håndværktøj og uden erfaring som bådebyggere brugte de al deres fritid i 2 år på projektet. At fritiden var ret sparsom, er noget andet noget, det var 6 dage a 8 timer om ugen 48 timers arbejdsuge. 45 timer med Weekend altså ½ fridag om lørdagen kom først et par år efter krigen. De havde venner der gav et nap med, når de var ved at give op. Niels siger det var en hård tid for dem, at stå der i skuret hver eneste aften året rundt. Ikke engang juleaften holdt de fri. De havde viljen og evnerne fik de. At amatørbygge en båd af træ dengang betød, at det færdige resultat skulle på en hver måde kunne måle sig med det professionelle håndværk. I dag ser vi også selvbyggere i mange forskellige materialer, de når ofte ikke den standard som det professionelle produkt. Det virker som om at når man laver noget selv i dag behøver det ikke at være første classes arbejde, sådan var det ikke dengang. De var da de begyndte at bygge henholdsvis 20 og 21 år gamle. Ind imellem kunne de være så heldige at være arbejdsløse i en periode, så kunne de nå et stykke vej. Det med at bygge når man var på støtten var dog ikke kun af det gode, de blev meldt til fagforeningen og deres understøttelse blev inddraget. Det kunne endda gå, da understøttelsen til ugifte svende alligevel var meget lav, men værre var det at de der havde meldt dem til fagforeningen, men som ikke kunne stoppe dem, nu meldte dem til brandmyndighederne. Et tjæret træskur, beklædt med aviser indvendigt for at holde på varmen, oplyst af Petromax lamper og med en

hjemmelavet træfyret svedekiste, og godt med høvlspåner på gulvet var jo noget af en brandbombe. Her hjalp deres gamle ven fra kajakdagene Politifuldmægtig Aagård dem ud af problemerne. Ting som vi i dag ikke tænker meget over med vores gode værktøj, hullerne til kølboltene gennem bundstokke og køltræ 90 cm langt $\frac{3}{4}$ " diameter, et sådant hul tog en hel arbejdsdag for dem. Selv i dag er det noget af et job, ikke mindst det at sikre sig, at hullet nu også bliver lige, ligeledes at bøje bordene på plads på en Spidsgatter er vanskeligt, nogle af den er jo s-formede. Hvis der var godt med penge i kassen flot-

Da alle 3 både var planket op, trak de lod om dem, derefter byggede de dem individuelt færdige. Som gode hjælpere der støttede dem med råd og dåd under bygningen nævnes altid Hans Jensen, Måler og skibstømrer og sejler i sit hele liv, Victor Hansen, Nielses svoger samt, Helmer Nielsen tømrer og sejler. Derudover deres kærester der bragt mad og varm kaffe til dem. Niels var så heldig at en bror der arbejdede på Brandts Klædefabrik som snedker, kunne skaffe Oregon. Dette blev skåret op i 20X25mm og lagt som plankedæk sømmed fordækt med fisk og skandæk i mahogni. De to andre både fik staffbrædder med



lærred som dæk. Masterne var massive grænne der blev fældet i Langesøskoven W for Odense og som i lang tid lå fortøjet i Stavis å med rodenden op imod strømmen, hvilket var måden at bevare træet på dengang.

tede de sig nogle gange og købte maskintid hos den lokale bådebygger, men alt i alt er de håndbyggede i ordets egentligste forstand. Venner og familie samlede alle bly til dem så de kunne få køle. Heady fik dog aldrig blykøl, men en af støbejern i det merprisen for blyet skaffede kapital til at færdiggøre byggeriet.

inden de med skarøksler blev hugget i Firkant, ottokant o.s.v. indtil de var runde. Heady havde som den eneste rustfri beslag hvilket ikke var almindeligt dengang. Men Niels havde som blikkenslager hos C.M. Eriksen mulighed for at tiltuske sig dette gode materiale, som han så selv formede, en kollega der kunne kunsten at svej-

se i dette materiale gjorde dette for ham. Niels fortæller at hans mester det første år Heady var i vandet, en aften i sin bil kom til Stige Ø hvor Odense sejlkлуб holder til, han stoppede op, løftede hatten til hilsen som herrer jo dengang brugte og sagde, det er en dejlig båd De og jeg har Hr. Larsen.

Da bådene i foråret 1939 var færdige blev de trukket ud af skuret og på en slæde af træ på indfædtede planker, blev de efter en af en lastbil trukket over til en af de store højbane kulkraner på havnen. Der blev lagt noget solidt tovværk rundt om båden og kranen løftede båden i grabben og svingede den over bolværket og ud i havnen.

Bådene fik navnene d25 Heady, d26 Ay-Ay, d27 Ecco, hvad bådene skulle hedde var en hemmelighed næsten til det sidste, men en af de allersidste dage blev Niels og Valde klar over at de havde begge valgt Ay-Ay, hvilket de havde valgt fordi, de i dagligt sprogbrug på deres lille værft brugte vendingen Ay-Ay. Niels var oppe imod overmagten idet Valde og Niels's søster som nu var Valde's kæreste mente de havde retten til navnet kom Niels's båd til at hedde Heady, det skulle være noget Engelsk lydende. Bådene blev rigget til ved kranen og kunne så selv sejle den første korte tur fra trafikhavnen til Stige Ø. Til sidst var sejl et problem, det var ikke til at fremskaffe sejldug, men hos en sejlmager på Thørø lykkedes det at få fok og stor-sejl, samt en stormfok syet. Stormfokken førtes i stille vejr på spilerstagen rigget som bovspyd, sat flyven-

de i bomdirken som kompenation for manglende genua.

Valde solgt umiddelbart efter Ay-Ay for at kunne stifte hjem. Niels sejlede i Heady i 10 år

Tursejls og kapsejls inden rigs og udenrigs, men det meste af krigen var sejlerne lukket inde på Odense fjord og skulle være i havn inden mørkets frembrud, hvilket gav problemer mindst engang, hvor Værnemagten så beslaglagde Heady. Her gik Niels så og bed negle i nogle dage, inden han fik en bøde og det gode skiv tilbage. I 1949 blev Heady solgt og Niels besluttede at emigrere til USA, det gik dog i vasken og der blev i stedet bygget Piratjoller i garagen hos min far, i 1952 rejste Niels til Florida hvor han har boet siden.

I de mange år har han været her på ferie mange gange. Ferierne var som regel lagt så han kunne overvære starten på Fyn Rundt, han har flere gange set Heady når han har været her, det betød kolosalt for ham at sidde i cockpittet og holde på den rorvind som han selv havde lavet og nyde en øl eller 2. Han var især stolt da Heady i 1969 sejlede Færøerne rundt med en besætning fra Svanemøllen. Det er nu nogle år siden vi har set Heady sidst vi har ledt uden held. Ay-Ay så jeg så sent som i sommer i Bohuslen under svensk flag men med S30D26 i sejlet.

Niels Larsen bevarede hele sit liv kontakten til Odense Sejlklub, han var i de sidste år kontingentfri medlem, den anerkendelse betød meget for ham.

Fra en polyesterkrydser Torben Holm.

STÆVNEPROGRAM 2001.

PRÆSTØ.

Torsdag den 12. Juli.

Bådene ankommer i løbet af dagen.

Kl. 18,30 "Molebajere"

Kl. 19,00 Standerhejsning og salut.

Kl. 19,15 Modtagelse på Rådhuset.

Kl. 20,00 (Cirka) Socialt samvær i Pakhuset.

Fredag den 13. Juli.

Kl. 9,00-16,00 Vurdering af bådene.

Kl. 19,00 Årsmøde i Pakhuset, derefter socialt samvær.

I løbet af dagen rundvisning i Kirken/byen.

Lørdag den 14. Juli

Kl. 11,00 Præsentations-/kapsejlads for motor- og sejlbåde.

Kl. 19,00 Festmiddag og uddeling af vurderingspræmier.

Dans til levende musik

Søndag den 15. Juli.

Kl. 11,30 Præmieuddeling fra Lørdagens sejlads.

Kl. 12,00 Standernedhaling og slut på stævnet.

Vi forsøger, at arrangere NNL målinger i løbet af Torsdagen og Fredagen.

Vel mødt i PRÆSTØ.

Is:

XXXXXXXXXX

Sejldugsmateriale for storsejl: _____ Spilerstagens længde: _____

Mastemateriale: Træ: _____ Andet: _____

Har båden delt lateralplan (adskilt køl og rør): Ja _____ Nej _____

Har båden indenbordsmotor: Ja _____ Nej _____ Propeltype: 2-,3- el. 4 bladet: _____

Folde- eller vridbar: Ja _____ Nej _____

Sidder propel i udskæring i rør/dødtræ: Ja _____ Nej _____

Evt. mast nr. 2 Sorte ringe: Ja _____ Nej _____

A: _____ B: _____

Stagsejl

J: _____ I: _____

Spiler

Is:

Jc:

Ønskes ekstra målebrev, med brug af bomuldssejl og/eller bomuldsspiler:

Ja _____ Nej _____

Bomuldsstorsejl: Ja _____ Nej _____ Bomuldsspiler: Ja _____ Nej _____

Hvis båden også ønskes målt med bomuldsstorsejl, angiv da forlig og underlig for det fuldt strakte storsejl:

B: _____ A: _____

Målt den: _____

Af ejer og uvildig tredje mand

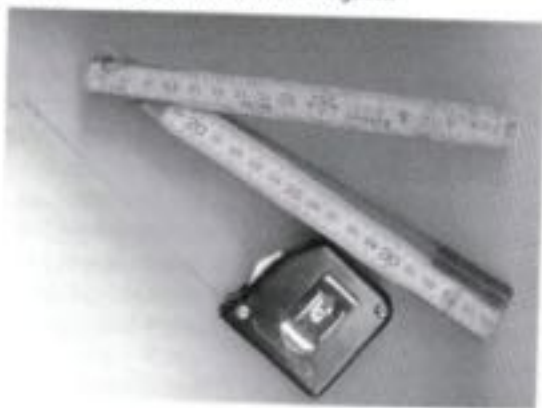
Måleoplysninger sendes sammen med check på 50,00 kr. til:

Københavnske Træsejlere Thorbjørn J. Andersen

Strandboulevarden 32, vær 47 2100 København Ø

Tlf. 35 26 15 45 lokal 547 E-mail: tja@geogr.ku.dk

Yderligere oplysninger kan også fås hos Thorbjørn.



Vejledning i måling

Skrogmål: (se måleskitser)

* L = Længden i meter målt 3% af (B + G) over vandlinien

* B = Største udenbordsbredde uden fenderlister

* G = Største retgird fratrasket summen af fribordshøjderne på samme sted

B og største retgird kan med fordel tages mens båden står på land, man skal så lave et mærke så fribordshøjderne kan måles samme sted som G. Øvrige skrogmål må først tages efter at båden har ligget i vandet 8 dage.

Sejlmål: (se måleskitser)

* S = Sejlarealet: $(A \times B/2) + 85\%$ af fortekanten ($1 \times J/2$). Ved gaffel- eller sprydrig kontakt da Kjøbenhavnske Træsejlere

* A = Agterkant mast til sort ring på bom eller nok af bom

* B = Overkant bom/sort bånd til sort bånd eller til skivgat for stor-sejlsfald

* I = Afstand fra dæksplan til forstagets skæring med mast

* Is = Afstanden fra dæksplan til blok for spilerfald (hvis både ønskes målt med spiler)

* J = Korte afstand fra forkant af mast til forstagets skæring med dæksplan / bovspryd

* Js = Spilerstagens længde

Bemærkninger til J, I og Is: Hvis spilerstagen (Js) er længere end J lægges differencen til J ved beregningen af fortekantens areal. Ønskes der målebrev med spiler indgår Is i stedet for I i beregningen af fortekantens areal, hvis Is er større end I

RF = Rignfaktor

* Bermuda = 1

* Gaffel eller Sprydrig = 0,8

SF = Spilerfaktor

* Spiler = 1

* Uden spiler = 0,9

MF = Mastefaktor

* Træmast = 1

* Anden mast = 1,05

DF = Sejldugsfaktor

* Storsejl i bomuld = 0,95

* Spiler i bomuld = 0,97

* Storsejl og spiler i bomuld = 0,93

* Storsejl i mylar og/eller i kevlar, spektra etc. = 1,05

* Alle andre kombinationer = 1

PF = Propelfaktor

Ved propel i udskæring omgivet af dødtræ eller rør

* Folde- og vridbar propel m. 2-3 blade = 0,995

* Fast propel m. 2 blade 0,98

* Fast propel m. 3-4 blade = 0,96

Fritsiddende propel,

* Folde- og vridbar propel m. 2-3 blade = 0,99

* Fast propel m. 2 blade = 0,96

* Fast propel m. 3-4 blade = 0,94

KF = Kølfaktor

* Udelte lateralplan (langkølet) = 1

* Delt lateralplan (finnekøl) = 1,1

Der tillades to målebrev, hvis forskellen alene vedrører sejlmaterialet (DF) og kun såfremt det ene målebrev er baseret på brug af bomuldssejl. Ved målebrev m. bomuldsstorsejl måles forlig og underlig (B og A) på selve sejlet.

Vejledning hvis Scandicap eller DH målebrev haves.

Skrogmål:

* Loa = Loa

* G = G

* B er ikke nødvendigvis lig Bmax

eller B. Ifølge DH og Scandicap måles evt fenderliste med i Bmax og B er lig bredden i vandlinien. (Haves Bmax kan fenderlister fratrækkes for at få B)

Hvis ikke gammelt NL målebrev haves skal længden (L) altid måles, $(B+G) \times 0,03$ kan ikke bruges på grund af forskellen i måde at måle B på, og den skal udregnes på ny.

Sejlmål:

* Storsejl

* B = P

* A = E

Fortrekant

* I skal måles til NNL, Scandicap og DH måler forliget på største forsejl, NNL og NL måler fortrekantens højde. (se I)

* Is = ISP

* J = J

* Spilerstagens længde = SPL

Redaktøren har roret

Sommeren er over os og det trækker i os for at komme ud at sejle. Desværre står springeren stadig oppe i værkstedet og er ved at blive gjort smukkere endnu engang. Egentlig var det meningen at ruffet skulle skrubes helt i bund og derpå have lak i rigelig mængde, men ved en nærmere granskning var der flere bløde steder. Så kom det på tale at lægge en 3 mm. finerskive på udvendig og indvendig, efter først at have lusset de bløde steder. Det viste sig næsten umuligt at finde så stor finér og priserne på det var for store. Efter nøje at have overvejet det besluttede jeg at skære hele ruffet af og sætte et nyt på. Da beslutningen var taget var det egentlig meget lige til. Jeg købte maghoni for 4000,- og gik så i gang. Mere om dette projekt senere. Men det er altså derfor at "Passat" stadig

står oppe i værkstedet.

Som tidligere nævnt vil det være dejligt hvis vi kan holde gang i vores artikelserie "både og bådtyper i foreningen". Vi er nået til perioden med 7-metere og der er ikke endnu ingen bådejere der har henvendt sig med en beretning om deres 7-meter. Der er 12 7-metere i registreret og mange af dem med ejernavn så kom nu frem. Det kan da ikke passe at der ikke er nogen der vil skrive lidt om deres smukke både. Hvis der er flere der skriver vil jeg gerne bringe flere artikler. Ejere af 8-meter, 6-metere og de første spidsgattere kan godt holde sig klar med artikler de er de næste som bliver tilbudt at skrive om deres dejlige både. Hvis der er andre både fra starten af forrige århundrede der ikke er nævnt så bare skriv til mig.

Michael

02579 ARC

249

000

Ove Juhl

Præstøvej 19

4771 Kalvehave

4760 o 31/19 1

Denne side kan købes til annoncering